

XVII legislatura

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

(Atto del Governo n. 321)

Settembre 2016

n. 145



servizio del bilancio
del Senato



SERVIZIO DEL BILANCIO

Tel. 06 6706 5790 – SBilancioCU@senato.it –  @SR_Bilancio

Il presente dossier è destinato alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari.

Si declina ogni responsabilità per l'eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge.

I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

Servizio del bilancio, (2016). Nota di lettura, «Schema di decreto legislativo recante riordino delle disposizioni legislative vigenti in materia di incentivi fiscali, previdenziali e contributivi in favore delle imprese marittime (Atto del Governo n. 321)», NL145, settembre 2016, Senato della Repubblica, XVII legislatura

INDICE

Articolo 1 (Modifiche all'articolo 152 del Regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, recante l'approvazione del testo definitivo del Codice della Navigazione)	1
Articolo 2 (Modifiche all'articolo 1 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30)	1
Articolo 3 (Modifiche all'articolo 2 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30)	2
Articolo 4 (Modifiche all'articolo 4 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30)	2
Articolo 5 (Modifiche all'articolo 6 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30)	4
Articolo 6 (Semplificazione in materia di determinazione di base imponibile per alcune imprese marittime).....	5
Articolo 7 (Ambito di operatività dell'opzione di cui all'articolo 155 del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917).....	6
Articolo 8 (Disposizioni in materia di tariffa dei diritti consolari relativi alla navigazione)	6
Articolo 9 (Disposizioni finali e transitorie)	8

Articolo 1

(Modifiche all'articolo 152 del Regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, recante l'approvazione del testo definitivo del Codice della Navigazione)

L'articolo aggiunge un periodo all'articolo 152 del codice della navigazione che disciplina il rilascio del passavanti provvisorio in caso di urgenza per le navi di nuova costruzione o provenienti da un registro straniero. Il periodo aggiunto stabilisce che qualora non sia possibile acquisire 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 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 di cui sopra. Il passavanti provvisorio sarà rinnovabile secondo quanto previsto dalla normativa di cui all'articolo 152 del regio decreto n. 327, previo ottenimento del rilascio del relativo certificato di cancellazione dalle matricole dell'autorità marittima straniera ai fini dell'immatricolazione nei registri nazionali.

La RT ricorda che, 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, è impossibile procedere alla presa in consegna della nave perché 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'articolo 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 nei termini indicati l'articolo 152, semplificandone di fatto l'applicazione, senza oneri a carico dello Stato o di altre pubbliche amministrazioni.

Al riguardo, nulla da osservare.

Articolo 2

(Modifiche all'articolo 1 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30)

L'articolo (lett *a*)), modificando il comma 1 della disposizione in rubrica, prevede il rilascio dell'autorizzazione del Ministero dei trasporti e della navigazione per l'iscrizione nel registro delle navi adibite alla navigazione internazionale a seguito di specifica istanza presentata dai soggetti interessati, anche per posta certificata, secondo modalità stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Inoltre (lett *b*)), modificando il comma 5, impone che, limitatamente alle navi traghetto ro-ro (ossia che traghettano mezzi gommati) e ro-ro pax (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, deve essere imbarcato esclusivamente personale italiano o comunitario.

La RT, dopo aver illustrato dettagliatamente l'articolo, conclude che dallo stesso non derivano per la finanza pubblica 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.

Al riguardo, andrebbe valutata la possibilità che l'obbligo di imbarcare esclusivamente personale italiano o comunitario induca o comunque incentivi la cancellazione di navi dal registro internazionale italiano, con la perdita dei relativi diritti, e l'iscrizione in registri di paesi limitrofi. Tale eventualità, nonché le ulteriori implicazioni fiscali e contributive, andrebbero fatte oggetto di uno specifico approfondimento, fornendo stime sul fenomeno, anche in rapporto ad eventuali, analoghe esperienze estere.

Articolo 3

(Modifiche all'articolo 2 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30)

L'articolo, aggiungendo il comma 1-ter all'articolo in rubrica, vieta che gli accordi in deroga che consentono l'imbarco di personale extracomunitario, previsti dalla legge 16 marzo 2001, n. 88, possano 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.

La RT afferma che 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 per la finanza pubblica 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.

Al riguardo, si rinvia all'osservazione formulata in relazione all'articolo 2.

Articolo 4

(Modifiche all'articolo 4 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30)

La disposizione in commento interviene sull'articolo 4 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457¹ al fine di precisare le condizioni che devono sussistere per poter beneficiare delle agevolazioni fiscali previste dai commi 1 e 2 della citata disposizione con specifico riguardo alle navi traghetto ro-ro² e ro-ro pax³ che siano

¹ Nello specifico aggiungendo, con la lettera a), al comma 1 dell'articolo 4 del D.L. n. 457/1997 un ultimo periodo e, con la lettera b) introducendo al citato articolo 4 il nuovo comma 2-quater.

² *Roll-on/Roll-off* (anche detto *ro-ro* ovvero a caricazione orizzontale) è il termine inglese per indicare una nave-traghetto vera e propria, progettata e costruita per il trasporto con modalità di imbarco e sbarco di veicoli gommati (sulle proprie ruote), e di carichi, disposti su pianali o in contenitori, caricati e scaricati per mezzo di veicoli dotati di ruote in modo autonomo e senza ausilio di mezzi meccanici esterni.

iscritte nel registro internazionale e siano 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 (di seguito semplicemente "navi ro-ro e ro-ro pax").

Le agevolazioni fiscali richiamate riguardano, da un lato, il credito d'imposta di importo pari all'IRPEF dovuta sui redditi di lavoro dipendente e di lavoro autonomo corrisposti al personale di bordo imbarcato sulle navi iscritte nel Registro internazionale, valido ai fini del versamento delle ritenute alla fonte relative a tali redditi (previsto dall'art. 4, comma 1 del D.L. n. 457 del 1997); dall'altro interessano l'agevolazione tributaria che - a partire dal periodo d'imposta in corso al 1 gennaio 1998 - limita al 20% il concorso del reddito derivante dall'utilizzo delle navi iscritte nel citato Registro nella formazione del reddito complessivo assoggettabile ad IRPEF ed a IRES⁴ (prevista dall'art. 4, comma 2 del D.L. n. 457 del 1997).

Nello specifico la disposizione in commento⁵ precisa: a) che il credito di imposta riferito ai redditi da lavoro prestato a bordo delle navi *ro-ro* e *ro-ro-pax* sia riconosciuto a condizione che sulle navi sia stato imbarcato esclusivamente personale italiano o comunitario nel periodo cui si riferisce il versamento delle ritenute alla fonte; b) che⁶ per le navi *ro-ro* e *ro-ro-pax* anche il beneficio tributario di cui al comma 2 dell'art. 4 del DL 457 del 1997 sia riconosciuto subordinatamente all'imbarco a bordo di personale italiano e comunitario.

La RT rappresenta che dalle disposizioni in argomento non derivano costi quantificabili in via diretta ed immediata in quanto gli effetti finanziari a carico dello Stato dipendono dal mantenimento o meno dell'iscrizione nel registro internazionale italiano delle navi che svolgono traffici internazionali o misti; analoghe considerazioni sono svolte in ordine agli effetti finanziari a carico di altre pubbliche amministrazioni (MEF, Agenzia delle entrate, Ministero del lavoro e delle politiche sociali, INPS, INAIL). Con considerazioni di carattere generale riferite all'articolato in commento, la RT evidenzia come la scelta di permanenza o di cancellazione della iscrizione nel registro internazionale italiano possa risentire delle novità di disciplina, evidenziando che gli effetti finanziari risultano quindi legati non soltanto alle modalità di iscrizione ma anche al numero delle navi iscritte che costituisce elemento di natura assolutamente non quantificabile. Ragioni legate ad andamenti congiunturali ed ai regimi fiscali e contributivi differenti tra Stati, potrebbero indurre gli armatori delle navi escluse dai benefici a seguito del varo della nuova disciplina a cancellare tutte le loro navi dal registro internazionale e trasferire la sede in un altro paese. Conclude rilevando l'impossibilità di prevedere e quantificare le conseguenze di tale decisione.

Al riguardo si osserva che le disposizioni in commento parrebbero restringere la platea dei potenziali beneficiari dei regimi fiscali agevolati sopra indicati in quanto la fruizione dei benefici per i traghetti *ro-ro* e *ro-ro pax* sarà riconosciuta nei soli casi in cui sia imbarcato esclusivamente personale italiano o comunitario; la qual cosa dovrebbe comportare effetti

³ *Roll on/Roll Off passengers (ro-ro-pax)*; indicazione generica che indica tutte le navi traghetto (di notevoli dimensioni) che fanno trasporto combinato di passeggeri, auto e mezzi pesanti. Questo termine viene però utilizzato per navi configurate per un maggiore spazio dedicato al trasporto merci rispetto a quello passeggeri.

⁴ L'onere che ne deriva è posto a carico del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali in liquidazione di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6.

⁵ Con l'aggiunta di un ultimo periodo al comma 1 dell'articolo 4 del citato D.L. n. 457/1997.

⁶ Con il nuovo comma 2-*quater* dell'articolo 4 del D.L. n. 457/1997.

favorevoli per l'erario. Tuttavia la possibilità che la nuova disciplina possa indurre gli armatori esclusi dai benefici per effetto delle novità normative a cancellare le loro navi dal registro internazionale trasferendo la sede in un altro paese a fiscalità più vantaggiosa - possibilità evidenziata dalla stessa RT - non è una eventualità neutrale sotto il profilo finanziario. È anzi ragionevolmente ipotizzabile che possano aver luogo un certo numero di tali cancellazioni da cui deriverebbe la diminuzione di gettito a titolo di imposte sui redditi (sia IRPEF per i redditi da lavoro dipendente, sia IRES per i redditi da attività armatoriali) nonché IRAP e a titolo di contributi (calcolati sui redditi da lavoro dipendente). Anche se la RT sul punto esclude la possibilità di prevedere e quantificare gli effetti finanziari di tali scelte imprenditoriali, appaiono opportune maggiori informazioni da parte del Governo al fine di verificare se, in ottica prudenziale, si debba individuare comunque un onere finanziario riferito, ad esempio, ad una percentuale di cancellazioni stimabili.

Articolo 5

(Modifiche all'articolo 6 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30)

L'articolo, inserendo il comma 1-bis alla disposizione in rubrica, condiziona l'applicazione del comma 1 (esonero dal versamento dei contributi previdenziali ed assistenziali dovuti per legge, il cui onere è posto a carico della gestione commissariale del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali in liquidazione), 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 a seguito o in precedenza di un viaggio proveniente da o diretto verso un altro Stato, al fatto che sulla nave, nel periodo cui si riferisce il versamento delle ritenute alla fonte, sia stato imbarcato esclusivamente personale italiano o comunitario.

La RT ribadisce che la norma limita, per le navi indicate, i benefici previdenziali e/o contributivi di cui all'articolo 6, ai soli casi in cui venga imbarcato personale italiano o comunitario con riferimento, nella quantificazione, al personale indicato nella tabella minima di armamento. La RT ricorda che gli 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 per la finanza pubblica 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.

Al riguardo, si rinvia all'osservazione formulata in relazione all'articolo 2, evidenziandosi, in aggiunta, che si dovrebbe riscontrare altresì un aumento di gettito contributivo in relazione a personale non nazionale e non comunitario imbarcato su navi per le quali non è stato deciso il mantenimento nel registro internazionale italiano.

Articolo 6

(Semplificazione in materia di determinazione di base imponibile per alcune imprese marittime)

L'articolo 6 introduce una norma di semplificazione circa l'opzione del regime della *tonnage tax* di cui all'articolo 155, comma 1, del decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917 (TUIR)⁷.

Nello specifico il comma 1, con la novella del secondo periodo del comma 1 dell'articolo 155 del TUIR, stabilisce che l'opzione, irrevocabile per dieci esercizi sociali⁸, si intende tacitamente rinnovata per un ulteriore decennio - dalla scadenza del precedente - a meno che non sia revocata secondo le modalità ed i termini previsti per la comunicazione dell'opzione⁹.

Con il comma 2 si fa rinvio ad un decreto del Ministro dell'economia e delle finanze per l'adeguamento delle vigenti disposizioni ministeriali alle modifiche introdotte dall'articolo in esame.

Il comma 3 stabilisce che rimane comunque ferma la disciplina vigente per l'esercizio delle opzioni che sono comunicate con la dichiarazione dei redditi da presentarsi nel corso del primo periodo di valenza del regime opzione, così come prevista dall'articolo 2, comma 1 del D.L. n. 16 del 2012¹⁰.

Infine il comma 4 prevede che le disposizioni in commento si applicano a decorrere dal periodo di imposta successivo all'entrata in vigore del decreto in commento.

⁷ Si rammenta che gli articoli da 155 a 161 del TUIR, introdotti dal D.Lgs. n. 344 del 2003, recano la disciplina (opzionale) per la determinazione della base imponibile di alcune imprese marittime (cd. *tonnage tax*). L'opzione consente la determinazione forfetaria della base imponibile delle navi, secondo quanto previsto dal D.M. 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. Il reddito imponibile, determinato in via forfetaria ed unitaria sulla base del reddito giornaliero di ciascuna nave con i requisiti di legge, è calcolato sulla base degli importi in cifra fissa previsti per i scaglioni di tonnellaggio netto individuati. L'obiettivo della normativa è di salvaguardare il settore del trasporto marittimo in Italia e promuovere il rimpatrio da parte degli armatori nazionali delle navi battenti bandiere di comodo. Il regime forfetario 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 forfetario non è ammessa alcuna deduzione. Il citato regime è stato giudicato compatibile con il mercato interno dalla Commissione europea (decisione n. 114/2004); il Governo italiano ha deciso così di prorogare per ulteriori dieci anni il regime della *tonnage tax* e pertanto ne ha notificato la richiesta alla Commissione, la quale ha approvato la richiesta con la decisione C (2015) del 13 aprile 2015. L'articolo 24 della Legge 7 luglio 2016, n. 122 (Disposizioni per l'adempimento degli obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia all'Unione europea - Legge europea 2015-2016) ha novellato tale regime forfetario, in particolare i commi da 11 a 15, recano la delega al Governo ad adottare un decreto legislativo di riordino degli incentivi fiscali, previdenziali e contributivi in favore delle imprese marittime.

⁸ Il secondo periodo del comma 1 dell'art. 155 vigente oltre a sancire il carattere irrevocabile dell'opzione per dieci esercizi sociali si limita a prevedere che la stessa possa essere rinnovata, senza ulteriori specificazioni.

⁹ Si precisa altresì che al termine di ciascun decennio trovi applicazione la disposizioni di cui al terzo periodo dell'art. 155 comma 1 che, si ricorda, prevede che l'opzione per il regime della *tonnage tax* debba essere esercitata relativamente a tutte le navi aventi i requisiti previsti dalla legge, gestite dallo stesso gruppo di imprese alla cui composizione concorrono la società controllante e le controllate ai sensi [dell'articolo 2359 del codice civile](#).

¹⁰ Si ricorda che, ai sensi del richiamato D.L. n. 16 del 2012, la fruizione di benefici di natura fiscale o l'accesso a regimi fiscali opzionali, subordinati all'obbligo di preventiva comunicazione ovvero ad altro adempimento di natura formale non tempestivamente eseguiti, non è preclusa, sempre che la violazione non sia stata constatata o non siano iniziati accessi, ispezioni, verifiche o altre attività amministrative di accertamento delle quali l'autore dell'inadempimento abbia avuto formale conoscenza, laddove il contribuente: a) abbia i requisiti sostanziali richiesti dalle norme di riferimento; b) effettui la comunicazione ovvero esegua l'adempimento richiesto entro il termine di presentazione della prima dichiarazione utile; c) versi contestualmente l'importo pari alla misura minima della sanzione stabilita dall'articolo 11, comma 1, del decreto legislativo 18 dicembre 1997, n. 471, secondo le modalità stabilite dall'articolo 17 del decreto legislativo 9 luglio 1997, n. 241, e successive modificazioni, esclusa la compensazione ivi prevista.

La RT specifica che le disposizioni non generano effetti finanziari né a carico dello Stato né a carico delle altre Pubbliche amministrazioni in quanto la norma appare regolatrice per l'esercizio dell'opzione, già decennale, e non comporta oneri.

Al riguardo non si hanno osservazioni da formulare considerata la natura procedurale delle nuove previsioni.

Articolo 7

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

L'articolo in esame, con il comma 1, introduce un requisito oggettivo per l'accesso al regime della *tonnage tax*. La disposizione chiarisce che l'opzione di cui all'articolo 155, comma 1 del TUIR non è efficace (e quindi non può essere esercitata) per le sole navi traghetto *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 – che non imbarcano esclusivamente personale italiano e comunitario.

Il successivo comma 2 specifica che resta fermo il calcolo del reddito imponibile dell'armatore in riferimento alla navi che non incorrono nel predetto divieto.

La RT specifica che gli effetti finanziari a carico dello Stato e delle altre amministrazioni pubbliche non sono preventivabili e derivano direttamente dall'iscrizione delle navi nel registro internazionale italiano. In via generale infatti rappresenta che a seguito dell'entrata in vigore del decreto in esame, 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, per cui non è possibile prevedere né quantificare le conseguenze di tale decisione.

Al riguardo si osserva, come peraltro già evidenziato a commento di alcuni precedenti articoli, che tale disposizione è potenzialmente in grado di incidere sulle scelte imprenditoriali potendo indurre le società armatrici a trasferire la loro sede in paesi a fiscalità più conveniente in ragione dell'esclusione dal regime agevolato della *tonnage tax*. Sembrerebbe trattarsi quindi di una previsione non neutrale sotto il profilo finanziario in quanto per tali eventualità potrebbero aver luogo perdite di gettito a titolo di imposte sui redditi (IRES, IRPEF per redditi da lavoro dipendente) ed IRAP nonché a titolo di contributi previdenziali ed assistenziali.

Sul punto, sarebbero pertanto utili approfondimenti, facendo rinvio alle considerazioni espresse a commento dell'articolo 4.

Articolo 8

(Disposizioni in materia di tariffa dei diritti consolari relativi alla navigazione)

L'articolo in esame reca modifiche all'articolo 1, comma 621 della legge 28 dicembre 2015, n. 208 (LS per il 2016), con decorrenza dal primo giorno del secondo mese successivo all'entrata in vigore del presente emanando decreto legislativo.

Nello specifico la lettera *a*) dell'unico comma dell'articolo in esame ripristina la gratuità degli atti consolari di spedizione delle navi (mediante la soppressione del riferimento all'articolo 39 contenuto nella lettera *d*) della citata LS per il 2016), aumentando contestualmente la tariffa consolare prevista dall'articolo 55 del D.Lgs. n. 71/2011¹¹ (di 11 euro), portandola dagli attuali 14 euro a 25 euro; la lettera *b*) invece, introducendo il nuovo punto *d-bis* al citato articolo 1, comma 621 della LS per il 2016, incrementa di 2 euro la tariffa consolare relativa all'articolo 74 del citato D.Lgs. n. 71/2011¹², portandola quindi dagli attuali 48 euro a 50 euro.

La RT specifica che la soppressione del riferimento all'articolo 39, consente il ripristino dalla gratuità della tariffa consolare in ambito di atti consolari di spedizione delle navi; ciò comporterà una perdita di gettito, proiettata per il 2016 e per gli anni successivi stimabile in 50.862 euro. La stima è costruita utilizzando i dati del 2015 da cui risulta che sono stati riscossi, in base all'articolo 55 della tariffa di cui al citato D.Lgs. n. 71/2011, circa 21.670 euro a fronte di 2.180 atti soggetti a percezione unitaria di 10 euro¹³; evidenzia poi che per i primi sette mesi dell'anno 2016 sono stati riscossi, per le medesime tipologie di atti, 46.144 euro per un totale di 3.391 atti soggetti ad una percezione unitaria di 14 euro¹⁴. Pertanto stima la perdita di gettito per il ripristino della gratuità degli atti consolari in argomento come differenza tra il numero di atti assoggettati nel 2015 e quello degli atti assoggettati nel 2016 (con l'accortezza di riproporzionare all'intero anno 2016 il numero di atti registrati nei primi sette mesi del 2016¹⁵). La differenza pari a 3.633 atti¹⁶ moltiplicata per una percezione unitaria di 14 euro dà un valore di perdita annua potenziale per il 2016 e per gli anni seguenti pari a 50.862 euro¹⁷.

La minore perdita così stimata viene coperta incrementando:

- la tariffa relativa all'articolo 55 del D.Lgs. n. 71/2011 di 11 euro (da 14 a 25 euro) con conseguente maggior gettito di 23.980 euro¹⁸;
- la tariffa consolare relativa all'articolo 74 del DLgs 71/2011 di 2 euro (da 48 a 50 euro) con conseguente maggior gettito di 29.160. Quest'ultimo è dato dal prodotto tra il riproporzionamento degli atti registrati nei primi sette mesi dell'anno 2016,

¹¹ Con riferimento agli atti non enunciati nei precedenti articoli della sezione della tabella allegata al predetto D.Lgs. n. 71/2011 in ordine agli atti relativi alla navigazione marittima ed aerea.

¹² Con riferimento ai diritti di urgenza in caso di atti da rilasciare entro le 24 ore.

¹³ Quindi: $2.180 \times 10 = 21.800$ euro; la RT specifica che al lieve differenza è data dagli arrotondamenti dei tassi di ragguglio alle valute estere nelle quali sono riscossi i diritti.

¹⁴ Quindi: $3.391 \times 14 = 47.474$ euro; lo scostamento è giustificato dai predetti arrotondamenti dei tassi di ragguglio alle valute estere nelle quali sono riscossi i diritti. Si ricorda che l'importo è stato così aumentato dall'[art. 1, comma 621, lett. b\), L. 28 dicembre 2015, n. 208](#), a decorrere dal 1° gennaio 2016

¹⁵ Infatti : $3.391/7 \times 12 = 5.813$ atti; da questo potenziale numero sottrae quello riferito agli atti dell'anno 2015 in modo da stimare il numero di atti riconducibili all'articolo 39 che ora si rende di nuovo gratuito.

¹⁶ Quindi: $5.813 - 2.180 = 3.633$ atti.

¹⁷ Infatti: $3.633 \times 14 = 50.862$ euro.

¹⁸ Dato da: $2.180 \times 11 = 23.980$ euro.

rispetto alla totalità dell'anno¹⁹, pari a 14.580 unità per l'incremento della tariffa pari a 2 euro²⁰.

Al riguardo, nel condividere l'impostazione metodologica della quantificazione, si sottolinea tuttavia che la stima considera invariabili nel tempo i volumi delle transazioni dai quali trarre il maggior gettito a copertura dell'onere derivante dalla disposizione in commento. In particolare non sembra ipotizzare - diversamente da quanto fatto in sede di analisi degli effetti finanziari associabili alle variazioni delle tariffe consolari recate dal citato articolo 1, comma 621 della LS per il 2016 - che l'aumento delle tariffe possa comportare una flessione della domanda del relativo servizio da parte degli interessati²¹.

Articolo 9 ***(Disposizioni finali e transitorie)***

Il comma 1 dell'articolo in commento prevede un periodo transitorio della durata di diciotto mesi dalla entrata in vigore del decreto legislativo in esame al fine di consentire alle imprese armatoriali di adeguarsi alle nuove disposizioni in esso contenute.

Il comma 2 dispone che l'efficacia del decreto è subordinata alla positiva notifica ai competenti Uffici della Commissione europea limitatamente agli aspetti relativi agli aiuti di Stato²².

La RT, dopo aver ricordato che la disposizione è stata voluta in ottemperanza all'ordine del giorno del Parlamento della seduta del 30 giugno 2016 e che necessita di obbligo della preventiva notifica alla Commissione europea, evidenzia che l'articolo non comporta nuovi e maggiori oneri per la finanza pubblica.

Al riguardo non si ha nulla da osservare in considerazione del fatto che le disposizioni in commento agevolano sia i contribuenti, imprese armatoriali, sotto il profilo del maggior tempo riconosciuto per adeguarsi alla nuova disciplina sia lo Stato, escludendo il rischio di conseguenze per eventuali profili riconducibili ad aiuti di Stato eventualmente rinvenibili nelle disposizioni in commento.

¹⁹ Poiché gli atti relativi ai primi sette mesi del 2016 sono stati pari a 8.505 unità, per tutto l'anno si avrà: $8.505/7*12 = 14.580$ unità.

²⁰ Quindi: $14.580*2 = 29.160$ euro.

²¹ Sul punto si veda la RT annessa all'AS 2111, nonché la NL 111 del novembre 2015, di questo servizio, pag. 164 e seguenti. In quella sede tuttavia la RT non aveva esplicitato i parametri utilizzati per diminuire la stima per effetto del potenziale restringimento della domanda dei servizi consolari, ma aveva comunque decurtato il valore finale della quantificazione di maggior gettito derivante dall'inasprimento delle tariffe consolari.

²² Nella relazione tecnica si legge che la disposizione è stata voluta in ottemperanza all'ordine del giorno del Parlamento della seduta del 30 giugno 2016 nel quale la Camera impegna il Governo a valutare l'opportunità di prevedere un periodo transitorio non inferiore all'anno durante il quale sia mantenuto il precedente regime fiscale assicurando alle imprese armatoriali i tempi necessari per adeguarsi alla nuova disciplina, fermo restando l'obbligo della preventiva notifica alla Commissione Europea.

Ultimi dossier del Servizio del Bilancio

- Lug 2016 [Nota di lettura n. 137](#)
Schema di decreto legislativo recante testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale (**Atto del Governo n. 308**)
- " [Nota di lettura n. 138](#)
Schema di decreto del Presidente della Repubblica recante regolamento concernente norme per la semplificazione e l'accelerazione dei procedimenti amministrativi (**Atto del Governo n. 309**)
- " [Elementi di documentazione n. 56](#)
A.S. 2344-A: "Modifiche alla legge 24 dicembre 2012, n. 243, in materia di equilibrio dei bilanci delle regioni e degli enti locali"
- " [Nota di lettura n. 139](#)
Schema di decreto legislativo recante modifiche e integrazioni al codice dell'amministrazione digitale di cui al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82 (**Atto del Governo n. 307**)
- " [Nota breve n. 19](#)
Il Consiglio Economia e finanza approva le raccomandazioni-Paese, completando a livello UE il ciclo annuale del Semestre europeo
- " [Nota di lettura n. 140](#)
Schema di decreto legislativo recante disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi 15 giugno 2015, n. 81, e 14 settembre 2015, nn. 148, 149, 150 e 151 (**Atto del Governo n. 311**)
- " [Nota di lettura n. 141](#)
A.S. 2483: "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 9 giugno 2016, n. 98, recante disposizioni urgenti per il completamento della procedura di cessione dei complessi aziendali del Gruppo ILVA" (Approvato dalla Camera dei deputati)
- " [Elementi di documentazione n. 55/1](#)
A.C. 3926-A/R: "Conversione in legge del decreto-legge 24 giugno 2016, n. 113, recante misure finanziarie urgenti per gli enti territoriali e il territorio"
- " [Elementi di documentazione n. 55/2](#)
A.S. 2495: "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 giugno 2016, n. 113, recante misure finanziarie urgenti per gli enti territoriali e il territorio"
- " [Nota di lettura n. 142](#)
A.S. 2495: "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 giugno 2016, n. 113, recante misure finanziarie urgenti per gli enti territoriali e il territorio (Approvato dalla Camera dei deputati)
- Ago 2016 [Nota di lettura n. 143](#)
A.S. 2500: "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 giugno 2016, n. 117, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative in materia di processo amministrativo telematico" (Approvato dalla Camera dei deputati)
- " [Nota di lettura n. 144](#)
Schema di decreto legislativo recante riordino e definizione della disciplina processuale concernente tutte le tipologie di giudizi che si svolgono innanzi la Corte dei Conti, compresi i giudizi pensionistici, i giudizi di conto e i giudizi a istanza di parte (**Atto del Governo n. 313**)