

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Quante (poche) imposte hanno versato nel 2021 i liner grazie alle rispettive Tonnage Tax

Nicola Capuzzo · Thursday, March 17th, 2022

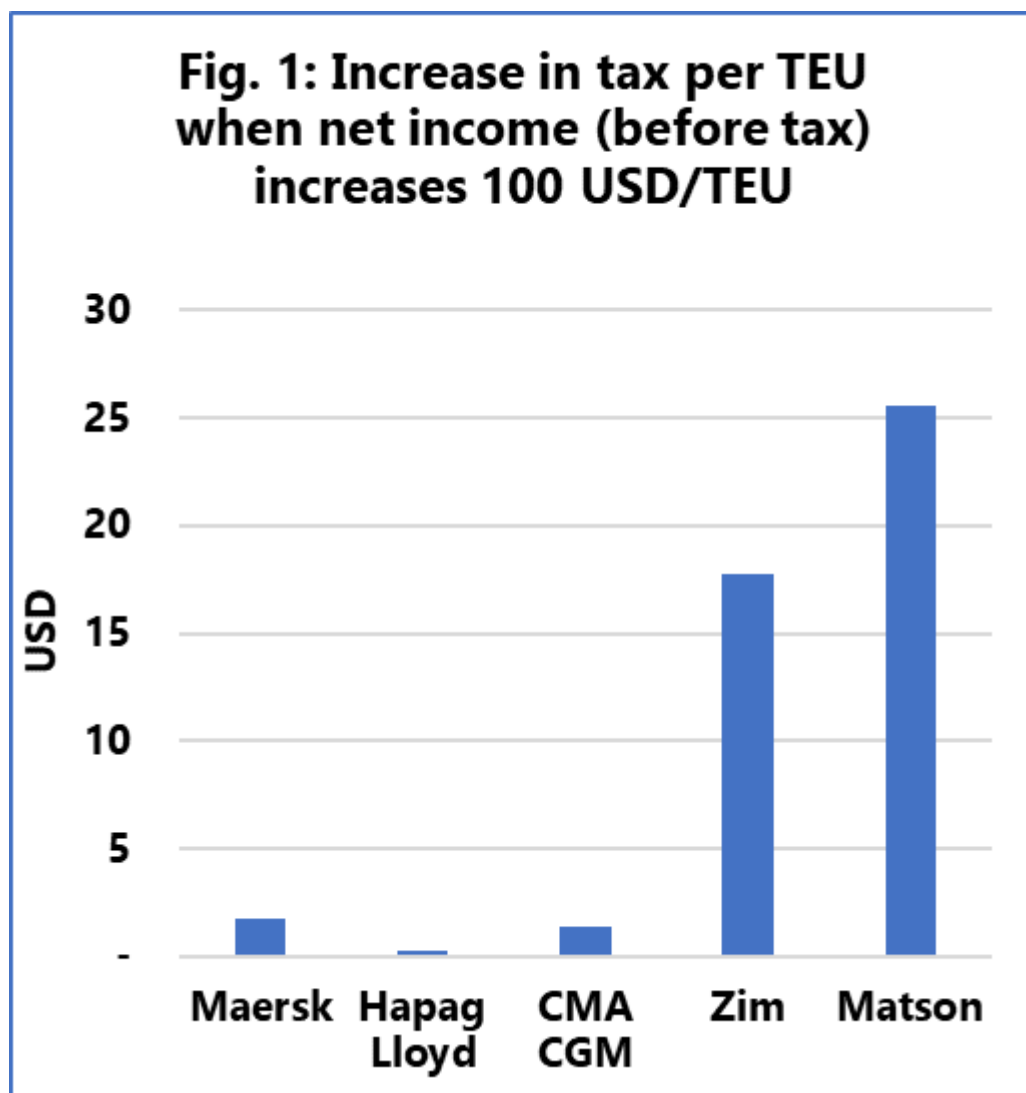
In che misura i vari regimi di *tonnage tax* hanno avvantaggiato le compagnie di trasporto marittimo di container, in particolare in un'annata come quella 2021 caratterizzata da profitti *monstre*?

A questa domanda ha provato a rispondere Sea-Intelligence mettendo a confronto i risultati economico-finanziari relativi al passato esercizio di cinque liner, soggetti o meno a questa agevolazione.

Da una parte dunque la danese Maersk, la tedesca Hapag-Lloyd, la francese Cma Cgm, che se ne possono avvalere, dall'altro lato della barricata l'israeliana Zim e la statunitense Matson, per le quali non è disponibile. Per prima cosa la società di analisi ha osservato come le prime tre abbiano una aliquota fiscale compresa tra lo 0,7% e il 3,7%, mentre per le ultime due questa quota sale a un valore tra il 18% e il 21%. Nel concreto, questo ha significato che Zim nello scorso esercizio è stata soggetta a imposte pari a 953 milioni di dollari, mentre per Matson la cifra è stata di 229 milioni.

Un modo più interessante, secondo Sea-Intelligence, di porre a confronto queste due discipline fiscali è quello di analizzare a quanto ammonta l'importo di imposte aggiuntive per Teu pagate da ogni vettore per ogni incremento di 100 dollari/Teu nei suoi utili ante imposte.

Come mostra chiaramente il grafico sottostante, questa quota risulta poco rilevante per i vettori tassati in base al tonnellaggio (tra Maersk, Hapag Lloyd e Cma Cgm l'extra varia dai 0,3 agli 1,8 dollari/teu), ma sale a 18 dollari/Teu nel caso di Zim e a 26 dollari/Teu per Matson.



Uno svantaggio competitivo ben noto ad esempio a Zim, la quale a inizio 2022, forte di un bilancio 2021 in attivo dopo anni in rosso, ha avviato dei dialoghi con il fisco e con il Ministero delle Finanze israeliani, ventilando anche la possibilità di lasciare il paese nel caso in cui la richiesta di istituirci un regime di *tonnage tax* non fosse accolta.

Da notare infine che, come rilevato dalla stessa Sea-Intelligence, che anche tra i diversi regimi nazionali di *tonnage tax* hanno avvantaggiato in modo differente le società cui si è applicato. Guardando all'aliquota fiscale media dei tre vettori tassati in base al tonnellaggio, gli analisti hanno osservato che Maersk si è collocata al di sotto di essa, ovvero ha 'pagato' in più 10,3 dollari/Teu (per complessivi 269 milioni di dollari), mentre al contrario Hapag Lloyd ha avuto un vantaggio fiscale di 10,7 dollari/Teu (ovvero un risparmio di 127 milioni). Poco sotto la media infine Cma Cgm, che ha avuto uno svantaggio fiscale di 10 milioni di dollari.

#### ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, March 17th, 2022 at 8:30 am and is filed under [Market report](#), [Navi](#)

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

