



Direzione Centrale Entrate
Direzione Centrale Pensioni
Direzione Centrale Ammortizzatori Sociali
Direzione Centrale Tecnologia, Informatica e Innovazione
Direzione Centrale Bilanci, Contabilita' e Servizi Fiscali

Roma, 25/09/2025

Ai Dirigenti centrali e territoriali
Ai Responsabili delle Agenzie
Ai Coordinatori generali, centrali e territoriali delle Aree dei professionisti
Al Coordinatore generale, ai coordinatori centrali e ai responsabili territoriali dell'Area medico legale

Circolare n. 129

E, per conoscenza,

Al Presidente e ai Componenti del Consiglio di Amministrazione
Al Presidente e ai Componenti del Consiglio di Indirizzo di Vigilanza
Al Presidente e ai Componenti del Collegio dei Sindaci
Al Magistrato della Corte dei Conti delegato all'esercizio del controllo
Ai Presidenti dei Comitati amministratori di fondi, gestioni e casse
Al Presidente della Commissione centrale per l'accertamento e la riscossione dei contributi agricoli unificati
Ai Presidenti dei Comitati regionali

Allegati n.1

OGGETTO: Articolo 41 del decreto-legge 23 settembre 2022, n. 144, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 novembre 2022, n. 175. Modifiche al decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30. Estensione delle agevolazioni contributive alle navi iscritte nei Registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo e alle navi battenti bandiera degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio

economico europeo. Modalità di fruizione dell'esonero contributivo per le imprese di navigazione ammesse al beneficio. Istruzioni operative. Istruzioni contabili

SOMMARIO: *Con la presente circolare si illustra l'esonero dal versamento dei contributi previdenziali e assistenziali per le imprese di navigazione residenti e non residenti aventi una stabile organizzazione nello Stato italiano che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea (UE) o dello Spazio economico europeo (SEE) o navi battenti bandiera dei medesimi Stati adibite esclusivamente a traffici commerciali internazionali in relazione alle attività di trasporto marittimo o alle attività a esso assimilate. Si forniscono altresì le relative istruzioni operative per la fruizione dell'esonero contributivo.*

INDICE

1. *Quadro normativo*
2. *Esonero contributivo ai sensi dell'articolo 6-ter del decreto-legge n. 457/1997*
 - 2.1 *Imprese di navigazione residenti e non residenti aventi stabile organizzazione nel territorio dello Stato italiano*
 - 2.2 *Navi ammissibili alle agevolazioni contributive*
 - 2.3 *Condizioni di accesso ai benefici contributivi*
 - 2.4 *Lavoratori per i quali opera l'esonero contributivo*
 - 2.5 *Legge regolatrice del contratto di arruolamento e applicazione del CCNL per il settore privato dell'industria armatoriale. Riflessi sull'esonero contributivo*
 - 2.6 *Contributi oggetto dell'esonero*
 - 2.7 *Contributo escluso dall'esonero*
 - 2.8 *Decorrenza dell'esonero contributivo*
3. *Conformità agli orientamenti marittimi*
4. *Finanziamento*
5. *Costituzione della posizione contributiva. Indicazioni per le Strutture territoriali*
6. *Istruzioni per la compilazione delle denunce Uniemens*
7. *Istruzioni contabili*

1. Quadro normativo

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", al fine di favorire l'attività di trasporto marittimo internazionale prevede una serie di misure relative all'agevolazione fiscale per le imprese di navigazione e misure di riduzione del costo del lavoro dei marittimi per i datori di lavoro che svolgono attività di trasporto marittimo.

Tra le misure agevolative inizialmente previste dal citato decreto-legge n. 457/1997 si annoverano le seguenti:

1. la riduzione dell'imposta sulle società per i redditi derivanti dall'utilizzazione delle navi iscritte nel Registro internazionale (cfr. l'art. 4, comma 2)
2. l'esonero dal versamento dei contributi previdenziali e assistenziali per i marittimi imbarcati a bordo di navi iscritte nel Registro internazionale (cfr. l'art. 6);
3. il credito d'imposta sulle ritenute alla fonte attribuito alle imprese di navigazione in misura corrispondente all'imposta sul reddito delle persone fisiche dovuta sui redditi di lavoro dipendente e di lavoro autonomo dal personale di bordo imbarcato sulle navi iscritte nel Registro internazionale impegnate in scambi commerciali (cfr. l'art. 4, comma 1);
4. la riduzione dell'imposta sui contratti di assicurazione per le navi iscritte nel Registro internazionale (cfr. l'art. 9-quater, comma 1);
5. la riduzione dell'imposta sulla registrazione dei contratti di arruolamento dei marittimi imbarcati sulle navi iscritte nel Registro internazionale (cfr. l'art. 9-quater, comma 2).

Tale regime di aiuti di Stato è stato autorizzato dalla Commissione europea in data 13 maggio 1998 (Aiuto di Stato N 350/1997 – Italia, decisione SG (98) D73776) e, successivamente, ne è stata autorizzata la proroga in data 14 luglio 2004 (Aiuto di Stato N 45/2004 — Italia — Estensione dei regimi di aiuti a favore del registro marittimo internazionale delle navi, decisione C(2004)2683 *fin*).

In data 22 maggio 2017 le Autorità italiane hanno notificato alla Commissione europea l'ulteriore proroga di tale regime.

La Commissione europea ha ritenuto di dovere procedere a un più approfondito riesame complessivo delle misure del regime italiano a favore del Registro internazionale al fine di valutarne la compatibilità con gli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi di cui alla Comunicazione C(2004) 43 della Commissione europea.

A seguito degli impegni assunti dalle Autorità italiane di modifica delle norme nazionali in materia di regime del Registro internazionale italiano, con la decisione C(2020)3667 *final* dell'11 giugno 2020 (SA.48260), la Commissione europea ha deciso di non sollevare obiezioni sul predetto regime di aiuti di Stato in quanto compatibile con il mercato interno a norma dell'articolo 107, paragrafo 3), lettera c), del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

Per dare attuazione agli impegni assunti in tale decisione, con l'articolo 41 del decreto-legge 23 settembre 2022, n. 144, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 novembre 2022, n. 175, sono state apportate modifiche al testo del decreto-legge n. 457/1997, che estendono le descritte agevolazioni fiscali e contributive, previste per le imprese che gestiscono navi iscritte nel Registro internazionale di cui all'articolo 1 del medesimo decreto-legge n. 457/1997, alle imprese di navigazione residenti o non residenti, aventi stabile organizzazione nel territorio dello Stato ai sensi dell'articolo 162 del Testo unico delle imposte sui redditi (TUIR), di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, che utilizzano navi adibite esclusivamente a traffici commerciali internazionali in relazione alle attività di trasporto marittimo o alle attività assimilate di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge n. 457/1997, iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea (UE) o dello Spazio economico europeo (SEE) o navi battenti bandiera dei medesimi Stati.

In particolare, la lettera b) del comma 1 del citato articolo 41 ha introdotto l'articolo 6-ter al decreto-legge n. 457/1997, che estende le agevolazioni fiscali e contributive di cui agli articoli 4, 6 e 9-quater del decreto-legge n. 457/1997 alle imprese di navigazione residenti e non residenti aventi stabile organizzazione nel territorio dello Stato italiano che utilizzano navi iscritte nei Registri degli Stati UE o SEE o navi battenti bandiera dei medesimi Stati.

Nello specifico, il citato articolo 6-ter, comma 1, dispone che: *“Le disposizioni degli articoli 4, 6 e 9-quater, si applicano anche alle imprese di navigazione residenti e non residenti aventi stabile organizzazione nel territorio dello Stato ai sensi dell'articolo 162 del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero navi battenti bandiera di Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo adibite esclusivamente a traffici commerciali internazionali in relazione alle attività di trasporto marittimo o alle attività assimilate di cui all'articolo 1, comma 1”.*

In data 6 marzo 2025, le Autorità italiane hanno notificato alla Commissione europea, ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del TFUE, la reintroduzione del regime di aiuto SA.48260 riferito alle misure di agevolazione in favore delle attività di trasporto marittimo internazionale, integrato con le modifiche al decreto-legge n. 457/1997 introdotte dall'articolo 41 del decreto-legge n. 144/2022.

Con la decisione C(2025) 2666 *final* del 7 maggio 2025 (SA.111368), la Commissione europea ha autorizzato la reintroduzione del regime di aiuto a favore del Registro internazionale in

quanto riconosciuto compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE.

Tanto premesso, con la presente circolare, si illustrano le disposizioni che estendono e regolano le agevolazioni contributive di cui all'articolo 6 del decreto-legge n. 457/1997 alle citate imprese di navigazione residenti o non residenti con stabile organizzazione nel territorio dello Stato italiano, fornendo altresì le relative istruzioni operative.

2. Esonero contributivo ai sensi dell'articolo 6-ter del decreto-legge n. 457/1997

Come anticipato in premessa, l'articolo 6-ter del decreto-legge n. 457/1997 estende alle imprese di navigazione residenti e non residenti aventi stabile organizzazione nel territorio dello Stato italiano, che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati UE o SEE o navi battenti bandiera degli stessi Stati, l'applicazione dell'esonero contributivo previsto dall'articolo 6 del medesimo decreto-legge, il quale, al comma 1, dispone che: *"Per la salvaguardia dell'occupazione della gente di mare, a decorrere dal 1° gennaio 1998, le imprese armatrici, per il personale avente i requisiti di cui all'articolo 119 del codice della navigazione ed imbarcato su navi iscritte nel Registro internazionale di cui all'articolo 1, nonché lo stesso personale suindicato sono esonerati dal versamento dei contributi previdenziali ed assistenziali dovuti per legge. Il relativo onere è a carico della gestione commissariale del Fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali in liquidazione di cui all'articolo 1, comma 1, del decreto-legge 22 gennaio 1990, n. 6, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 1990, n. 58, ed è rimborsato su conforme rendicontazione"*.

L'esonero contributivo previsto dall'articolo 6 del decreto-legge n. 457/1997 riguarda la contribuzione assicurativa e previdenziale dovuta per i lavoratori marittimi imbarcati sulle navi iscritte nel Registro internazionale italiano e si riferisce alla contribuzione sia a carico delle imprese di navigazione che a carico dei lavoratori marittimi imbarcati.

Al riguardo, l'articolo 1, comma 1, della legge 7 dicembre 1999, n. 472, chiarisce che: *"Il primo periodo del comma 1 dell'articolo 6 del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30, si intende nel senso che per la salvaguardia dell'occupazione della gente di mare avente i requisiti di cui all'articolo 119 del codice della navigazione ed imbarcata su navi iscritte nel registro internazionale, i benefici derivanti dall'esonero dal versamento dei contributi previdenziali ed assistenziali sono concessi alle imprese armatrici e comprendono sia gli oneri previdenziali ed assistenziali direttamente a carico dell'impresa, sia la parte che le stesse imprese versano per conto del lavoratore dipendente"*.

La misura dell'esonero in argomento, pertanto, è pari alla totalità dei contributi assicurativi e previdenziali dovuti per i marittimi imbarcati, fatto salvo il contributo di finanziamento del Fondo di solidarietà bilaterale del settore marittimo - Solimare (cfr. i successivi paragrafi 2.6 e 2.7).

2.1 Imprese di navigazione residenti e non residenti aventi stabile organizzazione nel territorio dello Stato italiano

Le imprese di navigazione residenti sono quelle di cui all'articolo 73, comma 3, del TUIR.

Le imprese di navigazione non residenti, aventi stabile organizzazione, sono quelle con la sede fissa di affari sul territorio dello Stato ai sensi dell'articolo 162 del TUIR.

Quest'ultimo articolo elenca una serie di fattispecie nelle quali ricorre la stabile organizzazione, nonché le fattispecie per le quali, invece, è esclusa la sussistenza della stabile organizzazione in capo ad un'impresa.

In particolare, ai sensi di quanto disposto dal comma 8 del citato articolo 162, *"non costituisce stabile organizzazione dell'impresa il solo fatto che la stessa eserciti nel territorio dello Stato la propria attività per mezzo di un raccomandatario marittimo di cui alla legge 4 aprile 1977, n. 135, o di un mediatore marittimo di cui alla legge 12 marzo 1968, n. 478, che abbia i poteri per la gestione commerciale o operativa delle navi dell'impresa, anche in via continuativa"*.

2.2 Navi ammissibili alle agevolazioni contributive

Le misure contributive in argomento sono estese alle imprese di navigazione sopra indicate, in relazione all'utilizzo di navi iscritte nei registri degli Stati UE o SEE o di navi battenti bandiera dei medesimi Stati.

Tali navi devono essere adibite ad attività di trasporto marittimo - inteso come trasporto di passeggeri o merci tra porti, tra un porto e un impianto o una struttura in mare aperto - nonché alle attività a esso assimilate, indicate nell'articolo 1, comma 1, del decreto-legge n. 457/1997, come modificato dall'articolo 41, comma 1, lettera a), del decreto-legge n. 144/2022, e anche ai servizi di cabotaggio ai sensi dell'articolo 1, comma 5, del decreto-legge n. 457/1997.

Sono adibite ad attività assimilate al trasporto marittimo:

- a) navi che forniscono assistenza alle piattaforme *offshore*, quali le unità che prestano servizi antincendio, di trasporto di materiali e personale tecnico;
- b) navi d'appoggio quali le navi che prestano servizi di rimorchio d'alto mare, servizio antincendio e servizio antinquinamento;
- c) navi posacavi che effettuano l'installazione e l'attività di manutenzione degli strati di cavi e di tubi;
- d) navi da ricerca scientifica e sismologica ovvero che effettuano attività di installazione e manutenzione in mare aperto;
- e) draghe che, oltre alle attività di dragaggio, effettuano anche attività di trasporto del materiale dragato;
- f) navi di servizio che forniscono altre forme di assistenza o servizi di salvataggio in mare che operino in contesti normativi nell'Unione europea simili a quello del trasporto marittimo dell'Unione europea in termini di protezione del lavoro, requisiti tecnici e sicurezza e che operino nel mercato globale.

L'articolo 6-ter, comma 2, del decreto-legge n. 457/1997 dispone che, per l'accesso ai benefici di cui agli articoli 4, 6 e 9-quater del medesimo decreto-legge, le predette navi sono annotate, su istanza delle imprese di navigazione e previo rilascio dell'autorizzazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili (attualmente, Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti), in apposito elenco tenuto presso lo stesso Dicastero.

Con il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 21 novembre 2023, n. 300 - pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 303 del 30 dicembre 2023 - sono state definite le modalità di costituzione, alimentazione e aggiornamento dell'elenco nel quale sono annotate le navi iscritte nei registri degli Stati UE o SEE o le navi battenti bandiera dei medesimi Stati.

2.3 Condizioni di accesso ai benefici contributivi

L'articolo 6-ter, comma 3, del decreto-legge n. 457/1997 dispone che per l'accesso ai benefici contributivi deve essere rispettato quanto previsto dagli articoli 1, comma 5, e 3 del medesimo decreto-legge, nonché le disposizioni concernenti la composizione minima dell'equipaggio e le tabelle di armamento.

Al riguardo il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, nel fornire chiarimenti relativamente alle agevolazioni in commento, in analogia a quanto già avviene con riferimento alle navi iscritte nel Registro internazionale italiano, ha precisato che:

- deve essere applicato il complesso normativo contenuto nella "legge regolatrice del contratto di arruolamento" e negli appositi contratti collettivi sottoscritti dalle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori del settore che detta le condizioni economiche, normative, previdenziali e assicurative dei marittimi italiani o dell'UE imbarcati sulle navi iscritte nel Registro internazionale. Infatti, in base a quanto previsto dall'articolo 3 del decreto-legge n. 457/1997, per i marittimi dell'UE residenti in Italia la legge regolatrice del contratto di arruolamento è italiana, negli altri casi si applica

la legislazione scelta tra le parti. Parimenti, la contrattazione collettiva da applicare dovrà seguire la medesima legislazione regolatrice del contratto di arruolamento stipulato, nel rispetto delle condizioni economiche, salariali e assicurative minime stabilite dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative sottoscrittrici dei contratti collettivi del singolo Stato membro interessato, nel rispetto dei limiti internazionalmente stabiliti. Ne consegue che per i marittimi italiani e dell'UE residenti in Italia trova applicazione il vigente contratto collettivo nazionale di lavoro (CCNL) per il settore privato dell'industria armatoriale, sottoscritto in data 16 dicembre 2020;

- devono essere rispettati gli specifici limiti in materia di "servizi di cabotaggio", secondo quanto previsto dall'articolo 1, comma 5, del decreto-legge n. 457/1997, secondo cui: *"Le navi iscritte nel Registro internazionale non possono effettuare servizi di cabotaggio per i quali è operante la riserva di cui all'[articolo 224 del codice della navigazione](#), come sostituito dall'articolo 7, salvo che per le navi da carico di oltre 650 tonnellate di stazza lorda e nei limiti di un viaggio di cabotaggio mensile quando il viaggio di cabotaggio segua o preceda un viaggio in provenienza o diretto verso un altro Stato, se si osservano i criteri di cui all'articolo 2, comma 1, lettere b) e c). Le predette navi possono effettuare servizi di cabotaggio nel limite massimo di sei viaggi mensili, o viaggi, ciascuno con percorrenza superiore alle cento miglia marine se osservano i criteri di cui all'articolo 2, comma 1, lettera a), e comma 1-bis e, limitatamente alle 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 a seguito o in precedenza di un viaggio proveniente da o diretto verso un altro Stato, deve essere imbarcato esclusivamente personale italiano o comunitario"*. Inoltre, il predetto Dicastero ha richiamato l'articolo 36, comma 1, del decreto-legge 4 maggio 2023, n. 48, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 luglio 2023, n. 85, che prevede, limitatamente alle 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 a seguito o in precedenza di un viaggio proveniente da o diretto verso un altro Stato, la possibilità di derogare, per un periodo non superiore a tre mesi, alle limitazioni di cui agli articoli 1, comma 5, e 2, comma 1-ter, del decreto-legge n. 457/1997, attraverso accordi collettivi nazionali stipulati dalle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori comparativamente più rappresentativi a livello nazionale, consentendo alle imprese di navigazione il mantenimento delle agevolazioni in argomento. Nel rispetto della normativa relativa all'estensione alle navi ammissibili di bandiera di Stati UE o SEE dei benefici già previsti per le navi iscritte nel Registro internazionale, la medesima disposizione si applica anche alle navi che vengono annotate nell'apposito elenco di cui al D.M. n. 300/2023;
- devono essere rispettate le disposizioni concernenti la composizione minima dell'equipaggio e le tabelle d'armamento, specificando che, per le navi battenti bandiera di Stati UE o SEE diverse da quelle battenti bandiera italiana, trovano applicazione le norme del diritto internazionale e dell'Unione europea che pongono obblighi di giurisdizione e controllo in capo agli Stati della bandiera battuta ai fini della sicurezza della navigazione e della protezione dell'ambiente marino. Per tali navi le tabelle minime d'armamento sono, quindi, rilasciate dallo Stato di bandiera della nave.

2.4 Lavoratori per i quali opera l'esonero contributivo

Tenuto conto del rinvio operato all'articolo 6 del decreto-legge n. 457/1997, l'esonero contributivo di cui all'articolo 6-ter del medesimo decreto-legge, disposto in favore delle imprese di navigazione indicate al precedente paragrafo 2.1, si applica ai contributi obbligatori dovuti dalle predette imprese per i lavoratori marittimi imbarcati sulle navi iscritte nei registri degli Stati UE o SEE o battenti bandiera dei medesimi stati.

Peraltro, come precisato dal comma 4 dell'articolo 6-ter: *"L'esonero dal versamento dei contributi previdenziali e assistenziali di cui all'articolo 6 si applica solo a condizione che*

sussista l'obbligo del versamento degli stessi nel rispetto di quanto disciplinato all'articolo 11, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 883/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004".

Quindi, nella fattispecie di cui al citato articolo 6-ter, l'esonero dal versamento dei contributi previdenziali e assistenziali presuppone necessariamente che sussista l'obbligo del versamento degli stessi secondo il regime assicurativo obbligatorio italiano.

Nel diritto dell'Unione europea, l'obbligo di versamento dei contributi previdenziali e assistenziali secondo la normativa di sicurezza sociale di ciascuno Stato membro è disciplinato dal regolamento (CE) n. 883/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, relativo al coordinamento dei sistemi di sicurezza sociale.

Il regolamento (CE) n. 883/2004, al Titolo II, detta i criteri per la "Determinazione della legislazione applicabile".

Per quanto riguarda, in particolare, il settore marittimo, l'articolo 11, paragrafo 4, dispone che: *"Ai fini del presente titolo, un'attività subordinata o autonoma svolta normalmente a bordo di una nave che batte bandiera di uno Stato membro è considerata un'attività svolta in tale Stato membro. Tuttavia, la persona che esercita un'attività subordinata a bordo di una nave battente bandiera di uno Stato membro e che è retribuita per tale attività da un'impresa con sede o da una persona domiciliata in un altro Stato membro, è soggetta alla legislazione di quest'ultimo Stato membro, se risiede in tale Stato. L'impresa o la persona che versa la retribuzione è considerata datore di lavoro ai fini dell'applicazione di tale legislazione".*

Ai sensi del citato regolamento, dunque, la regola generale per l'individuazione della normativa di sicurezza sociale applicabile ai marittimi imbarcati a bordo di una nave iscritta nei registri di un qualsiasi Stato membro è la cosiddetta "legge della bandiera", cioè si applica la legislazione dello Stato di cui la nave batte bandiera.

Unica eccezione prevista dalla predetta disposizione è rappresentata dall'ipotesi in cui ricorrono cumulativamente le seguenti condizioni:

- a) impresa che corrisponde la retribuzione con sede in uno Stato membro diverso da quello di cui la nave batte bandiera;
- b) marittimi che risiedano nello stesso Stato membro in cui ha sede l'impresa che corrisponde agli stessi la retribuzione.

Laddove siano presenti entrambe le condizioni sopra indicate, a prescindere dalla bandiera delle navi utilizzate, l'impresa è considerata a tutti gli effetti soggetto passivo dell'obbligazione contributiva secondo le norme di sicurezza sociale dello Stato di comune residenza.

Per effetto di quanto disposto dall'articolo 11, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 883/2004, nei confronti delle imprese di navigazione di cui all'articolo 6-ter del decreto-legge n. 457/1997 sussiste, quindi, l'obbligo di versamento dei contributi dovuti in base al vigente regime assicurativo e previdenziale italiano per i marittimi imbarcati su navi battenti bandiera italiana.

In particolare, per tali marittimi, trovano applicazione le disposizioni assicurative e contributive previste dalla legge 26 luglio 1984, n. 413, e dal regio decreto-legge 23 settembre 1937, n. 1918, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 1938, n. 831, nonché gli interventi di sostegno al reddito erogati dal Fondo di solidarietà bilaterale del settore marittimo - Solimare.

Ricorrendo, quindi, l'obbligo di versamento dei contributi assicurativi e previdenziali, le imprese di navigazione interessate possono beneficiare dell'esonero contributivo così come disposto dall'articolo 6-ter del decreto-legge n. 457/1997, con riferimento ai marittimi italiani e dell'UE - in relazione ai periodi di imbarco svolti a bordo delle navi annotate nell'elenco istituito ai sensi del D.M. n. 300/2023 - in conformità agli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi di cui al punto 3.2 della Comunicazione C(2004)43 della Commissione europea.

2.5 Legge regolatrice del contratto di arruolamento e applicazione del CCNL per il settore privato dell'industria armatoriale. Riflessi sull'esonero contributivo

Come evidenziato al precedente paragrafo 2.3, le imprese armatoriali residenti e non residenti con stabile organizzazione in Italia, per poter accedere all'esonero contributivo in argomento, tra le varie condizioni poste dal legislatore, devono dare applicazione alle disposizioni dell'articolo 3 del decreto-legge n. 457/1997.

Con specifico riferimento ai marittimi italiani e dell'UE residenti in Italia, le imprese interessate procedono alla stipulazione del contratto di arruolamento e, nel contempo, applicano ai predetti marittimi il CCNL del settore privato dell'industria armatoriale.

Il contratto di arruolamento regola il rapporto di lavoro del marittimo, nel periodo d'imbarco e cessa all'atto dello sbarco; al momento dello sbarco al marittimo viene liquidato il trattamento di fine rapporto (TFR) e tutti gli altri elementi retributivi maturati a bordo (ferie, giornate di riposo compensativo).

Pertanto, la contribuzione soggetta all'esonero contributivo è quella dovuta sulla retribuzione maturata durante il periodo di imbarco.

Diversamente, per il lavoratore marittimo in "continuità di rapporto di lavoro" (CRL) - istituto proprio della contrattazione collettiva nazionale di settore - lo sbarco non comporta la risoluzione del rapporto di lavoro con l'impresa armatoriale.

Il marittimo in CRL ha diritto a un effettivo periodo di riposo a terra, corrispondente a tante giornate quanti sono stati i riposi compensativi maturati durante l'imbarco per domeniche, festività, sabati e le ferie.

Durante tale periodo di riposo, il lavoratore marittimo percepisce la normale retribuzione.

Al riposo effettivo in CRL, determinato in base al periodo di navigazione, utilizzato a terra successivamente allo sbarco, si applica, l'esonero delle contribuzioni dovute; ciò in conformità a quanto previsto per i lavoratori marittimi in CRL, a seguito di periodi d'imbarco su navi iscritte nel Registro internazionale (cfr. la circolare n. 162 del 21 luglio 1998).

2.6 Contributi oggetto dell'esonero

Sono soggette all'esonero contributivo le somme complessivamente dovute per i seguenti contributi:

IVS	33,00%
NASpI*	1,31%
Contr. art. 25 L. 854/78	0,30%
Fondo di garanzia TFR (L. 297/82)	0,20%
Malattia	2,22%
Maternità	0,46%
Ex CUA	0,68%

* È soggetto all'esonero contributivo anche il contributo addizionale NASpI (1,40%) dovuto per contratti di lavoro a tempo determinato, nonché gli eventuali incrementi dovuti in caso di rinnovo di contratti di lavoro a tempo determinato (0,50% per ciascun rinnovo).

2.7 Contributo escluso dall'esonero

Dall'esonero contributivo di cui all'articolo 6-ter del decreto-legge n. 457/1997 è escluso il contributo di finanziamento del Fondo di solidarietà bilaterale del settore marittimo - Solimare (pari allo 0,30%), per effetto dell'esclusione prevista dall'articolo 7, comma 3, del decreto interministeriale 8 giugno 2015, n. 90401, istitutivo del Fondo, come da ultimo modificato dal decreto interministeriale dell'8 agosto 2023, secondo cui: *"Ai contributi di finanziamento si applicano le disposizioni vigenti in materia di contribuzione previdenziale obbligatoria, compreso l'articolo 3, comma 9, della legge 8 agosto 1995, n. 335, ad eccezione di quelle relative agli sgravi contributivi"*.

Tale disposizione è coerente con quanto statuito dall'articolo 33, comma 4, del decreto legislativo 14 settembre 2015, n. 148, che esclude, espressamente, che ai contributi di finanziamento dei Fondi di solidarietà bilaterali si applichi la disciplina relativa agli sgravi contributivi.

2.8 Decorrenza dell'esonero contributivo

L'esonero contributivo decorre dal periodo di paga in corso alla data di autorizzazione all'annotazione della nave nell'elenco delle navi iscritte nei registri degli Stati UE o SEE o delle navi battenti bandiera dei medesimi Stati di cui all'articolo 6-ter, comma 2, del decreto-legge

3. Conformità agli orientamenti marittimi

Si richiama quanto previsto dall'articolo 6-octies del decreto-legge n. 457/1997, secondo cui il livello degli aiuti concessi in relazione all'iscrizione nel Registro internazionale e all'annotazione nell'elenco di cui all'articolo 6-ter, comma 2, del medesimo decreto-legge, è conforme a quanto previsto dagli orientamenti dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi relativamente al massimale dell'aiuto.

In particolare, il livello massimo dell'aiuto concedibile è costituito dall'azzeramento delle imposte sul reddito e dei contributi di sicurezza sociale e dalla riduzione dell'imposta sulle società per le attività di trasporto marittimo.

4. Finanziamento

L'articolo 41, comma 2, del decreto-legge n. 144/2022, dispone che agli oneri derivanti dall'estensione delle agevolazioni fiscali e contributive alle imprese di navigazione residenti e non residenti aventi stabile organizzazione nel territorio dello Stato italiano ai sensi dell'articolo 162 del TUIR valutati in 14,5 milioni di euro per l'anno 2022, 20,3 milioni di euro per l'anno 2023 e 19,1 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2024, si provvede mediante corrispondente riduzione del fondo per il recepimento della normativa europea di cui all'articolo 41-bis della legge 24 dicembre 2012, n. 234. Il Ministro dell'Economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

5. Costituzione della posizione contributiva. Indicazioni per le Strutture territoriali

Per l'assolvimento degli obblighi informativi e contributivi relativi ai marittimi imbarcati in qualità di membri di equipaggio su navi iscritte nelle matricole e nei registri nazionali, le imprese armatoriali sono tenute a richiedere la costituzione della posizione contributiva per ciascuna nave posta in armamento, ai sensi di quanto disposto dall'articolo 10 della legge n. 413/1984.

Anche le imprese di navigazione residenti e non residenti aventi stabile organizzazione nel territorio dello Stato italiano ai sensi dell'articolo 162 del TUIR che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati UE o SEE, o battenti bandiera dei medesimi Stati, e che imbarcano marittimi residenti in Italia – nei cui confronti, come precisato nel precedente paragrafo 2.4, trova applicazione il regime di sicurezza sociale italiano di cui all'articolo 11, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 883/2004 - devono chiedere all'Istituto l'apertura di apposita matricola contributiva, per ciascuna nave utilizzata.

Tali imprese di navigazione devono presentare all'INPS apposita domanda per l'assegnazione della matricola contributiva avvalendosi della procedura telematica di "Iscrizione e Variazione Azienda" (cfr., in particolare, il manuale di cui all'Allegato n. 2 della circolare n. 80 del 25 giugno 2014).

Tenuto conto che le navi in argomento non sono iscritte nei registri e nelle matricole nazionali, le relative matricole contributive devono essere poste in carico alla Struttura territoriale competente dell'Istituto in base ai seguenti criteri:

- per le imprese di navigazione residenti in Italia, la Struttura territoriale competente è quella nel cui ambito territoriale è ubicata la sede legale dell'impresa;
- per le imprese di navigazione non residenti in Italia, ma aventi stabile organizzazione in Italia, la Struttura territoriale competente è quella nel cui ambito territoriale si trova la sede fissa di affari per mezzo della quale l'impresa stessa esercita la propria attività in Italia.

A tale fine, nella domanda di iscrizione *on line*, le imprese di navigazione devono inserire come sede operativa l'indirizzo della sede legale o della sede fissa di affari, per mezzo della quale l'impresa stessa esercita la propria attività in Italia, rispettivamente, nel caso di imprese di navigazione residenti o di imprese di navigazioni non residenti.

Qualora la procedura, in applicazione dell'obbligo dell'unicità della posizione contributiva (cfr. la citata circolare n. 80/2014), non consentisse all'impresa di navigazione l'apertura in automatico

della posizione contributiva, la stessa deve rivolgersi alla Struttura territoriale competente individuata in base ai criteri sopra descritti; l'operatore di Sede provvede, quindi, ad aprire la matricola aziendale nel rispetto della competenza territoriale sopra individuata.

Le posizioni contributive aperte per le navi in argomento sono contraddistinte dal codice statistico contributivo (CSC) 1.15.02 senza il codice autorizzazione (c.a.) "2N".

Come precisato nei precedenti paragrafi, l'articolo 6-ter, comma 2, del decreto-legge n. 457/1997, dispone che per l'accesso all'esonero contributivo di cui all'articolo 6 del medesimo decreto-legge, le navi ammissibili sono annotate, su istanza delle imprese di navigazione e previo rilascio dell'autorizzazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, in apposito elenco tenuto presso il medesimo Dicastero.

Ciò premesso, le imprese di navigazione interessate, che intendono avvalersi dell'esonero contributivo, per ciascuna nave annotata nell'elenco, devono produrre il relativo provvedimento di autorizzazione all'annotazione adottato dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

Sulla base di tale documentazione, da inoltrare utilizzando la funzione "Comunicazione bidirezionale" del Cassetto previdenziale del contribuente, la Struttura territorialmente competente dell'INPS provvede ad attribuire alla posizione contributiva della nave il c.a. "8Z", che a decorrere dal mese di competenza dicembre 2023 assume il nuovo significato di "Posizione riferita a nave annotata nell'elenco di cui all'art.6 ter DL n.457/1997".

In particolare, si fa presente che il predetto c.a. "8Z" - incompatibile con quello "2N" - apposto su ciascuna matricola contributiva riferita a nave battente bandiera di Paesi UE o SEE, dovrà avere decorrenza dalla data di annotazione della nave nell'elenco di cui all'articolo 6-ter del decreto-legge n. 457/1997.

Inoltre, come precisato al precedente paragrafo 2.5, per i lavoratori marittimi in CRL l'esonero contributivo spetta anche sulle retribuzioni dovute, secondo le previsioni della contrattazione collettiva, per il periodo di riposo a terra, corrispondente a tante giornate quanti sono stati i riposi compensativi maturati a bordo e non fruiti durante l'imbarco (domeniche, festività, sabati e ferie).

Per gli adempimenti contributivi relativi al predetto periodo, le Strutture territorialmente competenti dell'INPS procedono ad attribuire alle imprese di navigazione che segnalano di avere lavoratori marittimi in CRL, una separata posizione contributiva contrassegnata con il c.a. "3L", che assume il nuovo significato di "Posizione accessoria riferita alle imprese di navigazione per gli adempimenti contributivi relativi ai marittimi in C.R.L. aventi diritto all'esonero contributivo di cui all'art. 6-ter del DL n. 457/1997)".

6. Istruzioni per la compilazione delle denunce Uniemens

I datori di lavoro devono continuare a esporre i lavoratori per i quali spetta l'esonero valorizzando, secondo le consuete modalità, l'elemento <Imponibile> e l'elemento <Contributo> della sezione <Denuncia Individuale>. In particolare, nell'elemento <Contributo> deve essere indicata la contribuzione piena calcolata sull'imponibile previdenziale del mese.

Si rammenta che i lavoratori devono essere esposti nelle denunce Uniemens con uno dei seguenti codici <Tipo lavoratore>:

- "PM", avente il significato di "Lavoratori marittimi iscritti al regime obbligatorio della Legge 26 luglio 1984, n.413 (Previdenza Marinara) – PERSONALE DI COPERTA";
- "P1", avente il significato di "Lavoratori marittimi iscritti al regime obbligatorio della Legge 26 luglio 1984, n.413 PERSONALE DI MACCHINA e STAZIONE RADIOTELEGRAFICA";

- **"EM"**, avente il significato di "Personale marittimo in continuità di rapporto di lavoro".

Per esporre il beneficio di cui all'articolo 6-ter del decreto-legge n. 457/1997 dal periodo di competenza successivo al mese di pubblicazione della presente circolare, devono essere valorizzati all'interno di <DenunciaIndividuale>, <DatiRetributivi>, elemento <InfoAggcausaliContrib> i seguenti elementi:

- nell'elemento <CodiceCausale> deve essere inserito il nuovo valore **"EMIM"**, avente il significato di "Esonero marittimi imbarcati su navi annotate nell'elenco di cui all'art.6 - ter DL n.457/97";
- nell'elemento <IdentMotivoUtilizzoCausale> deve essere inserita il valore **"N"**;
- nell'elemento <AnnoMeseRif> deve essere indicato l'Anno/Mese di riferimento del conguaglio;
- nell'elemento <BaseRif> deve essere inserito l'importo della retribuzione imponibile corrisposta nel mese con esclusivo riferimento ai mesi arretrati;
- nell'elemento <ImportoAnnoMeseRif> deve essere indicato l'importo conguagliato, relativo alla specifica competenza.

I dati esposti nel flusso Uniemens, come sopra specificati, sono riportati, a cura dell'Istituto, nel DM2013 "VIRTUALE" ricostruito dalle procedure come segue:

- con il codice **"R901"**, di nuova istituzione, avente il significato di "Esonero marittimi imbarcati su navi annotate nell'elenco di cui all'art.6 - ter DL n.457/97";
- con il codice **"R902"**, di nuova istituzione, avente il significato di "Arretrati Esonero marittimi imbarcati su navi annotate nell'elenco di cui all'art.6 - ter DL 457/97".

Si sottolinea che la sezione "InfoAggcausaliContrib" va ripetuta per tutti i mesi di arretrato e che la valorizzazione dell'elemento <AnnoMeseRif>, con riferimento ai mesi pregressi (dal mese di dicembre 2023 fino al mese di Settembre 2025), può essere effettuata esclusivamente nei flussi Uniemens di competenza dei mesi di ottobre 2025, novembre 2025 e dicembre 2025.

Si ricorda, peraltro, che le imprese di navigazione interessate possono usufruire del differimento della presentazione e del relativo pagamento delle denunce ai sensi dell'articolo 11 della legge n. 413/1984.

Per tali imprese, la valorizzazione dell'elemento <AnnoMeseRif>, con riferimento ai mesi pregressi, può essere effettuata nei flussi di competenza dei mesi di luglio 2025, agosto 2025 e settembre 2025.

7. Istruzioni contabili

Per la rilevazione contabile degli oneri relativi agli esoneri contributivi disciplinati dalle norme in argomento si istituisce, nell'ambito della Gestione degli interventi assistenziali e di sostegno alle gestioni previdenziali – evidenza contabile GAW (Gestione sgravi degli oneri sociali ed altre agevolazioni contributive), il seguente conto:

- GAW37279 - Sgravi di contributi previdenziali ed assistenziali a favore delle imprese che utilizzano navi iscritte nei registri degli Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo ovvero navi battenti bandiera di Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo - art. 6-ter del decreto-legge n. 457/1997, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 30/1998, introdotto dall'art. 41 del decreto-legge n. 144/2022, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 175/2022.

Al conto, gestito dalla procedura automatizzata di ripartizione contabile del DM, vanno contabilizzate le somme conguagliate dai datori di lavoro secondo le istruzioni operative fornite

al paragrafo precedente, esposte nel flusso Uniemens con i codici "R901" e "R902".

In allegato si riporta la variazione apportata al piano dei conti (Allegato n. 1).

Il Direttore Generale
Valeria Vittimberga