

N. 2507

DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa dei senatori SERVELLO, BEVILACQUA, MARRI,
MULAS, FLORINO e BONATESTA**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 4 GIUGNO 1997

Modifiche ed integrazioni della legge 23 marzo 1981, n. 91,
recante norme in materia di rapporti tra società e sportivi
professionisti

ONOREVOLI SENATORI. - La legge 23 marzo 1981, n. 91, fu introdotta per una grave emergenza del calcio a seguito del blocco del cosiddetto «mercato dei calciatori». Pertanto tale legge curò in modo precipuo le problematiche del rapporto di lavoro sportivo nell'ambito delle discipline di squadra, con particolare riferimento al giuoco del calcio, dalle cui esigenze è stata totalmente condizionata in sede di approvazione iniziale ed anche in occasione delle successive modifiche.

Queste caratteristiche della legge pesano negativamente ad uno sport individuale come il ciclismo, disciplina totalmente orientata a livello internazionale e pertanto svincolata da specifici ambiti territoriali. Con i mutamenti più recenti negli ordinamenti sportivi internazionali del ciclismo e la legislazione nazionale di altri Paesi europei, la situazione per le società sportive di tale settore, attualmente affiliate in Italia, è divenuta insostenibile se non vi saranno significative modifiche della legge n. 91 del 1981 tese a renderla così conforme alla natura ed alle caratteristiche di questa disciplina sportiva professionistica.

A tal fine le ipotesi di modifica di cui al presente disegno di legge tengono conto di queste esigenze peculiari alle discipline individuali ed in particolare al ciclismo. Le proposte riguardano: 1) disciplina del rapporto di lavoro; 2) adeguamento alla legislazione comunitaria; 3) problematiche fiscali e tributarie.

1. *Disciplina del rapporto di lavoro*

Il ciclismo professionistico si svolge quasi esclusivamente in ambito internazionale con il corrispondente «nomadismo» dei corridori, che quasi ogni anno cambiano so-

cietà, tanto è vero che la pluriennalità del contratto individuale, caposaldo della legge n. 91 del 1981, trova rara applicazione. Contratti biennali sono protesi a salvaguardia dei corridori provenienti dai dilettanti, all'atto della prima licenza professionistica. Nel ciclismo, senza contratto non si può avere licenza di correre ed un tesseramento svincolato dal rapporto contrattuale non è previsto nè consentito. Ciò non si concilia facilmente con il rapporto di lavoro subordinato e, di per sè, neppure il regime di lavoro autonomo appare il più adatto.

Si tratta di un rapporto atipico, come atipica è la prestazione lavorativa che si richiede. Si rende, pertanto, necessario ipotizzare una modifica dell'articolo 3 della legge n. 91 del 1981 introducendo il principio che l'accordo collettivo obbligatoriamente previsto dal successivo articolo 4 possa prevedere l'inserimento, fra i patti consentiti, di una ipotesi di rapporto di lavoro autonomo.

2. *Adeguamento alla legislazione comunitaria*

La cosiddetta «sentenza Bosman» ha costretto il mondo sportivo a prendere coscienza delle applicazioni che la legislazione europea ha - ed avrà sempre di più - sulle norme che regolano lo sport in Italia.

Dopo le modifiche già adottate, si impone oggi quella di consentire il diritto di stabilimento per le società sportive professionistiche, così come previsto per aziende ed imprese commerciali ed industriali, in tutti gli Stati membri dell'Unione europea; d'altro canto, l'Unione ciclistica internazionale (UCI) - l'organismo internazionale che governa lo sport del ciclismo nel mondo - ha stabilito che una società sportiva, a prescin-

dere dal luogo in cui abbia la sua sede, debba affiliarsi alla federazione sportiva del Paese di cui abbiano la nazionalità la maggioranza dei corridori con contratto professionistico.

3. Problematiche fiscali e tributarie

È di questi giorni l'introduzione in Francia di un regime giuridico-fiscale studiato proprio per consentire più facilmente il rapporto fra gli sportivi professionisti ed il fisco francese.

In Italia, il regime dei professionisti sportivi segue esattamente quello di tutti i cittadini, ma non tiene conto dell'incidenza economica che la preparazione ha sul reddito percepito.

Se non fosse possibile adottare anche da noi il regime fatto proprio dalla Francia, occorrerebbe quanto meno riconoscere un abbattimento forfettario che consenta il recupero di tante spese, non altrimenti detraibili.

Il ciclismo, come è noto, vive quasi esclusivamente sui proventi da sponsorizzazioni perchè non esiste alcun «biglietto» per assistere alle corse. Si rende quindi indispensabile richiedere la detraibilità integrale delle spese sostenute per sponsorizzazioni, anche introducendo i più severi controlli preventivi per stroncare il fenomeno delle fatturazioni cosiddette «gonfiate». La formulazione di tale modifica va fatta dall'amministrazione competente, data la particolare natura tecnica della stessa.

Le società sportive, specie nel ciclismo, partecipano attivamente e direttamente all'organizzazione dello spettacolo sportivo, con la necessità imprescindibile di utilizzare beni strumentali, destinati esclusivamente all'attività sportiva e ad essa essenziali. In particolare, una società sportiva ciclistica per partecipare, con la propria squadra, ad una corsa, deve necessariamente disporre dei seguenti automezzi:

a) automezzo attrezzato per la manutenzione e riparazione delle biciclette,

compreso montaggio, smontaggio e sostituzione delle varie parti con utilizzazione di specifiche e sofisticate attrezzature;

b) un primo automezzo, definito in gergo come «ammiraglia», condotto dal *team-manager* o dal direttore sportivo titolare, per il rifornimento ed assistenza dei corridori durante la gara, compresi sia il trasporto da e per la sede di partenza o arrivo della corsa, sia il trasporto delle biciclette, ruote e tubolari di ricambio immediato durante la gara; per il rifornimento basterà ricordare che ogni corridore ha il diritto a quanti rifornimenti siano necessari nella gara fino ad una determinata distanza chilometrica dall'arrivo;

c) un secondo automezzo destinato al direttore sportivo aggiunto per seguire i corridori in fuga o quelli intermedi oppure collocato dopo il gruppo principale, e ciò a seconda delle posizioni dei propri corridori;

d) un terzo automezzo posto di riserva.

Nei casi con più di venti corridori sotto licenza, si verifica la contemporanea partecipazione a più competizioni, in specie per gare a tappe, in Paesi fra loro lontani: è frequente che una squadra sia in Spagna e l'altra in Nord-Europa, mentre una terza stia recandosi in Italia alla partenza di un'altra ulteriore corsa. In questi casi la società sportiva è attrezzata con almeno quattro automezzi per quante sono le corse cui partecipi. Mediamente un gruppo sportivo professionistico dispone intorno ad otto automezzi speciali, esclusivamente adibiti alle corse.

Pur essendo automezzi speciali essi non rientrano nella categoria degli autocarri, anche se abbastanza in linea con la previsione dell'articolo 54, comma 1, lettere c) e d), del nuovo codice della strada (le persone che viaggiano sull'autoveicolo assumono una funzione di servizio rispetto ai beni trasportati).

La legge 23 dicembre 1996, n. 662, ha considerato comunque un uso promiscuo degli automezzi delle società, ammettendo

solo una deducibilità parziale (50 per cento) delle spese relative al costo di acquisto delle vetture, del carburante e dei lubrificanti.

La detta legge prevede la deducibilità integrale solo per quei beni senza i quali l'attività non possa essere esercitata e «Il Sole 24 ore» ha citato ad esempio, a tale proposito, le autovetture per le imprese che effettuano noleggi.

Analoga è la condizione degli automezzi delle squadre ciclistiche, senza i quali non si può partecipare ad una corsa.

Si ha motivo, quindi, di ritenere che l'oggettività delle situazioni rappresentate e la razionalità delle modifiche proposte valgano a raccogliere il necessario consenso per il varo dell'attesa nuova normativa, migliorativa di quella in vigore.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. All'articolo 3, secondo comma, della legge 23 marzo 1981, n. 91, è aggiunta, in fine, la seguente lettera:

«c-bis) l'ipotesi contrattuale sia specificatamente disciplinata, in uno sport a prestazioni individuali, nell'accordo collettivo stipulato a norma del primo comma dell'articolo 4».

Art. 2.

1. La rubrica dell'articolo 4 della legge 23 marzo 1981, n. 91, è sostituita dalla seguente: «(Disciplina del lavoro sportivo)».

Art. 3.

1. All'articolo 10 della legge 23 marzo 1981, n. 91, e successive modificazioni, sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

«Hanno altresì diritto di affiliarsi ad una federazione sportiva nazionale società sportive regolarmente costituite in altra nazione o paese, nel rispetto di quanto previsto dai regolamenti delle rispettive federazioni internazionali.

I contratti stipulati da professionisti sportivi con le società sportive di cui al comma precedente seguono le norme previste dalle legislazioni dei rispettivi Stati nelle materie disciplinate dalla presente legge».

Art. 4.

1. All'articolo 15 della legge 23 marzo 1981, n. 91, e successive modificazioni, sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

«Sul reddito lordo dei professionisti sportivi di cui all'articolo 2 è ammessa una de-

trazione forfetaria del 30 per cento per le spese individuali di preparazione e addestramento non altrimenti documentabili. L'applicazione della suddetta detrazione forfetaria esclude qualsiasi altra detrazione di spese sostenute per lo stesso titolo.

Alle società costituite ai sensi della presente legge si applicano le disposizioni di cui all'articolo 74, quinto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e successive modificazioni ed integrazioni.

Le disposizioni dell'articolo 19, secondo comma, lettera *c*), del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, e successive modificazioni, e dell'articolo 67, comma 10, del testo unico delle imposte sui redditi, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917, e successive modificazioni, non si applicano alle autovetture ed autoveicoli attrezzati ed allestiti dalle società sportive e riconosciuti dal CONI per la partecipazione all'attività agonistica ed in particolare per la partecipazione delle squadre alle corse ciclistiche e per l'assistenza dei corridori. Gli automezzi predetti sono considerati beni mobili senza i quali l'attività non può essere esercitata e ad essi sono equiparati i beni mobili destinati stabilmente all'organizzazione delle manifestazioni sportive».

