

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*?

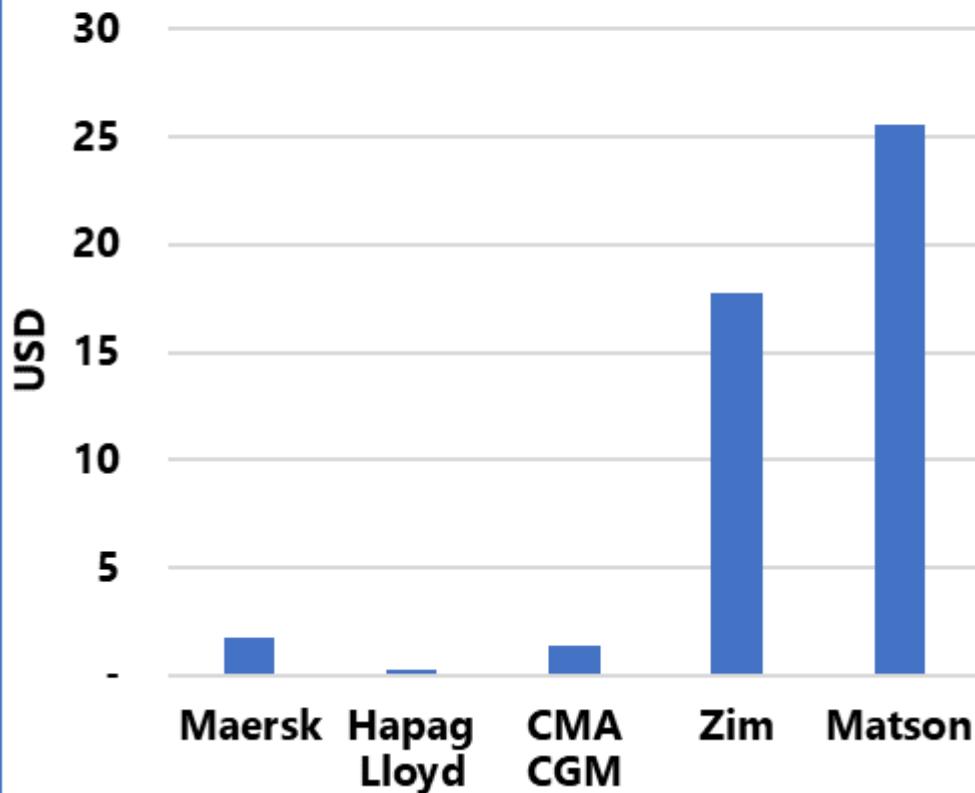
A questa domanda ha provato a rispondere Sea-Intelligence mettendo a confronto i risultati economico-finanziari relativi al passato esercizio di cinque liner, soggetti o meno a questa agevolazione.

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.

**Fig. 1: Increase in tax per TEU
when net income (before tax)
increases 100 USD/TEU**



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 istituirvi 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.

