

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INDAGINE CONOSCITIVA:

Variazione nella composizione della Commissione 49

Indagine conoscitiva sul sistema dei servizi di media audiovisivi e radiofonici.

Audizione di rappresentanti di Wind Telecomunicazioni SpA (*Svolgimento e conclusione*) . 49

SEDE REFERENTE:

Delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto. C. 2722 Governo, approvato dal Senato (*Esame e rinvio*) 50

SEDE CONSULTIVA:

Norme recanti regime fiscale speciale in relazione ai rapporti con il territorio di Taiwan. C. 2753 Governo, approvato dal Senato (Parere alle Commissioni riunite III e VI) (*Esame e rinvio*) 54

AVVERTENZA 57

INDAGINE CONOSCITIVA

Mercoledì 14 gennaio 2015. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO.

La seduta comincia alle 14.10.

Variazione nella composizione della Commissione.

Ivan CATALANO, *presidente*, comunica che l'onorevole Paola Carinelli, appartenente al gruppo MoVimento 5 Stelle (M5S), è entrata a far parte della Commissione.

Indagine conoscitiva sul sistema dei servizi di media audiovisivi e radiofonici.

Audizione di rappresentanti di Wind Telecomunicazioni SpA.

(*Svolgimento e conclusione*).

Ivan CATALANO, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta

odierna sarà assicurata anche attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Introduce quindi l'audizione.

Massimo ANGELINI, *Direttore Pubbliche relazioni di Wind Telecomunicazioni SpA*, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono quindi i deputati Settimo NIZZI (FI-PdL), Romina MURA (PD), Diego DE LORENZIS (M5S) e Franco BRUNO (Misto-MAIE-API).

Massimo ANGELINI, *Direttore Pubbliche relazioni di Wind Telecomunicazioni SpA*, risponde ai quesiti posti, fornendo ulteriori precisazioni.

Ivan CATALANO, *presidente*, ringrazia i rappresentanti di Wind Telecomunicazioni SpA. per il loro intervento.

Dichiara quindi conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.10.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

SEDE REFERENTE

Mercoledì 14 gennaio 2015. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 15.10.

Delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto.

C. 2722 Governo, approvato dal Senato.

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Mario TULLO (PD), *relatore*, fa presente che la Commissione avvia l'esame, in sede referente, del disegno di legge C. 2722 che conferisce delega al Governo per la riforma del codice della nautica da diporto, di cui al decreto legislativo n. 171 del 2005. Il disegno di legge è già stato approvato in prima lettura dal Senato nella seduta dell'11 novembre 2014.

Osserva che il codice oggetto di delega è stato emanato in attuazione della direttiva 2003/44/CE in materia di ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative degli Stati membri riguardanti le imbarcazioni da diporto.

In base all'articolo 1 del disegno di legge, la delega ha una durata di ventiquattro mesi. I decreti legislativi di riforma del codice della nautica da diporto saranno emanati previa intesa in sede di Conferenza unificata e previo parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari. Le Commissioni parlamentari dovranno esprimere il proprio parere, ai sensi del comma 4 dell'articolo 1, entro venti giorni dalla data di trasmissione. Sottolinea che è prevista la procedura del cosiddetto « doppio parere », nel senso che il Governo, una volta acquisiti i pareri delle Commissioni, ritrasmette il testo, con le proprie osservazioni e con eventuali modifiche, alle Commissioni stesse, che si esprimono nuovamente. Anche per il secondo parere è previsto il termine di venti giorni.

Evidenzia che il settore della nautica da diporto risulta particolarmente rilevante per l'economia italiana. Secondo i dati contenuti nell'ultimo *Rapporto sull'economia del mare* del CENSIS, il contributo al PIL del turismo nautico si aggira sui 5 miliardi di euro. Ricorda che si tratta di un settore che ha vissuto una crisi drammatica negli anni 2011-2012, anche in conseguenza della crisi economica generale. Ricorda altresì che la tassazione sul settore era stata notevolmente aggravata, in un momento di grave emergenza, dal cosiddetto « decreto Salva-Italia » (decreto-legge n. 201 del 2011, articolo 16, che aveva introdotto una tassa di possesso sulle imbarcazioni di lunghezza superiore a dieci metri); tali misure peraltro sono state in seguito opportunamente alleggerite con il decreto-legge n. 69 del 2013 (articolo 23). La crisi del 2011-2012 ha comportato la perdita di 18.000 posti di lavoro nella produzione e 20.000 nell'indotto turistico.

Sottolinea ancora che il compendio statistico *Il diporto nautico in Italia – Anno 2013*, redatto dall'Ufficio statistico del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, evidenzia che al 31 dicembre 2013 risultano iscritte in Italia 103.493 unità, a fronte delle 104.738 unità rilevate al 31 dicembre 2012; quasi il 40,9 per

cento delle unità appartiene alla classe fino a 10 metri (quelli che il codice definisce natanti da diporto); il 58,8 per cento appartiene alla classe compresa tra i 10 e i 24 metri (quelli che il codice definisce imbarcazioni da diporto) e solo lo 0,3 per cento è oltre i 24 metri (quelli che il codice definisce nave da diporto). Sempre al 31 dicembre 2013 i posti barca destinati al diporto nautico risultano essere 147.804 posti barca. Fa presente che nella serie storica si nota un aumento graduale e costante tra il 2008 e il 2011 sia delle unità da diporto sia dei posti barca, mentre nel 2012 si è rilevata una diminuzione di entrambi i dati confermata nel 2013. La medesima ricerca evidenzia uno squilibrio infrastrutturale tra Nord e Sud: il rapporto tra il numero dei posti barca ed i chilometri di costa registra il suo valore minimo (11,1) nell'Italia meridionale; al Centro è 29 e nel Nord è 68,1. L'indice di affollamento (rapporto percentuale tra unità da diporto e posti barca censiti) registra una media nazionale di 70; nell'Italia meridionale ed insulare tale valore è nettamente inferiore (47,1), anche se in questa area la regione Campania risulta in controtendenza con un indice di affollamento di 128 (le regioni con indice di affollamento più alto sono Lazio, Emilia-Romagna e Campania).

Segnala che il settore è attualmente anche oggetto di interesse da parte dell'Unione europea, nell'ambito della strategia europea per una maggiore crescita e occupazione nel turismo costiero e marittimo contenuta nella Comunicazione della Commissione europea COM(2014)86, presentata il 20 febbraio 2014. Fa presente che l'Unione europea ha inoltre recentemente approvato la direttiva 2013/53/UE relativa alle imbarcazioni da diporto e alle moto d'acqua; l'aggiornamento del codice alle previsioni della direttiva è prevista dal principio di delega di cui al comma 2, lettera *bb*) e che è inoltre in corso di esame da parte delle istituzioni UE la proposta di direttiva sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

Osserva che le finalità della delega sono riconducibili, in particolare, all'introduzione nel codice della nautica da diporto di misure di semplificazione, sia della normativa sia dell'apparato sanzionatorio (per il quale si prevede anche un inasprimento delle sanzioni). Una specifica attenzione è dedicata all'aggiornamento dei requisiti per il conseguimento della patente nautica, nonché al potenziamento dei dispositivi di sicurezza.

Gli ambiti materiali di intervento della delega sono indicati al comma 1 e riguardano il regime amministrativo e navigazione delle unità da diporto; le attività di controllo in materia di sicurezza della navigazione da diporto; la revisione della disciplina sanzionatoria in relazione alla gravità e al pregiudizio degli interessi pubblici; l'aggiornamento dei requisiti psicofisici per il conseguimento della patente nautica e, infine, a seguito di un emendamento approvato al Senato, le procedure per l'approvazione e l'installazione di sistemi di alimentazione con GPL, metano ed elettrici sulle unità da diporto di nuova costruzione o già immesse sul mercato.

I principi e criteri direttivi sono invece indicati al comma 2 dell'articolo 1. In particolare, la lettera *a*) prevede il coordinamento e armonizzazione della normativa in materia di nautica da diporto e di iscrizione delle unità da diporto, al fine di semplificare gli adempimenti formali posti a carico dell'utenza. La lettera *b*) prevede la semplificazione del regime amministrativo e degli adempimenti relativi alla navigazione da diporto, anche ai fini commerciali. La lettera *c*) prevede la revisione, secondo criteri di semplificazione, della disciplina in materia di navigazione temporanea di imbarcazioni e navi da diporto non abilitate e non munite dei prescritti documenti, ovvero abilitate e provviste di documenti di bordo ma affidate in conto vendita o in riparazione e assistenza ai cantieri navali. La lettera *d*) prevede la semplificazione della procedura amministrativa per la dismissione della bandiera, vale a dire la procedura che è necessario espletare, in base al comma 4 dell'articolo 25 del codice, in caso di trasferimento o

vendita all'estero dell'unità di diporto. La lettera *e*) prevede la regolamentazione dell'attività in materia di locazione dei natanti. La lettera *f*) prevede, nell'ambito delle strutture ricettive della nautica un numero congruo di accosti, cioè di approdi, riservati alle unità in transito, con particolare attenzione ai posti di ormeggio per i portatori di handicap. La lettera *g*) prevede la regolamentazione puntuale dei campi di ormeggio attrezzati in alcune tipologie di aree marine protette, le zone di riserva generale, o zone B, e le zone di riserva parziale, o zone C (rimangono escluse dalla regolamentazione le zone di riserva integrale, o zone A, per le quali comunque vige un divieto generale di navigazione di unità navali, fatta eccezione per quelle esplicitamente autorizzate dall'Ente gestore dell'area). Tra le altre cose, il principio di delega prevede nelle zone B e C una riserva di ormeggi alle imbarcazioni a vela e un divieto di ancoraggio al fondale nelle aree marine protette all'interno del campo boa (vale a dire che laddove nell'area marina sia presente un « campo boa », cioè un'area attrezzata con boe destinate all'ormeggio delle imbarcazioni, viene vietato un ancoraggio al fondale). La lettera *h*) prevede la destinazione d'uso per la nautica minore delle strutture demaniali, nonché dei pontili, arenili e piazzali che presentino caratteristiche idonee per essere utilizzate come ricovero a secco (vale a dire lo stazionamento delle navi a terra nel periodo invernale) di piccole imbarcazioni, garantendo comunque la fruizione pubblica delle aree. La lettera *i*) prevede la revisione della disciplina della mediazione nei contratti di costruzione, di compravendita, di locazione, di noleggio di navi e nei contratti di trasporto marittimo al fine di adattarla alle specifiche esigenze e caratteristiche del settore della nautica da diporto. Segnala al riguardo l'esigenza di un coordinamento tra questo principio di delega e il successivo principio di delega di cui alla lettera *m*), che prevede l'introduzione di una normativa semplificata della mediazione del diporto. In proposito, ricorda anche che l'articolo 50 del codice rimet-

teva alle regioni la disciplina del ruolo dei mediatori per le unità da diporto (cioè di quelle figure che svolgono in generale funzioni di mediazione d'affari nel settore della nautica da diporto). Tale disposizione, peraltro mai attuata, è stata però soppressa dall'articolo 80-ter del decreto legislativo n. 59 del 2010 recante attuazione della direttiva 2006/123/CE relativa ai servizi nel mercato interno (cosiddetta « direttiva Bolkestein »). Le funzioni dei mediatori per le unità da diporto risultano da allora svolte dai mediatori marittimi, previsti dalla legge n. 478 del 1968 per l'esercizio professionale di alcune specifiche tipologie di mediazione nel settore: quelle per i contratti di costruzione, di compravendita, di locazione, di noleggio di navi e nei contratti di trasporto marittimo. La lettera *l*) prevede la semplificazione dei requisiti psicofisici, con particolare riferimento a quelli visivi e uditivi, per il conseguimento della patente nautica. La lettera *n*) prevede la revisione dei titoli professionali del diporto; si prevede anche l'introduzione di un titolo semplificato per lo svolgimento dei servizi di coperta. La lettera *o*) prevede criteri di razionalizzazione ed economia delle risorse istituzionali destinate alle attività di controllo in materia di sicurezza della navigazione; il Corpo delle capitanerie di porto è individuato come autorità competente in via esclusiva per la pianificazione e il coordinamento del controllo. La lettera *p*) prevede l'adeguamento del decreto legislativo n. 53 del 2011 di recepimento della direttiva 2009/16/CE, in materia di norme internazionali per la sicurezza delle navi a quanto effettivamente previsto dalla direttiva 2009/16/CE in materia di controllo dello Stato di approdo, con particolare riferimento al corretto recepimento della definizione di interfaccia nave-porto. Al riguardo, segnala che il principio direttivo non appare pienamente corrispondente con l'oggetto della delega, in quanto tale oggetto riguarda la sola modifica del decreto legislativo n. 171 del 2005 (cioè il codice della nautica da diporto) e non anche quella del decreto legislativo n. 53 del 2011. La lettera *q*) prevede la revisione

della disciplina in materia di sicurezza delle unità e delle dotazioni anche alla luce dell'adeguamento all'innovazione tecnologica. La lettera *r*) dispone l'equiparazione, a tutti gli effetti, alle strutture ricettive all'aria aperta, delle strutture organizzate per la sosta ed il pernottamento di turisti all'interno delle proprie imbarcazioni ormeggiate. L'equiparazione comporta l'applicazione dell'aliquota IVA agevolata del 10 per cento in luogo di quella ordinaria del 22 per cento. Al riguardo, segnala che il principio di delega risulta già attuato, sia pure solo fino alla fine del 31 dicembre 2015, dall'articolo 32 del decreto-legge n. 133 del 2014 (cosiddetto «sblocca Italia»), come modificato dal comma 237 dell'articolo unico della legge di stabilità 2015 (legge n. 190 del 2014). L'attuazione del principio di delega dovrebbe pertanto essere volta a rendere permanente l'equiparazione e quindi l'applicazione dell'aliquota IVA agevolata del 10 per cento. La lettera *s*) prevede l'insegnamento della cultura del mare e dell'insegnamento dell'educazione marinara nei piani formativi scolastici, nonché l'istituzione di una giornata del mare nelle scuole. La lettera *t*) dispone l'istituzione della figura professionale dell'istruttore di vela. Si prevede in particolare l'istituzione di un apposito elenco nazionale, con oneri a carico degli iscritti, nonché l'obbligo per gli istruttori di essere in possesso di un apposito brevetto dalla Lega navale italiana o dalla Federazione italiana vela. Ritiene che si potrebbe valutare in proposito l'opportunità di prevedere che il titolo di istruttore di vela possa essere rilasciato anche da altri soggetti, purché nel rispetto dei requisiti previsti dal Sistema nazionale di qualifiche dei tecnici sportivi del CONI e dal Quadro europeo delle qualifiche dell'Unione europea. La lettera *u*) prevede la razionalizzazione delle attività di controllo delle unità da diporto. La lettera *v*) prevede la revisione della disciplina sanzionatoria per le violazioni commesse mediante l'utilizzo di un'unità da diporto che dovrà avvenire aumentando l'entità delle sanzioni vigenti di un terzo sia nel minimo che nel mas-

simo. L'inasprimento è esplicitamente previsto, inoltre, per l'inosservanza dei limiti di velocità negli specchi d'acqua portuali e nei pressi di campi boa, di spiagge e lidi. La lettera *z*) prevede che siano fissate sanzioni più severe a carico di coloro che conducono unità da diporto in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti, nonché nei confronti di coloro che utilizzando unità da diporto provocano danni ambientali. Osserva che, per quanto riguarda l'aggravio delle sanzioni nel caso in cui il conducente dell'unità da diporto si trovi in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, si tratta di un criterio coerente con gli indirizzi sostenuti da questa stessa Commissione per quanto riguarda le modifiche al codice della strada. Segnala in proposito l'opportunità di utilizzare la formulazione, indicata anche dalla Commissione Giustizia nel proprio parere sul testo della proposta di legge recante modifiche al codice della strada, che fa riferimento allo «stato di alterazione psico-fisica causata dall'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope». La lettera *aa*) prevede la semplificazione dei procedimenti per l'applicazione e il pagamento delle sanzioni amministrative pecuniarie, in particolare prevedendo la graduazione delle sanzioni in funzione della gravità delle fattispecie nonché la riduzione dell'entità delle sanzioni in caso di pagamento in tempi ristretti (sul modello, quindi, di quanto previsto per le violazioni del codice della strada dal decreto-legge n. 69 del 2013). La lettera *bb*), come già ricordato, prevede l'aggiornamento del codice alla normativa dettata dalla direttiva 2013/53/UE, relativa alle imbarcazioni da diporto e alle moto d'acqua.

La lettera *cc*) infine prevede l'abrogazione espressa delle norme incompatibili.

Il comma 5 dell'articolo 1 prevede la possibilità di adottare, entro diciotto mesi dall'entrata in vigore dei decreti legislativi, disposizioni integrative e correttive degli stessi, mentre il successivo comma 6 conferisce al Ministero la facoltà di adottare le necessarie modifiche al regolamento di esecuzione del codice (decreto ministeriale

n. 146 del 2008). Si sofferma infine sulla clausola di invarianza finanziaria di cui al comma 7 dell'articolo 1. In base a tale clausola i decreti legislativi non dovranno comportare nuovi o maggiori oneri o diminuzioni di entrate a carico della finanza pubblica, né aggravio di spese per i cittadini.

Rileva che non appare peraltro chiara la portata di tale clausola, considerato che sono presenti criteri di delega che hanno incidenza sulla finanza pubblica (come il criterio di cui alla lettera *r*) che rende di fatto permanente l'applicazione dell'aliquota IVA agevolata per le strutture organizzate per la sosta ed il pernottamento di turisti all'interno delle proprie imbarcazioni ormeggiate) e che possono comportare oneri per i cittadini (come il criterio di cui alla lettera *t*), che prevede che gli oneri derivanti dall'istituzione e dalla tenuta dell'elenco nazionale degli istruttori di vela siano posti a carico degli iscritti nell'elenco stesso).

In considerazione della rilevanza del disegno di legge in esame per il settore della nautica da diporto e della specificità delle esigenze di tale settore, invita infine la Commissione a valutare l'opportunità, analogamente a quanto fatto dalla Commissione Lavori pubblici del Senato nel corso dell'esame in prima lettura, di svolgere alcune audizioni mirate che coinvolgano i soggetti associativi direttamente interessati dal provvedimento stesso, al fine di acquisire elementi informativi utili per l'esame del provvedimento. Auspica infine che questo possa essere approvato in tempi rapidi, anche in relazione alla forte richiesta da parte dei soggetti coinvolti di pervenire ad un quadro regolamentare che consenta e faciliti lo sviluppo del settore.

Michele Pompeo META, *presidente*, evidenzia l'opportunità di rinviare ad una successiva seduta lo svolgimento della discussione, al fine di non comprimerne i tempi. Rinvia pertanto il seguito dell'esame del provvedimento ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.30.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 14 gennaio 2015. — Presidenza del presidente Michele Pompeo META. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 15.30.

Norme recanti regime fiscale speciale in relazione ai rapporti con il territorio di Taiwan.

C. 2753 Governo, approvato dal Senato.

(Parere alle Commissioni riunite III e VI).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Michele Pompeo META, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

Ivan CATALANO (Misto-PSI-PLI), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esaminare il disegno di legge C. 2753 recante regime fiscale speciale in relazione ai rapporti con il territorio di Taiwan, già stato approvato dal Senato il 25 novembre scorso. Osserva che l'articolato tiene conto della mancanza di riconoscimento diplomatico di Taiwan quale entità politica autonoma (l'Italia riconosce infatti la Repubblica della Cina popolare) e che per tale motivo non si è provveduto alla stipula di un formale accordo internazionale, da sottoporre poi all'autorizzazione alla ratifica parlamentare, e ci si è ispirati a modelli convenzionali accolti dall'OCSE.

Rileva che l'attuazione delle misure previste dal provvedimento dovrebbe consentire l'inserimento di Taiwan nella *White List* prevista dalla legge finanziaria 2008 (cioè la lista degli Stati aventi un regime fiscale conforme agli standard di legalità e trasparenza adottati dall'Unione europea)

e favorire la cooperazione nel settore della lotta all'evasione fiscale. Ciò vale in particolare per quanto previsto dall'articolo 26, che disciplina gli scambi di informazione tra le autorità competenti dei due territori, al fine di favorire l'applicazione delle disposizioni del provvedimento e di prevenire l'elusione e l'evasione fiscale. Al tempo stesso, il provvedimento in esame si propone l'obiettivo di eliminare il rischio di doppie imposizioni fiscali nelle relazioni economiche tra Italia e Taiwan.

Passando ad una breve disamina del contenuto del provvedimento, fa presente che gli articoli da 1 a 5 definiscono il campo di applicazione delle misure. In particolare, sotto il profilo oggettivo, le imposte considerate sono quelle sul reddito: per l'Italia si tratta dell'IRPEF, dell'IRES (imposta sulle società) e dell'IRAP (imposta regionale sulle attività produttive). Sotto il profilo soggettivo, il campo di applicazione riguarda residenti e stabili organizzazioni di un territorio. L'articolo 4 definisce come residente di un territorio ogni persona o impresa che, in virtù della legislazione di detto territorio, è ivi assoggettata ad imposta a motivo del suo domicilio, della sua residenza, della sede della sua direzione o di ogni altro criterio di natura analoga. Qualora in base a tali criteri, una persona o un'impresa risulti residente in entrambi i territori, assumono rilievo l'abitazione permanente, ovvero, in assenza, il centro dei suoi interessi vitali (vale a dire il luogo nel quale le sue relazioni personali ed economiche sono più strette) o ancora, il luogo di soggiorno abituale. Se anche questi criteri non offrono un'indicazione univoca, la questione è rimessa all'accordo delle autorità competenti in materia dei due Paesi (individuate dal provvedimento nel Dipartimento delle finanze del Ministero dell'economia per l'Italia e nel direttore generale dell'agenzia fiscale per Taiwan). L'articolo 5 definisce invece la stabile organizzazione come una sede fissa di affari per mezzo della quale l'impresa, anche se formalmente residente nell'altro territorio, esercita in tutto o in parte la sua attività.

Rileva che, individuato il campo di applicazione, il provvedimento indica i criteri con i quali individuare il luogo di imposizione per ciascuna tipologia di reddito. Tra tali diverse tipologie ritiene opportuno ricordare che, per i redditi derivanti da beni immobili, l'articolo 6 prevede che i redditi che un residente di un territorio ritrae da beni immobili situati nell'altro territorio sono imponibili in quest'ultimo. Per gli utili d'impresa, l'articolo 7 prevede che questi siano imponibili soltanto nello Stato di residenza dell'impresa stessa, fatto salvo il caso in cui l'impresa svolga la sua attività nell'altro territorio per il tramite di una stabile organizzazione. Per i dividendi l'articolo 1 prevede che questi siano tassati nel territorio di residenza del percettore, mentre per gli interessi si prevede all'articolo 11 la tassazione nel territorio di residenza del beneficiario effettivo, eccetto il caso in cui il soggetto percettore, residente di un territorio, svolga nell'altro territorio, un'attività, industriale o commerciale, per mezzo di una stabile organizzazione o una professione indipendente con base fissa nell'altro Paese ed il credito generatore degli interessi si ricolleggi effettivamente a tale stabile organizzazione o base fissa. L'articolo 14 stabilisce che, in generale, i redditi derivanti dall'esercizio di una professione indipendente siano soggetti ad imposizione nel territorio di residenza; è prevista la tassazione concorrente nel territorio in cui è prestata l'attività nel caso in cui ci sia una base fissa per esercitare la professione o se il residente trascorre nell'altro territorio un numero di giorni superiore a 183 nel corso dell'anno. L'articolo 15 prevede invece la tassazione esclusiva di salari e stipendi nel territorio di residenza del lavoratore, a meno che l'attività non sia svolta nell'altro territorio; in ogni caso, c'è imponibilità solo nel territorio di residenza quando il beneficiario soggiorna nell'altro territorio per un periodo che non oltrepassa i 183 giorni nell'arco di dodici mesi, ovvero i compensi sono corrisposti da o per conto di un datore di lavoro che non è residente nell'altro territorio o ancora l'onere delle

remunerazioni non viene sostenuto da una stabile organizzazione o da una base fissa di cui dispone il datore di lavoro nell'altro territorio. L'articolo 18 dispone che le pensioni, ad eccezione di quelle corrisposte a dipendenti pubblici, vengano tassate nel territorio di residenza del beneficiario. L'articolo 19 prevede in via generale che le remunerazioni pagate da un territorio, o da una sua articolazione amministrativa o territoriale, ad una persona fisica siano imponibili nel territorio che paga e riceve i servizi in corrispettivo delle remunerazioni stesse. Il comma 2 dell'articolo 19 interviene poi in materia di pensioni corrisposte a dipendenti pubblici prevedendo che queste siano imponibili nel territorio che paga e riceve i servizi in corrispettivo delle pensioni. L'articolo 26 prevede che le autorità competenti dei due territori si scambieranno le informazioni relative all'applicazione del provvedimento, anche al fine di prevenire l'elusione e l'evasione fiscale. Su tali informazioni, che saranno utilizzate soltanto per assicurare l'applicazione del provvedimento e della normativa interna in materia fiscale, rimane comunque l'obbligo di segretezza. Sottolinea poi l'articolo 23 che indica in via generale la procedura con le quali evitare le doppie imposizioni. L'articolo 23 prevede che, se un residente di un territorio possiede elementi di reddito imponibili anche nell'altro territorio, il primo territorio, nel calcolare le imposte sul reddito del soggetto, può includere nella base imponibile anche i redditi soggetti ad imposta nell'altro territorio purché riconosca una detrazione, dalle imposte così calcolate, parametrata all'imposta pagata nell'altro territorio.

Per quanto concerne i profili di interesse della IX Commissione, segnala l'articolo 8 in materia di utili derivanti dallo svolgimento del traffico internazionale di navi o di aeromobili. Come espressamente previsto, sono compresi in tali utili, anche quelli derivanti dal noleggio di navi o aeromobili e dall'impiego, manutenzione o affitto di container da parte di un'impresa di uno dei territori contraenti, a condi-

zione che tale noleggio, impiego o manutenzione sia occasionale rispetto all'esercizio di navi o di aeromobili in traffico internazionale. Più precisamente l'articolo 8 prevede che gli utili in questione siano tassati unicamente nel territorio in cui è situata la sede di direzione effettiva dell'impresa di navigazione. È inoltre previsto che qualora la sede di direzione effettiva sia situata a bordo di una nave, detta sede si considera situata nel territorio in cui si trova il porto di immatricolazione della nave, oppure, in mancanza di un porto di immatricolazione, nel territorio nel quale è residente l'esercente della nave. Le disposizioni illustrate si applicano anche agli utili derivanti dalla partecipazione a un fondo comune, a un esercizio in comune o ad un organismo internazionale di esercizio, nella misura in cui gli utili sono imputabili alla partecipazione in proporzione alla sua quota nell'esercizio in comune.

L'articolo 13, nel disciplinare il trattamento tributario degli utili da capitale, stabilisce un criterio particolare per quanto concerne gli utili derivanti dall'alienazione di navi o aeromobili impiegati in traffico internazionale. In via generale si prevede infatti che gli utili da capitale siano tassati nel territorio dove è situato il bene, nel caso di utili derivanti dall'alienazione di beni immobili, o nel territorio dove è situata una stabile organizzazione o una base fissa, nel caso di utili derivanti dall'alienazione di beni mobili appartenenti alla suddetta organizzazione o base fissa. Per quanto riguarda invece gli utili derivanti dall'alienazione di navi o aeromobili impiegati in traffico internazionale, o di beni mobili connessi all'utilizzo delle suddette navi o aeromobili, gli utili sono imponibili solo nel territorio dove è situata la direzione effettiva dell'impresa.

L'articolo 15 già richiamato prevede inoltre che per quanto riguarda il lavoro subordinato svolto a bordo di navi o di aeromobili impiegati in traffico internazionale, l'imposizione delle remunerazioni

spetta al territorio in cui si trova la sede della direzione effettiva dell'impresa, individuata sulla base dei criteri sopra esposti.

In considerazione delle finalità delle disposizioni del provvedimento in esame, che potranno favorire lo sviluppo delle relazioni economiche e commerciali con Taiwan, si riserva di presentare una proposta di parere favorevole.

Michele Pompeo META, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia

quindi il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.45.

AVVERTENZA

Il seguente punto all'ordine del giorno non è stato trattato:

*UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI*