



**AUDIZIONE IN X COMMISSIONE INDUSTRIA, COMMERCIO, TURISMO DEL SENATO**  
Esame del ddl 3110

Sintesi dell'intervento del presidente Anton Francesco Albertoni

Innanzitutto saluto e ringrazio il Presidente, Sen. Cursi, e tutti gli onorevoli Senatori presenti per questa importante opportunità per un settore di eccellenza manifatturiera del made in Italy come la nautica, ancora troppo spesso misconosciuto.

Purtroppo questo mio intervento non può che cominciare dalla tassa di stazionamento, introdotta dal DL 201/2011, il cosiddetto decreto "Salva Italia". Si tratta di una tassa che **colpisce l'intera filiera nautica in uno dei momenti più difficili degli ultimi trenta anni**. Considerato l'impatto che la crisi ha avuto sulla nostra produzione industriale – **meno 50% del fatturato rispetto al 2008** – e sull'indotto del turismo nautico, sarebbe anche facile sostenere la necessità di revocare questa norma.

Come accennavo, la nautica è un'industria vanto del Paese, esportiamo in tutto il mondo dove abbiamo conquistato la leadership, siamo il contenitore dei prodotti di numerose filiere del made in Italy. Siamo, soprattutto, una compagine di imprenditori veri, tenaci e capaci, che non ha intenzione di sottrarsi alla chiamata rispetto alla difficile situazione che coinvolge l'Italia.

Tuttavia l'imposta, così come è stata concepita, può rappresentare il colpo di grazia per tutti noi che lavoriamo nella nautica. La norma attuale prevede infatti **una tassa di soggiorno che colpisce gli stranieri e permette agli italiani, legittimamente, di non pagarla andando all'estero**. Siamo il Paese del turismo e stiamo cacciando i turisti nautici, con ciò che questo comporta in termini di impatto su portualità, cantieristica, refitting, maestranze varie, equipaggi, ecc.

Ieri si sono riunite a Roma presso la Federazione del Mare 11 associazioni di varia natura convocate da Ucina Confindustria Nautica, da quelle dei porti turistici ai mediatori marittimi, da Federturismo alla CNA nautica, dalle Federazioni sportive ad Assonautica. All'unanimità mi hanno dato mandato di venire a rappresentarvi questo grave e concreto pericolo.

UCINA | Piazzale Kennedy, 1 | 16129 Genova | tel. 010 5769.811 | fax +39 010 5531104  
e-mail: [ucina@ucina.net](mailto:ucina@ucina.net) | [www.ucina.net](http://www.ucina.net)  
Codice Fiscale 80067350159 | Partita IVA 03459550103 | C.C.I.A.A. Genova 331600



Dall'indagine redatta dall'Osservatorio Nautico Nazionale che depositiamo emerge che;

- la fuga di unità dai porti italiani, rilevata al 31 gennaio, è di **27.000 unità**
- l'impatto sulle entrate dirette dello Stato, è pari a **-104 milioni di euro**
- i posti di lavoro a rischio sono **8.900**
- il mancato indotto generato dai superyacht in transito ammonterà a **210 milioni di euro**
- gli investimenti portuali a rischio arrivano a **1,4 miliardi di euro**
- l'impatto diretto sulla cantieristica è stimato in una flessione del **35% del mercato interno**.

A fronte di un gettito, peraltro assai incerto, stimato in 200 milioni di euro, stiamo causando un danno di almeno un miliardo e mezzo a voler essere prudenti.

Pragmaticamente chiediamo quindi alcuni correttivi. Innanzitutto che questa tassa diventi una tassa di possesso, ma **che non colpisca solo coloro che hanno scelto la bandiera italiana, ma, diversamente, tutti i cittadini italiani che, a qualunque titolo, defengono un'imbarcazione al di sopra dei 10 metri**. Qualunque sia la bandiera e ovunque si trovi l'unità. Questo concetto è stato già introdotto dal governo relativamente agli immobili posseduti all'estero.

Proponiamo infine **la trasformazione da tassa giornaliera in tassa annuale**, eliminando l'esenzione per le giornate trascorse in rimessaggio - che ne rendono impossibile l'esazione e il controllo e assolutamente indefinibile il gettito - mantenendo gli attuali abbattimenti degli importi previsti per le unità a vela e per la vetustà degli scafi.

Questo ci permette di **rimodulare gli importi**, semplicemente limitandoci a integrare le informazioni a disposizione dell'Amministrazione finanziaria, ripercorrendone i conteggi già effettuati in occasione dell'adozione del DL 6 dicembre 2011, n. 201, "Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici", secondo la seguente tabella:

- a) euro 800 per le unità con scafo di lunghezza da 10,01 metri a 12 metri;
- b) euro 1.160 per le unità con scafo di lunghezza da 12,01 metri a 14 metri;
- c) euro 1.740 per le unità con scafo di lunghezza da 14,01 a 17 metri;
- d) euro 2.600 per le unità con scafo di lunghezza da 17,01 a 20 metri;
- e) euro 4.400 per le unità con scafo di lunghezza da 20,01 a 24 metri;
- f) euro 7.800 per le unità con scafo di lunghezza da 24,01 a 34 metri;
- g) euro 12.500 per le unità con scafo di lunghezza da 34,01 a 44 metri;
- h) euro 16.000 per le unità con scafo di lunghezza da 44,01 a 54 metri;
- i) euro 21.500 per le unità con scafo di lunghezza da 54,01 a 64 metri;
- l) euro 25.000 per le unità con scafo di lunghezza superiore a 64 metri.

Ciò renderebbe sostenibile il nostro contributo alle necessità del Paese. Poi però chiediamo anche alcune norme di sviluppo.

Abbiamo bisogno di tornare a crescere. Ma non si tratta del nostro solo, sia pur legittimo, interesse. Quando nel 2002-2003 la nautica ha avuto alcuni provvedimenti specifici è letteralmente esplosa. Abbiamo conquistato la leadership mondiale nella costruzione di imbarcazioni, ma soprattutto abbiamo creato migliaia di posti di lavoro. **In otto anni siamo passati da 12.000 a 40.000 addetti diretti, da 45.000 a 120.000 lavoratori nell'indotto.** Abbiamo assunto personale in uscita dall'automotive, dal legno-arredo, dal design, dalla meccanica, dal navale mercantile.

Come certificato dal Censis, la nautica, proprio grazie all'uso turistico della barca, garantisce infatti i più alti moltiplicatori del reddito e dell'occupazione di tutto il cluster marittimo. Ogni euro speso nella produzione nautica genera oltre 4 euro a monte e a valle.

Per questo chiediamo l'**esclusione dalla tassazione sulle barche per le unità bene strumentale delle aziende di noleggio e locazione** (cioè con e senza equipaggio) e per le unità rimaste in capo alle società di leasing dopo che il contratto è stato risolto per inadempimento, misure da affiancarsi a quella già prevista per le unità usate ritirate dai cantieri per la rivendita e quelle nuove con targa prova prima dell'immatricolazione.

Chiediamo **una norma che semplifichi il noleggio.** Oggi un'imbarcazione non può essere destinata da un privato all'affitto, magari per alcune settimane all'anno per rifarsi delle spese, come può invece avvenire per una seconda casa. Secondo il Codice della Nautica l'imbarcazione deve essere destinata in via esclusiva alternativamente o all'uso commerciale o a quello privato. Inoltre il titolo professionale richiesto per esercitare questa attività è praticamente il medesimo, essendone diretta derivazione, di quello mercantile richiesto per il comando di una super petroliera.

Infine chiediamo l'**introduzione del cosiddetto regime del margine** anche per la compravendita di unità da diporto usate, come da anni si usa per il mercato delle auto, con una modifica all'articolo 36, primo comma, del D.L. 23 febbraio 1995, n. 41, convertito dalla L. 22 marzo 1995, n. 85. La ragione di un tale regime speciale è quella di evitare che un'IVA scontata sull'acquisto di una barca da parte di un privato, sia soggetta nuovamente ad imposta nella vendita del bene stesso da parte di un'impresa che l'abbia acquistata dal privato e successivamente rivenduta a terzi. Si tratta in sostanza di evitare una totale o parziale doppia imposizione ai fini dell'IVA.

Tutte queste misure di sviluppo riteniamo e chiediamo che possano essere inserite come emendamenti all'articolo 60 del testo di legge per la conversione del DL "Liberalizzazioni" oggi

all'esame. L'art 60 contiene una norma molto caldeggiata da Confindustria Nautica, di cui siamo grati al Governo, che finalmente ci permette di riallinearci alla Francia eliminando alcune barriere alla stabile permanenza di unità da diporto con bandiera extra UE nei porti italiani.

**Il nostro auspicio è che il suddetto art. 60 si trasformi in un pacchetto di misure per il rilancio dell'intero settore.**

Vi ringrazio per l'attenzione.