

AS 1157

AUDIZIONE UCINA Confindustria Nautica
18 giugno 2014

Illustre Signor Presidente,

Signori Senatori,

la questione della razionalizzazione delle forze di polizia che operano in mare – e specificatamente per quanto riguarda la competenza sul diporto – è assai più ampia di quanto rappresentato nella relazione introduttiva al DDL AS1157.

Alle Capitanerie di Porto, Guardia di Finanza, Carabinieri e Polizia, vanno infatti aggiunti Polizia Penitenziaria, Forestale e Polizie locali. Una selva di controllori e di controlli che appaiono del tutto sproporzionati, illogici e ingiustificatamente dispendiosi per lo Stato, senza peraltro apportare alcun surplus di sicurezza nella navigazione o di informazioni utili per le pubbliche Amministrazioni. In particolare, lo ribadiamo, per quelli operati sulle unità da diporto.

Le attività di controllo sulle imbarcazioni appaiono inoltre in controtendenza rispetto alle indicazioni legislative di semplificazione che sono state adottate in questi anni. Va infatti stigmatizzato un numero complessivo che non ha rispondenza con quanto avviene in altri Paesi del Mediterraneo, né - proporzionalmente al numero e ai giorni di utilizzo - con quanto fatto in materia di autoveicoli.

| | Imbarcazioni | Autovetture |
|-------------------------------------|----------------------|--------------------|
| Parco | 108.000 ¹ | 38.000.000 |
| Giorni medi di utilizzo | 30 ² | 345 ³ |
| Km medi percorsi l'anno | 800 | 15.000 |
| Totali giorni utilizzo annui | 3.240.000 | 13.110.000.000 |
| Totali km annui | 86.400.000 | 570.000.000.000 |
| Controlli | 18.000 ⁴ | 2.500.000 |
| Media giorni per 1 controllo | 180 | 5.244 |
| Media Km per 1 controllo | 4.800 | 228.000 |

Un controllo medio ogni sei mesi su una barca, uno ogni 14 anni su un'automobile!

Ed è proprio la percezione dell'utenza nautica di essere – ben più di qualsiasi altra categoria o gruppo sociale – costantemente nel mirino, che ha contribuito a rendere ancora più drammatico l'andamento estremamente negativo del settore, colpito dalla grave crisi economica del 2008/09. E' appena il caso di ricordare che il fatturato è sceso del 60% e che l'Italia ha visto il mercato nazionale azzerarsi (-95%), con la perdita di 39.000 posti di lavoro. Nel 2013 l'Osservatorio Nautico Nazionale ha registrato il -34% di contratti di ormeggio e il -56% della spesa turistica dei diportisti sul territorio, rispetto alla stagione turistica 2012.

Al contrario nel resto del mondo i fatturati nautici dello stesso periodo hanno ricominciato a dare segni positivi, prima negli USA, poi nel Nord Europa.

Il tema sottoposto all'attenzione del Parlamento, non è però quello della legittimità o della correttezza dei controlli in mare - e men che meno del personale militare che li effettua - ma proprio dell'eccessiva ridondanza degli stessi, della mancanza di efficaci forme di coordinamento e di indirizzo politico.

¹ M.I.T.

² Osservatorio nautico nazionale

³ Istat

⁴ Stima per difetto, se si considerano essere 5.000 solo quelli effettuati nel 2013 nel Lazio, fonte Direzione marittima.



Dunque ben vengano le norme proposte dal DDL in esame, soprattutto quelle di cui al comma 1 dell'articolo 2. Ma la creazione di un unico corpo e di un'unica competenza, da sole non sono sufficienti a risolvere i problemi sopra rappresentati.

Occorre cambiare le ragioni e le modalità stesse delle operazioni di controllo in mare. Non va dimenticato che il Codice della Nautica da diporto⁵, ha introdotto un nuovo approccio di *responsabilizzazione del diportista*, chiamato a valutare l'idoneità alla navigazione della sua barca, anche per le "dotazioni di sicurezza". Successivamente, la Legge di Stabilità del 2012, ha istituito lo Sportello telematico del diportista con lo scopo di "*semplificare il regime amministrativo delle imbarcazioni e delle navi da diporto*". Il Governo ha inoltre approvato un DDL di riforma del Codice della Nautica, all'esame del Senato, che contempla l'ulteriore semplificazione per gli adempimenti a carico del diportista.

In quest'ottica, gran parte delle operazioni di routine potrebbero dunque essere fatte tramite l'analisi di banche dati esistenti o – nei casi in cui sia necessario un intervento sul campo – all'ormeggio nei porti, con modalità decisamente più rispettose dei diritti alla riservatezza dei cittadini e costi assai inferiori per lo Stato.

Addirittura gran parte delle attività potrebbero essere fatte preventivamente, su richiesta del diportista o su invito della stessa autorità, come avviene da tempo per le convocazioni da parte dell'Agenzia delle Entrate.

In particolare dovrebbe prevedersi la moratoria dei controlli sulla proprietà:

- in ragione dell'imminente entrata in vigore della nuova normativa sul Sistema telematico delle unità da diporto;
- in ragione dell'utilizzo di tutte le altre banche dati disponibili (dichiarazioni dei produttori delle unità, dichiarazioni dei porti turistici sui transiti, anagrafe tributaria sul versamento della tassa di possesso, quadro RW della dichiarazione dei redditi).

SAREBBE QUEST'ULTIMO IL SEGNALE FORTE DI CUI IL COMPARTO HA BISOGNO PER IMBOCCARE LA VIA DELLA RIPRESA, un interesse che coincide con quello generale del Paese considerato che la nautica vanta i migliori moltiplicatori del reddito e dell'occupazione di tutto il cluster marittimo, settore crocieristico incluso (fonte Censis).

⁵ Decreto legislativo 18.07.2005, n. 171, emanato a norma dell'articolo 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172.