

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA

### SCHEMA DECRETO LEGISLATIVO RECANTE IL RIORDINO DEGLI INCENTIVI FISCALI, PREVIDENZIALI E CONTRIBUTIVI IN FAVORE DELLE IMPRESE MARITTIME

Il presente decreto è stato predisposto in attuazione della delega contenuta nell'articolo 24 della legge n. 122 del 7 luglio 2016 recante disposizioni per l'adempimento degli obblighi di appartenenza dell'Italia all'Unione europea – legge europea 2015/2016, che prevede il riordino degli incentivi fiscali, previdenziali e contributivi in favore delle imprese marittime. In aderenza alla volontà del legislatore delegante, il provvedimento si rende necessario per definire un sistema maggiormente competitivo che incentivi gli investimenti nel settore marittimo e favorisca la crescita dell'occupazione e la salvaguardia della flotta nazionale, nel rispetto dei principi fondamentali dell'Unione europea e delle disposizioni comunitarie sugli aiuti di Stato e sulla concorrenza. L'attuale assetto normativo, al fine di evitare la riduzione progressiva della nostra flotta impegnata nei traffici internazionali e richiamare naviglio dall'estero, è stato istituito con il decreto legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla Legge 27 febbraio 1998, n. 30, recante *“Disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione”* che ha previsto il Registro Internazionale, corredato di agevolazioni sotto il profilo fiscale e contributivo volte a contenere i costi di esercizio delle navi iscritte. Il Registro Internazionale è stato introdotto in Italia da ultimo rispetto a molte altre Nazioni europee e ha operato ed è stato strutturato secondo le direttive consentite dalle linee guida sugli aiuti di Stato dell'Unione Europea, operando una distinzione precisa tra traffici commerciali internazionali e quelli di cabotaggio nazionale. Esso, inizialmente riservato alle sole navi adibite a traffici internazionali, fu introdotto in Italia quando i traffici di cabotaggio nazionale erano già stati parzialmente liberalizzati in base al regolamento comunitario 3577/92. Per quanto concerne i traffici di cabotaggio nazionale (aperti in Italia dal 01/01/1999 alla concorrenza europea), la necessaria difesa della bandiera italiana nei confronti delle più competitive bandiere comunitarie fu assicurata da provvedimenti legislativi atti a riproporre, seppure in modo parziale, quelle principali misure di sostegno tipiche del RI italiano. Successivamente tali misure di sostegno furono prima ridotte e poi definitivamente abolite (a partire dal 2010).<sup>1</sup> Nell'evoluzione della materia riguardante la disciplina del Registro Internazionale sono

<sup>1</sup> L'articolo 9, comma 1, della L. 522/99 ha esteso dal 1° gennaio 1999 i benefici previsti dall'articolo 6, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, con le modalità previste dalla stessa norma, per il triennio 1999-2001, nel limite massimo dell'80 per cento, alle imprese impegnate nei servizi marittimi di cabotaggio, per gli oneri contributivi relativi al personale avente i requisiti di cui all'articolo 119 del codice della navigazione, ed imbarcato su navi di bandiera italiana che, per almeno il 50 per cento del loro impiego complessivo nell'anno, effettuano servizi di trasporto passeggeri, merci, misti o di crociera tra porti nazionali



state introdotte le seguenti fattispecie normative che hanno consentito alle navi iscritte in suddetto registro di effettuare, con precise limitazioni, attività di cabotaggio marittimo:

<p>La Commissione Europea, con le <u>linee guida</u> stabilite negli <i>“Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi”</i> (GU C205 del 05/07/1997), ha consentito agli Stati membri di adottare una serie di misure atte ad incentivare il trasporto marittimo in modo da favorirne la competitività : tali misure potevano permettere una riduzione a zero delle imposte sul reddito e dei contributi di sicurezza sociale dei marittimi comunitari imbarcati su navi registrate in uno stato membro e dell'imposte sulle società per le attività di trasporto marittimo nonché un alleggerimento delle misure fiscali applicabili al trasporto marittimo. Tali linee guida sono state ribadite dalla Commissione Europea nella Comunicazione C(2004)43- <i>Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi</i>, che ha definito i regimi di aiuti di Stato che possono essere introdotti per sostenere gli interessi del settore comunitario del trasporto marittimo.</p>	
<p>Decreto Legge 30 dicembre 1997, n. 457 convertito in Legge 27 febbraio 1998, n. 30  <i>“Disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione”.</i></p>	<p>Ha istituito il Registro Internazionale nel quale sono iscritte alcune tipologie di navi maggiori adibite esclusivamente a traffici commerciali internazionali (cabotaggio escluso). (regime approvato dalla Commissione Europea con aiuto di stato n. 350/1997 – Italia del 13/05/1998).</p>
<p>Legge 23 dicembre 1999, n. 488 <i>“Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato”</i> (Legge Finanziaria 2000)</p>	<p>L'articolo 13 ha esteso gli sgravi contributivi, previsti dall'articolo 6 della legge n. 30/98, ai soggetti che in base a rapporti contrattuali con l'armatore esercitano a bordo delle navi da crociera o di altri mezzi navali attività complementari accessorie e comunque relative alla prestazione principale. Si evidenzia, al riguardo, che la Circolare INPS n. 137 del 26.07.2002 ha precisato che il beneficio in argomento riguarda non solo le navi iscritte nel Registro Internazionale ma anche quelle iscritte nelle matricole delle navi maggiori e nel registro delle navi minori e galleggianti e i lavoratori a cui si applica il beneficio devono essere cittadini italiani o comunitari.</p>
<p>Legge 28 dicembre 1999, n. 522 <i>“Misure di sostegno all'industria cantieristica ed armatoriale ed alla ricerca applicata nel settore navale”</i></p>	<p>L'articolo 9, comma 5, ha modificato l'articolo 1, comma 5, della legge n. 30/98, consentendo alle navi da carico, di oltre 650 tonnellate di stazza lorda, di effettuare un viaggio di cabotaggio mensile quando <i>“il viaggio di cabotaggio segua o preceda un viaggio in provenienza o diretto verso un altro Stato”.</i></p>
<p>Legge 16 marzo 2001 n. 88  <i>“Nuove disposizioni in materia di investimenti nelle imprese marittime”</i></p>	<p>L'articolo 5, apportando sostanziali modifiche all'articolo 2 della legge n. 30/98, ha previsto la possibilità di imbarcare personale extracomunitario a bordo di navi italiane che effettuano viaggi di cabotaggio - comprese le navi iscritte nel Registro Internazionale - previ opportuni accordi sindacali dei quali deve essere fatta menzione nella tabella di armamento della singola nave .          In data 21 febbraio 2002 è stato sottoscritto un verbale di accordo quadro tra la Confitarma e le segreterie nazionali delle OO.SS maggiormente rappresentative a livello nazionale, che ha definito l'iter procedurale per la stipula di accordi tra le Società armatrici e le medesime OO.SS. per l'imbarco di</p>



	marittimi extracomunitari.
Legge 1 agosto 2002 n. 166 "Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti (Collegato alla finanziaria 2002)"	L'art. 34, comma 6, ha parzialmente modificato la legge n. 522/99, con specifico riferimento al comma 5 dell'art. 9. Al riguardo, è confermata la possibilità, per le navi da carico di oltre 650 tsl iscritte nel Registro Internazionale, di effettuare un viaggio di cabotaggio mensile che segua o preceda un viaggio in provenienza o diretto verso altro Stato. Inoltre, alle medesime navi, da carico di oltre 650 tonnellate di stazza lorda iscritte nel Registro Internazionale, è consentita la possibilità di effettuare "...servizi di cabotaggio nel limite massimo di quattro viaggi mensili", soltanto "se osservano i criteri di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a) e comma 1-bis" della Legge n° 30/1998, (in sostanza purché gli equipaggi siano interamente comunitari o si sia fatto ricorso alle deroghe ai sensi dell'accordo con le OO.SS. del 21/02/2002).
Legge 27 dicembre 2002 n. 289 "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2003)"	L'art. 80, comma 44, a parziale modifica della legge 166/2002, ha elevato il numero consentito dei viaggi di cabotaggio alle navi iscritte nel Registro Internazionale da quattro a sei .
Legge 24 novembre 2003 n. 326 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 settembre 2003, n. 269, recante disposizioni urgenti per favorire lo sviluppo e per la correzione dell'andamento dei conti pubblici"  Legge n. 350\2003 (Legge Finanziaria 2004)	Il comma 14 bis, dell'art. 39 ha apportato un'ulteriore modifica alle condizioni previste nella normativa vigente prevedendo, in alternativa al numero di 6 viaggi massimi mensili consentiti, la possibilità di effettuare viaggi di cabotaggio "ciascuno con percorrenza superiore alle 100 miglia marine". La possibilità di iscrivere nel Registro Internazionale le navi che effettuavano le suddette tipologie di traffici marittimi (ad es. traghetti trasporto passeggeri e misti che effettuano viaggi di cabotaggio insulare) è stata approvata dalla Commissione Europea con l'Aiuto di Stato N 45/2004-Italia del 14/07/2004 (l'articolo 68 della legge 350/2003 aveva subordinato l'efficacia della disposizione dell'articolo 39, comma 14-bis, alla preventiva approvazione della Commissione Europea. La Circolare ministeriale n. CA/2643 del 29 ottobre 2004 ha precisato che le due fattispecie di "viaggio circolare" e "viaggio in cui la nave sia utilizzata con ciclicità continuativa al servizio di un medesimo porto di carico e scarico..." sono da considerarsi equiparate alla medesima disciplina del viaggio con percorrenza superiore alle 100 mgl marine.
Dlgs 12 dicembre 2003, n. 344. "Riforma dell'imposizione sul reddito delle società, a norma dell'articolo 4 della legge 7 aprile 2003, n. 80"	Al Capo VI (rubricato "Determinazioni della base imponibile di alcune imprese marittime") titolo II, artt. 155 e seguenti, viene introdotto il regime della "Tonnage Tax": un nuovo regime di tassazione forfetaria del reddito per le imprese di navigazione proprietarie di navi iscritte nel Registro internazionale italiano legato al tonnellaggio della nave e non al fatturato. (regime di Aiuto di Stato n. N 114/2004 – Italia approvato dalla Commissione Europea il 20 ottobre 2004.



Legge 8 luglio 2003, n. 172 "Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico"	L'art. 3 ha consentito alle navi con scafo di lunghezza superiore ai 24 mt. e di stazza lorda non superiore alle 1000 tonnellate, adibite in navigazione internazionale esclusivamente al noleggio per finalità turistiche (definite "superyacht"), di iscriversi nel Registro Internazionale.
	La Circolare ministeriale n. 11341 del 06 luglio 2007 ha stabilito i criteri guida per le unità iscritte nel Registro Internazionale che effettuano i servizi di assistenza alle piattaforme off-shore.

Per quanto concerne, invece, le norme relative agli equipaggi imbarcati sulle navi nazionali, a seguito dell'apertura ai traffici di cabotaggio al Registro internazionale italiano, si riportano brevemente le pertinenti fonti normative:

Art. 318 del Codice della Navigazione - "nazionalità dei componenti dell'equipaggio" (come modificato dall'art.7 della L.30/98 e dall'art.5, comma 2, della L.88/2001)	Al comma 1, è stabilito la composizione interamente italiana e/o comunitaria dell'equipaggio imbarcato su navi di bandiera italiana. Al comma 2, è concessa la possibilità di deroga all'obbligo di cui al comma precedente mediante accordo sindacale. Per i marittimi di nazionalità diversa da quella italiana o comunitaria, imbarcati in conformità a quanto previsto dal presente comma, non sono richiesti visto di ingresso nel territorio dello Stato, permesso di soggiorno e autorizzazione al lavoro anche quando la nave navighi nelle acque territoriali o soste in un porto nazionale. Comma 2-bis I certificati dei primi ufficiali di coperta non italiani, imbarcati in virtù degli accordi collettivi nazionali di cui al comma 2, sono soggetti a riconoscimento da parte dell'amministrazione competente, ai sensi dell'articolo 3 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 maggio 2001, n. 324.
Regolamento CEE n. 3577/92 concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo):	Il Regolamento, nel liberalizzare l'attività di cabotaggio marittimo, ha stabilito, in via generale, le condizioni necessarie all'esercizio dell'attività in questione non prevedendo alcuna specifica autorizzazione. Tuttavia, per le navi comunitarie che svolgono servizi di collegamento marittimo con e tra le isole, si applicano, per tutte le questioni relative agli equipaggi, le condizioni previste dalla normativa italiana.
Decreto Legge 30 dicembre 1997, n. 457 convertito in Legge 27 febbraio 1998, n. 30 "Disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione"	Art. 2, comma 1, lettera a), b), c) stabilisce la composizione degli equipaggi sulle navi iscritte nel Registro Internazionale; art.2, comma 1-bis, viene concessa la possibilità di deroga all'obbligo di cui al comma precedente mediante accordi collettivi nazionali stipulati dalle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori comparativamente più rappresentative a livello nazionale. Art. 4 e 6 stabiliscono il trattamento fiscale, previdenziale e assistenziale dei marittimi imbarcati sulle navi iscritte nel Registro Internazionale.
Legge 16 marzo 2001 n. 88 "Nuove disposizioni in materia di investimenti nelle	L'art. 5, che ha modificato l'art. 2 della Legge 30/98, ha previsto la possibilità di imbarcare personale extracomunitario a bordo di navi italiane che effettuano viaggi di cabotaggio -



imprese marittime"	comprese le navi iscritte nel Registro Internazionale - previ opportuni accordi sindacali dei quali deve essere fatta menzione nella tabella di armamento della singola nave . In data 21 febbraio 2002 è stato sottoscritto un verbale di accordo quadro tra la Confitarma e le segreterie nazionali delle OO.SS maggiormente rappresentative a livello nazionale, che ha definito l'iter procedurale per la stipula di accordi tra le Società armatrici e le medesime OO.SS. per l'imbarco di marittimi extracomunitari.
	Circolare n. 1 del 25.11.1999 " <i>Disposizioni relative agli equipaggi delle navi nazionali che effettuano servizi di cabotaggio marittimo</i> " (pubblicata in G.U. Serie generale n. 13 del 18.1.2000); circolare ministeriale emanata in attuazione del Regolamento CEE n. 3577/92.
	Decreto ministeriale n. 529 del 25.11.1999: " <i>Regolamento recante disposizioni sulle comunicazione da effettuarsi da parte dei comandanti delle navi inferiori alle 650 TSL adibite alla navigazione di cabotaggio marittimo e di quelle che effettuano servizi di cabotaggio marittimo con le isole</i> " (pubblicato in G.U. Serie generale n. 13 del 18.1.2000).

Il Regolamento Comunitario 3577/92, quindi, ha previsto, a partire dal 1992, l'apertura dei servizi di cabotaggio all'interno degli Stati membri alle navi battenti la bandiera degli altri Stati membri. Ai sensi del citato Regolamento, il cabotaggio può essere insulare, continentale e offshore (approvvigionamento alle piattaforme). In virtù di quanto ammesso dal Regolamento stesso, l'Italia (al pari di altri paesi, soprattutto mediterranei) ha potuto attendere fino al 1999 per la liberalizzazione del cabotaggio insulare. Sul cabotaggio continentale effettuato con navi da carico con stazza oltre le 650 TSL, le navi possono rispettare le condizioni del Paese di bandiera. Sul cabotaggio insulare e sul cabotaggio continentale effettuato con navi da carico con stazza inferiore alle 650 TSL le navi devono rispettare, ove presenti, le condizioni dello Stato in cui il servizio viene effettuato (c.d. "*regola dello Stato ospitante*"). Se tuttavia il viaggio in questione segue o precede un viaggio internazionale, la nave potrà rispettare le condizioni dello Stato di bandiera e non quelle dello Stato ospitante. Le condizioni dello Stato ospitante sono una facoltà che l'UE ha concesso agli Stati membri per proteggere un mercato particolarmente sensibile quale può essere quello insulare funzionale alla continuità territoriale. L'Italia contemporaneamente all'apertura dei propri traffici di cabotaggio insulari, avvenuta come si è detto, nel 1999, ha stabilito le regole che le navi degli altri Stati membri devono osservare per poter svolgere i traffici insulari (e continentali, se inferiori alle 650 TSL). Per quanto riguarda l'equipaggio, riassumendo, con riferimento ai traffici di cabotaggio nel nostro Paese, a seconda dei casi, si possono applicare due diverse condizioni in materia di equipaggio: quella dello Stato Italiano per i traffici insulari e continentali con navi al di sotto delle 650 TSL oppure quella dello Stato di bandiera della nave per i traffici continentali con



navi al di sopra delle 650 TSL e per tutti i traffici di cabotaggio (insulari e non) che sono seguiti o preceduti da un viaggio internazionale. La Legge n. 30/1998 prevede invece una composizione diversa di equipaggio imbarcato su una nave iscritta nel Registro Internazionale a seconda della "provenienza" della stessa. In particolare, nel caso di navi provenienti da registro italiano (art. 2, comma 1, lett. a), si applica l'articolo 318 del Codice della navigazione: cioè le navi provenienti dal registro ordinario devono mantenere l'equipaggio italiano/comunitario o eventualmente ricorrere alla deroga di cui all'articolo 318, comma 2 e all'articolo 2, comma 1-bis della L.30/98. Nel caso di navi provenienti da registri esteri o già locate a scafo nudo a soggetti comunitari (ex art. 28 e 29 della L.234/89) o navi di nuova costruzione (art.2, comma 1, lett. b) e c) è previsto l'obbligo di imbarco di sei membri dell'equipaggio di nazionalità italiana e/o comunitaria secondo i criteri definiti alla lettera b) dell'art.2, comma 1 della legge n. 30/98; è fatta salva la deroga di cui al comma 1-bis della medesima legge ed è possibile l'impiego, per la quota di lavoratori comuni, di personale italiano e/o comunitario con contratto di formazione ex legge n. 726/84 e in mancanza con personale non avente i requisiti di cui all'art. 318 C.N. L'introduzione del comma 1-bis dell'art. 2 della L.30/98 e l'art. 318 C.N., come modificato dalla legge n. 88/2001, ha consentito di derogare all'obbligo di imbarco dei marittimi comunitari sulle navi di bandiera italiana di primo e secondo registro attraverso accordi collettivi nazionali stipulati dalle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori comparativamente più rappresentative a livello nazionale dei quali si deve far menzione nella tabella di armamento (di fatto, nella realtà, sulla base di riscontri di competenza di questo Ufficio, si è accertato un largo impiego di personale non comunitario con la sola esclusione del Comandante della nave). Nel concreto, le navi iscritte nel RI aventi un equipaggio misto (cioè la seconda ipotesi sopra illustrata) potranno imbarcare in deroga ufficiali extracomunitari al posto di ufficiali italiani e comunitari, ad eccezione del comandante. Al contrario, le navi iscritte nel RI se impiegate in traffici di cabotaggio e con equipaggio italiano e/o comunitario (cioè la prima ipotesi sopra illustrata) dovranno giustificare l'utilizzo dell'imbarco in deroga per tutte le qualifiche di bordo che verranno sostituite con personale non comunitario, con la sola esclusione del comandante della nave.

Per quanto concerne, invece, l'attuale assetto delle agevolazioni fiscali, previdenziali e assistenziali dei marittimi imbarcati sulle navi iscritte nel Registro Internazionale, infatti, è disciplinato dagli articoli 4 e 6 comma della legge n. 30 del 1998. In particolare l'articolo 4, comma 1, prevede l'esenzione totale del pagamento dell'IRPEF dei marittimi alle imprese che esercitano attività produttiva mediante utilizzo di navi iscritte nel Registro internazionale, mediante attribuzione di un credito d'imposta corrispondente all'imposta sul reddito delle persone fisiche dovuta sui redditi di lavoro dipendente e di lavoro autonomo corrisposti al personale di bordo imbarcato sulle predette



navi; l'articolo 6, comma 1, invece, prevede lo sgravio al 100% della contribuzione previdenziale e assistenziale. Le imprese armatrici, per il personale avente i requisiti di cui all'art. 119 del C.N. (italiano o comunitario) ed imbarcato su navi iscritte nel RI, nonché lo stesso personale suindicato, beneficiano di uno sgravio sul versamento dei contributi previdenziali ed assistenziali dovuti per legge. Per quanto riguarda più specificatamente la disciplina fiscale sui redditi di impresa legata al Registro Internazionale italiano, essa prevede due diversi e opzionali regimi di tassazione del reddito armatoriale, quello ordinario-agevolato (previsto fin dall'entrata in vigore della norma sul Registro Internazionale) e quello forfetario basato sul tonnellaggio, c.d. "Tonnage tax" introdotto successivamente con Dlgs 344/2003 quale regime opzionale rispetto al sistema ordinario. In particolare, il regime ordinario-agevolato previsto dall'articolo 4 (Trattamento fiscale) della L.30/98 prevede un abbattimento della base imponibile del reddito delle società di navigazione soggetto a tassazione nella misura dell'80% e l'esenzione IRAP.

Con lo schema di decreto legislativo, si prevedono norme di semplificazione degli adempimenti amministrativi da parte degli armatori (articolo 1 e 5), norme in materia riordino fiscale e modifiche all'attuale regime previsto dal decreto legge n. 457 del 1997, convertito in legge n.30/1998. In particolare, si interviene sulla composizione degli equipaggi, prevedendo che le navi appartenenti alle tipologie traghetti *ro-ro* e *ro-ro-pax*, iscritte nel registro internazionale adibiti a traffici commerciali tra porti appartenenti al territorio nazionale, continentale e insulare, anche per viaggi a seguito o in precedenza di un viaggio proveniente da o diretto verso un altro Stato, possono usufruire delle predette agevolazioni fiscali, previdenziali e assistenziali esclusivamente nel caso in cui è imbarcato a bordo personale italiano e comunitario. La legge delega, infatti, all'articolo 24, comma 12, lettera b), prevede tra i principi e criteri direttivi l'attribuzione dei benefici fiscali e degli sgravi contributivi alle sole imprese che imbarcano esclusivamente personale italiano o comunitario.

Lo schema di decreto si compone dei seguenti 9 articoli:

**L'articolo 1 (Modifiche all'articolo 152 del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, recante l'approvazione del testo definitivo del codice della navigazione)** dispone la modifica dell'articolo 152, comma 1, del Codice della navigazione. Quest'ultimo consente, per le navi provenienti da registro straniero, il rilascio del passavanti provvisorio prima della loro immatricolazione in Italia al verificarsi di due condizioni: a) rilascio da parte dell'autorità marittima o consolare straniera di una espressa dichiarazione attestante che il venditore ha avanzato la richiesta di cancellazione della nave dai registri secondo le procedure ivi vigenti; b) rilascio da parte dell'autorità marittima o consolare straniera di una espressa dichiarazione attestante che l'atto di nazionalità, o documento equipollente,



è stato preso in consegna. In proposito, da parte degli operatori italiani sono state segnalate notevoli difficoltà in merito al soddisfacimento della condizione di cui al punto b), in quanto spesso, nei porti ove si trova la nave oggetto della procedura di cancellazione dal registro straniero, non è presente l'autorità consolare o marittima straniera. Al fine di ovviare alle predette difficoltà operative e di impedire, così, che una eventuale nave possa navigare con documenti di navigazione di due diverse bandiere, la disposizione prevede una durata limitata del passavanti provvisorio fino a sessanta giorni. Lo stesso sarà rinnovabile, soltanto in caso di ottenimento del rilascio del certificato di cancellazione dalle matricole dell'autorità marittima straniera, ai fini dell'immatricolazione nei registri nazionali.

**L'articolo 2 (Modifiche all'articolo 1 del decreto-legge 30 dicembre 1997, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30)** prevede, nell'ottica di semplificazione delle procedure amministrative per il cluster marittimo, una procedura telematica finalizzata ad ottenere l'autorizzazione di cui articolo 1 comma 1 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito in legge n. 30/1998, secondo le modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

**L'articolo 3 ( Modifiche all'articolo 2 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30)** detta una condizione per l'applicazione dell'articolo 2, comma 1, bis, del decreto legge n. 457 del 1997, modificato dalla legge n. 30/1998, che ha previsto, a seguito della novella di cui all'articolo 5 della legge n. 88/2001, la possibilità di imbarcare personale extracomunitario a bordo di navi italiane che effettuano viaggi di cabotaggio - comprese le navi iscritte nel Registro Internazionale - previ opportuni accordi sindacali dei quali deve essere fatta menzione nella tabella di armamento della singola nave. La predetta disposizione, secondo il presente articolo, non si applica alle navi appartenenti alle tipologie traghetti *ro-ro* e *ro-ro-pax*, iscritte nel registro internazionale adibiti a traffici commerciali tra porti appartenenti al territorio nazionale, continentale e insulare, anche per viaggi a seguito o in precedenza di un viaggio proveniente da o diretto verso un altro Stato, prevede che la possibilità di stipulare i predetti accordi sindacali è consentita esclusivamente nel caso in cui è imbarcato a bordo personale italiano e comunitario.

**L'articolo 4 (Modifiche all'articolo 4 del decreto-legge 30 dicembre 1997, N. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30)** detta una condizione per usufruire delle agevolazioni in termini di detassazione dei redditi per il lavoro per le navi traghetto e *ro-ro pax*.



L'articolo 5 vigente, al comma 1, in conformità degli indirizzi della Unione europea sulle strategie per il sostegno dell'industria marittima europea, nonché di quanto già realizzato dagli altri Paesi concorrenti, reca la sostanziale detassazione dei redditi per il lavoro prestato a bordo delle navi iscritte a bordo delle navi iscritte nel registro internazionale. La disposizione in esame condiziona la possibilità per le navi appartenenti alle tipologie traghetti *ro-ro* e *ro-ro-pax*, iscritte nel registro internazionale adibiti a traffici commerciali tra porti appartenenti al territorio nazionale, continentale e insulare, anche per viaggi a seguito o in precedenza di un viaggio proveniente da o diretto verso un altro Stato, di poter usufruire delle predette agevolazioni esclusivamente nel caso in cui è imbarcato a bordo personale italiano e comunitario. La disposizione chiarisce che il periodo preso in considerazione è quello cui si riferisce il versamento delle ritenute alla fonte. Infine, la disposizione prevede che il trattamento fiscale di favore previsto dall'articolo 4 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n.457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30 si applica per le navi appartenenti alle tipologie traghetti *ro-ro* e *ro-ro-pax*, iscritte nel registro internazionale adibiti a traffici commerciali tra porti appartenenti al territorio nazionale, continentale e insulare, anche per viaggi a seguito o in precedenza di un viaggio proveniente da o diretto verso un altro Stato, subordinatamente all'imbarco a bordo di personale italiano e comunitario

**L'articolo 5 (Modifiche all'articolo 6 del decreto-legge 30 dicembre 1997, N. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30)** detta una condizione per usufruire delle agevolazioni in termini di sgravi contributivi per le navi traghetto e *ro-ro pax*. L'articolo 6, comma 1, per la salvaguardia dell'occupazione dei marittimi italiani ha previsto il trasferimento a carico dello Stato l'onere relativo ai contributi previdenziali e assistenziali obbligatori gravanti su imprese e lavoratori in relazione alle prestazioni di lavoro effettuate sulle navi adibite alla navigazione internazionale. La disposizione in esame condiziona la possibilità per le navi appartenenti alle tipologie traghetti *ro-ro* e *ro-ro-pax*, iscritte nel registro internazionale adibiti a traffici commerciali tra porti appartenenti al territorio nazionale, continentale e insulare, anche per viaggi a seguito o in precedenza di un viaggio proveniente da o diretto verso un altro Stato, di poter usufruire delle predette agevolazioni esclusivamente nel caso in cui è imbarcato a bordo personale italiano e comunitario. La disposizione chiarisce che il periodo preso in considerazione è quello cui si riferisce il versamento delle ritenute alla fonte.

**L'articolo 6 (Semplificazione in materia di determinazione di base imponibile per alcune imprese marittime)** introduce una disposizione di semplificazione circa l'opzione del regime della tonnage tax. In sostituzione della attuale procedura di rinnovo, si prevede un tacito rinnovo. A



scadenza del termine dei dieci esercizi sociali, durante i quali l'opzione esercitata è irrevocabile, subentra il tacito rinnovo, ferma restando la procedura di revoca vigente. La procedura di tacito rinnovo si applica ad ogni scadenza del termine dei dieci esercizi sociali. E' previsto che il Ministero dell'economia e delle finanze adegui le proprie disposizioni ministeriali, a seguito della presente disposizione.

**L'articolo 7 (Ambito di operatività dell'opzione di cui all'articolo 155 del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917)** introduce un requisito oggettivo per l'accesso al regime della tonnage tax. La disposizione chiarisce che l'opzione non può essere esercitata quando si verifica la condizione che sulle navi, limitatamente alle tipologie traghetti *ro-ro* e *ro-ro-pax*, iscritte nel registro internazionale adibiti a traffici commerciali tra porti appartenenti al territorio nazionale, continentale e insulare, anche per viaggi a seguito o in precedenza di un viaggio proveniente da o diretto verso un altro Stato, non è imbarcato esclusivamente personale italiano e comunitario.

**L'articolo 8 (Disposizioni in materia di tariffa dei diritti consolari relativi alla navigazione)** prevede il ripristino della gratuità degli atti consolari di spedizioni delle navi. La soppressione dell'articolo 39 della legge consolare ( ma non della nota 22 della medesima tariffa) da parte della legge di stabilità 2016 ha generato margini di dubbio sull'effettivo rispetto dell'obbligo internazionale da parte dell'Italia, derivante dall'articolo J.2.1.1 della Convenzione sulle facilitazioni del traffico marittimo internazionale.

**L'articolo 9 (Disposizioni finali e transitorie)** prevede un periodo transitorio della durata di diciotto mesi dalla entrata in vigore del presente decreto durante il quale rimane in vigore l'attuale regime fiscale, per consentire alle imprese armatoriali i tempi necessari per l'adeguamento alla nuova disciplina.



RELAZIONE TECNICA  
*Descrizione dell'innovazione normativa*  
*Sezione I*

A) Titolo del provvedimento:

Schema di decreto legislativo concernente disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione Europea – Legge Europea 2015-2016, art. 24, commi 11-15.

B) Amministrazione e altro soggetto proponente:

Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze (ai sensi del comma 13 dell'articolo 24).

C) Tipologia dell'atto:

Il presente decreto è stato predisposto in base alla delega di cui all'art. 24, commi 11-15, della legge 122 del 2016 - Legge Europea 2015-2016

Il provvedimento è finalizzato a dare attuazione, entro il 31 luglio 2016, al riordino delle disposizioni legislative vigenti in materia di incentivi fiscali, previdenziali e contributivi in favore delle imprese marittime finalizzato alla definizione di un sistema maggiormente competitivo che incentivi gli investimenti nel settore marittimo e favorisca la crescita dell'occupazione e la salvaguardia della flotta nazionale.

D) Indice delle disposizioni (articolo e commi) rilevanti ai fini della relazione tecnica:

*SEZIONE II*  
*QUANTIFICAZIONE DEGLI EFFETTI FINANZIARI*

Per quanto di interesse, ai fini della presente relazione, rilevano i contenuti dei seguenti articoli.

il comma 15 del citato articolo 24 della predetta legge n. 122 del 2016 stabilisce che dall'attuazione della citata delega non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e che le Amministrazioni interessate provvedono agli adempimenti di rispettiva competenza con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente. Il



decreto stesso è emanato solo successivamente o contestualmente alla data di entrata in vigore dei provvedimenti legislativi che stanino le occorrenti risorse finanziarie.

Dalle disposizioni in argomento, non derivano costi quantificabili in via diretta e immediata in quanto tali effetti dipendono dal mantenimento o meno dell'iscrizione nel registro internazionale italiano delle navi che svolgono traffici internazionali o misti e che per effetto della mutata legislazione potrebbero mantenere tale iscrizione o trasferirla in altri registri comunitari. Pertanto gli effetti risultano legati non solo alle modalità di iscrizione ma anche al numero delle navi iscritte che costituisce elemento di natura assolutamente non quantificabile. Trattasi di scelte legate anche agli andamenti congiunturali italiani e internazionali nonché ai regimi fiscali e contributivi adottati dai singoli Stati che, benché via di armonizzazione ancora differiscono. A seguito della entrata in vigore del decreto, gli armatori delle navi escluse dai benefici potrebbero infatti cancellare tutte le loro navi dal registro internazionale e trasferire la sede in un altro paese. Non è possibile prevedere né quantificare le conseguenze di tale decisione. La norma ha previsto un regime transitorio di un anno al fine di consentire l'adeguamento alle nuove disposizioni e fermo restando l'obbligo della preventiva notifica alla Commissione Europea nel caso si possano configurare aiuti di stato.

L'attuazione del citato decreto, comprendendo disposizioni di riordino e razionalizzazione della normativa vigente, determinerà in sede applicativa il coinvolgimento di Ministeri ed Enti interessati tra cui:

- Ministero dell'Economia delle Finanze e Agenzia delle Entrate (relativamente ai profili fiscali dipendenti dalla variazione del gettito)
- Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, INAIL, INPS (per gli aspetti relativi alla disciplina dei rapporti di lavoro nonché le contribuzioni previdenziali ed assistenziali)
- Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento delle politiche comunitarie (per i profili di compatibilità comunitaria)

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ARTICOLO 1 (modifiche all'art. 152 del R.D. 30 marzo 1942, n. 327 recante l'approvazione del testo definitivo del Codice della Navigazione)

a) La norma di cui al presente articolo- consegna del passavanti provvisorio alle navi di provenienza registro straniero - prevede l'obbligo del rilascio di una espressa dichiarazione dell'autorità marittima (o consolare) straniera relativa al fatto che il venditore ha presentato richiesta di cancellazione dalle proprie matricole e che l'atto di nazionalità (o documento equipollente) è stato ritirato.

Considerato che nella quasi totalità degli acquisti di nave usata, laddove nel porto di consegna non sia presente oltre al Consolato Italiano anche l'autorità del porto di registro del venditore, esiste l'impossibilità di procedere alla presa in consegna della nave perché (secondo vigente norma) senza la predetta "espressa dichiarazione" l'Autorità marittima italiana non potrebbe rilasciare il passavanti provvisorio e conseguentemente nazionalizzare l'unità. Inoltre, laddove l'Autorità consolare del paese estero sia comunque presente, quasi mai è possibile ottenere che il rappresentante dell'una si sposti nella sede dell'altra ed altrettanto spesso capita che le autorità di alcuni paesi svolgono attività solo per poche ore e non tutti i giorni della settimana.

Considerate le gravi difficoltà che possono nascere dall'attuale dettato dell'art. 152, per ovviare alla deprecata ipotesi di dover constatare la norma di fatto inattuabile nei casi di dichiarata impossibilità all'ottenimento per le motivazioni sopra esposte di tale dichiarazione, la norma modifica l'art. 152 C.N. consentendo nei sopraccitati casi il rilascio del passavanti provvisorio per una durata non superiore ai 60 giorni condizionandone il rinnovo all'ottenimento del rilascio del certificato di cancellazione dalle matricole dell'autorità marittima straniera per la prescritta iscrizione al registro italiano.



b) Effetti finanziari a carico dello Stato

Trattasi di norma di semplificazione senza oneri a carico dello Stato in materia di trasporto marittimo.

c) Effetti finanziari a carico delle altre pubbliche amministrazioni. Non sussistenti.

d) Trattasi di norma di semplificazione senza oneri a carico dello Stato in materia di trasporto marittimo.

#### DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ARTICOLO 2 (Modifiche all'articolo 1 del decreto legge 30 dicembre 1997, convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30)

a) Relativamente alla lettera a) del presente articolo: la norma di cui alla presente modifica rientra nell'ottica di semplificazione delle procedure amministrative voluta dal legislatore codificando una procedura, in parte già attuata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che prevede la possibilità di ottenere l'autorizzazione prevista dall'articolo 1, comma 1, della legge n. 30 del 1998 attraverso la presentazione al Ministero di istanze in forma semplificata.

Relativamente alla lettera b): la norma individua le tipologie di navi iscritte nel registro internazionale, cui conseguono benefici, che possono effettuare traffici di cabotaggio nazionale in deroga alla disposizione generale che prevede l'iscrizione in tale registro alle navi adibite esclusivamente a traffici commerciali internazionali. Detto comma, chiarisce che per le navi traghetto ro-ro e ro-ro pax adibite al cabotaggio iscritte nel registro internazionale il personale imbarcato, relativamente alla tabella minima di armamento, deve essere esclusivamente italiano o comunitario secondo i dettami previsti dalla delega all'articolo 24, comma 12, lettera b).

b) Effetti finanziari a carico dello Stato. Dalle disposizioni in argomento, non derivano costi quantificabili in via diretta e immediata in quanto tali effetti dipendono dal mantenimento o meno dell'iscrizione nel registro internazionale italiano delle navi che svolgono traffici internazionali o misti

c) Effetti finanziari a carico delle altre pubbliche amministrazioni. Non sussistenti

#### DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ARTICOLO 3 (Modifiche all'articolo 2 del decreto legge 30 dicembre 1997, convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30)

a) Viene proposta la modifica dell'articolo nel senso indicato dalla legge di delega in quanto gli accordi in deroga che consentono l'imbarco di personale extracomunitario, previsti dalla legge 16 marzo 2001, n. 88, non possono essere stipulati per quelle tipologie di navi (navi traghetto ro-ro e ro-ro pax) iscritte nel Registro Internazionale che percepiranno i benefici di legge solo se imbarcano personale italiano o comunitario almeno nel limite minimo previsto per l'equipaggio nella tabella di armamento.

b) Effetti finanziari a carico dello Stato. La norma prevede la definizione di un sistema maggiormente competitivo che incentivi gli investimenti nel settore marittimo e favorisca la crescita dell'occupazione e la salvaguardia della flotta nazionale. Dalle disposizioni in argomento, non derivano costi quantificabili in via diretta e immediata in quanto tali effetti dipendono dal mantenimento o meno dell'iscrizione nel registro internazionale italiano delle navi che svolgono traffici internazionali o misti



c) Effetti finanziari a carico delle altre pubbliche amministrazioni. Ministero dell'economia e delle finanze – agenzia delle entrate, Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, – INPS – INAIL . non derivano costi quantificabili in via immediata e diretta.

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ARTICOLO 4 (Modifiche all'articolo 4 del decreto legge 30 dicembre 1997, convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30)

a) L'aggiunta del comma 2-quater all'art. 4 della legge n. 30 del 1998 mira ad evidenziare che tutti i benefici della norma (previsti al comma 1 e 2) sono limitati, per le navi iscritte nel registro internazionale e limitatamente alle tipologie traghetti ro-ro e ro-ro-pax, nei soli casi in cui le stesse imbarchino personale italiano o comunitario.

b) Effetti finanziari a carico dello Stato. Dalle disposizioni in argomento, non derivano costi quantificabili in via diretta e immediata in quanto tali effetti dipendono dal mantenimento o meno dell'iscrizione nel registro internazionale italiano delle navi che svolgono traffici internazionali o misti.

c) Effetti finanziari a carico di altre pubbliche amministrazioni. Ministero dell'economia e delle finanze – Agenzia delle entrate. Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, – INPS – INAIL: Dalle disposizioni in argomento, non derivano costi quantificabili in via diretta e immediata in quanto tali effetti dipendono dal mantenimento o meno dell'iscrizione nel registro internazionale italiano delle navi che svolgono traffici internazionali o misti

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ARTICOLO 5 (Modifiche all'articolo 6 del decreto legge 30 dicembre 1997, convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30)

a) L'introduzione del comma 1-bis all'art. 6 della legge n. 30 del 1998 limita, nel senso voluto dal legislatore con l'art. 24 della legge n. 122 del 2016, per le navi iscritte nel registro internazionale e limitatamente alle tipologie traghetti ro-ro e ro-ro-pax, i benefici previdenziali e/o contributivi, di cui all'art. 6, ai soli casi in cui venga imbarcato personale italiano o comunitario con riferimento, nella quantificazione, al personale indicato alla tabella minima di armamento.

b) Effetti finanziari a carico dello Stato. Concernono gli aspetti attinenti ai versamenti dei contributi previdenziali e assicurativi a carico rispettivamente dei membri dell'equipaggio e dell'impresa armatoriale. Dalle disposizioni in argomento, non derivano costi quantificabili in via diretta e immediata in quanto tali effetti dipendono dal mantenimento o meno dell'iscrizione nel registro internazionale italiano delle navi che svolgono traffici internazionali o misti.

c) Effetti finanziari a carico di altre pubbliche amministrazioni. Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, – INPS – INAIL: Dalle disposizioni in argomento, non derivano costi quantificabili in via diretta e immediata in quanto tali effetti dipendono dal mantenimento o meno dell'iscrizione nel registro internazionale italiano delle navi che svolgono traffici internazionali o misti.

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ARTICOLO 6 (Semplificazione in materia di determinazione di base imponibile per alcune imprese marittime)

a) L'articolo prevede una modifica, in materia di semplificazione, all'opzione prevista dall'articolo 155 del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917 (TUIR) con particolare riferimento al diritto di opzione ai fini dell'imposta sul reddito delle società relativo alla determinazione della base imponibile alle imprese marittime. Viene prevista la regolamentazione e la modifica con proprio decreto da parte del Ministero dell'economia e delle finanze le variazioni introdotte per l'esercizio del diritto di opzione. Si introduce il principio del rinnovo tacito al decorso di dieci anni dall'esercizio dell'opzione stessa.



b) Effetti finanziari a carico dello Stato. La norma appare regolatrice per l'esercizio di opzione (già decennale) e non comporta oneri.

c) Effetti finanziari a carico delle altre pubbliche amministrazioni. Ministero dell'economia e delle finanze – Agenzia delle entrate: La norma appare regolatrice per l'esercizio di opzione (già decennale) e non comporta oneri.

#### DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ARTICOLO 7 (Ambito di operatività dell'opzione di cui all'articolo 155 del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n.917)

a) L'articolo prevede che l'opzione sul regime fiscale previsto dall'articolo 157, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, non possa più essere esercitata per le navi traghetto ro-ro e ro-ro pax, iscritte nel registro internazionale adibite a traffici commerciali tra porti appartenenti al territorio nazionale, continentale e/o insulare, anche per viaggi a seguito o in precedenza di un viaggio proveniente da o diretto verso un altro Stato, sulle navi, che con riferimento al personale iscritto alla tabella minima di armamento, non imbarcano esclusivamente personale italiano e comunitario.

b) Effetti finanziari a carico dello Stato: allo stato non preventivabili, derivanti dall'iscrizione delle navi nel registro internazionale italiano.

c) Effetti finanziari a carico delle altre pubbliche amministrazioni

Ministero dell'economia e delle finanze – Agenzia delle entrate: gli effetti finanziari deriveranno dalla variazione in termini positivi o negativi, allo stato non preventivabili, derivanti dall'iscrizione delle navi nel registro internazionale italiano.

#### DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ARTICOLO 8 (Disposizioni in materia di tariffa dei diritti consolari relativi alla navigazione).

In attuazione dei criteri di delega di cui ai commi 11 e 12 dell'articolo 24 della legge n. 122 del 2016, al fine di favorire la flotta nazionale e di ottemperare ad un obbligo internazionale, si è ritenuto opportuno reintrodurre la gratuità degli atti consolari di spedizione delle navi, mediante il ripristino dell'articolo 39 del decreto legislativo n. 71 del 2011, soppresso dalla legge n. 208 del 2015.

La soppressione dell'art. 39 della tariffa consolare allegata al decreto legislativo n. 71/2011 ha comportato che le spedizioni di navi sono state ricondotte all'articolo 55 della medesima tariffa.

Nel corso del 2015 sono stati riscossi, in base all'art. 55, 21.670 euro, a fronte di 2.180 atti soggetti a percezione, per una percezione unitaria di 10 euro (lo scostamento rispetto al dato teorico di 21.800 euro deriva dagli arrotondamenti dei tassi di ragguaglio alle valute estere nelle quali sono riscossi i diritti). Nel corso dei primi sette mesi del 2016 sono stati riscossi in base all'art. 55, 46.144 euro, per un totale di 3.391 atti soggetti a percezione, per una percezione unitaria di 14 euro (lo scostamento rispetto al dato teorico di 47.474 deriva dalle stesse ragioni sopra riferite, oltre che dalle esigenze tecniche di adeguamento dei sistemi informatici che non hanno consentito di riscuotere il nuovo importo fin dai primi giorni dell'anno).

Proiettando sull'anno l'andamento delle percezioni ex art. 55, si può presupporre per il 2016 e gli anni seguenti un numero di percezioni pari a 5.813 atti annui. Rispetto al 2015 l'aumento di percezioni ex art. 55 riconducibile all'abrogazione dell'art. 39 è quindi prevedibile in 3.633 atti. Il ripristino dell'art. 39 comporterebbe una minore entrata annuale stimabile in 50.862 euro (3.633 atti x 14 euro).

Tale minore entrata è coperta come segue:

- incremento della tariffa consolare relativa all'art. 55 di 11 euro (da 14 a 25 euro), generando un maggiore gettito su base annua stimabile in 23.980 euro (pari ai 2.180 atti ex art. 55 moltiplicati per l'incremento del diritto stabilito dalla norma);



- incremento della tariffa consolare relativa all'art. 74 di 2 euro (da 48 a 50 euro), generando un maggiore gettito su base annua stimabile in 29.160 euro (nei primi sette mesi del 2016 sono stati registrati 8.505 atti ex art. 74, che su base annua corrispondono a 14.580 atti).

#### DESCRIZIONE SINTETICA DELL'ARTICOLO 9 (Disposizioni finali e transitorie)

Tale disposizione è stata voluta dal legislatore in ottemperanza all'ordine del giorno del Parlamento della seduta del 30 giugno 2016 nella quale la Camera impegna il Governo a valutare l'opportunità di prevedere un periodo transitorio non inferiore ad un anno dalla data di entrata in vigore del decreto delegato durante il quale sia mantenuto il precedente regime fiscale assicurando alle imprese armatoriali i tempi necessari ad adeguarsi alla nuova disciplina in sede di esercizio della delega di cui articolo 24 comma 12 lettera b) del provvedimento in esame, fermo restando l'obbligo della preventiva notifica alla Commissione Europea.

Effetti finanziari a carico dello Stato: l'articolo non comporta nuovi e maggiori oneri per la finanza pubblica.

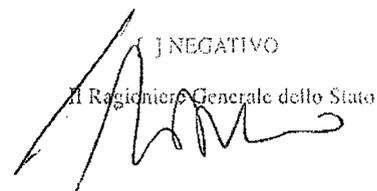
La verifica della presente relazione tecnica, effettuata ai sensi e per gli effetti dell'art. 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 170, ha avuto esito



POSITIVO

NEGATIVO

29 LUG. 2016

Il Regiunero Generale dello Stato  




**ANALISI TECNICO-NORMATIVA (A.T.N.)**  
(all. "A" alla direttiva P.C.M. del 10 settembre 2008 - G.U. n. 219 del 2008)

**Amministrazione proponente:** Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

**Titolo:** "decreto legislativo recante il riordino degli incentivi fiscali, previdenziali e contributivi in favore delle imprese marittime"

Indicazione del referente di Amministrazione concertante: *Leonello Salvatori*  
06.44125218 - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Ufficio legislativo

**PARTE I - ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO**

**1) *Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.***

Il presente decreto legislativo è stato predisposto in attuazione della delega contenuta nell'articolo 24 della legge n. 122 del 7 luglio 2016 recante disposizioni per l'adempimento degli obblighi di appartenenza dell'Italia all'Unione europea – legge europea 2015/2016, che prevede il riordino degli incentivi fiscali, previdenziali e contributivi in favore delle imprese marittime. In aderenza alla volontà del legislatore delegante, il provvedimento si rende necessario per definire un sistema maggiormente competitivo che incentivi gli investimenti nel settore marittimo e favorisca la crescita dell'occupazione e la salvaguardia della flotta nazionale, nel rispetto dei principi fondamentali dell'Unione europea e delle disposizioni comunitarie sugli aiuti di Stato e sulla concorrenza. Con lo schema di decreto legislativo, si prevedono norme di semplificazione degli adempimenti amministrativi da parte degli armatori, norme in materia riordino fiscale e modifiche all'attuale regime previsto dal decreto legge n. 457 del 1997, convertito in legge n.30/1998. In particolare, si interviene sulla composizione degli equipaggi, prevedendo che le navi appartenenti alle tipologie traghetti *ro-ro* e *ro-ro-pax*, iscritte nel registro internazionale adibiti a traffici commerciali tra porti appartenenti al territorio nazionale, continentale e insulare, anche per viaggi a seguito o in precedenza di un viaggio proveniente da o diretto verso un altro Stato, possono usufruire delle predette agevolazioni fiscali, previdenziali e assistenziali esclusivamente nel caso in cui è imbarcato a bordo personale italiano e comunitario. L'intervento è coerente con il programma di Governo e persegue gli obiettivi di:

- semplificazione degli adempimenti amministrativi da parte degli armatori;
- riordino degli incentivi fiscali, previdenziali e contributivi;
- crescita dell'occupazione;
- salvaguardia della flotta nazionale;
- sviluppo della concorrenza;
- aumento della competitività.

**2) *Analisi del quadro normativo nazionale.***

Il quadro normativo nazionale di riferimento è costituito da:



- 1) Regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, recante l'approvazione del testo definitivo del Codice della Navigazione;
- 2) Decreto legge 30 dicembre 1997, n. 457 convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30 recante "Disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione";
- 3) Decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, recante il Testo unico Imposte sui redditi, e successive modificazioni e integrazioni.

**3) *Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.***

Il decreto legislativo incide sulle seguenti norme:

- 1) Regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, recante l'approvazione del testo definitivo del Codice della Navigazione;
- 2) Decreto legge 30 dicembre 1997, n. 457 convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30 recante "Disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione";
- 3) Decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, recante il Testo unico Imposte sui redditi, e successive modificazioni e integrazioni;
- 4) Legge 28 dicembre 2015, n. 208.

**4) *Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.***

Non sussistono elementi di incompatibilità con le disposizioni costituzionali.

**5) *Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.***

Non si rilevano profili di incompatibilità con le competenze e le funzioni delle Regioni ordinarie ed a statuto speciale, nonché degli enti locali.

**6) *Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.***

L'intervento regolatorio rispetta i principi sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

**7) *Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.***

Non è prevista rilegificazione né l'utilizzazione della delegificazione.

**8) *Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.***

Non esistono progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento.



**9) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo progetto.***

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza ovvero giudizi di costituzionalità pendenti sul medesimo o analogo progetto.

**PARTE II - CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE**

**10) *Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.***

L'intervento regolatorio è pienamente compatibile con l'ordinamento europeo, avendo come obiettivo lo sviluppo della concorrenza.

**11) *Verifica dell'esistenza di procedure d'infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.***

Non esistono procedure di infrazione in corso, ma soltanto il caso EU-PILOT n. 7060/14/TAXU.

**12) *Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.***

L'intervento regolatorio risulta pienamente compatibile con gli obblighi internazionali.

**13) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.***

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza della Corte di Giustizia europea.

**14) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.***

Non risultano orientamenti della giurisprudenza e giudizi pendenti innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

**15) *Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.***

Non risultano esistenti linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto.

**PARTE III - ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO**

**1) *Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.***

Non vengono introdotte nuove definizioni, facendosi riferimento a quelle già correntemente utilizzate.



**2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni subite dai medesimi.**

La verifica è stata effettuata con esito positivo.

**3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.**

Si è fatto ricorso alla tecnica della novella legislativa per inserire le nuove disposizioni nel *corpus* normativo generale.

**4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.**

Non risultano effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo.

**5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.**

Non sono presenti disposizioni aventi effetti retroattivi o di reviviscenza o di interpretazione autentica.

**6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.**

Non risultano deleghe aperte sul medesimo oggetto.

**7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.**

Nel provvedimento sono stati previsti atti attuativi regolamentari, con indicazione di adeguati termini per la loro adozione.

Sono previsti i seguenti atti attuativi:

- 1) All'articolo 6, comma 2, dello schema di decreto è previsto che il Ministro dell'economia e delle finanze adegua con proprio decreto, le disposizioni ministeriali introdotte dal comma 1;
- 2) All'articolo 2, comma 1, lettera a) dello schema di decreto è previsto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto stabilisce le modalità di presentazione delle istanze presentate dai soggetti interessati.

**8) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.**

Per la predisposizione del provvedimento in esame sono stati utilizzati i dati già disponibili presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

