

COMMISSIONI RIUNITE

VI (Finanze) e IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante riordino delle disposizioni legislative vigenti in materia di incentivi fiscali, previdenziali e contributivi in favore delle imprese marittime. Atto n. 321 (<i>Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio</i>)	9
---	---

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 14 settembre 2016. — Presidenza del presidente della VI Commissione Maurizio BERNARDO. — Interviene il viceministro dell'economia e delle finanze Enrico Zanetti.

La seduta comincia alle 14.05.

Schema di decreto legislativo recante riordino delle disposizioni legislative vigenti in materia di incentivi fiscali, previdenziali e contributivi in favore delle imprese marittime.

Atto n. 321.

(Esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e rinvio).

Le Commissioni iniziano l'esame dello schema di decreto legislativo.

Michele MOGNATO (PD), *relatore per la IX Commissione*, ricorda preliminarmente che il provvedimento all'esame delle Commissioni riunite attua la norma di delega sul riordino degli incentivi fiscali, previdenziali e contributivi in favore delle imprese marittime, di cui all'articolo 24 della legge europea 2015/2016 (legge

n. 122 del 2016). Nella citata norma di delega sono indicati tre principi e criteri direttivi: semplificazione e accelerazione dei procedimenti amministrativi per l'accesso e la fruizione dei benefici previsti dalla legge previsti dal decreto-legge n. 457 del 1997 da parte delle imprese e dei lavoratori di settore; semplificazione e riordino della normativa di settore; previsione dell'applicazione del principio di nazionalità con riferimento alla concessione dei benefici fiscali e contributivi previsti dal decreto-legge n. 457 del 1997 nei confronti dei traghetti adibiti al trasporto merci e al trasporto passeggeri (*ro-ro* e *ro-ro pax*) che vengono adibiti a traffici commerciali tra porti appartenenti al territorio nazionale, continentale e insulare, anche a seguito o in precedenza di un viaggio proveniente da o diretto verso un altro Stato.

Il termine per l'esercizio della delega è fissato al 31 luglio 2016, con la precisazione che, qualora il termine per l'espressione dei pareri parlamentari scada nei trenta giorni che precedono la scadenza del termine sopra indicato o successivamente, quest'ultimo è prorogato di tre mesi. Pertanto, avendo il Governo trasmesso lo schema a ridosso del periodo di

sospensione dei lavori parlamentari per il periodo estivo – la delega viene a scadenza il prossimo 31 ottobre 2016.

Quanto invece al termine per l'espressione del parere parlamentare, che andava a scadenza il 29 agosto 2016, ricorda che a suo tempo il Viceministro dell'economia e delle finanze Casero, in seno all'Ufficio di Presidenza della VI Commissione, aveva comunicato l'impegno del Governo ad attendere il parere delle Commissioni, compatibilmente con il termine di delega prorogato, atteso che il provvedimento è stato assegnato alle Commissioni parlamentari competenti a ridosso della sospensione dei lavori parlamentari per il periodo estivo.

Si sofferma quindi sugli articoli 1, 2, 3 e 5, oltre all'articolo 9, in quanto tali disposizioni appaiono di prevalente competenza della Commissione Trasporti.

L'articolo 1 dello schema di decreto legislativo aggiunge un periodo all'articolo 152 del codice della navigazione, che disciplina il rilascio del passavanti provvisorio (documento necessario affinché la nave sia abilitata alla navigazione, nelle more dell'attribuzione dei titoli abilitanti definitivi), in caso di urgenza, per le navi di nuova costruzione o provenienti da un registro straniero.

In merito, ricorda che la norma del citato articolo 152 prevede che il passavanti provvisorio possa essere rilasciato in presenza di espressa dichiarazione dell'autorità marittima o consolare straniera, attestante che il venditore ha avanzato la richiesta di cancellazione della nave dai registri secondo le procedure ivi vigenti e che l'atto di nazionalità, o documento equipollente, è stato preso in consegna. L'articolo 1 dello schema di decreto introduce una deroga, stabilendo che, qualora non sia possibile acquisire l'espressa dichiarazione da parte dell'autorità marittima o consolare straniera dell'avvenuta presa in consegna da parte di quest'ultima dell'atto di nazionalità, o di altro documento equipollente, la durata del passavanti provvisorio non potrà essere superiore a sessanta giorni e dovrà riportare i motivi della mancata acquisizione della dichiarazione appena richiamata. La di-

sposizione prevede inoltre che il passavanti provvisorio sarà rinnovabile secondo quanto previsto dalle disposizioni sopra descritte previo ottenimento del rilascio del relativo certificato di cancellazione dalle matricole dell'autorità marittima straniera ai fini dell'immatricolazione nei registri nazionali.

Secondo quanto riportato dalla relazione illustrativa la ragione dell'intervento risiede nell'intendimento di superare le attuali difficoltà sulla presa in consegna dell'atto di nazionalità o di documento equipollente, 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. L'obiettivo è quindi di evitare che una eventuale nave possa navigare con documenti di navigazione di due diverse bandiere.

L'articolo 2 modifica l'articolo 1 del decreto-legge n. 457 del 1997, concernente l'istituzione del Registro internazionale nel quale sono iscritte alcune tipologie di navi maggiori adibite esclusivamente a traffici commerciali internazionali.

Tale norma, da un lato, introduce una disciplina specifica relativamente all'autorizzazione ministeriale funzionale all'iscrizione nel predetto Registro: al riguardo si precisa infatti che l'autorizzazione è rilasciata a seguito di specifica istanza presentata dai soggetti interessati, anche per posta certificata, rimettendo a un decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la definizione delle relative modalità. Dall'altro lato, essa interviene sui limiti relativi al servizio di cabotaggio reso dalle navi iscritte nel Registro internazionale stabilite dal comma 5 dell'articolo 1 del decreto-legge n. 457 del 1997, prevedendo che le navi traghetto *ro-ro* (roll on – roll off, ossia che traghettano mezzi gommati) e *ro-ro pax* (roll on – roll off passengers, ossia che traghettano mezzi gommati e/o passeggeri), iscritte nel Registro internazionale, adibite a traffici commerciali tra porti appartenenti al territorio nazionale, continentale e/o insulare, anche a seguito o in precedenza di un viaggio proveniente da o diretto verso un

altro Stato, devono imbarcare esclusivamente personale italiano o comunitario.

La disposizione introduce quindi un principio vincolante relativo alla composizione degli equipaggi delle navi iscritte nel Registro internazionale che svolgono i servizi sopra descritti. Ne consegue che i benefici fiscali e contributivi connessi a tale iscrizione sono riservati a coloro che rispettino tali condizioni.

L'articolo 3 rafforza, rendendolo inderogabile, il suddetto principio circa la composizione degli equipaggi delle navi iscritte nel Registro internazionale: infatti la disposizione stabilisce, in coerenza con quanto previsto dall'articolo 2 dello schema di decreto, che gli accordi sulla composizione degli equipaggi delle navi iscritte nel Registro internazionale, previsti dal comma 1-*bis* dell'articolo 2 del decreto-legge n. 457 del 1997, non possono riguardare 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 effettuati a seguito o in precedenza di un viaggio proveniente da o diretto verso un altro Stato.

Per comprendere la portata della disposizione si ricorda che l'articolo 2 del decreto-legge n. 457 del 1997 stabilisce le norme relative al comando all'equipaggio delle navi iscritte nel Registro internazionale. Tale disposizione, al comma 2, individua dei vincoli di nazionalità attenuati, rispetto a quelli previsti, in via generale, dall'articolo 318, comma 1, del codice della navigazione, per le navi che risultano iscritte nel Registro. Al comma 1-*bis* del medesimo articolo 2 decreto-legge n. 457 infatti si consente che la composizione degli equipaggi delle navi iscritte nel Registro internazionale possa essere altresì determinata in conformità ad accordi sindacali nazionali stipulati dalle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori del settore comparativamente più rappresentative a livello nazionale in deroga tanto al comma 1 dell'articolo 318

del codice della navigazione, quanto alle disposizioni di cui al comma 1 appena ricordate.

In tale contesto l'articolo 3 dello schema è volto quindi a impedire che il principio di nazionalità stabilito ai sensi dell'articolo 2 possa essere derogato patteggiatamente.

Per le medesime finalità, l'articolo 5, modificando l'articolo 6 del decreto-legge n. 457 del 1997, condiziona la possibilità, per le medesime navi, di poter usufruire degli sgravi contributivi previsti con riguardo alle navi adibite alla navigazione internazionale, prevedendo che tale sgravio si applichi solo nel caso in cui sia imbarcato esclusivamente personale italiano e comunitario.

In merito, ricorda che l'articolo 6, comma 1, del decreto-legge n. 457, al fine di salvaguardare l'occupazione dei marittimi italiani, ha previsto il trasferimento a carico dello Stato dell'onere relativo ai contributi previdenziali e assistenziali obbligatori gravanti su imprese armatrici e lavoratori in relazione alle prestazioni di lavoro effettuate sulle navi adibite alla navigazione internazionale.

Infine, l'articolo 9 prevede che le imprese armatoriali si adeguino alle disposizioni di cui al decreto legislativo entro diciotto mesi dalla sua entrata in vigore e che l'efficacia del decreto legislativo sia subordinato alla positiva notifica ai competenti uffici della Commissione europea limitatamente agli aspetti relativi agli aiuti di Stato.

Ricorda che la sua istituzione, secondo analisi oggettive, aveva a suo tempo triplicato la flotta italiana e quindi ribadisce, anche in quest'occasione, l'esigenza di non stravolgerne le caratteristiche, ferma restando la disponibilità a valutarne possibili interventi di riforma. A suo avviso occorre, in ogni caso, non tralasciare ogni utile approfondimento istruttorio, evitando che l'urgenza induca ad adottare misure controproducenti, come pure avvenuto in passato, in particolare sul finire della precedente legislatura con l'istituzione della cosiddetta supertassa su yacht e imbarca-

zioni di lusso, che si è poi rivelata un macigno per lo sviluppo di quel settore industriale.

Francesco RIBAUDO (PD), *relatore per la VI Commissione*, illustra gli articoli 4, 6, 7 e 8, dello schema di decreto legislativo, che attengono prevalentemente alla competenza della Commissione Finanze.

L'articolo 4 apporta due puntuali modifiche all'articolo 4 del già citato decreto-legge n. 457 del 1997, finalizzate a specificare la condizione per fruire delle agevolazioni in termini di detassazione dei redditi per il lavoro per le navi traghetto *ro-ro* (traghetti adibiti al trasporto merci) e *ro-ro/pax* (traghetti adibiti al trasporto di merci e persone).

In particolare, il vigente comma 1 dell'articolo 4 del decreto-legge n. 457 disciplina il trattamento fiscale del reddito derivante dall'utilizzazione di navi iscritte nel Registro internazionale, disponendo che ai soggetti che esercitano l'attività produttiva di reddito in commento è attribuito un credito d'imposta in misura 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 navi iscritte nel Registro internazionale, da valere ai fini del versamento delle ritenute alla fonte relative a tali redditi.

La modifica recata dalla lettera a) dell'articolo 4 dello schema di decreto subordina la possibilità, per le navi appartenenti alle predette tipologie (traghetti *ro-ro* e *ro-ro-pax*), iscritte nel Registro internazionale adibite 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 del credito d'imposta esclusivamente alla condizione che sia imbarcato a bordo personale italiano e comunitario nel periodo cui si riferisce il versamento delle ritenute alla fonte.

Inoltre, la lettera b) dell'articolo 4 dello schema interviene sul regime fiscale agevolativo di cui al comma 2 del citato

articolo 4 del decreto – legge n. 457, il quale prevede che, a partire dal periodo d'imposta in corso al 1° gennaio 1999, il reddito derivante dall'utilizzazione di navi iscritte nel Registro internazionale concorre in misura pari al 20 per cento a formare il reddito complessivo assoggettabile all'imposta sul reddito delle persone fisiche e all'imposta sul reddito delle persone giuridiche.

In questo contesto l'articolo 4 dello schema di decreto introduce nell'articolo 4 del decreto – legge n. 457 un nuovo comma *2-quater*, il quale dispone che tale ultimo trattamento fiscale di favore si applica per le navi appartenenti alle tipologie traghetti *ro-ro* e *ro-ro-pax*, iscritte nel Registro internazionale e adibite 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 6 semplifica l'esercizio dell'opzione del regime della *tonnage tax* di cui all'articolo 155, comma 1, del Testo unico delle imposte sui redditi (TUIR) di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 917 del 1986.

Al riguardo rammenta che gli articoli da 155 a 161 del TUIR, introdotti dal decreto legislativo n. 344 del 2003, recano la disciplina (opzionale) per la determinazione della base imponibile di alcune imprese marittime (cosiddetta *tonnage tax*). L'opzione consente la determinazione forfetaria della base imponibile delle navi, secondo quanto previsto dal decreto ministeriale 23 giugno 2005, che reca le relative disposizioni applicative. Tale regime si caratterizza per essere opzionale (durata 10 anni) e commisurato al tonnellaggio delle navi. L'obiettivo di tale normativa è quello di salvaguardare il settore del trasporto marittimo in Italia e promuovere il rimpatrio da parte degli armatori nazionali delle navi battenti bandiere di comodo.

Come chiarito dalla circolare 21 dicembre 2007, n. 72, dell'Agenzia delle entrate,

per poter beneficiare dell'agevolazione sul reddito la nave deve possedere i seguenti requisiti oggettivi:

essere iscritta nel registro delle navi adibite alla navigazione internazionale, il cosiddetto registro internazionale;

essere utilizzata in traffico internazionale;

avere un tonnellaggio superiore a cento tonnellate di stazza netta;

essere destinata a determinate attività di trasporto;

essere armata direttamente, oppure noleggiata dall'impresa marittima, a condizione che il tonnellaggio delle navi prese a noleggio non sia superiore al 50 per cento di quello complessivamente utilizzato.

Il regime forfettario permette di calcolare l'importo giornaliero del reddito: il calcolo di quello annuo avviene quindi semplicemente moltiplicando l'importo giornaliero per i giorni di effettivo utilizzo della nave, escludendo quindi i periodi di manutenzione e di riparazione sia ordinaria che straordinaria, nonché quelli di disarmo temporaneo dello scafo. Dall'imponibile forfettario non è ammessa alcuna deduzione.

In base alle norme contenute nel decreto legislativo sulle semplificazioni fiscali (il decreto legislativo n. 175 del 2014) emanato in attuazione della delega per la riforma del sistema fiscale di cui alla legge n. 23 del 2014, l'opzione per tale regime deve essere comunicata all'Agenzia delle Entrate al momento della presentazione delle dichiarazioni dei redditi e dell'IRAP relative al periodo di imposta a partire dal quale si vuole esercitare o rinnovare l'opzione o confermare l'adesione.

Rammenta inoltre che il predetto regime forfettario della *tonnage tax*, introdotto inizialmente per una durata di dieci anni, è stato giudicato compatibile con il mercato interno dalla Commissione europea (decisione n. 114/2004): il Governo italiano ha deciso di prorogare per ulte-

riori dieci anni tale regime e pertanto ne ha notificato la richiesta alla Commissione, la quale ha approvato la richiesta con la decisione C (2015) del 13 aprile 2015.

In tale contesto normativo la modifica all'articolo 155, comma 1, del TUIR recata dal comma 1 dell'articolo 6 dello schema di decreto legislativo prevede, in luogo dell'attuale procedura di rinnovo, il rinnovo tacito dell'opzione per la *tonnage tax*.

Alla 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 a ogni scadenza del termine dei dieci esercizi sociali.

A seguito di tale disposizione, il comma 2 dell'articolo 6 prevede che il Ministro dell'economia e delle finanze adegui le proprie disposizioni ministeriali in materia.

In base al comma 4 le disposizioni dell'articolo 6 si applicano a decorrere dal periodo d'imposta successivo all'entrata in vigore dello schema di decreto.

L'articolo 7 introduce un requisito oggettivo per l'accesso al già illustrato regime della *tonnage tax*.

In particolare la disposizione chiarisce che l'opzione esercitata è efficace solo 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, è imbarcato esclusivamente personale italiano e comunitario.

Illustra quindi l'articolo 8, che dispone una serie di modifiche al comma 621 dell'articolo 1 della legge di stabilità 2016 (legge n. 208 del 2015), le quali, come osserva la relazione introduttiva al provvedimento, sono sostanzialmente volte al ripristino della gratuità degli atti consolari relativi alla spedizione di navi (di cui all'articolo 39 della sezione VI della tabella dei diritti consolari).

Tali modifiche avranno decorrenza dal primo giorno del secondo mese successivo all'entrata in vigore dello schema di decreto.

Nel rilevare, come già ricordato dal relatore per la IX Commissione, che il termine per l'espressione del parere parlamentare risulta formalmente già scaduto, ritiene opportuno che le Commissione, ferma restando l'esigenza di poter approfondire adeguatamente il contenuto del provvedimento, esprimano il parere su di esso entro la prossima settimana.

Roberta OLIARO (SCpI), esprime perplessità sull'efficacia delle misure recate dal provvedimento a realizzare gli obiettivi da esso perseguiti, paventando il rischio che si vengano a produrre situazioni pregiudizievoli per le imprese e per i lavoratori del settore, nonché per l'indotto.

Considera pertanto utile approfondire la *ratio* della disposizione, che diversifica il trattamento fiscale delle navi traghetto che effettuano i medesimi servizi esclusivamente in ragione della composizione dell'equipaggio. Pur comprendendo la finalità di sostegno dell'occupazione interna, ritiene che l'introduzione dell'obbligo di imbarcare esclusivamente personale italiano o comunitario potrebbe avere effetti pregiudizievoli, inducendo le imprese armatoriali a non iscrivere il proprio naviglio nel Registro internazionale italiano, oltre a porsi in contraddizione con la normativa comunitaria che ha liberalizzato il settore del cabotaggio marittimo.

Per tali ragioni chiede che i tempi di esame dello schema di decreto siano compatibili con lo svolgimento di una fase istruttoria adeguata, in cui procedere quanto meno all'audizione dei rappresentanti di CONFITARMA, per acquisire elementi di valutazione dai soggetti rappresentativi della categoria imprenditoriale direttamente interessata da queste disposizioni.

Mario TULLO (PD) si associa alla richiesta di audizione avanzata dalla deputata Oliaro, ritenendo che le Commissioni debbano essere poste nelle condizioni di

esprimere il loro parere sul provvedimento dopo averne approfondito il contenuto, ascoltando i rappresentanti di Confitarma.

Nel ricordare come gli interventi normativi adottati alla fine degli anni '90 abbiano consentito di triplicare il numero di navi iscritte nel Registro internazionale italiano, condivide la preoccupazione che alcune misure recate dallo schema di decreto, sebbene non stravolgenti, possano determinare effetti negativi sul settore, che poi sarebbe necessario correggere successivamente.

Michele PELILLO (PD) concorda con l'esigenza di procedere, in tempi brevi, ad ascoltare i rappresentanti di Confitarma, al fine di raccogliere elementi utili al prosieguo dell'esame dello schema di decreto.

Maurizio BERNARDO, *presidente*, anche in considerazione della richiesta di svolgere l'audizione informale dei rappresentanti di Confitarma, propone di organizzare la prosecuzione dell'esame dello schema di decreto nel senso di procedere all'audizione stessa all'inizio della prossima settimana, prevedendo che le Commissioni possano esprimere il parere sul provvedimento entro il termine della medesima settimana.

Il viceministro Enrico ZANETTI, nel condividere l'ipotesi di organizzazione dei lavori prospettata dal Presidente Bernardo, conferma la disponibilità dell'Esecutivo ad attendere l'espressione del parere da parte delle Commissioni parlamentari.

Francesco RIBAUDO (PD), *relatore per la VI Commissione*, condivide la proposta di svolgere una breve istruttoria sul provvedimento, ascoltando i rappresentanti di Confitarma, prima di procedere all'espressione del parere sul provvedimento.

Maurizio BERNARDO, *presidente*, alla luce del dibattito svolto, si riserva, d'intesa con il Presidente della IX Commissione, Meta, di chiedere alla Presidente della

Camera l'autorizzazione a svolgere, nei primi giorni della prossima settimana, l'audizione informale dei rappresentanti di Confitarma.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame alla

prossima settimana, ed avverte che, conseguentemente, la seduta delle Commissioni riunite prevista per domani non avrà luogo.

La seduta termina alle 14.30.