SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

(N. 750)

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro « ad interim » della Marina Mercantile

(RUFFINI)

di concerto col Ministro delle Finanze

(PANDOLFI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA L'8 GIUGNO 1977

Modifiche agli articoli 16, 17 e 20 della legge 6 marzo 1976, n. 51, in materia di navigazione da diporto

ONOREVOLI SENATORI. — La legge 11 febbraio 1971, n. 50, ha per la prima volta introdotto nel nostro ordinamento una organica, specifica disciplina normativa della nautica da diporto.

Dopo un quinquennio di applicazione della legge stessa, mentre la nautica da diporto si avviava ad assumere — al pari di quanto era già avvenuto in altri Paesi ad elevato sviluppo economico — sempre più le caratteristiche di fenomeno di massa, fu opportuno apportare delle modifiche alla normativa per tener conto della evoluzione e delle trasformazioni che il settore aveva frattanto subìto.

A tale finalità provvide la legge 6 marzo 1976, n. 51.

Detta legge affrontò, fra l'altro, anche la questione di una nuova disciplina del trattamento fiscale della nautica da diporto; fino ad allora, infatti, vi era stata una pura e semplice estensione alle unità da diporto della disciplina propria del settore automobilistico, con conseguente assoggettamento delle unità stesse al pagamento della tassa di circolazione con le modalità e in base ai criteri previsti per le automobili.

Quali distorsioni ed incongruenze tale disciplina comportasse risulta ben chiaro allorchè si tenga presente che la tassa di circolazione fa unicamente riferimento alla potenza dell'apparato motore mentre nel settore della nautica è quanto mai diffusa, come mezzo di propulsione, la vela.

Obiezioni anche di carattere più squisitamente teorico erano state, poi, formulate alla tassa di circolazione per le unità da diporto abilitate alla navigazione di carattere internazionale in base al fatto che dette imbarcazioni sono per loro natura non destinate a circolare nell'ambito dei confini della giurisdizione nazionale, che è il presupposto proprio della tassa di circolazione.

La legge 6 marzo 1976, n. 51, al fine di tener conto delle obiezioni formulate e per riequilibrare il carico fiscale tra i diversi tipi di navigazione da diporto (navigazione a motore o a vela), introdusse per le sole unità abilitate alla navigazione al di là delle sei miglia dalla costa una nuova imposta,

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1500) — 2-3-4

chiamata tassa di stazionamento, in sostituzione della tassa di circolazione.

Presupposto dell'imposta è il fatto che le unità si trovino in una diretta ed immediata relazione con il territorio dello Stato (stazionamento nei porti, approdi, rade e spiagge), mentre il parametro per determinarne l'ammontare viene dato non più dai CV fiscali della potenza del motore ma dalle tonnellate di stazza lorda di ogni mezzo (parametro questo tipico del settore marittimo).

L'elaborazione del disegno di legge e la sua discussione in Parlamento coincise con il momento in cui, dopo anni di indagini e di accertamenti sul fenomeno delle cosiddette bandiere ombra, la Guardia di finanza coglieva i primi positivi risultati.

L'opinione pubblica aveva così la possibilità di prendere conoscenza, in tutte le sue dimensioni, dello scandaloso fenomeno di connazionali che con il ricorso a bandiere di comodo per le proprie imbarcazioni riuscivano a sottrarsi a tutti i relativi oneri fiscali (tassa di circolazione, IVA, menzione nella denuncia annuale dei redditi) ed inoltre venivano a fruire per le provviste di bordo (compresi i rifornimenti di carburante) del regime di franchigia doganale previsto per le imbarcazioni straniere.

Sulla base dell'emozione del momento il legislatore reputò opportuno limitare al massimo le facilitazioni per le imbarcazioni estere, nella previsione di disincentivare, in tal modo, il ricorso da parte dei connazionali a bandiere di comodo.

L'articolo 17 della legge 6 marzo 1976, n. 51, stabilì, pertanto, che le unità da diporto estere fossero assoggettate alla tassa di stazionamento in una misura pari al doppio di quella prevista per le imbarcazioni nazionali, a meno che non si trattasse di imbarcazioni estere equiparate alle nazionali in virtù di trattati internazionali.

Detto riferimento alle unità estere equiparate alle nazionali fu fatto dal legislatore per tener conto, in particolare, dei trattati internazionali di navigazione stipulati dal nostro Paese; tuttavia, in sede interpretativa sono sorte serie perplessità che detti trattati, relativi alla navigazione di carattere commerciale, si possano — tranne qualche eccezione — applicare anche al settore della navigazione da diporto. Pertanto, in generale, tutte le imbarcazioni estere sono state ritenute soggette alla tassa di stazionamento nella misura più elevata.

Tali scelte determinarono non poche perplessità per il fatto che, ferma restando la giustezza dell'obiettivo di combattere il poco edificante fenomeno delle bandiere ombra, il colpire le unità estere con una tassa fissata nella misura discriminatoria del doppio di quella prevista per le unità nazionali veniva a porsi completamente in contrasto con la politica da sempre svolta dal nostro Paese di facilitare il turismo estero in Italia ed, oltretutto, palesemente in antitesi con l'interesse del momento di incrementare la acquisizione da parte della nostra economia di valuta pregiata.

D'altra parte anche in sede di definitiva approvazione del disegno di legge al Senato (8ª Commissione, seduta del 26 febbraio 1976) non erano mancate perplessità e richieste di ulteriori approfondimenti della legge n. 51, accantonate, poi, soprattutto in previsione della ristrettezza dei tempi per la imminente fine della legislatura.

L'applicazione dell'articolo 17 della legge n. 51 del 1976, nella scorsa stagione estiva, ha purtroppo confermato i timori circa i suoi negativi effetti sul turismo estero.

A parte, infatti, gli effetti derivanti dalla fuga dai porti italiani delle unità pseudo straniere per il timore dei proprietari di incorrere negli accertamenti della Guardia di finanza, si è dovuto registrare anche un pauroso calo delle presenze delle unità sicuramente estere nei nostri porti. I proprietari delle unità estere presenti in Italia hanno dato inoltre luogo a vivaci proteste e reazioni allorchè si sono visti richiedere l'importo della tassa di stazionamento in misura doppia di quella prevista per i nazionali.

Eco di tali proteste è pervenuta anche da parte di nostre rappresentanze diplomatiche in alcune capitali europee, le quali hanno ricevuto vivaci lettere di lagnanza da parte dei diportisti nautici per il trattamento ricevuto nei nostri porti nella scorsa estate, unitamente alla manifestazione della intenzione di tenersi, in futuro, alla larga dai nostri lidi.

Contraccolpi quanto mai negativi si sono determinati anche nelle attività delle imprese che si dedicano all'assistenza delle unità da diporto; in particolare, i cantieri di riparazione e manutenzione hanno dovuto registrare un pressocchè totale crollo delle commesse da parte di cittadini stranieri per la riparazione o manutenzione delle imbarcazioni in vista della prossima stagione turistica.

Al fine di evitare che gli inconvenienti della scorsa estate abbiano a ripetersi anche nella prossima, con una definitiva compromissione delle correnti di diporto estere che hanno sempre tradizionalmente fatto capo ai nostri porti, e per porre per tempo rimedio alla crisi di attività ed occupazione delle imprese che si dedicano al settore, è stato predisposto l'allegato disegno di legge.

L'articolo 2 di esso reca all'articolo 17 della legge n. 51 del 1976 le seguenti modifiche:

a) completa equiparazione delle unità da diporto estere a quelle italiane, con conseguente abolizione e della misura doppia della tassa di stazionamento e del concetto di unità equiparate alle nazionali;

b) semplificazione dei tipi di abbonamento alla tassa e riduzione degli abbonamenti a limiti minimi di tempo per cui possano essere stipulati indifferentemente sia da italiani che da stranieri; precedentemente, l'abbonamento annuo (con la relativa misura ridotta della tassa) era stato previsto solo per le unità italiane, in considerazione del fatto che le imbarcazioni estere, che vengono per diporto in Italia, si trovano in regime di importazione temporanea la quale ha la durata di soli sei mesi salvo proroga;

c) la previsione di una franchigia dalla tassa di stazionamento della durata massima di tre mesi per il diportista estero. È da ricordare al riguardo che una esenzione della stessa durata è già prevista per la tassa di circolazione (tassa tuttora applicabile alle piccole imbarcazioni abilitate alla navigazione entro le sei miglia dalla costa). La limitazione la quale prevede che il periodo di franchigia non possa, comunque, superare i tre mesi nell'anno solare, e non essere invece calcolato a partire da ogni arrivo in Italia da un porto estero, deriva dalla necessità di evitare che possano ripetersi gli abusi verificatisi in precedenza, allorchè tutto il settore della nautica era soggetto alla tassa di circolazione;

d) la previsione che allorchè le unità da diporto si trovano affidate a cantieri per i necessari lavori — anche se esse occupino specchi d'acqua pubblici, per le caratteristiche organizzative dei cantieri stessi che hanno per le proprie necessità solo limitatissimi specchi acquei in concessione, in cui poter ospitare le imbarcazioni — per il periodo necessario alla esecuzione dei lavori le imbarcazioni sono esonerate dal pagamento della tassa di stazionamento.

Con gli articoli 1 e 3 del disegno di legge, si coglie l'occasione per apportare alcune correzioni ad imperfezioni e veri e propri errori materiali contenuti nella legge 6 marzo 1976, n. 51. È da far presente, tuttavia, che detti articoli non introducono alcuna innovazione alla disciplina del settore in quanto, finora, l'Amministrazione, attraverso la via interpretativa, ha cercato già di pervenire a un superamento delle imperfezioni e degli errori stessi.

Le entrate per la tassa di stazionamento lo scorso anno sono state quanto mai modeste; ciò in buona parte per la fuga delle imbarcazioni con bandiera ombra sopra menzionate, ma anche per l'abbandono dei nostri porti da parte delle imbarcazioni che si vedevano richiedere la tassa nella misura discriminatoria del doppio.

Il notevole numero di rientri sotto bandiera nazionale di imbarcazioni battenti bandiera ombra, in seguito alle norme della legge per il rientro di beni e capitali esportati all'estero, nonchè la normalizzazione del settore che il provvedimento proposto comporterà, con richiamo di nuovo turismo nautico estero nei nostri porti, fanno ritenere che nel prossimo anno si potrà avere un sensibile incremento delle entrate dello Stato per la voce tassa di stazionamento; pertanto, non si pone affatto un problema di copertura delle minori entrate conseguenti alle facilitazioni accordate alle unità da diporto estere.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1

L'articolo 16 della legge 6 marzo 1976, n. 51, è sostituito dal seguente:

« 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 modifiche, è sostituito dai seguenti:

" Sono esenti dal pagamento delle tasse stabilite dalla presente tariffa le navi e le imbarcazioni da diporto a motore ed a vela con motore ausiliario, come definite all'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni, abilitate alla navigazione oltre sei miglia dalla costa, salvo che effettuino la navigazione nelle acque interne e non siano abbonate alla tassa di stazionamento.

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

Art. 2.

L'articolo 17 della legge 6 marzo 1976, n. 51, è sostituito dal seguente:

« Le unità da diporto nazionali, abilitate alla navigazione oltre il limite delle sei miglia dalla costa, e quelle estere che stazionino in porti, approdi turistici, rade o spiagge dello Stato sono soggette al pagamento della tassa di stazionamento nella misura di lire 120 al giorno per ogni tonnellata di stazza lorda, se aventi stazza lorda non superiore alle 50 tonnellate, e di lire 150 al giorno per ogni tonnellata di stazza lorda, se aventi stazza lorda superiore a detto limite. Per le imbarcazioni e le navi a vela, anche

se con motore ausiliario, l'aliquota è rispettivamente di lire 60 e di lire 75 per ogni tonnellata di stazza lorda.

La misura della tassa di cui al precedente comma è ridotta alla metà, qualora sia effettuato abbonamento per almeno tre mesi, ed ad un terzo, qualora sia effettuato abbonamento per un minimo di sei mesi. Durante il periodo di validità dell'abbonamento l'unità da diporto può stazionare in qualunque porto, approdo turistico, rada o spiaggia dello Stato senza pagare altra tassa di stazionamento.

Le unità da diporto battenti bandiera estera sono esonerate dal pagamento della tassa di stazionamento per i primi tre mesi — nell'anno solare — di permanenza nelle acque marittime italiane, decorrenti dal primo giorno di approdo nei porti od approdi turistici nazionali.

L'abbonamento alla tassa di stazionamento esonera le unità da diporto dal pagamento della tassa di circolazione anche quando effettuino navigazione nelle acque interne.

Le modalità di riscossione della tassa di stazionamento sono stabilite con decreto del Ministro delle finanze emanato di concerto con il Ministro della marina mercantile.

La mancata corresponsione della tassa di stazionamento comporta una soprattassa pari al doppio della tassa dovuta, oltre il pagamento del tributo evaso.

Le unità da diporto ferme per lavori presso cantieri a ciò riconosciuti idonei dalla locale Autorità portuale sono esenti dal pagamento della tassa di stazionamento per tutto il tempo di effettiva esecuzione dei lavori stessi.

Con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro delle finanze sono stabilite le modalità per la concessione delle esenzioni previste dal presente articolo ».

Art. 3.

Nel secondo comma dell'articolo 254 del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale, approvato con decreto del

Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43, come modificato dall'articolo 20 della legge 6 marzo 1976, n. 51, le parole « giornale nautico » sono sostituite con « giornale delle partenze ed arrivi per l'imbarco delle provviste di bordo in franchigia doganale »; inoltre, dopo le parole « autorità marittima », sono inserite le seguenti « o doganale ».

Il modello e le modalità per il rilascio del giornale indicato nel comma precedente sono approvati con decreto del Ministro della marina mercantile emanato di concerto con il Ministro delle finanze.