

Numero
2370

cl

0

Bellinzona
5 maggio 2021

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Onorevole Consigliere federale
Ueli Maurer
Direttore del Dipartimento federale
delle finanze
Bundesgasse 3
3003 Berna

*Invio per posta elettronica:
vernehmlassungen@estv.admin.ch*

Procedura di consultazione inerente la legge federale concernente l'imposta sul tonnellaggio applicabile alle navi

Onorevole Consigliere federale,

la ringraziamo per essere stati coinvolti nella procedura di consultazione a margine e osserviamo quanto segue:

Già nell'ambito della consultazione in merito al progetto di Riforma delle imprese III, il nostro Cantone si era espresso favorevolmente all'imposta sul tonnellaggio.

A causa di divergenti opinioni parlamentari, in merito alla costituzionalità dell'imposta sul tonnellaggio, nell'ambito della discussione del progetto della Riforma III al Parlamento federale, il Consiglio federale era stato incaricato di separare la misura dal resto della Riforma e analizzarla in un progetto di legge separato. A seguito di due pareri legale positivi – contro uno negativo – in merito alla costituzionalità della misura, il Consiglio federale ha quindi elaborato il presente progetto di legge, ora posto ora in consultazione.

A livello cantonale, il 20 gennaio 2020 Marco Passalia e cofirmatari hanno proposto un'iniziativa parlamentare elaborata per la modifica della Legge tributaria cantonale ticinese, inerente l'introduzione, a livello cantonale, dell'imposta sul tonnellaggio. Alcuni spunti che ci permettiamo proporre, per il miglioramento dell'Avamprogetto federale, provengono proprio dall'iniziativa parlamentare cantonale, attualmente sospesa, in attesa dell'esito di questo progetto federale.

Il nostro Cantone è concorde con i pareri positivi espressi dai Professori Oberson e Simonek e, soprattutto, con le conclusioni del paragrafo 6.1 del rapporto esplicativo in cui si recita che *“nell'ottica degli interessi della piazza fiscale e imprenditoriale svizzera, l'imposta sul tonnellaggio appare giustificata dal profilo costituzionale”*. Secondo il rapporto esplicativo, infatti, un'imposta basata sul tonnellaggio delle compagnie di navigazione è attualmente applicata in un totale di 21 Stati membri dell'UE. Questa

imposizione è soggetta a revisione periodica da parte della Commissione Europea. Riteniamo pertanto che, in un'ottica di concorrenza fiscale internazionale leale ed equa, sia opportuno introdurre la misura anche in Svizzera ma, per evitare discussioni con l'UE, le disposizioni svizzere relative alle condizioni di applicazione e al calcolo della base imponibile dell'imposta sul tonnellaggio dovrebbero ispirarsi quanto più possibile a quanto già in vigore in questi Paesi, che si basano a loro volta sugli orientamenti in materia di aiuti di Stato al trasporto marittimo. Rammentiamo infatti che, qualora la Svizzera dovesse introdurre l'imposta sul tonnellaggio, la stessa costituirebbe un aiuto di Stato ai sensi dell'art. 23 par. 1 cifra iii) dell'Accordo di libero scambio del 1972 tra la Svizzera e l'allora Comunità economica europea¹ e sarebbe pertanto oggetto di controllo da parte degli relativi organi europei.

Osserviamo da ultimo che, per ora, l'imposta sul tonnellaggio non è considerata pratica fiscale dannosa dall'OCSE.

In merito alle disposizioni di legge proposte nell'Avamprogetto osserviamo quanto segue:

- **Società di persone**

Per parità di trattamento, l'imposta sul tonnellaggio dovrebbe essere applicabile a tutti i tipi d'impresa, non solo alle persone giuridiche. Pertanto, se una società di persone adempie alle condizioni, dovrebbe a nostro parere poter approfittare anch'essa dell'imposta sul tonnellaggio. Le relative disposizioni andrebbero pertanto previste.

- **Art. 73 cpv. 3 LIFD / art. 26b cpv. 3 LAID**

In merito al concetto di esercizio, siamo del parere che dovrebbe essere chiarificato nell'Ordinanza, anche per evitare problematiche a livello internazionale, che l'imposta sul tonnellaggio non può essere concessa a società senza struttura adeguata in Svizzera (ad es. una persona che gestisce 100 navi!). Il concetto di esercizio dovrebbe pertanto essere indissolubilmente legato ad un concetto di sostanza/presenza sostanziale nel nostro Paese, rispettivamente la gestione strategica e operativa dovrebbe avvenire dalla Svizzera. Questo per il semplice motivo che il luogo di tassazione delle società marittime viene stabilito, a livello internazionale², laddove ha sede la direzione effettiva e strategica dell'impresa.

- **Art. 73 cpv. 4 LIFD / art. 26b cpv. 4 LAID**

Non si specifica chiaramente se il requisito del 50% si riferisce agli utili calcolati conformemente all'articolo 75 o agli utili derivante dall'operazione della nave d'alto mare calcolati secondo i principi del diritto commerciale. Proponiamo pertanto la seguente modifica:

¹ Così in "L'imposta sul tonnellaggio: presto una realtà anche in Svizzera?", S. Vorpe, *Novità fiscali*, settembre 2017, pag. 267.

² Cfr. art. 8 Modello OCSE: gli utili derivanti dall'esercizio, nel traffico internazionale, di navi (o di aeromobili) sono imponibili soltanto nello Stato contraente in cui è situata la sede della direzione effettiva dell'impresa.

4 Sono assoggettati ... della nave. Anche gli utili derivanti da attività accessorie svolte a bordo sono assoggettati all'imposta sul tonnellaggio, se non superano il 50 per cento degli utili derivanti dall'esercizio della nave determinati secondo il diritto commerciale.

- **Art. 74 cpv. 1 LIFD / art. 26c cpv. 1 LAID**

Da un'analisi condotta presso le imprese marittime con sede in Canton Ticino abbiamo potuto riscontrare che il limite minimo del 60% della flotta, battente bandiera svizzera, o di un membro dello Spazio economico europeo, fissato in questo capoverso, è troppo elevato. Con una disposizione di questo tipo, secondo le informazioni in nostro possesso, attualmente quasi nessuna compagnia di navigazione marittima in Svizzera adempirebbe ai requisiti. Una possibile alternativa potrebbe essere quella di richiedere un numero minimo di navi battenti queste bandiere (ad es. 1 o 2) detenute **in proprietà** (non in charter) con l'obbligo di aumentare la flotta (proprietà e/o charter) sino ad avere una percentuale di 60% oltre la quale questo obbligo non sussisterebbe più. Dalle informazioni in nostro possesso, una detenzione minima (senza indicazione di numero o percentuale), giuridica e/o economica, sarebbe anche richiesta dall'UE e una disposizione analoga a quanto sopra proposto sarebbe presente nel Regno Unito e in Norvegia.

Inoltre, siamo del parere che, premesso quanto precede, ossia la presenza almeno dei requisiti minimi di 1 o 2 navi battente bandiera svizzera o dello Spazio economico europeo, dovrebbe essere possibile una certa flessibilità se, per un breve periodo di tempo (ad es. 6 mesi su 5 anni) il numero delle navi battente queste bandiere scende in luogo di salire. Se per motivi di espansione del proprio business una società di navigazione marittima decide di affidarsi inizialmente a delle navi in time charter ad es. per sviluppare i propri servizi in una nuova zona, si dovrebbe permettere a questa società di poter ovviare al non adempimento temporaneo delle norme, senza per questo dover rinunciare all'imposta sul tonnellaggio. In questo senso riteniamo necessario fissare nella legge parametri statici (requisiti minimi) ma anche dinamici (come ad es. un periodo transitorio per adeguare la propria flotta). Si osserva a questo proposito che l'UE non ha posto dei requisiti minimi numerico ai propri Stati membri.

- **Art. 26d cpv. 1 LAID**

Rileviamo che, rispetto alla versione della Commissione preparatoria, accolta dal Consiglio nazionale il 16 marzo 2016 e poi bocciata dal Consiglio degli Stati il 30 maggio 2016, dove la "tariffa" a scaglioni per la determinazione dell'utile netto imponibile veniva lasciata ai Cantoni, nel presente progetto l'art. 26d cpv. 1 vincola tutti i Cantoni al medesimo calcolo dell'imposta federale diretta.

Salutiamo questo approccio con favore, sia per quanto attiene alla maggiore accettazione internazionale, sia per quanto attiene alla semplicità amministrativa e all'equità di trattamento dei contribuenti in tutta la Svizzera.

- **Art. 75 cpv. 3 LIFD / 26d cpv. 3 LAID**

Si suggerisce di ampliare il campo d'applicazione degli sgravi ecologici ad altri fattori suscettibili di diminuire l'impronta ecologica. Limitare gli sgravi al sistema di propulsione

della nave potrebbe infatti frenare le società marittime dal ricercare soluzioni ecologiche su altri fronti altrettanto importanti e di impatto.

- **Art. 77 LIFD / 26f LAID**

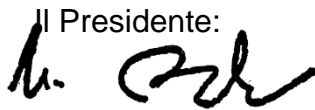
Si propone di riformulare l'articolo perché non è chiaro. In particolare, l'articolo di legge non fa alcun riferimento ai valori contabili secondo il diritto commerciale, come invece indicato nel rapporto esplicativo, rendendo poco chiaro il senso della disposizione.

- **Entrata in vigore**

Il 31 dicembre 2024 scadrà la disposizione transitoria sul trattamento delle riserve occulte ai sensi dell'articolo 78g LAID. Per ovviare a perdite di gettito dovute a eventuali partenze, sarebbe opportuno che le disposizioni federali e cantonali in merito all'imposta sul tonnello entrassero in vigore entro il 1 ° gennaio 2025.

Voglia gradire, onorevole Consigliere federale, l'espressione della nostra alta stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:

Manuele Bertoli

Il Cancelliere:

Arnaldo Coduri

Copia per conoscenza a:

- Divisione delle contribuzioni (dfe-dc@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in internet