

DIPARTIMENTO DI GIURISPRUDENZA

Cattedra di Diritto Tributario

**LA *TONNAGE TAX*: CONFRONTO TRA ITALIA  
E GRECIA NELL'EVOLUZIONE NORMATIVA  
EUROPEA**

**RELATORE**

Chiar.mo Prof. Giuseppe Melis

**CANDIDATO**

Patrizio De Matteis

Matr. 131723

**CORRELATORE**

Chiar.ma Prof.ssa Livia Salvini

ANNO ACCADEMICO 2018 - 2019

A nonno Fabio ed al suo amabile ricordo

## **INDICE**

### **CAPITOLO I**

#### **Inquadramento storico - teorico della *tonnage tax*: nascita e peculiarità relative al rivoluzionario e innovativo regime fiscale**

|   |    |
|---|----|
| 1. Introduzione.....  | 8  |
| 2. Premessa.....  | 11 |
| 3. La crisi del settore marittimo europeo.....                              | 15 |
| 4. Uno sguardo ai regimi agevolativi extra – europei.....                   | 20 |
| 5. Le c.d. “ <i>Flags of Convenience</i> ”.....                             | 25 |
| 6. <i>segue</i> : Il “ <i>genuine link</i> ”.....                           | 25 |
| 7. <i>segue</i> : Il “ <i>Port State Control</i> ”.....                     | 26 |
| 8. Le società di comodo o “ <i>shell corporations</i> ”.....                | 30 |
| 9. <i>segue</i> : L’imputazione del reddito: la soggettività giuridica..... | 31 |
| 10. <i>segue</i> : La residenza fiscale.....                                | 35 |
| 11. Il contesto teorico della <i>tonnage tax</i> .....                      | 41 |

### **CAPITOLO II**

#### **La *Tonnage tax* “all’italiana”**

|  |    |
|--|----|
| 1. Il quadro normativo.....  | 48 |
| 2. Sulle orme del modello olandese: la “ <i>tonnage based corporation tax</i> ”..... | 50 |
| 3. La disciplina europea sugli aiuti di Stato: gli incentivi fiscali.....            | 51 |
| 4. <i>segue</i> : Gli aiuti nel settore marittimo.....                               | 53 |

|   |     |
|---|-----|
| 5. La definizione e la ratio in merito alle scelte del Legislatore italiano.....  | 54  |
| 6. Il presupposto soggettivo di ammissione al regime.....   | 57  |
| 7. <i>segue</i> : L'esercizio dell'opzione individuale.....   | 59  |
| 8. <i>segue</i> : L'opzione «di gruppo»: il principio di attrazione.....  | 62  |
| 9. <i>segue</i> : L'opzione «di gruppo»: problematiche ed incertezze.....   | 66  |
| 10. L'ambito oggettivo: i requisiti.....  | 68  |
| 11. <i>segue</i> : L'iscrizione nel Registro Internazionale.....  | 70  |
| 12. <i>segue</i> : Il “ <i>qualifyng ships</i> ”.....   | 72  |
| 13. <i>segue</i> : Il “ <i>qualifyng activities</i> ”.....  | 74  |
| 14. <i>segue</i> : L'utilizzo della nave. Noleggio <i>in e out</i> .....  | 79  |
| 15. <i>segue</i> : Le operazioni straordinarie: efficacia e resistenza dell'opzione.....  | 82  |
| 16. La determinazione del reddito imponibile: esegesi dell'art. 156 del T.u.i.r.....  | 89  |
| 17. <i>segue</i> : L'incentivo del “ <i>tax lease scheme</i> ”.....   | 92  |
| 18. Ulteriori limiti all'efficace esercizio dell'opzione. L'obbligo di formazione dei cadetti.....                                | 96  |
| 19. Individuazione del reddito imponibile in via <i>forfetaria</i> .....  | 98  |
| 20. La cessione di navi agevolate: <i>plusvalenze e minusvalenze</i> .....  | 102 |
| 21. <i>segue</i> : La cessione dei complessi aziendali.....   | 104 |
| 22. Effetti preclusivi nell'esercizio dell'opzione. Il <i>transfer pricing</i> .....  | 106 |
| 23. <i>segue</i> : Il transfer pricing interno: disciplina e caratteristica dell'istituto nell'opzione <i>forfetaria</i> .....    | 110 |
| 24. <i>segue</i> : Il ruolo della giurisprudenza nell'evoluzione normativa – applicativa del <i>transfer pricing</i> interno..... | 117 |

### CAPITOLO III

#### La tonnage tax greca nell'ottica concorrenziale europea: storia, disciplina e sviluppi normativi del regime *forfetario*

##### Parte I

|   |     |
|---|-----|
| 1. Premessa.....  | 120 |
| 2. Considerazioni preliminari.....  | 125 |
| 3. I cicli industriali nel settore dello “ <i>shipping</i> ”.....                 | 127 |
| 4. Lineamenti generali di politica economica europea sul trasporto marittimo..... | 128 |
| 5. <i>segue</i> : Profili di criticità con l’art. 107 TFUE.....                   | 132 |
| 6. <i>segue</i> : L’evoluzione e lo sviluppo del confronto tra UE e Grecia.....   | 136 |

##### Parte II

|   |     |
|---|-----|
| 1. Lineamenti teorici sul sistema fiscale d’impresa greco.....                          | 141 |
| 2. Storia ed evoluzione del regime <i>forfetario</i> ellenico.....                      | 143 |
| 3. Profili applicativi in generale.....   | 144 |
| 4. Presupposto e soggetti passivi d’imposta.....  | 145 |
| 5. <i>segue</i> : Elementi rilevanti per il calcolo <i>forfetario</i> dell’imposta..... | 147 |
| 6. Il “ <i>qualifyng ships</i> ”.....   | 150 |
| 7. Le modalità applicative del regime impositivo.....                                   | 151 |
| 8. <i>segue</i> : Le imbarcazioni di “Categoria A”.....                                 | 158 |
| 9. <i>segue</i> : Le imbarcazioni di “Categoria B”.....                                 | 160 |
| 10. Casi di esenzione d’imposta.....  | 163 |
| 11. Un caso <i>sui generis</i> di riduzione d’imposta per inattività della nave.....    | 166 |

|   |     |
|---|-----|
| 12. La <i>tonnage tax stricto sensu</i> e la sua applicabilità alle partecipazioni societarie. La tassazione sui dividendi percepiti e l’ <i>“establishments of Law 89”</i> ..... | 170 |
| 13. Le modalità per un corretto versamento d’imposta.....   | 171 |
| 14. Considerazioni finali.....  | 173 |
| <br>  |     |
| <b>CONCLUSIONI</b> .....  | 180 |
| <br>  |     |
| <b>BIBLIOGRAFIA</b> .....   | 200 |

## CAPITOLO I

### Inquadramento storico-teorico della *tonnage tax*: nascita e peculiarità relative al rivoluzionario e innovativo regime fiscale

Sommario: 1. Introduzione – 2. Premessa – 3. La crisi del settore marittimo europeo – 4. Uno sguardo ai regimi agevolativi extra – europei – 5. Le c.d. “*Flags of Convenience*” – 6. segue: Il “*genuine link*” – 7. segue: Il “*Port State Control*” – 8. Le società di comodo o “*shell corporations*” – 9. segue: L'imputazione del reddito: la soggettività giuridica – 10. segue: La residenza fiscale – 11. Il contesto teorico della *tonnage tax*

#### **1. Introduzione**

«Una nave in un porto è al sicuro ma le navi non sono fatte per questo». Con questa celebre frase, attribuita a *John A. Shedd*, è possibile sintetizzare l'intero scopo verso cui tende la seguente trattazione.

Parole semplici, chiare e mai tanto attuali come adesso.

L'aforisma di *Shedd*, in realtà, è una metafora della vita; tuttavia, volendolo traslare verso confini meno idealistici ma più utilitaristici per il fine perseguito in questa sede, allora ci si renderà conto di come sia possibile trarne anche un'interpretazione giuridicamente plausibile, senza particolari forzature.

L'obiettivo da raggiungere, in altre parole, è quello di mettere in risalto le caratteristiche e le peculiarità di un regime le cui disposizioni sono chiare, ma la cui *ratio* è ancora oggetto di lunga discussione.

Per fare ciò si parte da un inquadramento storico, teorico ed anche geografico per poi passare ad un'analisi approfondita del regime italiano, - con tutte le sue “estensioni” - quale espressione del modello

c.d. olandese e molto apprezzato – come si vedrà in seguito - dall’Unione Europea.

Passando poi ad un’analisi del regime, antesignano di tutti per eccellenza, e cioè quello ellenico.

Ma, in riferimento quest’ultimo punto, ci si soffermerà in particolar modo sul dibattito ancora in corso d’opera tra UE e Grecia e sulle sue possibili e future evoluzioni, sia teoriche ma per lo più pratiche, oltre che sull’evoluzione normativa ormai avvenuta in tale materia.

La domanda che ci si porrà è: la *tonnage tax* è uno strumento per attirare quante più navi possibili verso i propri porti – per l’appunto considerati più “sicuri” – oppure un mezzo attraverso il quale contrastare l’inesorabile ascesa delle bandiere di convenienza, anche conosciute - a livello internazionale – con il nome di *Flags of Convenience*?

Nel trovare una risposta a questa domanda, ne sorgerà automaticamente un’altra, consequenziale alla precedente: come si sta ponendo, quindi, l’Unione europea nei confronti delle due – apparentemente - diverse discipline attualmente vigenti nei confini comunitari?

In altre parole, l’azione dell’UE è “troppo” rigidamente conforme alla normativa *de qua* da rispettare oppure no?

La soluzione non è facile, ma il lettore potrà vedere da sé che il problema, più che nella scritturazione delle norme sta nell’interpretazione che le si dà e che ognuna delle forze – per così dire - in “contrasto” ha le sue adeguate ragioni per sostenere le proprie tesi e, dunque, bisognerebbe guardare a alla problematica con uno sguardo meno rigidamente barricato nei confini europei ma più elasticamente orientato verso un’ottica internazionale.

## 2. Premessa

Prima di intraprendere una dettagliata analisi sul regime fiscale di *tonnage tax* e sulle sue peculiarità, è doveroso, *in primis*, addentrarsi negli oscuri meandri del trasporto marittimo, generalmente inteso come l'insieme di uomini, strumenti, idee e tecniche che consentono il trasporto di persone e merci via mare e per mezzo di navi, in particolar modo con riferimento agli aspetti legali che ne caratterizzano l'esistenza e ne determinano l'andamento globale.

Per rendersi conto dell'importanza del settore in commento è sufficiente citare alcuni ma significativi numeri: il 90 per cento degli scambi commerciali tra l'Unione Europea ed il resto del mondo avviene via mare. Il 69 per cento del volume merci scambiate tra gli Stati membri UE avviene via mare e se si conta anche il trasporto nazionale la percentuale è del 41 per cento.<sup>1</sup>

Le società appartenenti agli Stati membri, che operano in questo settore, controllano oltre un terzo dell'intera flotta mondiale.

La rilevanza di questi numeri è indubbia: il settore del trasporto marittimo a livello nazionale ed europeo è uno dei più importanti ed imponenti al mondo.

I problemi però non si sono fatti attendere e la competitività europea è venuta sempre meno rispetto ai c.d. Paesi terzi, i quali, non curanti delle norme sociali e di sicurezza in vigore a livello internazionale, hanno iniziato ad attrarre sempre più navi nei loro porti e non<sup>2</sup>, grazie a regimi fiscali che definire agevolativi potrebbe sembrare riduttivo.

Di qui una crisi inevitabile con due differenti esigenze contrapposte:

---

<sup>1</sup> Comunicazione della Commissione 17 Gennaio 2004, *Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi*, (COM (2004) 43)

<sup>2</sup> Il riferimento al "non" è dato dal fatto che esistono Paesi con un'alta concentrazione di navi iscritte i quali non sono nemmeno dotati di un porto nel loro territorio; infatti, Lussemburgo, Etiopia e Mongolia ne sono un esempio lampante.

- 1) Rendere competitivi i registri marittimi europei, riducendo drasticamente gli oneri fiscali in capo alle società operanti in tale settore e creando quindi convenienza.
- 2) Garantire l'osservanza delle norme in tema di sicurezza del lavoro che automaticamente comportano un costo maggiore per gli operatori marittimi.

Vantaggi economici e sicurezza nel lavoro: erano, sono e questi continueranno ad essere i due pesi da bilanciare nella bilancia mondiale del trasporto marittimo.

Tralasciando momentaneamente l'astrattezza di questi concetti, è necessario fare un breve *excursus* riguardante gli elementi più concreti per l'analisi da portare avanti.

Prima di tutto, l'elemento che ha creato la crisi suddetta è il *registro aperto*: non ne esiste una definizione ufficiale, tuttavia, il registro aperto può essere definito come un registro il quale non possiede requisiti di nazionalità o residenza ai fini dell'iscrizione di una nave.

La conseguenza naturale è che, tramite la pratica dell'iscrizione navale presso registri aperti, si sono venute a creare le c.d. *bandiere di comodo* o, meglio conosciute con il termine inglese di *flag of convenience* (di seguito, FOC).

Quello delle FOC, come si vedrà in seguito, è un vero e proprio fenomeno internazionale che non accenna a diminuire.

Facilmente intuibile già dal nome, la caratteristica essenziale di questo fenomeno è la convenienza che ne traggono coloro i quali iscrivono lì le proprie navi: non solo in termini fiscali ma anche in termini di costo per il personale.

Come precedentemente accennato, nel momento in cui gli oneri fiscali sono così bassi, automaticamente, la tutela a favore dei lavoratori risulta essere scarsa o persino inesistente.

Il rispetto delle norme sulla sicurezza del lavoro è un tema molto delicato e sentito nel mondo c.d. occidentale, tanto che i dibattiti politici al riguardo non sono mai mancati; tuttavia, è ancora meno sentito altrove.

Paradossalmente però, sono proprio gli stessi armatori europei, o comunque quelli facenti parte del mondo più industrializzato, ad avvalersi dei Paesi adottanti i registri aperti: a sostegno del fatto che prevale il movente economico nella scelta delle politiche societarie da porre in essere per gli armatori di tutto il mondo, a discapito delle politiche sociali sopracitate.

Chiaramente è ancora impensabile discutere di enti pubblici previdenziali, come ad esempio fu l'IPSEMA<sup>3</sup> in Italia, le cui funzioni dal 2010 sono state assorbite dall'INAIL, in Paesi nei quali ancora non è concepibile il concetto di *certezza del diritto*; inoltre, nemmeno si possono biasimare gli operatori marittimi nel momento in cui lamentano politiche fiscali tutto fuorché agevolative per i loro bilanci già fortemente gravati dai costi del settore.

Il discorso quindi assume un rilievo tripartito nel seguente modo: da un lato si ha la parte economica, da un altro si ha la parte etico-sociale e per ultima, ma non per importanza, la parte giuridica intesa come fondamenta del sistema stesso. Quest'ultima è la parte che verrà principalmente analizzata.

---

<sup>3</sup> Istituto di previdenza per il settore marittimo, dal 31 luglio 2010, con la legge 30 luglio 2010, n. 122 di conversione del d.l. 31 maggio 2010, n. 78

### 3. La crisi del settore marittimo europeo

Era il 1996 quando il commissario europeo per i trasporti Neil Kinnock, attraverso un'importante comunicazione<sup>4</sup>, decise di fissare le nuove linee guida della strategia marittima comunitaria, rilevando come il settore marittimo avesse subito profondi cambiamenti negli ultimi anni a causa dell'internazionalizzazione crescente, della mondializzazione dei servizi, degli invecchiamenti delle flotte e della mancanza di personale addetto a lavori navali; infatti, la politica marittima posta in essere dalla Comunità europea in quel periodo aveva fatto praticamente di tutto, tranne che aiutare un settore in crisi, impedendo la perdita di posti di lavoro con conseguente dismissione delle bandiere.

In sostanza, il settore marittimo stava vivendo un periodo di piena crisi ed era necessario ripristinare, ancor prima di rafforzare, la competitività del trasporto marittimo comunitario.<sup>5</sup>

La Commissione, rilevata l'origine di tale problema, dovuto agli eccessivi costi fiscali, «autorizzava gli Stati membri ad esonerare dagli oneri fiscali e sociali il settore del trasporto marittimo o a rimborsarli.»<sup>6</sup> Tali orientamenti comunitari sugli *state aid*, relativi al trasporto marittimo ed adottati dalla Commissione, hanno garantito la diffusione di agevolazioni fiscali per le imprese di tutta Europa.

Le agevolazioni in questione dunque, poiché erano e sono tutt'ora considerate forme di aiuto statale, e come tali introdotte da ciascuno

---

<sup>4</sup> Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni dal titolo *Verso una nuova strategia marittima («Towards a new maritime strategy»)*, resa il 13 Marzo 1996 (COM (96) 81)

<sup>5</sup> A. LOVISOLO, *TONNAGE TAX ALL'ITALIANA: PRIME CONSIDERAZIONI SULLA BOZZA DI DECRETO DELEGATO*, in *Diritto e Pratica Tributaria*, n. 3 del 2003, pag. 10447

<sup>6</sup> A. LOVISOLO, *TONNAGE TAX ALL'ITALIANA*, cit., pag. 10447

stato membro nel proprio ordinamento, formano oggetto dell'obbligo di comunicazione come previsto dal Trattato<sup>7</sup> e nonostante la Commissione sia sempre stata prudente ad ammettere forme di sostegno per specifici settori, l'importanza del trasporto marittimo ha permesso di oltrepassare ampiamente il limite di tale prudenza.

Da sottolineare, inoltre, come gli aiuti dovrebbero avere carattere di eccezionalità, temporaneità e decrescenza ma risulta curioso invece che siano ancora oggi giustificati alla luce di obiettivi di carattere macroeconomico fra i quali ad esempio "l'incoraggiamento o la reinscrizione del naviglio nei registri degli Stati membri"<sup>8</sup> e non siano limitati solo agli Stati Membri dell'Unione europea ma anche, in via straordinaria, «a flotte composte da unità battenti altre bandiere, sempreché sia dimostrato che la direzione strategica e commerciale della totalità del naviglio interessato è effettivamente effettuata a partire dal territorio in questione e che tale attività contribuisce sostanzialmente all'economia e all'occupazione della Comunità.»<sup>9</sup>

Non è azzardato affermare come sia - eccezionalmente si intende - necessaria una *distorsione della concorrenza* al fine di ristabilire e garantire i giusti equilibri economici.

Al giorno d'oggi il problema non sussiste più nella misura precedente; ormai, la maggior parte gli Stati membri ha adottato un regime agevolativo per le società di trasporto marittimo, «al punto che il Commissario europeo ai Trasporti, Lodola De Palacio, ne ha auspicato l'adozione a livello europeo»<sup>10</sup>; tuttavia, nell'auspicio del raggiungimento di una tale obiettivo, sarà la stessa Commissione a

---

<sup>7</sup> A. LOVISOLO, *TONNAGE TAX ALL'ITALIANA*, cit., pag. 10447

<sup>8</sup> G. ROLLE, L. TRABATTONI, "TONNAGE TAX", *CONCORRENZA FISCALE INTERNAZIONALE E DISCIPLINA COMUNITARIA DEGLI AIUTI DI STATO*, in *Fiscalità internazionale*, n. 4 del 2004, pag. 343

<sup>9</sup> *Ibidem*

<sup>10</sup> N. M. METTA, *La Tonnage Tax*, in *il fisco*, n. 41 del 2002, pag. 1-6541

garantire il rispetto del principio di omogeneità, approvando soltanto regimi che comportino oneri fiscali non dissimili da quelli dei regimi già esistenti, a parità di tonnellaggio.<sup>11</sup>

È chiaro come le misure risolutive della crisi, poste in essere dagli organi competenti, si siano rivelate sufficienti a dare un necessario quanto notevole slancio ad un settore strategico, la cui indubbia importanza ai fini del conseguimento degli obiettivi fondanti l'Unione Europea stava lentamente venendo meno agli occhi di chi doveva garantirne invece un fluido e progressivo sviluppo.

Rimane comunque il fatto che dove sono stati adottati gli orientamenti della suddetta comunicazione<sup>12</sup>, «il declino strutturale dei registri comunitari e della flotta dell'Unione è stato arrestato e gli obiettivi fissati dalla Commissione sono stati, almeno in parte, raggiunti.»<sup>13</sup> La quota di tonnellaggio mondiale appartenente ai registri aperti è aumentata notevolmente dal 1996 al 2001, passando dal 43% al 54%.<sup>14</sup> Ciò non significa che la direzione intrapresa sia sbagliata: bisogna semplicemente analizzare, caso per caso, più dettagliatamente le misure da attuare in favore dei marittimi europei; d'altronde era impensabile per chiunque credere di poter affrontare un *rivale* così agguerrito e da decenni stabilmente ancorato come il registro aperto, in un semplice lustro.

Gli obiettivi erano, e rimangono tutt'ora, *in primis* quello di innalzare i livelli di *appeal* dei registri marittimi europei in termini di convenienza economica non solo per gli operatori marittimi comunitari ma anche – e persino – per quelli provenienti da Paesi terzi, e poi quello di

---

<sup>11</sup> G. ROLLE, L. TRABATTONI, "TONNAGE TAX", cit., pag. 343

<sup>12</sup> Si veda (COM (96) 81)

<sup>13</sup> (COM (2004) 43)

<sup>14</sup> *Ibidem*

assicurare le dovute forme di sicurezza lavorative: tasto dolente quest'ultimo per i registri aperti.

#### 4. Uno sguardo ai regimi agevolativi extra - europei

Come sopracitato, il motivo per cui la Comunità europea si è dovuta *adeguare* è stato quello della mancanza di competitività nel settore marittimo dei trasporti.

Ma la domanda che sorge spontanea è: si è dovuta adeguare a chi?

La risposta è semplice: ai Paesi extra-europei.

È chiaro che per *Paesi extra-europei* non si intendono tutti quei Paesi al di fuori dell'Unione europea, o meglio, di quella precedentemente chiamata Comunità europea; infatti, con una generalizzazione di questo tipo si andrebbe ad estendere la questione a Paesi che, in realtà, di regimi fiscali agevolativi riguardanti il settore marittimo, non hanno mai sentito parlare, per questioni solitamente logistiche. I Paesi extra-europei a cui si fa riferimento sono, per lo più, quelli che prevedono dei regimi a fiscalità privilegiata.

Dando un'occhiata alla classifica delle dieci principali nazioni per navi battenti bandiera, balzerà subito all'occhio la nazione che occupa la prima posizione: *Panama*.<sup>15</sup>

Nonostante i suoi scarsi quattro milioni di abitanti, Panama è la nazione con la flotta registrata più grande al mondo ma i titolari delle singole imbarcazioni provengono dalle più disparate nazioni del globo. Le ragioni di un tale *exploit* sono dovute principalmente a motivi geografici, in virtù del fatto che Panama gode di una posizione

---

<sup>15</sup> T. BERGIN, *How Greek shipowners talk up their role, and why that costs Athens millions*, in *Reuters*, <https://www.reuters.com/investigates/special-report/eurozone-greece-shipping/>, 25/11/2015

strategica per una delle più importanti tratte marittime-commerciali del mondo, la quale connette l'oceano Pacifico con quello Atlantico e viceversa. Basti pensare che il canale di Panama permette il passaggio di oltre quattordici mila navi all'anno.<sup>16</sup>

Ma le ragioni non si limitano alla logistica.

Molti armatori decidono di registrare le proprie navi a Panama così da sfuggire alle più severe norme imposte dai loro stessi Paesi. Ciò è possibile dato che Panama, nella propria legislazione, prevede l'applicazione di un registro aperto, il quale fornisce agli armatori una serie di vantaggi come ad esempio una più facile registrazione (persino online) e la possibilità di impiegare manodopera straniera a basso costo.<sup>17</sup>

Le nazioni con regimi fiscali che prevedono il registro aperto sono da sempre argomento di discussione; spesso e volentieri, vien loro addossato l'epiteto di *bandiere di comodo*. D'altronde, risulta così facile sia nascondere l'identità degli armatori, sia godere di una lenta applicazione di norme e regolamenti: a danno di altri elementi fondamentali per la navigazione come la supervisione e l'assistenza dell'equipaggio.<sup>18</sup> Non poteva mancare di conseguenza lo scandalo scoppiato nel 2000 grazie al segretario generale della ITF (*Transport Workers' Federation*), David Cockroft, il quale riuscì ad acquistare un certificato di primo ufficiale panamense per quattro mila dollari, nonostante egli non avesse esperienza in mare e quindi alcuna abilità marittima in generale.<sup>19</sup>

---

<sup>16</sup> A. SWABY, *Why so many shipowners find Panama's flag convenient*, <https://www.bbc.com/news/world-latin-america-28558480#>, 5/8/2014

<sup>17</sup> *Ibidem*

<sup>18</sup> A. SWABY, *Why so many shipowners*, cit

<sup>19</sup> *Ibidem*

Panama è indubbiamente uno degli esempi più eclatanti per ciò che riguarda i regimi fiscali agevolativi in ambito marittimo, o per meglio dire in questo caso, regimi privilegiati.

Tuttavia, ce ne sono altri di esempi che hanno rivestito un ruolo importante per la *rivoluzione* europea: uno di questi è ravvisabile nelle *Antille Olandesi*; infatti, queste piccole isole, facenti parte del Regno dei Paesi Bassi fino al 2010 in qualità di nazione costitutiva, erano caratterizzate da un doppio regime speciale agevolativo per le attività marittime: il primo applicato secondo un modello simile a quella che fu l'IRPEG italiana ma con aliquote agevolate, il secondo segue i criteri della *tonnage tax*, con relativa imposta forfettaria di 0,22 dollari americani per ogni tonnellata registrata.<sup>20</sup>

Nel novero dei più famosi paradisi fiscali non possono non essere citate le *Isole Cayman*.

Ebbene, anche per ciò che concerne il settore marittimo, la Isole Cayman sono da sempre un posto molto all'avanguardia. Esiste da tempo un regime fiscale di *tonnage tax* sulle navi ivi registrate; in particolar modo, il governo pensò di istituire un regime fiscale altamente favorevole per operazioni off-shore dato che alle Cayman gli unici tributi previsti sono l'imposta di registro e i dazi all'importazione.<sup>21</sup>

Non distogliendo l'attenzione da oltreoceano, particolare attenzione meritano gli *U.S.A.*

Il regime agevolativo della *tonnage tax*, lì già presente persino nel 1884, prevedeva un sistema di quantificazione della base imponibile annuale di trenta centesimi per tonnellata, in seguito modificato a tre centesimi

---

<sup>20</sup> N. M. METTA, *La Tonnage Tax*, cit, pag. 1-6541

<sup>21</sup> DELOITTE., *Shipping tax overviews.*, [https://eclass.unipi.gr/modules/document/file.php/NAS225/Shipping%2520Tax%2520Overviews%2520Brochure\\_Feb06.pdf](https://eclass.unipi.gr/modules/document/file.php/NAS225/Shipping%2520Tax%2520Overviews%2520Brochure_Feb06.pdf), 02/2006, pag. 4

per tonnellata, non eccedente i quindici centesimi per tonnellata relativamente a ciascun anno, per tutte le navi che entravano in qualsiasi porto degli Stati Uniti, provenienti da altri porti o luoghi stranieri limitatamente al Nord e Centro America, Isole dell'India occidentale, Isole Bahamas, Isole Bermuda o le aree del Sud America limitrofe al Mar dei Caraibi; invece, erano previsti sei centesimi annuali, non eccedenti i 30 centesimi, per tonnellata nei confronti di tutti gli altri porti stranieri non precedentemente menzionati, comprese le navi in pericolo o non adatte al commercio.<sup>22</sup>

Inoltre, il Presidente degli Stati Uniti era autorizzato a sospendere in parte le disposizioni in materia di *tonnage tax*, cosicché le navi straniere, provenienti da Paesi che imponessero una tassazione discriminatoria nei confronti delle medesime (per classe di navi si intende) navi statunitensi, godessero dello stesso regime riservato a queste ultime nei loro stessi porti.<sup>23</sup>

Un accenno merita anche un'altra delle nazioni più all'avanguardia sull'argomento e persino collegata, per alcuni fattori, con gli stessi U.S.A: la *Liberia*.

Durante la Guerra Fredda, infatti, il registro internazionale della piccola e sanguinosa Liberia si rese protagonista di un'imponente crescita delle proprie navi iscritte. Il fatto, di per sé curioso, in realtà non lo è più nel momento in cui ci si rende conto di come gli U.S.A decisero di costituire una flotta navale neutrale, registrandola proprio in lì, durante il citato periodo storico.<sup>24</sup> Il motivo era prevalentemente di natura

---

<sup>22</sup> *Laws of the United States Relating to Navigation and the Merchant Marine*, 1903, pag. 140

<sup>23</sup> *Laws of the United States Relating*, cit, pag. 142

<sup>24</sup> A. SWABY, *Why so many shipowners*, cit

militare, correlato però a quello di natura economica ed inteso quindi come sorta di falso velo giustificatore dell'operazione.<sup>25</sup>

Rilevante ai fini di una visione globale della situazione corrente, è anche la *questione cipriota*.

L'isola di Cipro è membro dell'Unione Europea solo dal 2004, quindi non rientra tra quei Paesi extra-europei che adottano un regime fiscale agevolativo nel settore marittimo. Tuttavia, è da molto tempo prima della sua entrata nell' UE che questa piccola isola rappresenta un vero e proprio paradiso fiscale nel vecchio continente per gli armatori che intendono registrare qui le proprie navi e, per questo motivo, merita di essere citata in questa dissertazione.

Prima di spiegare in brevi passi il regime agevolativo marittimo adottato da Cipro, è importante sottolineare come essa sia iscritta nella *white* e non nella *Grey* o persino *Black list* del *Paris MoU Annual Report*: ciò a testimonianza del fatto che, in fin dei conti, non è considerata una *Flag of Convenience*.

Il regime fiscale vigente a Cipro per le compagnie di navigazione venne introdotto nel 1963 e tale rimarrà fino al 2020, a meno che non venga ulteriormente rinnovato.<sup>26</sup>

L'ingresso nell'Unione europea non ha comportato alcuna modifica alle politiche fiscali precedentemente in vigore<sup>27</sup>, permettendo quindi al settore marittimo una prosperazione senza soluzione di continuità;

---

<sup>25</sup> Per maggior approfondimento si veda: E. DE SOMBRE, *Flagging Standards: Globalization and Environmental, Safety, and Labor Regulations at Sea*, Cambridge, 2006, pag. 74

<sup>26</sup> DELOITTE., *Shipping Tax Guide*, <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/global/Documents/Energy-and-Resources/dttl-ER-Shipping-Tax-Guide-6countries.pdf>, 2015, pag. 28

<sup>27</sup> *Ibidem*

infatti, già nel 2009 il registro cipriota poteva vantare una flotta di oltre mille navi, per un totale del 2,6% del tonnellaggio mondiale.<sup>28</sup>

Cipro, come su citato, è un caso davvero *sui generis*; infatti, è l'unico Paese dell'UE che prevede una legislazione nel settore marittimo in grado di garantire agli operatori marittimi:

- 1) Il pagamento della *tonnage tax* sul tonnellaggio netto delle navi, anziché la normale imposta sui redditi generati dall'attività di trasporto marittimo; ed inoltre, regolata interamente dal Dipartimento della Marina mercantile piuttosto che dalle locali autorità fiscali.
- 2) La totale esenzione dall'imposta sugli utili e sui dividendi.
- 3) La possibilità di svolgere attività marittime di natura mista<sup>29</sup> tra società appartenenti allo stesso gruppo.
- 4) La registrazione tramite un registro aperto.

È tuttavia richiesta, al momento dell'esercizio dell'opzione di *tonnage tax*, la residenza fiscale cipriota per l'armatore interessato. L'opzione avrà effetto per i successivi dieci anni, così come previsto da legge.<sup>30</sup>

Risulta evidente quindi che davanti a regimi fiscali così agevolativi, gli armatori abbiano preferito, nel corso dei decenni, registrare le proprie navi in Paesi, spesso e volentieri, ben lontani dal *core business* geografico delle loro attività commerciali.

Ciò è dovuto al fatto che, quando si svolge un'attività di trasporto marittimo, i costi di costruzione, manutenzione, equipaggio, sicurezza *eccetera* sono a tal punto elevati che, se ci si aggiungono gli elevati oneri fiscali dovuti, vien meno il perseguimento dello stesso scopo di

---

<sup>28</sup> UNCTAD SECRETARIAT, "Chapter 2: Structure and ownership of the world fleet", in *Review of Maritime Transport, 2009* <[https://unctad.org/en/docs/rmt2009\\_en.pdf](https://unctad.org/en/docs/rmt2009_en.pdf)>

<sup>29</sup> Si intendono attività sottoposte o a regime di *tonnage tax* o ad imposta sul reddito, purché di natura marittima.

<sup>30</sup> DELOITTE., *Shipping Tax Guide*, cit, pag. 32

lucro caratterizzante il contratto di una società esercente un'attività economica.

Come già precedentemente detto, il settore oggetto di discussione ha natura altamente strategica per i fini perseguiti dall'Unione Europea: la situazione era divenuta, quindi, insostenibile per gli operatori marittimi e urgeva una vera e propria rivoluzione innovativa del sistema.

### 5. Le c.d. “*Flags of Convenience*”

La *flag of convenience* o bandiera di convenienza, è una pratica commerciale attraverso la quale gli armatori registrano una nave mercantile presso un registro navale di un Paese diverso da quello degli armatori stessi e quest'ultima, come conseguenza, batterà l'insegna civile di quel Paese, chiamato Stato di bandiera<sup>31</sup>, alimentando il fenomeno denominato *flagging out*.<sup>32</sup>

Secondo una più ampia definizione data dell'ITF nel 1998, «any countries which offer their maritime flag registration to owners from another country» è da considerare una nazione FOC.

Il fenomeno della FOC risulta al giorno d'oggi ancora molto attuale, sebbene sia presente già dagli anni 50.

Presupposto essenziale per meglio comprendere questa realtà è che, secondo il diritto internazionale, ogni nave deve essere registrata presso un registro creato da una nazione e la nave in questione sarà soggetta alle leggi di quella nazione, le quali verranno applicate anche qualora un'eventuale controversia cada sotto il codice della navigazione. In modo tale da rendere noto alla comunità internazionale quale Stato abbia giurisdizione sulla nave: «ogni Stato determina le condizioni

---

<sup>31</sup> A. BERNAERT, *Bernaerts' Guide to the 1982 United Nations Convention on the Law of the sea.*, Victoria B.C. (Canada), 2006, pag. 104

<sup>32</sup> Fenomeno caratterizzato dal proliferare di molte bandiere di convenienza

necessarie affinché una nave possa essere inclusa nel regime di quello Stato e batterne la bandiera».<sup>33</sup>

Questa tesi fu riconosciuta e, quindi, confermata, dalla Corte Permanente di Arbitrato nel 1905 ed anche, successivamente, dalla Corte Suprema degli Stati Uniti.<sup>34</sup>

Oggi si tratta di una vera e propria regola consolidata di diritto internazionale, codificata nella Convenzione di Ginevra sull'alto mare del 1982 (art. 91).

La conseguenza della mancata registrazione è interessante: l'articolo 92 della *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) «stabilisce che le navi senza nazionalità siano tutte legittimamente registrate in alcuno Stato e quindi, come tali, sottoposte alla giurisdizione di tutte le nazioni.»<sup>35</sup>

La norma ha carattere residuale, in quanto si applica solo nel caso in cui le navi non siano state iscritte in alcun registro.

Pertanto, la nazionalità della bandiera dovrebbe coincidere con quella dell'armatore; invece, nel caso in cui non ci dovesse essere la coincidenza, perché sulla nave sventola una bandiera diversa dalla nazionalità del suo armatore, allora avremo una FOC.

La “colpa” dell'attuale situazione dei traffici marittimi va addossata proprio al diritto internazionale, o per meglio dire, a quei principi che ne scaturiscono: il principio di libertà di commercio marittimo e il principio della c.d. libertà di immatricolazione<sup>36</sup>, i quali hanno finito per legittimare il ricorso alle bandiere di convenienza.<sup>37</sup>

---

<sup>33</sup> C. MONTEBELLO, *Bandiere di convenienza, sistemi di registrazione “alternativi” e port state control*, in *Trasporti. Diritto, economia, politica*, Vol. 2001, n. 85, pag. 152

<sup>34</sup> *Ibidem*

<sup>35</sup> B. BIVONA, G. DI MURO, *La bandiera navale, da simbolo distintivo a elemento elusivo*, in *FiscoOggi*, 10/12/2008, pag. 2

<sup>36</sup> C. MONTEBELLO, *Bandiere di convenienza*, cit, pag. 152

<sup>37</sup> Già nel 2006, il 20% dei pescherecci di alto mare risultava essere registrato presso dei registri presso i quali non era rinvenibile alcun collegamento

Secondo il diritto internazionale, lo Stato di bandiera di una nave esercita regolarmente dei controlli su di essa ed è inoltre tenuto ad ispezionarla regolarmente, a certificare l'equipaggio della nave e a rilasciare documenti di sicurezza e di prevenzione dell'inquinamento.<sup>38</sup> Dunque, ciascuna nazione registrante esercita una giurisdizione esclusiva rispetto all'attribuzione di nazionalità delle navi, inclusa la determinazione dei criteri e l'istituzione delle procedure per l'attribuzione e la revoca della nazionalità.<sup>39</sup>

Perché ad esempio un armatore italiano dovrebbe registrare le proprie navi presso il registro panamense?

La risposta è ormai nota: la convenienza.

Il *flagging out*, quindi, è finalizzato al recupero di quella competitività ormai compromessa dall'apparato normativo degli Stati di appartenenza.<sup>40</sup>

Entrando più nel dettaglio, tale convenienza non ha natura unilaterale ma bensì bilaterale, in quanto a beneficiarne non è solo l'armatore che iscrive la nave ma anche il Paese compiacente con regime favorevole; inoltre, tale reciprocità di vantaggi si esplica sotto tre differenti profili:

- 1) *in primis*, il titolare della nave, grazie all'anonimato e ad un regime offshore garantito dai Paesi cedenti il servizio, può evitare il pagamento delle imposte di iscrizione della nave, ridurre o addirittura eliminare i tributi sul reddito dei trasporti ed ottenere anche l'abilitazione alla navigazione;
- 2) *in secundis*, il Paese compiacente, invece, ottiene una remunerazione per aver offerto una giurisdizione di comodo, un

---

<sup>38</sup> B.A. HAMZAH, "Ports and sustainable development: Initial Thoughts", UNITAR, 7/7/2004, pag. 4

<sup>39</sup> C. MONTEBELLO, *Bandiere di convenienza*, cit, pag. 153

<sup>40</sup> C. MONTEBELLO, *Bandiere di convenienza*, cit, pag. 150

minimo gettito fiscale e la possibilità di creare posti ed occupare posti di lavoro con il personale locale;

- 3) *in tertiis*, sarà possibile, per i titolari delle navi iscritte, assumere lavoratori bisognosi cosicché possano imporre dure condizioni con scarse ed inadeguate tutele lavorative.<sup>41</sup>

Ecco come emerge il disegno finale alla base stessa della FOC: da un lato diminuire i costi, dall'altro permettere ad un determinato numero di soggetti economici di operare al di fuori di un completo ed efficace controllo pubblico.<sup>42</sup>

Per amor di verità è doveroso che il fenomeno della FOC venga attualizzato quanto più possibile; infatti, autorevole dottrina, già dal 1996, riteneva che il fenomeno della FOC apparisse ormai come superato, potendosi definire queste bandiere come *internazionali* e non più di convenienza.<sup>43</sup>

Questo mutamento concettuale ha la sua genesi nel fatto che ormai gli *standards*, raggiunti dalla maggior parte – seppur non tutti – dei Paesi adottanti un registro aperto, risultano essere più che accettabili in termini di sicurezza, formazione degli equipaggi e tutela del lavoro a bordo.

Chiaramente questo indirizzo è comprensibile ma non condivisibile, in quanto non può essere considerato eliminato un fenomeno che trae le sue origini non solo negli *standards* di sicurezza suddetti ma anche – e soprattutto – nelle agevolazioni di natura fiscale che gli armatori ricercano tutt'ora, per meglio sopportare gli eccessivi oneri e costi della loro attività commerciale: quindi più che di un mutamento del concetto,

---

<sup>41</sup> B. BIVONA, G. DI MURO, *La bandiera navale*, cit, pag. 2

<sup>42</sup> S. ZUNARELLI, *Le bandiere di convenienza e l'evolversi dei principi di libertà di navigazione e di commercio marittimo*, in *Dir. Mar.*, 1980, pag. 457

<sup>43</sup> L. SISTO, G. VALENTI, *L'internazionalizzazione della flotta mercantile italiana: la "bareboat charter registration"*, in *Dir. Mar.*, 1996, p. 912

sarebbe meglio scrivere di un suo *azzoppamento*, non essendo stata ancora debellata la FOC.

## 6. segue: Il “*genuine Link*”

Il primo e concreto tentativo di contrasto alla FOC è stato quello basato sul principio del *genuine link*.

L’art. 5 della Convenzione di Ginevra sull’alto mare stabilisce che « *each State shall fix the conditions for the grant of nationality to ships for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. There must exist a genuine link between the State and the ship; in particular, the State must effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag*»

Il fine del *genuine link* è quello di garantire un’attuazione più effettiva degli obblighi dello Stato di nazionalità della nave, non quella di individuare e poi stabilire dei criteri in base ai quali altri Stati possano contestare la validità di registrazione di una nave nello Stato di bandiera.<sup>44</sup>

Esso è, dunque, volto ad assicurare una maggiore implementazione dei doveri dello Stato di bandiera: conclusione questa che trovò, a suo tempo, conferma nella Convenzione della Nazioni Unite sulle condizioni di immatricolazione delle navi del 1986.<sup>45 46</sup>

---

<sup>44</sup> TRIBUNALE INTERNAZIONALE PER IL DIRITTO DEL MARE, *Sentenza “Saint Vincent e Grenadine c. Guinea”*, 01/07/1999, in *Riv. Dir. Int.*, 2000, (2), pag. 508 ss.

<sup>45</sup> C. MONTEBELLO, *Bandiere di convenienza*, cit, pag. 154

<sup>46</sup> Attualmente non è più in vigore, si veda per maggiori dettagli L. McCONNELL, *Business as Usual: An Evaluation of 1986 UN Conventions on Conditions for Registration of Ships*, in *JMLC*, 1987, pag. 435

## 7. segue: Il “Port State Control”

Il *genuine link* venne affiancato da un altro strumento fondamentale per l'accertamento dell'attuazione in materia di norme internazionali per la sicurezza delle navi, la prevenzione dell'inquinamento e le condizioni di vita a bordo: il *Port State Control*.<sup>47</sup>

Tale strumento, concettualmente collegato al *genuine link*, si sostanzia in quelle attività di ispezione e controlli, svolti dallo Stato di approdo, per assicurarsi che la nave presenti i requisiti di navigazione previsti dalle convenzioni internazionali dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) e dell'Organizzazione internazionale del Lavoro (ILO).

La portata di questo strumento la si comprende con la lettura dell'art. 3, IV co. della direttiva 95/21/CE<sup>48</sup>, il quale stabilisce che le suddette ispezioni si effettuano sulle navi e sugli impianti *offshore*, essendo esclusi «i pescherecci, le navi da guerra, i macchinari navali ausiliari, le imbarcazioni in legno di costruzione rudimentale, le navi di Stato usate per scopi non commerciali e le imbarcazioni da diporto che non si dedicano ai traffici commerciali».

Ciò a testimonianza del fatto che il regime fiscale agevolativo e le pessime condizioni lavorative nel settore marittimo, siano strettamente correlate alle società *offshore* e non – almeno per quanto se ne abbia conoscenza – a quelle europee.<sup>49</sup>

---

<sup>47</sup> Se ne è sentito parlare la prima volta nel 1982, in quanto previsto dal *Paris Memorandum of Agreement for European States (MOU)*, firmato il 26 Gennaio 1982

<sup>48</sup> Consiglio dell'Unione Europea del 19 Giugno 1995, per contribuire a ridurre drasticamente il trasporto marittimo al di sotto degli *standards* internazionali (nelle acque soggette alla giurisdizione degli Stati membri)

<sup>49</sup> Per una disciplina più dettagliata del *Port State Control* si veda C. MONTEBELLO, *bandiere di convenienza*, cit, pag. 155 ss.

## 8. Le società di comodo o “*shell corporations*”

È necessario ora analizzare, da un punto di vista prettamente fiscale, le modalità attraverso le quali si sostanziano a livello teorico tali parte dei benefici precedentemente citati; in particolar modo, con lo stratagemma giuridico della *società di comodo* o di *mero godimento*: meglio conosciuta a livello internazionale con il nome di *shell corporation*.

È doveroso porre l’attenzione sul contenuto e sulle tempistiche italiane che hanno portato nel 1994, con legge n. 724, ad una disciplina della materia in questione ed in particolar modo all’utilità che ne hanno tratto, prima ancora della citata disciplina, gli armatori.

Le società di comodo non sono altro che società senza impresa, costituite al solo fine di amministrare i patrimoni personali dei soci, «anziché per esercitare un’effettiva attività commerciale»<sup>50</sup>.

La normativa è sorta con l’obiettivo di disincentivare l’adozione, penalizzandola sul piano tributario, di una struttura societaria, la quale risultasse inidonea all’attività d’impresa effettivamente esercitata: presumendo un reddito minimo riconducibile agli *assets* di tale struttura societaria e mediante anche la previsione di agevolazioni per lo scioglimento o la trasformazione delle società commerciali “non operative” in società semplici, più adatte all’esercizio di un’attività economica di natura non commerciale.<sup>51</sup>

I termini “non operativa” e “di comodo”, da un punto di vista teorico, non sono né sovrapponibili, né coincidenti, potendo sussistere la secondo fattispecie anche laddove difetti la prima: i due concetti andrebbero tenuti distinti, così come andrebbero tenuti distinti tra loro

---

<sup>50</sup> Si veda circ. Agenzia delle entrate n. 5/E del 2007, in *Documentazione Tributaria – Banca dati telematica dell’Amministrazione finanziaria*.

<sup>51</sup> M. CERMIGNANI, *Il regime fiscale delle società di comodo: ratio, attualità e prospettive*, in *Diritto e pratica tributaria*, n. 2 del 2011, pag. 256

anche i fenomeni di mero godimento in assenza di impresa e di interposizione soggettiva.<sup>52</sup>

Rimane il fatto che, da un punto di vista legislativo, il concetto di società “non operativa” significa società senza impresa e quindi, società di comodo; infatti, si assiste, concretamente, ad una convergenza – a tratti coincidenza – dei due concetti, considerati come espressione dello stesso fenomeno reale.<sup>53</sup>

Il fine di rendere controproducente la costituzione ed il mantenimento della società oggetto della discussione è chiaramente correlato alla funzionalità antielusiva della disciplina;<sup>54</sup> d'altronde, fu lo stesso legislatore a dichiarare lo scopo antielusivo perseguito.

Le società di comodo consistono in un abuso del diritto, tramite l'utilizzo dell'involucro societario e della connessa personalità/soggettività giuridica, a fini esclusivi – o prevalenti – di risparmio fiscale, per l'appunto, indebito.

La condotta “abnorme” si sostanzierebbe, quindi, nell'utilizzo distortivo dello strumento contrattuale societario rispetto alle funzioni essenziali attribuitegli dal sistema giuridico italiano.

A sostegno di queste argomentazioni, risultano rilevanti alcune innovative sentenze della Corte di Cassazione<sup>55</sup>: in breve, «i Giudici di legittimità ricostruiscono l'esistenza, nel settore tributario

---

<sup>52</sup> L. TOSI, *Relazione introduttiva: la disciplina delle società di comodo*, in AA. VV., *Le società di comodo*, a cura di Tosi, Padova, 2008, 5, nota 4; Id., *Le predeterminazioni normative nell'imposizione reddituale*, Milano, 1999, pag. 354

<sup>53</sup> Il quadro normativo generale è stato ampliato nel corso degli anni con d.l. 4 luglio 2006, n. 223, sia con Legge Finanziaria per il 2007, sia per il 2008

<sup>54</sup> F. TESAURO, *Prefazione*, in AA. VV., *Le società di comodo. Regime fiscale e scioglimento agevolato*, Roma, 1995, 9; V. E. FALSITTA, *Le società di comodo e il paese di Acchiappacitrulli*, in *Per un fisco civile*, Milano, 1996; M. A. GALEOTTI FLORI, *La determinazione del reddito delle cosiddette società di comodo*, in *Fisco*, 1995, pag. 1486.

Sul punto anche L. Tosi, *Le predeterminazioni normative*, cit., pag. 354

<sup>55</sup> Cass., sez. un., n. 30055, 30056 e 30057 del 23 Dicembre 2008

dell'ordinamento, di un generale principio antielusivo o di divieto di abuso del diritto in materia tributaria.»<sup>56</sup>

Tale principio trova la sua legittimazione nella capacità contributiva e nella progressività dell'imposizione fiscale – art. 53 Cost. -, rappresentando, con un'espressa visione più ampia, uno strumento tecnico/amministrativo di contrasto diretto verso le pratiche abusive/distorsive del sistema.

Secondo l'art. 30 della l. n. 724 del 1994, una società di comodo è tale se si tratta di una società commerciale che consegue un volume di ricavi, risultanti dal conto economico, inferiore alla somma degli importi risultanti dall'applicazione di una serie di percentuali al valore di determinati elementi iscritti nello stato patrimoniale del bilancio: a ribadire l'assunto ci ha pensato, con una recentissima ordinanza<sup>57</sup>, sempre la Corte di Cassazione, la quale ha stabilito che i requisiti di cui all'art. 30 sono fondati sulla correlazione tra il valore di determinati beni patrimoniali ed un livello minimo di ricavi e proventi, il cui mancato raggiungimento costituisce – di per sé – elemento sintomatico della natura non operativa della società.<sup>58</sup>

Si viene a creare una disciplina antielusiva fondata sulla presunzione che determinati beni (in particolar modo: partecipazioni, beni immobili e mobili registrati, crediti) del patrimonio societario sono oggettivamente in grado di produrre reddito e, nel momento in cui vengono inseriti nell'assetto societario, tale presunzione si rafforza

---

<sup>56</sup> M. CERMIGNANI, *Il regime fiscale delle società di comodo*, cit, pag. 258

<sup>57</sup> Cass. Civ. Sez. VI – 5 Ord., 12/02/2019 n. 4019

<sup>58</sup> La Cassazione ci tiene a precisare che spetterà al contribuente dimostrare la presenza di situazione straordinarie che abbiano reso impossibile il conseguimento dei ricavi richiesti e del reddito minimo presunto; tuttavia, tale impossibilità non va intesa in termini assoluti, bensì economici (avuto riguardo delle condizioni di mercato correnti).

Quindi, non deve ritenersi “di comodo” la società che modifica l'iniziale progetto industriale a causa delle sfavorevoli condizioni del settore economico a cui il bene è destinato.

ulteriormente<sup>59</sup>; infatti, alle società di comodo viene attribuito presuntivamente un reddito, non inferiore alla somma degli importi derivanti dall'applicazione al valore dei suddetti beni posseduti di appositi *coefficienti di redditività*. La presunzione in questione ha carattere relativo, poiché ammette prova contraria, e i beni del patrimonio societario citati rappresentano il fatto noto, mentre il reddito presunto il fatto ignoto: la struttura della norma è teoricamente perfetta.

### **9. segue: L'imputazione del reddito: la soggettività giuridica**

Come è noto, nell'*IRES* l'indice di capacità contributiva è individuato nel reddito prodotto dai soggetti passivi d'imposta.

Fondamentale rilievo riveste quindi l'individuazione – oltre che il verificarsi – del presupposto impositivo, costituito dal possesso o dalla produzione del reddito d'impresa.

Ai fini del prelievo fiscale è necessario quindi accertare la presenza di tale presupposto e nel caso delle società di comodo il problema stava proprio nello stabilire a che tipo di soggettività giuridica andassero incontro; in sostanza la società di *mero godimento*, essendo uno “schermo societario” in grado di conferire ai suoi soci l'intestazione e la separazione dei cespiti patrimoniali e l'ottenimento della responsabilità limitata tramite la mancata attività commerciale (e qui risiede il paradosso<sup>60</sup>), permetteva di usufruire di benefici giuridici e fiscali dati dalla sostanziale mancanza di reddito prodotta in quanto la

---

<sup>59</sup> R. LUPU, *Le società di comodo come disciplina antievasiva*, in *Dialoghi dir. Trib.*, 2006, pag. 1101

<sup>60</sup> In quanto le società in questione sono “non operative” da un lato, ma dall'altro vengono tassate come se realmente esistesse un'operatività o un'attività generatrice di incrementi patrimoniali

società era appunto di *mero godimento* ma comunque rimaneva una società<sup>61</sup> e niente e nessuno poteva decretarne stabiliva l'illegittimità.

In realtà tutt'ora la società di comodo resta assolutamente legittima, ma è ormai stata resa altamente disincentivante la sua costituzione tramite la l. 724/94 all'art. 30.

È bene specificare che la natura del reddito prodotto dalla società di comodo resta sempre reddito d'impresa: la disincentivazione sta proprio nella modificazione dei criteri adottati per la determinazione di quest'ultimo; inoltre lo stesso Ministero delle Finanze ci ha tenuto a ribadire la formale soggettività passiva delle società di capitali anche *di comodo*.<sup>62</sup>

L'approccio quindi diveniva da formale, più sostanziale: diretto, presuntivamente, ad accertare che dietro la forma societaria, sussistesse l'effettivo esercizio di una vera e propria attività imprenditoriale.

## **10. segue: La residenza fiscale**

La residenza rappresenta un principio fondamentale per l'applicazione della potestà impositiva da parte di uno Stato.

Secondo l'art. 73, comma 3, T.u.i.r ai fini delle imposte sui redditi, sono considerate residenti «le società e gli enti che per la maggior parte del periodo di imposta hanno sede legale o la sede amministrativa o l'oggetto principale nel territorio dello Stato».

Questa definizione, indubbiamente ampia, ha portato ad una serie di complessità non ancora risolte al giorno d'oggi; in particolar modo, sul concetto di “sede dell'amministrazione” e “oggetto principale”.

---

<sup>61</sup> Per lo più si intendono società di capitali dati i vantaggi che ne conseguono

<sup>62</sup> Ris. Min. fin. 20 Luglio 1995, n. 224, in *Documentazione tributaria*, in cui si afferma inoltre che dalla «lettura della norma si riscontra una presunzione *iuris et de iure* in base alla quale il reddito prodotto dalle società di capitale è considerato in ogni caso reddito d'impresa»

Il criterio della “sede dell’amministrazione”, tradizionalmente intesa quale luogo in cui viene effettivamente esercitata la gestione amministrativa, nel senso di alta direzione dell’impresa in cui si assumono tutte le decisioni chiavi in relazione alle strategie d’impresa da seguire<sup>63</sup>, è entrato in crisi a causa dello sviluppo di nuove tecniche sia di trasporto, che di comunicazione.

Infatti, nel momento in cui il concetto di alta amministrazione impone di guardare agli amministratori, questi ultimi potrebbero dimostrare di essersi spostati presso una sede sociale estera, al solo fine di deliberare e poi rientrare in Italia; tuttavia, la volontà collegiale risulterebbe essersi formata contemporaneamente in luoghi diversi – o addirittura “sulla rete” – in quanto gli amministratori, residenti in Stati differenti, hanno assunto le deliberazioni tramite mezzi di comunicazione simultanea a distanza.

La tematica è stata oggetto di varie speculazioni nel corso degli anni<sup>64</sup>: rimane indubbio che per la risoluzione della problematica assuma rilievo il profilo dimensionale, perché il divario tra l’alta amministrazione e l’amministrazione *day by day* tenderà sempre più ad accentuarsi in quanto «la distanza tra l’assunzione delle decisioni strategiche e la loro *attuazione* da parte dei preposti sarà direttamente proporzionale alla complessità e dimensioni del soggetto societario»<sup>65</sup>.

---

<sup>63</sup> V. Marino, *La residenza nel diritto tributario*, Padova, 1999, pagg 104 ss.; Schiavolin, *I soggetti passivi*, in AA.VV., *L'imposta sul reddito delle persone giuridiche*, in *Giur. sist. Dir. Trib.* a cura di Tesaro, Torino, 1996, 99 ss.; Sacchetto, *L'imposta sul reddito delle persone giuridiche*, in *Tratt. Dir. Trib.* a cura di Amatucci, IV, Padova, 1994, 99 ss.; Garbarino, *La tassazione del reddito transnazionale*, Padova, 1990, 186 ss.; Melis, *Il trasferimento della residenza fiscale nell'imposizione sui redditi*, Roma, 2008, 221 ss.; Gaffuri, *La tassazione dei redditi d'impresa prodotti all'estero. Principi generali*, Milano, 2008, 151 ss.

<sup>64</sup> Per maggiori dettagli in merito alle differenti vedute sull’argomento, si veda G. MELIS, *La residenza fiscale delle società*, in *Giur. It.*, 11/2009, pag. 2573

<sup>65</sup> MELIS, *La residenza fiscale*, cit., pag. 2573

Per ciò che concerne invece il suddetto “oggetto principale”, esso è riconosciuto nell’attività economica prevalentemente esercitata per conseguire lo scopo sociale: il luogo dove, quindi, trova attuazione concreta la volontà sociale e non dove essa si forma.

Il profilo sostanzialistico, rispetto a quello formalistico, assume sempre un maggiore rilievo man mano che si analizza più dettagliatamente la disciplina. D’altronde lo sviluppo di nuove forme di tecnologia, capaci di eliminare quelle barriere logistiche che da sempre hanno semplificato l’accertamento del rispetto delle previsioni tributaristiche ma che, di conseguenza, non permettevano di velocizzare il flusso di affari non solo a livello nazionale ma anche – e soprattutto – a livello transnazionale, ha comportato l’impossibilità di attenersi rigidamente al testo formale, lasciando penetrare una visione sempre più sostanzialistica, concretizzatasi poi in pratica, della norma in grado di adattarsi facilmente all’inevitabile e più veloce sviluppo economico-societario, evitando quindi un “abuso” di pratiche elusive/evasive sempre più sottili.

Rivolgendo l’attenzione al settore marittimo, un esempio concreto dei concetti sopra delineati c’è stato fornito dalla giurisprudenza di merito.<sup>66</sup>

In tema di residenza fiscale societaria, va sottolineato come gli esempi giurisprudenziali, fino a non molto tempo fa, fossero assai esigui.

Nel caso di specie dunque si faceva riferimento ad una società anonima di diritto panamense – la tanto “vituperata” Panama -, intestataria di navi da trasporto, la quale aveva conferito formale procura come “agente generale” ad una persona fisica residente presso Napoli, la

---

<sup>66</sup> Comm. trib. centr., 10 Ottobre 1996, n. 4992, in *Riv. Dir. Trib.*, 1998, III, pag. 164, con nota di A. MANZITTI, “Considerazioni in tema di residenza fiscale delle società”, e in *Dir. Prat. Trib.*, 1999, II, pag. 87, con nota T. ARAGNO, “Brevi note in tema di residenza fiscale e stabile organizzazione di società estera di navigazione”.

quale però aveva di fatto seguito la generalità degli interessi della società.

L'Amministrazione finanziaria, qualificando tale soggetto come un "institore" della società estera e, quindi, localizzata nel territorio dello Stato la sede dell'amministrazione della società, aveva affermato la residenza in Italia del soggetto estero.

La tesi dell'Amministrazione finanziaria venne accolta.

Il procuratore fu considerato come il «vero titolare dei rapporti giuridici e degli interessi economici formalmente intestati alla società».

I giudici tributari ritennero che, in quanto munito di ampia procura, l'institore fosse in grado di esercitare tutti i poteri necessari per l'esercizio delle navi, dato che pose in essere rilevanti atti di gestione in nome e per conto della società estera, essendo invece compatibile per quel tipo di attività una gestione "a distanza".

Dagli elementi presi in considerazione dalla sentenza, tuttavia, risultò che il tipo di amministrazione a cui si faceva riferimento non era la c.d. alta amministrazione ma un'amministrazione di tipo *day by day*, delegabile invece ad altri soggetti.

Il giudice, nonostante ciò, accolse le istanze dell'Amministrazione finanziaria con una motivazione dal sapore evolutivo: si tenne conto del duplice rilievo che rientrava «nella sfera del notorio che in quel periodo di tempo fosse largamente praticato, da varie imprese armatoriali italiane, l'uso della bandiera panamense come *bandiera di comodo* mediante la costituzione di società di comodo ed il rilascio di procure generali», e che l'onere della prova circa l'esistenza di altre navi sparse per il mondo, della presenza di altri rami di esercizio dell'impresa o di

altre sedi amministrative, non gravasse sull'Amministrazione finanziaria, bensì sulla società.<sup>67</sup>

## 11. Il contesto teorico della *tonnage tax*

L'imponente riforma della tassazione societaria, avvenuta con decreto legislativo n. 344 del 2003<sup>68</sup>, modificò pressoché integralmente il previgente D.P.R. n. 917/1986, tramite l'introduzione nell'ordinamento italiano dell'imposta denominata "*IRES*".

L'introduzione della nuova imposta sul reddito delle società rappresentò la punta dell'*iceberg* di una riforma radicale del sistema; infatti, venne abolito il credito d'imposta, fu introdotto il regime di *participation exemption* per le plusvalenze realizzate su partecipazioni, il regime di tassazione per trasparenza delle società di capitali e il c.d. "consolidato fiscale".

Tra le novità più rivoluzionarie - passate leggermente in sordina per via di un apparente profilo più di "nicchia" dell'argomento - c'era l'introduzione, nell'ordinamento tributario italiano, di un regime opzionale di tassazione *forfetaria* per gli armatori di natanti utilizzati principalmente in acque internazionali, la c.d. *tonnage tax*.

Tale nuovo regime impositivo perseguiva il fine di sviluppare la categoria armatoriale, incentivando il settore marittimo dei trasporti tramite l'utilizzo della leva fiscale e proseguendo nel sentiero già

---

<sup>67</sup> G. MELIS, *La residenza fiscale delle società nell' IRES: giurisprudenza e normativa convenzionale*, in *Corriere tributario*, n. 45 del 2008, pag. 3648

<sup>68</sup> Il d. lgs del 12 Dicembre 2003, n. 344, in attuazione della legge delega 7 Aprile 2000 n. 80, ha portato ad una nuova numerazione degli articoli del T.u.i.r.

Tale intervento legislativo ha richiesto, inoltre, variazioni sostanziali anche nella struttura e nella forma del Testo Unico, tanto che la stessa Agenzia delle Entrate il 16 Giugno del 2004 emanò la circolare n. 25 con la quale illustrò le nuove linee generali in materia di tassazione, ponendo l'attenzione ai principi ispiratori della riforma.

tracciato dall'introduzione del Registro navale internazionale<sup>69</sup>: un sentiero che porta il nome di *Blue Economy*.

La riforma si poneva in una prospettiva non solo nazionale ma anche internazionale, con particolare attenzione rivolta agli sviluppi comunitari.

A livello europeo, infatti, Grecia, Francia, Norvegia, da un lato, e Olanda, Regno Unito, Danimarca e Germania dall'altro, sono stati tra i primi ad adottare tale regime fiscale, secondo due archetipi strutturali differenti, quello greco e quello olandese<sup>70</sup>: il primo caratterizzato da una determinazione presuntiva dell'imposta ed il secondo della base imponibile, secondo dei coefficienti di redditività.

Per tutti gli Stati membri, la *tonnage tax* rappresentò la “tappa” finale di un percorso denominato, appunto, *blue economy* che vedeva in essa il compimento di una *policy* industriale volta a risollevere le sorti delle *shipping companies* registrate nei propri registri internazionali marittimi, ormai nettamente sfavoriti dinanzi alle *potenze extra – europee*.

Il nostro Paese, invece, è giunto a tale traguardo in ritardo, nonostante il perpetuarsi di oggettive difficoltà economiche: basti pensare che una *bulk carrier* italiana aveva i costi di gestione del personale maggiori di circa un milione di euro rispetto ad una nave *standard greca*.<sup>71</sup>

Il ritardo fu dovuto al fatto che il percorso di emanazione della D. Lgs., riformante il sistema fiscale societario italiano, fu travagliato; in particolar modo, la legge delega iniziale sembrava ammettere la

---

<sup>69</sup> Introdotto con D.L. n. 475/1997 convertito con modificazioni nella legge n. 30 del 27 Febbraio 1998

<sup>70</sup> Il modello greco verrà dettagliatamente analizzato e descritto nel capitolo III; il modello olandese verrà invece approfondito nel capitolo II nella trattazione della disciplina italiana

<sup>71</sup> L. PERLINI, *Pregi apparenti e virtù inaspettate della tonnage tax italiana*, in *il fisco*, n. 8 del 2006, pag. 1-1173

forfetizzazione delle imposte anziché del reddito, sempre basandosi sul tonnellaggio: il disegno embrionale della *tonnage tax* così delineato, sembrava basato sul modello greco.

In realtà alcuni elementi, e cioè da una parte la spinta di *Confitarma*, la quale prevalentemente protendeva verso una forma di tassazione forfetaria del reddito presunto e dall'altra parte le indicazioni fornite dalla menzionata legge delega, lasciavamo aperta la scelta tra i due criteri pur in aperta contraddittorietà tra loro.<sup>72</sup>

La scelta finale è ricaduta sul modello olandese di forfetizzazione del reddito.

Il comparto marittimo è stato a lungo penalizzato dall'assenza di una politica economica-pubblica di ampio respiro, venendone affidate le sorti ad interventi isolati o fine a sé stessi, per lo più dettati da esigenze contingenti e come tali spesso inadeguate ed – a volte – anche insufficienti ad offrire agli operatori marittimi le necessarie indicazioni da seguire, in un quadro articolato di certezze giuridiche ed economiche.<sup>73</sup>

Una situazione del genere risultava essere alquanto paradossale per un Paese che fa uso per due terzi proprio del settore marittimo per il commercio internazionale, senza poi contare il notevole giro d'affari che gravita ogni giorno di più intorno all'industria cantieristica e, in generale, all'attività portuale.

Dopo l'11 Settembre, le difficoltà economiche aumentarono ulteriormente poiché ci fu una stretta del mercato turistico e dei trasporti

---

<sup>72</sup> In effetti, a suo tempo, il governo non si espresse in modo chiaro neanche in sede di accompagnamento al citato disegno di legge delega, in cui si accennava ad "un meccanismo di prelievo *forfetario* basato sul tonnellaggio"

Tra l'altro, nella versione del disegno di legge trasmessa dalla Camera dei deputati al Senato, dapprima si fa riferimento ad una "determinazione forfetaria dell'imposta ovvero del reddito", mentre poi si accenna ad una determinazione forfetaria del reddito.

<sup>73</sup> L. PERLINI, *Pregi apparenti e virtù inaspettate*, cit., pag. 1-1173

con conseguente levitazione dei costi assicurativi che indusse gli armatori a rifugiarsi presso i registri *open*, abbandonando la posizione contributiva nazionale, per recuperare la redditività perduta.

La *tonnage tax* non fu il primo incentivo fiscale per il settore marittimo dei trasporti rinvenibile tra i meandri della storia normativa italiana; infatti, già nel 1997, il D.L. istitutivo del registro internazionale marittimo al comma 2 dell'art. 4<sup>74</sup> prevedeva un'importante esenzione dell'80 per cento sull'imponibile, derivante dall'utilizzazione di navi iscritte nel Registro Internazionale ai fini delle imposte sui redditi, cui inoltre andava aggiunto, ai sensi del comma 1, un credito d'imposta<sup>75</sup>, corrispondente all'*IRPEF* dovuta sui redditi da lavoro dipendente ed autonomo corrisposti al personale *in loco* presente.

Inoltre, l'art. 6 della medesima legge prevedeva lo sgravio degli oneri contributivi dovuti per il personale imbarcato con i requisiti di cui all'art. 119 del codice della navigazione, assieme alla proroga per l'anno 1997 del contributo *ex art.* 1, comma 20, del D.L. n. 535 del 1996.

È un errore – seppur volontario – scrivere di tale *mix* “esenzione/detrazione” al passato, come se non fosse più vigente.

Gli attuali artt. 155 – 161 del T.u.i.r, disciplinanti la *tonnage tax*, non prevedono infatti alcuna disposizione normativa abrogante l'antesignana agevolazione per gli operatori marittimi, motivo per cui non è errato descrivere le due discipline sotto dei profili di vera e propria *comparazione*.<sup>76</sup>

Tuttavia, evitando in questa sede di impantanarci in un'inopportuna digressione comparatistica tra le due agevolazioni, basti sapere che

---

<sup>74</sup> Comma da coordinare con l'art. 13, comma 3, della L. 23 Dicembre 1999, n. 488 e l'art. 145, comma 66, della L. 23 Dicembre 2000, n. 388

<sup>75</sup> i.e una detrazione dall'imposta lorda

<sup>76</sup> A sostegno di tale tesi, va sottolineato come il regime di *tonnage tax* sia pure opzionale

mentre la *tonnage tax* conduce ad una misura esatta di imponibile presunto, e cioè un *output*, funzionalizzato a degli *inputs*<sup>77</sup>, e da ciò tradotta in carico impositivo; invece, il meccanismo binario di “esenzione/detrazione” antecedente, propone una trasformazione funzionale diminutiva assumendo a dato *input* una variabile incognita: il reddito dichiarato, calcolato come differenza algebrica fra ricavi e costi totali effettivi.<sup>78</sup>

Durante i lavori preparatori della riforma, sorse spontanea la domanda sul se, un siffatto regime fiscale, fosse compatibile con i precetti costituzionali italiani.

La questione – in sostanza - aveva ad oggetto un’imposta, applicata forfetariamente, senza alcun collegamento con il risultato economico effettivamente ottenuto dal contribuente.

Il dubbio di costituzionalità per contrasto all’art. 53 della Costituzione appariva al tempo più che fondato, in particolar modo se si faceva riferimento al comma I di quest’ultimo, il quale vietava – e vieta tutt’ora - espressamente le imposte non collegate ad una capacità contributiva effettiva.<sup>79 80</sup>

---

<sup>77</sup> Si intendono quei fattori produttivi empiricamente osservabili

<sup>78</sup> Per maggiori dettagli circa il meccanismo funzionale citato, si veda L. PERLINI, *Pregi apparenti e virtù inaspettate*, cit. e G. ROLLE, L. TRABATTONI, “TONNAGE TAX”, cit., pag. 343, par. 4.2

<sup>79</sup> Maggiori informazioni sul dibattito costituzionale riguardante l’art. 53 sono rinvenibili presso A. FANTOZZI, *Diritto Tributario*, II, Torino, pag. 30 ss. (come sintetizzate nella nota successiva)

<sup>80</sup> Vi è una consolidata visione in dottrina circa la duplice funzione della capacità contributiva: *solidaristica* al comma I dell’art. 53 Cost e *garantistica* al comma II del medesimo articolo.

Si veda al riguardo F. MOSCHETTI, *Il principio della capacità contributiva*, Padova, 1973, pag. 59 ss.; *Capacità contributiva*, in *Enc. Giur. Treccani*, V Roma, 1988; *Capacità contributiva (profili generali)*, in F. MOSCHETTI-G. LORENZON- R. SCHIAVOLIN-L. TOSI, *La capacità contributiva*, a cura di Moschetti, Padova, 1993 pag. 4 ss.

Per maggiori dettagli cfr. C. cost, 6/1978 e 212/1986; in dottrina per tutti, Lombardi, *Solidarietà politica, solidarietà economica e solidarietà sociale nel quadro del dovere costituzionale di prestazione tributaria*, in *Temi trib.*, 1964, pag. 597 ss.; A. BARBERA, in *Commentario della Costituzione*, a cura di G. BRANCA, art. 1-12, Bologna-Roma,

D'altronde, – a fini nozionistici – sia che si intenda il principio di capacità contributiva come limite *assoluto* alle scelte del legislatore, oppure come limite *relativo* ad esse<sup>81</sup>, rileva che «per capacità contributiva deve intendersi un' idoneità effettiva, ossia un'attitudine a contribuire non meramente fittizia, ancorché assunta mediante presunzioni o forfetizzazioni del presupposto di fatto o della base imponibile, purché tali presunzioni o forfetizzazioni non siano irragionevoli bensì fondate su indici rilevatori di ricchezza e confortate da elementi concretamente positivi che le giustifichino razionalmente.»<sup>82</sup>

Al termine dell'esame dibattimentale relativo al rapporto tra la *tonnage tax* e la Costituzione italiana, autorevole dottrina maggioritaria giunse alla conclusione che non sussistessero fondati elementi di esclusione della tassazione forfetaria basata sulla stazza delle imbarcazioni nell'ordinamento italiano ma, anzi, si faceva concreta l'eventualità di una *sostituzione* di quella che fu l'IRPEG e adesso invece è l'IRES, per i soggetti passivi colpiti.

---

1975, pag. 97 ss.; I. MANZONI, *Il principio della capacità contributiva nell'ordinamento costituzionale italiano*, Torino, 1965 pag. 185.

Circa l'obbligo del concorso principio ex art. 53 Cost., declinato in un'ottica distributiva e perequata dell'onere fiscale anziché come limite o garanzia, A. FEDELE, *gli incrementi nominali di valore nell'INVIM e il principio di capacità contributiva*, in *Riv. dir. fin.*, 1982, I, pag. 56 ss. e A. E. GRANELLI, *L'imposizione dei plusvalori immobiliari*, Padova, 1981, 26 ss.

Quest'ultima teoria "riduce" il principio di capacità contributiva ad un criterio di razionalità e coerenza nella ripartizione delle spese pubbliche: individuate non soltanto nelle spese effettuate da enti pubblici in assetto autoritativo, bensì in tutte ed opere di interesse generale ma non necessariamente gestite dallo Stato o da enti pubblici e neppure da loro concessionari.

La giurisprudenza costituzionale ha elaborato, di conseguenza, dei principi piuttosto costanti quanto all'individuazione delle prestazioni imposte cui si applica la regola di ripartizione espressa dalla capacità contributiva. Un esempio esplicativo è dato dal fatto che sono state escluse dall'applicazione del 53 Cost. le prestazioni avente carattere sanzionatorio, cfr. C. cost. 109/1973 e 119/1980,

<sup>81</sup> Per maggiori chiarimenti in merito alle due differenti dottrine citate, si veda G. MELIS, *Lezioni di diritto tributario*, Giappichelli, V Ed., 2017, pagg. 54 ss.

<sup>82</sup> N. M. METTA, *La Tonnage tax*, cit., 1-6541

In tema di sostituzione, quindi, la *tonnage tax* si presentava come una sorte d'imposta sostitutiva, in quanto non ammessa alcuna deduzione. Relativamente all'obbligatorietà o meno di tale imposta, quindi, si ricorda che solo in alcuni Paesi, il regime della *tonnage tax* rappresenta un'alternativa facoltativa ed opzionabile – come in Italia – rispetto al regime ordinario, mentre in altri Paesi – appunto la Grecia – è l'unico regime concretamente adottabile dalle imprese armatoriali.<sup>83</sup>

Attualmente, nonostante il *corpus* normativo sia delineato, la disciplina della *tonnage tax* contiene non pochi profili di criticità sia dal punto di vista tributario, a causa di potenziali discriminazioni e costi strumentali impliciti, sia dal punto di vista prettamente economico, dovuti a possibili effetti anti-competitivi e/o distorsivi del mercato.

Per ultimo, ma non per importanza, la *tonnage tax* italiana presenta alcuni aspetti di peculiarità rispetto al panorama europeo, il quale non appare poi così omogeneo come dovrebbe essere, ma ciò sarà oggetto di successiva trattazione.

---

<sup>83</sup> N. M. METTA, *La Tonnage tax*, cit., 1-6541

## CAPITOLO II

### La Tonnage tax “all’italiana”

Sommario: 1. Il quadro normativo – 2. Sulle orme del modello olandese: la “*tonnage based corporation tax*” – 3. La disciplina europea sugli aiuti di Stato: gli incentivi fiscali – 4. *segue*: Gli aiuti nel settore marittimo – 5. La definizione e la *ratio* in merito alle scelte del Legislatore italiano – 6. Il presupposto soggettivo di ammissione al regime – 7. *segue*: L’esercizio dell’opzione individuale – 8. *segue*: L’opzione «di gruppo»: il principio di attrazione – 9. *segue*: L’opzione «di gruppo»: problematiche ed incertezze – 10. L’ambito oggettivo: i requisiti – 11. *segue*: L’iscrizione nel Registro Internazionale – 12. *segue*: Il “*qualifying ships*” – 13. *segue*: Il “*qualifying activities*” – 14. *segue*: L’utilizzo della nave. Noleggio *in* e *out* – 15. *segue*: Le operazioni straordinarie: efficacia e resistenza dell’opzione – 16. La determinazione del reddito imponibile: esegesi dell’art. 156 del T.u.i.r. – 17. *segue*: L’incentivo del “*tax lease scheme*” – 18. Ulteriori limiti all’efficace esercizio dell’opzione. L’obbligo di formazione dei cadetti – 19. Individuazione del reddito imponibile in via *forfetaria* – 20. La cessione di navi agevolate: *plusvalenze e minusvalenze* – 21. *segue*: La cessione di complessi aziendali – 22. Effetti preclusivi nell’esercizio dell’opzione. Il *transfer pricing* – 23. *segue*: Il *transfer pricing* interno: disciplina e caratteristiche dell’istituto nell’opzione *forfetaria* – 24. *segue*: Il ruolo della giurisprudenza nell’evoluzione normativa - applicativa del *transfer pricing* interno

## 1. Il quadro normativo

Con il D. lgs. n. 344 del 2003 (di seguito, Decreto), l'Italia ha recepito la *tonnage tax*, anche conosciuta negli ambienti operativi con il nome di “*ton tax*”.<sup>84</sup>

Il Decreto ha apportato una sostanziale modifica al D.P.R. n. 917 del 1986 nella parte relativa alle disposizioni recanti le norme per la “determinazione della base imponibile per alcune imprese marittime”, più precisamente agli artt. da 155 a 161 del T.u.i.r, titolo II, capo VI.

Sebbene le linee guida della disciplina fiscale fossero già state delineate nel Decreto, gli operatori marittimi erano in attesa – come previsto dall’art. 161 T.u.i.r - di un provvedimento dalla natura non regolamentare del Ministro dell’Economia e delle Finanze, il quale specificasse alcuni aspetti applicativi della disciplina in questione; tuttavia, l’adozione di un siffatto provvedimento era subordinata all’approvazione, da parte della Commissione europea, della compatibilità del regime agevolativo con il fu TCE, ora TUE.<sup>85</sup>

L’approvazione del regime italiano da parte della Commissione arrivò con decisione C (2004) 3937/fin del 20 Ottobre in materia di aiuti di stato.<sup>86</sup>

Riconosciuta la compatibilità del disegno italiano con le disposizioni normative europee, il MEF si adoperò per l’emanazione del decreto ministeriale del 23 Giugno 2005, recante le disposizioni attuative del regime forfetario di determinazione della base imponibile per le imprese marittime.

---

<sup>84</sup> La *tonnage tax* è entrata in vigore nel 2005

<sup>85</sup> P. MARONGIU, *La disciplina della “tonnage tax”*, cit., pag. 383

<sup>86</sup> Aiuto di Stato N 114/2004 – Italia, Regime di imposizione forfetaria sulla base del tonnelloaggio per il trasporto marittimo, GU C 136 del 3 Giugno 2005, pag. 41

In principio, l'art. 155, comma 1, T.u.i.r. e l'art. 3, comma 1, del decreto attuativo, prevedevano che l'esercizio dell'opzione dovesse avvenire “entro tre mesi dall'inizio del periodo d'imposta a partire dal quale il contribuente intendesse fruire dell'opzione”; invece, un successivo decreto targato 5 Luglio 2005, di emanazione del Presidente del Consiglio dei Ministri, differì il termine suddetto entro la fine del periodo di imposta per l'esercizio dell'opzione e quindi la fruizione del regime agevolato.

Sempre per l'attuazione della normativa astratta, risulta doveroso citare il provvedimento del 4 Agosto 2005, mediante il quale l'Agenzia delle Entrate ha provveduto a pubblicare il modello per la “Comunicazione relativa alla determinazione della base imponibile delle imprese marittime di cui agli artt. 155 a 161 del testo unico delle imposte sui redditi”<sup>87</sup>

Nel corso degli anni un siffatto regime – apparentemente semplice nella struttura ma innovativo nel proposito – ha necessitato di alcune *interpretazioni* da parte dell'Agenzia delle Entrate: onde evitare che si creassero spiacevoli *misunderstandings*, dovuti ad una errata interpretazione, o meglio, applicazione della norma.

Tra le più note ed interessanti interpretazioni, ci furono indubbiamente la Circolare n. 72/E del 2007 e la Risoluzione n. 104/E del 2016.<sup>88</sup> Oltre che fornire la definizione di alcuni termini poco chiari, i provvedimenti dell'Agenzia delle Entrate hanno efficacemente e definitivamente contribuito a risolvere il dubbio in merito alla compatibilità di ben due

---

<sup>87</sup> Il testo del provvedimento è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 188 del 13 Agosto 2005 ed è reperibile sul sito [www.finanze.it](http://www.finanze.it) del MEF.

<sup>88</sup> Circ. n. 72/E del 21 Dicembre 2007 – Agenzia delle Entrate – Dir. normativa e contenzioso – Imposte sui redditi – Determinazione della base imponibile di alcune imprese marittime – Tonnage tax – Artt. 155 a 161, T.u.i.r.

La Risoluzione n. 104/E del 17 Novembre 2016 fu fondamentale in quanto ribadì l'interpretazione della Circolare datata 2007, sciogliendo ogni dubbio al riguardo.

regimi agevolativi in concomitanza con la *tonnage tax*. I regimi ai quali si fa riferimento sono l'art. 4, comma 1, e art. 4, comma 2, D. L. 457/1997.

Nel dettaglio, il primo comma prevede l'attribuzione di un credito d'imposta a favore del sostituto, in relazione alla ritenuta operata sui redditi da lavoro dipendente o autonomo di personale di bordo imbarcato sulle navi iscritte nel Registro internazionale; il secondo, invece, prevede un'agevolazione nella determinazione della base imponibile *IRPEF* ed *IRES*: il reddito derivante dall'utilizzazione di navi iscritte nel Registro internazionale concorre in misura pari al 20 per cento a formare il reddito complessivo assoggettabile all'*IRPEF* o all'*IRES*.<sup>89</sup>

L'Agenzia ha chiarito, quindi, ogni questione di compatibilità tra le suddette agevolazioni e la *tonnage tax*, disponendo che «l'incompatibilità tra il regime di *tonnage tax* e l'agevolazione prevista dall'articolo 4 della Legge n. 30 del 27.02.1998 sussista unicamente in relazione alla determinazione del reddito e non alla spettanza del credito d'imposta previsto per i marittimi. In particolare, il citato credito d'imposta attiene agli obblighi del sostituto di imposta e non alle modalità di determinazione del reddito, a cui, invece, fanno riferimento le disposizioni proprie del regime di *tonnage tax* e l'articolo 4, comma 2, della Legge n. 30/1998»

Da una parte, quindi, l'agevolazione prevista dal comma 2, D. L. 457/1997 relativa all'esenzione dell'80 per cento del reddito derivante dall'utilizzazione delle navi iscritte nel Registro internazionale è incompatibile con la *tonnage tax*, dall'altra, invece, sussiste una piena

---

<sup>89</sup> In realtà si è già accennato ai due regimi nel precedente capitolo e ne era stato fornita la definizione sintetica di *mix* "esenzione/detrazione"; tuttavia, al fine di semplificare il concetto finale espresso dall'Agenzia delle Entrate nella Circolare oggetto di discussione, verranno trattati come due differenti regimi seppur appartenenti allo stesso filone teorico/normativo.

conciliabilità tra quest'ultima con la spettanza del credito d'imposta sulle ritenute da redditi di lavoro dipendente o autonomo del personale di bordo.

Il 23 Dicembre 2013, a norma dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE, le autorità italiane hanno notificato alla Commissione l'intenzione di prorogare di altri 10 anni il vigente regime di *tonnage tax*, motivo per cui la Commissione Europea ha emesso la decisione C (2015) 2457 del 13 Aprile 2015 con la quale ha ritenuto «di non sollevare obiezioni nei confronti del regime di aiuti notificato in quanto esso è compatibile con il mercato interno ai sensi dell'art. 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE». Tale lettera ha avuto una funzione premonitrice, in quanto anticipò in parte il contenuto delle modifiche confluite poi nella Legge Europea 2015 - 2016<sup>90</sup>, in particolar modo modificando *in primis* il periodo minimo intercorrente tra l'uscita dal regime d'imposta sul tonnello e la possibilità di esservi riammessi la normativa sulle plusvalenze relative alle navi acquistate prima dell'entrata nel regime agevolativo ed infine la possibilità di regolarizzare il mancato pagamento di somme dovute per obblighi formativi del personale, che costituisce una condizione ai fini della permanenza del regime agevolativo, in alternativa all'imbarco dei cadetti.<sup>91</sup>

Gli aggiustamenti sono stati molteplici ma – di matrice sempre europea – merita un accenno anche la Legge Europea 2017<sup>92</sup>, la quale ha portato ad un'estensione delle agevolazioni fiscali, già riconosciute dal Registro internazionale italiano, anche per le navi iscritte nei Registri dei paesi dell'Unione Europea o dello Spazio Economico Europeo; infatti, la Commissione aveva ritenuto incompatibili le misure

---

<sup>90</sup> Approvata il 30 Giugno 2016 e pubblicata in G.U. n. 158 dell'8 Luglio 2016 come legge n. 122 del 7 Luglio 2016

<sup>91</sup> S. BOIARDI, *Le recenti modifiche al regime di tonnage tax*, in *Rivista di Diritto Tributario*, 21/07/2016, pag. 1-2

<sup>92</sup> Legge 20 Novembre 2017, n. 167

agevolative, previste dal Registro internazionale, rispetto ai dettami europei<sup>93</sup>, motivo per cui adesso il regime di *tonnage tax* è stato esteso anche alla determinazione *forfetaria* del reddito derivante dall'utilizzazione di navi iscritte in registri UE/SEE.

## **2. Sulle orme del modello olandese: la “tonnage based corporation tax”**

Il Legislatore italiano nel disciplinare la normativa della *tonnage tax* si è basato essenzialmente sul modello impositivo di stampo olandese, meglio conosciuto con il nome di *tonnage based corporation tax*.

Il regime italiano ha tratto le sue basi teoriche da un modello già vigente presso un altro Stato membro; tuttavia, i due modelli, seppur astrattamente uguali nella *struttura portante*, sono caratterizzati da alcune peculiarità che li differenziano: ciò a testimonianza del fatto che è obiettivamente impossibile ipotizzare un'unica *tonnage tax*, applicabile ugualmente in ogni sua singola disposizione a tutti gli Stati membri UE, intenzionati ad introdurla nel loro sistema fiscale.

Sarebbe auspicabile a livello europeo l'elaborazione di una strategia e di un progetto comune, di ampio respiro e flessibile, volto ad aumentare la competitività di tutte le imprese armatrici europee, anziché demandare dettagliatamente alla funzione legislativa di ogni singolo Stato il compito di arginare il flusso migratorio verso le bandiere di convenienza.<sup>94</sup>

La *tonnage tax* - per sua intima natura e nella sua interezza -, è preferibile che sia applicata sempre con un certo grado – appunto - di

---

<sup>93</sup> Secondo la Commissione, tale incompatibilità deriva dal fatto che i regimi di favore sono stati fino ad oggi preclusi ai soggetti che utilizzano navi battenti bandiera italiana, essendo immatricolate nei registri navali di altri Stati membri.

<sup>94</sup> F. PORPORA, *Prime riflessioni sulla tonnage tax italiana*, in *il fisco*, n. 13, 29/03/2004, pag. 1-1939

flessibilità, a tratti anche elasticità. Ciò per far sì che ogni Paese adottante possa adeguare la disciplina *forfetaria* al proprio sistema fiscale per ragioni di compatibilità interna con le altre norme in materia di calcolo del reddito imponibile, basandosi sempre sul suddetto progetto comune senza straripare oltre determinati confini.

Sin dagli albori, siffatto indirizzo è stato perseguito dalle Autorità competenti europee tramite numerose autorizzazioni ai vari regimi sottoposti al loro controllo; infatti, l'Olanda, membro precursore in tal senso, ha attuato il regime a sé più adeguato e molti Paesi membri, tra cui l'Italia, il Regno Unito e la Francia, l'hanno seguita, mantenendo però quella che può esser definita come propria *identità nazionale*.

Ma il dato comparatistico assume notevole rilievo dal momento in cui la Commissione si è chiaramente espressa al riguardo, specificando che nel rispetto del principio di omogeneità, approverà in futuro soltanto regimi agevolativi che comportino – a parità di tonnellaggio – un onere fiscale quantomeno simile a quelle dei regimi preesistenti.<sup>95</sup>

Per ragioni di chiarezza è bene specificare, quindi, che con il concetto di struttura portante del regime agevolativo si intende quel meccanismo mediante il quale si stabilisce o la base imponibile o l'imposta applicabile: il calcolo *forfetario*.<sup>96</sup>

La *tonnage based corporation tax*, dunque, istituita in Olanda nel 1996, era - ed è tutt'ora – contrassegnata dalla determinazione *forfetaria* della base imponibile, cui sono applicate le ordinarie aliquote d'imposta relative ai redditi di società.<sup>97</sup>

---

<sup>95</sup> G. ROLLE, L. TRABATTONI, "TONNAGE TAX", cit., pag. 343

<sup>96</sup> Come verrà meglio spiegato nel corso della trattazione, esistono due differenti modelli di *tonnage tax*. Di conseguenza non si può assurgere al modello olandese come un *unicum*: il modello greco, oltre ad essere molto più antico, è anche profondamente diverso. Ecco spiegato perché la struttura portante della *tonnage tax* deve essere intesa in maniera ancora più generica e non dettagliata.

<sup>97</sup> P. MARONGIU, *La disciplina della "tonnage tax"*, cit., pag. 383

Il legislatore italiano, infine, ha optato per questo *format*, in quanto risultava *in primis* nettamente più compatibile con le altre regole di determinazione del reddito imponibile previste dal sistema fiscale italiano ed anche più innovativo; a tal punto, infatti, il reddito derivante dalle attività marittime e dalle attività ad esse connesse, determinato secondo i criteri della *tonnage tax*, può essere compensato con i redditi di altre attività calcolati in via analitica.<sup>98</sup>

«Lo scopo quindi era quello di consentire la riduzione delle asimmetrie fiscali esistenti tra la flotta italiana e quelle europee.»<sup>99</sup>

### **3. La disciplina europea sugli aiuti di stato: gli incentivi fiscali**

Secondo l'articolo 107 del TFUE (ex art. 87 TCE), «sono incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza.»

Secondo ormai il consolidato orientamento giurisprudenziale della Corte di giustizia<sup>100</sup>, per *aiuti* si intendono quei vantaggi che non si sarebbero altrimenti potuti realizzare: concessi o senza contropartita o con contropartita purché inferiore al vantaggio, dal settore pubblico ad un'impresa così da alterare le condizioni di concorrenza vigenti nel mercato comune.<sup>101</sup>

I punti essenziali della disciplina comunitaria in materia di aiuti di stato sono:

- 1) L'attribuzione di un vantaggio al beneficiario;

---

<sup>98</sup> *Ibidem*

<sup>99</sup> F. PORPORA, *Prime riflessioni sulla tonnage tax*, cit., pag. 1-1939

<sup>100</sup> Per una più accurata disamina della giurisprudenza della Corte in materia, si veda F. TESAURO, *Diritto comunitario*, Padova, 1995, pag. 477 ss.

<sup>101</sup> G. ROLLE, L. TRABATTONI, *"TONNAGE TAX"*, cit., pag. 343

- 2) l'incidenza sugli scambi fra gli Stati membri;<sup>102</sup>
- 3) La *selettività*;<sup>103</sup>
- 4) Il trasferimento di risorse pubbliche.<sup>104</sup>

#### 4. *segue*: Gli aiuti nel settore marittimo

Come già sottolineato nel precedente capitolo, la Commissione è sempre stata cauta ad ammettere forme di sostegno destinate a specifici settori; tuttavia, l'importanza del trasporto marittimo sull'economia europea e la parallela diffusione dei regimi agevolativi extra-europei, ne hanno giustificato la proliferazione.

---

<sup>102</sup> L'incidenza deve essere verificata caso per caso e deve presentare un impatto sensibile sugli scambi e sulla concorrenza tra Stati membri; tale considerazione è fondamentale per il riconoscimento del principio "*de minimis praetor non curat*". Inoltre, la Commissione Europea nella, XXVI Relazione sulla politica di concorrenza 1996, Bruxelles – Lussemburgo, 1997, pag. 85, ritiene sussistere una distorsione della concorrenza "in modo quasi automatico se un aiuto favorisce alcune imprese a svantaggio di altre"

<sup>103</sup> Sul punto, F. Tesauro, Diritto comunitario, cit., pag. 483, sottolinea come sia necessario «di volta in volta verificare se la misura può essere giustificata in base ad una logica di sviluppo del sistema economico nel suo insieme ovvero rappresenti una deviazione rispetto all'assetto del sistema, diretta a ridurre gli oneri finanziari a vantaggio di specifici attori».

In accordo a tale impostazione, vengono considerate selettive non solo le misure a favore di specifici settori, ma anche determinati incentivi all'*export*, dal momento che, seppur rivolti astrattamente alla generalità delle imprese concorrenti, sono indirizzati di fatto alle sole imprese *export-oriented*, escludendo di conseguenza quelle operanti sul mercato nazionale.

<sup>104</sup> Con il termine "trasferimento" ci si riferisce sia all'erogazione di risorse pubbliche, sia alla riduzione del prelievo tributario.

Per ciò che concerne la riduzione del prelievo tributario, tale aiuto si concretizza in un alleggerimento degli oneri fiscali che normalmente gravano sulle imprese secondo il regime di tassazione ordinario; tale alleggerimento, come dichiarato dalla Commissione l'11 Novembre 1998, può assumere forme differenti: «(i) una riduzione della base imponibile (deduzione derogatoria, ammortamento straordinario o accelerato...); (ii) una riduzione totale o parziale dell'ammontare dell'imposta /esenzione, credito d'imposta...); (iii) un differimento o un annullamento, oppure anche una rinegoziazione eccezionale del debito fiscale.»

È chiaro che il *favor* europeo per i regimi di *ton tax* non ne escludeva la natura di aiuto di stato. Perciò era comunque necessario che ricorressero alcuni presupposti ai fini dell'introduzione di questi negli ordinamenti interni: innanzitutto – e ciò è ancora attuale - la Commissione richiedeva che l'agevolazione fosse relativa solo alle attività di trasporto marittimo ed a quelle ad essa connesse; poi altro requisito previsto era il legame tra l'impresa e la bandiera di un Paese Comunitario<sup>105</sup>; ulteriore presupposto era anche che i proventi generati dalle attività marittime fossero tenuti ben distinti dalle altre attività commerciali e, a tal fine, era necessaria la tenuta della contabilità separata.<sup>106</sup>

Sebbene «in linea di massima gli aiuti al funzionamento debbano avere carattere eccezionale, temporaneo e decrescente», la Commissione, tramite la Comunicazione “Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi” del 2004, ha sostenuto che gli aiuti di Stato al settore del trasporto marittimo europeo fossero ancora giustificati in relazione ad obiettivi dal carattere macroeconomico, come ad esempio l'intento di sollecitare l'iscrizione o la reinscrizione della nave nel registro dei Paesi membri.<sup>107</sup>

Oltre alle forme di sostegno aventi carattere generali, la Commissione Europea si è espressa a favore di aiuti dal carattere più specifico per la sostituzione di equipaggi, per la ristrutturazione ed il salvataggio di imprese in difficoltà economiche, per il rinnovo della flotta e per il trasporto a corto raggio.<sup>108</sup>

---

<sup>105</sup> In realtà erano e sono ammesse possibili deroghe: possono essere ammesse, infatti, anche imprese di Paesi terzi, a condizione che l'effettiva condotta strategica e commerciale della flotta sia effettuata in un Paese membro e che tale attività contribuisca all'economia e all'occupazione dell'Unione Europea.

<sup>106</sup> Si veda, M. LORENZETTI [et al.], *Finanziaria 2008 Commenti delle novità fiscali*, pag. 147 di 153

<sup>107</sup> G. ROLLE, L. TRABATTONI, “TONNAGE TAX”, cit., pag. 343

<sup>108</sup> Per maggiori dettagli, si veda sempre la COM (2004)43 paragrafi 4,5,8 e 10

I buoni risultati conseguiti ed il sempre maggiore ruolo di garante della cooperazione e collaborazione svolto dall'Unione Europea tra gli Stati membri, hanno consentito un "cambio di rotta" sostanziale nelle politiche economiche delle imprese che ormai, da oltre un ventennio, percepiscono una presenza *pubblica* più forte all'interno del settore ma, comunque, non invasiva.

### **5. La definizione e la *ratio* in merito alle scelte del Legislatore italiano**

Data la mancanza nel nostro ordinamento di una definizione ufficiale, un tentativo è possibile – oltre che doveroso - farlo, cercando di racchiudere tutti gli elementi caratterizzanti il regime opzionale italiano, di cui verrà effettuata una dettagliata disamina nel corso dei seguenti paragrafi.

Dunque, la *tonnage tax* può essere definita come una forma di tassazione *forfetaria* del reddito derivante dall'esercizio di attività marittime, che prescinde totalmente dai risultati effettivi conseguiti dall'attività d'impresa in questione<sup>109,110</sup> infatti, mediante questo sistema l'impresa armatoriale determina e versa un'imposta calcolata in via esclusivamente presuntiva sulla base del tonnellaggio delle navi che compongono la sua flotta.

Il motivo per cui il Legislatore italiano ha optato per il *format* olandese è rinvenibile sotto due differenti profili.

Il primo è dovuto al fatto che consente alle imprese armatoriali, operanti sotto il regime di *tonnage tax*, di usufruire di tutte le disposizioni contenute nelle convenzioni internazionali contro le doppie

---

<sup>109</sup> E quindi dal reddito d'impresa determinato dalla concorrenza analitica di costi e ricavi

<sup>110</sup> F. PORPORA, Prime riflessioni sulla *tonnage tax*, cit., pag. 1-1939

imposizioni: il campo di operatività delle convenzioni internazionali contro la doppia imposizione ispirate al modello OCSE è circoscritto ai contribuenti soggetti alle ordinarie imposte sul reddito, indipendentemente dalle regole di determinazione dell'imponibile. L'introduzione di un'imposta *ad hoc* per tali imprese potrebbe non ricadere nell'ambito applicativo delle disposizioni convenzionali, esponendo quindi le imprese al rischio di dover scontare delle imposte in funzione della legislazione statale dai quali o verso i quali il servizio di trasporto, oggetto dell'attività di impresa, è svolto.

Il secondo, invece, è dovuto al fatto che risulta più gestibile il coordinamento con eventuali misure fiscali agevolative di carattere generale che intervengono sull'imponibile<sup>111</sup>; infatti nella disciplina italiana, è espressamente consentita, secondo l'art. 84 T.u.i.r, la compensabilità del reddito *forfetariamente* determinato con le perdite di esercizi precedenti.<sup>112</sup>

## **6. Il presupposto soggettivo di ammissione al regime**

La *tonnage tax* italiana – sotto un profilo prettamente soggettivo – non presenta particolari limitazioni rispetto al panorama europeo. Da parte del contribuente, soggetto passivo d'imposta, è richiesta una *rilevanza* fiscale non solo in Italia ma anche in base alle convenzioni internazionali.

Per il combinato disposto degli art. 155, comma 1, primo periodo del T.u.i.r, e dall'art. 2 del D.M. del 23 Giugno 2005, l'opzione per la *ton tax* è fruibile dai soggetti residenti di cui all'art. 73, comma 1, lett. a), del T.u.i.r: vale a dire le società per azioni, le società in accomandita

---

<sup>111</sup> A suo tempo, la c.d. Legge Tremonti-bis ne costituì un valido esempio

<sup>112</sup> G. ROLLE, L. TRABATTONI, "TONNAGE TAX", cit., pag. 343

per azioni, le società a responsabilità limitata, le società cooperative o società di mutua assicurazione; dalle società o dagli enti di ogni tipo, compresi i *trust*, con o senza personalità giuridica,<sup>113</sup> non residenti in Italia, in relazione però a quei redditi prodotti nel territorio dello Stato sotto una stabile organizzazione, purché tali imprese siano iscritte nel Registro Internazionale.<sup>114</sup>

L'ambito soggettivo di applicazione si è ulteriormente esteso grazie alle modifiche apportate dall'art. 2, comma 217, della Legge n. 244 del 2007 (Finanziaria 2008)<sup>115</sup> all' art. 56, comma 1, ultimo periodo del T.u.i.r., anche alle società in nome collettivo ed in accomandita semplice, le quali ora possono usufruire del regime contemplato nel Capo VI, Titolo II, T.u.i.r.

Rimangono escluse le società semplici e le comproprietà navali.

Inizialmente l'ambito soggettivo di applicazione era molto più ristretto: nel corso di pochi anni, si è ritenuto necessario estendere tale ambito a soggetti più o meno interessati ad usufruire del regime agevolativo; infatti, nel caso delle società in nome collettivo ed in accomandita semplice non è risultata concretamente significativa l'estensione suddetta, in ragione dello scarso utilizzo da parte dei soggetti residenti, di forme giuridiche diverse dalle società di capitali per l'esercizio di attività di trasporto marittimo.<sup>116</sup> Ciò invece non poteva dirsi per l'esclusione dei soggetti non residenti ma comunque in stabile organizzazione<sup>117:118</sup> l'esclusione dei soggetti non residenti non trovava

---

<sup>113</sup> Si veda, per il riferimento normativo preciso, l'art. 73 T.u.i.r., comma 1, lett. d)

<sup>114</sup> A. BLASI, G. MINNUCCI, *T.U.I.R. 2009 Testo Unico delle Imposte sui Redditi*, Santarcangelo di Romagna (RN), Maggioli Editore, 2009, pag. 982

<sup>115</sup> In G.U. n. 300 del 28 Dicembre 2007

<sup>116</sup> ROLLE, L. TRABATTONI, "*TONNAGE TAX*", cit., pag. 343

<sup>117</sup> ROLLE, L. TRABATTONI, "*TONNAGE TAX*", cit., pag. 343

<sup>118</sup> Al riguardo è doveroso ricordare che nella tassazione del traffico marittimo internazionale, secondo lo schema delineato dall'OCSE, è rilevante, come presupposto di tassazione, la localizzazione della direzione effettiva dell'impresa, che si sovrappone e sostituisce a quello di "stabile organizzazione".

alcuna giustificazione né nella legge delega, né nello spirito che ha portato alla nascita della *tonnage tax*, e cioè quello spirito omnicomprensivo volto ad attirare in Italia l'attività di trasporto marittimo, posta in essere da soggetti esteri, mediante l'introduzione di incentivi fiscali in grado di stimolare il processo di internazionalizzazione del Paese, evitando la temuta migrazione verso le FOC.

È doveroso rilevare che, mentre con l'art. 162 al comma 8 del T.u.i.r. è espressamente prevista l'irrilevanza fiscale della gestione delle navi da parte di un raccomandatario marittimo o mediatore marittimo operata dal soggetto non residente seppur in via continuativa, la precedente limitazione del regime opzionale *forfetario* creava dei presupposti fiscali chiaramente sfavorevoli alla localizzazione in Italia dell'attività<sup>119</sup> o di una stabile organizzazione, non essendo consentito al soggetto non residente la possibilità di potersi avvalere del regime agevolativo in nessuna delle due ipotesi.<sup>120</sup>

Le suddette limitazioni, quindi, oltre che contrastanti con la visione d'insieme da sempre caratterizzante la *tonnage tax*, risultavano anche essere del tutto sfavorevoli per le *casse* statali: l'ampliamento

---

La precisazione presente al comma 8 dell'art. 162 T.u.i.r. che non costituisce stabile organizzazione l'esercizio dell'attività nel territorio della Repubblica per mezzo di un raccomandatario marittimo di cui alla Legge 4 Aprile del 1977 o di un mediatore marittimo di cui alla Legge 12 Maggio 1968 n. 478, che abbia i poteri per la gestione commerciale od operativa delle navi dell'impresa.

Tale statuizione risolve in maniera favorevole per il contribuente una soluzione interpretativa adottata dall'Amministrazione Finanziaria già tempo addietro e che aveva provocato l'allontanamento dal territorio italiano di soggetti che esercitavano l'attività di gestione professionale delle navi per conto di terzi.

Tuttavia, il punto risulta essere controverso e a tal proposito si rinvia *Infra*, § 10, cap I

<sup>119</sup> Si intende la localizzazione, appunto, secondo i criteri contenuti nell'art. 8 dello schema OCSE per il caso di trasporto marittimo internazionale

<sup>120</sup> ROLLE, L. TRABATTONI, "TONNAGE TAX", cit., pag. 343

dell'ambito soggettivo di applicazione si è rivelato essere una mossa correttiva necessaria.

Per ciò che concerne l'adesione dei soggetti non residenti, l'Agenzia delle Entrate ha fornito rilevanti precisazioni al riguardo: il soggetto non residente con stabile organizzazione può usufruire del regime della *tonnage tax* solo e soltanto nel momento in cui ricorrano le condizioni per la tassazione in Italia degli utili generati dall'attività di navigazione marittima di cui alle disposizioni delle Convenzioni contro le doppie imposizioni; a tal fine, ai sensi dell'art. 8 del Modello OCSE di convenzione contro le doppie imposizioni, gli utili, generati dall'esercizio in traffico internazionale di navi, sono imponibili soltanto nello Stato in cui si trova la sede della direzione effettiva dell'impresa marittima.<sup>121</sup>

Concretamente, dunque, si richiede che la stabile organizzazione del soggetto non residente debba esprimere, ai fini della tassazione in Italia e, quindi, anche ai fini dell'applicazione del regime in esame, la direzione effettiva dell'impresa.<sup>122</sup>

## **7. segue: L'esercizio dell'opzione individuale**

Il T.u.i.r, all'art. 155 comma 1, – integrato dagli art. 3, 4, 5, 7 del decreto ministeriale attuativo<sup>123</sup> - si limita ad evidenziare le caratteristiche salienti per l'esercizio dell'opzione per il regime di *tonnage tax*.

---

<sup>121</sup> A. MASTROBERTI, *Opzione per la tonnage tax: il punto sulle ultime novità normative*, in *Azienda&Fisco*, n. 5 del 2008, pag. 3

<sup>122</sup> A. MASTROBERTI, *Opzione per la tonnage tax*, cit., pag. 3

<sup>123</sup> È bene ricordare che, in via transitoria, l'art. 3 al comma 4 del decreto attuativo stabilisce che «I soggetti che hanno esercitato l'opzione per il consolidato nazionale o mondiale di cui, rispettivamente, agli artt. 117 e 130 del testo unico per il periodo d'imposta per il periodo d'imposta in cui non era in vigore il regime di *Tonnage tax*, posso esercitare l'opzione per quest'ultimo regime in alternativa a quelli del consolidato. In tal caso, si applicano le norme sull'interruzione dei regimi di consolidato previsti dalle disposizioni vigenti»

Le caratteristiche elencate dunque sono le seguenti:

- 1) l'opzione, a pena di inefficacia, deve essere comunicata con dichiarazione all'Agenzia delle Entrate, entro tre mesi dal periodo d'imposta a decorrere dal quale si intende beneficiare dell'opzione;
- 2) l'irrevocabilità per dieci esercizi sociali;
- 3) la possibilità che essa sia esercitata, oltre che individualmente, anche a livello di gruppo: purché tutte le navi siano in possesso dei requisiti richiesti dall'art. 155, entro la chiusura del periodo d'imposta.<sup>124 125</sup>

Il contribuente intenzionato a fruire del regime opzionale, determinando quindi il reddito in via *forfetaria*, dovrà manifestare la sua volontà di avvalersene mediante il modello di comunicazione relativo all'opzione da presentare in via telematica di cui all'art. 3, commi 2-bis e 3, D.P.R. del Luglio 1998, n. 322, e successive modificazioni.

La scelta da effettuare in merito all'adozione o meno della *tonnage tax* deve prescindere dal risultato di ogni singolo esercizio, tenuto sempre conto che l'opzione è irrevocabile per dieci esercizi sociali.<sup>126 127</sup>

È bene precisare che per le imprese di nuova costituzione, il termine decorre dalla data della costituzione stessa.<sup>128</sup>

---

<sup>124</sup> A. BLASI, G. MINNUCCI, *T.U.I.R. 2009*, cit., pag. 985

<sup>125</sup> L'opzione di gruppo verrà meglio analizzata nei successivi paragrafi, esponendone anche le problematiche

<sup>126</sup> Cfr. M. LEO, *Le imposte sui redditi nel testo unico*, a cura di G. D'ALESSIO, P. LIPARDI, P. PACITTO, A. TRABUCCHI, Milano, Giuffrè Editore, 2014, pag. 2371 e L. ABRITTA, L. CACCIAPAGLIA, V. CARBONE et al., *Codice Tuir Commentato*, I ed., Milano, Ipsoa, 2011, pag. 2203

<sup>127</sup> Anche se il riferimento agli esercizi sociali potrebbe portare ad indurre che ciò che rileva non sono i periodi d'imposta, con una serie di problematiche in caso di operazioni straordinarie, si ritiene che l'espressione sia stata utilizzata al solo scopo di vincolare il contribuente che sceglie il regime di tassazione - oggetto di trattazione - ad effettuare una scelta che non si limiti al periodo d'imposta in cui viene effettuata

<sup>128</sup> Sul punto l'Agenzia delle Entrate con Circ. n. 72/E del 2007

La possibilità di esercitare l'opzione viene meno dal momento in cui l'impresa beneficiante perde tali requisiti soggettivi.

Prima dell'entrata in vigore della Legge n. 122 del 7 Luglio 2016 (Legge Europea per l'anno 2016), l'art. 157 del T.u.i.r. prevedeva che il periodo minimo intercorrente tra l'uscita dal regime d'imposta sul tonnellaggio e la possibilità di esservi riammessi - qualora fosse appunto cessata l'efficacia dell'opzione per perdita dei requisiti soggettivi - fosse di dieci anni; o meglio, non era possibile esercitare di nuovo l'opzione a meno che non fosse decorso il decennio originariamente previsto.

Adesso invece non è più così: il periodo minimo intercorrente tra l'uscita dal regime d'imposta sul tonnellaggio e la possibilità di esservi riammessi deve essere almeno di un lustro, motivo per cui il nuovo esercizio dell'opzione non può avvenire prima del quinto periodo d'imposta successivo a quello in cui essa è venuta meno.<sup>129</sup>

Va sottolineata, inoltre, la precisazione dell'Agenzia delle Entrate in merito all'operatività con effetti *ex nunc* della decadenza dal regime, vale a dire dal momento stesso in cui vengono a mancare i presupposti soggettivi.<sup>130</sup>

## **8. segue: L'opzione «di gruppo»: il principio di attrazione**

L'ultimo periodo dell'art. 155 al comma 1, stabilisce che l'opzione per il regime di *ton tax* deve essere esercitata in relazione a tutte le navi aventi determinati requisiti «gestite dallo stesso gruppo di imprese alla cui composizione concorrono la società controllata e le controllate ai sensi dell'articolo 2359 del codice civile».

---

<sup>129</sup> S. BOIARDI, *Le recenti modifiche al regime di tonnage tax*, cit., pagg. 1-2

<sup>130</sup> A. MASTROBERTI, *Opzione per la tonnage tax*, cit., pag. 3

Il Legislatore, individuando la nozione di gruppo, fa riferimento alla nozione di controllo desumibile dal citato art. 2359 del codice civile. Il riferimento non è casuale, bensì dimostra come l'intento – sin dal principio – sia stato quello di comprendere nell'alveo applicativo sia le società controllate che le controllanti.

Da tale concetto, appunto, si evince la sussistenza del principio “*all in, all out*”, in quanto il regime di *tonnage tax* trova applicazione per tutte le navi possedute dalle imprese che fanno parte del medesimo gruppo<sup>131</sup>; se così non fosse, il regime stesso non potrebbe essere applicato a nessuna delle imprese del gruppo.<sup>132</sup>

La *ratio* della disposizione consiste nell'evitare che il regime di *ton tax* sia applicato al reddito prodotto dalle imprese del gruppo che sono in utile e non anche nei confronti di quelle invece in perdita; infatti, nella prassi l'esercizio del commercio marittimo via nave è assunto da società di capitali e, spesso, «ogni nave facente capo ad uno stesso centro di interessi economici viene attribuita a singole società che risultano armatrici di una sola nave (*single ship companies*).<sup>133 134</sup>

A conferma di ciò sovviene l'art. 5, comma 1, del decreto attuativo secondo il quale «gli effetti dell'opzione esercitata non mutano se un'impresa assume la veste di controllante ovvero di controllata da altra impresa. In tal caso, in presenza dei requisiti di cui all'art. 2, l'opzione assume rilevanza anche nei confronti del soggetto che non l'ha esercitata ovvero di quello per il quale l'opzione in precedenza esercitata ha perso efficacia...»

---

<sup>131</sup> Si intendono, ovviamente, le navi che soddisfano i requisiti richiesti

<sup>132</sup> M. LEO, *Le imposte sui redditi*, cit., pag. 2362

<sup>133</sup> *Ibidem*

<sup>134</sup> A titolo esemplificativo, l'unitarietà della flotta verrebbe prima frazionata e poi articolata in una molteplicità di società separate: permettendo l'utilizzo del regime agevolativo per fini elusivi solo nei confronti di quelle società in utile e non per quelle in perdita

La disposizione sopracitata comporta che *in primis* una società non in *tonnage tax* viene “attratta” nel regime oggetto di trattazione, a decorrere dal periodo d’imposta nel corso del quale acquista il controllo di diritto, o diventi una controllata di diritto, di un’impresa in *tonnage tax*; ma non solo, in quanto anche in caso di decadenza di una società dall’opzione, essa viene riammessa al regime a decorrere dal periodo d’imposta nel corso del quale essa acquista il controllo di diritto, oppure diventi controllata di diritto di altra impresa la quale abbia precedentemente aderito al regime.<sup>135</sup>

Da qui, dunque, il nome al citato principio di “attrazione”.

Il principio opera anche nel caso in cui una società non in *tonnage tax* entri a far parte di un gruppo, il quale invece ha già optato per il regime in questione: la società “attratta”, in questo caso, non dovrà esercitare autonomamente l’opzione. Tuttavia, gli obblighi comunicativi graveranno sempre sulla capogruppo, il cui termine, per la comunicazione all’Agenzia delle Entrate della variazione avvenuta all’interno del proprio gruppo, è di tre mesi.<sup>136</sup>

Contrariamente a ciò, nel caso in cui un’impresa marittima in regime di *tonnage tax* entri a far parte, come controllante o controllata di diritto, di un gruppo di imprese, il quale non ha aderito al regime agevolativo determinando l’“attrazione” del gruppo, quest’ultimo, tramite la controllante, dovrà necessariamente optare per la *tonnage tax* per via autonoma; inoltre, ai fini dell’anzianità del regime, - come stabilito dall’art. 5 comma 2 del decreto ministeriale - prevarrà l’opzione esercitata dal gruppo stesso rispetto a quella originariamente esercitata dalla singola impresa.<sup>137 138</sup>

---

<sup>135</sup> A. BLASI, G. MINNUCCI, *T.U.I.R. 2009*, cit., pag. 987

<sup>136</sup> A. BLASI, G. MINNUCCI, *T.U.I.R. 2009*, cit., pag. 988

<sup>137</sup> A. BLASI, G. MINNUCCI, *T.U.I.R. 2009*, cit., pag. 988

<sup>138</sup> Ad esempio, se un’impresa marittima in *tonnage tax* entra a far parte nel 2011, in qualità di controllante di diritto oppure di controllata, di un gruppo di imprese non

Va rilevato che il principio di “attrazione” non opera autonomamente né nel caso di acquisizione di partecipazioni fra società, qualora tali acquisizioni non determinino una situazione di controllo di diritto<sup>139</sup>, né a seguito della cessione di navi, utilizzate in regime di *ton tax*, da una società che ha esercitato l’opzione ad un’altra in regime, invece, ordinario.<sup>140</sup> A tal punto è bene specificare come l’acquisto di navi in regime agevolato, da parte di una società non “agevolata”, non comporti l’automatico ingresso della stessa nel regime opzionale: per poter fruire del beneficio agevolativo, l’acquirente dovrà esercitare l’opzione secondo le modalità prescritte dal T.u.i.r, con necessaria sussistenza di tutti i requisiti all’uopo richiesti.<sup>141</sup>

### **9. segue: L’opzione «di gruppo»: problematiche ed incertezze**

La complessità della struttura societaria - in particolar modo quando si tratta di società facenti ricorso al mercato del capitale di rischio - è nota in tutti gli ordinamenti, comunitari e non. Sarebbe stato, dunque, ingenuo anche solo pensare che non si potessero profilare dubbi, questioni, problematiche ed incertezze circa l’esercizio dell’opzione di *tonnage tax* per i gruppi societari.

L’analisi di alcuni casi può aiutare a comprendere più dettagliatamente le difficoltà pratiche alle quali si fa riferimento.

A tal fine, merita un’attenzione particolare il caso del gruppo “a stella”.

---

in *tonnage tax*, il principio di “attrazione” determinerà l’ingresso del gruppo nel perimetro applicativo del regime *forfetario* e, ai fini dell’anzianità del regime, prevarrà la successiva opzione autonomamente comunicata dal gruppo nel 2011.

<sup>139</sup> Si veda Circ. n. 72/E del 2007

<sup>140</sup> *Ibidem*

<sup>141</sup> A. BLASI, G. MINNUCCI, *T.U.I.R. 2009*, cit., pag. 988

Si può definire “a stella”<sup>142</sup> un gruppo nel quale una società di persone o un ente, diverso dalle società, esercitano direttamente il controllo su una o più società di capitali che utilizzano navi aventi i requisiti di cui all’art. 155. Non è ancora chiaro se si possa configurare un gruppo di società per l’applicazione della disciplina in esame.

A tal riguardo ci sono due ipotesi interpretative.

Da una parte, la condizione posta dall’art. 155 comma 1 T.u.i.r all’ultimo periodo, e cioè quella in cui le navi siano *gestite* dalle società appartenenti al gruppo, induce a ritenere che se la capogruppo sia una società di persone, non si possa configurare un gruppo di società. Questo indirizzo lascia delle perplessità dato che un siffatto gruppo di società non si discosterebbe più di tanto da quei gruppi *guidati* da una capogruppo, intesa quale società di capitali “non operativa”,<sup>143 144</sup>

Dall’altra parte, sempre nel caso della società di persone a capo di un gruppo di società di capitali, qualora il richiamo all’art. 2359 del c.c. non fosse inteso come un rinvio alla norma civilistica dei gruppi stessi «ma come una sorte di meccanismo indiretto di determinazione del particolare tipo di rapporto di controllo rilevante ai fini esame»<sup>145</sup>, allora si perverrebbe ad una soluzione differente e non ci sarebbero limiti normativi ai fini dell’applicazione del regime agevolativo di *tonnage tax* anche nei confronti di quei gruppi, la cui controllante non sia una società di capitali.

---

<sup>142</sup> Su tale definizione, M. LEO, *Le imposte sui redditi*, cit., pag. 2363

<sup>143</sup> M. LEO, *Le imposte sui redditi*, cit., pag. 2363

<sup>144</sup> Se si sposa questa prospettiva, il gruppo di società di capitali, esercenti attività di trasporto marittimo con le navi aventi i requisiti richiesti dall’art. 155 del Testo Unico, *guidato* direttamente da un soggetto diverso da una società di capitali non può essere considerato un gruppo. La conseguenza sta nel fatto che le singole società di capitali potranno beneficiare singolarmente della *tonnage tax*, evitando di essere “attratte” dal principio dell’“*all in, all out*”.

<sup>145</sup> *Ibidem*

Un altro caso particolare è quello nel quale si profila una controllante considerata in “fuori gioco”, per effetto della pregressa adesione al consolidato nazionale o mondiale.<sup>146</sup>

L’Agenzia delle Entrate nel 2004<sup>147</sup> ha avuto modo di precisare che, esercitando l’opzione del consolidato nazionale, viene preclusa automaticamente, per tutto il periodo di validità della stessa, l’opzione per la *tonnage tax*, in ragione del fatto che non è consentito revocare prima del tempo la tassazione di gruppo e nemmeno è contemplata - sempre nell’art. 155 T.u.i.r. - l’ipotesi di interruzione del consolidato.<sup>148</sup>

149

Interessante è anche il caso in cui non vi sia identità di periodi d’imposta tra i soggetti appartenenti al medesimo gruppo.

Mancando statuizioni che statuiscano il contrario, l’applicazione del terzo periodo, comma 1, del 155 T.u.i.r non è circoscrivibile alle sole ipotesi di identità di esercizio sociale tra ciascuna delle controllate e la controllante di un gruppo.<sup>150</sup> Rilevante, ai fini del perfezionamento dell’opzione, è che ciascuno dei soggetti interessati ponga in essere le formalità e gli adempimenti richiesti, nei termini e con le modalità

---

<sup>146</sup> Per la precisione è l’articolo 160 del Testo Unico a stabilire che l’adesione al regime *tonnage tax* inibisce le società dall’applicare la disciplina di entrambi i consolidati, sia che esse operino in qualità di controllanti, che di controllate

<sup>147</sup> Circolare del 20 Dicembre 2004, n. 53/E dell’Agenzia delle Entrate

<sup>148</sup> Con il decreto ministeriale attuativo del 2005 si derogò a tale criterio generale. La deroga riguardava solo determinati casi, e cioè quelli riferibili al periodo d’imposta 2004, in quanto non ancora in vigore la *tonnage tax* e risultava praticabile l’opzione di cui all’art 117 e 130 del Testo Unico.

Con ciò si andò a regolare una fase particolarmente delicata dei due istituti, nella quale il generale criterio di alternatività risultava “viziato” perché non ancora del tutto fruibile l’opzione di tassazione *forfetaria* prevista dal 155 e ss. T.u.i.r.

<sup>149</sup> Per una maggiore e attenta analisi del caso concreto e delle criticità emerse, si veda A. MASTROBERTI, *Tonnage tax: ulteriori incertezze per l’opzione «di gruppo»*, in *Azienda & e Fisco*, n. 24 del 2005, pag. 13

<sup>150</sup> *Ibidem*

prescritte, fermo restando il vincolo *forfetario* per tutta la durata del regime;<sup>151 152</sup>

Ebbene, la comunicazione dell'opzione per la *ton tax* – comunque sia – richiede, in via esclusiva, la trasmissione da parte della controllante; motivo per cui il centro nevralgico degli adempimenti connessi all'esercizio dell'opzione rimane in maniera inevitabile ancorato al periodo d'imposta espresso dalla capogruppo: l'onere di trasmissione, d'altronde, grava proprio su quest'ultima. Chiaramente, anche le formalità connesse all'invio presso la controllante della raccomandata con ricevuta di ritorno, a carico di ciascuna controllata "investita" dall'opzione dovrebbero essere perfezionate nelle modalità suddette.<sup>153</sup>

<sup>154 155</sup>

Dall'analisi effettuata risulta evidente come la disciplina dell'opzione «di gruppo» necessita di un certo grado di elasticità applicativa per

---

<sup>151</sup> A. MASTROBERTI, *Tonnage tax: ulteriori incertezze per l'opzione «di gruppo»*, in *Azienda & Fisco*, n. 24 del 2005, pag. 13

<sup>152</sup> È limpida quindi la distinzione dell'istituto in esame, dall'ipotesi di consolidamento dei redditi su base domestica, poiché in quest'ultimo caso l'efficacia dell'opzione è subordinata all'identità dell'esercizio sociale dei soggetti interessati

<sup>153</sup> A. MASTROBERTI, *Tonnage tax: ulteriori incertezze*, cit., pag. 13

<sup>154</sup> Se ad esempio prendiamo in riferimento tre società – Alfa, Beta e Gamma – ed ipotizziamo che Gamma intenda esercitare l'opzione agevolativa in riferimento al decennio "2006-2015"; vedremo che, essendo Alfa la controllante, sarà lei ad essere gravata di tale compito e quindi, secondo il comma 1 dell'art. 155 T.u.i.r., rileverà proprio il periodo d'imposta espressione di Alfa.

Il termine ultimo utile al perfezionamento dell'opzione cadrà il giorno 31 Marzo 2006, mentre le due controllate Beta e Gamma saranno tenute alla presentazione della propria dichiarazione dei redditi entro termini assai più ampi (lett.b, comma 2, art. 2, del D.P.R. n. 322 del 1998). La conseguenza è che ci sarà un significativo scollamento tra il momento in cui viene esercitata l'opzione e quello in cui i suoi effetti troveranno concreta attuazione. Senza dimenticare che la *tonnage tax* deve essere esercitata con riferimento a tutte le navi aventi i requisiti ex art. 155, conseguiti entro la data di chiusura del periodo d'imposta, e cioè quello di ciascuna società del gruppo coinvolta nell'opzione

<sup>155</sup> Sempre per maggiori dettagli sugli esempi circa le incertezze applicative dell'opzione di gruppo, si rinvia a A. MASTROBERTI, *infra*, § 6. Si consiglia, a tal riguardo, vivamente la lettura del caso pratico sulla cessione delle partecipazioni di controllo

potersi al meglio adattare alla complessa struttura societaria alla quale deve amalgamarsi.

## 10. L'ambito oggettivo: i requisiti

Anche dal punto di vista oggettivo, la *tonnage tax* ha subito importanti modifiche nel corso degli anni.

La più eclatante è indubbiamente quella avvenuta con l'art. 2, comma 216, della Finanziaria per il 2008, la quale ha soppresso il riferimento alle navi utilizzate nel traffico commerciale internazionale: ampliandone notevolmente l'ambito oggettivo di applicazione, prima più ristretto.

Motivo per cui nella formulazione vigente le navi devono essere:

- 1) iscritte nel Registro Internazionale;
- 2) di tonnellaggio superiore a cento tonnellate di stazza netta (Qualifying ships);
- 3) destinate a determinate attività di trasporto (Qualifying activities);
- 4) armate direttamente, o noleggiate dall'impresa marittima, a condizione però che il tonnellaggio delle navi prese a noleggio non sia superiore al 50 per cento di quello complessivo.<sup>156</sup>

Procediamo con ordine.

I requisiti oggettivi di fruizione del regime opzionale *forfetario* sono stabiliti all'art. 155, comma 1 e 2 del T.u.i.r., all'art. 1, comma 1, lett. d del decreto ministeriale attuativo, nonché all'art. 6, comma 1 del medesimo decreto.

---

<sup>156</sup> Sul punto A. MASTROBERTI, *Opzione per la tonnage tax*, cit., pag. 3  
Cfr. anche M. LEO, *Le imposte sui redditi*, cit., pagg. 2363 e ss. e L. ABRITTA, L. CACCIAPAGLIA, V. CARBONE et al., *Codice Tuir Commentato*, cit., pagg. 2199 e ss.

Ricollegandoci al discorso precedente, la Finanziaria del 2008 ha apportato una serie di sostanziali modifiche alla disciplina previgente che invece era assai più limitativa.

Sempre in riferimento alla soppressa disposizione, dunque, il *rigido* requisito dell'utilizzo in "traffico internazionale" poteva considerarsi soddisfatto anche se la nave fosse stata impiegata per servizi di cabotaggio c.d. "nazionale"<sup>157</sup>; sempre che l'utilizzo effettuato in traffico internazionale risultasse prevalente – nel periodo d'imposta rilevante – rispetto a quello nazionale.<sup>158</sup>

Va precisato che tale limitazione non trovava nemmeno conforto nella legge delega, nella quale, invece, il riferimento all'utilizzo delle navi commerciali era *tout court*: l'obiettivo – già precedentemente sottolineato – rimaneva quello di imprimere una caratteristica di "trasversalità" al nuovo strumento di tassazione rispetto all'intera flotta italiana.<sup>159</sup>

La *ratio* del decreto legislativo – nel limitare l'ambito oggettivo - era di difficile comprensione, in ragione anche del fatto che dal 1° Gennaio 1999, a seguito della liberazione dei mercati in ambito UE, era venuta meno la "riserva di cabotaggio"; come se non bastasse, la decisione del Legislatore italiano appariva, *in primis*, disomogenea rispetto ai propositi portati avanti dagli orientamenti comunitari e poi, anche in palese contrasto con la finalità dichiarata nella relazione al decreto legislativo, la quale auspicava una riduzione delle «asimmetrie fiscali tra la flotta italiana e quelle europee»<sup>160</sup>

---

<sup>157</sup> Il cabotaggio è quel tipo di navigazione marittima che si fa da porto a porto, da capo a capo, da costa a costa nel territorio nazionale, come previsto dall'art. 224 del Codice della Navigazione

<sup>158</sup> A. MASTROBERTI, *Opzione per la tonnage tax*, cit., pag. 3

<sup>159</sup> M. LEO, *Le imposte sui redditi*, cit., pag. 2369

<sup>160</sup> *Ibidem*

Un doppio requisito così restrittivo di “internazionalità” profilava una serie di criticità non di poco conto, in quanto oltre all’iscrizione della nave nel Registro Internazionale, di cui alla legge n. 30 del 1998, era anche obbligatorio il suo utilizzo nel solo traffico internazionale; insomma, la stessa dottrina era arrivata a considerare l’iscrizione nel suddetto registro come una mera eventualità<sup>161</sup>, tanto le disposizioni finali si discostavano dal disegno originale.

Comunque sia, la conseguenza nel caso in cui i giorni di utilizzo in traffico nazionale fossero stati maggiori rispetto a quelli internazionali, era la determinazione del reddito, derivante dall’utilizzo della nave, per via analitica e non *forfetaria*.

Come già anticipato, dunque, la Finanziaria del 2008 ha abrogato tale limitazione: motivo per cui potrebbe benissimo capitare adesso che la *tonnage tax* rimanga applicabile anche nei confronti di una nave utilizzata – ad esempio - per centocinquanta giorni nel cabotaggio e per soli cento nel traffico internazionale.

L’Agenzia delle Entrate ha contribuito a fornire alcuni chiarimenti relativi ai requisiti oggettivi ora discussi.

In particolar modo, per ciò che concerne i requisiti dell’iscrizione nel Registro Internazionale e del tonnellaggio superiore a cento tonnellate di stazza netta, essi devono essere riferiti alla singola unità navale: con ciò si intende che la perdita dei requisiti oggettivi, afferenti alla singola nave, non comporta la decadenza dell’intera impresa dal regime *de quo* ma solo della nave singolarmente intesa.<sup>162</sup>

---

<sup>161</sup> A sostegno della citata tesi si veda F. CAVALLI, S. SCHIAVELLO, *Nella tonnage tax c’è spazio anche per il noleggio*, in *Il Sole 24 ore*, 28/12/2005, pag. 23

<sup>162</sup> A. MASTROBERTI, *Opzione per la tonnage tax*, cit., pag. 3

## 11. *segue*: L'iscrizione nel Registro Internazionale

L'iscrizione della nave presso il Registro Internazionale, di cui all'art. 1 del D.L. n. 457 del 1997, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 30 del 1998, rappresenta il primo requisito oggettivo, come previsto dall'art. 155, comma 1 del T.u.i.r, per la fruizione del regime opzionale di *tonnage tax*.

Il Registro Internazionale è diviso in tre sezioni:

- 1) la prima comprende le navi di proprietà di soggetti italiani o di altri Paesi UE, ai sensi dell'art. 143, comma 1, lett. a), del codice della navigazione;
- 2) la seconda, invece, comprende le navi di proprietà di soggetti non comunitari, con stabile organizzazione sul territorio nazionale, ai sensi dell'art. 143, comma 1, lett. b), del codice di navigazione;
- 3) la terza, ed ultima, comprende le navi di proprietà di soggetti non comunitari, in regime di sospensione da un registro straniero non comunitario, ai sensi dell'art. 145, comma 2, del codice della navigazione, a seguito di locazione a scafo nudo a soggetti giuridici italiani o di altri Paesi *intra* UE, c.d. *bareboat charter in*.<sup>163</sup>

L'Agenzia delle Entrate segnala che l'iscrizione nel Registro Internazionale è subordinata all'autorizzazione specificatamente rilasciata dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione; infatti, è indispensabile la destinazione della nave a traffici commerciali internazionali.<sup>164</sup>

---

<sup>163</sup> M. LEO, *Le imposte sui redditi*, cit., pag. 2367

<sup>164</sup> G. TINELLI, *Commentario al Testo Unico delle Imposte sui Redditi*, Cedam, 2009, pag. 1317

Va ricordata la già citata eccezione prevista dall'art. 1 comma 5, del suddetto D.L. n. 457 del 1997, grazie al quale è consentito alle navi iscritte nel Registro Internazionale di effettuare, nel rispetto di determinati *limiti*, servizi di cabotaggio, seppur l'iscrizione nel Registro sia riservata alle navi utilizzate esclusivamente in traffico internazionale.

I limiti sono i seguenti:

- 1) non più di sei viaggi mensili inferiori a 100 miglia marine, a condizione che la nave sia armata nel rispetto dei prefissati criteri attinenti ai requisiti di nazionalità dell'equipaggio<sup>165</sup>;
- 2) viaggi di distanza superiore a 100 miglia, senza alcun limite numerico, ma sempre che siano rispettati i determinati requisiti di nazionalità dell'equipaggio<sup>166, 167</sup>.

## 12. segue: Il “*qualifying ship*”

Un altro elemento, fondamentale ai fini della determinazione *forfetaria* del reddito imponibile, è dato dall'art. 155, comma 2, che stabilisce come le navi, rientranti nell'ambito di applicazione del regime di tassazione in esame, sono quelle con «un tonnellaggio superiore alle 100 tonnellate di stazza netta».

Tale requisito può essere definito con il nome di *qualifying ship*.

Secondo l'art. 1 del decreto attuativo, per stazza netta si intende «la capacità volumetrica totale interna della nave misurata deducendo dalla stazza lorda i volumi degli spazi non suscettibili di utilizzazione per il trasporto e risultante dal certificato di stazza dell'unità»

---

<sup>165</sup> Si veda l'art. 2, comma 1, lett. b) e c) del D.L. n. 457 del 1997

<sup>166</sup> Dal medesimo decreto si veda sempre art. 2, comma 1, lett. a) e comma 1-bis

<sup>167</sup> Cfr. G. PROVAGGI, *L'Agenzia delle Entrate illustra la «tonnage tax»*, in *Corriere tributario*, n. 6 del 2008, pag. 497 e A. MASTROBERTI, *Opzione per la tonnage tax*, cit., pag. 3

Deve pertanto farsi riferimento al volume complessivamente adibito al trasporto merci o passeggeri e non comprende, quindi, i volumi adibiti agli impianti ed ai servizi della nave.

Il quadro normativo sul punto non è molto chiaro, in quanto l'art. 6, comma 1, del decreto attuativo, stabilisce che l'opzione per la *ton tax* consente la determinazione *forfetaria* della base imponibile delle navi di «almeno 100 tonnellate di stazza netta». Secondo tale disposizione, le navi di 100 tonnellate – e quindi non obbligatoriamente superiori alle 100 tonnellate – sono comprese tra quelle che possono fruire del regime in esame.

Tutto ciò sembra essere il frutto di un cattivo coordinamento «della norma secondaria rispetto a quella posta dalla legge<sup>168</sup>»; infatti, l'art. 6 del decreto, in realtà, è volto disciplinare le attività accessorie alle attività indicate dall'art. 155 T.u.i.r. come meritevoli di fruire del regime di tassazione oggetto di trattazione, e non i requisiti oggettivi – già individuati dalla legge – affinché una o più navi possano essere considerate o meno appartenenti all'ambito applicativo della disciplina fiscale.<sup>169</sup>

Vanno aggiunte anche altre condizioni di ammissibilità al regime, denominabili come requisiti di “bandiera”, più nel dettaglio: è richiesto il rispetto dell'obbligo di formazione dei cadetti<sup>170</sup> e l'utilizzo di navi che rientrino in una delle tipologie indicate nell'art. 8-*bis*, comma 1, lett. a), del D.P.R. n. 633 del 1972, Testo Unico IVA.<sup>171</sup>

Addentrando meglio nell'art. 8-*bis*, è possibile, dunque, individuare le tipologie di navi rientranti nel regime: in sostanza, si tratta di navi la

---

<sup>168</sup> M. LEO, *Le imposte sui redditi*, cit., pag. 2367

<sup>169</sup> *Ibidem*

<sup>170</sup> Questo argomento verrà meglio approfondito nella trattazione dei successivi articoli

<sup>171</sup> Sul punto, G. ROLLE, L. TRABATTONI, “TONNAGE TAX”, cit., pag. 343

cui destinazione è riferita all'esercizio di attività commerciali o della pesca, ad operazioni di salvataggio o assistenza in mare, ovvero alla demolizione, escluse le unità da diporto.

### 13. segue: Il “qualifying activities”

Il terzo requisito oggettivo per l'applicazione della *tonnage tax* è disciplinato dall'art. 155, comma 2 e 3, del T.u.i.r, sotto la denominazione di *qualifying activities*.

In particolar modo, il comma 2 stabilisce che il regime di tassazione in commento, si applica alle navi «destinate all'attività di:

- 1) trasporto merci;
- 2) trasporto passeggeri;
- 3) soccorso, rimorchio, realizzazione e posa in opera di impianti ed altre attività di assistenza marittima da svolgersi in alto mare.»

L'art. 6, comma 1, lett. c), del decreto attuativo, precisa che le attività rilevanti, ai fini del corrispondente numero 3)<sup>172</sup>, sono quelle di soccorso «in mare», rimorchio «in mare qualora si tratti di una prestazione di trasporto, trasporto e posa in opera di impianti *offshore*» e «assistenza marittima in alto mare<sup>173</sup>»

Ai sensi del comma 3 – sempre dell'art. 155 T.u.i.r. – sono incluse tra le attività agevolate anche quelle «direttamente connesse, strumentali e complementari a quelle indicate nelle lettere precedenti svolte dal medesimo soggetto e identificate nel decreto» di attuazione, certamente, il quale, al comma 2 dell'art. 6, stabilisce che la determinazione dell'imponibile ai sensi dell'art. 156 T.u.i.r., è possibile

---

<sup>172</sup> Per l'esattezza, art. 155, comma 2, lett. c, T.u.i.r

<sup>173</sup> Meglio noti, nel panorama internazionale del diritto della navigazione, con il nome di “*Salvage Claims*”

per «le seguenti attività accessorie, qualora siano direttamente connesse, strumentali e complementari alle attività ammissibili di cui al comma 1»

È utile specificare - prima di elencare dettagliatamente le attività predette - con riferimento alle attività strumentali ed accessorie che si pongono in un rapporto di naturale e stretta correlazione con l'attività, per l'appunto, principale, che il Ministero, a suo tempo, chiari<sup>174</sup> come tali attività - non principali - dovessero essere ricomprese nell'agevolazione di cui alla legge n. 30 del 1998<sup>175</sup>, anche se non eseguite del tutto in mare, ma anche in parte a terra; si riteneva, dunque, che le attività - con i relativi proventi - dovessero essere individuate tenendo a mente tale precisazione.<sup>176</sup>

Tornando all'attualità, le attività di cui all'art. 6, comma 2, del decreto attuativo, sono le seguenti:

- 1) la gestione del cinema, bar e ristoranti, a bordo di navi ammissibili al regime di imposizione *forfetaria* ed in generale la vendita di prodotti o servizi esclusi quelli di cui al successivo comma 3;
- 2) i contratti di subappalto o franchising o in generale i rapporti contrattuali con terzi per l'esercizio di attività ammissibili;
- 3) le operazioni di gestione commerciale, quali la prenotazione di capacità di carico e di biglietti per passeggeri;
- 4) i servizi amministrativi e le prestazioni di assicurazione connessi ai servizi di trasporto di merci e passeggeri, venduti insieme alla prestazione di trasporto;
- 5) l'imbarco e sbarco passeggeri;

---

<sup>174</sup> Risoluzione n. 47/E del 23 Marzo del 1999

<sup>175</sup> Contenente le agevolazioni previste per le navi iscritte nel registro Internazionale

<sup>176</sup> G. ROLLE, L. TRABATTONI, "TONNAGE TAX", cit., pag. 343

- 6) il carico e scarico delle merci, inclusa la manipolazione e movimentazione dei container all'intero dell'area portuale;
- 7) il raggruppamento o la suddivisione di merci prima o dopo il trasporto in mare;
- 8) la fornitura e messa a disposizione dei container;
- 9) i trasporti terrestri immediatamente antecedenti o successivi a quello marittimo.

Inoltre, al comma 3 dell'art. 6 del decreto, è stabilito come non possono essere considerate attività direttamente connesse, strumentali e complementari a quelle sopraindicate:

- 1) la vendita di prodotti di lusso;
- 2) la vendita di prodotti e di servizi che non sono consumati a bordo;
- 3) il gioco d'azzardo, le scommesse ed il casinò.

Anche nel caso dei requisiti oggettivi, è richiesto che essi sussistano entro la chiusura del periodo.<sup>177</sup>

#### **14. segue: L'utilizzo della nave. Noleggio *in ed out***

Come già precedentemente affermato, l'originaria formulazione del 155 T.u.i.r faceva riferimento al reddito imponibile «derivante dall'utilizzo in traffico internazionale delle navi». Senza soffermarci ulteriormente sulla locuzione “traffico internazionale”, per l'appunto abrogata, è bene porre l'attenzione stavolta sul termine “utilizzo”, il quale ha condotto ad interpretazioni discordanti circa l'ambito di applicazione oggettivo della *tonnage tax*.

---

<sup>177</sup> Cfr. G. ROLLE, L. TRABATTONI, “TONNAGE TAX”, cit., pag. 343; M. LEO, *Le imposte sui redditi*, cit., pagg. 2368 ss.; L. ABRITTA, L. CACCIAPAGLIA, V. CARBONE et al., *Codice Tuir Commentato*, cit., pagg. 2200 ss.

Per comprendere al meglio l'attuale disciplina è doveroso percorrere un breve *excursus* evolutivo della materia esaminata e compiere, nel mentre, qualche precisazione preliminare: con la locuzione «utilizzo della nave» - contenuta nell'art.1, comma 1, del decreto attuativo - si volle delineare un ambito applicativo circoscritto ai soli casi di detenzione della nave a titolo di proprietà o di locazione a scafo nudo.<sup>178</sup> In entrambi casi, comunque, la possibilità che la nave venisse data in noleggio era ammissibile, considerando come probabile il fatto che i redditi derivanti dal contratto di locazione sarebbero stati sostituiti dal calcolo a *forfait*.

A tal riguardo, prima di procedere con la trattazione, sono d'obbligo una serie di precisazioni nozionistiche.

Il contratto di locazione a scafo nudo, dunque, si risolve «nel trasferimento della disponibilità del bene a favore del conduttore il quale si assume ogni onere e rischio connesso alla navigazione; il locatore, quindi, consegue un vantaggio economico sotto forma di corrispettivo ma rimane estraneo all'impiego dell'unità della navigazione».<sup>179</sup>

Secondo la dottrina, infatti, la locazione a “scafo nudo” è in ogni caso caratterizzata dall'assunzione da parte del conduttore della qualifica di *armatore*.<sup>180</sup>

Oltre alla locazione a scafo nudo, trova anche configurazione l'ipotesi del noleggio: la differenza rispetto alla locazione sta nel fatto che, in caso di noleggio, il contratto non determina il trasferimento della

---

<sup>178</sup> Sul punto, cfr. A. MASTROBERTI, *Tonnage tax: le recenti modifiche legislative*, in *il fisco*, n. 10 del 2006, pag. 1-1529; M. LEO, *Le imposte sui redditi*, cit., pag. 2364

<sup>179</sup> M. LEO, *Le imposte sui redditi*, cit., pag. 2364

<sup>180</sup> Nella prassi il contratto di locazione ha trovato un'importante diffusione non solo per attribuire il godimento del bene oggetto del contratto, ma anche per finanziarne l'acquisizione: in campo internazionale è avvenuta una tipizzazione delle fattispecie concernenti la locazione di navi con lo *Standard Bareboat Charter 2001*

detenzione del veicolo al noleggiatore e per tale ragione, quindi, il noleggiante non perde la qualifica di armatore; in concreto, il noleggio «è il contratto con il quale l'armatore (noleggiante), in corrispettivo del nolo pattuito, si obbliga a compiere, con una nave determinata, uno o più viaggi prestabiliti ovvero, entro un periodo di tempo convenuto, i viaggi ordinati dal noleggiatore, alle condizioni stabilite dal contratto e dagli usi».<sup>181</sup>

Inizialmente, dunque, la scelta operata con decreto attuativo fu quella di *escludere* l'ipotesi nella quale la produzione del reddito, pur derivando dall'esercizio effettivo di un'attività imprenditoriale, ammessa ai sensi dell'art. 155, comma 2, T.u.i.r, fosse riconducibile alla posizione ricoperta dal noleggiatore, con ciò escludendo anche gli altri titolari di diritti reali diversi dalla proprietà come, appunto, le navi prese in *leasing*<sup>182</sup>.

A tal riguardo, la dottrina ha efficacemente evidenziato come, in realtà, il riferimento al termine "utilizzo" comprendesse anche la posizione del noleggiatore stesso: in quanto, essenzialmente, sia il noleggiante – inteso come armatore della nave –, che il noleggiatore – che stipula i contratti di trasporto – sono legittimati a fruire della *tonnage tax*.<sup>183</sup>

La scelta di escludere dal regime opzionale *forfetario* il reddito dalle navi "prese a noleggio", seppur coerente con l'intento di evitare che i soggetti, senza la qualifica di armatori, potessero fruire del regime di tassazione in esame, rischiava di rendere il suddetto regime poco concorrenziale rispetto a quello di altri Stati membri UE, i quali invece

---

<sup>181</sup> Così l'art. 384 del Codice della Navigazione

<sup>182</sup> Per meglio approfondire il punto, si veda E. FRANZESE, *commento al decreto*, in *Corriere Tributario*, n. 30 del 2005

<sup>183</sup> Nel caso di specie si prenda in considerazione M. BASILAVECCHIA, *Imprese marittime: la determinazione della base imponibile sulla base del tonnellaggio*, in *Giur. imp.*, rivista on-line dell'Assonime, n. 3 del 2005; si veda ulteriormente sul punto anche A. MASTROBERTI, *Tonnage tax: le recenti modifiche*, cit., pag. 1-1529

permettevano che l'imponibile prodotto dal noleggio di navi, venisse calcolato in via *forfetaria* e non analitica<sup>184</sup>.<sup>185</sup>

La svolta avvenne nel 2005, con il D.L. n. 203, convertito con legge n. 248 del 2005, il quale con l'art. 11-*quaterdecies*, modificò la precedente disposizione restrittiva, aggiungendo il seguente periodo: «e dagli stessi armate, nonché delle navi noleggiate il cui tonnellaggio non sia superiore al 50 per cento di quello complessivamente utilizzato».

Da quel momento, il c.d. noleggio *in* diveniva positivamente rilevante ai fini dell'opzione.<sup>186</sup>

Dunque, l'art. 155, comma 1, del T.u.i.r, come novellato, presenta oggi un raggio applicativo più ampio; infatti, oltre all'iniziale ipotesi in cui la nave debba essere armata o dal proprietario o dal locatario a scafo nudo, è adesso compresa anche l'ipotesi nella quale la disponibilità della nave derivi da un contratto di noleggio.<sup>187</sup>

La novità è di notevole portata: anche chi non riveste ora la qualifica di armatore della nave può optare per il regime di determinazione *forfetaria*.<sup>188</sup>

Rivolgendo lo sguardo ai giorni nostri, è appurato che il regime di *tonnage tax* può essere fruito dal:

---

<sup>184</sup> Nel caso di Olanda e Gran Bretagna, le navi noleggiate non possono eccedere il 75 per cento della flotta intera.

<sup>185</sup> F. CAVALLI, S. SCHIAVELLO, *Nella tonnage tax*, cit., pag. 27

<sup>186</sup> A. MASTROBERTI, *Tonnage tax: le recenti modifiche*, cit., pag. 1-1529

<sup>187</sup> Sul punto sempre A. MASTROBERTI, *Tonnage tax: le recenti modifiche*, cit., pag. 1-1529 ed anche A. MASTROBERTI, *Tonnage tax: le recenti modifiche*, cit., pag. 1-1529

A tal riguardo è bene sottolineare il fatto che nella locazione a scafo nudo il proprietario, ed in questo caso locatore, della nave sia esentato dal suo armamento ed equipaggiamento

<sup>188</sup> Nota bene: va sottolineato come, nelle ipotesi di "noleggio in", a tempo o viaggio, le navi possono anche non essere iscritte nel registro internazionale, ma, sempre che sussistano tutti i requisiti oggettivi, potranno ugualmente beneficiare della *tonnage tax*; il motivo sta nel fatto che non di rado l'operazione in questione viene posta in essere con noleggianti battenti bandiera estera.

Cfr. Par. 3.1.5 della Circolare 21 Dicembre 2007, n. 72/E

- 1) proprietario della nave che, avendola armata, la utilizza direttamente o la concede in noleggio (c.d. noleggio *out*)
- 2) conduttore di una nave a scafo nudo che, avendola armata, la utilizza direttamente o la dà in noleggio (c.d. noleggio *out*)
- 3) noleggiatore, o da chi prende a noleggio una nave già armata (c.d. noleggio *in*) a condizione che il tonnellaggio delle navi da lui prese a noleggio non sia superiore al 50 per cento di quello utilizzato complessivamente.

Il limite quantitativo – di cui al punto 3 sopra – è comprensivo sia delle navi di proprietà ovvero prese in locazione, sia di quelle prese a noleggio.

Il noleggio, quindi, può creare i presupposti per la fruizione della ton tax sia in capo al noleggiante, sia in capo al noleggiatore: la conseguenza di ciò è che, in caso di esercizio dell'opzione agevolativa, il ricavo del noleggio non sarà imponibile in quanto tale ma, a sua volta, il costo dello stesso non è deducibile.<sup>189</sup>

Come ha chiarito l'Agenzia delle Entrate<sup>190</sup>, il tonnellaggio netto delle navi detenute a titolo di proprietà, di locazione a scafo nudo o di noleggio - sia in che out - va rapportato ai giorni di utilizzo della nave in ciascun periodo d'imposta; inoltre, tale limite del 50 per cento del tonnellaggio netto delle navi prese a noleggio, rispetto al tonnellaggio complessivo della flotta, dovrà essere rispettato in ogni periodo d'imposta di efficacia dell'opzione.

A tal riguardo sovviene una problematica, e cioè le conseguenze in caso di superamento del limite consentito di navi prese a noleggio.

In realtà, la problematica sorta non è poi di così difficile risoluzione; infatti, essendo le cause di estinzione di efficacia dell'opzione tipizzate

---

<sup>189</sup> M. LEO, *Le imposte sui redditi*, cit., pag. 2365

<sup>190</sup> Circolare 21 Dicembre 2007, n. 72/E

sia dalla legge, che dal decreto attuativo e, dato che tra di esse non sussiste l'ipotesi in questione, il superamento del suddetto limite dovrebbe, in pratica, avere gli stessi effetti che ha il venir meno di un qualsiasi altro requisito oggettivo – come l'iscrizione nel Registro Internazionale -, e cioè un restringimento del campo applicativo dell'opzione, ma non l'impossibilità di fruirne.<sup>191</sup>

Un esempio concreto può aiutare a comprendere al meglio l'ambito applicativo oggettivo del regime oggetto di trattazione:

«Si supponga di utilizzare una nave di proprietà (Alfa) di 100.000 tonnellate utilizzata per 300 giorni e due navi prese a noleggio (Beta e Gamma) di 50.000 utilizzate rispettivamente per 200 e 150 giorni

*Nave in proprietà Alfa*

- Tonnellaggio netto delle navi in proprietà e/o locazione a scafo nudo, rapportato al periodo d'imposta:  $82.191$  o  $(100.000 \times 300) / 365$

*Navi Beta e Gamma prese a noleggio*

- Tonnellaggio netto del noleggio *in*, rapportato al periodo d'imposta:  $47.945$  o  $[(50.000 \times 200) + (50.000 \times 150)] / 365$
- Tonnellaggio netto del noleggio *in* / Tonnellaggio complessivamente utilizzato, rapportato al periodo d'imposta:  $[47945 / (82191 + 47945)] \times 100 = 36,84\%$

Nell'esempio, il tonnellaggio netto del noleggio rientra interamente nel regime di *tonnage tax* in quanto non supera il 50% del tonnellaggio netto delle navi complessivamente utilizzate.»<sup>192</sup>

---

<sup>191</sup> M. LEO, *Le imposte sui redditi*, cit., pag. 2366

<sup>192</sup> L. ABRITTA, L. CACCIAPAGLIA, V. CARBONE et al., *Codice Tuir Commentato*, cit., pag. 2200

## **15. segue: Le operazioni straordinarie: efficacia e resistenza dell'opzione**

Qualora permanessero i requisiti di natura soggettiva ed oggettiva, un'eventuale operazione straordinaria non interromperebbe l'efficacia della *tonnage tax* ma, anzi, gli effetti dell'opzione si estenderebbero anche nei confronti delle altre società partecipanti all'operazione, le quali invece non l'avevano esercitata.

A tal riguardo l'art. 11 del decreto di attuazione stabilisce chiaramente quali sono gli effetti delle operazioni straordinarie sull'efficacia dell'opzione: in particolar modo, il comma 1 elenca le operazioni tipicamente neutre ai fini reddituali, e cioè la  *fusione*  e la  *scissione* , senza tralasciare anche i  *conferimenti neutri*  in senso proprio<sup>193</sup>.

Ebbene, si può affermare che, fermi i suddetti requisiti, non costituiscono causa di decadenza dal regime opzionale le fusioni, per unione o incorporazione, e le scissioni, parziali o totali che siano, in favore di neo – beneficiarie costituite o preesistenti ma, per l'appunto, l'opzione trova un'automatica estensione nei confronti dei soggetti di nuova costituzione o, comunque, già preesistenti.<sup>194</sup>

Per avere un quadro più chiaro della situazione:

- 1) nel caso di fusione o scissione, l'opzione esplica i suoi effetti nei confronti della società risultante dalla fusione e delle beneficiarie di nuova di nuova costituzione o, qualora non esercitata, nei confronti dell'incorporante e delle beneficiarie preesistenti;

---

Per ulteriori esempi pratici, si veda A. MASTROBERTI, *Tonnage tax: le recenti modifiche*, cit., pag. 1-1529

<sup>193</sup> I conferimenti neutri sono disciplinati dall'art. 176 del T.u.i.r.

<sup>194</sup> Cfr. Circolare 27 Dicembre 2007, n. 72/E, par. 6; M. LEO, *Le imposte sui redditi*, cit., pag. 2377

2) i conferimenti effettuati ai sensi dell'art. 176 del T.u.i.r, da soggetti che hanno optato per il regime di *ton tax*, non comportano la perdita di efficacia dell'opzione; infatti, gli effetti della stessa si estendono anche al conferitario.<sup>195</sup>

Nell'ipotesi in cui dovessero sussistere più opzioni, quindi nell'eventualità di opzioni plurime a seguito dell'operazione straordinaria, l'opzione resta valida fino alla scadenza di quella meno recente; a stabilire ciò, è l'art. 11, comma 2, del decreto attuativo, il quale però fa salvo quanto disposto dall'art. 5 al comma 2 del medesimo.

Esempio: Alfa, nel regime di *tonnage tax* dal 2008, conferisce in neutralità l'azienda con navi agevolate nel corso del 2009, in favore di Beta che ha invece aderito al regime sempre nel 2009. A tali condizioni prevarrà, l'opzione della conferente esercitata nel 2008.

Collegato al primo, si potrebbe fare anche un altro esempio esplicativo: qualora invece il suddetto conferimento, il quale stavolta ha ad oggetto un complesso aziendale, inclusivo di navi agevolate, viene effettuato da una società appartenente ad un gruppo di imprese in *tonnage tax*, ed in favore di una conferitaria già nel regime *forfetario*, acquisendone il c.d. "controllo di diritto", rileverà, in questo caso, la data dell'opzione esercitata dal gruppo, anche se successiva rispetto a quella esercitata dalla società conferitaria.<sup>196</sup>

Dubbio: quali potrebbero essere gli effetti, sull'efficacia della *tonnage tax*, in caso di *trasformazione* societaria?

---

<sup>195</sup> A. MASTROBERTI, *Opzione per la tonnage tax*, cit., pag. 3

<sup>196</sup> Cfr. A. MASTROBERTI, *Opzione per la tonnage tax*, cit., pag. 3; M. LEO, *Le imposte sui redditi*, cit., pag. 2378

Non esiste alcuna disposizione che disciplini tale eventualità; tuttavia, una soluzione è, in realtà, desumibile dal comma 3<sup>197</sup>, sempre dell'art. 11, in quanto viene *in loco* precisato come l'opzione sia inefficace dal momento in cui vengono meno i requisiti di applicazione soggettivi di cui al 155 T.u.i.r.

#### **16. La determinazione del reddito imponibile: esegesi dell'art. 156 del T.u.i.r.**

È necessario ribadire, in via preliminare, come il regime italiano della *tonnage tax* si sia ispirato al modello olandese della *tonnage based corporation tax*; infatti, con l'art. 4, comma 1, lett. n), della legge delega n. 80 del 2003, veniva conferito al legislatore delegato il compito di stabilire se l'imposizione *forfetaria* dovesse avvenire con riguardo all'imposta o al reddito. La scelta è ormai nota: il modello greco fu accantonato e, la scelta del Legislatore italiano in favore della *forfetizzazione* dell'imponibile fu, concettualmente, più lineare e conforme a quanto previsto dagli altri Paesi membri UE.<sup>198</sup>

A prescindere, quindi, dalle risultanze del conto economico, la determinazione del reddito avviene in via *forfetaria* ed unitaria, in relazione a tutte le navi che possiedono i requisiti necessari ai fini della fruizione del regime: «applicando quattro coefficienti il cui “peso

---

<sup>197</sup> Il comma 3 dell'art. 11 del decreto attuativo disciplina il caso in cui una società del gruppo entri in liquidazione, oppure sia sottoposta ad una delle procedure concorsuali di cui all'art. 101, comma 5 al secondo periodo, del T.u.i.r.

Nel fare ciò viene chiaramente stabilito che, tale eventualità, non comporta la perdita di efficacia dell'opzione, precedentemente esercitata dal gruppo

<sup>198</sup> Cfr. A. SANTI, I. LA CANDIA, *Tonnage tax e decreto correttivo Ires*, in *Fiscalità internazionale*, n. 1 del 2006, pag. 42; G. ROLLE, L. TRABATTONI, “TONNAGE TAX”, cit., pag. 343; M. LEO, *Le imposte sui redditi*, cit., pag. 2379

specifico” è inversamente correlato al tonnellaggio espresso dalla nave»<sup>199</sup>

Dal comma 1 in esame è deducibile, quindi, che il sistema di tassazione *forfetaria* è incentrato sul solo criterio del tonnellaggio.

Nel dettaglio, la base imponibile delle imprese marittime viene determinata sulla base del reddito giornaliero di ciascuna nave all'interno della flotta, calcolata secondo degli importi in cifra fissa, previsti, per l'appunto, nella norma: i valori fissati risultano essere in linea con quelli previsti dagli altri Paesi europei.<sup>200 201</sup>

Facendo un piccolo tuffo nel passato, è bene vedere come, precedentemente all'entrata in vigore del nuovo art. 156 T.u.i.r., novellato dal Decreto Correttivo IRES<sup>202</sup> (di seguito, Decreto Correttivo), venisse calcolato il reddito imponibile.

Dunque, ai sensi della previgente disciplina, l'importo ottenuto doveva essere moltiplicato per i seguenti coefficienti di anzianità del naviglio:

- da 0 a 5 anni: 0.90;
- da 6 a 10 anni: 0,95;
- da 11 a 25 anni: 1.05;
- da 26 anni ed oltre: 1.10;

---

<sup>199</sup> A. MASTROBERTI, *Opzione per la tonnage tax*, cit., pag. 3

<sup>200</sup> Si veda, per la comparazione degli altri importi europei, G. ROLLE, L. TRABATTONI, *“TONNAGE TAX”*, cit., pag. 343

<sup>201</sup> Appare, dunque, chiaro che il reddito imponibile determinato secondo i criteri della *tonnage tax* non è cumulabile con l'agevolazione prevista per le navi iscritte nel Registro Internazionale (Vedi il citato *mix* esenzione/detrazione).

Sovviene un recente articolo, il quale può aiutare, in via definitiva, a sciogliere ogni dubbio circa le disposizioni che hanno sollevato non pochi dubbi ed incertezze al riguardo: R. LAUGELLI, *Compatibilità della Tonnage Tax con il credito di imposta riservato al personale marittimo*, in *Pratica fiscale e professionale*, n. 2 del 2017, pag. 23

<sup>202</sup> Decreto Legislativo del 18 Novembre 2005, n.247

Il reddito giornaliero, così determinato, doveva essere poi moltiplicato per i giorni di effettiva utilizzazione della nave e, per ultimo, a tale importo si applicava l'ordinaria aliquota IRES.

In seguito alle modifiche apportate dall'art. 10, comma 1, del Decreto Correttivo, l'anzianità del naviglio non ha ora più alcuna rilevanza, ai fini del calcolo dell'imponibile determinato *forfetariamente*.<sup>203</sup>

La soppressione del fattore "età del naviglio", è avvenuta in piena conformità con quanto stabilito dalla Commissione Europea nella Decisione del 30 Giugno 2004;<sup>204</sup> tuttavia, è indubbio che un naviglio più "vecchio" implichi dei costi maggiori e quindi – come naturale conseguenza aziendalistica -, una minore redditività complessiva: motivo per cui il sistema progressivo mal si conciliava con tali esigenze, anche se, indubbiamente, suscettibile di stimolare un continuo rinnovamento della flotta.<sup>205</sup> Si è, in sostanza, preferito far venire meno una delle finalità che il Legislatore della riforma fiscale si era prefissato<sup>206</sup>, con adeguata garanzia di più alti livelli di sicurezza e *standard* tecnologici, per adeguarsi ai dettami europei.<sup>207</sup>

Secondo la vigente disciplina, il reddito giornaliero prodotto dalle navi in *ton tax* viene «calcolato sulla base degli importi in cifra fissa previsti per i seguenti scaglioni di tonnellaggio netto:

- da 0 a 1.000 tonnellate di stazza netta: 0,0090 euro per tonnellata;

---

<sup>203</sup> A. SANTI, I. LA CANDIA, *Tonnage tax*, cit., pag. 42

<sup>204</sup> 2004/417/CE, "concerning a series of tax measures which Belgium is planning to implement for maritime transport"

<sup>205</sup> Cfr. S. Ricci, La tonnage tax nella prospettiva della riforma fiscale, in *il fisco*, n. 32 del 2004, fascicolo n. 1, pag. 5047; M. BASILAVECCHIA, *Imprese marittime*, cit.; A. MASTROBERTI, *Tonnage tax: le recenti modifiche*, cit., pag. 1-1529

<sup>206</sup> Si veda, la Relazione illustrativa allo schema di decreto Legislativo recante la riforma dell'imposizione sul reddito delle società in attuazione dell'art. 4, comma 1, lettere da a) a o), della Legge n. 80 del 7 Aprile del 2003, al Paragrafo rubricato "*Tonnage Tax*"

<sup>207</sup> A. SANTI, I. LA CANDIA, *Tonnage tax*, cit., pag. 42

- dal 1.001 a 10.000 tonnellate di stazza netta: 0.0070 euro per tonnellata;
- da 10.001 a 25.000 tonnellate di stazza netta: 0,0040 euro per tonnellate;
- da 25.001 tonnellate in poi di stazza netta: 0,0020 euro per tonnellata.»

Per calcolare poi il reddito annuo – in quanto i richiamati coefficienti consentono una determinazione del reddito giornaliero – è sufficiente moltiplicare l'importo ottenuto per i giorni di utilizzo della nave.

Segue un esempio:

“Si supponga l'esercizio di un'attività di trasporto effettuato da una nave, per 250 giorni, avente le seguenti caratteristiche, stazza netta della nave agevolata: 25.000 tonnellate, quindi:

Giorni di utilizzo: 250

Reddito giornaliero:  $(0,009 \times 1.000) + (0,007 \times 9.000) + (0,004 \times 15.000) = 132$

Reddito annuo della nave:  $132 \times 250 = 33.000$  euro.”

Il reddito così determinato, per ciascuna singola nave, concorre unitamente agli eventuali altri redditi determinati in modo ordinario, derivanti da ulteriori attività che non fruiscono del regime agevolativo in commento.

Il comma 2, dell'art. 156, del T.u.i.r, precisa come non rilevino, i giorni di mancata utilizzazione della nave, a causa di:

- 1) operazioni di manutenzione;
- 2) riparazioni ordinarie o straordinarie;
- 3) ammodernamento e trasformazione;
- 4) disarmo temporaneo;

I giorni nei quali si verificano gli eventi predetti non assumono, dunque, rilievo ai fini del conteggio del reddito determinato in via *forfetaria*;

infatti, in tali giorni la nave deve considerarsi inutilizzata e, quindi, inidonea a produrre reddito.<sup>208</sup>

Occorre sottolineare il fatto che concorre alla formazione del reddito imponibile anche la somma delle quote dei componenti positivi di reddito, i cui presupposti d'imposizione si siano realizzati nei periodi d'imposta antecedenti all'esercizio dell'opzione per la *tonnage tax*, ma che partecipino alla formazione dell'imponibile nel periodo d'imposta in questione. Ad esempio: si dovrà, nel caso di cessione di un bene strumentale posseduto da più di tre esercizi, indicare la quota di plusvalenza, effettuata, quindi, nel periodo d'imposta precedente e per la quale, nella relativa dichiarazione dei redditi, è stata operata l'opzione per la rateizzazione di cui all'art. 86, comma 4, del T.u.i.r.

Inoltre, concorre alla formazione del reddito anche la somma delle quote dei componenti negativi di reddito, i cui presupposti di deduzione si siano realizzati in periodi d'imposta precedenti all'esercizio dell'opzione, ma che partecipino alla formazione dell'imponibile nell'attuale periodo d'imposta. Ad esempio: dovrà essere indicata la quota di spese di pubblicità per la quale, nella relativa dichiarazione dei redditi, ci si è avvalsi della facoltà di dedurre in quote costanti nell'esercizio in cui sono state sostenute e nei quattro successivi, ai sensi dell'art. 108, comma 2, del T.u.i.r.<sup>209</sup>

È chiaro che la somma dei suddetti componenti positivi dovrà essere portata ad incremento del reddito determinato *forfetariamente*; invece, la somma dei componenti negativi dovrà essere portata in diminuzione di tale reddito.

---

<sup>208</sup> L. ABRITTA, L. CACCIAPAGLIA, V. CARBONE et al., Codice Tuir Commentato, cit., pagg. 2208 ss

<sup>209</sup> L. ABRITTA, L. CACCIAPAGLIA, V. CARBONE et al., Codice Tuir Commentato, cit., pag. 2209

Interessante risulta essere la disposizione di cui al comma 3, del 156 T.u.i.r.

Ebbene, secondo il citato comma, dall'imponibile *forfetario* «non è ammessa alcuna deduzione». Ciò significa che le spese ed i costi inerenti le attività marittime agevolate, sostenuti nel periodo di vigenza dell'opzione agevolativa, essendo già considerati *forfetariamente* nella determinazione del reddito, non possono essere dedotti in via analitica. Circa gli oneri finanziari, la Circolare 72/E del 2007 interpreta in modo alquanto restrittivo la locuzione «non è ammessa alcuna deduzione», ritenendo, infatti, indeducibili anche i componenti negativi di natura finanziaria strettamente connessi all'utilizzo delle navi ammesse al regime; in sostanza, sia gli interessi sui mutui ipotecari contratti per l'acquisto delle navi,<sup>210</sup> sia gli utili, sia le perdite sui cambi, realizzati in seguito al pagamento di rate dei mutui in valuta estera, devono essere considerati nell'imponibile *forfetario*.<sup>211 212</sup>

È doveroso, peraltro, sottolineare che, in costanza di efficacia dell'opzione, resta ferma l'applicazione dell'art. 84 del T.u.i.r.: da ciò consegue che, in vigenza dell'opzione, è consentita una compensazione dell'imponibile *forfetario* con eventuali perdite pregresse, determinate in via analitica nei precedenti periodi d'imposta.<sup>213</sup>

---

<sup>210</sup> In tema di immobili può essere analizzata, in senso analogo, la Circolare del 13 Febbraio 2006, n. 6/E, in *Banca Dati BIG*, Ipsoa

<sup>211</sup> G. PROVAGGI, *L'Agenzia delle Entrate*, cit., pag. 497

<sup>212</sup> Sul punto la Circolare del 21 Aprile 2009, n. 19/E, in funzione di commento alla disciplina degli interessi passivi recata dall'art. 96 del T.u.i.r, ha chiarito, da una parte, che, per le imprese marittime le quali rientrano nel regime di cui agli artt. 155-161 del T.u.i.r., il ROL deve essere calcolato con esclusivo riferimento all'attività tassabile in via ordinaria, senza tener conto dei costi e dei proventi dell'attività caratteristica, inclusi nella determinazione forfetaria del reddito imponibile e, dall'altra parte, invece, che il trattamento previsto dall'art. 96 T.u.i.r. può essere connesso esclusivamente agli interessi passivi ed oneri assimilati, rientranti nell'attività ordinaria

<sup>213</sup> A. MASTROBERTI, *Opzione per la tonnage tax*, cit., pag. 3

Inoltre, non è possibile escludere che dal quadro RT del modello UNICO SC emerga una perdita, la quale va utilizzata secondo i medesimi criteri

Il concetto, espresso nell'ultimo periodo, è di non poca rilevanza: in quanto il regime di *ton tax*, essendo un regime *forfetario* di calcolo del reddito – e non dell'imposta -, non preclude la deduzione delle perdite. Tale rilevanza è intuibile nel momento in cui ci si rende conto di come l'imponibile, determinato in via *forfetaria*, confluendo poi nell'imponibile complessivo della società, potrà essere diminuito o persino eliminato per effetto delle perdite fiscali maturate sia in vigenza della *tonnage tax*, sia in precedenti periodi d'imposta.<sup>214</sup>

Né sussistono espresse limitazioni circa le perdite riportabili, pertanto l'imponibile calcolato *forfetariamente* potrà essere ridotto anche delle perdite d'esercizio correlate ad altre attività imprenditoriali, svolte dal medesimo soggetto.

Ebbene, le modalità di determinazione del reddito, derivante dall'utilizzo di navi, oltretutto stabilite dall'art. 156 del T.u.i.r. sono rinvenibili nei successivi artt. 157, comma 1 e 2, 158, 159 e 160, comma 2, i quali verranno dettagliatamente analizzati in seguito.

In questa sede, tuttavia, vale la pena richiamare l'art. 8, comma 1, del decreto attuativo, il quale stabilisce un principio: in base al quale l'applicazione del regime agevolativo *forfetario* non comporta la sospensione della disciplina ordinaria in materia di redditi d'impresa, per tutto il periodo di applicazione del regime stesso, di conseguenza, (non comporta) l'irrilevanza delle rettifiche di valore apportate al patrimonio secondo le regole fiscali ordinarie; in altre parole, anche quando la *tonnage tax* trova applicazione, i singoli elementi dell'attivo e del passivo patrimoniale devono essere valutati, anche dal punto di vista fiscale – quindi ammortamenti, svalutazioni e così via – come se il predetto regime non avesse trovato applicazione, sulla base delle

---

<sup>214</sup> L. ABRITTA, L. CACCIAPAGLIA, V. CARBONE et al., Codice Tuir Commentato, cit., pag. 2210

disposizioni applicabili qualora non fosse stata esercitata l'opzione in questione.<sup>215</sup>

### **17. segue: L' incentivo del "tax lease scheme"**

Il *tax lease scheme* non è altro che una misura societario – fiscale, posta in essere con l'obiettivo di favorire l'affidamento di incarichi per la costruzione di nuove navi, attraverso un meccanismo in grado di distribuire i costi dell'operazione su una serie di soggetti, i quali possiedono i mezzi necessari per sopportare il notevole impegno finanziario, mediante una disciplina fiscale derogatoria;<sup>216</sup> in altre parole, si tratta di uno schema di tassazione agevolativo, indubbiamente a carattere selettivo<sup>217</sup>, strutturato su una complessa operazione di carattere sia finanziario che societario, sostenuta da agevolazioni fiscali, consistenti principalmente nella deroga ad alcune limitazioni poste dell'art. 102 alla deducibilità delle quote di ammortamento.

Dunque, per capire al meglio la struttura ed il fine di tale istituto è necessario compiere qualche riferimento comparatistico.

La forma del *leasing* finanziario, la quale prevede l'acquisizione di un bene da parte di un Istituto finanziario ed il successivo noleggio alla società operativa a fronte di un canone periodico, nella previgente disciplina stabiliva che il locatore detenesse la proprietà del bene, mentre il locatario la "proprietà economica", intesa quale assunzione di rischi e benefici connessi alla gestione di tale bene: ciò, nella precedente

---

<sup>215</sup> Per ulteriori dettagli, si veda M. LEO, *Le imposte sui redditi*, cit., pag. 2382

<sup>216</sup> M. BASILAVECCHIA, «*Tonnage tax*» e «*Tax lease scheme*», in *Corriere tributario*, n. 46 del 2007, pag. 3800

<sup>217</sup> Prima che l'istituto divenisse pienamente operante, era necessaria l'approvazione da parte degli organismi dell'Unione europea; infatti, all'art. 33, comma 16, del D.D.L. che ha preceduto la Finanziaria del 2008, era affidato al Ministero dei Trasporti il compito di proporre la richiesta alla Commissione UE, dato l'apparente rischio di sussistenza degli estremi circa la nozione di "aiuto di Stato"

normativa, permetteva esclusivamente al locatore la facoltà di iscrivere tra i cespiti il bene in questione e, quindi, ammortizzarlo.<sup>218 219</sup>

Ebbene, le normative francesi ed inglesi, traslando i benefici fiscali della previgente normativa in capo al locatario, e cioè l'utilizzatore del bene, hanno stabilito un legame logico – funzionale tra la deducibilità degli ammortamenti, delle plusvalenze di vendita ed il regime della *tonnage tax*.<sup>220</sup>

Ecco perché anche in Italia – tramite la Finanziaria 2008 – *il tax lease scheme* è stato istituito, con l'obiettivo di incentivare le forme di finanziamento del *leasing* finanziario, mediante la deduzione sia degli oneri finanziari per l'acquisto, sia delle quote di ammortamento del bene, anche nel caso di acquisizione avvenuta, per l'appunto, con un contratto di *leasing*.

In particolar modo, l'art. 2, comma dal 218 al 220, della Finanziaria 2008 contiene una deroga alle disposizioni del T.u.i.r, di cui all'art. 102, comma 1, 2, 3 e 7, relativamente alla determinazione degli ammortamenti ed alla loro deducibilità, per i beni detenuti in forza di un *leasing*.

Lo schema di *tax lease* si basa, dunque, sia su elementi oggettivi, sia soggettivi. Per quanto riguarda i primi, fa riferimento a beni mobili registrati – come le navi – con costo ammortizzabile a fini fiscali per un periodo non inferiore a dieci anni, la cui utilizzazione richieda un equipaggio non inferiore a sei persone, ed «un duplice rapporto contrattuale: l'uno che lega il committente al costruttore della nave, e

---

<sup>218</sup> Solitamente le immobilizzazioni materiali generano delle perdite nei primi esercizi del *leasing* e comportano dei benefici fiscali differiti per il locatore: le imposte verranno risparmiate nei primi anni del *leasing*, per essere poi pagate negli ultimi anni ed il beneficio fiscale può essere condiviso con il locatario mediante una riduzione dei canoni

<sup>219</sup> I. AVEGNO, *Le novità in Finanziaria per il settore marittimo e dei trasporti*, in A&F, n. 2 del 2008, pag. 25

<sup>220</sup> *Ibidem*

l'altro che lega il committente stesso ad un effettivo utilizzatore della nave.»;<sup>221</sup> in particolar modo, il secondo rapporto contrattuale, appena citato, deve essere riconducibile ad una locazione finanziaria con obbligo di acquisto da parte dell'utilizzatore effettivo. Per quanto riguarda i secondi, invece, mentre la forma giuridica del costruttore e dell'utilizzatore resta indeterminata, perché di minore importanza, assume una rilevanza centrale la struttura del committente, il quale si fa carico degli oneri per la costruzione della nave, assicurandone poi la disponibilità all'impresa di navigazione utilizzatrice effettiva: si tratterà o di un GEIE – gruppo europeo di interesse economico –, o di una S.p.a. o S.r.l. per le quali sia stata esercitata l'opzione per la trasparenza fiscale, di cui al 115, comma 4, del T.u.i.r.<sup>222</sup>

Riassumendo: un gruppo armatoriale, per poter usufruire del *tax lease scheme*, deve includere una società, in capo alla quale iscrivere la proprietà della nave, che si impegni a concludere un contratto di *leasing* con obbligo di acquisto con un'altra società operativa e che abbia optato per l'opzione di trasparenza fiscale, facendo ricadere il prelievo impositivo sui soci, in Italia.<sup>223</sup>

Le predette quote di ammortamento sono deducibili dal reddito del concedente in misura non superiore al 35 per cento del costo sostenuto, in ciascun periodo d'imposta e, anteriormente alla data in cui il bene è funzionale all'attività d'impresa, in misura non superiore all'ammontare dei corrispettivi pagati in ciascun esercizio dal costruttore.

---

<sup>221</sup> M. BASILAVECCHIA, «*Tonnage tax*», cit., pag. 3800

<sup>222</sup> L'abbinamento committente / soggetto redditualmente trasparente, non è casuale. La ragione di tale scelta non è casuale: poiché questa forma di imputazione del reddito e delle perdite tra più soggetti, garantisce un'immediata ripartizione tra le società e gli enti che ne risultino soci delle perdite risultanti dall'assunzione dell'impegno per la costruzione della nave e, soprattutto, dalle grosse quote di ammortamento fiscale ammesse, in deroga alla disciplina ordinaria

<sup>223</sup> I. AVEGNO, *Le novità in Finanziaria per il settore marittimo*, cit., pag. 25

Per concludere sull'argomento è bene specificare come l'Italia abbia, indubbiamente, effettuato dei passi verso uno schema agevolativo vero e proprio, con il fine di incentivare il settore marittimo dei trasporti; tuttavia, la normativa esaminata non contiene ancora alcun tipo di correlazione con il regime opzionale di *tonnage tax* - contrariamente da quanto previsto negli altri Paesi UE – imponendo alla società titolare del bene, invece, il requisito della trasparenza fiscale.<sup>224</sup>

Sembra quasi che, nonostante le lodevoli intenzioni, la normativa italiana risulti essere ancora acerba e poco efficiente dal punto di vista funzionale: questo a testimonianza della *confusione* presente nel nostro ordinamento circa la logica correlazione tra le norme, disciplinanti differenti questioni fiscali, tutte altresì collegate nella loro *ratio*, e cioè quella di incentivare lo sviluppo del settore marittimo – e non solo marittimo - tramite delle agevolazioni che, sul piano pratico, si sostanziano in stratagemmi per l'ottenimento di un notevole risparmio nel medio – lungo periodo, con l'obiettivo di assicurare gli “attori” del settore sugli investimenti da compiere.

#### **18. Ulteriori limiti all'efficace esercizio dell'opzione. L'obbligo di formazione dei cadetti**

I limiti all'esercizio dell'opzione sono molteplici e non si esauriscono in quelli di natura quantitativa e qualitativa già discussi nei paragrafi precedenti.

---

<sup>224</sup> Anche se, solo da questo punto vista, la richiesta italiana allinea la norma a quella francese la quale, appunto, prevede la costituzione di una società *ad hoc* – una *SNC* – da parte della società operativa per godere in via indiretta della deducibilità fiscale degli ammortamenti.

Per maggiori dettagli, sempre sulla comparazione europea dell'argomento con relative peculiarità, si veda I. AVEGNO, *Le novità in Finanziaria per il settore marittimo*, cit., pag. 25

La disciplina della *tonnage tax* è, quindi, molto rigida circa i propri criteri applicativi, senza tralasciare i *limiti* applicativi: basti pensare al comma 3, dell'art. 157 T.u.i.r., il quale stabilisce come l'opzione venga meno anche in caso di mancato rispetto dell'obbligo di formazione dei cadetti.

Ebbene, il limite riguardo l'obbligo di formazione dei cadetti, più che un limite, in realtà risulta essere un vero e proprio requisito che nel corso degli anni ha subito delle modifiche, da ultimo proprio con la Legge Europea 2016.

In particolar modo, lo stesso art. 157, sempre al comma 3, prevede che le modalità, attraverso le quali si sostanzia tale obbligo di formazione, siano stabilite nel decreto attuativo, con un rinvio all'art. 161 T.u.i.r.

L'obbligo può essere assolto secondo due diverse modalità: una *diretta* e l'altra *indiretta*. La formazione diretta consiste nell'imbarcare un allievo ufficiale per ciascuna delle navi in relazione alle quali sia stata esercitata l'opzione di *ton tax*; invece, quella di tipo indiretto, tesa comunque ad assicurare le condizioni mediante le quali garantire l'addestramento, si sostanzia in un versamento di importo annuo al Fondo Nazionale Marittimi,<sup>225</sup> oppure ad istituzioni con le medesime finalità, da determinarsi con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti in base al numero delle unità navali interessate ed al costo medio connesso al tipo di attività formativa posta in essere.<sup>226</sup>

Il suddetto obbligo grava su ogni società, esercente l'opzione *forfetaria*, ed in relazione a ciascuna nave agevolata.

Dubbio: cosa avviene in caso di noleggino?

Dunque, in tal caso sovviene la Circolare n. 72/E del 2007, nella quale L'Agenzia delle Entrate ha precisato come l'obbligo in commento

---

<sup>225</sup> D.P.R 26 Novembre del 1984, n. 1195

<sup>226</sup> S. VISCIONE, *Tonnage tax: prende il largo anche la formazione indiretta*, in *Azienda & Fisco*, n. 6 del 2009, pag. 23

possa ritenersi adempiuto qualora vi provveda il noleggiante oppure, in alternativa, il noleggiatore.

Entrando più nel merito della questione, in base a quanto citato dal 157 T.u.i.r., l'obbligo formativo può ritenersi assolto nel momento in cui il soggetto interessato provveda, alternativamente:

- ad imbarcare un allievo ufficiale per taluna delle navi nei confronti delle quali sia stata esercitata l'opzione: si tratta di imbarcare uno o più allievi ufficiali, con l'obiettivo di coprire i dodici mesi del periodo d'imposta, risultante dal ruolo equipaggio (*Formazione diretta*);
- al fine di assicurare l'addestramento, a versare al Fondo Nazionale Marittimi, o ad istituzioni con analoghe finalità, un importo annuo, stabilito con decreto del MIT in base ad unità navali interessate e costi medi connessi all'attività formativa (*Formazione Indiretta*).

La formazione di tipo indiretto è quella che indubbiamente riveste un interesse pratico maggiore.

Sul punto esistono importanti indicazioni per gli operatori che optano per tale modalità<sup>227</sup>:

- il termine per porre in essere il versamento coincide con la scadenza prevista per il pagamento del saldo dell'imposta sul reddito in relazione al periodo d'imposta nel quale viene presentata la dichiarazione dei redditi;
- l'importo consiste in un versamento su base annua di euro 22.732, invece, su base giornaliera di euro 62;
- esiste anche un'altra modalità formativa, e cioè quella *mista*: in parte con l'imbarco di uno o più allievi ufficiali e per la restante

---

<sup>227</sup> Decreto 17 Dicembre 2008, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

parte del periodo d'imposta con il versamento, fino alla completa copertura del periodo d'imposta di riferimento.<sup>228</sup>

Indubbiamente opportuna appare la possibilità che si opti anche per la modalità di formazione *mista*: tenendo conto del fatto che una società nel regime di *tonnage tax* potrebbe trovarsi, per qualsiasi ragione, ad imbarcare un cadetto sulla nave in regime *forfetario* solo per una parte dell'anno.<sup>229</sup>

Ad esempio: se si considera un'opzione esercitata nell'anno 2009 in relazione ad una nave utilizzata per tutto l'anno, nella quale l'allievo ufficiale viene imbarcato solo per 165 giorni, ne deriverebbe ora un versamento da corrispondere entro il 16 Giugno del 2010 al Fondo Nazionale Marittimi – o ad altre istituzione con medesime finalità – pari a 14.400 euro e non superiore.

Come già anticipato, la Legge Europea 2016 ha apportato alcune modifiche alla disciplina previgente.

In particolar modo, i commi dal 6 al 10 della Legge Europea modificante, intervengono sulla modalità indiretta, introducendo una procedura di regolarizzazione dell'omesso versamento per l'obbligo formativo: entro un anno dalla scadenza prevista è possibile una regolarizzazione dell'omesso versamento, totale o parziale, dell'importo, a fini formativi dovuto, con l'aggiunta delle sanzioni pari al 20 per cento e degli interessi legali.<sup>230</sup> La regolarizzazione è preclusa dal momento in cui le violazioni siano già state constatate e siano iniziate le ispezioni, le verifiche o altre attività di accertamento.

---

<sup>228</sup> S. VISCIONE, *Tonnage tax*, cit., pag. 23

<sup>229</sup> *Ibidem*

<sup>230</sup> S. BOIARDI, *Le recenti modifiche al regime di tonnage tax*, cit., pag. 4

## 19. Individuazione del reddito imponibile in via *forfetaria*

Il “*qualifying activities*”, per l’appunto, comprende quella serie di attività, principali ma anche accessorie o strumentali, poste in essere da una società che rientrino nell’ambito applicativo oggettivo del regime, permettendo quindi che il reddito, venga determinato in via *forfetaria*. Nel caso in cui le attività non rientrino in tale insieme, allora si procederà alla determinazione in via analitica del reddito.

Non di rado le società in *ton tax* esercitano anche altre attività – attività finanziarie ad esempio – oppure possiedono unità navali non rientranti nel regime opzionale.

Ebbene, l’art. 157, comma 4, del T.u.i.r, stabilisce che l’imponibile della *tonnage tax* «non comprende i ricavi e qualsiasi altro componente positivo non derivante in via esclusiva dall’esercizio delle navi di cui all’art. 155 e delle attività di cui al comma 2 dello stesso articolo»; in pratica, i coefficienti *forfetari* di cui al 156 T.u.i.r., consentono di determinare solamente il reddito derivante dall’esercizio delle attività marittime principali svolte tramite le navi agevolabili e di quelle accessorie e/o strumentali.

Per avere meglio chiara la disposizione è doveroso tenere in considerazione anche l’art. 159, al comma 1, del T.u.i.r. in base al quale «il reddito derivante dal contemporaneo svolgimento di attività imprenditoriali diverse da quelle indicate nell’art. 155 non è ricompreso nell’imponibile determinato ai sensi dell’art. 156 e deve essere determinato secondo le disposizioni contenute nella sezione I del capo II». Si evince chiaramente come dalla predetta disposizione non emerga alcun principio di attrazione da parte del regime *forfetario* in esame nei confronti delle attività non rientranti nell’ambito applicativo, motivo

per cui i redditi prodotti da quest'ultime vanno calcolati in via ordinaria e poi sommati ai redditi calcolati in via *forfetaria*.<sup>231</sup>

I commi 2 e 3 dell'art. 159 T.u.i.r, invece, disciplinano i componenti negativi del reddito: il comma 2 fa riferimento a quei componenti negativi correlati a ricavi ed altri proventi non ricompresi nella determinazione forfetaria; invece, il comma 3 si riferisce indistintamente sia ai componenti positivi inclusi nella predetta determinazione, sia a quelli che non lo sono.

È chiaro che, ai fini dell'individuazione del reddito in via analitica ed anche in via *forfetaria*, sia prima necessario stabilire il tipo di rapporto che intercorre tra un componente positivo e l'attività dal quale esso è stato generato; in altre parole, è necessario, mediante un rapporto di *derivazione*, individuare prima la fonte del componente in questione e da lì, avendola individuata e poi classificata, stabilire, se deriva da un'attività rientrante nell'ambito oggettivo di applicazione del regime opzionale oppure no.

Ancora più nel dettaglio, il comma 3, sempre del 159 T.u.i.r., non risparmia un apposito *pro rata* di deducibilità, così come avviene con le operazioni IVA. Ciò perché in alcuni casi le spese e gli altri componenti negativi del reddito potrebbero riferirsi indistintamente ad attività agevolate e non; in tal caso, essi «sono deducibili in base al rapporto tra l'ammontare complessivo dei ricavi ed altri proventi non ricompresi nel *forfait* e l'ammontare complessivo di tutti i ricavi ed i proventi.»<sup>232</sup>

## **20. La cessione di navi agevolate: *plusvalenze e minusvalenze***

---

<sup>231</sup> Cfr. M. LEO, *Le imposte sui redditi*, cit., pag. 2362; A. MASTROBERTI, *Opzione per la tonnage tax*, cit., pag. 3

<sup>232</sup> *Ibidem*

Le plusvalenze e le minusvalenze relative alla cessione di navi per cui si applica il regime agevolativo di tassazione, sono comprese nella determinazione *forfetaria* del reddito a patto che le navi oggetto della cessione siano state acquistate nel periodo di applicazione dello stesso.<sup>233</sup> In funzione antielusiva dell'agevolazione in commento, era previsto che – prima della Legge Europea 2016 – nel caso in cui la nave fosse già stata in possesso dell'armatore alla data della prima opzione efficace di *tonnage tax*, la differenza, tra il corrispettivo conseguito dalla vendita ed il costo non ammortizzato del bene dell'ultimo esercizio antecedente a quello di prima applicazione del regime *forfetario*, sarebbe stata sottoposta a tassazione ordinaria.

In precedenza, ipotizzando che l'opzione fosse stata esercitata nel 2005 e la nave acquistata nel 2003, considerando poi un costo d'acquisto del natante pari ad euro 200.000 ed un'aliquota di ammortamento pari al 10%, la conseguenza sarebbe stata che il valore fiscale residuo al 31 Dicembre 2004 fosse pari ad euro 160.000. Se poi nel corso del 2007 la nave fosse stata ceduta per un importo pari ad euro 210.000, allora sarebbe stato necessario incrementare l'imponibile determinato di altri 50.000 euro.<sup>234</sup>

Per la *minusvalenza* valeva analogo discorso, prima che il comma 1, secondo periodo, art. 158 del T.u.i.r venisse modificato dalla Legge Europea 2016.

Attualmente l'art. 158 del T.u.i.r, insieme agli artt. 156, 157, comma 2 e 4, 159 e 160, comma 2, contribuisce a fornire le regole basiche grazie alle quali le imprese marittime, applicanti il regime *forfetario*, determinano il reddito imponibile.

---

<sup>233</sup> M. LORENZETTI [et al.], *Finanziaria 2008*, cit., pag. 147 di 153

<sup>234</sup> Per un'analisi più dettagliata della previgente disciplina del comma 1, secondo periodo, art. 158 del T.u.i.r, si veda G. PROVAGGI, *L'Agenzia delle Entrate*, cit., pag. 497; A. MASTROBERTI, *Opzione per la tonnage tax*, cit., pag. 3

Ai sensi dell'articolo in esame, la *ton tax* copre anche le eventuali *plusvalenze* da realizzo delle navi incluse nell'ambito agevolativo, non solo, quindi, il reddito derivante dal loro utilizzo. La scelta di includere tali componenti reddituali nella determinazione *forfetaria* è perfettamente coerente con quanto previsto negli ordinamenti degli Stati membri UE e conferisce una maggiore portata agevolativa alla normativa del regime in commento.

La legge fa riferimento alle operazioni di cessione a titolo oneroso: la compravendita, la permuta ed il conferimento rientrano in tale nozione.<sup>235</sup>

Per determinare le plusvalenze e minusvalenze realizzate in caso di cessione a titolo oneroso di una o più navi in regime agevolato, è doveroso porre tre distinzioni:

- 1) le cessioni di navi acquistate in periodi d'imposta in cui si fruisce dell'opzione agevolativa;
- 2) le cessioni di navi acquistate in periodi d'imposta antecedenti a quello di prima applicazione dell'opzione agevolativa;
- 3) le cessioni di navi il cui reddito era precedentemente determinato sulla base dell'agevolazione di cui all'art. 145, comma 66, 1. N. 388 del 2000.<sup>236</sup>

Il punto 1) risulta essere abbastanza chiaro nel contenuto. Tuttavia, sussistono dei dubbi circa la possibilità di applicazione della disposizione in esame, nel caso di acquisizione dell'imbarcazione da parte del contribuente durante il primo periodo d'imposta per gli effetti, ai sensi dell'art. 176 T.u.i.r, di un *conferimento neutrale*.<sup>237</sup> in virtù del quale, il conferitario subentra in regime di continuità nel valore del bene

---

<sup>235</sup> M. LEO, *Le imposte sui redditi*, cit., pag. 2391

<sup>236</sup> Il numero 2) ed il 3) sono disciplinati rispettivamente dal comma 1, secondo periodo, art. 158 T.u.i.r e comma 2 del medesimo articolo.

<sup>237</sup> L. ABRITTA, L. CACCIAPAGLIA, V. CARBONE et al., *Codice Tuir Commentato*, cit., pag. 2219

fiscalmente riconosciuto in capo al conferente e la correlata *plusvalenza* rileverà sempre in modo analitico, avendo riguardo al valore fiscalmente riconosciuto dell'imbarcazione al termine dell'esercizio che precede l'ingresso nel sistema agevolato, e cioè l'ultimo costo fiscalmente riconosciuto in capo al conferente.<sup>238 239</sup>

Per quanto riguarda il punto 2), invece, la modifica apportata dalla Legge Europea 2016 con il comma 1, lett. b, n. 1), prevede ora l'assoggettamento a tassazione ordinaria di un ammontare «pari al minore importo tra la *plusvalenza latente*»<sup>240</sup> e la «*plusvalenza realizzata ai sensi dell'art. 86 T.u.i.r.*» e, comunque, «non inferiore alla *plusvalenza latente* diminuita dei redditi relativi alla nave oggetto di cessione in ciascun periodo d'imposta di efficacia dell'opzione fino a concorrenza della *plusvalenza latente*».

L'importo assoggettabile a tassazione, quindi, è sempre pari alla *plusvalenza latente lorda* se questa è inferiore alla *plusvalenza realizzata*; in caso contrario, invece, la *plusvalenza realizzata* è assoggettabile a tassazione, ma l'importo imponibile non può risultare inferiore alla *plusvalenza latente netta*.<sup>241</sup>

Come mai si è ritenuto necessario dover modificare la disciplina previgente?

Ebbene, sul punto sovviene la *Relazione Illustrativa* della Legge Europea 2016, la quale spiega come «tali modifiche si sono rese necessarie in quanto la Commissione, tenuto conto del meccanismo di determinazione della *plusvalenza* da assoggettare a tassazione previsto

---

<sup>238</sup> Si veda la Risoluzione dell'Agenzia delle Entrate n. 465/E del 3 Dicembre 2008

<sup>239</sup> L. ABRITTA, L. CACCIAPAGLIA, V. CARBONE et al., *Codice Tuir Commentato*, cit., pag. 2219

<sup>240</sup> La *plusvalenza latente* è data dalla differenza tra il valore normale della nave ed il costo non ammortizzato della stessa, rilevati nell'ultimo giorno dell'esercizio precedente a quello in cui l'opzione per il regime viene esercitata

<sup>241</sup> S. BOIARDI, *Le recenti modifiche al regime di tonnage tax*, cit., pag. 2

dall'articolo 158, comma 1, del T.u.i.r., nella versione vigente precedentemente alle modifiche apportate dal presente articolo, ha rilevato la sussistenza di un aiuto aggiuntivo rispetto al regime di *tonnage tax* ed ha pertanto richiesto di modificare detto meccanismo assoggettando a tassazione la *plusvalenza* latente lorda, posto che quest'ultima potrebbe essersi formata anche a causa di ammortamenti dedotti in eccedenza rispetto alla vita utile della nave. Tuttavia, ha considerato possibile che tale aiuto aggiuntivo potesse essere ridotto dei redditi assoggettati a tassazione agevolativa, in relazione alla stessa nave, nel rispetto di quanto consentito dal “capitolo 11 degli Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi di cui alla Comunicazione C (2004) 43 della Commissione”, in base al quale «l'azzeramento delle imposte, tasse e contributi costituisce il livello massimo di aiuto autorizzato»

In altre parole, la modifica nasce dall'esigenza di uniformare il trattamento fiscale previsto per le cessioni dei natanti posseduti prima dell'ingresso in *ton tax*, a quello previsto invece per le cessioni di navi acquistate in regime di *ton tax*, relativamente alle quali la *plusvalenza/minusvalenza* viene assorbita dalla determinazione *forfetaria* del reddito ai sensi dell'art. 156 del T.u.i.r.

Sintetizzando ulteriormente: essendo stata rilevata la presenza di un aiuto aggiuntivo rispetto alla *tonnage tax*, si è ritenuto opportuno eliminarlo dal dettato normativo.

Relativamente all'ipotesi di cui al punto 3)<sup>242</sup>, è necessario solo sottolineare che al reddito prodotto dalla nave ceduta si rendeva applicabile tale agevolazione: cosicché l'importo determinato ai sensi

---

<sup>242</sup> Anch'essa modificata come conseguenza della modifica di cui al suddetto punto 2)

del comma 1, secondo periodo, fosse aggiunto all'imponibile limitatamente al 20 per cento del suo ammontare.

## 21. *segue*: La cessione di complessi aziendali

Nel caso in cui un “complesso aziendale” costituisca l'oggetto della cessione, viene stabilito che, in conformità all'art. 158, comma 3 del T.u.i.r, e ai fini dell'applicazione del comma 1 del medesimo, è necessario che le navi in regime di *tonnage tax* rappresentino l'80 per cento del valore dell'azienda al lordo dei debiti finanziari.

È un'ipotesi in cui la nave è solo uno degli elementi oggetto del trasferimento; infatti, il meccanismo di determinazione del reddito imponibile – di cui al comma 1 – si applica non solo nel caso di cessione di un bene ma anche nel caso di cessione di un'azienda, a condizione che quest'ultima sia composta da una o più navi in relazione alle quali è applicato il regime agevolativo *forfetario*.<sup>243</sup>

Inoltre, insieme al singolo bene materiale possono essere ceduti anche altri beni – sia materiali che immateriali – e rapporti giuridici, aventi con esso un chiaro vincolo funzionale così da configurarli unitariamente come aziende.<sup>244 245</sup>

Alla luce di tali disposizioni è più che lecito porgersi una serie di domande circa la possibilità di comprendere nell'imponibile *forfetario* le *plusvalenze* e/o *minusvalenze* relative a beni diversi rispetto navi cedute.

Il punto è: come viene stabilito il limite a tale estensione?

---

<sup>243</sup> M. LEO, *Le imposte sui redditi*, cit., pag. 2392

<sup>244</sup> *Ibidem*

<sup>245</sup> Si intendono, ad esempio, rapporti giuridici di acquisizione di forza lavoro e/o capitali

Ebbene, l’Agenzia delle Entrate si è espressa nel seguente modo<sup>246</sup>, cioè chiarendo che, se sono rispettati i predetti parametri di cui al comma 3 del 158 T.u.i.r, l’eventuale *plusvalenza* realizzata sarà compresa nell’imponibile *forfetario*, senza la necessità di dover distinguere la quota di plusvalore attribuibile ad altri beni patrimoniali o navi non agevolabili, inclusi all’interno dello stesso ramo d’azienda; in altre parole, nel momento in cui viene ceduto un complesso aziendale il cui valore delle navi agevolate al suo interno rappresenti almeno l’80 per cento del valore totale dell’azienda ceduta – al lordo dei debiti finanziari -, tutte le attività patrimoniali, diverse dalle navi agevolate, comprese però nel ramo aziendale ceduto e dalle quali si è generato plusvalore, saranno da considerare nell’imponibile *forfetario*.

Segue un esempio esemplificativo:<sup>247</sup>

- Corrispettivo del complesso aziendale al lordo dei debiti finanziari: 5.000.000;
- Valore delle navi agevolate: 5.000.000;
- Valore degli altri beni patrimoniali: 500.000;
- Rapporto tra il valore delle navi agevolate ed il valore dell’azienda ceduta: 91 per cento circa;
- Numero navi incluse nel ramo aziendale ceduto: 5;
- Navi possedute prima di optare per la *tonnage tax*: 1 (di seguito, nave A);
- Valore della nave A: 1.000.000;
- Costo fiscale residuo della nave A: 600.000;
- Quota del corrispettivo imputabile alla nave A  $\rightarrow 1.000.000 / 5.000.000 \times 100 = 20$  per cento  $\rightarrow 1.100.000$ ;

---

<sup>246</sup> Paragrafo 8.2 della Circolare 21 Dicembre 2007, n. 72/E

<sup>247</sup> Si veda per maggiori informazioni, G. PROVAGGI, *L’Agenzia delle Entrate*, cit., pag. 497

- *Plusvalenza* imputabile alla nave A, non inclusa nell'imponibile *forfetario* → 1.100.000 – 600.000 = 500.000.

## **22. Effetti preclusivi nell'esercizio dell'opzione. Il *transfer pricing***

Il Legislatore prevede ulteriori effetti, di tipo preclusivo, per chi, sussistendone i presupposti, decide di optare per il regime agevolativo di *tonnage tax*.

In altre parole, ai sensi dell'art. 160, comma 1, del T.u.i.r., i soggetti che decidono di esercitare l'opzione di cui al 155 T.u.i.r., non hanno la possibilità di optare per il regime di tassazione del consolidato di gruppo, sia in qualità di controllata che di controllante.<sup>248</sup>

La disposizione in questione, dunque, disciplina l'incompatibilità della *tonnage tax* con ambo le forme del consolidato fiscale; infatti, ne è sancita l'irrevocabilità e l'eventuale esercizio di una di esse, esclude, come conseguenza giuridica - economica, l'altra. Il regime agevolativo di determinazione *forfetaria* del reddito è *alternativo* a quello del consolidato.<sup>249</sup>

Tuttavia, quanto appena scritto, ha trovato un'eccezione con riferimento al primo periodo d'imposta di applicazione della *ton tax*, iniziato successivamente al 20 Ottobre 2004: ciò significa che nel 2008, l'Agenzia delle Entrate con la Circolare del 19 Febbraio n. 12/E, ha ritenuto compatibili, purché all'interno del medesimo gruppo, la presenza di società nel regime di *tonnage* ed altre in regime di consolidato fiscale, inclusa la controllante, per le quali non

---

<sup>248</sup> La disposizione fa riferimento alle Sez. II e III del Tit. II del T.u.i.r., quindi al sia al consolidato nazionale che a quello mondiale

<sup>249</sup> Cfr. sul punto, M. LEO, *Le imposte sui redditi*, cit., pag. 2396; L. ABRITTA, L. CACCIAPAGLIA, V. CARBONE et al., *Codice Tuir Commentato*, cit., pag. 2225 e C. FRANZESE, *La «tonnage tax» italiana*, in *Corriere tributario*, n. 36 del 2004, pag. 2821

ricorrerebbero i presupposti d'ingresso nel regime agevolativo *forfetario*.<sup>250</sup>

È bene chiarire che le disposizioni in tema di *tonnage tax* non escludono la possibilità di optare anche per il regime di tassazione per trasparenza. Non sussiste, quindi, né alternatività né incompatibilità tra il regime *forfetario* e quello per trasparenza, motivo per cui potrà benissimo verificarsi l'attribuzione ai soci, per trasparenza, del reddito determinato in via *forfetaria* da parte del soggetto in regime di *tonnage tax*; ma non solo, in quanto una società in *tonnage*, potrà compensare il proprio reddito, *forfetariamente* calcolato, con la quota di perdita fiscale della sua collegata. Ciò è possibile anche nell'ipotesi in cui la partecipata – collegata, abbia navi compatibili con il regime *forfetario*, dato che essa non è obbligata ad optare per quest'ultimo e non gli è preclusa, altresì, la trasparenza.<sup>251</sup>

Addentrando, invece, all'interno del secondo comma dell'articolo in commento, sarò d'obbligo introdurre l'istituto del *transfer pricing*: disciplinato, in via generale, nell'art. 110, comma 7, del T.u.i.r., il quale fu istituito con il fine di impedire il trasferimento di utili da un'impresa residente, a società non residenti ed appartenenti allo stesso gruppo mediante la cessione di beni o la prestazioni di servizi, il cui corrispettivo è inferiore o superiore – dipende dall'attore che svolge l'operazione – rispetto al *valore normale*. L'amministrazione finanziaria italiana, con la Circolare n. 32 del 22 Settembre 1980, emanò indicazioni che, attualmente ancora, rappresentano le istruzioni

---

<sup>250</sup> In particolar modo, tale scelta è stata dettata da motivi di mera opportunità per i quali si è ritenuto di emanare una disposizione transitoria nell'ambito del decreto ministeriale attuativo all'art. 3, comma 4, così da ritenere compatibili, solo nella suddetta ipotesi, i diversi regimi altrimenti incompatibili

<sup>251</sup> L. ABRITTA, L. CACCIAPAGLIA, V. CARBONE et al., Codice Tuir Commentato, cit., pagg. 2225 ss

ministeriali di riferimento per la disciplina sui prezzi di trasferimento.<sup>252 253</sup>

La disciplina del *transfer pricing* nella *tonnage tax* – rispetto a quella generale, o “estera” - presenta alcune peculiarità di carattere teorico che hanno portato ad aspri scontri tra dottrina e giurisprudenza, per via di alcune “lacune” normative, a causa delle quali si sono rese necessarie importanti e storiche pronunce giurisprudenziali della Suprema Corte di Cassazione, e non solo.

L’argomento verrà approfondito nei successivi paragrafi.

### **23. segue: Il *transfer pricing* interno: disciplina e caratteristiche dell’istituto nell’opzione *forfetaria***

Prima di addentrarci nella disciplina specifica per la *tonnage tax*, è doveroso qualche accorgimento preliminare sulla disciplina estera.

La predetta Circolare n. 32 del 1980, per ciò che concerne l’ambito soggettivo generale, stabilisce che «la portata delle disposizioni in esame è limitata al campo delle cessioni di beni e delle prestazioni di servizi intercorrenti:

- fra una società estera e un’impresa italiana da essa direttamente controllata;
- fra una società estera e un’impresa italiana da essa indirettamente controllata attraverso altra società estera;
- fra una società estera e un’impresa italiana entrambe controllate da una terza società estera».

---

<sup>252</sup> P. VALENTE, I. CARACCIOLI; S. MATTIA, *Transfer pricing interno*, in *il fisco*, n. 47 del 2013, pag. 2-7386

<sup>253</sup> Per ulteriori dettagli relativi alla disciplina generale del *transfer pricing*, si veda P. VALENTE, *Manuale del Transfer pricing*, IV ed., Milano, Ipsoa, 2018; A. TRABUCCHI, *Novità in materia di transfer pricing*, M. LEO, *Le imposte sui redditi nel testo unico*, Milano, agg. 2011

Espressamente necessaria, inoltre, è la sussistenza, nella transazione oggetto di osservazione: di un soggetto estero, di un soggetto italiano e del controllo di un soggetto estero su quello italiano; se manca uno di tali presupposti, sarà esclusa la possibilità di applicazione della normativa.

Secondo il dettato della suddetta Circolare, è esclusa, dunque, la possibilità di estendere l'ambito applicativo del comma 7, art. 110, T.u.i.r, ad ipotesi non espressamente previste come le operazioni intercorrenti tra società residenti nel territorio dello Stato.<sup>254 255</sup>

Pertanto, dal punto di vista della disciplina generale non si è creata alcuna problematica; invece, i dubbi sorgevano sulla facoltà per l'Amministrazione finanziaria di sindacare la congruità dei valori delle transazioni tra società appartenenti allo stesso gruppo residenti in Italia: cioè la possibilità per l'Agenzia delle Entrate di contestare la congruità dei corrispettivi pattuiti in occasione dei trasferimenti avvenuti "infragrupo" di beni e servizi, con il fine di ripartire l'imponibile tra le varie società del gruppo residenti in Italia per l'ottenimento di un vantaggio fiscale, il c.d. *transfer pricing* interno.<sup>256</sup>

Da qui bisogna partire per comprendere la *ratio* che ha portato alla concreta possibilità - ma soprattutto necessità - di applicare il *transfer pricing* interno alla disciplina della *tonnage tax*.

Ebbene, nel 1999 con la Circolare n. 53 del 26 Febbraio<sup>257</sup>,

l'Amministrazione finanziaria indicava tra le principali fattispecie su

---

<sup>254</sup> P. VALENTE, I. CARACCIOLI; S. MATTIA, *Transfer pricing*, cit., pag. 2- 7386

<sup>255</sup> Per un ripasso ed ulteriore approfondimento in tema di residenza fiscale, MELIS, *La residenza fiscale*, cit., pag. 2573; P. VALENTE, *Esterovestizione e Residenza*, Milano, Ipsoa, 2013

<sup>256</sup> G. FERRANTI, *Il «transfer pricing» tra società residenti in Italia*, in *Corriere tributario*, n. 13 del 2011, pag. 1036

<sup>257</sup> Emanata dal Ministero delle Finanze nella sua attività di indirizzo delle verifiche tributarie per l'anno d'imposta corrente

cui porre l'attenzione, anche quelle relative ai prezzi di trasferimento interni: in quanto considerate di natura potenzialmente elusiva ed evasiva.

Le operazioni, identificate come evasive, erano il *transfer pricing* di beni o servizi verso «articolarioni produttive o legali» e come operazioni elusive, invece, «le manovre attuate sui prezzi di trasferimenti interni».<sup>258</sup>

La disciplina, dunque, si è dovuta evolvere, adattandosi ai concreti casi di elusione e/o evasione posti in essere dagli operatori economici nel corso delle loro transazioni, al fine di trarre un sostanzioso beneficio economico di natura fiscale; tuttavia, è chiaro che durante questi anni, gli scontri tra le parti in causa non siano mancati.

Anche perché quando si vanno a mettere le “mani in tasca” al contribuente, – spesso anche troppo profondamente - è doveroso aspettarsi, come conseguenza fattuale, una reazione dal punto di vista, per così dire, “contributivo”. Ciò avvenne, altresì, nel settore “acque commerciali”: la lunga crisi caratterizzante l'ambito commerciale marittimo – ormai nota - non si è di certo risolta con la sola introduzione della *tonnage tax*. Si è sensibilmente attenuata, ma non del tutto placata.

L'eterno *conflitto* tra Stato, inteso quale ente impositore, e il contribuente, persona fisica e giuridica che sia, non accennerà mai a placarsi finché quest'ultimo continuerà a percepire la perenne sensazione di essere stato “derubato” e lo Stato, a suo modo, gli consentirà di sentirsi come tale. Sembra quasi che, paradossalmente,

---

<sup>258</sup> La problematica è nata essenzialmente a causa di alcune società controllate o collegate nel Centro-Nord, le quali cedendo merci e beni immateriali alle controllate o consociate con sede nel Mezzogiorno ad un prezzo inferiore al valore normale, ottenevano importanti benefici.

Per ulteriori dettagli di carattere storico della problematica, si veda P. VALENTE, I. CARACCIOLI; S. MATTIA, *Transfer pricing*, cit., pag. 2- 7386

entrambe le parti giovino e ne traggano beneficio dal sentirsi l'una carnefice e l'altra vittima sacrificale.

Attualmente, l'art. 160 del T.u.i.r. prevede espressamente che «alle cessioni di beni e alle prestazioni di servizi fra le società il cui reddito è determinato anche parzialmente ai sensi dell'art. 156 e le altre imprese, anche se residenti nel territorio dello Stato, si applica, ricorrendone le altre condizioni, la disciplina del valore normale prevista dall'articolo 110, comma 7 (...)»

A delineare la disposizione in commento, è intervenuta anche la Circolare n. 72/E del 2007, con la quale l'Agenzia delle Entrate ha chiarito come il *transfer pricing* interno sia «applicabile nel caso in cui gli scambi, aventi per oggetto beni o servizi inerenti le attività marittime agevolabili, siano effettuati tra società in *tonnage tax* e imprese in regime analitico».

Domanda: perché si è resa necessaria una tale specificazione di natura prettamente pragmatica da parte dell'Agenzia delle Entrate?

Il fine era evitare che, a causa di differenti regimi di calcolo dell'imponibile, due diverse società, una in *ton tax* e l'altra in regime analitico, ma appartenenti allo stesso gruppo, si mettessero d'accordo per effettuare la cessione di un bene ad un valore superiore a quello normale con il solo scopo di contabilizzare un maggior costo deducibile in capo alla società in regime analitico; infatti, per la società in regime *forfetario* il maggior provento verrebbe comunque ricompreso nell'imponibile calcolato.<sup>259</sup>

La nozione di gruppo, rilevante ai fini dell'applicazione dell'istituto in questione, è assai più ampia di quella rilevante ai fini della *tonnage tax*;

---

<sup>259</sup> P. VALENTE, I. CARACCIOLI; S. MATTIA, *Transfer pricing*, cit., pag. 2- 7386

infatti, l'art. 10 del decreto attuativo estende il proprio ambito di operatività a tutte le ipotesi di controllo, diretto o indiretto.<sup>260</sup>

Da sottolineare il fatto che la disciplina del *transfer pricing* interno produrrà, quindi, i suoi effetti solamente nei confronti dell'impresa in regime ordinario, e non avverso quella in regime agevolativo.

#### **24. segue: il ruolo della giurisprudenza nell'evoluzione normativa - applicativa del *transfer pricing* interno**

Il primo notevole impulso giurisprudenziale è arrivata con la Commissione tributaria provinciale di Milano nel 1998<sup>261</sup>, la quale ha affermato che «la valutazione al valore normale di cessioni di beni fra soggetti residenti presuppone – di regola – l'assenza di corrispettivi» e «pur se in via di principio non si può negare all'Amministrazione finanziaria, in sede di accertamento, di raffrontare i prezzi convenuti fra le parti con quelli praticati dal mercato, il ricorso al criterio del valore normale risulta possibile soltanto se, in presenza di presunzioni gravi, precise e concordanti, l'Amministrazione stessa sia in possesso di elementi comprovanti che i corrispettivi dichiarati siano inferiori a quelli effettivamente conseguiti».

Inizia quindi ad esserci una chiara apertura da parte della giurisprudenza nei confronti dell'Amministrazione finanziaria, in relazioni ai poteri istruttori in sede di accertamento da quest'ultima posta in essere; tuttavia, pesano come un macigno la condizione di procedibilità in tal senso: *presunzioni gravi, precise e concordanti*.

---

<sup>260</sup> L. ABRITTA, L. CACCIAPAGLIA, V. CARBONE et al., Codice Tuir Commentato, cit., pag. 2226

<sup>261</sup> Comm. trib. prov. Di Milano, Sez. I, 18 Marzo 1998, n. 577, in *Riv. giur. trib.* n. 5/1999, pag. 433, con commento di A. STESURI, e in *Banca Dati BIG*, Ipsoa

Alcuni anni dopo, la Corte di Cassazione ha osservato come l'inapplicabilità della disposizione relativa al *transfer pricing* estero non impedisce all'Agenzia delle Entrate di contestare l'inerenza dei costi in presenza di un «comportamento assolutamente contrario ai canoni dell'economia»<sup>262</sup>

Dunque, secondo l'orientamento della Suprema Corte, l'Amministrazione finanziaria può sindacare l'economicità dei comportamenti tenuti dai contribuenti – in particolar modo i gruppi di imprese - tramite una valutazione sulla congruità dei costi e dei ricavi scritti in bilancio e nelle dichiarazioni rispetto ai prezzi di mercato, anche senza la necessaria presenza di irregolarità nella tenuta delle scritture contabili o di vizi degli atti posti in essere.

Sempre la Corte di Cassazione l'anno precedente, si era già pronunciata in merito alla necessità di tenere sempre presenti le peculiarità dei comportamenti economici dei gruppi di imprese rispetto a quelli degli altri soggetti, evidentemente «le strategie degli investimenti di una impresa che si trova a capo di un gruppo non può essere confinata nei limiti di quella propria del cd. investitore singolo, per il quale il processo produttivo esige il conseguimento di una redditività in tempi brevi. L'impresa capogruppo può infatti, per le esigenze più svariate, che possono anche consistere nella tutela dell'immagine globale del gruppo o nell'intento di assicurarsi una maggiore tutela sul mercato, mantenere proprie strutture indipendenti, siano esse società partecipate, siano, come nella specie, stabili organizzazioni senza personalità giuridica distinta, anche quando dalle stesse non conseguano ricavi in tempi brevi».<sup>263</sup>

---

<sup>262</sup> Suprema Corte di Cassazione, sentenza n. 10802 del 24 Luglio 2002, in *Banca Dati BIG*, Ipsoa

<sup>263</sup> Sentenza del 01/08/2001, n. 10062, *GT – Riv. giur. trib.* n. 8 del 2001, pag. 1033, con commento di A. PANIZZOLO, e in *Banca Dati BIG*, Ipsoa

Sempre in relazione ai gruppi societari, la stessa Corte ha evidenziato come non si possa escludere il fatto che «all'interno di un gruppo societario venga mantenuta in vita una società in se stessa in perdita, ma funzionale all'attività di altre società del gruppo, che alcuni oneri vengano assunti da una struttura anziché da un'altra (...)».<sup>264</sup>

La pronuncia è di carattere innovativo in quanto la Suprema Corte ha stabilito come potrebbe non risultare applicabile il principio, affermato in alcune sentenze<sup>265</sup>, in base al quale qualora un'impresa commerciale dovesse dichiarare per più anni di seguito delle perdite, oppure dovesse sostenere costi sproporzionati ai ricavi, ciò costituirebbe una condotta commerciale di stampo anomalo anche sotto il profilo dell'antieconomicità del comportamento, sufficiente a giustificare una rettifica della dichiarazione in sede di imposte sui redditi.<sup>266</sup>

C'è necessità, dunque, che il comportamento del contribuente sia valutato tenendo conto della complessiva situazione contrattuale e aziendale: un'operazione apparentemente antieconomica, potrebbe, invece, risultare del tutto conforme ai canoni dell'economia qui considerata, se inquadrata alla luce della complessiva visione strategica in ottica imprenditoriale.

La sentenza di rilievo storico venne pronunciata nel 2013 sempre dalla Suprema Corte di Cassazione.<sup>267</sup>

Tale pronuncia rappresenta il punto di svolta assoluto sulla questione ora esaminata.

Ebbene, nella predetta sentenza la Corte ribadisce la sindacabilità da parte del Fisco, dei prezzi di trasferimento interni tra imprese appartenenti allo stesso gruppo: effettuando alcune puntualizzazioni

---

<sup>264</sup> Sentenza n. 10802 del 2002, cit.

<sup>265</sup> Sentenza 15 Ottobre 2007, n. 21536, in *Banca Dati BIG*, Ipsoa

<sup>266</sup> G. FERRANTI, *Il «transfer pricing»*, cit., pag. 1036

<sup>267</sup> Sentenza del 24 Luglio 2013, n. 17955, Sez. V, Suprema Corte di Cassazione

sull'inquadramento teorico del *transfer pricing* tra questione di diritto e di fatto.<sup>268</sup> Sostanzialmente, l'art. 110, comma 7, del T.u.i.r non si applica alle transazioni tra società appartenenti allo stesso gruppo residenti in Italia, ma la congruità dei corrispettivi può essere comunque oggetto di sindacato da parte degli Uffici dell'Agenzia delle Entrate.<sup>269</sup> In particolar modo, la Corte ha affrontato la questione dei rapporti tra la disciplina del *transfer pricing* estero e quella del *transfer pricing* interno, statuendo che «il criterio legale del valore normale delle operazioni infragruppo rileva non solo nei rapporti internazionali di controllo ma anche in analoghi rapporti di diritto interno», nel caso in cui si persegua, tramite la fissazione di un prezzo c.d. fuori mercato, la finalità di «far emergere utili presso la società del gruppo che sconta la più bassa tassazione». Ciò è dovuto al fatto che sono attuate in ambito domestico «le medesime forme di politiche sui prezzi, attuate assai di frequente in ambito internazionale mediante transazioni infragruppo inferiori (o superiori) a loro valore normale, onde spostare l'imponibile presso le imprese associate che, nei rispettivi territori, godono di esenzioni fiscali e subiscono minore tassazione»; tuttavia, la specialità della disciplina normativa ai sensi del 110, comma 7, T.u.i.r., non autorizza all'applicazione “diretta” a al *transfer pricing* interno.<sup>270 271</sup> Entrando nella questione fattuale della sentenza in esame, dunque, il vantaggio fiscale contestato riguardava una residua annualità in cui l'acquirente beneficiava di agevolazioni sulle imposte reddituali per il Mezzogiorno<sup>272</sup>: in altre parole, il prezzo di vendita posto in essere dalla

---

<sup>268</sup> È bene sottolineare, comunque, che l'anno prima con Sentenza del 20 Dicembre 2012, n. 23551, la Corte affermò che il principio del valore normale non va applicato alle transazioni infragruppo se le società hanno entrambe sede in Italia

<sup>269</sup> G. FERRANTI, *Il «transfer pricing», cit.*, pag. 1036

<sup>270</sup> *Ibidem*

<sup>271</sup> Sull'argomento si veda la già citata Circolare n. 53/E del 1999

<sup>272</sup> *Infra*, § 23 del medesimo capitolo

società non agevolata a quella agevolata, era stato ritenuto troppo basso, ed evidentemente dettato dall' "esigenza" di concentrare il reddito sulla società in condizione non agevolate.<sup>273</sup> In secondo grado veniva annullato dal giudice l'accertamento, in quanto «l'intero gruppo nulla ha evaso», ma la Suprema Corte avvertiva come non funzionassero in questo caso «le simmetrie secondo cui le parti contraenti sono soggette alla medesima potestà impositiva ed hanno ordinariamente la medesima disciplina fiscale».<sup>274</sup>

La problematica stava nel risolvere una serie di asimmetrie fiscali, delle quali è possibile approfittarsi; tuttavia, il fenomeno da contrastare non era il trasferimento di materia imponibile da un Paese ad "alta fiscalità" ad uno a "bassa fiscalità", ma le cessioni di beni o servizi a corrispettivi tali da consentire lo spostamento del reddito in capo al soggetto della transazione, il quale usufruiva di un regime agevolato.

La Cassazione ha poi - nella medesima sentenza - formulato un principio di diritto, basato sull'art. 9 del T.u.i.r., chiarendo come «per la valutazione a fini fiscali delle manovre sui prezzi di trasferimento interni, costituenti il c.d. *transfer pricing* "domestico", va applicato il principio, avete valore generale, stabilito dall'art. 9 del D.P.R. n. 917/1986, che non ha soltanto valore contabile e che impone, quale criterio valutativo, il riferimento al normale valore di mercato per corrispettivi ed altri proventi, presi in considerazione dal contribuente». Ecco quindi come la Corte abbia attuato uno stratagemma giuridico per legittimare le pratiche istruttorie antielusive, di cui si era già servita l'Amministrazione finanziaria, nell'ambito dei trasferimenti infragruppo domestici: effettuando un rinvio logicamente correlato

---

<sup>273</sup> L. CARPENTIERI, R. LUPI, D. STEVANATO, «*Transfer pricing interno*» tra abuso del diritto e valore normale, in *Dialoghi Tributari*, n. 5 del 2013

<sup>274</sup> *Ibidem*

all'argomento in questione, nonché presente all'interno del medesimo testo unico.

La soluzione a cui è arrivata la Corte, pertanto, risulta influenzata da alcune forzature, non gradite a tutta la dottrina che non si è esentata dall'espone critiche a tratti anche molto aspre. In particolar modo, una tra queste, parte dall'assunto che il tentativo di valorizzare l'art. 9 T.u.i.r., nel suo riferimento al valore normale, quale clausola di generale applicazione per sostituire ai corrispettivi contrattuali ipotetici e diversi valori di mercato, sembrerebbe insostenibile: perché l'art. 9 non ha affatto portato antielusiva, trattandosi di una mera regola cui fare riferimento quando un corrispettivo non è stato pattuito, oppure quando quest'ultimo è costituito da beni in natura per cui si rende ipotizzabile una valorizzazione. Motivo per cui l'approccio della Cassazione appare essere la «riprova dei danni al sistema che talune decisioni giurisprudenziali determinano, allorché la giustizia del caso singolo viene affermata a qualunque costo, fosse anche al costo di adottare interpretazioni palesemente forzate, foriere di mille complicazioni future».<sup>275</sup>

Enucleando il concetto appena espresso, la critica si sostanzia nel fatto che conferire ad una disposizione una portata maggiore, o meglio, quasi del tutto diversa a quello per cui è stata posta in essere, comporterebbe dei problemi di carattere pratico, che a livello teorico, invece, rimarrebbero nascosti.

Ma di critiche simili ne sono seguite anche altre.<sup>276</sup>

Stavolta il riferimento è ad un'altra pronuncia, sempre della Suprema Corte di Cassazione, pronunciatasi sul punto nel 2015.<sup>277</sup>

---

<sup>275</sup> L. CARPENTIERI, R. LUPI, D. STEVANATO, «*Transfer pricing interno*», cit.

<sup>276</sup> G. FERRANTI, «*Transfer pricing interno*» e valore normale: la Cassazione persevera nell'errore IL COMMENTO, in *Corriere Tributario*, n. 29 del 2015, pag. 2223

<sup>277</sup> Sentenza del 22 Giugno 2015, n. 12844, Sez. V, Suprema Corte di Cassazione

Ebbene, anche qui la Corte persevera nell'interpretazione di cui all'art. 9, comma 3, del T.u.i.r., stabilendo la portata applicativa della locuzione "valore normale" dei beni e dei servizi, intesa, quindi, quale strumento generale di controllo dei corrispettivi e, soprattutto, di quelli relativi alle transazioni tra imprese residenti in Italia.

Precisamente il principio di diritto, affermato nella sentenza in commento, è il seguente: «Per la valutazione a fini fiscali delle manovre sui prezzi di trasferimento, costituenti il c.d. *transfer pricing* domestico, va applicato il principio, avente valore generale, stabilito dal D.P.R. n. 917/1986, art. 9, che non ha soltanto valore contabile e che impone, quale criterio valutativo, il riferimento al normale valore di mercato per corrispettivi e altri proventi, presi in considerazione dal contribuente». La critica, invece, muove dal fatto che è sì possibile per l'Agenzia delle Entrate rettificare gli importi dei corrispettivi risultanti dai contratti e dalla contabilità in presenza di situazione di arbitraggio fiscale, ma ciò è possibile non perché nell'art. 9 del T.u.i.r. è contenuta la definizione di valore normale, bensì in base al principio secondo il quale, in presenza di comportamenti antieconomici dei contribuenti, l'Agenzia può contestare la congruità di tali corrispettivi: principio ormai noto perché applicato in numerose sentenza dalla Corte.<sup>278</sup>

*Conditio sine qua non*, ai fini dell'applicazione della predetta rettifica, è che il comportamento del contribuente venga valutato tenendo conto della complessiva situazione contrattuale ed aziendale. Senza dimenticare che è necessario che gli Uffici delle Entrate tengano in debita considerazione l'eventuale partecipazione delle società interessate ai regimi di consolidato fiscale e che siano evitate le doppie imposizioni.

---

<sup>278</sup> G. FERRANTI, "Transfer pricing interno" e valore normale: la Cassazione, pag. 2223

## CAPITOLO III

### La *tonnage tax* greca nell’ottica concorrenziale europea: storia, disciplina e sviluppi normativi del regime *forfetario*

#### Parte I

Sommario: 1. Premessa – 2. Considerazioni preliminari – 3. I cicli industriali nel settore dello “*shipping*” – 4. Lineamenti generali di politica economica europea sul trasporto marittimo – 5. *segue*: Profili di criticità con l’articolo 107 TFUE – 6. *segue*: L’evoluzione e lo sviluppo del confronto tra UE e Grecia

#### **1. Premessa**

Prima di introdurre l’antesignano di tutti i regimi agevolativi conosciuti sotto il nome di *tonnage tax*, è doveroso ribadire il perché della sua nascita che può esser definita, per alcuni aspetti, “prematura”.

La massiccia migrazione di navi dell’Unione Europea verso i paesi a registro “aperto” – come analizzato nel primo capitolo - fu la goccia che fece traboccare il vaso, facendo destare dal lungo torpore gli Stati intracomunitari non ancora adottanti il regime *forfetario de quo*; tuttavia, tra questi non risultava presente la Grecia.

La risposta europea nei confronti dell’ormai noto fenomeno del *flagging out*, seppur tardiva, fu massiccia; infatti, furono molteplici i tentativi per fermare tale fenomeno negativo: il più efficace e adatto tra tutti era e rimane – tutt’ora - il regime di tassazione basato sul tonnello, universalmente noto come *tonnage tax*.

L’elemento più interessante da cui partire per l’analisi del regime in commento è la lungimiranza ellenica nella trattazione giuridica del

settore marittimo dei trasporti: una lungimiranza oltremodo innovativa, se rapportata al tempo in cui venne disciplinata.

A tratti anche del tutto incompresa.

Basti pensare ai recenti “scontri” in atto tra UE e Grecia, dovuti alla natura applicativa della *tonnage tax* di quest’ultima, concettualmente differente rispetto a quella di matrice olandese, in quanto meno conforme alla normativa europea, e le susseguenti firme ai correlati *Memorandum of Understandings* nonché, da ultimo, anche al suo ultimo supplemento.<sup>279</sup>

Le attività poste in essere dalla Commissione europea, al fine di emanare l’autorizzazione di conformità alle norme comunitarie sugli aiuti di Stato, o per un’eventuale dichiarazione di conformità ad esse, da parte delle legislazioni interne dei Paesi UE, hanno portato nel 2015 la Commissione a presentare dei “rilievi” alle autorità greche in merito alla conformità del loro regime di tassazione sul tonnelloaggio marittimo, rispetto all’art. 107 T.F.U.E.<sup>280</sup>

In questo modo si è scalfita solo la superficie di un sistema ben radicato ormai da quasi un secolo, il quale è tutelato a livello costituzionale e rappresenta il *core business* di tutta la regione ellenica.

È doveroso chiarire, *in primis*, che la *tonnage tax* greca non può essere vista semplicemente come una piccola parte del sistema di tassazione greco, ma principalmente come un consistente e tradizionale disegno di politica economica che ha, nel supporto e nello sviluppo del settore marittimo internazionale di tipo commerciale e non, il suo scopo fondamentale.<sup>281</sup>

---

<sup>279</sup> Il riferimento è al “Supplemental Memorandum of Understandings”, Fourth Review of the ESM Program, 23 Maggio del 2018

<sup>280</sup> V-A. ANDRIOTI, *The European and Greek Shipping Taxation*, Salonicco, 2017, pag. 4

<sup>281</sup> G. MATSOS, *Tonnage Tax and Tax Competition*, in *Competition and Regulation in Shipping and Shipping Related Industries*, a cura di A. ANTAPASSIS, L. ATHANASSIOU, E. ROSAEG, 2009, pag. 268

Ad essere sinceri, quindi, è alquanto singolare vedere come un'organizzazione internazionale di stampo economico – politico come l'Unione Europea, vada a sindacare, o addirittura criticare, la struttura ed il contenuto di un sistema tassativo, la cui nascita precede l'esistenza di quest'ultima di ben diciotto anni.

Ovviamente si tratta di una provocazione: la Grecia entrando nell'UE ha aderito a determinati valori, principi ed obiettivi, in base ai quali non esisterebbe ora l'Europa conosciuta; infatti, la presenza del principio di attribuzione, mediante il quale «l'Unione agisce esclusivamente nei limiti delle competenze che le sono attribuite dagli Stati membri nei trattati per realizzare gli obiettivi da questi stabiliti» e l'obiettivo di immediata neutralizzazione di ogni forma di distorsione e distruzione della concorrenza, anche attraverso gli aiuti di Stato, risultano essere solo alcuni dei pilastri fondamentali.

Dunque, le osservazioni effettuate dall'UE nei confronti della *tonnage* greca, più che dal punto di vista di una critica, vanno viste sotto il punto di vista di una richiesta. Formulata secondo presunte violazioni le quali, sulla base di quanto richiesto, porterebbero ad una sempre più critica distorsione del mercato concorrenziale nell'ambito del settore marittimo dei trasporti.

Tenendo bene a mente quanto appena scritto, si può ora procedere ad un'attenta analisi delle caratteristiche fondamentali della disciplina oggetto di trattazione: sottolineando l'importanza del ruolo interpretato dalla *tonnage tax*, nel far sì che una piccola nazione di pescatori divenisse la prima potenza navale mondiale e, se possibile anche, allargare la trattazione verso la ricerca di un'eventuale soluzione alla problematica europea, precedentemente profilata.

## 2. Considerazioni preliminari

Il nucleo fondamentale dell'intera economia ellenica è rappresentato dal settore marittimo dei trasporti.

La centralità del ruolo è dovuta al fatto che la Grecia gode di una posizione geografica, tale da renderla il punto di raccordo ideale tra la realtà europea e quella asiatica o, per essere più precisi, la realtà definibile ancora con il nome storico di "Asia minore".

La tradizione greca nel trasporto marittimo internazionale è talmente lunga e ben radicata da aver persino preceduto la nascita dello Stato greco nella prima metà del diciannovesimo secolo.<sup>282</sup>

Per meglio comprendere la situazione *de qua* è sufficiente sviscerare alcuni numeri a conferma di quanto dichiarato, e cioè che la flotta commerciale più imponente al mondo sia di gran lunga quella greca; infatti, le navi registrate sotto la bandiera greca nel 2004 rappresentavano circa il 38 per cento dell'intero tonnellaggio europeo del tempo, a ciò aggiungiamo che nella classifica dell'Agenzia dell'Onu per il mare, Unctad, i greci sono primi per flotta controllata, con ben 279,4 milioni di tonnellate di stazza lorda, pari al 16,1 per cento della flotta mondiale, il 74,8 per cento sotto bandiera straniera, e solo nel 2016 avevano firmato ordini per 135 nuove unità per una capacità aggregata di oltre 15 milioni di tonnellate, pari a quasi il 30 per cento del mercato delle nuove costruzioni.<sup>283 284 285</sup>

---

<sup>282</sup> G. MATSOS, *Tonnage Tax and Tax Competition*, cit., pag. 268

<sup>283</sup> G. MATSOS, *Tonnage Tax and Tax Competition*, cit., pag. 268

<sup>284</sup> Tali numeri facevano, *in primis*, riferimento alle statistiche datate 01/05/2004, prima dell'entrata di nuovi Stati membri UE; per maggiori dettagli al riguardo di veda "Kathimerini" del 13 Giugno 2004, pagg. 1 e ss. e, per quanto concerne le statistiche Unctad si veda il seguente articolo: <https://amaregaeta.wordpress.com/2016/01/22/armatori-greci-contro-lue-scontro-sulla-tonnage-tax/>

<sup>285</sup> Le 135 unità citate hanno ad oggetto quasi tutte cisterne, a fronte di 19 rinfusiere

L'attività armatoriale greca ha raggiunto dei risultati oltremodo impressionanti - globalmente riconosciuti - grazie solo ed esclusivamente ai suoi artefici ed al loro spirito imprenditoriale, caratterizzato da un'innata propensione al superamento delle molteplici restrizioni imposte dagli enti di tutto il mondo.<sup>286</sup>

L'industria navale greca non ha, dunque, mai fruito in alcun modo di taluni benefici offerti nelle politiche marittime dei governi precedenti ed anche più attuali.

Questa è l'opinione comune che hanno gli armatori greci di loro stessi ma, a livello globale, la *ratio* di un tale successo non è ancora ben chiara.

Nel 2012 il neo - ministro greco per la navigazione, *Kostis Mousouroulis*, ricevette la visita di un importante armatore, ormai novantenne, il quale gli disse delle parole indimenticabili anche a distanza di anni. Le parole furono le seguenti: «Ricorda, il miglior ministro per la navigazione e per gli affari marittimi è quello che non fa nulla per l'industria navale. È colui il quale ci lascia a noi stessi».<sup>287</sup>

In queste parole, si esprime il mito dell'industria navale greca.

In buona sostanza, il potere armatoriale greco si sviluppa secondo questo criterio: meno Stato, più crescita.<sup>288</sup>

Un potere talmente forte da permettere loro di porre in essere anche dei ricatti; in pratica, se li tassi, loro se ne vanno, e, in effetti, non ci vorrebbe molto a trasferire l'intera flotta presso una bandiera di convenienza, e quindi dare adito al *flagging out*.

---

<sup>286</sup> T. KOUTALIDIS, "O Dikighoros" - *The Lawyer*, Atene, 2003.

La citata opera descrive, con interessanti dettagli, lo scontro tra il grande armatore greco Aristotele Onassis ed il governo degli Stati Uniti in relazione al trasporto di petrolio dagli Emirati Arabi, nei primi anni '50

<sup>287</sup> T. BERGIN, *How Greek shipowners talk up their role*, cit., <https://www.reuters.com/investigates/special-report/eurozone-greece-shipping/>

<sup>288</sup> Non è altro poi che il pilastro stesso della teoria economica del liberismo

L'Unione degli Armatori Greci è solita ribadire, anche nel solo caso di messa in discussione dello strapotere navale in questione, che «il trasporto marittimo è il pilastro dell'economia greca». Ed è vero.

L'ufficio statistico greco riporta che le spedizioni marittime contribuiscono per circa 9 miliardi di dollari, e cioè contribuiscono al 4 per cento del PIL. Senza considerare che se si includono anche le attività correlate, la cifra si innalza fino al 7,5 per cento. Lo *shipping* ellenico dà, inoltre, da lavorare a quasi 200 mila persone. Cifre non del tutto indifferenti.<sup>289</sup>

Tuttavia, ritenere che lo Stato greco non faccia nulla per aiutare gli armatori greci è assolutamente impensabile oltre che errato.

Già, di per sé, tale presunto “disimpegno” implica il fare qualcosa: basterebbe innalzare di poco i coefficienti per il calcolo dell'imposta da pagare, e già quello significherebbe fare qualcosa di negativo.

Sul punto si possono sviluppare due essenziali approcci concettuali, uno di stampo liberale, l'altro socialista; in pratica, uno in cui lo Stato è poco presente se non come garante, l'altro in cui, invece, lo Stato è molto presente con politiche economiche di carattere invasivo, volto – sostanzialmente – a depauperare il settore.

Viene naturale pensare che il governo greco abbia optato per il primo approccio, e invece, così non sembrerebbe del tutto.

Il governo greco è da sempre molto presente nel settore delle spedizioni marittime. Così presente, da essere stato più volte – come precedentemente citato – “redarguito” dalla Commissione per violazioni di cui all'art. 107 TFUE, e cioè per violazioni circa le disposizioni in materia di aiuti di Stato.

Ebbene, un comportamento di tal genere, unito alla scarsa percezione di ingerenza pubblica che poi ne deriva, porta a ritenere che il ruolo

---

<sup>289</sup> T. BERGIN, *How Greek shipowners talk up their role*, cit.

espresso dal governo greco non sia altro che una via di mezzo tra i due filoni concettuali espressi: come se ci si trovasse in una sorte di limbo. È chiaro che da una situazione di poca chiarezza come questa, ad uscirne danneggiati non sono gli armatori, né tantomeno la Commissione europea, ma è la Grecia stessa.

Tutte le misure agevolative, poste in essere dalla Grecia, avevano lo scopo, non di aiutare il settore marittimo a svilupparsi oltre i confini nazionali, bensì servivano a persuadere gli armatori stessi a mantenere la propria flotta sotto la bandiera ellenica.<sup>290</sup>

Dal punto di vista dell'internazionalità, gli armatori greci sono sempre stati diversi passi avanti rispetto al governo; infatti, l'onere statale dovrebbe essere finalizzato al prosieguo di tale sviluppo.<sup>291</sup>

La *tonnage tax*, quindi, non è altro che una conferma della predetta tesi.<sup>292</sup>

Risulta chiaro come il problema non sia dovuto a causa di una scarsa o eccessiva presenza pubblica. La verità è che se un armatore se ne vuole andare può benissimo farlo: non c'è alcuna soluzione giuridicamente valida - oltre che vincolante - in grado di mantenere le flotte navali sotto il controllo pubblico.

Se gli armatori percepissero, eventualmente, un rischio per il loro *business*, non esiterebbero a migrare verso lidi più favorevoli per lo sviluppo economico delle loro attività.<sup>293</sup>

L'ex ministro delle finanze greco ed economista, *George Papaconstantinou*, affermò che «gli armatori sono così potenti da poter

---

<sup>290</sup> G. MATSOS, *Tonnage Tax and Tax Competition*, cit., pag. 268

<sup>291</sup> *Ibidem*

<sup>292</sup> D'altronde è quasi lapalissiano dover ribadire che più profitti fanno gli armatori, più guadagno avranno le casse statali. Ciò che rileva è la tassabilità di tali profitti all'interno dei confini nazionali

<sup>293</sup> A tale questione si ricollega tutta la riflessione del capitolo I in merito alle problematiche dovute allo sviluppo dell'*open registry* e delle *Flags of Convenience* al di fuori dell'Europa e non solo.

far scrivere ai media ciò che vogliono».<sup>294</sup> Se davvero così fosse, saremmo dinanzi ad una dittatura economica vera e propria e, a questo punto, la posizione della Grecia più che giustificabile diventerebbe quasi condivisibile.

Tralasciando eventuali considerazioni totalitaristiche, per lo più provocatorie, rimane certo il fatto che il mercato detta la legge, lo Stato si adegua, trascrivendola. In fin dei conti, la Grecia non ci rimette neanche eccessivamente da una tale situazione.

### **3. I cicli industriali nel settore dello “shipping”**

Un armatore è solito dire durante lo svolgimento della propria professione: «Quando mi sveglio la mattina e i noli sono alti, mi sento bene. Quando sono bassi mi sento male»

Da tale frase è possibile comprendere l'essenza stessa dell'industria navale internazionale, e cioè i cicli di spedizione.

Questa tematica non coinvolge solo gli armatori, ma anche gli acquirenti dei servizi da loro offerti: motivo per cui i cicli industriali possono essere considerati sia come un privilegio che come uno svantaggio, a seconda dell'interpretazione data al mercato in uno specifico momento, per uno specifico servizio.

Le parti in causa all'interno di questo “gioco”, quindi, sono più di una. L'elemento caratterizzante il settore dei trasporti marittimi è il rischio, in quanto il costo del trasporto può variare sensibilmente durante le fasi di ripresa e di crollo del mercato.

Pertanto, lo *shipping* non è altro che la raffigurazione economico – industriale del gioco del “*poker*”, il vincitore sarà colui il quale riuscirà

---

<sup>294</sup> T. BERGIN, *How Greek shipowners talk up their role*, cit.

a leggere l'andamento del ciclo corrente ed a trarne i relativi vantaggi, con strategia ed anche un pizzico di fortuna.<sup>295</sup>

In altre parole, agli anni di magra seguiranno anni di prosperità: è una realtà ormai da tempo consolidata ed accettata da tutti gli operatori del settore.

Come si fa, quindi, ad individuare anticipatamente la suddetta realtà ma, soprattutto, qual è il criterio determinante l'andamento dei cicli di spedizione e del collegato mercato?

Ebbene, dopo anni di studio, è ora possibile descrivere il probabile andamento.

In sintesi, una carente, se non assente, capacità di trasporto disponibile aumenta il nolo<sup>296</sup>. A sua volta, l'elevato livello dei noli attrae nuovi investimenti nelle imprese, i quali creano un eccesso dell'offerta di tonnello. Infine, l'eccesso di offerta comporta il crollo del mercato e la recessione del settore dello *shipping*.<sup>297</sup> E così si prosegue ciclicamente.

Fa tutto parte di un processo di selezione naturale in perfetto stile *darwiniano*, nel quale chi non si adatta viene estromesso, lasciando al più forte la possibilità di prosperare.

Dopo tutti gli sforzi compiuti dagli storici dell'economia si è giunti, infine, ad una soluzione, o meglio, ad un'interpretazione finale.

Sono, dunque, tutti d'accordo nel ritenere che tali cicli siano caratterizzati da un'intrinseca irregolarità che li fa durare fino al momento in cui sia la domanda che l'offerta vengono riportate in nero:

---

<sup>295</sup> I. VOUTSINOS, *The Greek-flagged fleet: a case study with special reference to the importance, the causes and the remedy of its competitive edge*, in *World Maritime University Dissertations*, 1999, pag. 5

<sup>296</sup> Già citati in precedenza, i noli sarebbero le tariffe di trasporto

<sup>297</sup> I. VOUTSINOS, *The Greek-flagged fleet*, cit., pag. 6

gli anni di “magra” dureranno tra i sette o otto anni, quelli di prosperità, invece, tra uno e i tre anni.<sup>298</sup>

#### **4. Lineamenti generali di politica economica europea sul trasporto marittimo**

Prima di entrare nel merito della disciplina greca, è doveroso soffermarsi a capire il ruolo che l'UE ricopre nell'ambito della disciplina del settore marittimo commerciale. Ciò per rendersi conto di quanto sia importante per l'intero Spazio Economico Europeo far sì che il settore dello *shipping* funzioni nel migliore dei modi; ma soprattutto, è bene analizzare le ragioni che hanno portato l'Unione prima a sollecitare l'adozione *in toto* del regime agevolativo, salvo poi pretendere per il modello di stampo olandese, con correlata critica al modello greco.

Dunque, l'UE ricopre il ruolo di leader mondiale del settore con oltre 3,5 milioni di tonnellate di merci e 350 milioni di passeggeri trasportati all'anno, attraverso porti marittimi europei; ma non solo, dato che gli armatori europei detengono il controllo di oltre il 40,8 per cento della flotta mondiale misurata in tonnellate di stazza lorda.<sup>299</sup>

Un forte aumento si ebbe nel 2004 grazie all'ingresso di Cipro e Malta, le quali hanno contribuito, insieme, a trasferire oltre 2 mila navi.

Nonostante tali ingressi, la flotta all'interno dello Spazio Economico Europeo non sembra seguire il tasso di crescita delle flotte mondiali.<sup>300</sup>

Aumenta con gli ingressi di nuovi Stati, ma non tramite quelli già presenti.

---

<sup>298</sup> I. VOUTSINOS, *The Greek-flagged fleet*, cit., pag. 6

<sup>299</sup> P. MARLOW, K. MITROUSSI, *EU Shipping Taxation: The Comparative Position of Greek Shipping*, in *Maritime Economics & Logistics*, 2008, pag. 187

Dati forniti dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA)

<sup>300</sup> P. MARLOW, K. MITROUSSI, *EU Shipping Taxation*, cit., pag. 187

In breve, l'85 per cento della flotta SEE è controllata da armatori SEE, mentre il restante 15 per cento è sotto il controllo di armatori non domiciliati; tuttavia, a colpire è il disallineamento tra la stazza lorda sotto il controllo dei armatori SEE e la flotta nel complesso registrato all'interno del SEE: su circa 270 milioni di stazza lorda navale, poco più della metà è anche registrata nello Spazio Economico Europeo.<sup>301</sup> In realtà questa situazione non è poi così allarmante, rappresenta semplicemente un dato fisiologico.

##### **5. segue: Profili di criticità con l'articolo 107 TFUE**

Il concetto di aiuto di Stato non è avulso da quello di *tonnage tax*, in realtà ne è parte integrante.

Lo strumento dell'aiuto di Stato è servito, serve e servirà per incoraggiare e continuare a farlo, il fenomeno del c.d. *re-flagging*<sup>302</sup> di bandiere UE: furono le stesse Autorità europee, di concerto con gli Stati membri, ad adottarlo per la finalità suddetta.

In questo caso, la disciplina del 107 TFUE, assume la forma di un aiuto al funzionamento, eccezionalmente autorizzata a determinate e rigide condizioni, al fine di contrastare il massiccio abbandono delle navi registrate nell'Unione Europea, verso le FOC.<sup>303 304</sup>

Senza eccessivamente dilungarci in questa sede sulla normativa in materia di aiuti di Stato,<sup>305</sup> si può affermare che la *tonnage tax* sia

---

<sup>301</sup> *Ibidem*

<sup>302</sup> Fenomeno operativo nel quale si assiste ad un aumento sostanziale delle unità navali iscritte nei registri marittimi europei

<sup>303</sup> P. NICOLAIDES, *Fiscal Aid for Maritime transport*, in *Competition and regulation and shipping related Industries*, a cura di A. M. ANTAPASES, L. I. ATHANASIOU, E ROSAEG(EDS), Martimus Nijhoff Publishers, 2009, pag. 225

<sup>304</sup> Per maggiori dettagli circa il fenomeno *Flag of Convenience*, si vedano Cap. I par. 3 e 4

<sup>305</sup> Per la quale si rimanda a V-A. ANDRIOTI, *The European and Greek Shipping Taxation*, cit., pagg. 17 ss.

ritenuta a tutti gli effetti rientrante nella disciplina *ex art. 107* del TFUE, in quanto l'importo fisso, *forfetariamente* calcolato, deve essere versato indipendentemente dal fatto che l'impresa realizzi profitti elevati, bassi o persino nel caso in cui subisca delle perdite.<sup>306</sup>

In una sua valutazione, la Commissione ha affermato che rientrano nella nozione di aiuto di Stato tutte le speciali forme di tassazione, le quali comportano una riduzione dell'imposta da versare rispetto alla regolare imposta sugli utili societari.<sup>307</sup>

Sempre nell'ambito del TFUE, all'art. 108 par. 1, è stabilito come la Commissione europea sia l'unica autorità competente per l'esame circa la compatibilità delle misure fiscali con le norme di cui all'art. 107.

Da tale disposizione sono sorte le problematiche con il regime *forfetario* greco.

A seguito di un'indagine avviata nel 2011, nel Dicembre del 2015, la Commissione europea iniziò ad inviare alla Grecia una serie di proposte con oggetto diverse misure appropriate a garanzia della conformità del sistema ellenico con quello europeo; infatti, la Commissione riteneva che le attuali disposizioni potessero violare la normativa comunitaria, consentendo agli azionisti delle compagnie di navigazione di beneficiare di un trattamento fiscale favorevole, riservato ai soli fornitori di servizi di trasporto marittimo.<sup>308</sup>

In buona sostanza, si aveva il concreto timore che il regime favorevole si potesse, di conseguenza, estendere agli intermediari del settore marittimo ed anche agli operatori navali che non fornivano servizi di trasporto via mare.

---

<sup>306</sup> Cfr. G. MATSOS, *Systematic misconceptions of State Aid Law in the area of Taxation*, ESTAL, Vol. 13, n. 3, 2014, pagg. 491 ss.; P. NICOLAIDES, *Fiscal Aid for Maritime transport*, cit., pag. 225

<sup>307</sup> *Ibidem*

<sup>308</sup> Commissione Europea, 21 Dicembre 2015 C (2015) 9019 finale, aiuti di Stato, SA. 33828 (2012/E, 2011/CP)

Ma procedendo con ordine ed allargando i confini della nostra riflessione, il sistema tassativo denominato *tonnage tax* viene ad oggi comunitariamente considerato come un regime alternativo a quello ordinario: un esempio lampante di ciò ne è l'Italia, in quanto è risaputo che l'imposta ordinaria per il reddito prodotto dall'attività di impresa è tassato con l'IRES e la *tonnage tax* rappresenta un regime opzionale ad essa, qualora ne sussistano presupposti e condizioni ai fini del prelievo impositivo.

Nell'ordinamento greco, però, se sei un armatore titolare di unità navali registrate, sarai soggetto al regime impositivo *forfetario*, poiché è l'unico applicabile a tale categoria imprenditoriale – o meglio, a tale specifica categoria reddituale - e così è previsto dalla Costituzione.

L'applicazione di un altro regime – come quello applicabile ai redditi prodotti da altre attività d'impresa – in via residuale, non è ammesso.

L'essenza del problema sta nel garantire la mancata fruibilità del regime favorevole a chi - secondo la normativa europea – non ne ha diritto e, per questa ragione, secondo la Commissione, la *ton tax* greca non rispetta le linee guida sullo *shipping* stabilite nella “*Maritime Guidelines*” del 2004.

La problematica, in realtà, non è ascrivibile alle sole tematiche presenti nel precedente capoverso, dato che arriva a toccare anche ambiti più nascosti e complessi dell'intera disciplina.

Seppur vero che le “*Maritime Guidelines*”, hanno perpetrato una politica benevolente nei confronti dei più disparati regimi di tassazione sul tonnello, al fine di salvaguardare e mantenere un'elevata qualità nel settore dello *shipping* ed anche facilitare, di conseguenza, lo sviluppo dei trasporti marittimi comunitari nel mercato globale;<sup>309</sup>

---

<sup>309</sup> Commissione Europea, 21 Dicembre 2015 C(2015) 9019 finale, aiuti di Stato, SA. 33828 (2012/E, 2011/CP)

tuttavia, ciò non ha concesso la possibilità alla Commissione di esimersi dal compiere una dettagliata elencazione dei diversi aspetti della Legge 27 del 1975, non conformi ed incompatibili con i predetti orientamenti comunitari.<sup>310</sup>

In buona sostanza, i rilievi effettuati dalla Commissione sono i seguenti:

- 1) l'ampiezza del campo di applicazione delle navi ammissibili e l'inosservanza delle condizioni di ammissibilità stabilite dalle "Maritime Guidelines" per i rimorchiatori e le draghe;
- 2) la mancanza di meccanismi adeguati a garantire che tutte le società ed i gruppi tassati sul tonnellaggio incrementino, o almeno mantengano la quota di tonnellaggio dell'intera flotta battente bandiera all'interno del SEE;
- 3) l'accettazione incondizionata di tutte le entrate provenienti dalle imbarcazioni soggette al regime *forfetario de quo*;
- 4) un livello di tassazione inferiore a quello accettato per altri Stati membri UE a seguito di alcuni rimborsi ed esenzioni fiscali totali sulla *tonnage tax*;
- 5) l'assenza di previsioni giuridiche chiare sul noleggio a scafo nudo, le quali potrebbero portare i semplici noleggiatori di navi a beneficiare della *tonnage tax*;
- 6) la mancanza di disposizioni chiare e di garanzie per il rispetto dei massimali d'aiuto e di cumulabilità;
- 7) l'inadeguata separazione della contabilità, ai fini di una chiara distinzione tra i profitti provenienti dalle *qualifying activities* e profitti provenienti da altre attività;
- 8) il trattamento fiscale privilegiato per gli operatori commerciali di navi che forniscono servizi di trasporto con navi

---

<sup>310</sup> G.S. MAVRAGANIS, S-I. G. KOUTNATZIS, *Taxation of Ships*, in *Greek Law Digest*, II ed., 2016, pag. 498

completamente attrezzate e con l'equipaggio di altre compagnie senza specifici obblighi in termini di contributo agli obiettivi delle "Maritime Guidelines";

9) l'esenzione dall'imposta sul reddito delle società per le compagnie facenti parte dei "cluster" marittimi;<sup>311</sup>

10) L'esenzione dal prelievo sui dividendi e sulle *plusvalenze*, così come dall'imposta di successione, nei confronti degli azionisti delle compagnie armatoriali e di gestione navale.<sup>312</sup>

## **6. segue: L'evoluzione e lo sviluppo del confronto tra UE e Grecia**

È stato chiesto, per l'appunto, alle autorità elleniche di adottare entro 24 mesi una serie di modifiche alla Legge 27/1975 per renderla conforme alla normativa UE, con relativa entrata in vigore, prevista entro il 1° Gennaio 2019.

In particolar modo, la richiesta verteva sulle tipologie di navi ammissibili nell'ambito dello stesso sistema e sull'esclusione dal regime favorevole delle società di brokeraggio, dei singoli azionisti delle *shipping company*, dei pescherecci, dei rimorchiatori portuali, così come anche degli yacht affittati a turisti senza equipaggio:

---

<sup>311</sup> Quanto alla definizione di "cluster" marittimi, essi sono definiti come reti di imprese tra loro collegate, di fornitori ed affiliati nel settore marittimo, situati nella stessa area geografica. I protagonisti del cluster marittimo operano all'interno dei rispettivi ambiti e sono influenzati da enti ed istituzioni tra loro interconnessi: ciò che distingue i cluster da altri tipi di reti di imprese è la loro reciproca connessione ed interdipendenza.

Per maggiori dettagli in merito alla disciplina dei cluster marittimi si veda il seguente sito:

[http://www.medmaritimeprojects.eu/download/ProjectCorinthos/D.2.1.2.B\\_Mapping%20Successful%20Maritime%20Clusters.pdf](http://www.medmaritimeprojects.eu/download/ProjectCorinthos/D.2.1.2.B_Mapping%20Successful%20Maritime%20Clusters.pdf)

<sup>312</sup> G.S. MAVRAGANIS, S-I. G. KOUTNATZIS, *Taxation of Ships*, cit., pag. 498

quest'ultimo istituto meglio conosciuto in Italia con il nome di noleggio a scafo nudo.<sup>313 314</sup>

Quando – come nel caso greco - si pone un problema di “*qualifying ships*” di tal genere, la soluzione, sarebbe quella di convergere verso l'imposta ordinaria; appunto, se ci riferissimo all'Italia sarebbe l'IRES. Ma non è possibile.

Sulla base di quanto riportato, si profila un problema giuridico di non facile soluzione.

La normativa greca attuale è in vigore dal 1975, prima ancora della sua adesione all'UE e, pertanto, viene considerata come “aiuto esistente” sulla base dell'art. 108 TFUE; infatti, con tale locuzione si sottolinea la mancanza di una necessaria autorizzazione per il regime, ai fini della sua applicabilità, ma anche la sua costante tenuta sotto osservazione da parte della Commissione.<sup>315</sup>

La domanda sorge spontanea: come determinare l'imposta per poi applicarla?

---

<sup>313</sup> Un elemento del genere rappresenta un interessante spunto di analisi sul *modus operandi* della Commissione in relazione ai criteri da seguire per il rilascio dell'autorizzazione al regime agevolativo *forfetario*: è noto che in Italia è permesso il noleggio a scafo nudo, purché siano rispettati dei parametri predeterminati di cui al Cap. II, par. 14

<sup>314</sup> L'attivismo dell'UE, sul fronte della *tonnage tax*, sta coinvolgendo anche altri paesi come l'Italia: il tema è entrato anche nella diatriba che ha visto l'uscita dell'armatore Vincenzo Onorato da Confitarma.

Gli appunti rivolti dall'armatore alla sua ex-associazione di categoria riguardano iniziative che Confitarma ha portato avanti proprio sotto la spinta dell'Unione europea.

Rispondendo ad Onorato, Confitarma ha fatto presente che il mancato adeguamento alle richieste europee potrebbe portare a una perdita di tutti gli attuali benefici previsti dalla *tonnage tax* «per evitare conseguenze gravi a livello europeo che potrebbero arrivare fino alla soppressione del Registro Internazionale e delle altre misure».

<sup>315</sup> G. MATSOS, *Tonnage Tax and Tax Competition*, cit., pag. 285

In seguito a tali attacchi, la risposta dell'Unione degli armatori greci (Ugs) non si è fatta di certo attendere: la richiesta di Bruxelles fu considerata come un attacco all'intero sistema dello *shipping* ellenico. Nel merito, si sottolineò come l'industria greca non fosse corresponsabile della crisi del debito pubblico greco, al contrario, venne considerata la possibilità che l'attacco, da parte della Commissione, potesse minare una delle principali voci dell'attivo statale, in una situazione di per sé già poco favorevole, in quanto lo Stato ellenico si trovava a far fronte ad un elevatissimo tasso di disoccupazione e mancanza di strumenti utili per risollevarsi.

In pratica, si trattava di un attacco all'identità nazionale stessa del Paese così come delineata in Costituzione, non di una semplice richiesta di modifica legislativa interna.

Le parole riportate dall'Ugs furono le seguenti: «Ogni cambiamento radicale del contesto fiscale ed istituzionale in cui opera attualmente il settore marittimo greco avrebbe conseguenze imprevedibili che sarebbero dannose non soltanto per la Grecia, ma per il resto dell'Unione europea. Così verrebbe messo in discussione uno dei settori strategici più importanti, che rimane preminente a livello internazionale nonostante la forte concorrenza».<sup>316</sup>

La risposta greca ha avuto, quindi, ad oggetto l'individuazione di un eventuale collasso economico statale che, oltre a far sprofondare il Paese in una crisi irreversibile, avrebbe ripercussioni pure nei confronti del resto dell'UE.<sup>317</sup>

È bene ricordare che l'UE firmò un *memorandum* d'intesa con la Grecia nel 2015, in linea con il quale era prevista la facoltà di continuare a

---

<sup>316</sup> Così riportato nel seguente articolo on-line: <https://amaregaeta.wordpress.com/2016/01/22/armatori-greci-contro-lue-scontro-sulla-tonnage-tax/>

<sup>317</sup> A corroborare la severa risposta armatoriale fa da sfondo l'attualissima crisi economica greca

beneficiare di una tassazione commisurata al tonnellaggio invece di quella la cui base fosse il profitto e di ricevere contributi per le crisi speciali da parte delle compagnie marittime e dei loro azionisti fino alla fine del 2018; tutto ciò, a condizione che gli armatori mantenessero sempre sotto bandiere UE oppure del SEE le proprie flotte navali.<sup>318</sup>

L'intensità e difficoltà del dialogo avvenuto tra governo ellenico ed Ugs è confermata dall'oggetto della discussione, e cioè l'allineamento ai dettami europei, mantenendo però la propria identità nazionale e – in senso economico - preservando i profitti generati dal settore, evitando la migrazione armatoriale di massa verso altri *open registries*.

La difficoltà nel dialogo era dovuta principalmente al fatto che per alcuni aspetti la decisione della Commissione si trovava in contrasto con le “*Maritime Guidelines*”: ad esempio, essa prevedeva un trattamento fiscale differenziato a seconda del tipo di attività economica posta in essere, però, contestualmente, escludeva l'applicabilità della *tonnage tax* nei confronti degli operatori marittimi e delle compagnie facenti parte di un *cluster*.

Recentemente è stata ritenuta conforme ai dettami europei, la disciplina sulla *tonnage tax* maltese;<sup>319</sup> tuttavia, è curioso come non siano stati sollevati rilievi da parte della Commissione in relazione alla disciplina sui dividendi, sollevati invece per quella greca.<sup>320</sup> Ciò a conferma dei predetti profili di illogicità riscontrati nella Decisione UE avverso Stato ellenico.

---

<sup>318</sup> Il programma insito nel *Memorandum* ha subito ben quattro riesami, di cui l'ultimo nel Giugno 2018. Per un completo *excursus* evolutivo circa le varie modifiche e riesami del programma si veda: <https://www.consilium.europa.eu/it/policies/financial-assistance-eurozone-members/greece-programme/>

<sup>319</sup> Il regime è stato approvato dalla Commissione in data 19 Dicembre 2017; per maggiori dettagli in merito a ciò, si veda il seguente sito <https://www2.deloitte.com/mt/en/pages/tax/articles/mt-tax-alert-18-02-EC-approves-Malta-Tonnage-Tax-Regime.html>

<sup>320</sup> G.S. MAVRAGANIS, S-I. G. KOUTNATZIS, *Taxation of Ships*, cit., pag. 499

Comunque sia, si è avuto un punto di svolta nel 2019, anno in cui gli armatori greci hanno trovato l'intesa con il governo sul cambio di regime di tassazione a cui essere sottoposti; infatti la Grecia ha deciso di sostituire l'imposta sul doppio tonnellaggio con una nuova imposta sui dividendi.

Così si è espresso il presidente dell'Ugs, Theodore Veniamis, annunciando come tale risultato fosse stato conseguito mediante l'introduzione di un prelievo del 10 per cento sui profitti, con relativa caduta del precedente sistema che prevedeva una doppia *tonnage tax*.<sup>321</sup>

Il sistema tassativo, così modificato, sarà più in linea con la normativa UE sul tema.

Il governo ellenico sta tutt'ora rivedendo le modalità applicative del regime, in modo tale da allinearlo in maniera più conforme al sistema europeo.

Seguiranno di certo ulteriori dialoghi comunitari, al fine di stabilire se la nuova normativa è del tutto conforme alla disciplina in tema di aiuti di Stato o meno.

---

<sup>321</sup> Si veda, oltre ai seguenti paragrafi sul regime impositivo dei dividendi, <https://www.tradewindsnews.com/casualties/1696547/greece-swaps-double-tonnage-tax-for-new-charge-on-dividends>

## CAPITOLO III

### Parte II

Sommario: 1. Lineamenti teorici sul sistema fiscale d'impresa greco – 2. Storia ed evoluzione del regime *forfetario* ellenico – 3. Profili applicativi in generale – 4. Presupposto e soggetti passivi d'imposta – 5. *segue*: Elementi rilevanti per il calcolo *forfetario* dell'imposta. Il *qualifying activities* – 6. Il "*qualifying ships*" – 7. Le modalità applicative del regime impositivo – 8. *segue*: Le imbarcazioni di "Categoria A" – 9. *segue*: Le imbarcazioni di "Categoria B" – 10. Casi di esenzione d'imposta – 11. Un caso *sui generis* di riduzione d'imposta per inattività della nave – 12. La *tonnage tax stricto sensu* e la sua applicabilità alle partecipazioni societarie. La tassazione sui dividendi percepiti e l'"*establishments of Law 89*" – 13. Le modalità per un corretto versamento d'imposta – 14. Considerazioni finali

#### **1. Lineamenti teorici sul sistema fiscale d'impresa greco**

Per comprendere al meglio la *ratio* del sistema che si andrà ad analizzare, è doveroso partire da un presupposto: la tassazione - generalmente intesa - è una delle principali componenti in grado di distorcere il mercato concorrenziale.

Il sistema impositivo di un Paese non può essere confinato in un campo puramente e strettamente privatistico ma, oltrepassando tali confini, rientra pienamente nell'ottica delle scelte di una politica di Stato, compiute da un governo, quale elemento caratterizzante l'indirizzo politico da perseguire.

Il diritto tributario, però, viene ricondotto quale *species*, al *genus* più ampio del diritto amministrativo; tuttavia, sarebbe alquanto riduttivo considerarlo semplicemente tale, non includendo tutte le connotazioni di stampo prettamente privatistico al suo interno. Ciò per ribadire la natura camaleontica di questo branca del diritto e dei suoi risvolti sia privatistici che pubblicistici.<sup>322</sup>

Ebbene, i Paesi c.d. più industrializzati sono soliti imporre alle proprie imprese, quale tributo sulle attività economiche, un prelievo la cui base imponibile è data dal calcolo degli utili generati nell'esercizio d'impresе commerciali: tale settore del diritto tributario viene definito con il nome di "*income tax*", e cioè imposta sul reddito, generalmente intesa; tuttavia, nel momento in cui va a colpire, quali soggetti passivi d'imposta, le società o persone giuridiche esercitanti attività commerciali, allora il nome dell'imposta diverrà "*corporate tax*", meglio conosciuta nei confini italici con il nome di IRES.

L'IRES viene considerata come la forma più equa di tassazione a livello mondiale, in quanto basata – più di qualsiasi altro prelievo impositivo – sull'effettiva capacità contributiva del soggetto passivo d'imposta.<sup>323</sup>

Il predetto principio di capacità contributiva è considerato come parte integrante del principio di uguaglianza, disciplinato nell'art. 4, comma I e V, all'interno della Costituzione greca.<sup>324</sup>

In buona sostanza, il principio globalmente riconosciuto e comunemente accettato, in quanto ritenuto il miglior strumento di prevenzione della distorsione del mercato concorrenziale, consiste

---

<sup>322</sup> G. MELIS, *Lezioni di diritto tributario*, Giappichelli, VI ed., 2018, pagg. 3 ss.

<sup>323</sup> Per ulteriori considerazioni sul tema, cfr. G. MATSOS, *Tonnage Tax and Tax Competition*, cit., pagg. 265 ss.; N. BARBAS, *Forologia Eisodimatos [Income Tax]*, II ed., Salonicco, 2006, pag. 11; W. JACOB, *Einkommensteuer*, III ed., Monaco, 2003, pag. 2, nella quale opera egli riporta che l'imposta sul reddito è storicamente la più nuova e sofisticata forma impositiva esistente.

<sup>324</sup> Si veda, per maggiori dettagli sulla disciplina greca *de qua*, K. FINOKALITIS, *Forologio Dikaio [Tax Law]*, III ed. Salonicco, 2005, pag. 137

nell'affermare il seguente concetto: «una volta che il contribuente genera profitti paga, se non li fa non paga.»<sup>325</sup>

La situazione cambia radicalmente non appena si viene introdotti nel settore marittimo dei trasporti greco.

L'imposta sul reddito delle società, derivante dalle *shipping activities*, sta vivendo ormai da lungo tempo un periodo di vera e propria crisi esistenziale, a dispetto di un altro regime impositivo: la *tonnage tax*.

Sempre più Paesi, non solo all'interno dell'Unione Europea, stanno abolendo quello che veniva considerato come il sistema “più equo e rispettoso” al mondo.

L'innovativo regime *forfetario* viene considerato come un tributo “favorevole” per gli affari, grazie al quale è data la concreta possibilità, ai soggetti colpiti, di poter incrementare la propria competitività a livello internazionale, oltrepassando le barriere locali.

Rimane da sottolineare come in realtà, secondo autorevole dottrina, l'introduzione del regime *forfetario de quo*, non fosse dovuta ad una lungimirante visione politica di aumento della competitività nel settore, ma, invece, quale mezzo di facilitazione della riscossione dei tributi: il che non risulterebbe per nulla singolare, in quanto – come precedentemente detto – non si deve limitare il concetto di tributo al solo campo economico, ma va inteso, in un'accezione più ampia, quale strumento di indirizzo politico governativo.<sup>326</sup>

La *tonnage tax* gode di un'ottima reputazione tra i contribuenti colpiti dal prelievo, nonostante essi siano obbligati a pagare l'imposta persino in mancanza di profitti.

Quali sono i motivi di un tale successo?

---

<sup>325</sup> G. MATSOS, *Tonnage Tax and Tax Competition*, cit., pag. 266

<sup>326</sup> Sul punto, G. MORATIS, *I forologia tis naftilias kai synafon drastiriotiton [The taxation of maritime and other and related activity]*, pagg. 1183 ss.

Essenzialmente sono cinque i vantaggi derivanti dalla sua applicazione, eccoli di seguito spiegati:

- 1) *La semplicità.* La *ton tax* non richiede alcuna conoscenza particolare: si può dire che non necessita di un *know-how* di base ai fini della sua applicazione. Non è necessaria alcuna documentazione e, di conseguenza, rappresenta un chiaro risparmio per le casse dell'impresa marittima tassata.
- 2) *La certezza del diritto (fiscale).* Per il contribuente è estremamente difficile commettere un'evasione fiscale, in quanto la principale variabile del tributo è il tonnellaggio della nave, alquanto difficile da nascondere. Stesso discorso vale per eventuali altre variabili, quale ad esempio l'età del naviglio; anch'essa difficile da nascondere dato l'obbligo di registrazione.
- 3) *L'efficienza economica.* Ormai essa è parte integrante dei costi inerenti l'attività di trasporto marittimo: motivo per cui gli armatori non devono curarsi di altre richieste impositive, come invece avviene per gli interpreti dei differenti settori imprenditoriali.
- 4) *La trasparenza.* La comunità internazionale del trasporto marittimo può comparare i diversi livelli di tassazione di ogni Paese, grazie alla chiarezza del regime *de qua*. Ciò permette, dunque, di valutare con estrema facilità quale bandiera selezionare per fruire di una tassazione più agevolata. Contrariamente a quanto avviene per la classica imposta sul reddito delle società, nella quale l'aliquota fiscale è solo uno dei tanti fattori che determinano il livello impositivo, insieme al calcolo della base imponibile, alla documentazione da allegare e così via.

5) *La riduzione della pressione fiscale.* Data la *ratio* istitutiva del tributo, è d'obbligo che le aliquote dell'imposta sul tonnellaggio siano più vantaggiose di quelle sulle imposte sul reddito in generale; altrimenti, non avrebbe alcun senso cercare di evitare la migrazione verso le FOC, senza dare alcuna agevolazione.<sup>327</sup>

La serie di vantaggi appena menzionata ha portato la Grecia ad adottare tale regime non come alternativa alla tassazione generale sul reddito delle società, conferendo al regime in questione un connotato opzionale ma, invece, come unica soluzione impositiva possibile per i soggetti colpiti.

Non esistono quindi alternative per i navigli iscritti presso i registri ellenici, se non esser sottoposti al prelievo impositivo *forfetario*.

## 2. Storia ed evoluzione del regime *forfetario* ellenico

Era il 1939 quando per la prima volta entrò in vigore, a livello globale, un sistema di tassazione basato sul tonnellaggio.

Il nome originale era *tonnage – based corporate tax system*, introdotto con la Legge n. 2075 del 1939, in Grecia.

È curioso che il primordiale modello di *tonnage tax* fosse basato sul calcolo *forfetario* della base imponibile e non dell'imposta come, invece, avviene attualmente per la *tonnage tax “stricto sensu”*. Il continuo parallelismo tra modello olandese e modello greco è solo di convenienza, in quanto storicamente sbagliato: lo Stato ellenico, *in primis*, introdusse quello che ora, erroneamente e solo per comodità, viene definito modello olandese, salvo poi modificarlo radicalmente.

---

<sup>327</sup> G. MATSOS, *Tonnage Tax and Tax Competition*, cit., pagg. 266 ss.

Sia la *tonnage based corporation tax*, sia la *tonnage tax “stricto sensu”* sono, quindi, di origine greca.

Un siffatto regime tassativo non venne adottato dal governo per incentivare il commercio marittimo o garantire lo sviluppo della bandiera navale greca al di fuori dei confini nazionali,<sup>328</sup> ma si trovò in esso un innovativo *escamotage* sistemico per combattere la dilagante evasione fiscale nel settore dello *shipping*.<sup>329</sup>

In seguito alla II Guerra Mondiale, il regime tassativo delle navi subì molteplici e radicali cambiamenti; infatti, con la Legge n. 1880 del 1951 fu introdotto un sistema misto: nel senso che per alcune categorie di navi vigeva il modello della *tonnage “stricto sensu”*, per altre invece vigeva il modello della *tonnage based corporation tax*. In questo caso il corrispettivo da versare era calcolato sulla base di indicatori internazionali pubblicati nella *Lloyd’s List* di Londra.<sup>330</sup>

Nel 1968 venne definitivamente introdotta *in toto* dal governo militare la *tonnage tax “stricto sensu”*, conosciuta globalmente con il nome di “*Greek model Tonnage Tax*”.<sup>331</sup>

Alcuni anni dopo, precisamente nel 1974 anno in cui venne restituito al popolo un governo democratico, iniziarono una serie di negoziazioni tra il nuovo governo ed i rappresentanti armatoriali greci, con il fine di dare un definitivo regime tassativo al settore marittimo ellenico.

Le negoziazioni terminarono con la Legge n. 27 del 1975 la quale è stata posta sotto l’egida costituzionale.<sup>332</sup>

---

<sup>328</sup> Come già accennato, a svilupparsi ci pensavano autonomamente gli armatori, senza la necessità di particolari incentivi

<sup>329</sup> G. MATSOS, *Tonnage Tax and Tax Competition*, cit., pag. 271

<sup>330</sup> *Ibidem*

<sup>331</sup> Relativamente alla data di “nascita” del modello greco, c’è un’altra teoria che la fa risalire al 1957, si veda al riguardo V-A. ANDRIOTI, *The European and Greek Shipping Taxation*, cit., pag. 15

<sup>332</sup> G. MATSOS, *Tonnage Tax and Tax Competition*, cit., pag. 272

Non può, dunque, essere abolita o emendata, tranne in caso di una modifica dell'aliquota d'imposta; inoltre, in Grecia essa non rappresenta un regime opzionale, non c'è facoltatività nella sua applicazione, in quanto – come precedentemente accennato - è l'unico regime impositivo applicabile ai titolari registrati di navi battenti bandiera greca.<sup>333</sup>

### 3. Profili applicativi in generale

La *tonnage tax* “*stricto sensu*”, disciplinata dalla Legge n. 27 del 1975, prevede un raggio di applicazione molto più ampio di quello che si evincerebbe, qualora si considerasse quale parametro applicativo della norma il concetto di “nave”, – in greco *plaios* - stabilito nel codice di diritto privato marittimo greco; infatti - se così fosse - rientrerebbero all'interno dell'universo impositivo *de quo* solo le navi con un tonnellaggio registrato superiore ai dieci *koros*<sup>334</sup> e la capacità di muoversi senza il bisogno di assistenza.<sup>335</sup>

In considerazione dei rilievi effettuati dalla Commissione europea, la Grecia, dunque, impone un prelievo *forfetario* non solo alle navi rientranti nella più ristretta interpretazione di nave del codice, ma anche a rimorchiatori portuali e singoli azionisti delle c.d. *shipping companies*, estendendo la portata del tributo ben oltre il reddito prodotto nell'espletamento di attività di trasporto marittimo.

---

<sup>333</sup> P. MARLOW, K. MITROUSSI, *EU Shipping Taxation: The Comparative Position*, cit., pag. 196

<sup>334</sup> In greco è “KOROS” corrispondente a 1.1326 m<sup>3</sup> = tonnellata marittima o di registro

<sup>335</sup> Così stabilisce l'art. 1, comma 1 e 3, della Legge greca n. 27 del 1975 tramite un rinvio alla disciplina restrittiva dell'art. 1 del codice greco del diritto privato marittimo

Ecco perché è corretta la definizione di “doppia” *tonnage tax*: ad essere colpito dall’imposta non è solo il reddito prodotto, ma anche i dividendi distribuiti dalle *shipping companies*, in seguito alla prima “ondata” impositiva.<sup>336</sup>

Il suo raggio applicativo è *omnicomprensivo* di tutto il settore dello *shipping* ellenico, non si limita solo alla produzione della ricchezza tramite le attività rientranti nel *qualifying activities*, bensì arriva a toccare anche la distribuzione di essa.

È bene ricordare che la *tonnage tax* in commento, si differenzia dal modello italiano, a sua volta ispirato a quello olandese, in primo luogo perché non è un tributo basato su un imponibile *forfetariamente* calcolato – altrimenti si avrebbe una *tonnage based corporation tax* – ed in secondo luogo perché l’una esclude l’altra: non c’è quindi alternatività tra l’imposta *forfetaria* e l’imposta sul reddito delle società, denominata IRES.<sup>337</sup>

#### **4. Presupposto e soggetti passivi d’imposta**

Ai sensi della predetta Legge del 1975, soggetti passivi d’imposta sono tutti i proprietari di navi battenti bandiera greca, iscritti nei registri marittimi nazionali sin dal primo giorno di ogni anno, indipendentemente se residenti o non residenti, armatori o azionisti, oppure ancora persone fisiche o persone giuridiche.

---

<sup>336</sup> A proposito della “doppia” *tonnage tax*, da non confondere con alcun esempio di doppia imposizione perché diversi i presupposti, si veda sempre il citato articolo online <https://www.tradewindsnews.com/casualties/1696547/greece-swaps-double-tonnage-tax-for-new-charge-on-dividends>

<sup>337</sup> Sul punto è esplicita la L. n. 27 del 1975

Presupposto essenziale e fondamentale, ai fini della fruizione del regime *forfetario* e dell'esenzione dall'imposta sul reddito, è - e rimane - l'iscrizione dei navigli presso il registro navale greco.<sup>338</sup>

La *tonnage tax* comporta, quindi, l'esenzione da qualsiasi onere fiscale, derivante dall'imposta sul reddito, a carico degli armatori, degli azionisti interni alla *shipping company* ed anche nei confronti dei soci di società nazionali o estere, su tutti gli utili generati da operazioni poste in essere tramite l'utilizzo di navi.<sup>339</sup>

L'utilizzo di una terminologia così generica ma non è casuale ma voluta.

Esemplificando, si può ritenere che i soggetti passivi d'imposta siano:

- 1) i proprietari delle navi, iscritte nei registri domestici;
- 2) chiunque, su incarico del titolare o di qualsiasi autorità o a qualsiasi altro titolo idoneo, gestisca l'imbarcazione e riscuota il corrispettivo del costo di viaggio;
- 3) chiunque, pur non avendo ancora posto in essere alcuna operazione, abbia tuttavia accettato per iscritto l'incarico.<sup>340</sup>

È chiaro quanto l'ambito applicativo del regime *de quo* sia esteso, molto più rispetto a quello italiano precedentemente analizzato.

Nel precedente capitolo, infatti, si è osservato come non tutte le attività poste in essere dall'armatore siano assoggettabili al regime *forfetario* e che, sul punto, sovvenga in aiuto una categoria specifica di attività, denominata *qualifying activities*, rientrante nel predetto ambito.<sup>341</sup>

Nel regime ellenico la situazione è differente.

---

<sup>338</sup> G.S. MAVRAGANIS, S-I. G. KOUTNATZIS, *Taxation of Ships*, cit., pag. 492

<sup>339</sup> G. MATSOS, *Tonnage Tax and Tax Competition*, cit., pag. 272

<sup>340</sup> FONDAZIONE LUCA PACIOLI (a cura di) Circolare n. 18, *Determinazione della base imponibile per alcune imprese marittime (disciplina "Tonnage tax")*, in *Riforma dell'imposizione sul reddito delle società (Decreto IRES)*, del 27 Luglio 2004, pag. 4

<sup>341</sup> *Infra*, § 13, cap. II

## 5. segue: Elementi rilevanti per il calcolo *forfetario* dell'imposta. Il *qualifying activities*

Nell'ambito applicativo oggettivo rientrano tutte le attività poste in essere tramite l'utilizzo di qualsiasi nave; infatti non rileva affatto il tipo di attività: presupposto essenziale è che ci sia di mezzo l'utilizzo di un natante tramite il quale si genera poi un utile.

Per *qualifying activities* si fa, quindi, riferimento alla nave, generalmente intesa.

La Legge n. 2238 del 1994,<sup>342</sup> all'art. 6, così come anche all'art. 103, esplicitamente garantisce che tutti i redditi derivanti dall'utilizzo di navi sono esentati da ogni forma di imposta sul reddito, che sia essa rivolta ad una persona fisica o persona giuridica.

Basti pensare al fatto che la *tonnage tax* "stricto sensu" copre tutte le plusvalenze derivanti dalla vendita delle navi realizzate a nome dell'armatore, della società di trasporto marittimo o degli azionisti; ma non solo, in quanto nel regime rientrano anche i pagamenti per le indennità assicurative o pagamenti dovuti, la cui *ratio* sia correlata all'utilizzo di navi.<sup>343 344</sup>

Si è già avuto modo di constatare come la disciplina italiana sulle *plusvalenze* derivanti da cessioni di navi sia stata oggetto di rilevanti modifiche proprio di recente.

La possibilità, di includere nel reddito imponibile calcolato in via *forfetaria* le *plusvalenze* e le *minusvalenze*, generatesi dalla cessione di

---

<sup>342</sup> Meglio nota in Grecia con il nome di Codice delle imposte sui Redditi

<sup>343</sup> Cfr. G.S. MAVRAGANIS, S-I. G. KOUTNATZIS, *Taxation of Ships*, cit., pag. 492; G. MATSOS, *Tonnage Tax and Tax Competition*, cit., pag. 272

<sup>344</sup> Sul punto, N. BARBAS, *Forologia Eisodimatos [Income Tax]*, II ed., Salonicco, 2006, pagg. 204 e 339; per un riscontro normativo si veda, invece, l'art. 2 della Legge n. 27 del 1975

navi agevolate, è di gran lunga meno ampia rispetto a quella greca in esame.

Il Legislatore si è preoccupato con più accuratezza di distinguere tra natanti in possesso dell'armatore prima e dopo l'entrata nel regime, oltre che di introdurre il concetto di *plusvalenza* "latente", quale elemento di peculiarità della disciplina.

Tutto ciò non concerne la normativa greca, la quale include nel calcolo dell'imposta ogni genere di *plusvalenza* generata dalla cessione di navi che, per le ragioni poc'anzi analizzate, sono sempre oggetto di esenzione dall'imposta sui redditi.<sup>345</sup>

A conclusione del quadro appena descritto, si aggiunga pure l'ipotesi in cui una società armatoriale, non importa se domestica o estera, qualora eserciti altre attività di natura commerciale - oltre all'utilizzo delle navi possedute - potrà fruire del regime *forfetario* anche per gli utili - calcolati con il meccanismo del *pro rata* - corrispondenti in proporzione al reddito lordo che il proprietario percepisce dalle navi soggette al regime d'imposta sul tonnellaggio.<sup>346 347</sup>

## 6. Il "qualifyng ships"

Le imbarcazioni per godere del regime *forfetario de quo* devono battere bandiera greca.

Ciò è possibile tramite l'iscrizione presso i registri marittimi dei porti greci o delle Capitanerie di Porto Consolari, che detengano un registro marittimo, oppure ancora dalla documentazione provvisoria di nazionalità greca valida sino al verificarsi del fatto che impone loro la cancellazione dal predetto registro.

---

<sup>345</sup> *Infra*, § 2, cap. II

<sup>346</sup> G.S. MAVRAGANIS, S-I. G. KOUTNATZIS, *Taxation of Ships*, cit., pag. 492

<sup>347</sup> Così è stabilito sempre all'art. 2 della Legge n. 27 del 1975

Ai fini del calcolo dell'imposta, la normativa ellenica prevede essenzialmente due distinte macro - categorie, entrambe caratterizzate da un'ampia portata applicativa, se rapportata ai modelli impositivi europei più recenti.

Nella prima categoria, definita "Categoria A", rientrano tutte quelle navi le quali compiono attività di trasporto marittimo di respiro internazionale e, inoltre, sono proprio quest'ultime a godere della tutela costituzionale.<sup>348 349</sup>

Nel dettaglio, dunque, l'art. 3 della Legge 27/1975 prevede l'appartenenza alla suddetta categoria delle seguenti imbarcazioni:

- a) Le navi da carico a motore, le navi cisterna e le navi frigorifero con una stazza lorda pari o superiore a 3.000 tonnellate di registro<sup>350</sup>;
- b) Le navi da carico in ferro, le navi da carico per materiali secchi o liquidi e navi frigorifero con una stazza lorda superiore alle 500 tonnellate di registro ma non superiore a 3.000, i cui itinerari si estendono verso porti esteri o che compiono tratte tra porti esteri;
- c) Le navi passeggeri i cui itinerari si estendono verso porti estero o che eseguono tratte di collegamento tra porti esteri;
- d) Le navi passeggeri con stazza lorda superiore a 500 tonnellate di registro che abbiano eseguito, nell'anno

---

<sup>348</sup> V-A. ANDRIOTI, *The European and Greek Shipping Taxation*, Salonicco, 2017, pag. 15

<sup>349</sup> Da un punto di vista strettamente terminologico, le macro-categorie in commento vengono definite da P. MARLOW, K. MITROUSSI, *EU Shipping Taxation: The Comparative Position of Greek Shipping*, in *Maritime Economics & Logistics*, 2008, pag. 196 nel seguente modo: "First Class" e "Second Class", non Categoria A e Categoria B; tuttavia, dal punto di vista sostanziale non c'è alcuna differenza tra le diverse terminologie, potendosi quindi definire correttamente i due insieme in entrambi i modi

<sup>350</sup> Da ricordare che per tonnellata di registro si fa riferimento al "KOROS", *Infra*, § 3

immediatamente precedente, per un periodo minimo di sei mesi ed in via esclusiva, regolari tratte per viaggi turistici tra porti greci o tra porti greci e porti internazionali o solo porti internazionali, per la ricreazione dei loro passeggeri a seguito di annuncio pubblico: navi per viaggi di piacere o da crociera;<sup>351</sup>

- e) Le piattaforme petrolifere e di perforazione con dislocamento superiore a 5000 tonnellate di registro, nonché le raffinerie ed i serbatoi di petrolio galleggianti con stazza lorda superiore a 15.000 tonnellate di registro le quali, per loro propria costruzione o, a seguito di riconversione, siano utilizzate per l'esplorazione, la perforazione dei fondali marini, per il pompaggio, la raffinazione o lo stoccaggio di petrolio e/o gas naturali.<sup>352</sup>

Nella seconda categoria invece, denominata per l'appunto "Categoria B" rientrano tutte le altre imbarcazioni a motore, a vela e persino i battelli di ogni genere.

Dal punto di vista letterale, la Categoria B potrebbe apparire più scarna rispetto alla A; in realtà, la portata applicativa della B è davvero molto ampia e la presenza anche dei battelli, rende l'idea di come ci si trovi dinanzi ad un ambito applicativo oggettivo di sconfinata portata. Ciò a

---

<sup>351</sup> Ai fini del calcolo del periodo di sei mesi di tempo, si considera anche il periodo durante il quale le predette navi sono eventualmente rimaste ferme per causa di forza maggiore, debitamente certificata presso l'Ispettorato delle navi commerciali. Tale periodo di inattività dalla navigazione è computato nella misura massima di tre mesi

<sup>352</sup> Cfr. sul punto G.S. MAVRAGANIS, S-I. G. KOUTNATZIS, *Taxation of Ships*, cit., pag. 492; FONDAZIONE LUCA PACIOLI, *Determinazione della base imponibile per alcune imprese marittime*, cit., pag. 5

conferma di come la *tonnage tax* ellenica sia *omnicomprensiva* nel settore marittimo delle spedizioni.

## 7. Le modalità applicative del regime impositivo

Trattandosi di un regime *forfetario*, sono irrilevanti gli utili, le perdite, le svalutazioni ed ogni altro componente - positivo o negativo che sia - di reddito che concorrerebbe alla formazione della base imponibile per l'imposta ordinaria sul reddito delle società.

La *tonnage tax stricto sensu* ha la sua caratteristica essenziale, quindi, nella commisurazione in cifra fissa per ogni tonnellata di stazza netta con l'individuazione di diverse fasce di tonnellaggio.

Le fasce predette sono stabilite sulla base di un meccanismo regressivo, così da far diminuire l'importo unitario – *forfetariamente* calcolato - per tonnellata, all'aumentare del tonnellaggio della nave.

Si tratta, quindi, di uno strumento a proporzionalità inversa.<sup>353</sup>

La *ratio* di tale scelta sta nel fatto che le navi di dimensioni più modeste possiedono una maggiore capacità di produrre profitti; in quanto, è logico attendersi da esse un maggior numero di impieghi possibili sia nel breve che nel medio – lungo termine, oltre che minori costi tra gestione e manutenzione.

Sempre sotto l'ottica di un sistema di pesi e contrappesi, al fine di evitare una tassazione troppo bassa per gli armatori con imponenti flotte marittime, è previsto che il calcolo dell'imposta non possa avvenire globalmente, bensì per singola nave, non considerando dunque il tonnellaggio complessivo dell'intera flotta.

---

<sup>353</sup> FONDAZIONE LUCA PACIOLI, *Determinazione della base imponibile per alcune imprese marittime*, cit., pag. 6

Ai fini del calcolo dell'imposta applicabile, sono due le variabili da tenere in considerazione: la prima sta nella classificazione dell'imbarcazione all'interno della "Categoria A o B"; l'altra variabile sta nella qualificazione di tale imbarcazione come nave già battente bandiera greca nel momento dell'introduzione della *ton tax*, oppure come registrata successivamente all'introduzione del regime *de quo*.<sup>354</sup>

### 8. segue: Le imbarcazioni di "Categoria A"

A partire dal 22 Aprile 1975,<sup>355</sup> tutte le navi registrate sotto la bandiera greca e rientranti nella "Categoria A", subiranno un trattamento fiscale in funzione della loro età e della stazza lorda.

Originariamente, i coefficienti fiscali per anzianità dell'imbarcazione, fissate ai sensi dell'art. 6 della Legge 27 del 1975, erano – e sono tutt'ora<sup>356</sup> - i seguenti<sup>357</sup>:

Tabella 1

| <i>Età dell'imbarcazione in anni</i> | <i>Coefficiente in dollari USA (US \$) per tonnellata di registro</i> |
|--------------------------------------|---|
| <i>0-4</i>                           | <i>0,53</i>   |
| <i>5-9</i>                           | <i>0,95</i>   |
| <i>10-19</i>                         | <i>0,93</i>   |
| <i>20-29</i>                         | <i>0,88</i>   |
| <i>30 e oltre</i>                    | <i>0,68</i>   |

<sup>354</sup> Cfr. sul punto le analoghe vedute di FONDAZIONE LUCA PACIOLI, *Determinazione della base imponibile per alcune imprese marittime*, cit., pag. 7; G. MATSOS, *Tonnage Tax and Tax Competition*, cit., pagg. 273 ss.

<sup>355</sup> Data di entrata in vigore della *tonnage tax* in Grecia

<sup>356</sup> L'art. 6 della Legge 27/1975 è tutt'ora in vigore ma, come si vedrà in seguito, è possibile aggirarlo con un *escamotage*; tuttavia, va ribadito che non è stato in alcun modo abolito

<sup>357</sup> Per un riscontro sui relativi dati si veda, G. MATSOS, *Tonnage Tax and Tax Competition*, cit., pag. 275; G.S. MAVRAGANIS, S-I. G. KOUTNATZIS, *Taxation of Ships*, cit., pag. 493

Da notare che per anno 0 si fa riferimento all'anno successivo rispetto a quello in cui l'imbarcazione è stata utilizzata per la prima volta

A ciò andava aggiunto un dettaglio non di poco conto: i coefficienti stabiliti dalla legge andavano aumentati del 4 per cento annualmente, a partire dal 1° Gennaio 1976 fino al 2002 compreso.

Il risultato, in sostanza, era arrivato ad essere il seguente:

Tabella 2

| <i>Età dell'imbarcazione in anni</i> | <i>Coefficiente in dollari USA (US \$)</i> |
|--------------------------------------|--|
| <i>0-4</i>                           | <i>1,1024</i>                              |
| <i>5-9</i>                           | <i>1,9760</i>                              |
| <i>10-19</i>                         | <i>1,9344</i>                              |
| <i>20-29</i>                         | <i>1,8304</i>                              |
| <i>30 e oltre</i>                    | <i>1,4144</i>                              |

Un tale aumento aveva portato la Grecia ad una pesante perdita di competitività sul mercato dello *shipping*, in particolare nei confronti delle altre bandiere di convenienza ormai in piena ascesa.<sup>358</sup>

La *ratio* di un tale incremento annuale – oltre che scellerata – risulterebbe ancora adesso ignota; tuttavia, è chiaro che il momento di massima imposizione fiscale, subito dagli armatori battenti bandiera greca durante fine anni '90, e, a sua volta, quello di massimo sviluppo delle bandiere di convenienza, sono coincisi perfettamente.

La Grecia – a suo tempo ovviamente – fu parte integrante, seppur indirettamente ed involontariamente, per lo sviluppo delle c.d. FOC e dei registri aperti nel mondo.

A partire dal 2002, il governo greco si rese conto della situazione di pura insostenibilità che si stava sempre più andando a delineare; d'altronde, era chiaro che la conseguenza pratica di un'imposizione così poco competitiva, fosse la crescita del *flagging out*, persino in Grecia. Dunque, ci si trovò nella situazione di dover diminuire sensibilmente le

---

<sup>358</sup> G. MATSOS, *Tonnage Tax and Tax Competition*, cit., pag. 275

aliquote, così come delineate dal 1976 al 2002 con correlato incremento annuale del 4 per cento.

Notevole è la modalità tramite cui è avvenuta la riduzione.

Dunque, la *tonnage tax* gode di una tutela costituzionale che la rende quasi “intoccabile”, da sottolineare, per l’appunto, il quasi. Tale protezione però non vale per ogni categoria di imbarcazione, ma è limitata alle sole navi rientranti nella “Categoria A” ed è di tipo formale, non sostanziale, come si vedrà di seguito.

Ora, sulla base di ciò, la disposizione, di cui all’art. 6 della Legge 27 del 1975,<sup>359</sup> gode di tutela costituzionale e non può essere modificata dalla legge ordinaria.

Al fine di risolvere il problema si attuò uno stratagemma giuridico; infatti, in virtù di una *decisione ministeriale congiunta*, rispettivamente rilasciata dai ministri greci delle finanze e della marina mercantile ai sensi dell’art. 13 del Decreto Legge n. 2687 del 1953 – relativo agli incentivi per gli investimenti di capitale estero - fu prevista una riduzione delle aliquote fiscali in precedenza applicate e, conseguentemente, esteso a tutte le navi di Categoria A l’ambito applicativo di cui al presente Decreto Legge.

Procedendo con ordine, bisogna partire, *in primis*, dal presupposto che la predetta decisione ministeriale congiunta ha forza di legge costituzionale, esattamente allo stesso modo delle disposizioni di cui alla Legge 27/1975; contemporaneamente, l’applicazione della clausola di cui all’art. 10 del medesimo Decreto Legge, denominata la “nave preferita”, ha consentito la possibilità di estendere il beneficio della riduzione fiscale non, quindi, ad una sola nave, ma a tutte quelle

---

<sup>359</sup> In buona sostanza, si intende la norma legittimante l’incremento su base annuale del 4 per cento delle aliquote sulle aliquote di cui alla Categoria A

rientranti nel regime di tutela di cui al predetto decreto, senza intaccare la Legge del 1975.<sup>360</sup>

Si potrebbe, quindi, azzardare un parallelismo *omerico*, paragonando tale stratagemma al *Cavallo di Troia*: in quanto le mura della città di Troia, apparentemente impenetrabili, in realtà si dimostrarono vulnerabili a causa di uno stratagemma, per così dire, “interno” che permise l’invasione dell’esercito greco ormai ridotto allo stremo delle forze; allo stesso modo, infatti, le Autorità greche ormai in piena difficoltà a causa del *flagging out*, intrapresero una strategia – a tratti disperata, dato lo “scontro” costituzionale tra le norme – ma che si rivelò, alla fine, vincente.

Pertanto, le nuove aliquote fiscali attualmente e per il futuro in vigore in Grecia, sono rimaste invariate fino al 31 Dicembre 2007 e, in particolar modo, sino a quella data prevedevano delle aliquote fiscali ridotte del 40 per cento rispetto a quelle, invece, originariamente determinate dalla Legge 27 del 1975.

Dal 1° Gennaio 2008, l’incremento annuale del 4 per cento venne nuovamente applicato; stavolta però, l’incremento aveva ad oggetto le aliquote fiscali così come furono ridotte nel 2002, e non quelle *ab origine* discusse.<sup>361</sup>

È davvero singolare come il Decreto Legge n. 2687/1953 si sia dimostrato, nel corso degli anni, così importante per l’attività legislativa greca, avente ad oggetto la marina mercantile; soprattutto nell’ambito fiscale, non direttamente regolato dal Decreto in commento.

---

<sup>360</sup> Cfr. G. MATSOS, *Tonnage Tax and Tax Competition*, cit., pagg. 275 ss; DELOITTE., *Shipping Tax Guide*, cit., 2015, pag. 11

Nel suo testo, G. Matsos definisce la decisione ministeriale congiunta con la locuzione “*Acts of approval*”

<sup>361</sup> Per il testo greco del *Term* 12 della decisione ministeriale congiunta, si rinvia a G. MORATIS, *I forologia tis naftilias kai synafon drastiriotiton*, cit., pag. 1188, nota a piè di pag. n. 41

Le aliquote attualmente in vigore non possono essere rinvenute all'interno della Legge 27/1975 o in qualsiasi altro testo legale pubblicato in Gazzetta Ufficiale.<sup>362 363</sup>

Nelle seguenti tabelle sono rappresentate le aliquote fiscali più recenti, così come modificate nel corso degli ultimi anni.<sup>364 365</sup>

Tabella 3

| <i>Età dell'imbarcazione in anni</i> | <i>Coefficiente in dollari USA (US \$) (Anno 2002 – 2007 e anno 2008)</i> |
|--------------------------------------|---|
| <i>0-4</i>                           | <i>0,318</i>  |
| <i>5-9</i>                           | <i>0,570</i>  |
| <i>10-19</i>                         | <i>0,558</i>  |
| <i>20-29</i>                         | <i>0,528</i>  |
| <i>30 e oltre</i>                    | <i>0,408</i>  |

Tabella 4

| <i>Età dell'imbarcazione in anni</i> | <i>Coefficiente in dollari USA (US \$) (Anno 2013)</i> |
|--------------------------------------|--|
| <i>0-4</i>                           | <i>0,382</i>   |
| <i>5-9</i>                           | <i>0,684</i>   |
| <i>10-19</i>                         | <i>0,670</i>   |
| <i>20-29</i>                         | <i>0,634</i>   |
| <i>30 e oltre</i>                    | <i>0,490</i>   |

Tabella 5

<sup>362</sup> G. MATSOS, *Tonnage Tax and Tax Competition*, cit., pag. 276

<sup>363</sup> Le aliquote fiscali non ridotte, previste dall'art. 6 della Legge 27 del 1975, sono ancora applicabili, ma soltanto a quelle navi che non ricadono sotto la protezione del Decreto Legge 2687/1953; tuttavia, nessuna nave di questo tipo è attualmente conosciuta nella pratica commerciale

<sup>364</sup> Da sottolineare che la Tabella 3, raffigura il primo incremento del 4 per cento *post* decisione ministeriale congiunta del 2002; da questa tabella in poi, infatti, ogni anno le aliquote dovranno essere incrementate di un ulteriore 4 per cento

<sup>365</sup> In particolar modo, per la Tabella 1 si veda MATSOS, *Tonnage Tax and Tax Competition*, cit., pag. 276; Tabella 2 Deloitte., *Shipping Tax Guide*, <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/global/Documents/Energy-and-Resources/dttl-ER-Shipping-Tax-Guide-6countries.pdf>, 2013, pag. 16; Tabella 3 DELOITTE., *Shipping Tax Guide*, cit., 2015, pag. 11; G.S. MAVRAGANIS, S-I. G. KOUTNATZIS, *Taxation of Ships*, in *Greek Law Digest*, II ed., 2016, pag. 494

| <i>Età dell'imbarcazione in anni</i> | <i>Coefficiente in dollari USA (US \$) (Anno 2015)</i> |
|--------------------------------------|--|
| <i>0-4</i>                           | <i>0,420</i>   |
| <i>5-9</i>                           | <i>0,752</i>   |
| <i>10-19</i>                         | <i>0,737</i>   |
| <i>20-29</i>                         | <i>0,697</i>   |
| <i>30 e oltre</i>                    | <i>0,539</i>   |

Tabella 6

| <i>Età dell'imbarcazione in anni</i> | <i>Coefficiente in dollari USA (US \$) per tonnellata di registro (Anno 2016)</i> |
|--------------------------------------|---|
| <i>0-4</i>                           | <i>0,433</i>  |
| <i>5-9</i>                           | <i>0,775</i>  |
| <i>10-19</i>                         | <i>0,759</i>  |
| <i>20-29</i>                         | <i>0,718</i>  |
| <i>30 e oltre</i>                    | <i>0,555</i>  |

Tabella 7 (Aliquote in vigore per l'anno corrente)

| <i>Età dell'imbarcazione in anni</i> | <i>Coefficiente in dollari USA (US \$) per tonnellata di registro (Anno 2019)</i> |
|--------------------------------------|---|
| <i>0-4</i>                           | <i>0,450</i>  |
| <i>5-9</i>                           | <i>0,806</i>  |
| <i>10-19</i>                         | <i>0,789</i>  |
| <i>20-29</i>                         | <i>0,746</i>  |
| <i>30 e oltre</i>                    | <i>0,577</i>  |

Ai sensi dell'art. 6 della Legge n. 27 del 1975, le aliquote fiscali attualmente in vigore dovranno essere moltiplicate per il totale di stazza lorda registrata per tonnellata marittima – c.d. di registro (*koros*) – e poi ancora moltiplicate nuovamente in base ai seguenti coefficienti:

Tabella 8

| <i>Scaglioni di stazza lorda</i> | <i>Coefficiente (rate adjustment)</i> |
|----------------------------------|---------------------------------------|
| <i>100 – 10.000</i>              | <i>1,2</i>                            |
| <i>10.001 – 20.000</i>           | <i>1,1</i>                            |
| <i>20.001 – 40.000</i>           | <i>1</i>                              |
| <i>40.001 – 60.000</i>           | <i>0,9</i>                            |

|                       |            |
|-----------------------|------------|
| <i>80.001 e oltre</i> | <i>0,8</i> |
|-----------------------|------------|

Inoltre, sulla base dell'art. 13 del Decreto Legge n. 2687/1953 è prevista un'ulteriore riduzione del 50 per cento d'imposta per tutte quelle imbarcazioni con una stazza lorda tra i 40.001 e 80.000 *koros* e, persino, del 75 per cento per quelle oltre gli 80.001 *koros*.

Altrimenti, esiste la possibilità di fruire anche di un'altra la riduzione, stavolta del 50 per cento per le navi da crociera e per tutte le navi impegnate in viaggi internazionali, e cioè viaggi tra porti ellenici e porti esteri, ai sensi dell'art. 7 della Legge 27 del 1975.

La normativa greca però vieta categoricamente il cumulo tra riduzioni; infatti, nel caso in cui la singola nave al momento della sua iscrizione nei registri marittimi abbia i requisiti per la richiesta di più disposizione agevolative, il titolare dovrà presentare una dichiarazione all'Amministrazione finanziaria ellenica<sup>366</sup> con all'interno la scelta di una piuttosto che di un'altra riduzione d'imposta.

Il contenuto della predetta dichiarazione non è contestabile in sede giudiziale e dovrà essere depositata presso il relativo registro marittimo al momento dell'iscrizione dell'imbarcazione.<sup>367</sup>

Ricapitolando, le navi rientranti nella Categoria A saranno tassate nella seguente maniera:

*Imposta dovuta = aliquota fiscale x totale di tonnellate di registro (koros) x Coefficiente (Tab. 8) x Coefficiente ex art. 13 D.L. 2687/1953*

---

<sup>366</sup> Per Amministrazione finanziaria ellenica si intendono o l'Ente economico di tassazione sulle imbarcazioni del Pireo oppure l'Ente economico della regione a cui appartiene il porto presso il quale è iscritta l'imbarcazione per tutte le altre imbarcazioni di prima categoria.

Se nella regione di appartenenza dovessero essere presenti più Uffici, competente sarà deciso dal Ministro delle Finanze

<sup>367</sup> FONDAZIONE LUCA PACIOLI, *Determinazione della base imponibile per alcune imprese marittime*, cit., pag. 9

– oppure (se non si è scelta la precedente riduzione ex. art 13 D.L. 2687/1953) x riduzione del 50 per cento ex art. 7 L. 27/1975.<sup>368</sup>

Domanda: come verrà calcolato il prelievo impositivo applicabile alle imbarcazioni di Categoria A, battenti però bandiera greca da prima del 22 Aprile 1975?

Ebbene, per tali navi si considereranno i seguenti scaglioni, rapportati stavolta alla stazza netta e non a quella lorda<sup>369</sup>:

- a) con riferimento alle navi tra i 10 e 20 anni d'età: 0,20\$ per tonnellata di registro della stazza netta;
- b) con riferimento alle navi tra i 20 e 25 anni d'età: 0,30\$ per tonnellata di registro della stazza netta;
- c) con riferimento alle navi di età superiore ai 25 anni: 0,40\$ per tonnellata di registro della stazza netta.

Su queste imbarcazioni si effettuerà un ulteriore prelievo sulla base dell'anzianità della nave e del suo tonnellaggio totale: in questo caso, l'età verrà calcolata a cominciare dal 1° Gennaio dell'anno successivo a quello nel quale la nave è stata consegnata al titolare o all'armatore, pronta ad essere utilizzata per scopi commerciali; per la stazza totale, invece, verrà considerata quella riportata sul registro marittimo nel quale è stata iscritta.<sup>370</sup>

---

<sup>368</sup> Così, G.S. MAVRAGANIS, S-I. G. KOUTNATZIS, *Taxation of Ships*, cit., pag. 495; G. MATSOS, *Tonnage Tax and Tax Competition*, cit., pag. 276

<sup>369</sup> Ad eccezione delle trivelle galleggianti, per le quali, ai fini del calcolo dell'imposta, il dislocamento in tonnellate delle suddette si fa corrispondere alle tonnellate di registro di stazza lorda

<sup>370</sup> FONDAZIONE LUCA PACIOLI, *Determinazione della base imponibile per alcune imprese marittime*, cit., pag. 8

## 9. segue: Le imbarcazioni di “Categoria B”

Il trattamento fiscale riservato alle navi rientranti nella Categoria B è stabilito nell’art. 12, par. 1 della Legge 27 del 1975, ed è attualmente ancora in vigore.

Anche su tali navi, è previsto un calcolo dell’imposta sulla base del tonnellaggio lordo.

Le imbarcazioni fino a 100 tonnellate di stazza lorda subiranno un prelievo impositivo determinato in base a determinati scaglioni; tuttavia, prima dell’entrata in vigore dell’euro, l’unità di conto era espressa in dracme e, per ragioni di sola curiosità, verrà prima mostrata l’“antica” tabella, salvo poi riportare la più recente.<sup>371</sup>

Tabella 9 (Unità di conto: Dracme)

| <i>Scaglione in tonnellate di registro della stazza lorda</i> | <i>Aliquote fiscali di scaglione (in dracme) per tonnellata di registro della stazza lorda</i> | <i>Imposta di scaglione (in dracme)</i> | <i>Totale</i>                                       |                                       |
|---|--|---|---|---------------------------------------|
|   |  |   | <i>della stazza lorda in tonnellate di registro</i> | <i>dell’imposta annua (in dracme)</i> |
| 10  | 10   | 100                                     | 10  | 100                                   |
| 10  | 15   | 150                                     | 20  | 250                                   |
| 20  | 20   | 400                                     | 40  | 650                                   |
| 30  | 25   | 750                                     | 70  | 1.400                                 |
| 30  | 30   | 900                                     | 100   | 2.300                                 |

Tabella 10 (Unità di conto: Euro)

| <i>Scaglione in tonnellate di registro della stazza lorda</i> | <i>Aliquote fiscali (in euro) per stazza lorda</i> | <i>Imposta (in euro)</i> | <i>Totale della stazza lorda in tonnellate di registro</i> | <i>Totale dell’imposta annuale (in euro)</i> |
|---|--|--------------------------|--|--|
| 20  | 0.60   | 12                       | 20   | 12   |

<sup>371</sup> Sul punto cfr. G.S. MAVRAGANIS, S-I. G. KOUTNATZIS, *Taxation of Ships*, cit., pag. 493; FONDAZIONE LUCA PACIOLI, *Determinazione della base imponibile per alcune imprese marittime*, cit., pag. 8

|    |      |    |     |    |
|----|------|----|-----|----|
| 30 | 0.70 | 21 | 50  | 33 |
| 50 | 0.76 | 38 | 100 | 71 |

Per le navi di stazza lorda superiore, l'imposta veniva calcolata applicando un'aliquota di 35 dracme per ogni singola tonnellata di registro eccedente.

Attualmente, seconda la valuta corrente, è prevista un'aliquota di 1 euro per ogni singola tonnellata di registro, eccedente le 100 tonnellate.

Ad esempio: nel caso di una nave di 100 tonnellate, le prime 20 saranno tassate con un'aliquota di 0,60 per tonnellata; le successive 30 tonnellate con un'aliquota di 0,70 per tonnellata e le ultime 50 con un'aliquota di 0,76: per un totale di 71 euro per l'intera nave; invece, per tutte le tonnellate eccedenti il limite di 100, sarà applicata un'aliquota di un euro per tonnellata eccedente.

La normativa prevede una riduzione d'imposta del 50 per cento per le imbarcazioni che navigano lungo rotte internazionali, del 60 per cento in caso di navi passeggeri, barche a vela o motonavi e, infine, del 75 per cento per i pescherecci.

Quanto detto nel precedente paragrafo, in merito al divieto del cumulo delle riduzioni d'imposta, vale anche per tutta la Categoria B; infatti, se l'imbarcazione rientra in uno dei predetti casi, sarà facoltà del titolare optare per una di esse, in base ad un calcolo di mera convenienza.<sup>372</sup>

## 10. Casi di esenzione d'imposta

Si è avuto modo di analizzare nei paragrafi precedenti le ragioni per cui la disciplina ellenica, oltre ad essere di per sé già vantaggiosa, preveda anche una serie di riduzione fiscali, le quali contribuiscono chiaramente

---

<sup>372</sup> FONDAZIONE LUCA PACIOLI, *Determinazione della base imponibile per alcune imprese marittime*, cit., pag. 9

a rendere oltremodo competitivo un settore - di per sé - già molto all'avanguardia in termini concorrenziali.

Seppur apparentemente “intoccabile”, la normativa *de qua* si è dimostrata in realtà alquanto flessibile, se non addirittura malleabile: la Legge 27 del 1975 è stata, per l'appunto messa sotto tutela costituzionale così da garantirne la piena efficacia, in condizioni gerarchicamente favorevoli rispetto ad altre norme.

Ma allora come è stato possibile aggirarla così facilmente?

Innanzitutto, le aliquote previste dalla norma in commento non sono state di certo abolite, né tantomeno abrogate; infatti, sono state accantonate, per dar spazio ad altre, per così dire, più all'avanguardia. Sembra quasi che tale tutela costituzionale – in senso lato - in realtà non rappresenti il vero vertice nella piramide della gerarchia delle fonti, come normalmente avverrebbe in uno Stato di diritto.

In altre parole, sì lo rappresenta, ma solo formalmente e non sostanzialmente: alla luce di quanto avvenuto nella storia legislativa ellenica, il vero vertice piramidale, capace di imporre non solo l'indirizzo politico al Paese, ma anche l'interpretazione normativa più conforme ai propri interessi da perseguire, è chiaramente la *lobby* armatoriale. Ma sia chiaro, per *lobby* non si intende alcuna accezione negativa, semplicemente si fa riferimento alla categoria *de qua*.

Tornando alla trattazione, oltre alle riduzioni sopramenzionate, la Legge n. 27 del 1975 prevede anche una serie di esenzioni fiscali per entrambe le categorie di imbarcazioni descritte.

In dettaglio:

- Le navi, costruite in Grecia e battenti anche bandiera ellenica, sono esenti da imposta fino ad un'anzianità di 6 anni (Categoria A) oppure di 12 anni (Categoria B);
- Le navi di categoria A, registrate e riparate per qualsiasi motivo in Grecia, con un'anzianità inferiore ai 20 anni, sono esenti da

imposta per un massimo di 6 anni, corrispondenti ad un anno per ogni 100 mila dollari (US \$) spesi in Grecia per le riparazioni. L'importo dell'esenzione in tal modo concessa non può superare il 50 per cento del costo totale delle riparazioni;

- Le navi di categoria B, registrate in Grecia, sono esenti da imposta in due differenti ipotesi, alle volte anche sovrapponibili: a) se hanno un'anzianità inferiore ai 10 anni; b) se sono navi da carico battenti bandiera ellenica con un'anzianità inferiore ai 30 anni. In quest'ultimo caso, l'esenzione fiscale trova applicazione per 5 anni a partire dalla data di registrazione, a condizione che durante tale periodo navighino lungo regolari rotte verso porti ellenici ed esteri, oppure solo verso porti esteri;<sup>373</sup>
- Ai sensi dell'art. 26, comma 11, della predetta Legge, è esente da imposta il trasferimento, a qualsiasi titolo, di partecipazioni o quote delle compagnie di navigazione elleniche o estere, che hanno in gestione navi battenti bandiera greca o estera, o quelle di *holding* finanziarie, le quali direttamente o indirettamente detengono partecipazioni o quote di tali compagnie di navigazione;
- Gli utili delle compagnie di navigazione, costituite ai sensi della Legge 959/1979 ed i dividendi da esse distribuiti - nel caso in cui esse rientrino nell'ambito applicativo dell'art. 25 della legge 27/1975 e gestiscano o diano in gestione un'imbarcazione battente bandiera ellenica o estera – sono esenti da imposta così come stabilito sempre all'art. 26 comma 11 della Legge 27 del 1975;

---

<sup>373</sup> Per un riscontro normativo circa le prime tre ipotesi di esenzioni si vedano rispettivamente gli artt. 7 e 13 della Legge 27 del 1975

- Inoltre, ai sensi dell'art. 29 della Legge 27/1975, sono esenti dall'imposta di successione i trasferimenti che hanno ad oggetto le imbarcazioni, le partecipazioni o le quote di compagnie di navigazione elleniche o estere, titolari di navi battenti bandiera ellenica o estera con una stazza lorda superiore alle 1.500 tonnellate, ed anche i trasferimenti di partecipazioni e quote di *holding* finanziarie che detengono partecipazioni e quote di compagnie di navigazione, sia direttamente che indirettamente tramite *holding* finanziarie.<sup>374</sup>

### **11. Un caso *sui generis* di riduzione d'imposta per inattività della nave**

Particolare attenzione merita uno specifico caso di riduzione d'imposta. Nei paragrafi precedenti si è già avuto modo di trattare analiticamente le riduzioni d'imposta vigenti per il regime ellenico.

Tra queste ce n'è un'altra, la quale – probabilmente – sembrerebbe essere la più logica tra tutte quelle esaminate finora, in quanto strettamente correlata alla *ratio* stessa dell'imposta.

In altre parole, se la *tonnage tax* si applica a tutte le navi, iscritte nei registri ellenici, utilizzate per l'attività di *shipping*: cosa succede se queste navi non vengono *utilizzate* anche per lunghi periodi?

Succede che, nell'ipotesi di mancato utilizzo a fini commerciali dell'imbarcazione, perché soggetta a manutenzione o a riparazioni di vario genere, verrà attuata una riduzione fiscale ai fini del calcolo dell'imposta imponibile.

---

<sup>374</sup> In tema di esenzioni, per ulteriori dettagli, si veda G.S. MAVRAGANIS, S-I. G. KOUTNATZIS, *Taxation of Ships*, cit., pagg. 495 ss.

A livello normativo, dunque, l'art. 5 della Legge 1975 prevede espressamente una riduzione d'imposta, proporzionalmente ai giorni di non utilizzo, nel caso però di documentabile inattività dell'imbarcazione, dovuta a mancanza di lavoro o per qualsiasi altra ragione.<sup>375</sup>

L'onere della prova, quindi, grava sul contribuente.

L'inattività deve essere comprovata tramite un'apposita certificazione emessa dalla competente Autorità greca o consolare, oppure, in mancanza di essa da un certificato della competente autorità straniera. Nel caso in cui non sia possibile produrre nemmeno il certificato, allora il contribuente dovrà mostrare «una copia debitamente autenticata del giornale di bordo dell'imbarcazione».<sup>376</sup>

Una riduzione fiscale di tal genere, strettamente correlata all'utilizzo a fini commerciale dell'imbarcazione, ha un indiretto – ma evidente – legame con il principio della capacità contributiva; infatti, come si è avuto modo di notare, non è il mancato utilizzo dell'imbarcazione ad autorizzare il contribuente alla fruizione della riduzione d'imposta, bensì il suo mancato utilizzo per ragioni di manutenzione, riparazione o altre ancora ma collegate a quest'ultime. L'importante è che la nave sia impossibilitata a svolgere la propria funzione, e cioè l'attività di *shipping*. Tale impossibilità, inoltre, deve essere strettamente correlata ad una causa *esterna*, distaccandosi totalmente dalla soggettività del contribuente, il quale potrebbe asserire di non poter utilizzare la nave perché semplicemente in questo momento non gli gioverebbe: ragion per cui, ad esempio, un mancato utilizzo dell'imbarcazione, dovuto a

---

<sup>375</sup> Cfr. FONDAZIONE LUCA PACIOLI, *Determinazione della base imponibile per alcune imprese marittime*, cit., pag. 12; G. MATSOS, *Tonnage Tax and Tax Competition*, cit., pag. 277

<sup>376</sup> FONDAZIONE LUCA PACIOLI, *Determinazione della base imponibile per alcune imprese marittime*, cit., pag. 12

ragioni di sicurezza sia per i lavoratori che per le merci trasportate, risulta essere un idoneo motivo ai fini della riduzione d'imposta.

Le disposizioni legislative greche in commento sono molto simili a quelle introdotte in Italia nel 2003, e rendono la *tonnage tax* ellenica – solo per limitati argomenti – economicamente non difforme dalla *tonnage based corporation tax*; tuttavia, rimangono sempre delle sostanziali differenze tra i due regimi fin qui analizzati, come ad esempio il calcolo del risarcimento dei danni e l'alternatività del regime.<sup>377</sup>

L'applicazione della riduzione in commento avviene attraverso due differenti modalità, a seconda della macro – categoria di appartenenza dell'imbarcazione.

Ebbene, per le imbarcazioni di Categoria A è concessa la riduzione, qualora il periodo totale di mancato utilizzo ecceda i due mesi consecutivi nel corso di qualsiasi periodo d'imposta e di quello antecedente a quest'ultimo.

A tal punto, si rende necessaria per il contribuente - contemporaneamente alla presentazione della dichiarazione - anche la presentazione di un'apposita domanda all'Amministrazione competente, e di conseguenza detrarre dall'imposta a debito quella corrispondente al periodo di inattività.

In realtà la presentazione dell'apposita domanda può avvenire anche successivamente rispetto alla data di presentazione della dichiarazione. L'importante è che avvenga prima del termine di versamento d'imposta.<sup>378</sup>

---

<sup>377</sup> Per un più attenta analisi di quanto esposto, si veda G. MATSOS, *Tonnage Tax and Tax Competition*, cit., pag. 277

<sup>378</sup> FONDAZIONE LUCA PACIOLI, *Determinazione della base imponibile per alcune imprese marittime*, cit., pag. 12

È competenza del contribuente, in sede di versamento, «detrarre l'importo corrispondente al periodo di inattività dalle rate dovute sino alla compensazione completa e, in caso di incapienza, riportare l'eventuale eccedenza.»<sup>379</sup>

Per quanto riguarda, invece, le imbarcazioni di Categoria B si rende necessario, ai fini dell'ottenimento della riduzione, un periodo continuato di inattività superiore ai venti giorni: sul contribuente graverà l'obbligo della presentazione di un'apposita domanda entro venti giorni dalla notifica della certificazione fiscale.<sup>380</sup>

In caso di mancato superamento dei predetti periodi, allora non sarà concessa la riduzione d'imposta per inattività.

## **12. La *tonnage tax stricto sensu* e la sua applicabilità alle partecipazioni societarie. La tassazione sui dividendi percepiti e l'“*establishments of Law 89*”**

Nella prima parte del capitolo si è accennato ad un regime impositivo *forfetario* nello *shipping* greco, presente su due livelli e non solo su uno. Ci si riferiva ad un modello impositivo doppio – denominato per l'appunto doppia *tonnage tax* - ma non gravante sul medesimo presupposto d'imposta, bensì su due presupposti diversi, e cioè uno inerente il reddito prodotto e l'altro i dividendi distribuiti.

La decisione della Commissione, infatti, presentava delle richieste di modifica anche verso i dividendi, percepiti dagli azionisti delle compagnie armatoriali greche e straniere, con riferimento solo e

---

<sup>379</sup> FONDAZIONE LUCA PACIOLI, *Determinazione della base imponibile per alcune imprese marittime*, cit., pag. 12

<sup>380</sup> FONDAZIONE LUCA PACIOLI, *Determinazione della base imponibile per alcune imprese marittime*, cit., pag. 13

limitatamente a quelli derivanti dalla distribuzione di *shipping profits*<sup>381</sup> delle compagnie armatoriali. Escludendo di conseguenza tutti quelli correlati ad attività di natura differente.<sup>382</sup>

La disciplina è destinata ad evolversi in considerazione dei rilievi effettuati dalla Commissione;<sup>383</sup> tuttavia, si tratterà della disciplina vigente, salvo poi lasciare qualche considerazione finale su una sua possibile evoluzione.

Dunque, procedendo per gradi, la *tonnage tax* ellenica esonera gli armatori<sup>384</sup> individuali e le compagnie di navigazione da qualsiasi onere fiscale sugli utili generatisi dall'utilizzo di navi battenti bandiera greca. A sua volta, gli azionisti di compagnie armatoriali greche o straniere non sono soggetti ad imposta sui dividendi: l'origine dei predetti dividendi deve essere, *in primis* collegata alla distribuzione di utili "marittimi" della compagnia e da nessun'altra attività, e, *in secundis*, essere riconducibile alla partecipazione detenuta dagli azionisti in tali compagnie.<sup>385</sup>

Ma non finisce qui.

---

<sup>381</sup> Ci si riferisce agli utili derivanti da attività di trasporto marittimo, c.d. *shipping activities*

<sup>382</sup> DELOITTE., *Shipping Tax Guide*, cit., 2015, pag. 7

<sup>383</sup> Sul punto si veda il Cap. III, ai par. 5 e 6 della presente trattazione

<sup>384</sup> Si ricorda che per *armatore* non si intende, obbligatoriamente, il titolare dell'imbarcazione, ma, invece, colui il quale utilizza una nave o più navi per uno o più viaggi o spedizioni, munendola degli strumenti ed oggetti a ciò necessari, affidandola, ad un capitano.

<sup>385</sup> Sulla base di quanto scritto in DELOITTE., *Shipping Tax Guide*, cit., 2015, pag. 7, i redditi percepiti dai soci di una holding, i quali detengono esclusivamente azioni presso compagnie titolari di navi battenti bandiera ellenica oppure battenti bandiera estera - a condizione che siano registrate presso la NAT (Commissione Risorse Naturali) per questione di sicurezza sociale – *dovrebbero* essere esenti da qualsiasi imposta, tassa, contributo o ritenuta alla fonte, in Grecia.

Il condizionale è doveroso in quanto, oltre a non aver trovato un riscontro al riguardo, la disciplina è attualmente sotto modifica per le ragioni anzidette; di conseguenza, solo a titolo informativo viene riportato.

Dall'analisi approfondita della *ton tax* ellenica emergono continuamente nuovi ed interessanti particolari, in grado di far comprendere l'enorme ambito applicativo del regime *de quo*.

Come di seguito nella trattazione, infatti, anche gli armatori individuali e le compagnie di navigazione estere, con navi battenti anche bandiera straniera, possono fruire dell'imposta *forfetariamente* calcolata con riguardo agli utili conseguiti mediante il loro utilizzo.<sup>386</sup>

È qui che entra in "gioco" la legge n. 89 del 1967, la quale prevede una serie di previsioni fiscali denominate "Establishments of Law 89"<sup>387, 388</sup>

Ai sensi della citata legge del 1967, le società straniere, titolari di navi battenti bandiera estera, la cui gestione è affidata ad una loro filiale o ad una loro società controllata sono soggette al regime di *tonnage tax* calcolata secondo le medesime modalità, tariffe e parametri applicati alle navi iscritte nei registri domestici, e quindi battenti bandiera ellenica.

Ricapitolando – ed in sintesi - la *tonnage tax* di matrice greca esaurisce l'obbligazione fiscale, avente ad oggetto qualsiasi imposta, dazio, ritenuta alla fonte per qualsiasi entrata estera, nei confronti dell'armatore straniero sui redditi derivanti dall'utilizzo delle navi battenti bandiera estera; a sua volta, anche i dividendi distribuiti da tali società – direttamente o indirettamente – sono esenti dall'imposta ordinaria sui dividendi.<sup>389</sup>

---

<sup>386</sup> Cfr., DELOITTE., *Shipping Tax Guide*, cit., 2015, pag. 7; G.S. MAVRAGANIS, S-I. G. KOUTNATZIS, *Taxation of Ships*, cit., pag. 492

<sup>387</sup> Per un riscontro in merito a tale locuzione, si veda G. MATSOS, *Tonnage Tax and Tax Competition*, cit., pag. 285

<sup>388</sup> Per l'attuale disciplina, così come modificata con Legge greca n. 3427/2005, si veda: <http://avramopoulos.com/fresheditor/Uploads/a808415110492d6f27ace8ce8be10dc9.pdf>

<sup>389</sup> Sul punto, G. MATSOS, *Tonnage Tax and Tax Competition*, cit., pagg. 283 ss.; DELOITTE., *Shipping Tax Guide*, cit., 2015, pag. 7

Sulla base di quanto appena esposto, la Grecia offre agli armatori di qualsiasi voglia nazionalità l'opportunità di battere una bandiera di convenienza, cedere le proprie navi a più di una compagnia *off-shore*, gestendole direttamente in Grecia e fruire di un regime fiscale oltremodo agevolativo.

Autorevole dottrina ellenica<sup>390</sup> ritiene che le motivazioni di tutto ciò siano rinvenibile non per la creazione di un registro aperto – *open registry* - fine a sé stesso, bensì per evitare distorsioni della concorrenza dovute alla nascita di bandiere di convenienza in tutto il mondo.

Ma se fosse stata la Grecia la prima bandiera di convenienza?

Se per un attimo si accantona il termine “bandiera di convenienza” nella sua accezione negativa, isolandolo totalmente da ogni genere di confronto con altre FOC, e, come conseguenza di ciò, si fa venir meno il parametro di riferimento finora ad ora utilizzato per classificare un determinato registro come *open registry*, allora ci si rende conto di come lo stesso concetto di bandiera di convenienza viene meno.

Cos'è una bandiera di convenienza, senza un parametro di confronto?

La risposta è nulla, in quanto è un registro come un altro ma più conveniente, a cui potrebbe farne seguito uno ancora più conveniente e così via: senza l'impellente necessità di demonizzare alcuna disciplina transoceanica.

Ebbene sì, la Grecia è stata la prima bandiera di convenienza. Salvo poi essersi da sola scrollata di dosso tale epiteto - con gli incrementi annuali in precedenza citati - per essersi, quindi, aggiornata da sé per ragioni di concorrenza, fino agli attualissimi scontri con l'Unione Europea.

Se non ci fosse stata l'ascesa dei registri aperti, a discapito dei registri europei e/o tradizionali, ora – molto probabilmente – nemmeno avremmo mai sentito parlare di bandiere di convenienza.

---

<sup>390</sup> G. MATSOS, *Tonnage Tax and Tax Competition*, cit., pagg. 285

La vera questione su cui l'UE dovrebbe soffermarsi è quella relativa alla nascita delle bandiere di convenienza e come mai non le si riesca ad arginare, anziché attuare politiche spesso troppo rigide nei confronti delle legislazioni statali interne.

Sembrerebbe quasi mancare – in tale specifico settore – un vero e proprio contatto con la realtà.

Che cos'è, quindi, la *tonnage tax*?

Una bandiera di convenienza, legalizzata, e la Grecia è stata la prima ad adottarla.

### **13. Le modalità per un corretto versamento d'imposta**

Quanto ad un corretto adempimento dell'obbligazione fiscale in questione, ogni anno entro la fine del mese di Febbraio, il contribuente deve presentare la dichiarazione ed effettuare il versamento di un quarto dell'imposta dovuta.

Non è dovuto, dunque, l'intero versamento nell'immediato, in quanto i restanti tre quarti sono da versare in tre rate di uguale entità rispettivamente entro i mesi di Giugno, Settembre e Dicembre del medesimo anno, nel quale è avvenuta la presentazione della dichiarazione: il mancato versamento dell'acconto ha un effetto ostativo alla presentazione della dichiarazione, la quale, in questo caso, verrebbe rifiutata dagli Uffici competenti a riceverla.

Nel rispetto delle precedenti previsioni, il versamento dell'imposta avverrà quindi presso gli sportelli di una banca nazionale ed il credito verso lo Stato si andrà a sommare con l'ammontare dell'imposta dovuta.

Inoltre, i titolari o comunque gli amministratori di navi utilizzate a turistici sono tenuti a presentare oltre a tutti gli elementi della

dichiarazione, anche un certificato del competente Dipartimento del Ministero della Marina Mercantile, relativo al periodo di tempo durante il quale sono state effettuate navigazioni per gite di piacere durante l'anno.

In caso di omessa presentazione della dichiarazione, oppure in presenza di dichiarazioni dal contenuto mendace: la definizione dell'imposta e del contributo, gravanti sulla nave in questione, avverrà tramite l'accertamento dell'ufficio, notificato poi proprio al titolare dell'imbarcazione.<sup>391</sup>

#### 14. Considerazioni finali

Semplicità, chiarezza e convenienza, sono forse queste le caratteristiche principali della *tonnage tax*, in particolar modo con riferimento a quella di stampo ellenico?

Indubbiamente sì, sono essenziali ma non sono le caratteristiche principali, o meglio, la caratteristica – singolarmente intesa – principale.

L'essenza stessa, principale e fondamentale, caratterizzante il regime *forfetario* fin qui analizzato è la generosità.

La *tonnage tax* è un'imposta, di per sé, generosa.<sup>392</sup>

Una tale generosità delinea lo strapotere dell'industria navale nei confronti delle amministrazioni fiscali di tutto il mondo.

La *ratio* istitutrice del regime *de quo* non fu quella di attrarre quante più navi possibili nei meandri del territorio greco per incrementare la potenza di un settore già oltremodo potente, bensì mantenere quelle già esistenti, e quindi, già iscritte nei registri domestici.

---

<sup>391</sup> FONDAZIONE LUCA PACIOLI, *Determinazione della base imponibile per alcune imprese marittime*, cit., pag. 13

<sup>392</sup> G. MATSOS, *Tonnage Tax and Tax Competition*, cit., pag. 287

Il settore dello *shipping* è per sua intrinseca natura mobile ed instabile;<sup>393</sup> di conseguenza, per gli Stati è molto difficile mantenere, sotto la propria bandiera, intere flotte mercantili; soprattutto nel momento in cui il richiamo di bandiere di convenienza diviene sempre più assordante per gli armatori.

Inoltre, va sottolineata la straordinaria – a volte quasi sconcertante - semplicità di iscrizione presso gli *open registries*, con tutte le negative conseguenze in termini di sicurezza sul lavoro.

La *tonnage tax*, vista sotto quest’ottica, nacque quindi come strumento di difesa dagli attacchi transoceanici.

Ma la domanda che sorge poi spontanea è: alla fine, tutto ciò, ha funzionato?

Parzialmente.

Se si somma l’intero tonnellaggio delle le flotte navali mercantili possedute dagli armatori di nazionalità greca, vien fuori che solo il 25 per cento è iscritto presso registri ellenici. Il restante 75 per cento è ancora sotto l’egida delle FOC.

Si è evitato lo spopolamento dei registri domestici ma non si è – almeno per ora – risolto il problema.

Il richiamo delle FOC è ancora irresistibile.

Il settore era ed è già estremamente competitivo di per sé, le bandiere di convenienza lo hanno reso ancora più, nonostante l’introduzione a livello comunitario della *tonnage tax*. La concorrenza in un settore come questo è tale solo per modo di dire.

Non è d’altronde facile ovviare ad una situazione così delineata, anche perché se da una parte si possono inasprire le sanzioni nei confronti

---

<sup>393</sup> La teoria dei cicli industriali ne è un chiaro esempio, per la quale si veda il Cap. III par. 3 della presente trattazione

degli armatori “emigranti”, dall’altra sarebbe quasi impossibile applicarle per via della natura nomade del settore in commento.

Il problema è rinvenibile proprio nell’ordinamento europeo: «l’attitudine della Commissione europea ad esaminare i regimi di *tonnage tax* sotto una tradizionale visione comunitaria degli aiuti di Stato va considerata come una “malattia infantile” per l’industria navale.»<sup>394</sup>

Le regole del gioco sono molto differenti da come le intende l’UE.

Ideologicamente ragionando, l’Unione ha ragione a pretendere il rispetto di determinate condotte, ma passando ad un lato necessariamente più concreto, tali condotte sono inefficienti, inefficaci e, quindi, inadeguate per scopo perseguito.

Le attuali norme sugli aiuti di Stato sono inadatte per i trasporti marittimi in campo internazionale; infatti, la condotta dell’UE continuerà non tanto in fin dei conti a danneggiare gli Stati membri, quanto ad accrescere il ruolo delle FOC, non permettendo una crescita interna.

È chiaro come il settore dello *shipping* – soprattutto in Grecia – non vada trattato allo stesso modo delle altre branche dell’economia globale.

Sorge, dunque, la necessità di trovare una soluzione conforme ai meccanismi del settore specifico, più in linea con le sue intrinseche caratteristiche, così da porsi realmente e non teoricamente in concorrenza con le FOC.

---

<sup>394</sup> G. MATSOS, *Tonnage Tax and Tax Competition*, cit., pag. 288

## CONCLUSIONI

Alla luce di quanto esposto al termine di questi tre capitoli, le conclusioni alle quali si è arrivati sono molteplici.

Prima di tutto, seguendo un *iter* differente rispetto a quello della trattazione, va sottolineata la *caotica* semplicità della disciplina ellenica: antesignana di tutti i regimi *forfetari* nell'ambito "*shipping*". È chiaro che la scelta in merito alla determinazione *forfetaria* del reddito o dell'imposta applicabile, non è rilevante più di tanto, se non per puri virtuosismi dottrinali.

La scelta di uno o dell'altro metodo, dipende dalle esigenze del singolo Stato, e con ciò ci si riferisce all'organizzazione delle strutture interne competenti alla riscossione del tributo.

In altre parole, se si preferisce l'una la si adotta e viceversa, se si preferisce l'altra *idem*: la discrezionalità è puramente interna, senza la necessità di *placet* esterni.

D'altronde, la Grecia stessa ha dimostrato che si possono applicare – in contesti differenti – entrambi, così da valutare al meglio la scelta finale poi da attuare.

Scelta finale, ovviamente, a seconda di quale sia lo Stato applicante; infatti, sarebbe meglio delinearla quale scelta duratura per i Paesi in cui vige l'alternatività, in quanto la *tonnage tax* è un regime opzionale e, invece, scelta finale per chi, come la Grecia, non ha possibilità di scelta in merito al regime al quale essere sottoposti.

Il problema sta nell'ambito applicativo sia soggettivo, sia oggettivo del regime *de quo*.

Obiettivamente, la *tonnage tax* greca si estendeva – in realtà tutt'ora – a soggetti che non hanno nulla a che fare con l'attività inerente ai trasporti marittimi in ambito commerciale.

Certamente, se l'obiettivo era quello di incentivare lo sviluppo dell'industria navale, anche nei confronti di chi con le navi non c'entra assolutamente nulla, allora sì, la *ratio* si dimostrava più che giustificata; tuttavia, si è analizzato precedentemente che la *ratio* della *tonnage tax* fosse di evitare la migrazione incontrastata verso le FOC e non incentivare alcuni soggetti, quasi forzatamente, a immergersi letteralmente in tale specifico settore.

Quindi, un ridimensionamento applicativo forse era doveroso, più che necessario.

Ma, i rilievi posti in essere dalla Commissione, oltre che disordinati, si sono dimostrati eccessivi, persino illogici a tratti.

Una cosa è un ridimensionamento, un'altra cosa è un stravolgimento della disciplina.

Ci sta una duplice visione al riguardo e, a mio avviso, la più corretta è la seconda.

Ebbene, la prima è che la Commissione ha semplicemente svolto il suo compito: sulla base di quanto disposto dall'art. 107 TFUE, la *tonnage tax* greca non è conforme alle disposizioni in questione, in quanto distorce la concorrenza e, di conseguenza, l'Autorità europea lo ha ben messo in risalto.

Ora, al di là se tali rilievi siano stati troppo penetranti o meno, con il rischio che siano state oltrepassate le proprie competenze<sup>395</sup>, il problema è a monte di tutto ciò.

E qui entra in gioco la seconda visione.

La Commissione ha svolto il suo compito; dunque, il problema sta proprio nelle modalità attraverso le quali si esplica questo compito.

Non si intende con ciò accusare l'art. 107 del TFUE di illogicità ed inefficacia, assolutamente no.

---

<sup>395</sup> L'opinione al riguardo la si lascia al lettore e si veda sul punto l'art. 108 TFUE

L'errore è stato e continua ad esserlo, nel considerare la disciplina sugli aiuti di Stato applicabile ugualmente a tutti i settori, senza considerare le intrinseche ed inevitabili peculiarità caratterizzanti quest'ultimi.

In altre parole, il problema sta nella *rigidità*.

Elaborare una disciplina unitaria in materia è possibile e anche necessario, ma non lo si può fare partendo dall'alto: bisogna farlo partendo dal basso e considerare tutti gli aspetti peculiari del settore.<sup>396</sup>

La possibilità di regolamentare la disciplina di ogni singolo Stato membro in materia di *shipping* non è contemplabile e nemmeno desiderabile; ma infatti, non è a questo che si deve tendere in fase risolutiva della problematica.

In realtà, sarebbe richiesta – almeno a detta della dottrina ellenica – una disciplina più generica - si potrebbe dire di principio – con una particolare attenzione a quei settori altamente strategici, quale lo *shipping*, per l'appunto.

Per farla breve, l'intervento della Commissione dovrebbe, dunque, essere – in generale - meno invasivo, ma più funzionale ad un vero e netto miglioramento del settore *de quo*, e non ad un suo peggioramento. D'altronde, ogni settore ha le sue caratteristiche, e quindi i controlli e le valutazioni devono essere svolte sulla base proprio di quest'ultime: come scritto prima, si parte dal basso per arrivare in alto e non viceversa.

In termini alquanto cinematografici, la dottrina ellenica se potesse così si esprimerebbe: “il *nemico* sono le FOC non i nostri armatori.”

Per quanto riguarda il lato italiano, invece, le problematiche in realtà non sussistono più di tanto.

L'Italia è un Paese neofita in materia.

---

<sup>396</sup> Con ciò si fa riferimento a tutti gli aspetti dello *shipping* insiti nei singoli Paesi membri UE

La scelta di un regime *forfetario*, seppur tardiva si è dimostrata necessaria e vincente.

Tardiva perché si è dovuto attendere il 2003 per poter tastare con mano e, per la prima, volta tale argomento a livello teorico.

A sua volta, sempre la scelta italiana di optare per la *tonnage based corporation tax*, anziché per la *tonnage tax strictu sensu*, si è dimostrata logicamente più conforme al sistema italico.

Valgono quindi le motivazioni anzidette in riferimento alla Grecia.

Ciò che più incuriosisce forse è la possibilità di scegliere o meno la fruizione di tale regime, e cioè la sua alternatività all'IRES; infatti, la *ton tax* italiana è un regime opzionale. Tuttavia, è la stessa UE a favorire tale alternatività e probabilmente il Legislatore italiano non ha voluto rischiare di stravolgere un sistema già ben avviato di per sé.

Certo, la materia sarà sicuramente oggetto di modifiche in futuro, almeno per quanto riguardo l'ambito dei dividendi: sono sicuro che in futuro anche l'Italia opterà per una *tonnage tax* estesa ai dividendi percepiti tramite l'attività di *shipping*, e, ovviamente, relativi solo ad essa.<sup>397</sup>

Dico questo perché ritengo – la predetta estensione - la conclusione più logica ed semplice possibile.

La Grecia sul punto *docet*, anche se l'Europa non è pienamente d'accordo.

Ebbene sì, la disciplina italiana è perfettamente conforme a quella richiesta dall'UE, e continuerà ad esserlo anche in caso di eventuali modifiche.

Tutt'al più – forse in futuro - sarà la Commissione a modificare le proprie vedute ed a rivolgere le proprie *preoccupazioni* verso i regimi transoceanici piuttosto che verso quelli *interni*.

---

<sup>397</sup> Altrimenti si ripartirebbe da punto e da capo, come con la vicenda ellenica

E non a caso si sottolinea principalmente il termine “preoccupazioni”. Giusto per amor di precisione, la disciplina italiana la si potrebbe definire come una disciplina *cauta*; nel senso che ci sta ma non ancora del tutto: come invece dovrebbe e potrebbe essere, nel modo più conveniente utile per i soggetti colpiti.

Sembra quasi che il legislatore abbia voluto *in primis* vedere gli effetti che la disciplina avrebbe prodotto all’interno dell’ordinamento, salvo poi, valutarne i risultati, e provvedere di conseguenza con un’estensione o meno.

Ovviamente si tratta di supposizioni, logicamente fondate tramite la comparazione con altri sistemi.

In conclusione, dunque, ci si rende conto di come il vero raffronto debba avvenire tra Grecia e Unione Europea.

Sono loro le due opposte “fazioni”.

Ma non nel senso di *tonnage based corporation tax* o *tonnage tax strictu sensu*, in quanto questa fase – come dimostrato – è ampiamente superata.

Per due opposte fazioni, dunque, si intendono:

- 1) *in primis* la Grecia, il cui regime è di precedente nascita rispetto all’Unione Europea stessa e, quindi, su una base puramente e limitatamente cronologica legittimato più di ogni altro regime in materia per anzianità;
- 2) L’UE, il cui compito è quello di autorizzare i differenti regimi di *tonnage tax* tra i diversi Stati membri, nel rispetto delle norme in materia di aiuti di Stato, ma che in realtà ha visto poi il suo ruolo espandersi ed ergersi a vero e proprio organo di indirizzo della politica interna di uno Stato membro in materia di *shipping*, in relazione alle note linee guida da seguire.

La migliore soluzione sarebbe quella di rivalutare attentamente le proprie posizioni, da entrambe le parti ovviamente, e rendersi conto

della concreta e attuale problematica, onde evitare il perseguimento di un fine inattuabile e deleterio.

Probabilmente si concluderà il tutto con un compromesso tra le parti, ma sarà sufficiente a combattere l'inesorabile avanzamento delle FOC?

## **BIBLIOGRAFIA**

### **MONOGRAFIE E LIBRI GIURIDICI**

ABRITTA L, CACCIAPAGLIA L., CARBONE V. et al., Codice Tuir Commentato, I ed., Milano, Ipsoa, 2011

ANDRIOTI V-A, *The European and Greek shipping taxation*, Salonicco, 2017

BARBAS N., *Forologia Eisodimatos [Income Tax]*, II ed., Salonicco, 2006

BARBERA A., *art. 1-12*, in *Commentario della Costituzione*, a cura di G. BRANCA, Bologna-Roma, 1975

BASILAVECCHIA M., *La tonnage tax*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, Vol. I, Milano, 2007

BERNAERT A., *Bernaerts' Guide to the 1982 United Nations Convention on the Law of the sea.*, Victoria B.C. (Canada), 2006

B. BIVONA, G. DI MURO, *La bandiera navale, da simbolo distintivo a elemento elusivo*, in *FiscoOggi*, 10/12/2008

BLASI A., MINNUCCI G., *T.U.I.R. 2009 Testo Unico delle Imposte sui Redditi*, Santarcangelo di Romagna (RN), Maggioli Editore, 2009

DE SOMBRE E., *Flagging Standards: Globalization and Enviromental, Safety, and Labor Regulations at Sea*, Cambridge, 2006

DODERO A., FERRANTI G., IZZO B., MIELE L., *Imposta sul reddito delle società*, Ipsosa, I ed., 2008

DRAGONETTI A., PIACENTINI V. SFONDRINI A. (a cura di), *Manuale di fiscalità internazionale*, Ipsosa, VII ed., 2016

FANTOZZI A., *Diritto Tributario*, Giappichelli, II, Torino, 2005

FAULL J., NIKPAY A. (a cura di), *The EC law of competition*, Oxford, II ed., 2007

FINOKALLOTIS K., *Forologiko dikaio [ Tax Law ]*, Salonicco, 2005

FRANSONI G., *La territorialità nel diritto tributario*, Roma, 2003

GAFFURI A., *La tassazione dei redditi d'impresa prodotti all'estero. Principi generali*, Milano, 2008

GALLO F., *L'imposta sulle assicurazioni*, Torino, 1970

GALLO F., *Ordinamento comunitario e principi fondamentali tributari*, editoriale scientifica, 2006

GARBARINO C., *La tassazione del reddito transnazionale*, Padova, 1990

GRANELLI A.E., *L'imposizione dei plusvalori immobiliari*, Padova, 1981

HAMZAH B.A., *"Ports and sustainable development: Initial Thoughts"*, UNITAR, 2004

W. JACOB, *Einkommensteuer*, III ed., Monaco, 2003

KOUTALIDIS T., *"O Dikighoros" – The Lawyer*, Atene, 2003

LEO M., *Le imposte sui redditi nel testo unico*, a cura di D'ALESSIO G., LIPARDI P., PACITTO P., TRABUCCHI A., Milano, Giuffrè Editore, 2014

MAISTO G. (a cura di), *Convenzioni internazionali per evitare le doppie imposizioni*, Giuffrè Editore, 2008

MANZONI I., *Il principio della capacità contributiva nell'ordinamento costituzionale italiano*, Torino, 1965

MARINO V., *La residenza nel diritto tributario*, Padova, 1999

MATSOS G., *Systematic misconceptions of State Aid Law in the area of Taxation*, ESTAL, Vol. 13, 2014

MATSOS G., *Tonnage Tax and Tax Competition*, in *Competition and Regulation in Shipping and Shipping Related Industries*, a cura di ANTAPASSIS A., ATHANASSIOU L., ROSAEG E., 2009

MELIS G., *Il trasferimento della residenza fiscale nell'imposizione sui redditi*, Roma, 2008

MELIS G., *Lezioni di diritto tributario*, Giappichelli, V ed., 2017

MELIS G., *Lezioni di diritto tributario*, Giappichelli, VI ed., 2018

MICELI R., *Società di comodo e statuto fiscale dell'impresa*, Pisa, 2017

MILONE A., *La sovrimposizione nell'imposta sul reddito delle società*, Roma, 2012

MORATIS G., *I forologia tis naftilias kai synafon drastiriotiton [ The taxation of maritime and other and related activities]*, 2003

MOSCHETTI F., *Il principio della capacità contributiva*, CEDAM, Padova, 1973

MUSSELLI A., MUSSELLI A. C., *Transfer pricing*, Il Sole 24 Ore, VIII ed., 2012

NICOLAIDES P., *Fiscal Aid for Maritime transport*, in *Competition and regulation and shipping related Industries*, a cura di ANTAPASES A. M., ATHANASIOU L. I., E ROSAEG(EDS), Martimus Nijhoff Publishers, 2009

QUIGLEY C., *European state aid law and policy*, Hart publishing, II ed., 2009

RYDELSKI M.S., *The EC state aid regime: distortive effects of state aid on competition and trade*, Cameron May, 2007

SACCHETTO C., *L'imposta sul reddito delle persone giuridiche*, in *Trattato di Diritto Tributario*. a cura di AMATUCCI A., IV, Padova, 1994

SALVINI L., *Aiuti di Stato in materia fiscale*, Padova, 2007

TESAURO F., *Diritto Comunitario*, Padova, V ed., 2008

TESAURO F., *Prefazione*, in AA. VV., *Le società di comodo. Regime fiscale e scioglimento agevolato*, Roma, 1995

THE INSTITUTE OF SHIPPING ANALYSIS, *the implementation of state aid guidelines in different European countries*, in *European shipping policy*, Goteborg, 2002

TINELLI G. (a cura di), *Commentario al testo unico delle imposte sui redditi*, CEDAM, Padova, 2009

TOSI L., *Le predeterminazioni normative nell'imposizione reddituale*, Milano, 1999

TOSI L., BAGGIO R., *Lineamenti di diritto tributario internazionale*, CEDAM, V ed., 2016

TOSI L. (a cura di), *Relazione introduttiva: la disciplina delle società di comodo*, in AA. VV., *Le società di comodo*, Padova, 2008

UCKMAR V., *La stabile organizzazione*, in "Corso di diritto tributario internazionale", Padova, 2001

UCKMAR V., *Diritto tributario internazionale*, CEDAM, III ed., 2005

VALENTE P., *Esterovestizione e Residenza*, Milano, Ipsoa, 2013

VALENTE P., *Le novità del transfer pricing*, Ipsoa, 2011

VALENTE P., *Manuale del transfer pricing*, Ipsoa, II ed., 2012

VALENTE P., *Manuale del transfer pricing*, IV ed., Milano, Ipsoa, 2018

## **DOTTRINA**

ANGELUCCI P. (a cura di), *Diritto Finanziario Comparato*, in *Diritto e pratica tributaria internazionale*, n. 2 del 2005

AVEGNO I., *Consolidato fiscale: un'opportunità per le imprese marittime*, in *A&F*, n. 24 del 2003

AVEGNO I., *Gli IFRS nei bilanci delle imprese di shipping italiane quotate*, in *A&F*, n. 13 del 2006

AVEGNO I., *Le novità in Finanziaria per il settore marittimo e dei trasporti*, in *A&F*, n. 2 del 2008

BAERENTZEN S. H., *Expansion of the Danish Tonnage Tax Scheme*, in *Intertax*, n. 44 del 2016

BASILAVECCHIA M., *Imprese marittime: la determinazione della base imponibile sulla base del tonnellaggio*, in *Giur. imp.*, rivista on-line dell'Assonime, n. 3 del 2005

BASILAVECCHIA M., *<Tonnage Tax> e <Tax lease scheme>*, in *Corriere tributario*, n. 46 del 2007

BENEDETTO A. – BENEDETTO M., *Regimi opzionali: il quadro VO*, in *Pratica fiscale e professionale*, n. 8 del 2017

BERGERO L. - S. QUAGLIA, *I chiarimenti dell'Agenzia delle Entrate sulla Tonnage Tax*, in *Contabilità, Finanza e Controllo*, n. 3 del 2008

BERGERO L., QUAGLIA S., *Ristrutturazione delle navi in regime tonnage tax*, in *Contabilità, Finanza e Controllo*, n. 11 del 2010

BOIARDI S., *Le recenti modifiche al regime di tonnage tax*, in *Rivista di Diritto Tributario*, 21/07/2016

CAMBANIS G. – LEVENTIS T. – TALLOTIS A. – PRIJOT H. – GRECH M. – BONAVIA J. – YAP S. – BROWN I., *Shipping Tax Guide*, in *Deloitte*

CAMISASCA G. M., *Perdite fiscali: utilizzo e riporto a nuovo*, in *Bilancio e reddito d'impresa*, n. 3 del 2011

CARPENTIERI L., LUPI R., STEVANATO D., «*Transfer pricing interno*» *tra abuso del diritto e valore normale*, in *Dialoghi Tributarî*, n. 5 del 2013

CAPUTI G., MAZZEI G., *L'armonizzazione fiscale UE*, in *Corriere tributario*, n. 44 del 2002

CENTORE P., CRISTIANO V., *Noleggi parziali di navi (sempre) esenti da IVA*, in *L'IVA*, n. 1 del 2008

CERMIGNANI M., *Il regime fiscale delle società di comodo: ratio, attualità e prospettive*, in *Diritto e pratica tributaria*, n. 2 del 2011

CERONE D., MANGILI M., *Comunicazioni di regimi fiscali opzionali: le «semplificazioni» che verranno*, in *Azienda & Fisco* n. 12 del 2014

CERRATO M., *La definizione di stabile organizzazione nelle convenzioni per evitare le doppie imposizioni*, in C. Sacchetto-L. Alemanno (a cura di), *Materiali di Diritto Tributario Internazionale*, Milano, 2002

CINIERI S., *Osservatorio internazionale*, in *Fiscalità internazionale*, n. 2 del 2010

CINIERI S., *Decreto fiscale: i lnuovo pacchetto semplificazioni*, in *Pratica fiscale e professionale*, n. 46 del 2016

COMMITTERI G. M. – SCIFONI G., *La normativa di attuazione del consolidato nazionale*, in *Corriere tributario*, n. 26 del 2004

CRISTIANO V., *I noleggi parziali sono (sempre) esenti da IVA*, in *Fiscalità Internazionale*, n. 1 del 2008

CROCE G., *La disciplina fiscale della nautica da diporto*, in *Diritto e Pratica Tributaria*, 2005

D'ALFONSO G., *I nuovi orientamenti OCSE sulla stabile organizzazione*, in *il fisco*, n. 10 del 2001

DALMAGGIONI M. – CASTELLANI M., *Regimi opzionali: la scelta nella dichiarazione dei redditi*, in *Pratica fiscale e professionale*, n. 6 del 2015

DE' CAPITANI DI VIMERCATE P., *IL FEDERALISMO FISCALE NEGLI STATI UNITI D'AMERICA*, in *Diritto e Pratica Tributaria*, n. 5 del 2012

DEL FEDERICO L., *Riforma Ires: introduzione della tonnage tax*, in *il fisco*, n. 1 del 5 Gennaio 2004

DEL GIUDICE M., *La stabile organizzazione nel diritto interno, nel diritto convenzionale e nelle Convenzioni stipulate dall'Italia*, in allegato alla rivista *il fisco*, n.45 del 2008

DELLA VALLE E., *La nozione di stabile organizzazione nel nuovo Tuir*, in *Rassegna tributaria*, n. 5 del 2004

DE PASQUALE G., *Tonnage tax, consolidato, trasparenza e Irap*, in *La settimana fiscale*, n. 11 del 2016

EUGENI F., GUARNACCIA C., *Tonnage Tax: i singoli componenti di reddito nel passaggio dal regime ordinario a quello forfetario*, in *il fisco*, n. 14 del 2018

FALSITTA V. E., *Le società di comodo e il paese di Acchiappacitrulli*, in *Per un fisco civile*, Milano, 1996

FEDELE A., *Gli incrementi nominali di valore nell'INVIM e il principio di capacità contributiva*, in *Riv. dir. fin.*, 1982

FERRANTI G., *Le modalità di calcolo degli interessi passivi deducibili*, in *Corriere tributario*, n. 6 del 2010

FERRANTI G., *Il «transfer pricing» tra società residenti in Italia*, in *Corriere tributario*, n. 13 del 2011

FERRANTI G., *“Transfer pricing interno” e valore normale: la Cassazione persevera nell'errore* IL COMMENTO, in *Corriere Tributario*, n. 29 del 2015

FONDAZIONE LUCA PACIOLI (a cura di), *Determinazione della base imponibile per alcune imprese marittime (disciplina “Tonnage tax”)*, in *Riforma dell'imposizione sul reddito delle società (Decreto IRES)*, del 27 Luglio 2004

FRANZESE C., *<La Tonnage Tax> italiana*, in *Corriere Tributario*, n. 36 del 2004

FRIZZERA B., *IMPRESE MARITTIME - TONNAGE TAX*, in *Guida Pratica Fiscale*, anno 2019 Vol. 2

GALEOTTI FLORI M. A., *La determinazione del reddito delle cosiddette società di comodo*, in *Fisco*, 1995

GALLIO F., *Una breve sintesi relativa al regime fiscale della tonnage tax*, in *il fisco*, n. 30 del 2006

LAUGELLI R., *Compatibilità della Tonnage Tax con il credito d'imposta riservato al personale marittimo*, in *Pratica fiscale e professionale*, n. 2 del 2017

LEONE F., *Calcolo del credito d'imposta per i nuovi investimenti*, in *Pratica fiscale e professionale*, n. 9 del 2015

LORENZETTI M., *Tonnage tax*, in *Finanziaria 2008: commenti delle novità fiscali*, 2008

LOVISOLO A., *Il concetto di stabile organizzazione nel regime convenzionale contro la doppia imposizione*, in *Diritto e pratica tributaria*, n. 1 del 1983

LOVISOLO A., *Profili impositivi delle imprese di trasporto marittimo e aereo*, in *Diritto e Pratica Tributaria*, n. 1 del 2003

LOVISOLO A., *Tonnage tax all'italiana: prime considerazioni sulla bozza di decreto delegato*, in *Diritto e Pratica Tributaria*, n. 3 del 2003

LOVISOLO A., *L'evoluzione della definizione di «stabile organizzazione»*, in *Corriere tributario*, n. 34 del 2004

LUPI R., *Le società di comodo come disciplina antievasiva*, in *Dialoghi dir. trib.*, 2006, pag. 1101

MACARIO E., *La tonnage tax tra norme di attuazione, correttivo Ires e Collegato alla legge Finanziaria per l'anno 2006*, in *il fisco*, n. 4 del 2006

MANZITTI A., *“Considerazioni in tema di residenza fiscale delle società”*, e in *Dir. Prat. Trib.*, 1999

MARLOW P., MITROUSSI K., *EU Shipping Taxation: The Comparative Position of Greek Shipping*, in *Maritime Economics & Logistics*, n. 3, 03/2008

MARLOW P., MITROUSSI K., *Shipping Taxation: perspectives and impact on flag of choice*, in *International Journal of Shipping and Transport Logistics*, 2011

MARONGIU P., *Il consolidato fiscale nazionale tra norme di attuazione, prassi e decreto correttivo*, in *Diritto e Pratica Tributaria*, n. 3 del 2005

MARONGIU P., *La disciplina della tonnage tax: dal decreto legislativo al decreto attuativo*, in *Fiscalità Internazionale*, n. 5 del 2005

MASTROBERTI A., *Tonnage Tax: applicazioni per il gruppo di imprese*, in *Azienda & Fisco*, n. 23 del 2005

MASTROBERTI A., *L'opzione per la tonnage tax: modello di comunicazione*, in *Pratica fiscale e professionale*, n. 36 del 2005

MASTROBERTI A., *Tonnage Tax: ulteriori incertezze per l'opzione <di gruppo>*, in *Azienda & Fisco*, n. 24 del 2005

MASTROBERTI A., *Transfer pricing per le operazioni con soggetti in regime di Tonnage Tax*, in *Azienda & Fisco*, n. 1 del 2006

MASTROBERTI A., *UNICO 2006: quadro RT*, in *Pratica fiscale e professionale*, n. 21 del 2006

MASTROBERTI A., *Opzione per la tonnage tax: il punto sulle ultime novità normative*, in *Azienda e Fisco*, n. 5 del 2008

MASTROBERTI A., *nuovo modello per "l'opzione fiscale" che non entra in dichiarazione*, in *Pratica fiscale e professionale*, n. 7 del 2016

MAVRAGANIS G., *Greece: A critical Overview of the 1997 Tax Amendments [notes]*, in *Intertax*, Vol. 25, Issue 10, 1997

MAVRAGANIS G. S., KOUTNATZIS S. I. G., *Taxation of ships*, in *Greek Law Digest*, 14/07/2016

MAYR S. – SANTACROCE B., *Stabile organizzazione: tematiche e prospettive nel contesto nazionale e internazionale*, in *Corriere tributario*, n. 25 del 2013

MCCONNELL L., *Business as Usual: An Evaluation of 1986 UN Conventions on Conditions for Registration of Ships*, in *JMLC*, 1987

MELIS G., *La residenza fiscale delle società nell' IRES: giurisprudenza e normativa convenzionale*, in *Corriere tributario*, n. 45 del 2008

- MELIS G., *La residenza fiscale delle società*, in *Giur. It.*, 2009
- MERIKA A. – TRIANTAFYLLOU A. – ZOMBANAKIS G., *WAGE AND TAX COMPETITIVENESS: THE CASE OF ELLENIC SHIPPING*, 2017
- METTA N. M., *La Tonnage Tax*, in *il fisco*, n. 41 del 2002
- MONTEBELLO C., *Le bandiere di convenienza, sistemi di registrazione <alternativi e Port State control>*, in *Trasporti*, fasc. 85 del 2001
- PERLINI L., *Pregi apparenti e virtù inaspettate della tonnage tax italiana*, in *il fisco*, n. 8 del 2006
- PETRUCCI F., *Marittimi imbarcati su navi battenti bandiera estera*, in *Corriere tributario*, n. 41 del 2012
- PORPORA F., *Prime riflessioni sulla tonnage tax italiana*, in *il fisco*, n. 13 del 29 marzo 2004
- PROVAGGI G., *L'agenzia delle entrate illustra la tonnage tax*, in *Corriere Tributario*, n. 6 del 2008
- RICCI S., *L'imposizione diretta sugli armatori di natanti iscritti nel registro navale internazionale*, in *il fisco*, n. 14 dell'8 Aprile 2002
- RICCI S., *La tonnage tax nella prospettiva della riforma fiscale*, in *il fisco*, n. 32 del 2004
- RICCI S., *La tonnage tax: un aggiornamento*, in *il fisco*, n. 25 del 2006

ROLLE G., TRABATTONI L., “*Tonnage Tax*”, *concorrenza fiscale internazionale e disciplina comunitaria degli aiuti di Stato*, in *Fiscalità Internazionale*, n. 4 del 2004

SALVATORE S., *Contratti assicurati di natanti in ambito internazionale*, in *Pratica fiscale e professionale*, n. 15 del 2007, pag. 23

SANTI A. - LA CANDIA I., *Brief considerations on the Italian tonnage tax regime*, in *Fiscalità Internazionale*, n. 6 del 2005

SARDI P., *Imprese marittime - Tonnage Tax*, in *La Settima Fiscale*, n. 10 del 2009

SCHAFFNER J., *The Territorial Link as a condition to Create a Permanent Establishment*, in *Intertax*, n. 41 del 2013

SISTO L., VALENTI G., *L'internazionalizzazione della flotta mercantile italiana: la “bareboat charter registration”*, in *Dir. Mar.*, 1996

STELLA G., *Il requisito del controllo e l'impatto delle azioni proprie*, in *Amministrazione e Finanza*, n. 11 del 2018

TESAURO F., *Il ruolo della corte di giustizia nel coordinamento della tassazione delle società*, in *Tributimpresa*, n. 2/2005

TIMAGENIS Y. G., *Shipping*, in *Greek Law Digest*, 11/07/2016

TRUTALLI F., *Lineamenti essenziali del concetto di stabile organizzazione*, in *Azienda & Fisco*, n. 20 del 2000

TURRI G., *Riforma fiscale: disciplina del consolidato mondiale*, in *Diritto e Pratica Tributaria*, n. 1 del 2006

VAN DER LINDEN C., MOOREN T., STEVENS T., *The Application of European Tonnage Tax Regime on (Offshore) Service Vessels: Towards a (New) Level Playing Field*, in *EC Tax Review*, 2016

VISCIONE S., *Tonnage tax: prende il largo anche la formazione indiretta*, in *“Azienda & Fisco”*, n. 6 del 2009

VOUSINOS I., *The Greek-flagged fleet: a case study with special reference to the importance, the causes and the remedy of its competitive edge*, in *World Maritime University Dissertations*, 1999

ZUNARELLI S., *Le bandiere di convenienza e l'evolversi dei principi di libertà di navigazione e di commercio marittimo*, in *Dir. Mar.*, 1980

## **RIFERIMENTI NORMATIVI E ATTI NON LEGISLATIVI**

COMMISSIONE EUROPEA, XXVI Relazione sulla politica di concorrenza 1996, Bruxelles – Lussemburgo, 1997

COMMISSIONE EUROPEA, C (2004) 43, “Community guidelines on State aid to maritime transport”

COMMISSIONE EUROPEA, C (2010) 1727 final, “State aid N-37/2010 Cyprus, Introduction of a tonnage tax scheme in favour of international maritime transport”, del 24 March 2010

COMMISSIONE EUROPEA, C (2015) 9019 final, 21 December 2015, State aid SA.33828 (2012/E, 2011/CP)

D. L. greco n. 2687 del 1953

D. Lgs. n. 175 del 21 Novembre 2014

D. M. del 23 Aprile 2004 (MEF)

D. M. del 23 Giugno 2005 (MEF)

D.P.R., n. 633 del 1972

D.P.R., n. 119526 del 1984

D.P.R., n. 917 del 1986 (TUIR)

Legge greca n. 27 del 1975

Legge greca n. 1927 del 1991 (*Trattato Italia – Grecia*)

Legge greca n. 3427/2005

Legge greca 30 luglio 2010

Laws of the United States relating to navigation and the merchant marine, 1903

Greek Legal Council, Opinion 432/200

OECD, *Towards Global Tax Cooperation*, in “2000 Ministerial Council Meeting and Recommendations by the Committee on Fiscal Affairs, Progress in Identifying and Eliminating Harmful Tax Practices, Paris, 2002

OECD, Model Tax Conventions, 2017

Paris Memorandum of Agreement for European States (MOU)

R.D. n. 327 del 30 Marzo 1942 (Codice della navigazione)

“*Supplemental Memorandum of Understandings*”, *Fourth Review of the ESM Program*, 23/5/2018

*Trattato sul funzionamento dell’Unione europea* (TFUE)

UNCTAD SECRETARIAT, “Chapter 2: Structure and ownership of the world fleet”, in *Review of Maritime Transport*, 2009

## **GIURISPRUDENZA E PRASSI**

AGENZIA DELLE ENTRATE, Circolare del 20 Dicembre 2004, n. 53/E

AGENZIA DELLE ENTRATE, Circolare del 13 Febbraio 2006, n. 6/E

AGENZIA DELLE ENTRATE, Circolare n. 5/E del 2007

AGENZIA DELLE ENTRATE, Circolare 21 Dicembre 2007, n. 72/E

AGENZIA DELLE ENTRATE, Circolare 30 Dicembre 2014, n. 31/E

AGENZIA DELLE ENTRATE, Comunicato stampa del 17 Dicembre 2015, n. 195

AGENZIA DELLE ENTRATE, Provvedimento del 17 Dicembre 2015, n. 161213

AGENZIA DELLE ENTRATE, Risoluzione n. 47/E del 23 Marzo del 1999

AGENZIA DELLE ENTRATE, Risoluzione n. 104/E del 17 Novembre 2016

AGENZIA DELLE ENTRATE, Risoluzione 14 Settembre 2015, n. 80/E

C.G.U.E, C-387/92 (*Banco Exterior de Espana SA*)

C.G.U.E, Sez. I, C-292/2016

Cass., n. 10062 del 01/08/2001

Cass., n. 10802 del 24 Luglio 2002

Cass., Sez. V, n. 10925 del 2002

Cass., n. 21536 del 15 Ottobre 2007

Cass., Sez. Un., n. 30055 del 23 Dicembre 2008

Cass., Sez. Un., n. 30056 del 23 Dicembre 2008

Cass., Sez. Un., n. 30057 del 23 Dicembre 2008

Cass., n. 23551 del 20 Dicembre 2012

Cass., Sez. V, n. 12844 del 22 Giugno 2015

Cass., civ. Sez. V, n. 10239 del 2017

Cass., civ., Sez. VI – 5 Ord., n. 4019 del 12/02/2019

Comm. trib. centr., Sez. VII, n. 4992 del 1996

Comm. trib. prov. Milano, Sez. I, n. 577 del 18 Marzo 1998

Comm. trib. regionale, Milano, Sez. XIX, n. 1785 del 2016

Corte app., Lecce, Sez. Unica., Sent., 21/03/2019

Corte. cost., n. 6 del 1978

Corte cost. n. 212 del 1986

MEF, Risoluzione 20 Luglio 1995, n. 224

Supreme Court of the United States, *Polar Tankers, Inc. v. City of Valdez*, 15 Giugno 2009

TRIBUNALE INTERNAZIONALE PER IL DIRITTO DEL MARE, *Sentenza "Saint Vincent e Grenadine c. Guinea"*, 01/07/1999

## SITOGRAFIA

BERGIN T., *How Greek shipowners talk up their role, and why that costs Athens millions, in Reuters*, <https://www.reuters.com/investigates/special-report/eurozone-greece-shipping/>, 25/11/2015

DELOITTE., *Shipping tax overviews.*, [https://eclass.unipi.gr/modules/document/file.php/NAS225/Shipping%2520Tax%2520Overviews%2520Brochure\\_Feb06.pdf](https://eclass.unipi.gr/modules/document/file.php/NAS225/Shipping%2520Tax%2520Overviews%2520Brochure_Feb06.pdf), 02/2006

DELOITTE., *Shipping Tax Guide*, <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/global/Documents/E>

[nergy-and-Resources/dttl-ER-Shipping-Tax-Guide-6countries.pdf](#),

2015

SWABY A., *Why so many shipowners find Panama's flag convenient*,

[https://www.bbc.com/news/world-latin-america-28558480#](#), 5/8/2014

[http://www.medmaritimeprojects.eu/download/ProjectCorinthos/D.2.1  
.2.B\\_Mapping%20Successful%20Maritime%20Clusters.pdf](#)

[https://amaregaeta.wordpress.com/2016/01/22/armatori-greci-contro-  
lue-scontro-sulla-tonnage-tax/](#)

[https://www.consilium.europa.eu/it/policies/financial-assistance-  
eurozone-members/greece-programme/](#)

[https://www2.deloitte.com/mt/en/pages/tax/articles/mt-tax-alert-18-  
02-EC-approves-Malta-Tonnage-Tax-Regime.html](#)

[https://www.tradewindsnews.com/casualties/1696547/greece-swaps-  
double-tonnage-tax-for-new-charge-on-dividends](#)

[http://avramopoulos.com/fresheditor/Uploads/a808415110492d6f27ac  
e8ce8be10dc9.pdf](#)

