



Unione Produzione

Sede Nazionale

Via G. A. Guattani, 13 – 00161 Roma
Tel. 06/441881 – Fax 06/44188515
E-Mail: produzione@cna.it – Web: www.cna.it/produzione

ISB in Europe

36-38, Rue Joseph II B – 1000 Bruxelles
Tel + 322 2307440
Fax +322 2307219
e-mail info@isbineurope.eu
www.cna.it

Proposte di emendamento art. 16 "Disposizioni per la tassazione imbarcazioni"

CNA, cui aderisce una larga parte delle piccole imprese appartenenti alla filiera produttiva e dei servizi della nautica da diporto, ritiene estremamente grave e preoccupante la reintroduzione sotto nuova veste della "tassa di stazionamento" delle unità da diporto prevista con decorrenza 1/5/2012 al comma 2 art. 16 della Manovra di cui al DL 6 Dic. 2011 n. 201

Si tratterebbe infatti di un colpo pesantissimo per un settore che dà complessivamente lavoro in Italia ad oltre 100.000 addetti e che ha già visto nel corso degli ultimi 3 anni un forte ridimensionamento dei fatturati dovuto alla crisi recessiva che ha coinvolto anche tale comparto. Un provvedimento impostato nei termini attualmente previsti all'art. 16, ben lungi dal gravare effettivamente sulla proprietà di beni di lusso e sui grandi patrimoni, finirebbe al contrario per colpire paradossalmente la rete ampia dell'indotto dei servizi e della produzione nautica, quindi soprattutto piccolissime imprese con i loro dipendenti, causando un progressivo "svuotamento" degli approdi turistici italiani a tutto vantaggio di aree limitrofe concorrenti in Francia, Spagna, Croazia, Montenegro, Tunisia, ecc. Del resto le conseguenze negative di provvedimenti di tale natura si sono già viste a suo tempo in Sardegna col dispositivo "Soru", che portò alla perdita di numerosi posti di lavoro e ad uno spostamento delle imbarcazioni nei porti della Corsica.

Va ricordato che quel dispositivo, oltreché abolito dalla successiva Giunta regionale, venne poi anche dichiarato dalla Corte di Giustizia di Bruxelles incompatibile con le norme comunitarie in materia di libera circolazione delle merci e delle persone. Analogo problema si porrebbe certamente al momento dell'applicazione di quanto disposto al comma 2 art. 16, il quale assoggetta alla tassa le "unità da diporto che stazionino in porti marittimi nazionali, navighino a siano ancorate in acque pubbliche..."

Si verificherebbero infatti a nostro parere i seguenti problemi:

- 1) Se un'imbarcazione battente bandiera straniera venisse obbligata a pagare una tassa italiana per lo stazionamento, si porrebbe certamente un problema di infrazione alle norme comunitarie, e se l'autorità italiana preposta alla vigilanza accertasse il non avvenuto pagamento, come farebbe a contestare la presunta violazione al proprietario di una unità battente bandiera estera?**
- 2) Anche il concetto di "natante", "imbarcazione" e "nave" non trova riscontri omogenei nella normativa di settore dei singoli Paesi, e sarebbe pertanto molto difficile utilizzare criteri attendibili e universalmente accettati per quanto riguarda la misurazione della lunghezza delle unità. A tal proposito va segnalato che il riferimento previsto al comma 6 art. 16**

- 3) alla norma armonizzata EN/ISO/DIS 8666 non è attendibile, in quanto non potrebbe essere utilizzata per imbarcazioni superiori ad una certa lunghezza.
- 4) Pure il termine “navighino” si presta a forti dubbi sul piano interpretativo in quanto non trova riscontro nelle convenzioni internazionali e nelle direttive comunitarie. Cosa si intende infatti per “acque pubbliche”? Se si intendono le acque territoriali ricomprese nella fascia delle 12 miglia dalla costa ciò starebbe a significare che se una unità da diporto naviga per qualche ora o attraversa questa fascia essa è sottoposta alla tassa? Per quanto tempo e chi dovrebbe accertarlo?
A maggior ragione il problema si porrebbe, ancora una volta, nel caso si trattasse di unità battente bandiera estera.
Ne deriva più complessivamente la convinzione che questo provvedimento, nella sua fase attuativa, finirebbe per penalizzare essenzialmente la piccola utenza domestica, poiché i proprietari di natanti (benché italiani) battenti bandiera estera avrebbero molte possibilità di derogare all’obbligo.
- 5) Inoltre va evidenziato che non è nemmeno previsto che il gettito venga destinato a politiche di sviluppo territoriale del settore, in quanto si afferma esplicitamente che esso affluisce alle entrate del bilancio dello Stato.

Fatte queste premesse si esplicitano le seguenti proposte emendative dell’attuale testo:

- I) Comma 2: la misura giornaliera (o frazione di giorno) della tassa prevista nell’apposito tabella dovrebbe essere significativamente ridotta in modo particolare per le unità con scafo di lunghezza da 10 a 14 mt, con la motivazione che esse costituiscono statisticamente la parte del parco natanti di cui dispone la piccola utenza stanziale. Proposta di euro 3 per la fascia 10,01-12mt e di euro 5 per la fascia da 12,01 a 14,00 mt
- II) Introduzione di un’adeguata riduzione della tassa in ragione della vetustà effettiva dell’unità da diporto adottando specifici scaglioni. Ad esempio una riduzione del 20,40 e 60 % rispettivamente dopo cinque, dieci e quindici anni dalla data di costruzione dell’unità.
- III) Introdurre una differenziazione nell’importo della tassa nel caso che per “acque pubbliche” si intendano quelle lacuali o fluviali, ove usualmente risultano più contenuti i valori complessivi dei servizi erogati
- IV) Specificare con più chiarezza al comma 4 che tra le unità non soggette alla tassa si devono ricomprendere quelle unità di proprietà di aziende che operano con tali mezzi in attività di

servizio (es. assistenza e soccorso) alle imbarcazioni o complementari allo svolgimento della propria attività (ad esempio unità, anche a motore, delle scuole nautiche).

CNA Produzione/Nautica Nazionale