



### SCHEDA RIASSUNTIVA ISTANZA

DATA	19 MAGGIO 2009	PROTOCOLLO N°	2027/2009/PR
INVIATA PER:	RACCOMANDATA CON AVVISO DI CONSEGNA		
OGGETTO:	TAX HAVEN E FLAG OF CONVENIENCE		
NOTE:	PRATICA IN LAVORAZIONE		

INVIATA A:	RICEVUTA DI RITORNO
PRESIDENTE DEL CONSIGLIO BERLUSCONI	22 MAGGIO 2009
MINISTRO TREMONTI (ECONOMIA)	22 MAGGIO 2009
MINISTRO SACCONI (LAVORO)	22 MAGGIO 2009
MINISTRO MATTEOLI (TRASPORTI)	25 MAGGIO 2009

LAVORAZIONE:

•

DATA	16 GIUGNO 2009	PROTOCOLLO N°	2032/2009/PR
INVIATA PER:	RACCOMANDATA CON AVVISO DI CONSEGNA		
OGGETTO:	TONNAGE TAX		
NOTE:	PRATICA IN LAVORAZIONE		

INVIATA A:	RICEVUTA DI RITORNO
VICE PRESIDENTE CE TAJANI	25 GIUGNO 2009

- In data 21 settembre 2009 D(2009)65205 riscontro Commissione Europea Direzione Generale dell'Energia e Trasporti – Direzione G – Trasporto Marittimo



# Sindacato dei Marittimi

*Labour Union Of Maritime*

*Presidenza e Segreteria Nazionale*

Roma, 19 maggio 2009

Prot. 2027/2009/PR



Egregio **Presidente del Consiglio**

**Onorevole Silvio BERLUSCONI**

Presidenza del Consiglio dei Ministri

Piazza Colonna, n° 370

00187 – ROMA

Egregio **Ministro dell'Economia e Finanze**

**Onorevole Giulio TREMONTI**

Ministero dell'Economia e Finanze

Via XX Settembre, n° 97

00187 – ROMA

Egregio **Ministro del Lavoro, Salute e Pol. Sociali**

**Maurizio SACCONI**

Ministero del Lavoro e Salute

Via V. Veneto, n° 56

00187 – ROMA

Egregio **Ministro dei Trasporti e Infrastrutture**

**Altero MATTEOLI**

Ministero dei Trasporti

Piazzale di Porta Pia, n° 1

00198 - ROMA

Oggetto: "tax haven" e "Flag Of Convenience"

Egregio Presidente, Egregi Ministri  
durante il G-20 si è deciso di agire contro i paradisi fiscali per sottoporre questi ad una regolamentazione più severa.

Cosa è un tax haven? è uno Stato la cui normativa riguardante la fiscalità, il settore bancario e/o finanziario consente di attirare grandi masse di capitale grazie a condizioni particolarmente agevolate. Cosa è una flag of convenience? E' una bandiera di una nazione che viene issata da una nave di proprietà di cittadini o società di un'altra nazione e in questo modo, il proprietario della nave può spesso evitare il pagamento di tasse e ottenere una registrazione più facile; la nazione che fornisce la bandiera riceve soldi in cambio di questo servizio.

Dalle due definizioni si evince facilmente che entrambe possono essere equiparate, e che per gli armatori addirittura, che operano nella totale globalizzazione il guadagno è duplice, questo perché ad esempio Panama risulta sia sulla lista OECD (OCSE) come tax haven, che in quella dell'ITF come bandiera di comodo.

Il danno più pericoloso che la bandiera di comodo può generare è: che con la compiacenza di uno Stato che si "*impegna*" a non esercitare alcuna ispezione sulle attività della nave e sulla disciplina della sicurezza di bordo dei lavoratori, questi vedano calpestati i loro diritti, ed hanno poche possibilità di tutelarsi. Si pensi che ci si trova spesso in situazioni dove datore di lavoro, nave e lavoratore tutti di nazionalità diversa, ed è facile capire come in tale situazione tutelarsi diventa molto complesso e spesso economicamente impossibile per un normale lavoratore.

**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](http://www.sindacatomarittimi.eu)



Ferma la condanna, ogni volta che i diritti dell'uomo vengono calpestati sia su navi con bandiera di comodo che su navi con bandiere nazionali, rimane un concetto:

**chi adopera la bandiera di comodo lo fa per aumentare i propri profitti, cagionando un danno alla comunità. Chi offre tale bandiera, lo fa per attirare masse di capitale.**

**Nel 2004 la sola bandiera panamense era issata su ben 9921 navi.** Il registro della Panama's Ship è considerato il più utilizzato al mondo grazie ai vantaggi dati da una bassa tassazione fiscale. Al momento della registrazione tutte le navi pagano una tassa di iscrizione temporale (con validità sei mesi), più una tassa di concessione governativa. La tassa di registrazione variava da 500 dollari (per le navi fino 2000 tonnellate) a un massimo di 6.500 dollari. La tassa annuale che grava sulla nave si calcolava 10 centesimi di dollaro al netto delle tonnellate più altri oneri. Le navi che prestano servizio all'estero devono pagare un'imposta consolare annuale che varia dai 1.200 ai 3.000 dollari. Il reddito guadagnato in virtù dell'attività di trasporto marittimo internazionale con bandiera panamense è specificamente ed espressamente esente da imposte. (questi dati sono riferiti al 2004)

Riteniamo che, se si deve agire contro i paradisi fiscali, anche le bandiere di comodo dovrebbero essere contrastate. Non bastano iniziative come la Tonnage Tax, ma si dovrebbero inasprire i controlli delle navi con bandiera di comodo, controlli sia inerenti la sicurezza ma anche fiscali. E' chiaro che trovandosi di fronte al libero mercato sia complesso arginare o contrastare il fenomeno bandiere di comodo, anche se vederne alcune di nazioni che non si affacciano neanche sul mare lascia perplessi.

Si dovrebbe prima di tutto rivedere l'attuale normativa arrivando ad una azione congiunta Europa - America e altri Stati danneggiati da queste bandiere di comodo, per recuperare la parte di tasse che ogni nazione perde.

Se prendiamo in esame la compagnia MSC, considerando però che questa è divisa in altre piccole società vediamo come su 474 navi ben 298 hanno bandiera Panamense, e su questi dati crediamo che l'Italia e l'Europa dovrebbero riflettere molto. Ma non solo sul restante numero di navi si vede come vengono utilizzate altre bandiere di comodo come Malta (11), Cipro (8), Antigua (9), Liberia (58) e Marshal Island (13).

Tra le navi prese in esame ci sono quelle MSC Crociere tutte bandiera Panamense. Se il G8 fosse stato fatto sulla nave mega lusso MSC, questo avvenimento successivo al G20 sarebbe stato svolto su una nave Panamense che è paradiso fiscale e bandiera di comodo, non certo una coerenza con quanto detto al G20.

Non abbiamo preso in esame MSC per motivi particolari, anche perché non è la sola compagnia che adotta questa politica, ma perché è una realtà italiana (l'armatore è italiano) e europea. L'abbiamo presa perché spesso si confonde la società con la nazionalità della nave (esempio MSC Melody passata da tutti i media come nave italiana).

Pensate cosa vuol dire riportare sotto bandiera comunitaria e anche italiana le navi di questa compagnia, una delle più grandi al mondo.

Sia ben chiaro un concetto: non stiamo accusando di evasione fiscale tutte le compagnie che usano bandiere di comodo e movimentano denaro tramite paradisi fiscali, questo perché obiettivamente occorre precisare che gli armatori sono capaci, e fin conoscitori, delle regole della globalizzazione e **utilizzano semplicemente a loro vantaggio lacune legislative che gli**

**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](http://www.sindacatomarittimi.eu)





**permettono di aumentare e di molto i loro profitti.**

I dati in allegato che vi offriamo relativi alla flotta MSC, sono solo per avere una base su cui poter riflettere. I dati provengono dal data base di ITF e sono relativi alle visite effettuate alle navi.

A livello puramente sindacale, fare gli economisti è compito di altri, possiamo quindi affermare che la bandiera di comodo genera questi danni:

- 1 – difficoltà, anche legale, di tutelare gli interessi dei lavoratori marittimi a bordo o che lavorano con compagnie che adottano questa bandiera;
- 2 – gli Stati sono limitati nel poter agire a tutela dei posti di lavoro per i propri cittadini, C'è da dire che in Italia si è riusciti a danneggiare anche i pochi lavoratori che riescono a lavorare su navi italiane, grazie alla genialità del Registro Internazionale (questa è responsabilità dello Stato);
- 3 – spesso, non sempre, queste navi non sono sicure sia dal punto di vista navigazione che per la salvaguardia del lavoratore.

Cosa chiediamo

**SDM Sindacato dei Marittimi, chiede al Presidente del Consiglio Silvio BERLUSCONI che al G8 proponga di aggiungere ai paradisi fiscali, una lotta alle bandiere di comodo. Chiediamo che venga iniziato un percorso per arrivare ad una normativa internazionale (accordi) che faciliti la tutela di questi lavoratori, oggi impossibile.**

Con l'occasione, chiediamo, che tutti i Ministri in indirizzo prendano seriamente atto della nostra protocollo n° 1015/2009/PR del 18 aprile 2009 relativa alla tutela dei posti di lavoro per i marittimi italiani, e che si attivino anche essi a trovare soluzioni inerenti i problemi che la bandiera di comodo genera ai lavoratori e allo Stato.

La presente verrà pubblicata nel sito internet [www.sindacatomarittimi.eu](http://www.sindacatomarittimi.eu) e diffusa attraverso i nostri mezzi di comunicazione.

Porgiamo cordiali saluti

IL PRESIDENTE DEL SDM  
Ufficiale di Navigazione  
Mauro MARINO



# Sindacato dei Marittimi

Labour Union Of Maritime

Presidenza e Segreteria Nazionale

Roma, 16/06/2009  
Prot. 2032/2009/PR



Vice President CE – Commissioner of Transport

**Dottor Antonio TAJANI**

Rue de Loi 200

Bruxelles 1049

Belgium

Oggetto: **Tonnage Tax e diritto al voto dei marittimi**

Egregio Vice Presidente e Commissario ai Trasporti Tajani,

le scriviamo per metterLa al corrente del lavoro che il SDM Sindacato dei Marittimi continua a portare avanti, per cercare di collaborare per migliorare l'attuale condizione del settore marittimo. In allegato troverà la nostra istanza allo Stato italiano affinché ci si muova per una tutela dei lavoratori italiani (non solo il posto di lavoro). Le forniamo questi allegati in modo che avrà chiaro il nostro lavoro.

Con questa vogliamo chiedere l'intervento della Commissione Europea, poiché secondo noi seppur la Tonnage Tax sia una norma che potenzialmente potrebbe raggiungere i suoi obiettivi come riportare navi sotto bandiera comunitaria e mettere in movimento il mercato del lavoro marittimo europeo, questa opportunità non viene giustamente sfruttata.

Queste agevolazioni fiscali dovrebbero essere riconosciute solo agli armatori meritevoli, non dimenticando mai che parte dell'attuale crisi della mancanza di marittimi (crew shortage) è stata da loro generata, e che seppur l'utilizzo della bandiera di convenienza è legale, chi l'ha utilizzata per aumentare i propri profitti a discapito di tantissimi argomenti (diritti, sicurezza ect) ora non li si tratti come vittime delle leggi del mercato.

Non solo, a noi sembra che questa possibilità sia stata interpretata solo tenendo conto dell'aspetto formazione (imbarco allievi) ma le intenzioni di chi pensò la Tonnage Tax erano molto più ampie.

In allegato le mettiamo il testo del decreto 17/11/2008 da dove si evince che si è guardato solo all'aspetto formazione e imbarco Allievo Ufficiale, ma secondo noi una Tonnage Tax giusta doveva tenere presente altri aspetti (e non solo quella italiana). Per giusta intendiamo dare agevolazioni in cambio però di requisiti obbligatori che portino allo Stato e all'Europa dei benefici maggiori.

In Italia l'attuale Tonnage Tax prevede l'imbarco, ma non lo obbliga, di almeno un Allievo Ufficiale poiché l'armatore per ottenere tali agevolazioni ha tre opzioni:

- Formazione Diretta prevede l'imbarco dell'allievo coprendo l'intero periodo di imposta (365 gg)
- Formazione Indiretta prevede che l'armatore può non imbarcare l'allievo se versa la somma di 22.732,00€ chiaramente su base annua (su ogni nave sulla quale vuole tale agevolazione)
- Formazione mista, prevede l'imbarco dell'allievo ufficiale per una parte del periodo d'imposta e il versamento dell'importo per la parte restante fino a copertura del periodo d'imposta dovuta.

L'opzione formazione indiretta seppur riconosciamo porterebbe danaro da investire nella formazione, e che la quota stabilita imporrebbe per logica e convenienza l'imbarco dell'allievo, riteniamo tenendo presente il crew shortage che fosse preferibile non prevederla. Noi lasceremmo l'opzione di formazione mista con dei parametri ben specifici.

L'Europa voleva oltre che riportare le bandiere nella comunità, oltre che risolvere il problema crew shortage (quindi chiedeva effettivamente di investire nella formazione) anche tutelare i lavoratori marittimi europei, e questa norma così com'è non soddisfa tale obiettivo.

**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



Noi proponiamo sulla base dell'attuale Tonnage Tax italiana, di agire in questa direzione:

- imbarco di minimo 2 Allievi, 1 coperta e 1 di macchina ( per nave )
- stabilire che **minimo** il 65% dell'equipaggio sia italiano (le agevolazioni le offre l'Italia, almeno un rientro in posti di lavoro) e il restante per **lavoratori comunitari**. Solo provando con documenti ufficiali che non si è trovato nessuno italiano e comunitario, parte del restante 35% può essere usato per impiegare extracomunitari. Prevedere ulteriori bonus per gli armatori che avranno navi totalmente con equipaggio italiano. Questi sono dati chiaramente da valutare e su cui discutere
- prevedere l'obbligo di formazione diretta o mista, **ma eliminare la opzione indiretta**. Per la mista stabilire un minimo periodo nel quale deve essere obbligatorio imbarcare gli allievi (almeno 210 gg) Agevolazione fiscale vuol dire alleggerire la pressione relativa alle tasse, ma è chiaro che chi vuole usufruire di questa deve dare qualcosa in cambio almeno vicino a quanto fruito. Non si può dare una agevolazione e chiedere in cambio 1 solo posto di lavoro (allievo) o un versamento di 22.732€.
- Imporre che tali requisiti siano completamente onorati per un periodo di tempo ben stabilito (esempio 5 anni), lasciando all'armatore possibilità di uscire da tale regime pagando una penale

Quello che proponiamo a noi sembra la giusta proporzione tra ciò che si chiede e le agevolazioni che poi si riconoscono. Il secondo punto della nostra proposta come vede, è indirizzato anche alla mobilitazione del personale marittimo comunitario, ed è importante precisare questi aspetti.

Ogni Stato ha di fatto stabilito parametri diversi, noi crediamo che invece l'Europa debba muoversi per imporre una base comune dalla quale partire, lasciando agli Stati solo la possibilità di migliorare ogni singola normativa, ma deve esserci una base comune, che imponga il minimo di allievi da impiegare e tuteli i marittimi comunitari.

Siamo certi prenderà atto di questa nostra istanza, e ci auguriamo la valuti, considerando che non ha alcuna volontà "punitiva" verso alcuno ma una base di giusto equilibrio nel riconoscere una agevolazione in relazione a ciò che realmente si ottiene in cambio.

Augurandole buon lavoro, Le porgiamo cordiali saluti



Il Presidente  
Ufficiale di Navigazione  
Mauro Marino

**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](http://www.sindacatomarittimi.eu)





COMMISSIONE EUROPEA

DIREZIONE GENERALE DELL'ENERGIA E DEI TRASPORTI

DIREZIONE G – Trasporto marittimo, GALILEO e trasporti intelligenti  
Il Direttore

Bruxelles, 21 SEP. 2009  
D(2009) 65205

Egr Sig Mauro Marino  
Presidente del Sindacato dei  
Marittimi  
Via dei Conciatori, 7  
IT 00154 Roma

**Oggetto: Sua lettera al Vice-Presidente Tajani del 16 giugno 2009**

Egregio Presidente,

Il Gabinetto del Vice-Presidente Tajani mi ha trasmesso la Sua lettera riguardante la *tonnage tax*.

Desidero innanzitutto precisare che la Commissione europea è molto sensibile alle questioni riguardanti il fattore umano nel settore dei trasporti marittimi e ha preso numerose iniziative aventi per obiettivo la promozione dell'occupazione in questo settore. Cosciente delle conseguenze della crescente penuria di marittimi comunitari che sta colpendo molti paesi europei, la Commissione conta di rinforzare la sua azione volta a promuovere le professioni marittime e le competenze degli equipaggi, in particolare nel quadro della "Agenda sociale per il trasporto marittimo" che presenterà prossimamente.

Vengo adesso alle Sue osservazioni sulla *tonnage tax*. Prescinderò dalle caratteristiche specifiche di quella italiana, pur notando che, essendo quest'ultima fra le poche *flag-linked* – cioè solo applicabile alle navi sotto bandiera nazionale –, essa garantisce che agli equipaggi vengano applicate le regole sociali comunitarie, aspetto di non poca importanza.

Ciò premesso, la *tonnage tax*, è una delle misure previste dagli Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi del 2004 (*Guidelines*), Orientamenti che perseguono essenzialmente tre obiettivi: migliorare la competitività dell'industria marittima europea, incoraggiare il ritorno delle navi ai registri comunitari e promuovere la professione marittima. Questi obiettivi, però, non possono essere sempre e simultaneamente raggiunti con gli stessi strumenti previsti nelle *Guidelines*, alcuni dei quali privilegiano un obiettivo piuttosto che un altro. Ora, la *tonnage tax* serve soprattutto a promuovere la competitività dell'industria marittima europea, a mantenerne i centri strategici e operativi in Europa e, di conseguenza, a incrementare le attività che ruotano intorno a tale industria, con il conseguente miglioramento dei livelli

occupazionali (soprattutto a terra). La stessa *tonnage tax* persegue l'obiettivo del ritorno delle navi ai registri comunitari (*re-flagging*), che di per sé contribuisce alla più larga applicazione delle regole comunitarie e nazionali in tema di sicurezza marittima e sulla formazione e le condizioni di lavoro dei marittimi. Come ho detto prima, la *tonnage tax* italiana sotto questo profilo appare particolarmente efficace, in quanto *flag-linked*. Quanto sopra, beninteso, non significa che la *tonnage tax* non favorisca i livelli occupazionali e la qualità del lavoro dei marittimi. Un'industria marittima fiorente, infatti, porta con sé questi risultati. O perlomeno dovrebbe: su questo punto tornerò più avanti.

Le misure contenute negli Orientamenti più direttamente volte a promuovere la professione marittima sono gli aiuti alla formazione e le esenzioni fiscali/sociali per la gente di mare. Le esenzioni fiscali per la gente di mare sono riservate ai cittadini comunitari nel caso dei trasporti passeggeri di linea intra-comunitari, cioè nel settore dove opera la larga maggioranza dei marittimi europei. L'obiettivo di questo tipo di misure è quindi la promozione della professione marittima. Preciso che queste esenzioni sono largamente applicate dagli Stati membri costieri (compresa l'Italia) e che la loro incidenza sul bilancio pubblico è ben maggiore di quella della *tonnage tax*.

Gli aiuti alla formazione – previsti negli Orientamenti – hanno come obiettivo una migliore qualificazione professionale della gente di mare, ma hanno avuto minor successo nell'applicazione che ne hanno fatto gli Stati membri. E questa considerazione mi porta al punto seguente.

C'è sicuramente di che migliorare le *Guidelines*. Esse saranno oggetto di revisione a partire dal 2011. In quel momento dovremo valutare se e in che misura le differenti famiglie di aiuti di Stato (*tonnage tax*, esenzioni per i marittimi, ecc) hanno effettivamente raggiunto gli obiettivi prefissati. Se, come dicevo, è vero che l'obiettivo primo della *tonnage tax* è la competitività dell'industria marittima, questo non impedisce che sarà da valutare anche il contributo di quest'istituto alla promozione della professione marittima europea. Sebbene non sia affatto facile stabilire con rigore scientifico il rapporto fra aiuto fiscale e evoluzione dell'occupazione, in occasione della revisione degli Orientamenti la Commissione avrà bisogno di informazioni e di dati che permettano di avvicinarsi il più possibile ad una percezione corretta della realtà. Allo stesso modo, in quel momento, saranno benvenute idee su miglioramenti che possono essere apportati agli Orientamenti attuali – e considero la Sua lettera un'anticipazione di tali idee –, tenendo conto però che il futuro inquadramento non potrà "unificare" le *tonnage tax* o le altre misure applicati negli Stati membri, poiché la Comunità non dispone oggi di strumenti di armonizzazione delle imposte dirette.

Cordiali saluti.



Fotis Karamitsos