

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

N. 3458

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa dei senatori GERMANÀ, LA LOGGIA, D’ONOFRIO, CUSIMANO, CIRAMI, FIRRARELLO, CENTARO, GRECO, NOVI, MANFREDI, RAGNO, SPECCHIA, BATTAGLIA, CAMPUS, MANCA, LASAGNA, MONTELEONE, CORSI ZEFFIRELLI, BALDINI, SCHIFANI, D’ALÌ, MULAS, MUNGARI, SELLA DI MONTELUCE, BUCCIERO, DE ANNA, FILOGRANA, TRAVAGLIA, MILIO, MAGGIORE, LAURO, SCOPELLITI, ASCIUTTI, PASTORE, TERRACINI, BONATESTA, MAGNALBÒ, MEDURI, BUCCI, CAMBER, MINARDO, BETTAMIO, MANTICA, GAWRONSKI, DI BENEDETTO, MAGGI, TURINI, MUNDI, MAZZUCA POGGIOLINI e TOMASSINI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 22 LUGLIO 1998

—————

Provvedimenti di sostegno del settore della nautica da diporto
e del turismo nautico

—————

ONOREVOLI SENATORI. - Attualmente il settore della nautica da diporto sta vivendo un momento di profonda crisi sul mercato interno che non può essere disatteso in quanto il settore negli ultimi decenni ha subito una radicale trasformazione, passando da fenomeno prevalentemente di *élite* ad importante e trainante componente dell'economia turistica nazionale.

In un momento come l'attuale, in cui è particolarmente sentito il bisogno di una forte ripresa economica atta a rilanciare l'occupazione, non si può certo trascurare un settore come il turismo nautico che tanto può fare in materia.

Da un recente studio del CENSIS si ricava, infatti, che già nel 1994 il PIL del settore nautico ammontava a 7.640 miliardi con un moltiplicatore rispetto al PIL nazionale di 6.538, mentre le unità lavorative fra dirette ed indotte ammontavano a 74.300 con un moltiplicatore addirittura del 9.907. Questi dati dovrebbero far riflettere in quanto dimostrano che per ogni lira investita nella nautica da diporto si ha una ricaduta sull'economia nazionale di lire 6.538 e per ogni nuovo occupato la ricaduta è addirittura del 9.907. In parole povere 100 nuovi posti di lavoro nel diporto ne generano 991 nell'indotto.

Se si tiene conto che i moltiplicatori generali dell'intero settore marittimo sono rispettivamente 2,627 e 2,53 risulta evidente la convenienza a puntare su questo settore e l'estremo interesse del Paese a curarlo e sostenerlo, specie in questo momento di grande carenza di posti di lavoro che al Sud, proprio dove il turismo nautico ha maggiori possibilità, è addirittura drammatica.

Il settore, per potere sopravvivere, in questi ultimi anni è stato costretto a destinare la maggior parte delle sue risorse all'esporta-

zione, in quanto il mercato interno era troppo penalizzato da pesanti carenze nelle infrastrutture e da normative non sempre all'altezza delle esigenze del settore. Pertanto, la categoria non è riuscita ad esprimere in pieno le proprie possibilità di traino dall'economia indotta.

Si avverte, perciò, l'innegabile ed indifferibile necessità di una normativa che inquadri correttamente il settore e permetta un'organizzazione tale da consentire quello sviluppo che la sua natura e le possibilità climatiche e paesaggistiche del Paese lascerebbero prevedere.

Se non vogliamo che la sempre più pressante concorrenza degli altri Paesi rivieraschi del Mediterraneo eroda sempre più profondamente il nostro patrimonio di turismo nautico dobbiamo correre ai ripari ed incentivare al massimo le attività nautiche che, oltretutto, concorreranno efficacemente a creare nuovi posti di lavoro.

Per consentire, infine, un più rapido recupero è necessario dare all'economia del settore una scarica di adrenalina con incentivi mirati alla rottamazione dei motori prevalentemente destinati ai natanti che costituiscono circa il 90 per cento della nostra flotta da diporto. Questi incentivi, oltretutto, sono rivolti ai motori fuori bordo che, per quanto attiene ai modelli più vecchi, rappresentano indubbiamente gli elementi più inquinanti.

Con l'articolo 1 si prevedono, pertanto, incentivi alla produzione di motori che negli ultimi anni ha registrato cali di oltre il 40 per cento. Si gettano, inoltre, le basi per consentire un più facile allineamento alle direttive ecologiche oggi allo studio della Comunità europea sia per quanto concerne le emissioni che per la rumorosità.

Gli incentivi sono previsti in un milione per i motori fino a 30 KW (40,8 CV) e due milioni per quelli di potenza superiore.

Si calcola che nel corso dei due anni programmati dovrebbero essere sostituiti circa 30.000 motori, con un esborso da parte dell'erario di circa 40 miliardi da suddividere in due esercizi. L'operazione è non solo accettabile, ma addirittura conveniente. Essa, infatti, non solo sostiene e rilancia un settore economico in difficoltà ed aiuta a risanare l'ambiente, ma costituisce una fonte supplementiva di incassi per l'erario. Valutando in 6 milioni il valore medio dei circa 30.000 motori da sostituire, solo di IVA l'erario verrebbe ad incassare circa 36 miliardi. Aggiungendo a questa cifra le altre entrate provenienti dalle operazioni di compravendita e registrazione, oltre alle tasse sui maggiori utili delle imprese interessate l'operazione finisce per far registrare un notevole *surplus* positivo a favore dell'erario.

Con l'articolo 2 si sana una inammissibile discriminazione fra gli utenti dell'automobile e quelli della nautica. I primi, soggetti a tasse di possesso in genere meno pesanti, possono godere delle agevolazioni previste dal decreto del Ministro delle finanze 11 giugno 1998, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 134 dell'11 giugno 1998. Oltretutto, l'articolo 3, comma 133, lettera *q*) della legge 23 dicembre 1996, n. 662, da cui deriva il decreto 11 giugno 1998 recita: «in modo da assicurare uniformità di disciplina per violazioni identiche anche se riferite a tributi diversi».

Il provvedimento si impone non solo per motivi di equità, ma anche per l'entità della sanzione e per la facilità di cadere in errore data la complessità di calcolo della tassa di stazionamento: una riduzione per le barche a vela, una diversa per i motovelieri e tre livelli di sconto per vetustà. Gli errori sono, quindi, facili ed è perciò che si prevede anche la compensazione per sgravare l'amministrazione da un non indifferente lavoro di rimborso.

L'articolo 3 prevede incentivi per i porti turistici. I costi di manutenzione sono troppo elevati specie per una gestione eminentemente stagionale e comportano pertanto tariffe di ormeggio non allineate a quelle della concorrenza, specie francese, che ci sottrae fasce di utenza sempre maggiori.

L'articolo 4 è volto ad incentivare la costruzione di nuovi posti barca e ristrutturare al diporto le aree esistenti nei porti commerciali non più adoperate per l'uso previsto in passato.

L'articolo 5 si propone di portare chiarezza nella classificazione di quelle imprese che in effetti si interessano di nautica, ma oggi non sono opportunamente inquadrare nel settore di competenza.

L'articolo 6 vuole, finalmente, dare la certezza del diritto a tutti coloro che vogliono destinare aree private alla costruzione di strutture ricettive nautiche. In passato, mancando riferimenti legislativi, l'amministrazione riteneva di poter incorporare al demanio le aree private ricadenti nell'ambito di una concessione solo per il fatto che venivano messe in comunicazione con il mare attraverso proprietà demaniali. La dottrina e molte sentenze hanno dimostrato l'inesattezza della procedura, per cui in molti disegni di legge governativi (decaduti per fine legislatura), volti a regolamentare l'istituto della concessione per la costruzione di porti turistici, era esplicitato questo nuovo approccio al problema. Oggi lo si vuole sancire giuridicamente per incentivare la costruzione dei così detti porti a secco per salvaguardare così quanto più possibile gli arenili destinati all'uso pubblico balneare.

L'articolo 7 si propone di estendere il *leasing* alla nautica da diporto, sia per promuovere lo sviluppo e sia per evitare che molte nostre barche da diporto vadano sotto bandiere estere che prevedono l'istituto.

L'articolo 8 si propone due finalità:

a) evitare un procedimento di infrazione da parte della comunità;

b) eliminare vischiosità burocratiche che stanno rendendo molto problematico il rispetto delle date di consegna delle unità destinate alla navigazione oltre 6 miglia dalla costa.

Si deve premettere che la nautica da diporto è esclusa dal trattato internazionale SOLAS, di cui alla legge 26 maggio 1996, n. 538, sulla sicurezza della navigazione. Non ha, quindi, l'obbligo internazionale di avere a bordo apparati radio. Pertanto, in base all'articolo 365 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 marzo 1973, n. 156, le apparecchiature radio sulle unità da diporto possono essere esonerate dai collaudi e dalle ispezioni ordinarie. Il decreto legislativo 11 giugno 1997, n. 205, con l'articolo 4, comma 3, ha sancito l'esonero per le ispezioni ordinarie, ma non per il collaudo. Questo comporta l'impossibilità di poter ottenere il certificato di sicurezza se prima non è stato effettuato il collaudo, con la conseguenza di non poter mettere in esercizio la barca.

Dato che il collaudo deve essere eseguito da personale specializzato degli ispettori del Ministero delle comunicazioni e dato che il

personale è talmente ridotto da poter a stento far fronte agli impegni per la marina mercantile, i pescherecci ed i mezzi aerei, è chiaro che esso non è in grado di soddisfare alle nuove mansioni per il diporto (fino agli inizi del 1998 questi collaudi non venivano eseguiti) anche perchè gli ispettorati sono quasi sempre molto decentrati rispetto all'ubicazione dei cantieri nautici. Si sta, pertanto, creando un ingorgo preoccupante che rischia di mettere in crisi la cantieristica.

A questo si deve aggiungere che gli stessi collaudi, naturalmente, sono richiesti anche alle barche marcate CE dell'area comunitaria per cui si viene a contravvenire al principio comunitario della libera circolazione delle merci ed a quello della reciprocità, per cui nessuno Stato membro può imporre controlli in base alle proprie norme nazionali.

La comunità ha già aperto un procedimento di infrazione per la pretesa italiana di voler omologare gli apparecchi radio installabili a bordo. Per le stesse ragioni ci contesterebbero i collaudi, nè d'altra parte è possibile collaudare il prodotto italiano ed accettare invece quello straniero, in quanto sarebbe anche questa una discriminazione.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Alle persone fisiche che acquistino in Italia un motore nuovo di fabbrica di qualsiasi potenza del tipo fuoribordo da applicare su una unità da diporto oppure dei tipi entro-bordo o entrofuoribordo da installare su un natante, di cui all'articolo 13 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni, e che consegnino per la rottamazione un motore dello stesso tipo fabbricato in data anteriore al 1° gennaio 1993 e dotato del prescritto certificato d'uso, di cui all'articolo 15 della citata legge n. 50 del 1971, è riconosciuto un contributo statale di lire un milione per i motori di potenza fino a 30 KW (40,8 CV) e di lire due milioni per quelli di potenza superiore, sempre che sia praticato dal venditore uno sconto almeno pari alla misura del contributo. Il contributo è corrisposto dal venditore mediante compensazione con il prezzo d'acquisto. Per la verifica della data di fabbricazione fa fede quella riportata sul certificato d'uso.

2. Il contributo di cui al comma 1 spetta per gli acquisti effettuati entro i due anni successivi alla data di entrata in vigore della presente legge e risultanti dal contratto stipulato dal venditore e dall'acquirente nello stesso periodo, a condizioni che:

a) il motore acquistato sia dotato di certificato d'uso di data non anteriore all'anno nel quale si chiede il contributo;

b) sia espressamente dichiarato nell'atto di acquisto che il motore consegnato è destinato alla rottamazione e, inoltre, siano indicate le misure dello sconto praticato e del contributo statale di cui al comma 1.

3. Entro quindici giorni dalla data di consegna del motore nuovo, il venditore ha l'obbligo di consegnare il motore usato al demolitore e di restituire il certificato d'uso all'ufficio che lo ha rilasciato.

4. I motori usati, di cui al comma 3, non possono essere rimessi in circolazione e devono essere consegnati ai centri autorizzati per le demolizioni automobilistiche al fine della messa in sicurezza, della demolizione, del recupero di materiali e della rottamazione.

5. Le imprese costruttrici o importatrici del motore nuovo rimborsano al venditore l'importo del contributo e recuperano detto importo quale credito d'imposta per il versamento delle ritenute dell'imposta sul reddito delle persone fisiche operate in qualità di sostituto d'imposta sui redditi da lavoro dipendente, dell'imposta sul reddito delle persone fisiche, dell'imposta sul reddito delle persone giuridiche, dell'imposta locale sui redditi e dell'imposta sul valore aggiunto, dovute anche in acconto per l'esercizio in cui viene restituito il certificato d'uso e per i successivi.

6. Fino al 31 dicembre del quinto anno successivo a quello in cui è stata emessa la fattura di vendita, le imprese costruttrici o importatrici conservano la seguente documentazione, che deve essere ad essi trasmessa dal venditore:

- a) copia della fattura di vendita e dell'atto di acquisto;
- b) copia del certificato d'uso;
- c) dichiarazione di presa in carico del motore per la rottamazione da parte di un demolitore autorizzato.

7. Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro delle finanze, possono essere emanate ulteriori disposizioni per l'attuazione del presente articolo.

8. All'onere derivante dalle disposizioni di cui al presente articolo, valutato rispettivamente in lire 25 miliardi per il primo anno e 15 miliardi per il secondo, si fa fronte me-

dianete riduzione dello stanziamento iscritto all'unità previsionale di base di parte corrente «fondo speciale» del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero. Il predetto importo è iscritto ad apposito capitolo dello stato di previsione del Ministero delle finanze per il successivo riversamento agli appropriati capitoli delle entrate.

9. Con provvedimenti legislativi di variazione di bilancio, gli eventuali miglioramenti del saldo netto da finanziare derivanti nel triennio 1997-1999 dalle maggiori entrate accertate in connessione con le maggiori vendite realizzate per effetto delle disposizioni di cui al presente articolo, potranno, in deroga alla vigente normativa contabile, essere acquisiti a reintegrazione dell'accantonamento di cui al comma 8.

Art. 2.

1. I commi 5 e 6 dell'articolo 17 della legge 6 marzo 1976, n. 51, e successive modificazioni ed integrazioni, sono sostituiti dai seguenti:

«5. La mancata o parziale corresponsione della tassa di stazionamento comporta una sovrattassa pari al triplo della tassa dovuta, oltre il pagamento del tributo evaso. La sovrattassa è ridotta ad un quarto del totale, qualora il pagamento avvenga entro i 60 giorni successivi al verbale di accertamento o della sua notifica.

6. La tassa di stazionamento è annuale per le navi, le imbarcazioni ed i natanti equiparati alle imbarcazioni in base al comma 3-ter, mentre per gli altri natanti è dovuta solo per il periodo d'uso con un minimo di quattro mesi. Qualora sia stato versato, a partire dal 1° gennaio 1995, un importo superiore al dovuto, è ammessa la compensazione tra le somme versate in eccedenza e quelle dovute negli anni successivi. Il computo

deve essere dettagliatamente motivato nelle causali di versamento e la documentazione relativa deve essere tenuta a bordo, almeno in fotocopia, per tutti gli anni a cui si riferisce l'operazione stessa».

Art. 3.

1. Per i porti turistici le spese sostenute per la manutenzione delle infrastrutture ed i servizi connessi sono detraibili nella misura del 50 per cento dell'importo delle relative fatture.

Art. 4.

1. Le amministrazioni possono utilizzare fondi statali e comunitari per la realizzazione o il completamento di opere portuali e dei relativi servizi turistici, ricettivi, ricreativi, culturali, di assistenza e rimessaggio, per i quali attivino le procedure previste dal decreto legislativo 19 dicembre 1991, n. 406, per l'affidamento di concessioni di costruzione e gestione.

Art. 5.

1. Sono considerate imprese turistiche a tutti gli effetti:

a) le imprese di esercizio e gestione di porti, approdi e punti di ormeggio turistici, di porzioni di porti finalizzati al turismo, di esercizi e attività turistici complementari collegati all'assistenza dei turisti nautici o alla sosta, assistenza e rimessaggio delle unità da diporto;

b) le imprese esercenti attività di noleggio e locazione di unità da diporto di cui all'articolo 15 della legge 5 maggio 1989, n. 171, e successive modificazioni;

c) le imprese esercenti le intermediazioni per il noleggio e la locazione di unità da diporto;

d) i centri di immersione subacquea e di altre attività nautiche che operano a favore di turisti in genere o di gruppi turistici organizzati da *tour operator*.

2. La legge 12 marzo 1968, n. 478, non si applica alla nautica da diporto.

Art. 6.

1. In deroga agli articoli 28 e 49 del codice della navigazione, non sono acquisite o acquisibili allo Stato quelle opere che, seppure comprese nei perimetri dei porti, approdi o punti di ormeggio definiti con l'atto di concessione, insistono su aree non demaniali o non patrimoniali dello Stato. Tali opere e le aree di sedime conservano la loro preesistente natura giuridica, indipendentemente dalle trasformazioni strutturali e funzionali conseguenti ai lavori di costruzione del porto, dell'approdo o del punto di ormeggio e della libera e permanente comunicazione con il mare.

Art. 7.

1. Il comma 1 dell'articolo 15 della legge 5 maggio 1989, n. 171, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«1. In deroga a quanto stabilito dal secondo comma dell'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni, le unità da diporto possono essere utilizzate mediante contratti di locazione, di noleggio e di *leasing*».

Art. 8.

1. Il comma 3 dell'articolo 4 del decreto legislativo 11 giugno 1997, n. 205, è sostituito dai seguenti:

«3. Gli apparati ricetrasmittenti installati a bordo delle unità da diporto sono esonerati

dal collaudo e dalle ispezioni ordinarie. Il costruttore, o un suo legale rappresentante, deve rilasciare una dichiarazione di conformità attestante che l'apparato è conforme alle norme dell'amministrazione o, se trattasi di unità provenienti dall'estero, alle norme dell'amministrazione di uno degli stati membri dell'Unione europea e dello spazio economico europeo.

3-bis. L'autorità marittima, ricevute dall'interessato le istanze per il rilascio delle licenze provvisoria e definitiva di esercizio, corredate dalla dichiarazione di conformità, di cui al comma 3, e dalla ricevuta del versamento di lire 10.000, di cui al comma 4, provvede, entro il termine massimo di trenta giorni:

- a) all'assegnazione del nominativo internazionale;
- b) al rilascio della licenza provvisoria di esercizio;
- c) alla trasmissione all'ispettorato di competenza del Ministero delle comunicazioni della domanda per la licenza definitiva di esercizio.

3-ter. La licenza provvisoria ha valore a tutti gli effetti fino all'emissione di quella definitiva, che viene inviata direttamente al proprietario dell'unità dall'ispettorato di competenza.

3-quater. Gli apparati ricetrasmittenti che non vengano utilizzati per traffico di corrispondenza pubblica non hanno l'obbligo di essere affidati in gestione ad una società concessionaria e di corrispondere il relativo canone.

3-quinquies. Il Ministero delle comunicazioni, di concerto con il Ministero dei trasporti e della navigazione, può disporre, quando lo ritenga opportuno o su richiesta degli organi di controllo dell'amministrazione, ispezioni e controlli presso i costruttori, i distributori e gli utenti».

