

DEJALEX

Data: 01 Luglio 2013

Testata: Italia Oggi Sette

Professionisti coinvolti: Marco Frazzica

II Lunedì 1 Luglio 2013

STUDI & CARRIERE

ItaliaOggi7

Prime valutazioni positive degli esperti del settore sulle misure contenute nel «decreto fare»

Una boccata d'ossigeno per il settore della nautica

Pagine a cura
DI ANTONELLO DI LELLA

Detassazione e sburocratizzazione. Sono le richieste condivise da tutti gli addetti ai lavori del settore nautico per riuscire ad attrarre nuovi investitori e armatori stranieri.

E qualcosa intanto si è già mosso con le disposizioni urgenti per il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico contenute nel «decreto del fare» (decreto-legge 21 giugno 2013, n.69, recante «disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia»), da poco approvato alla Camera.

Grande soddisfazione è stata espressa da Ucina Confindustria Nautica per il recepimento da parte del Governo delle istanze presentate dall'associazione di categoria nel corso degli ultimi mesi. Il provvedimento riconsidera la tassa di possesso sulle imbarcazioni a vantaggio delle unità di piccole e medie dimensioni, lasciando invece intatto l'importo per i maxi yacht. La seconda disposizione, riguardante il noleggio occa-

sionale da parte del proprietario dell'imbarcazione da diporto elimina il tetto di importo di 30 mila euro precedentemente fissato per l'applicazione del regime forfettario al 20% e, di contro, fissa un limite di giornate annue in cui poter svolgere tale attività (40 giorni) a tutela degli operatori commerciali del settore.

«Le nuove disposizioni lasciano ben sperare e rappresentano un importante segnale di come finalmente sia stata riconosciuta l'importanza del ruolo svolto dalla nautica italiana», afferma **Paolo Lazzaretti**, of counsel dello studio **Macchi di Cellere Gangemi**, «tuttavia ritengo che la nautica abbia bisogno anche di altri e più incisivi processi di sburocratizzazione e soprattutto di detassazione».

In precedenza piccoli passi li aveva compiuti anche



Claudia Gregori



Giuseppe Loffreda

data di entrata della Croazia nell'Ue, le barche italiane potranno accedere nei porti croati e rimanere nelle loro acque senza prescrizioni doganali e temporali, è necessario intervenire quanto prima per limitare l'evidente gap di competitività».

E gli ultimi interventi sulla nautica del «decreto del fare», secondo gli specialisti di **Legance** «sono stati necessari per correre ai ripari dopo i provvedimenti adottati dal governo Monti che decise di introdurre una tassa di possesso su tutte le imbarcazioni (salvo poche eccezioni) e navi da diporto detenute da soggetti residenti sul territorio del nostro Stato. Tutto ciò», secondo i legali dello studio **Claudia Gregori** e **Giuseppe Loffreda**, «ha prodotto un esodo delle unità italiane e non verso altre coste, con una perdita per il fisco italiano in termini di Ires,

che poteva richiedere anche diversi mesi.

Prima ancora lo stesso ministero, recependo le richieste provenienti dagli operatori del settore, aveva approvato una serie di provvedimenti che razionalizzano i controlli in mare.

E in quest'ottica è stato lanciata la campagna «Bollino blu». Il progetto che rende più efficace la sorveglianza in mare evitando duplicazioni nelle verifiche viene considerato un passo ulteriore verso quel processo di sburocratizzazione. Tuttavia per gli operatori di settore è solo «una scocciatura in meno» che, però, non produce alcun vantaggio economico per il diportista e per l'industria nautica.

«Da un lato bisogna riconoscere al governo Monti di aver intrapreso quel processo di semplificazione necessario a stimolare la ripresa», commenta Lazzaretti, «dall'altro non si possono ignorare le lamentele degli operatori del settore che denunciano gli effetti negativi generati da un inasprimento del regime fiscale che ha provocato una fuga di armatori e turisti europei verso i porti dei nostri concorrenti nel Mediterraneo».

Per quanto riguarda la detassazione», spiega il legale di **Macchi di Cellere Gangemi**, «anche Ucina Confindustria Nautica ha denunciato una evidente disparità di trattamento in Italia, caso unico in tutta Europa, dove l'applicazione dell'Iva alla portualità turistica non è equiparata alle altre strutture turistico ricettive. Se consideriamo che dal primo luglio 2013,

ti adottati dal governo Monti che decise di introdurre una tassa di possesso su tutte le imbarcazioni (salvo poche eccezioni) e navi da diporto detenute da soggetti residenti sul territorio del nostro Stato. Tutto ciò», secondo i legali dello studio **Claudia Gregori** e **Giuseppe Loffreda**, «ha prodotto un esodo delle unità italiane e non verso altre coste, con una perdita per il fisco italiano in termini di Ires,



Paolo Lazzaretti

Irap e Iva, e ora, per dirla verbalmente, che i buoi sono scappati è inutile chiudere la stalla. Bisognava pensarci prima, evitando di colpire un settore in cui è facile e del tutto lecito cambiare bandiera o delocalizzare le unità e il loro utilizzo all'estero». Discorso diverso per quanto riguarda le unità da diporto abilitate a svolgere attività commerciale, di locazione e noleggio dove la crisi incide sugli utilizzatori finali che in Italia sono molto pochi. E per rilanciare la nautica da diporto e commerciale gli esperti di **Legance** hanno stilato una lunga lista dei possibili provvedimenti per semplificare ulteriormente le procedure amministrative. **Gregori** e **Loffreda** individuano prioritario l'alleggerimento del carico fiscale: «Abolizione totale della tassa di possesso, diminuzione dell'Iva sull'ac-

Si alla leva fiscale, nazionale e sul territorio

DI SARA SELIGASSI

Fisco, prima di tutto. Il rilancio del settore nautico non può che passare da nuove misure in materia fiscale che ridanno linfa all'industria nautica e al turismo del settore. Alcune di queste misure sono contenute nel decreto fare del governo Letta. Il qualche modo, il nuovo governo cercando di correggere i danni prodotti dalle misure che erano state adottate dal precedente esecutivo a guida Monti. Le nuove tasse montiane avevano infatti provocato la fuga delle barche dai porti italiani (soprattutto da parte dei turisti stranieri), con un esodo che non è stato del tutto recuperato neppure dopo la trasformazione di quella imposta in tassa di possesso.

Il decreto Letta, a questo proposito, cancella invece la tassa per le unità sotto i 14 metri di lunghezza e la dimezza per quelle di misura compresa tra 14 e 20 metri. L'intervento fiscale rientra in una serie di misure che comprendono anche la semplificazione e la facilitazione delle procedure per i dragaggi, la rimodulazione delle tasse portuali e il riconoscimento dell'autonomia finanziaria dei porti per la manutenzione e la sicurezza.

Nel dettaglio, il decreto legge abolisce l'articolo 16, comma 2, lettere a) e b) del dl n. 201/2011. In sostanza verranno escluse dall'onere tributario sulle imbarcazioni private, rispettivamente, le unità con scafo di lunghezza da 10 a 12 metri (che fino pagavano 800 euro all'anno) e quelle comprese tra i 12 e i 14 metri (che dovevano corrispondere 1.160 euro annui). Modificate, inoltre, le misure dei prelievi di cui alle lettere c) e d), relative alle im-

barcazioni di lunghezza tra 14 e 17 metri nonché a quelle tra i 17 e i 20 metri. Per le prime la tassa annuale scenderà da 1.740 a 870 euro. Per le seconde si verseranno 1.300 euro invece degli attuali 2.600.

Restano invariate, invece, come detto, le tariffe previste per barche e yacht al di sopra dei 20 metri, che vanno dai 4.400 euro (fino a 24 metri) ai 25 mila euro annui per le unità con scafi oltre i 64 metri. Inoltre, poiché l'onere fiscale va corrisposto entro il 31 maggio di ciascun anno, si apre il tema di cosa fare per chi ha già versato il dovuto per l'anno 2013, pur non essendo tenuto a farlo ai sensi delle nuove disposizioni.

In attesa della conversione del decreto, alcune regioni, come la Sardegna, forzano la leva fiscale per cercare di riportare turisti nei loro porti. La giunta della Regione Sardegna ha infatti approvato un disegno di legge che trasforma i porti della Sardegna da approdi a strutture turistico ricettive. Vale a dire, che appena ci sarà l'ok del Consiglio, anche nell'isola l'Iva caricata sulle tariffe scenderà dal 21 all'11 per cento, come già accade nei porti della Francia e della Spagna. «Questo intervento», ha spiegato il governatore Ugo Cappellacci, «si inserisce in un quadro più ampio che vede la Sardegna interprete di una politica fiscale coraggiosa, con l'abbandono del 70% dell'Irap deciso con l'ultima Finanziaria, e con i provvedimenti sulle accise che sono allo studio della Giunta regionale. La nostra isola, per le sue note peculiarità e potenzialità ha tutte le carte in regola per poter giocare un ruolo da protagonista in questo settore sullo scenario nazionale ed internazionale».



Marco Frazzica



Nunzio Bevilacqua

quisto di natanti, Iva agevolata anche sugli acconti pagati a Sal per la costruzione di unità da diporto destinate a impiego commerciale e applicazione dell'Iva agevolata sui canoni di leasing in base alla lunghezza dell'unità». Ma altri interventi operativi dovrebbero riguardare dicono Gregori e Loffreda, «anche la riduzione del costo del carburante, l'aumento dei posti barca e contributi di credito navale alla cantieristica».

E proprio nella cantieristica, dove l'Italia è tra i migliori produttori al mondo, occorre fare tanto per mantenere una posizione egemone e difendersi dalla concorrenza

dei paesi emergenti. «In percentuale l'export rappresenta circa il 67% della produzione italiana del comparto nautico, valore che sale al 79% per il segmento della cantieristica», sottolinea Marco Fraz-

zica, partner di **De Berti Jacchia Franchini Forlani**. «Nonostante la crisi, l'industria nautica italiana, rimane la più importante al mondo insieme a quella degli Usa, con un chiaro dominio nel settore dei Superyacht (il meno toccato dalla crisi)», continua Frazzica, «è anche vero però che gli effetti della crisi sulla nautica tradizionale sono ancor più gravi e preoccupanti di quanto i numeri complessivi facciano pensare: infatti il settore dei Superyacht ha un forte impatto sul fatturato globale della nautica visto l'altissimo valore di ciascuna unità prodotta».

E per far fronte a una recessione innegabile anche la cantieristica volge lo sguardo all'estero: «Gli operatori che sono riusciti meglio di altri a far fronte alla crisi», conclude l'esperto di shipping di De

Berti Jacchia Franchini Forlani, «sono quelli che mantenendo la loro posizione di leader del mercato, hanno spesso deciso, con lungimiranza, di concentrare la loro forza commerciale prevalentemente sui mercati esteri».

«Credere di poter supplire, in via permanente, all'azzeramento della domanda interna con una compensazione dell'export è un atteggiamento irresponsabile da Paese in via di sviluppo», commenta l'avvocato Nunzio Bevilacqua del Direttivo dell'Associazione Nazionale Studio Problemi del Credito (Anspc). «Viviamo un'emergenza in cui si potrebbe, invece, più saggiamente, dar respiro ai consumi, facendo leva su di una passione «motore» di risorse, mettendo da parte inutili e depressive misure «relitto» di pregiudizi», e conclude «sarebbe inoltre urgente maggior credito alle imprese del comparto che hanno, se l'amministrazione finanziaria allenta la «pressione» anche sui potenziali acquirenti, ottime possibilità di ripresa».

Supplemento a cura di **ROBERTO MILIACCA**
rmiliacca@class.it

La Blue economy vale 120 miliardi di euro

Oltre 210 mila aziende con ben 800 mila occupati per un valore complessivo di 120 miliardi di euro. Numeri chiari che mettono in risalto le enormi potenzialità della «Blue economy» nel Belpaese. Un settore quello del mare che nonostante la crisi rappresenta un valore aggiunto per produttività ed occupazione: un discreto stato di salute quello che emerge dal II rapporto Unioncamere sull'Economia del mare realizzato con il contributo tecnico di CamCom-Universitar Mercatorum.

Il settore ha tenuto sia sotto il profilo occupazionale che sotto quello imprenditoriale. Nel periodo 2009-2011 il settore ha fatto segnare un +1,4% per quanto riguarda l'occupazione, corrispondente a un incremento di circa 11 mila unità. Impulso derivante soprattutto dalle attività di ricerca e in misura minore anche dalla componente turistica. Il capitolo imprese, invece, fa registrare 7 mila unità in più nel triennio 2010-2012, ad un ritmo del 3,4%, decisamente superiore allo 0,1% osservato per il totale dell'economia. «L'economia del mare», ha detto il presidente di Unioncamere **Ferruccio Dardanelli**, «è una risorsa straordinaria che in questi anni di crisi ha continuato a battere a ritmi più veloci rispetto al resto dell'economia. Occorre lavorare con le altre istituzioni per rafforzare un pezzo del tessuto economico nazionale che è fondamentale per l'innovazione e la sostenibilità del nostro modello di sviluppo».

Le Camere di commercio, nell'ambito degli stati generali sull'economia del mare dell'aprile scorso, hanno individuato nel settore turistico e del trasporto gli ambiti prioritari su cui sviluppare linee d'azione e d'intervento su cinque temi: competitività delle filiere, formazione delle competenze, internazionalizzazione, semplificazione e sistemi di monitoraggio a sostegno di policy dedicate. Nel 2011 il contributo al valore aggiunto prodotto in Italia dalle filiere riconducibili all'economia del mare ammontava a 41,2 miliardi con una capacità di produrre ricchezza del 2,9%. La quota più significativa (poco meno di 19 miliardi) si deve ai settori della cantieristica e dei trasporti di merci e persone; significativo anche l'apporto del settore turistico, con tutte le attività ad esso legate, che supera i 15 miliardi di valore aggiunto. L'economia del mare è in grado di attivare, per di più, ulteriori effetti sul sistema economico poiché i suoi effetti non si esauriscono nelle attività che rientrano direttamente nel proprio perimetro: per ogni euro prodotto da questo settore se ne attivano altri 1,9 nel resto dell'economia.

Pur restando sul podio, l'Italia è la terza nazione crocieristica d'Europa, nel 2012 si è registrato un notevole calo dei passeggeri. Come anche in Spagna. «Le ragioni di questo declino», spiega il partner di **Osborne Clarke, Federico Ferrara**, «sono sotto gli occhi di tutti. Si tratta dei Paesi più colpiti dalla crisi economica e dalla disoccupazione e dove (soprattutto in Italia) più alta è stata l'impressione per il disastro della Costa Concordia, che indubbiamente ha allontanato da questa forma di vacanza molti turisti. Quello del turismo crocieristico resta però un comparto di grande importanza nel settore, anche tenendo conto di quello che è l'impatto economico dell'industria crocieristica in Europa: circa 37 miliardi nel 2011 in Europa con oltre 315 mila lavoratori addetti, di cui oltre 100 mila in Italia. Insomma c'è da sperare in una significativa crescita del settore per l'Italia, grazie alla sua posizione centrale nel Mediterraneo e alla sua bellezza naturali ed artistiche».

GIUSEPPE DE GIORGI, CAPO DI STATO MAGGIORE DELLA MARINA

Il mare è una risorsa preziosa per lo sviluppo

«Il mare è determinante per la prosperità e la sicurezza del nostro Paese, ma resta una risorsa non adeguatamente sfruttata». È una posizione netta e chiara quella del capo di Stato Maggiore della Marina **Giuseppe De Giorgi** che auspica per il futuro maggiori investimenti nel settore soprattutto per quanto riguarda la sicurezza marittima.

Domanda. Quanto incide il mare sulla nostra economia?

Risposta. Il Mediterraneo pur rappresentando solo l'1% della superficie acqua mondiale, è attraversato dal 19% del traffico globale. L'Italia riceve via mare il 67% del petrolio e il 46% del gas che consuma. Il nostro commercio con la regione mediterranea, dove siamo protagonisti europei in termini di interscambio, avviene quasi esclusivamente via mare per un valore di 40,6 miliardi di euro, pari a oltre il 70% dei flussi commerciali tra il nostro Paese e quell'area. Mentre il 54% del nostro commercio estero si avvale di trasporto marittimo.

D. Tante opportunità di crescita ma quali sono i rischi maggiori?

R. L'ambiente marittimo è teatro di una serie di attività illecite, basti pensare alla pirateria nel golfo di Aden e nell'Oceano Indiano: le nostre compagnie spendono in media 7 miliardi di euro annui come sovra costo derivante dal fenomeno. L'aumento dei noli si ripercuote sui prezzi delle merci al dettaglio con un impatto diretto sulla nostra quotidianità.

D. Cosa fa la Marina Militare per arginare questi fenomeni illeciti?

R. La Marina Militare è impegnata costantemente nell'Oceano Indiano, sia con assetti navali che con personale di staff, nelle operazioni antipirateria: «Atalanta» (sotto egida Ue), e «Ocean Shield» (sotto egida Nato). Una missione vitale che protegge le rotte lungo le quali transitano il petrolio e le materie prime che importiamo e le merci che esportiamo, rotte che giungono ai porti italiani di Gioia Tauro, Trieste, Vene-



Giuseppe De Giorgi

zia, Livorno e Genova, che competono con altri hub europei. Siamo, inoltre, sempre alla ricerca di soluzioni che ci consentano di governare «l'alto mare». Due esempi sono lo sviluppo di due sistemi, il «Virtual Regional Maritime Traffic Centre» e il «Trans Regional Maritime Network», consistenti in uno scambio informazioni fra oltre 30 Paesi, che vanno ad alimentare una banca dati gestita dalla Marina italiana e fruibile a tutti gli altri.

D. Sono sufficienti le risorse messe a vostra disposizione dal Governo?

R. La Marina sta affrontando una situazione molto complessa dovuta da un lato al taglio inesorabile delle risorse legato alla contingente situazione della crisi mondiale, e anche ovviamente anche italiana, e dall'altro alla crescente esigenza di sicurezza marittima che interessa l'Italia e le rotte di accesso al Mediterraneo. Ciò è dovuto alla crescente espansione geografica della pirateria. Basta riflettere sui costi aggiuntivi e sui rischi che le navi, per evitare la zona d'Oceano Indiano dove sono frequenti gli attacchi dei pirati, possono correre preferendo la circumnavigazione dell'Africa. È quindi evidente che la sicurezza delle vie di comunicazione marittime è una necessità e una realtà di ogni giorno.

D. Cosa fa e può fare la Marina Militare per favorire lo sviluppo della cultura del Mare?

R. Penso si debba investire nei giovani. Perseguiamo quest'obiettivo con diverse iniziative come quella di Nave Italia, che è un veliero di proprietà dello Yacht Club italiano ma è equipaggiato dalla Marina, e imbarca adolescenti e giovani meno fortunati (ad esempio i diversamente abili), per avvicinarli al mondo del mare. Abbiamo aperto ai giovani anche le nostre scuole di vela, convinti che l'amore per il mare porti con sé i valori sani di serietà, rispetto e solidarietà, perfettamente mutuabili nella società civile.

© Riproduzione riservata

© Riproduzione riservata