

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Cosa cambia per gli armatori con le modifiche alla tonnage tax

Nicola Capuzzo · Monday, December 9th, 2024

Contributo a cura di Cristoforo Kielland \*

\* Studio Tributario e Societario Deloitte

Il decreto legislativo di riforma dell'IRPEF e dell'IRES, approvato dal Consiglio dei Ministri lo scorso 3 dicembre 2024, apporta alcune importanti modifiche al regime di tonnage tax.

Con questo intervento il Governo risponde alle richieste della Commissione Europea per garantire la proroga decennale dell'autorizzazione al regime per il periodo 2024-2033 che a questo punto non dovrebbe tardare.

È bene ricordare che l'ultima verifica della conformità della tonnage tax alla prassi comunitaria era avvenuta nel 2015, e che una parziale rivisitazione si era imposta nel 2018 in occasione delle modifiche sulla tassazione delle plusvalenze da cessione di navi qualificate e sull'estensione del regime alle bandiere comunitarie, quest'ultima divenuta effettivamente operativa solo alla fine del 2023.

Tutto tace invece sul fronte del Registro internazionale. Anche qui si è in attesa dell'autorizzazione comunitaria al rinnovo del regime, anch'esso scaduto al 31 dicembre 2023. Il silenzio da parte del legislatore potrebbe essere interpretato come l'assenza di ulteriori richieste da parte di Bruxelles. E questo parrebbe plausibile tenuto conto che tale regime era stato oggetto di profonda rivisitazione nel 2022-2023 in seguito agli impegni assunti dall'Italia nel 2020.

Tornando alla tonnage tax, l'attuale intervento non comporta una revisione organica del regime, né un coordinamento con il Registro Internazionale. Complessivamente le modifiche, operative per i soggetti solari già per l'anno 2024, determineranno una lieve restrizione dell'ambito applicativo del regime.

La novità maggiormente impattante in termini finanziari, almeno sulla base della bozza di relazione tecnica al decreto, è la previsione che elimina la possibilità di utilizzare in compensazione le perdite fiscali derivanti da attività "ordinarie" con l'imponibile forfetario.

Il gettito erariale dovrebbe inoltre aumentare per effetto del nuovo metodo di calcolo dell'imponibile forfetario. Questo, infatti, verrebbe ora determinato considerando un impiego della nave per 365 giorni all'anno, indipendentemente dalla mancata utilizzazione della stessa a causa di operazioni di manutenzione, riparazione ordinaria o straordinaria, ammodernamento e trasformazione, disarmo temporaneo o locazione a scafo nudo.

In parziale allineamento a quanto previsto per il Registro internazionale, il regime di tonnage tax continuerà ad applicarsi alle entrate accessorie, ma a condizione che queste non superino il 50 per cento delle entrate totali di ciascuna nave ammissibile. La norma non esplicita se il superamento di tale limite comporti l'esclusione dal regime per l'intero reddito derivante da attività accessorie o solo per la quota parte eccedente il limite. Quest'ultima soluzione, già adottata per il Registro Internazionale, appare senz'altro la più condivisibile. L'imposizione del nuovo limite quantitativo è infine accompagnata dall'estensione degli obblighi di contabilizzazione separata anche alle attività accessorie.

Sempre sul fronte delle attività accessorie, i trasporti terrestri immediatamente antecedenti o successivi a quello marittimo, già inclusi nella lista delle attività ammissibili, risulteranno ora agevolabili a condizione che siano venduti insieme alla prestazione di trasporto marittimo. Si tratta di una modifica che non sembra poter avere impatti significativi.

Lo stesso non può dirsi per l'esclusione tout court del trasporto terrestre di container dall'ambito di applicazione delle attività agevolabili. Questa novità comporterà la necessità di quantificare separatamente costi e ricavi ascrivibili a tale attività, fino ad ora assorbita dal regime della tonnage tax. Si tratta peraltro di un'esclusione attualmente non prevista dalla disciplina del Registro Internazionale.

Porte chiuse per i redditi da locazione a scafo nudo (bareboat-OUT), che continuano a essere esclusi dalla tassazione forfetaria, nonostante la prassi comunitaria dia la possibilità a determinate condizioni di considerare agevolabile anche tale attività. Scelta opposta era stata fatta pochi anni prima per il Registro Internazionale. L'unica apparente novità consiste nell'attribuzione di un credito pari all'imposta calcolata sull'imponibile forfetario nei giorni in cui la nave è locata a scafo nudo; si tratta in realtà di un mero bilanciamento della previsione di una doppia tassazione: sia in base alle regole ordinarie che in base alla tonnage tax.

Del tutto invariata è anche la perimetrazione dei limiti di ammissibilità applicabili per navi noleggiate (time charter-IN), anche qui trattate in modo difforme rispetto al Registro Internazionale.

Un ulteriore intervento restrittivo viene posto in essere in relazione alle navi da rimorchio che risultano ammissibili solo in relazione all'attività di trasporto in mare, a condizione che questa sia prevalente nell'anno.

Sotto il profilo soggettivo viene inoltre esclusa in maniera esplicita la possibilità di esercitare l'opzione per il regime del tonnellaggio alle imprese in difficoltà, secondo la definizione di cui all'articolo 2, punto 18, del Regolamento UE 651/2014, nonché alle imprese in stato di liquidazione o di scioglimento. Tale previsione dovrà essere oggetto di specifici chiarimenti anche tenuto conto che ad oggi le cause di decadenza per le imprese di difficoltà sono limitate alla liquidazione volontaria ovvero all'assoggettamento ad una procedura concorsuale.

In conclusione, le modifiche sembrano improntate esclusivamente a ottenere la proroga del regime

di tonnage tax senza operare una riforma organica della disciplina. Ciò permetterà di garantire l'applicazione del regime per un ulteriore decennio, ma sembra definitivamente persa l'occasione per una rivisitazione più ampia della disciplina, che avrebbe potuto sfruttare i margini di manovra che la prassi comunitaria permette, garantendo un sistema più semplice e più competitivo.

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

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Monday, December 9th, 2024 at 4:30 pm and is filed under [Navi](#), [Politica&Associazioni](#)

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