

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Spagna definitivamente condannata per gli aiuti di Stato del Tax lease scheme che ha penalizzato i cantieri italiani

Nicola Capuzzo · Friday, September 25th, 2020

Il modello di finanziamento pubblico spagnolo a sostegno della cantieristica navale locale che per molti anni ha sfavorito la navalmeccanica italiana soprattutto per le navi offshore, per i rimorchiatori e per le piccole navi cisterna è stato definitivamente condannato dall'Europa. Si parla del tax lease scheme, il meccanismo di supporto pubblico che rendeva le nuove costruzioni spagnole più economiche di un 30% circa rispetto ai prezzi praticati da altri paesi europei e la cui differenza, giudicata un aiuto di Stato dall'Europa, dovrà ora essere risarcita da Madrid.

Lo ha stabilito la Corte di giustizia europea a cui la Spagna si era rivolta nel 2016 dopo che la Commissione Europea aveva già, pochi anni prima, "condannato in primo grado" questo sistema di finanziamento che ha creato squilibri concorrenziali all'interno dell'Unione Europea. In Italia nell'elenco delle vittime (anche) della concorrenza sleale spagnola figurano diversi cantieri, in particolare quelli attivi nella costruzione di rimorchiatori e piccola navi cisterna (San Marco, Nuovi Cantieri Apuania, Cantiere Navale di Pesaro, cantiere navale De Poli e anche Rosetti Marino che oggi è ancora attivo ma, fatta salva una bunker barge in portafoglio, non sta praticamente più realizzando navi mercantili come Psv, rimorchiatori, AHTS, ecc.). Per anni, non a caso, l'associazione nazionale dei cantieri navali privati Ancanap, anch'essa nel frattempo defunta, aveva condotto una lunga battaglia denunciando la concorrenza sleale praticata dalla Spagna che riusciva ad attrarre molti investimenti anche da parte di armatori italiani.

La Commissione Europea aveva come detto già 'bocciato il tax lease scheme spagnolo nel 2013 ma tre anni più tardi la Corte di Giustizia Europea l'aveva riabilitato accogliendo il ricorso presentato dalla Spagna che nel frattempo aveva dato vita a una versione light sempre dello stesso schema.

La corte di Lussemburgo ora ha definitivamente riconosciuto la tesi sostenuta dalla Commissione europea definendo questo meccanismo un Aiuto di Stato che, in quanto tale, dovrà essere restituito dallo Stato membro.

Il regime fiscale agevolato per le navi introdotto dalla Spagna nel 2002 e avversato da larga parte della cantieristica navale europea permetteva ai cantieri iberici di proporre prezzi significativamente inferiori ai concorrenti attraverso la realizzazione, da parte della banca finanziatrice, di una complessa struttura finanziaria interposta fra il cantiere di costruzione e

l'armatore destinatario. Struttura che consentiva l'ammortamento accelerato e anticipato della nave con la conseguente attribuzione di perdite agli intermediari, a quel punto fiscalmente avvantaggiati. E che permetteva, dopo il riscatto della nave da parte dell'armatore, di evitare parzialmente la fiscalizzazione della plusvalenza realizzata dagli intermediari.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, September 25th, 2020 at 2:23 pm and is filed under [Cantieri, Politica&Associazioni](#)

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