UN DECRETO CUCITO SU APONTE

La battaglia fiscale di Msc per prendere Ita Airways

DANIELE MARTINI
ROMA

È una norma cucita addosso alle esigenze della Msc di Gianluigi Aponte, magari per spianargli la strada all'acquisto di Ita Airways, la compagnia aerea che dal 15 ottobre vola al posto di Alitalia? O è una sorta di atto dovuto nell'ambito dell'aggiornamento della legislazione comunitaria in cui Ita non c'entra proprio nulla? Nei giorni del weekend del 1° maggio è partita una polemica che coinvolge le associazioni di armatori e di categoria, politici, sindacalisti, esperti del ramo. L'avvio lo ha dato l'articolo di un sito specializzato Shipmag. Titolo: "Nel decreto sui trasporti spunta una minaccia alla concorrenza". Sommario: «I benefici fiscali dei grandi armatori estesi alle loro attività a terra. Le possibili ricadute sulle trattative per Ita Airways». Il tutto illustrato con una grande foto di un aereo della compagnia. Il decreto in questione è ancora in bozza, è lungo 31 pagine e contiene 19 articoli. La polemica si concentra su un comma di otto righe dove c'è scritto che i benefici fiscali applicati agli armatori possono essere estesi «allo svolgimento delle attività diverse da quelle principali derivanti da attività di trasporto marittimo». In sostanza, se un armatore ha anche altre attività nell'ambito dei trasporti collegate al settore marittimo, ecco che scattano i vantaggi, che non sono di poco conto perché prevedono il pagamento di un'aliquota di appena il 20 per cento sul fatturato. Per capire bene bisogna fare un salto indietro di un quarto di secolo, quando nel 1997 a livello europeo fu approvata una norma, la cosiddetta tassa sul tonnellaggio, che introduceva regimi fiscali privilegiati per gli armatori. La giustificazione per questa scelta era che il trasporto marittimo più di altre attività economiche è esposto alla concorrenza internazionale e quindi era necessario tutelarlo. Aponte è senza dubbio un armatore che nell'ambito dei trasporti sta coltivando in Italia interessi diversificati e su larga scala oltre a quelli marittimi. Ita è solo l'affare che più di altri è sotto i riflettori. Per l'acquisto della traballante nuova società aerea la Msc di Aponte si avvale dell'alleanza con la gigantesca compagnia tedesca Lufthansa, ma mano a mano che la storia va avanti il soggetto decisivo dell'accoppiata sembra sempre di più Msc, forte anche degli utili stellari di decine di miliardi di euro raccolti nel 2021 grazie all'impennata del valore dei noli marittimi. In ambito marittimo Aponte è notoriamente una potenza in Italia, controlla il 60 per cento della movimentazione dei container, il 47 per cento dei terminali e dopo aver snobbato la penisola per decenni ora la riscopre estendendo il raggio d'azione al trasporto merci con una società ad hoc che si chiama Medway e anche alla logistica stradale con Medlog. I benefici di cui parla il decreto si applicherebbero quindi anche a queste altre attività e ciò ovviamente provoca preoccupazione e allarme tra i concorrenti. Il rinnovato interesse di Aponte per l'Italia si è ripercosso anche sulle associazioni delle categorie degli armatori e dei terminalisti che si sono spaccate. Con Aponte c'è la filiera che fa capo a Confcommercio con Assarmatori e Fise Uniport, mentre gli altri sono collegati a Confindustria con Confitarma e Assiterminal.

Armatori divisi

Uno dei primi a muoversi contro il decreto è stato Luca Becce, presidente di Assiterminal. La sua condanna è perentoria: «Sono queste le cose che non vanno e che combattiamo». Dopo di lui il piddino Davide Gariglio della commissione Trasporti della Camera ha invitato il governo a rivedere il testo, mentre tra i sindacati la Filt-Cgil ha parlato di «assist per gli armatori che hanno attività di logistica a terra» e Uiltrasporti ha insistito: «Concedere benefici anche al reddito determinato da attività diverse da quelle marittime significa mettere a rischio la concorrenza nel settore della logistica». Di avviso completamente diverso Stefano Messina, presidente di Assarmatori. Messina spiega che il regime fiscale favorevole «è garantito solo alle imprese che hanno la sede in Italia». Mentre Aponte non ha né sede né flotta in Italia, la sede ce l'ha a Ginevra, mentre la flotta di 560 navi porta container batte in prevalenza bandiera panamense. Aponte potrebbe far diventare italiane a tutti gli effetti sia la sede sia la flotta? «Il gioco non varrebbe la candela» secondo Gian Enzo Duci, docente all'università di Genova, uno dei massimi esperti in materia: «Cambiare sede e bandiera costerebbe ad Aponte più di quanto potrebbe eventualmente guadagnare in termini fiscali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Superficie 17 %