



Sindacato dei Marittimi

Labour Union Of Maritime

Presidenza e Segreteria Nazionale

Roma, 11 marzo 2011
Prot. 2081/2011/PR



Egregio
Ministro dell'Economia e delle Finanze
Giulio TREMONTI
Via XX Settembre, n° 97
00187 - ROMA

Oggetto: registro internazionale, tonnage tax.-

Egregio Ministro Tremonti,

è da tempo che il nostro sindacato SDM Sindacato dei Marittimi le scrive ma senza avere sue risposte, su vari argomenti tra i quali Registro Internazionale, Tonnage Tax e flag of convenience. Poiché non ricorderà sicuramente nulla, in allegato le mettiamo tutte le nostre passate note.

Ora leggiamo che in questi giorni presso il ministero dell'Economia c'è una commissione che dovrà esaminare una dopo l'altra le agevolazioni fiscali che nel tempo sono state riconosciute a diverse categorie economiche e produttive del paese, e tra queste si vuole discutere del Registro Internazionale nell'ottica di fare cassa attraverso una rapida cancellazione o comunque un ridimensionamento.

Vorremmo che prima di prendere in considerazione però una eventuale cancellazione del Registro Internazionale, si rifletta bene, anche preso atto del silenzio della CONFITARMA su questo argomento, almeno sino ad oggi.

Cancellare questa normativa, che comunque è discutibile poiché non ha tutelato di fatto il posto di lavoro dei marittimi italiani, favorendo nella realtà un abuso di manovalanza extracomunitaria, potrebbe provocare danni ancora più seri e devastanti.

La prima reazione che si potrebbe avere, è una fuga in massa di navi verso bandiere di convenienza (che spesso coincidono anche con paradisi fiscali) e questo porterebbe molti lavoratori marittimi italiani a perdere il posto di lavoro, mettendo in serie difficoltà famiglie intere.

Secondo noi, sarebbe invece giusta la strada del ridimensionamento, o meglio prendere l'occasione per rivedere queste normative, non abolendole, ma facendo in modo di usarle per tutelare i posti di lavoro e nello stesso tempo dare agevolazioni a quelle compagnie di navigazione meritevoli. Una compagnia sana, offre lavoro, quindi secondo noi tutelare il lavoratore non è lontano anche dal pensare di tutelare le aziende, ma se meritevoli.

In altri paesi, ad esempio si è controllato che le compagnie che hanno usufruito di tali agevolazioni, effettivamente abbiano onorato i requisiti che le leggi prevedevano, e nei casi dove questo non si è verificato multato la compagnia. Questa potrebbe essere una prima azione da fare.

Si potrebbe inoltre modificare il R.I e T.T. mettendo requisiti più selettivi relativi alla nazionalità dei lavoratori, sempre chiaramente rimanendo in condizioni di garantire il libero mercato. Fatto questo il controllo non sarebbe complesso visto le nuove tecnologie, infatti basterebbe obbligare la compagnia ad inviare copie delle Crew List ad ogni cambio di personale, presso un Ufficio Ministeriale, cosa che attraverso mail avverrebbe in tempo reale.

Sindacato dei Marittimi

sede operativa head office
via dei Conciatori 7, 00154 Roma (Italy)
Tel. (+39) 06 99341586 Fax (+39) 06 62298587
www.sindacatomarittimi.eu



A molti sembra strano il silenzio della CONFITARMA, a noi invece no. Se fossimo al loro posto effettivamente una cancellazione del R.I. non preoccuperebbe più di tanto, in 24 ore cambieremmo bandiera, e con buona scusa.

Invece ora si ha l'occasione di rivedere una normativa che se da una parte ha riportato navi sotto bandiera italiana, dall'altra ha mancato l'obiettivo di garantire il posto di lavoro degli italiani.

Si potrebbe mettere in equilibrio questa situazione, non offrendo invece all'armamento la scusa di fare azioni che seppur legali, avrebbero sui lavoratori italiani conseguenze devastanti.

In questi tempi alcune sigle chiedono la cancellazione del R.I., ma spesso ignorano o non tengono presente cosa questo porterebbe come risultato. Non tengono conto del mercato globale, oltretutto in un settore che era già globalizzato quando ancora questo termine non veniva adoperato in economia.

L'agevolazione è uno strumento ottimo, se però porta con sé guadagni o sia conveniente anche allo Stato e ai cittadini.

Con l'occasione le ricordiamo che siamo da più di un anno in attesa di sapere se il Governo rimborserà i corsi STCW obbligatori svolti da noi marittimi nel 2000/01, e se la nostra proposta di poter inserire i costi dei futuri corsi nella dichiarazione dei redditi è stata almeno presa in considerazione

Speriamo che non si perda questa occasione.

Con l'occasione porgiamo cordiali saluti.



Il Presidente
Ufficiale di Navigazione
Mauro Marino

E la nave va...via

09 MARZO 2011


[Share](#) | [Facebook](#) [Twitter](#) [LinkedIn](#)

Il registro internazionale marittimo, quello che ha garantito la sopravvivenza della flotta sotto bandiera italiana, è la priorità numero uno nella lista delle 277 forme di agevolazione fiscale che il ministro Tremonti ha ordinato di esaminare per raschiare il fondo del barile e recuperare al fisco ulteriori risorse.

E' stata infatti insediata in questi giorni presso il ministero dell'Economia la commissione che dovrà esaminare una dopo l'altra le agevolazioni fiscali che anno dopo anno sono state riconosciute a diverse categorie economiche e produttive del paese, ovviamente nell'ottica di fare cassa attraverso una loro rapida cancellazione o comunque un brusco ridimensionamento. E se qualcuno sperava che l'esistenza di un registro internazionale che, sommato con la tassazione forfettaria a tonnellaggio (tonnage taxi) di fatto si è tradotto in un'esenzione fiscale, potesse passare inosservata, resterà deluso.

Proprio il registro internazionale è priorità numero uno. Nel silenzio totale di Confitarma, che, pur disponendo di un'arma eccezionale, quella dell'occupazione, per difendere la validità del registro internazionale, non ha preso posizione, l'esame delle norme varate nel 1998, dall'allora ministro dei Trasporti, Claudio Burlando, è diventato prioritario. A capo del gruppo di lavoro della Commissione che - come detto - ha posto il Registro internazionale al numero 1 nella lista delle 277 agevolazioni oggetto di riesame, c'è Vieri Ceriani, capo del servizio rapporti fiscali della Banca d'Italia, incaricato espressamente di occuparsi dell'erosione fiscale dovuta alla forbice tra imposizione fiscale ed esenzioni, agevolazioni e favori fiscali. E Vieri Ceriani, stigmatissimo funzionario di Bankitalia, conosce vita morte e miracoli del registro internazionale, del quale si era direttamente interessato in fase di stesura della legge da parte dell'allora ministro dei Trasporti, Claudio Burlando..

Il registro internazionale, esteso nel 2005, anche alle navi impegnate nel cabotaggio, è una vera e propria norma speciale non assimilabile ad altri trattamenti fiscali esistenti in Italia. Frutto di un dibattito apertosi e sviluppatosi in questa direzione in quasi tutti i paesi occidentali ed europei, incapaci con nel tradizionale quadro normativo e fiscale, di reggere alla concorrenza internazionale specie delle flags of convenience, il Registro internazionale offre sostanzialmente tre tipi di benefici: il primo è una deroga all'articolo 318 del Codice della navigazione che prevede l'obbligo di avere a bordo un intero equipaggio italiano, e consente quindi di imbarcare una quota rilevante di personale extracomunitario a costi nettamente inferiori.

Inoltre l'armatore si trattiene, non versandolo allo Stato, pari al 30-40% della retribuzione corrisposta, ma porta comunque questa somma in deduzione come costo aziendale. E' inoltre esentato dal pagamento dei contributi previdenziali e assistenziali, che sono coperti da uno speciale Fondo (non rifinanziato) del governo.

Dal punto di vista strettamente fiscale alle navi iscritte nel registro internazionale non si applica l'Irap. Il reddito asseverabile ad imposta sul reddito è pari al 20% del reddito prodotto dalla nave e anche le eventuali plusvalenze rientrano nel reddito imponibile in misura del 20%.

Dal 2005 le imprese armatoriali dispongono di un'ulteriore opzione fiscale: optare per la tonnage tax ovvero una tassazione forfettaria, minima, calcolata sul tonnellaggio complessivo delle navi di proprietà, indipendentemente dal reddito prodotto o no.

Norme particolari si applicano per quanto riguarda le navi impiegate nel cabotaggio nazionale e in quello continentale. Complessivamente le condizioni amministrative e fiscali riconosciute alla flotta battente la bandiera tricolore-bis, rappresentano una vera e propria oasi nel panorama delle imprese italiane e di altre attività economiche, che - secondo lo spirito del legislatore - impattano in maniera meno immediata di quanto accada alla flotta, con le conseguenze della concorrenza internazionale.

I risultati del registro bis, o registro internazionale, sono stati eccezionali: si calcola che 450 navi che erano emigrate presso registri esteri (di convenienza e no, siano rientrate in Italia, consentendo alla marina mercantile nazionale di collocarsi, con oltre 16 milioni di tonnellate di stazza lorda, stabilmente in dodicesima posizione nella classifica mondiale delle flotte mercantili.

Senza un Registro Internazionale, nato per salvare l'occupazione italiana che nel breve periodo sarebbe totalmente scomparsa, ora potrebbero essere a rischio più di 40.000 posti di lavoro. Si tratta degli ufficiali, dei comandanti, ma anche dei marittimi (e ciò vale specialmente per il cabotaggio) imbarcati sulle navi italiane, nonché del personale amministrativo. Una delocalizzazione delle navi sotto bandiera estera difficilmente non recherebbe con sé una parallela delocalizzazione amministrativa delle aziende armatoriali.