

# Tar(tassa)ti

di Vanni Galgani, Michele Tognozzi, Federico Maselli

La nostra inchiesta sulla tassa di stazionamento. Quanto costa, quanto conviene allo Stato, come fanno gli altri, chi ne sarà davvero penalizzato e una piccola sorpresa: la vela è diversa e ottiene finalmente un riconoscimento ufficiale

Governi di destra, di centro, di sinistra, non c'è nulla da fare: quando è ora di prendersela con qualcuno, tanto per fare un po' di rumore, non trovano mai di meglio che appioppare qualche forma di tassazione sulle barche. "Facciamo pagare le tasse a chi compra le barche", così ha tuonato Bruno Vespa dal suo esclusivo e ben pagato salotto in onda sulla principale TV pubblica. Dalli all'untore. Chi ha la barca non solo è ricco, ma quasi sicuramente evade; quindi, oltre a fare terrorismo con controlli dalla forte valenza mediatica, intanto piazziamo lì una bella tassa, così sarà più facile per gli italiani digerire il disastro in cui siamo. Ti taglio la pensione? Ti reinserisco l'ICI, e anche maggiorata? Però, hai visto, ho tassato anche le barche. Ecco, vogliamo essere chiari da subito: non contestiamo tanto il merito (anche se di stupidaggini ne sono state dette e fatte molte), ma il modo. Questo atteggiamento sta distruggendo un settore sano, dove si sfogano grandi passioni, dove spesso gli affitti trovano rifugio per il loro spirito, per creare un capro espiatorio populistico su cui scaricare l'ira della gente. Bel lavoro. Dalla prima bozza del testo sembrava veramente un disastro. Poi, piano piano, a seguito di pressioni da parte di media e blog di settore, ma anche per merito di un delicato lavoro fatto da rappresentanti di UCINA, la situazione è migliorata fino ad arrivare al testo definitivo dove le barche a vela ne escono persino bene. Già, perché finalmente qualcuno di ufficiale ha decretato che "valiamo" la metà delle barche a motore. Era ora. Da parte nostra cerchiamo di fare chiarezza con una analisi completa, ma vi diamo anche qualche consiglio su dove andare, se proprio non digerite questo inutile e vessatorio balzello, oltre a farvi una panoramica sul mondo delle "barche convenienti". E, per il futuro, speriamo che il vento cambi. Noi continueremo a batterci perché finalmente la nautica, almeno quella della vela, sia vista per quello che è: un mondo di appassionati dai sani principi, e non un branco di evasori da perseguire.

## Quanto paga la vela?

|                   | NUOVO     | 5 ANNI    | 10 ANNI    | 15 ANNI   |
|-------------------|-----------|-----------|------------|-----------|
| <b>10,01-12 m</b> | 912,50 €  | 775,62 €  | 638,75 €   | 501,87 €  |
| <b>12,01-14 m</b> | 1460,00 € | 1241,00 € | 1.022,00 € | 803,00 €  |
| <b>14,01-17 m</b> | 1825,00 € | 1551,00 € | 1277,00 €  | 1003,75 € |
| <b>17,01-24 m</b> | 5475,00 € | 4653,75 € | 3832,50 €  | 3011,25 € |

Il Marina di Loano, nel Ponente Ligure, offre condizioni particolari agli armatori nella fase post-tassa

**I**l 4 dicembre scorso, è una domenica, sembra la fine del mondo, almeno di quello nautico. Un susseguirsi di voci si rincorre per tutta la giornata: aiuto... torna la tassa di stazionamento, ci tassano tutti, una barca a vela di 11 metri vecchia di vent'anni uguale a un motoscafo nuovo fiammante dal valore moltiplicato per dieci. Lunedì 5 dicembre, il Governo presenta la sua manovra economica che, oltre a misure draconiane dovute alle emergenze della crisi economica, all'articolo 16 introduce anche una tassa di stazionamento per le imbarcazioni immatricolate. La presa della Bastiglia al contrario: l'Italia della nautica è percorsa da una scossa inarrestabile. Un fremito di paura che fa immaginare scenari catastrofici. Niente più barche, rovina di un settore, scomparsa di un indotto che vive di questo. Il nostro sito [www.farevela.net](http://www.farevela.net), uno tra i primi a seguire nel dettaglio la vicenda, è sommerso dai commenti dei lettori e dalle visite. Ognuno porta il suo caso particolare: chi scrive della propria barca, della società di charter, del porto che gestisce, dell'indotto in cui opera. Il mondo che vive per la nautica si ribella. Certo, tra le righe si insinua certamente anche qualcuno di quegli evasori che il Governo vuol colpire, ma il risultato è



Il Marina Genova Aeroporto si sta attrezzando con abbondanti aree per il rimessaggio

diverso: per pochi furbi è tutto un settore a essere penalizzato. Su Facebook e twitter rimbalzano le voci più disparate, come se da lì a poche settimane tutto quello che conosceamo con il nome di barca fosse destinato a scomparire. Le associazioni di categoria, Ucina in testa, cercano subito di farsi sentire. La prima bozza presentata dal Governo, a differenza delle voci del week end, prevede il criterio della vetustà e differenza la vela dal motore.

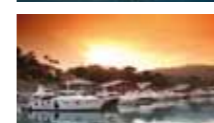
FareVela si informa, domanda, ricostruisce le azioni in corso nelle sedi istituzionali. Ucina tratta al tavolo e riesce a

vedere confermata la vetustà (che prima c'è, l'8 dicembre viene tolta dalla bozza definitiva, infine rientra all'ultimo minuto nel testo emendato). La vela, e questa è un'ufficializzazione della sua particolarità, vede confermata la sua pulizia, la sua capacità di generare reddito.

Il 14 dicembre arriva l'approvazione del testo emendato alla Camera. La tassa c'è. In queste pagine trovate i punti chiave dell'Articolo 16: aliquote, vetustà, riduzione del 50 per cento della vela, esenzione per le targhe prova e le barche usate ritirate (punti su cui Ucina ha insistito non poco), non applicabilità alle

**Beni di lusso? Bavaria 36 (81.900 euro), tassato. Camper nuovo per 6 persone (media 80/90.000 euro), non tassato**

## Alcune proposte



**MARINA DEGLI AREGAI - Imperia** Struttura da 989 posti per barche fino ai 40 metri. Servizio Wi-Fi gratuito. Tariffe agevolate per contratti pluriennali di massimo 3 anni: 5% sull'anno in corso, successivamente 10% e 15% sul listino 2012.

**S.LORENZO AL MARE - Imperia** 365 posti per barche fino ai 20 metri. Servizio Wi-Fi gratuito. Tariffe agevolate per contratti pluriennali di ormeggio di massimo 3 anni: 5% sull'anno in corso, successivamente 10% e 15% sul listino prezzi 2012.

**MARINA DI LOANO - Loano** 827 posti per yacht fino ai 40 metri. Barche 10-17 mt sconto del 30% sui servizi erogati per contratti biennali. Barche 17-24 mt: su contratti biennali azzeramento tassa. Gli stranieri non la pagano per 15 giorni.

**PORTO DI LAVAGNA - Lavagna** 1.509 posti per barche fino ai 50 metri. La struttura prevede una serie di agevolazioni: 20% di sconto su alloggio e varo; 20% di sconto sul listino ormeggio; 20% di sconto per la manodopera

**MARINA DI VARAZZE - Varazze** 927 posti per barche fino ai 35 metri. Nuova tariffazione metrica per imbarcazioni fino ai 24 metri, servizi nautici ottimizzati sia per il natante che per l'armatore, al quale verranno garantiti benefit.

**MARINA DEL GARGANO - Foggia** 747 posti barca dagli 8 ai 60 metri. Ampliamento dell'area di rimessaggio, alloggio/varo praticamente gratuiti. Da 1 a 5 anni il porto si fa carico delle spese di gestione a eccezione dei consumi.

**MARINA DEI CESARI - Fano** 400 posti barca fino ai 40 metri. Sui contratti biennali il porto paga la tassa al 100% per le vele e al 50% per i motori entro i 19 mt. Dai 19,01 ai 24 mt lo sconto è del 40% ed è del 30% dai 24,01 ai 34 mt.

**MARINA DI RIMINI - Rimini** Emilia Romagna, 622 posti in grado di ospitare cruiser fino ai 45 metri. La struttura prevede scontare 10 posti per ogni categoria di imbarcazione.

**APRILIA MARITTIMA - Aprilia Marittima** 680 posti per barche fino ai 25 mt. Tariffe agevolate in base alla lunghezza. Per un 10 mt l'armatore pagherà per l'ormeggio 2.500 euro; per un 14-15 mt 4.200 euro e per un 7 mt 1.500 euro. (FM)

## IL CANTIERE

◆ **LUIGI CORETTI**

Mi sembra di essere ritornato indietro di 15 anni! Il leasing nautico aveva cancellato il nero, la barca era considerata un bene alla pari di tanti altri (casa al mare o in montagna) e non più qualcosa da nascondere. Questa mattina la prima telefonata è stata di un cliente che mi ha chiesto "Quanto costa il posto barca in Slovenia..." A parte l'ulteriore affossamento di un settore in crisi da tre anni, il mix tra tassa di stazionamento e (forse) iva al 23% sarà richiesta continua di sottofatturazione, di accedere ad una bandiera straniera (ritornerà di moda la bandiera francese?) e di consegna direttamente oltre confine (Koper da una parte e Antibes dall'altra). Il tutto con grave perdita occupazionale sia diretta che indiretta per l'indotto... Spero vivamente che facciano una distinzione marcata tra vela e motore e in base alla vetustà dell'unità; infatti chi si permette centinaia di euro/ora di gasolio è diverso da chi

magari investe la liquidazione o i propri risparmi in un vecchio sughero galleggiante... La vela è sport ed ecologia, la nautica è lavoro ed occupazione. NON DISTRUGGIAMO QUEL POCO CHE RESTA !!!!

## L'AMMIRAGLIO

◆ **GIANCARLO BASILE**

Il mio intervento su [farevela.net](http://farevela.net) si riferiva alla prima proposta della legge sulla tassa di stazionamento, che non prevedeva l'abbattimento per l'età. Ora le cose sono un po' migliorate, per cui una unità di 15 anni lunga 10,01 m non viene a pagare la stessa cifra di un nuovissimo 12,00 m, del valore almeno cinque volte superiore, ma almeno paga circa la metà.

Comunque io confermo quello che scrissi allora, e ne autorizzo la pubblicazione con la precisazione del riferimento alla prima proposta della legge e non alla legge approvata, che attenua in qualche misura la palese ingiustizia.

Resta il fatto che il natante, la cui lunghezza di scafo inferiore a 10,00 m veniva misurata secondo la legge dell'epoca con l'esclusione della plancetta di poppa, si vede ora costretto a pagare la tassa di stazionamento, avendo la nuova legge cambiato le carte in tavola con l'inclusione della detta plancetta che le fa acquisire una "lunghezza fiscale" maggiore di 10,00 pur comparando sul certificato di stazza la misura di 9,99 m. Un'altra ingiustizia che non sembra sia stata rimossa e che è bene che la rivista sottolinei.

## IL VELISTA

◆ **MARCO BUGLIELLI**

Scusate, ma a me non sembra una cosa così indecente... Se una barca fino a 12 metri (che non è poco) paga circa 500 euro l'anno, forse non vale la pena di portarle all'estero. Ci si paga giusto un andata/ritorno con Ryan Air per 2 persone... Chiarito che la vera ingiustizia italiana è l'evasione

fiscale, che mi auguro si riprenda a combattere, la poca equità della manovra Monti mi sembra dovuta al carico insopportabile su chi ha un reddito reale molto basso. In quel caso si che sono dolori, altro che la tassa di stazionamento. Per il resto, che ognuno faccia la sua parte, visto il baratro in cui stiamo cadendo a furia di ottimismo e tout va bien, madame la marquise...

## L'ARMATORE 1

◆ **FRANCO CECHELLI**

Mi domando che senso abbia applicarla a barche di altri Paesi della comunità europea. La circolazione è libera in Europa. Dobbiamo pensare che una barca con bandiera francese debba chiedere una autorizzazione di libera pratica nel primo porto utile, e autorizzato, quando entra nelle acque nazionali italiane? Avremo degli esattori naviganti che ti vengono a fermare mentre sei in navigazione o sei ormeggiato in qualche rada? Mi sembra proprio

una gran cretinata, non potevano reintrodurre la vecchia tassa di stazionamento con le sue regole e se volevano "pelare" qualche euro in più ai ricconi rimodulare le tariffe?

## L'ARMATORE 2

◆ **MARCO EGIDI**

Mi ripeto, ma lo faccio unicamente per sfatare il detto che noi diportisti siamo RICCHI EVASORI. Il mio vecchio ma splendido Grand Soleil 42 del 1991, dovrebbe pagare ora € 803,00 di tassa che si aggiungerebbe alle spaventose spese di gestione (posto barca e manutenzione annuale di oltre DIECIMILA euro) manutenzione fatta principalmente dal sottoscritto (faccio carena ogni due anni per risparmiare) ho portato la barca a 400 km di distanza dalla mia residenza di Milano per risparmiare sul costo del posto barca, che nel porto di Lavagna era un vero furto e ora lo Stato mi chiede tale cifra di tasse. Bene, mi rivolgo ai cervelloni del

nuovo governo se sono a conoscenza di quanto già costa tenere una barca ancorata in un porto italiano (E QUANTA EVASIONE DI TASSE IN CERTI PORTI). Che vadano a verificare di persona nei porti quante barche sono in vendita da anni perchè non la si riesce più a mantenere, credevo che noi diportisti fossimo già abbastanza TASSATI o TARTASSATI. Desidero ribadire il concetto che come me ci sono migliaia che hanno la barca a vela per PASSIONE e non per LUSO. Se non rimediano al tiro sarà la catastrofe del settore nautico, GARANTITO. Volete un esempio: quando comprai il mio GS 42 nel 2006 lo pagai € 120.000,00 (chiedendo un prestito decennale alla mia banca pari al 50 per cento, il rimanente veniva dalla vendita della mia precedente barca) e feci un affare perchè la quotazione nautica dei tempi era 135-140 mila euro prezzo che si manteneva bene negli anni. Ora vale SOLO € 90.000,00 sfido a trovare una svalutazione simile in pochi anni nel settore edile (e sarebbe un bene di

## Le tasse all'estero

| PAESE  | TASSA     |
|--|-----------|
| <b>CROAZIA</b>   | <b>Sì</b> |
| Applicata a tutte le barche. Ammonta a 135 € per yacht da 5-9 m, 147 € per barche da 9-12 m. Sale a 175 per barche da 12-15 metri e arriva a 227 euro per quelle sopra i 20 metri. I valori indicati sono annuali.                                 | <b>Sì</b> |
| <b>FRANCIA</b>   | <b>No</b> |
| Tassa diversa per yacht a vela e motore immatricolati in Francia. Per yacht a vela sopra i 7 m la tassa annuale varia da 92 euro (7-8 m) a 1108 euro se sopra i 15 m. Riduzione per vetustà variabile dal 33% all'80%.                             | <b>No</b> |
| <b>GERMANIA</b>  | <b>No</b> |
| Non è prevista l'applicazione di alcuna tassa di stazionamento.  | <b>No</b> |
| <b>GRECIA</b>  | <b>No</b> |
| Non vi è una tassa di stazionamento, ma solo una tassa in caso di permanenza oltre i 60 giorni e solo per yacht non immatricolati in Paesi dell'UE. Si differenzia per yacht a vela o a motore.  | <b>No</b> |
| <b>NORVEGIA</b>  | <b>No</b> |
| Non è prevista alcuna tassa di stazionamento. Al momento dell'acquisto, oltre all'IVA, viene applicata una tassa sulla potenza del motore, che si aggira intorno ai 20 euro a CV.  | <b>No</b> |
| <b>OLANDA</b>  | <b>No</b> |
| Non è prevista alcuna tassa di stazionamento. Per le imbarcazioni a motore, oltre all'IVA, viene applicata una tassa solamente per gli yacht con velocità superiore a 20 km/h.   | <b>No</b> |
| <b>SPAGNA</b>  | <b>No</b> |
| Non vi è alcuna tassa di stazionamento, ma vengono applicate delle tassazioni pesanti al momento dell'acquisto. Oltre all'IVA (18%), viene richiesta una Matriculation Tax (12%) per tutti gli yacht sopra gli 8 m. (si ringrazia Alex Chumillas). | <b>No</b> |
| <b>TURCHIA</b>   | <b>No</b> |
| Anche in Turchia non è prevista la tassa di stazionamento. Al momento dell'acquisto, oltre all'IVA, viene applicata un'ulteriore tassa dell'8% denominata Special Consumption.   |           |



Marina di Ragusa, porto di recente realizzazione. Al Sud le tariffe dei porti italiani sono generalmente più convenienti

barche rimessate a terra. Nella tassa rientrano, invece, anche le barche immatricolate all'estero, il che fa immaginare problemi per i marina italiani (ne



LA BARCA IN TERRA

Quando le barche sono nei cantieri di rimessaggio (nella foto il cantiere Amico a Loano), nessuna tassa è dovuta. Per questo molti porti si stanno organizzando per ampliare le loro aree di rimessaggio e proporre tariffe convenienti per i lavori.

parliamo nella sezione Navigare di questa rivista). Molteplici gli scenari che si aprono. Movimenti di barche tra i porti italiani e tra questi e gli altri paesi rivieraschi in Mediterraneo. Possibile diminuzione delle tariffe, od offerte particolari, nei marina italiani. Barche usate che diventano notevoli occasioni. Rinvigoriscono dei natanti da 999 o simili. Generale "lavacro" per un settore che forse non ha avuto una "buona stampa" da un inseguimento del lusso che a volte lo ha caratterizzato. Il 97 per

cento degli italiani ritiene questa una tassa giusta. E, soprattutto, il fatto che la barca a vela possa trovare nuovi scopi e utilizzi, sostituendo la casa al mare o la vacanza con la famiglia in hotel. Facendo due conti, si dimostra che una barca di 35-45 piedi, magari con qualche anno sulla chiglia, conviene, e ha il pregio di potersi muovere. Un anno qui, un anno là. L'indotto, dopo le paure iniziali, riprende fiato. Certo vi sono assurdità come un'Alpa 11,50 del 1974, che oggi varrà 30.000 euro, considerata bene di lusso e quindi tassata, mentre un Porsche Fearless 850, motoscafo da 550 cavalli del valore di 300.000 dollari, non è tassato in quanto natante... (MT)

## La legge

|            |          |
|------------|----------|
| 10,01-12 m | Euro 5   |
| 12,01-14 m | Euro 8   |
| 14,01-17 m | Euro 10  |
| 17,01-24 m | Euro 30  |
| 24,01-34 m | Euro 90  |
| 34,01-44 m | Euro 207 |
| 44,01-54 m | Euro 372 |
| 54,01-64 m | Euro 521 |
| > 64 m     | Euro 703 |

**Normativa:** le aliquote sopra riportate sono dovute da tutte le unità immatricolate per ogni giorno di navigazione in acque o porti italiani.

**ENTRATA IN VIGORE:**

**01.05.2012**

**Sconto vela:** la vela ha il diritto al 50% di riduzione.

**Vetustà:** la riduzione per vetustà si applica dopo 5, 10 e 15 anni, con rispettivamente il 15, 30 e 45 per cento.

**Rimessaggio:** nulla è dovuto dalle imbarcazioni rimessate a terra.

**Barche straniere:** sono equiparate alle unità italiane e pagano quindi la tassa di stazionamento in proporzione ai giorni di presenza nelle acque italiane.

**Barche da lavoro:** non godono di ulteriori riduzioni.

**Targhe prova:** non tassate

L'OPINIONE DI MALINGRI



## IO VADO IN GRECIA

La mia intenzione è di diventare residente in Grecia, trasferire lì la società e ampliare la mia attività di scuola. Lo faccio perché siamo in una federazione di stati, come gli Stati Uniti, e credo che il messaggio migliore per il nostro Governo, che sostengo in tutto e per tutto ma non nei provvedimenti presi con la nautica, sia che deve rendere competitivo questo Paese anche per le aziende che nel terziario ci lavorano, risanando i conti pubblici anche con il nostro contributo e non eliminarlo o diminuirlo, perché questo ha fatto. Le parole non bastano: ci vogliono i fatti ed esortato tutti a fare come me. Usiamo questa comunità come ci è stata data la possibilità legale di fare. Se vogliono che restiamo qui con le nostre aziende, ci diano quello che ci danno gli altri... e magari anche meglio, per attirare gli stranieri a investire da noi e non viceversa. Sono anche d'accordo che il momento richiede uno sforzo, ma purtroppo hanno dato il colpo di grazia al nostro settore e qui si parla di sopravvivere... e i morti, essendo morti, non pagano le tasse. Magari, se ce la fanno a sopravvivere, un giorno, se le cose saranno appetibili, torneranno. (Vittorio Malingri)

LUSSO). Questo a mio parere significa solo una cosa, che il settore nautico era già in crisi prima di questa stangata. CI SONO CANTIERI CHE SVENDONO BARCHE NUOVE DI 12 METRI con conseguenze drammatiche per il mercato dell'usato, tutto questo non è da anni già CRISI del settore? Sarebbe stato semplice andare a riprendere la vecchia tassa di stazionamento, che partiva con un importo per imbarcazioni di misura pari a 7,5 e poi incrementava ad ogni centimetro di lunghezza. Per farvi un esempio, la mia barca verrebbe a pagare esattamente circa la metà (400 euro) e sono convinto che come il sottoscritto tutti noi la si sarebbe digerita meglio. Sono il primo a riconoscere che una tassa è ragionevole doverla pagare, ma RAGIONEVOLE e non una ladrata come questa. Sarebbe anche auspicabile che lo stato si facesse carico (considerato che mi chiede una tassa) di allineare i prezzi dei posti barca, inamissibile che a Ravenna, Pescara, Roma e tanti altri per un 12mt ti chiedono 4.000 euro e in Liguria o Toscana diecimila e forse non bastano, ci

sono forse due Italie? Questo è il vero SCANDALO nella nautica, devono assolutamente regolamentare gli ormeggi. Posso accettare eccezioni come Portofino o Porto Cervo ma altri NO.

## IL CHARTER

➡ **MARZIA NOSTINI (AINUD)**

A seguito del Decreto Salva Italia e dell'introduzione della Tassa di Stazionamento il primo effetto immediato che abbiamo rilevato come agenzia di intermediazione per il charter nautico è stato il GRIDO DI ALLARME DA PARTE DEGLI ARMATORI, RIENTRATO POI IN PARTE PER QUELLI DELLE UNITA A VELA CHE SONO LE MENO COLPITE. A seguire è stata una repentina stagnazione del mercato delle richieste di charter da parte di clienti italiani, un congelamento dei contratti già in discussione e un inizio di complicazioni nelle trattative con agenzie internazionali per la paura dei costi troppo alti degli yachts in Italia. Gli agenti stranieri non capiscono tutte queste difficoltà. Infatti

i broker internazionali che intermediano gli yacht e navi (oltre i 24 mt) con bandiera estera per charter in acque italiane, sono preoccupati che il costo del nolo con aggiunte le spese per l'iva 21 per cento (che viene richiesta per intero anche ai Commercial Yacht iscritti al Registro Internazionale), più le spese della tassa di stazionamento che per gli yacht oltre i 24 mt partono da 90 e raggiungono i 730 euro al giorno, possano incidere negativamente sulla decisione finale dei clienti. Ci siamo sentiti dire frasi come: "... ma che gli è preso al governo italiano, sono impazziti? Chi ci verrà più in Italia?".

## LA SCUOLA NAUTICA

➡ **MAURO PUNTIN**

Non è che forse qualcuno ha dimenticato le scuole nautiche? Prima si obbligano le scuole nautiche a dotarsi di un mezzo nautico in proprietà o in armamento e, poi, gli si impone una tassa sul lusso, fantastico. Bene al di là della demagogia af-

frontiamo oggettivamente la cosa. Mi permettano gli illustrissimi Dottori, qui di demagogia per la mostruosità giuridica e iniqua ingiustizia, non se ne sta proprio facendo né tantomeno di gratuita. Sembra che beni mobili STRUMENTALI "non su ruote", in questa nostra nazione, siano scomparsi... (nessuno si penserebbe di dire alla categoria dei camionisti di pagare una tassa supplementare in quanto, visto il costo dei loro veicoli, vengono considerati di lusso). Che ci sia lo zampino del mago di OZ? Qualcuno potrebbe spiegarmi come mai la tassa Soru sulle imbarcazioni è stata prima bocciata dalla Consulta (dopo aver fatto precipitare gli afflussi nei marina sardi a un - 50 per cento) e poi giudicata illegittima dalla Corte di Giustizia Europea? Vorrei anche comprendere come mai tanto si vocifera, tra i professionisti del settore nautico, che la Croazia per entrare in Europa dovrebbe togliere la "Vignetta" che ora esige per la navigazione nelle proprie acque territoriali. A proposito, laggiù come in Montenegro, Turchia,

Grecia, Spagna e Francia stanno stappando, compiacendosi e fregandosi le mani, Champagne a più non posso mentre ahimè, gli amici Sloveni si rammaricano di disporre di così pochi posti barca. Sarebbe interessante compilare una previsione tra le entrate previste nelle casse dello Stato e le perdite generate dal mancato gettito, al quale tutte le aziende del settore che ancora oggi, sebbene con grande difficoltà, contribuiscono. Finito lo sfogo, comprendendo il particolare e grave momento ma non giustifico la perdita del buon senso. Sono e rimarrò un ottimista, sarà sicuramente stata una dimenticanza dovuta alla necessità di fare in fretta, non credo che il professor Monti e gli illustri colleghi che lo sostengono abbiano mai avuto l'intenzione di demolire i tanto nobili concetti espressi nella nostra Costituzione. Art. 1: l'Italia è una Repubblica democratica fondata sul lavoro. Art. 4: la Repubblica riconosce a tutti i cittadini il diritto al lavoro e promuove le condizioni che

rendano effettivo questo diritto.

Ogni cittadino ha il dovere di svolgere, secondo le proprie possibilità e la propria scelta, un'attività o una funzione che concorra al progresso materiale o spirituale della società.

Concludendo: non può essere che uno stato democratico obblighi e imponga il pagamento di una tassa "sul lusso" per un bene aziendale che l'entità stato stessa, attraverso i suoi organismi, ha obbligato ad acquistare o comunque quanto meno ad assumerne armamento. Si converrà che la norma è profondamente anticostituzionale.

## L'OPERATORE DI SETTORE

➡ **TOMMY MOSCATELLI**

Quando ho assistito alla conferenza stampa del governo mi sono detto che, beh in fondo una tassa della misura di quella francese avrebbe potuto aiutare l'economia e quindi il rilancio anche del mercato nautico. In fondo poi non è che fossimo tutti così penalizzati! Un minimo di sacrificio era ed

## Barche: è il momento di comprare (bene)

Pensavamo che il 2010 fosse l'annus horribilis; e invece questo inverno è andata ancora peggio. Quindi ora, più che mai, è il momento, ovviamente per chi non ha problemi e sta solo aspettando che le cose si tranquillizzino, per comprare veramente bene una barca. Sia essa nuova - i cantieri sono più disponibili a trattare (ma non vi aspettate chissà quali sconti, i margini erano bassi prima, figuriamoci adesso) - sia, anzi soprattutto, usata. Questo perché chi ce l'ha, e non ha problemi, non ci pensa nemmeno a metterla sul mercato; quindi quelli che invece lo fanno, probabilmente hanno necessità di vendere e quindi sono più disposti a ragionare sul prezzo pur di realizzare velocemente, o anche solo (e ci dispiace dirlo) per disfarsene. In ogni caso, c'è una considerazione importante da fare: rispetto alle barche a motore, i cui impianti e organi meccanici deperiscono inesorabilmente, una barca a vela se trattata bene rimane in gran forma per tutta la vita, ma anche se non viene curata, si limita a sopravvivere in attesa di tempi migliori, senza subire però deterioramenti irreparabili. Quindi se trovate un

### OFFRESI VERO AFFARE



BARCHE ALLA PORTATA  
Eccovi una lista di proposte considerate invendibili in tempi di vacche grasse ma attualmente appetibili e molto convenienti

buon affare che sapete essere di qualità all'origine, ma vi sembra messa male, non lasciatevi scoraggiare al primo impatto: valutate che interventi sono necessari con un esperto di fiducia, perché rimetterla a posto, oltre che molto istruttivo, potrebbe diventare anche parte del divertimento. Se invece vi interessa una barca nuova ma volete cercare di diventare quasi trasparenti, allora il mercato propone una serie di natanti al limite dei 10 metri veramente invitanti (niente targa né tasse). Non barchette anguste e invivibili, come succedeva una volta, ma veri cruiser completi su cui affrontare crociere senza grandi rinunce (basta non sovrappollarle). Si va da barche convenienti anche nel prezzo a oggetti veramente lussuosi ma poco impegnativi per dimensioni e gestione. In ogni caso, il tema è: la vela conviene, è una delle forme di vacanza più a buon mercato, e oggi anche l'acquisto può essere alla portata di tutti. Quindi piantiamola con questa assurda presunzione che le barche son roba da ricchi. (VG)

## NATANTI, UN MONDO DORATO DI BARCHE ESENTASSE

### Hallberg-Rassy 310



Lungh. 9,42 m - Largh. 3,18 m € 136.312

### Elan 310



Lungh. 9,25 m - Largh. 3,22 m € 69.990

### Bavaria 32



Lungh. 9,75 m - Largh. 3,42 m € 53.900

| modello        | lung. | largh. | prezzo |
|----------------|-------|--------|--------|
| Comet 31 Sport | 9,74  | 3,48   | 69.000 |
| Hanse 325      | 9,35  | 3,30   | 57.800 |
| Dufour 335 GL  | 9,98  | 3,49   | 81.283 |
| First 30       | 9,81  | 3,20   | 87.906 |
| Sun Fast 3200  | 9,79  | 3,48   | 81.900 |

### Sunbeam 30.1



Lungh. 9,50 m - Largh. 2,93 m € 90.300

### Dehler 32



Lungh. 9,80 m - Largh. 3,25 m € 72.483

### Azuree 33



Lungh. 9,99 m - Largh. 3,64 m € 102.900

| modello      | lung. | largh. | prezzo  |
|--------------|-------|--------|---------|
| Catalina 309 | 9,98  | 3,51   | 109.600 |
| RM 880       | 8,72  | 3,25   | 70.352  |
| Salona 34    | 9,99  | 3,35   | 97.800  |
| T-34         | 9,99  | 3,30   | 109.861 |
| Pacer 310 CR | 9,50  | 3,33   | 74.400  |

è necessario, ma quando questa mattina, a Parigi per il Nautic, ho appreso i dati della manovra sulle imbarcazioni, ne ho realizzato la gravità non solo per il mercato nautico già in profonda crisi, ma anche per il turismo che vedrà allontanare gli stranieri e le grandi imbarcazioni dai nostri mari con gravi conseguenze negative anche per l'indotto dei paesi. Da questa mattina sono subissato dalle telefonate dei clienti che mi danno in vendita il loro 50 o che decidono di trasferirsi in porti esteri limitrofi. Quindi anche il mercato dell'usato avrà un enorme ricaduta e gli stessi operatori rischiano il fallimento perché le barche ritirate e ancora a stock oltre che svalutarsi, oltre ad avere i soliti costi di gestione ora hanno anche la tassa.

### IL LETTORE

#### ◆ TOMMASO DEFEQ

Ritengo che sia doverosa una differenziazione in base alla potenza del motore installato più che alla tipologia vela o motore. Anche il calcolo del

dovuto in funzione dei centimetri di lunghezza e dei centimetri di larghezza produrrebbe una tassazione più equa. I natanti, se esenti, non dovrebbero superare i dieci metri, i 40 cv di potenza e non dovrebbero navigare oltre le sei miglia. Vetustà, potenza, lunghezza, larghezza e possibilità di superare le sei miglia sono parametri imprescindibili per ottenere una tassazione equa.

### IL PROGETTISTA 1

#### ◆ ALESSANDRO NAZARETH

Non mi sembra questa la sede per discutere se questa manovra lacrime e sangue dovesse essere fatta e se sia giusto o no che le barche (soprattutto a vela) paghino una nuova tassa. Purtroppo chi più chi meno (pensate alle pensioni o alle case per non parlare di addizionali IRPEF), dovrà stringere la cinghia per mandare avanti la propria baracca, purtroppo però i soliti noti continueranno a fare festa... Il problema lo ha ammesso anche Monti in diretta, se si prova a tracciare i grossi patrimoni

per poi tassarli, non si fa in tempo ad arrivare che questi sono già spariti, quindi meglio lasciarli quieti, almeno rimangono in Italia... Una bella ammissione di impotenza a perseguire chi la fa franca da decenni. Mi sembra solo che la tassa sulle barche sia stata pensata male e sia assolutamente non equa (visto che si è parlato tanto in questi giorni di equità per la manovra), dato che potrebbe arrivare anche all'1% del valore per barche a vela piccole, per scendere sotto lo 0,1% per mega yacht. Perché per chi ha barche che valgono decine di milioni tirare fuori lo 0,1% del valore in un anno è poca cosa rispetto ai costi di gestione, mentre per barche che valgono 100/200 mila euro o meno, l'1% o più di tassa costituisce invece un conto molto salato. Tra l'altro la tassa presenta grossi scalini per barche di lunghezza molto vicina. Basterebbe rapportarla in maniera più continua alla lunghezza o addirittura farla proporzionale alla potenza del motore. Che il settore della nautica da diporto sia ormai al limite della sopravvivenza

è sotto gli occhi di tutti gli operatori ma non dei nostri governanti/tecnocrati, che hanno escogitato una tassa per le barche senza nemmeno sapere da che parte sta la prua. Se la tassa fosse equa per tutte le barche forse non contribuirebbe al crollo definitivo del settore ma sarebbe solo un contributo di solidarietà che tutti quelli che hanno un patrimonio, in varia maniera composto, sono chiamati a dare oggi. Dico tutti, però in parti proporzionalmente eque come dicevo sopra. Il gettito comunque è basso e contribuisce per una parte infinitesima a raddrizzare i disastri conti pubblici italiani (anzi forse come successo in Sardegna costerà più di riscossione), ma in fondo contribuisce a dare un contentino a molti. Infatti non aiuta la percezione del grande pubblico sulla nautica, intesa come uno svago molto esclusivo riservato a super ricchi (che fa spesso rima con evasori) che si mischia e integra con il jet set. Quanto di questo sia vero (solo noi che ci lavoriamo possiamo rendercene conto) e quanto sia

creato dalla comunicazione in generale (stampa di settore compresa) fa dimenticare quanta gente ci lavora dietro e che faceva sì che nei tempi migliori la nautica e il suo indotto contribuiva a formare quasi l'1% del PIL. Non nascondo che anche io sono contento quando vedo simili misure demagogiche (che comunque creano poco gettito) colpire altri settori a me poco simpatici (come le auto di lusso, gli aerei privati o altri giocattoloni) poi invece a mente fredda bisognerebbe ragionare che dietro ci sono persone che lavorano e che contribuiscono a creare PIL. Insomma la nautica è solo un contentino dato in pasto all'opinione pubblica.

### IL PROGETTISTA 2

#### ◆ MASSIMO PAPERINI

Un buon passo in avanti è stato fatto dal governo tecnico quando ha deciso di accogliere nel proprio provvedimento il concetto di vetustà che, a mio avviso, andrebbe ancora rivisto: perché

sia equo, è necessario uno scaglionamento maggiore così da includere anche barche più anziane. Che poi a pagare questa nuova tassa siano anche gli stranieri, questo è un argomento su cui riflettere. Ovviamente perché dovrebbe pagare una tassa se è in transito o si ferma sulle coste italiane per poco tempo? Questa decisione avrà delle gravi conseguenze e ricadute sull'indotto e la filiera. Meno soldi "freschi" che entrano, più si trascina a fondo un settore che invece dovrebbe invece essere una delle punte di diamante del nostro Paese. Basterebbe guardare ai Paesi europei nostri confinanti. Si parla tanto della tassa di possesso. Non vorrei che fosse solamente un'altra onerosa gabella da pagare... Come se non ne avessimo a sufficienza! Se però dovesse servire per finanziare e rilanciare il settore nautico in crisi, allora sarei d'accordo nell'introdurla. Ovviamente al posto di quella di stazionamento.

Tutte le altre opinioni su [www.farevela.net](http://www.farevela.net)