

CAMERA DEI DEPUTATI N. 4020

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

SODANO, SANGUINETI, DI DONATO, ALBERINI, AMODEO, ANIASI, ARMELLIN, BALZAMO, BAMBI, BARBALACE, BASLINI, BELLUSCIO, BERNARDI GUIDO, BONFERRONI, BORRI, BRICCOLA, CASALINUOVO, CASATI, COLUCCI, CONTE CARMELO, ERMELLI CUPELLI, FERRARI GIORGIO, FERRARI MARTE, FIORI, FIORINO, GAROCCHIO, INTINI, LABRIOLA, MANCHINU, MERLONI, POTÌ, SACCONI, SCAIOLA, SORICE, SULLO, ZOPPI

Presentata il 30 settembre 1986

Norme sulla imposizione fiscale del naviglio da diporto, istituzione della tassa di iscrizione, provvidenze a favore dell'industria cantieristica da diporto

ONOREVOLI COLLEGHI! — La proposta di legge tende a far fronte alle gravi difficoltà in cui è venuta a trovarsi in questi ultimi anni l'industria cantieristica italiana anche in conseguenza di una politica fiscale in questo settore ingiustamente punitiva, fondata su presupposti errati.

È difficile legittimare un tipo di imposizione fiscale che, in un Paese immerso nel mare come l'Italia e di antiche tradizioni marinare, vede nella nautica un segno di ricchezza e come tale tende a colpirla anche indirettamente, e ciò senza alcuna preoccupazione se di ricchezza si tratti meramente o se invece più semplicemente ci sia alla base della proprie-

tà dell'imbarcazione una necessità sociale di gratificazione dell'uomo nel suo tempo libero.

Per la definizione delle unità da diporto ci si riferisce all'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50.

Secondo questo articolo sono navi le unità superiori a 50 tonnellate di stazza lorda. Sono imbarcazioni le unità inferiori a 50 tonnellate non comprese tra i natanti. Sono natanti le unità di più modesta dimensione esonerate dall'obbligo di iscrizione nei registri tenuti dalle autorità competenti; si tratta in sostanza di unità a remi; da unità di lunghezza non superiori a 6 metri o con stazza lorda

non superiore a 3 tonnellate purché la potenza del motore non superi i 25 cavalli.

La modifica introdotta dall'articolo 1 rispetto alla vigente normativa riguarda la elevazione del limite di tonnellaggio per l'applicazione della aliquota IVA del 38 per cento. In sostanza portando tale limite a 50 tonnellate si elimina l'attuale discriminazione fra barche della stessa categoria.

Al fine di una migliore comprensione della modifica si forniscono alcuni dati generali del settore.

La nautica da diporto in Italia può contare su circa 600 cantieri di produzione che vanno dalla conduzione familiare, all'artigianato e, infine, all'industria.

È una struttura, ben conosciuta e molto apprezzata all'estero, che assicura l'esportazione media di circa il 50 per cento della produzione.

1985:

produzione: lire 424.300 milioni;

esportazione: lire 253.747 milioni.

Per alcune fasce, però si toccano anche punte del 90 per cento.

Accanto alla cantieristica, spina dorsale del settore, operano le non meno importanti e determinanti aziende per la produzione di motori (fascia in continuo sviluppo) e accessori, nonché quelle per la commercializzazione e la gestione dei servizi.

Il fatturato complessivo del settore ha così superato i 1.000 miliardi con esclusione, però, dei servizi.

Il settore è un coacervo di attività che assicura oltre 25 mila posti di lavoro diretto e altri 120 mila nell'indotto.

Inoltre la bilancia dei pagamenti è stata sempre attiva e il settore non ha mai gravato sul bilancio dello Stato per alcun contributo o assistenza.

Molto importante anche la visualizzazione all'estero in quanto il prodotto nautico è altamente trainante per il *made in Italy*.

Per quanto riguarda le unità al di sopra delle 18 tonnellate di stazza lorda,

oggetto della modifica, si forniscono i dati che seguono.

Fatturato interno:

1983: lire 9.784 milioni;

1984: lire 12.946 milioni;

1985: lire 12.595 milioni.

Fatturato all'esportazione:

1983: lire 49.927 milioni;

1984: lire 71.472 milioni;

1985: lire 113.864 milioni.

L'azione congiunta redditemetro-IVA sta praticamente distruggendo il mercato interno del naviglio da diporto di stazza superiore alle 18 tonnellate.

La percentuale del prodotto nazionale assorbita dal mercato interno dal già esiguo 16,39 per cento del 1983, si è ridotta al 15,34 per cento nel 1984 per crollare all'11,06 nel 1985.

La produzione, senza l'indispensabile sostegno del mercato interno, vede salire i costi a livelli tali da rischiare di uscire fuori mercato specie oggi con il dollaro in discesa.

Se non si interviene rapidamente si rischia di compromettere un settore produttivo che rappresenta il 45 per cento di tutte le esportazioni italiane di naviglio da diporto e che, oltretutto, trascina anche le altre fasce meno prestigiose.

Non si possono invocare neanche esigenze di bilancio in quanto la differenza di aliquota dal 38 al 18 per cento incassata annualmente dall'erario è troppo esigua e irrilevante per giustificare questo gravissimo pericolo per le nostre esportazioni di settore:

1983: lire 1.957 milioni;

1984: lire 2.589 milioni;

1985: lire 2.519 milioni.

Complessivamente circa 7 miliardi in tre anni: un poco per giustificare ipotetici danni all'erario.

Ben diverso da quello italiano è il comportamento nei principali Paesi costruttori di unità da diporto nel rapporto con l'incidenza tributaria come può emergere dai seguenti dati.

Tasse sull'acquisto di unità da diporto nuove.

Australia	tasse di vendita	20 %
Canada	tasse di vendita	11 %
Danimarca	IVA	22 %
Finlandia	tasse di vendita	16 %
Francia	IVA	18,6 %
Grezia	nessuna tassa	—
Irlanda	IVA	23 %
Italia	IVA (fino a 18 TSL 18 %) oltre 18 TSL	38 %
Olanda	IVA	19 %
Norvegia	IVA	20 %
Sud Africa	tasse di vendita	12 %
Svezia	IVA	19 %
Svizzera	tasse di vendita	6,4 %
Inghilterra	IVA	15 %
Germania	IVA	14 %
Stati Uniti	le tasse di vendita variano da Stato a Stato	

Aliquote del 38 per cento si registrano solo in Italia.

Per quanto concerne in particolare i Paesi europei è interessante notare come si sia avuto da circa dieci anni un dimezzamento della aliquote IVA e si è assistito nel contempo — è tipico il caso dell'Inghilterra — ad una notevole ripresa del settore con conseguente aumento di gettito fiscale.

In definitiva con la riduzione delle aliquote hanno beneficiato tutti: i cantieri hanno aumentato gli ordini, di conseguenza sono divenuti più competitivi ed hanno aumentato le esportazioni. Lo Stato ha incassato valuta pregiata; il fisco ha aumentato le entrate.

L'articolo 2 tende ad introdurre la tassa di iscrizione abolendo la tassa di stazionamento.

La modifica si rende necessaria per porre le unità di diporto sullo stesso piano delle autovetture che come è noto dal 1° gennaio 1983 corrispondono la

tassa di iscrizione anziché quella di circolazione per effetto della loro iscrizione nei pubblici registri.

Altro motivo che induce alla modifica sono i molteplici inconvenienti cui ha dato luogo la pratica applicazione della tassa di stazionamento. Basti pensare, ad esempio, alle incertezze derivanti dal concetto di stazionamento.

La tassa andrebbe corrisposta solo quando l'unità staziona in acqua; alcuni organi di controllo invece hanno ritenuto applicabile la tassa anche quando le unità sono tirate a secco.

Il nuovo tributo non si applica alle unità straniere che si trovano in Italia. Si ritiene opportuna l'esclusione perché attualmente di fronte ad una modesta entrata per l'erario si ha un danno di immagine molto consistente verso l'esterno.

L'articolo 4 tende ad una più oculata applicazione del sistema di accertamento induttivo.

L'impossibilità di una pratica applicazione del redditometro alla nautica risulta chiara dalle seguenti considerazioni.

La nautica è il settore meno adatto ai redditometri in quanto non esistono medie.

Ogni barca è un caso a sé stante che ha problemi di ormeggio, manutenzione e gestione diversi.

Nel campo è molto diffuso « il fai da te » che, spesso, è proprio la giustificazione del possesso in quanto assicura un miglior godimento del tempo libero di fine settimana in un ambiente e con attività molto gratificanti.

Voler, quindi, accertare un reddito con un simile metro di paragone è molto fuorviante e si rischia più che trovare degli evasori di crearne fittiziamente.

Il redditometro diventa poi assurdo e punitivo se si pensa che parte da indici fuori da ogni realtà di settore come è stato più volte riconosciuto da più parti.

Come se ciò non bastasse si nega alle barche l'abbattimento per vetustà riconosciuto alle auto.

Si creano così assurdi come, ad esempio:

1) proprietario di una vetusta imbarcazione (valore di mercato 20-30 milioni) con motore da 350 cavalli fiscali: reddito lire 280 milioni;

2) proprietario di una Rolls Royce del valore di 300 milioni; reddito:

primi tre anni lire 30 milioni;

successivi abbattimenti fino al settimo anno;

dopo lire 15 milioni.

Sono indubbiamente dei casi limiti, ma rendono bene le discrasie del sistema.

Con l'articolo 5 si tendono ad introdurre alcune provvidenze per la cantieristica minore.

La cantieristica da diporto è costituita da circa seicento aziende di cui cento di notevole rilevanza economica.

È una attività capillare che interessa oltre sessantaquattro province, dà lavoro a circa 20 mila addetti diretti e alimenta

un indotto che ha già superato le 100 mila unità.

Fra lavorazione diretta e indotto, tutto il territorio nazionale è, quindi, interessato a questa attività sviluppatasi negli ultimi venti anni con tassi di incremento eccezionali e, oltretutto, autofinanziati.

Dato che il settore opera nel campo del tempo libero e del conseguente turismo nautico (campo in continuo, costante incremento come dimostrano i dati dell'Organizzazione mondiale del turismo), tutto lascia prevedere un suo sempre maggiore sviluppo a patto solo che sia adeguatamente supportato e sorretto con leggi, norme e incentivi, psicologici ed economici, adeguati.

D'altra parte, tutto questo è imposto dall'importanza sociale del settore, che, oltre ad essere uno degli elementi primari per la gratificazione dell'uomo nel suo tempo libero e per il suo disinquinamento dagli *stress* della vita quotidiana, offre anche notevoli possibilità occupazionali non solo nel campo del primo impiego (tassi di investimento per posto di lavoro molto limitati, lavoro a misura d'uomo, specializzazioni non eccessive), ma anche in quello del riassorbimento della mano d'opera eccedente nella cantieristica mercantile.

Date le esigenze del mercato a cui si rivolge, il tipo delle costruzioni e le particolari condizioni di rifornimento di materie prime, semilavorati, motori e apparecchiature, la cantieristica da diporto è, però, particolarmente soggetta al finanziamento bancario a breve termine con le conseguenze facilmente immaginabili in questi periodi di alti costi del denaro.

Questi costi sono per la nostra cantieristica nautica indubbiamente molto più onerosi di quelli sopportati dalla sua concorrenza estera.

Il settore, sfruttando l'alto prestigio di cui gode la sua produzione, ha incrementato in questi ultimi anni le già alte quote di esportazione, riuscendo, così, non solo a contenere i contraccolpi negativi del mercato interno, ma anche a continuare a vantare una bilancia dei pagamenti attiva.

Purtroppo, però, i nostri prezzi continuano a salire molto più rapidamente di quelli della concorrenza. Se non si corre ai ripari, creando condizioni di parità accettabili in tempi brevi, la sola tecnologia e la raffinatezza delle nostre costruzioni non basteranno più a frenare la concorrenza.

In questa deprecabile ipotesi, le difficoltà congiunturali attuali si trasformeranno in una crisi irreversibile con gravi conseguenze non solo nel campo dell'occupazione, ma anche in quello del turismo nautico.

Le prime avvisaglie in materia ci provengono dalle rilevazioni ISTAT del 1° semestre 1986. Da tali rilevazioni risulta che le nostre esportazioni di barche rispetto all'analogo periodo del 1985 sono

calate dell'11,51 per cento con una perdita di fatturato all'esportazione di 21,7 miliardi.

Per queste ragioni si è ritenuto opportuno predisporre questa proposta di legge allo scopo di aiutare la cantieristica da diporto ad allinearsi alle condizioni della concorrenza estera almeno nel campo degli oneri finanziari.

Oltretutto, una tale politica favorisce — incrementando il livello occupazionale del settore — anche il reinserimento nel mondo del lavoro di buona parte delle maestranze in supero nella cantieristica mercantile e nei porti; mantiene, inoltre, e migliora la nostra presenza di prestigio e di promozione sui principali mercati esteri ove le nostre barche sono particolarmente apprezzate e richieste.

PAGINA BIANCA

PROPOSTA DI LEGGE

PAGINA BIANCA

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. L'articolo 15 della legge 6 marzo 1976, n. 51, è sostituito dal seguente:

« ART. 15. — Per le cessioni e le importazioni delle unità da diporto, come definite dall'articolo 1 della legge 11 dicembre 1971, n. 50, e successive modificazioni ed integrazioni, di stazza lorda non superiore a 50 tonnellate, l'imposta sul valore aggiunto è dovuta nella misura del 18 per cento ».

ART. 2.

1. In luogo della tassa di stazionamento prevista dall'articolo 17 della legge 6 marzo 1976, n. 51, e successive modificazioni ed integrazioni, le unità da diporto iscritte nei pubblici registri sono soggette al pagamento della tassa annuale di iscrizione. Tale tassa è commisurata alla lunghezza in metri fuori tutto dell'unità stessa, risultante dal documento d'iscrizione.

2. L'importo della tassa è determinato come segue:

a) sino a 9 metri di lunghezza fuori tutto: lire diecimila a metro o frazione superiore a 50 centimetri;

b) oltre 9 metri e sino a 15 metri di lunghezza fuori tutto: lire ventimila a metro o frazione superiore a 50 centimetri;

c) oltre 15 metri di lunghezza fuori tutto: lire trentamila a metro o frazione superiore a 50 centimetri.

3. Per le unità da diporto a vela o a vela con motore ausiliario come definite dall'articolo 1 della legge 11 dicembre 1971, n. 50, e successive modificazioni ed integrazioni, l'ammontare della tassa è ridotta alla metà.

4. Alle unità da diporto di cui al comma 1 non si applicano le tasse previste dalle vigenti disposizioni per i veicoli e gli autoscafi.

5. I termini e le modalità per la riscossione della tassa di iscrizione sono stabilite con decreto del Ministro delle finanze.

6. In caso di omesso pagamento del tributo nei termini stabiliti si applicano le disposizioni della legge 24 gennaio 1978, n. 27, come integrato dal quarantanovesimo comma dell'articolo 5 del decreto-legge 30 dicembre 1982, n. 953, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 1983, n. 53.

7. I natanti da diporto, come definiti dall'articolo 1 della legge 11 dicembre 1971, n. 50, e successive modificazioni ed integrazioni, restano soggetti alle norme del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche approvato con il decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, e successive modificazioni ed integrazioni. Queste ultime norme si applicano anche per quanto non previsto dalla presente legge.

ART. 3.

1. L'ultimo comma della nota alla tariffa *E* allegata al testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, e successive modificazioni ed integrazioni, è sostituito dai seguenti:

« Sono esenti dal pagamento delle tasse stabilite dalla presente tariffa le unità da diporto come definite dall'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni ed integrazioni.

Sono escluse dall'ambito di applicazione del tributo le navi soggette all'obbligo del ruolo d'equipaggio ».

ART. 4.

1. Il quarto comma dell'articolo 38 del decreto del Presidente della Repubblica

29 settembre 1973, n. 600, è sostituito dal seguente:

« Se il reddito complessivo risultante dalla determinazione analitica è inferiore a quello fondamentale attribuibile al contribuente in base ad elementi e a circostanze di fatto certi, l'ufficio determina sinteticamente il reddito complessivo netto in relazione al contenuto induttivo di tali elementi e circostanze ».

ART. 5.

1. Il Ministro della marina mercantile è autorizzato a concedere ai cantieri navali per il triennio 1986-1988 un contributo annuo nella misura del 7 per cento sugli immobilizzi in materiali, semilavorati e prodotti finiti pertinenti all'attività lavorativa di costruzione di unità da diporto, come definite dall'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni ed integrazioni.

2. Per la concessione del contributo, i cantieri interessati devono presentare al Ministero della marina mercantile, entro il 31 marzo di ciascun anno, idonea documentazione relativa agli immobilizzi dell'anno precedente.

3. Con decreto del Ministro della marina mercantile sono emanate le relative disposizioni applicative.

4. Possono ottenere la concessione del contributo, di cui all'articolo 1, i cantieri costruttori di unità da diporto che abbiano almeno 20 dipendenti fissi ed abbiano iniziata la loro attività da almeno tre anni dalla data di approvazione della presente legge.

5. Ai contributi di cui alla presente legge si applica la disposizione dell'articolo 55, quarto comma del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 597.

ART. 6.

1. Per la corresponsione dei contributi stabiliti dall'articolo 5 della presente

legge per l'anno 1986 sono stanziati lire 100 miliardi.

2. Agli oneri previsti dalla presente legge si fa fronte per l'anno 1986 con riduzione di pari importo del capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario in corso.

3. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare con proprio decreto le necessarie variazioni di bilancio.

ART. 7.

1. L'articolo 1 del regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095, concernente la classificazione dei porti non si applica ai porti turistici.

2. Per tali porti il Ministero della marina mercantile entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge è tenuto ad emanare disposizioni di carattere tecnico-amministrativo.