

Passione, mare, natura, tempo libero

EVADERE CON LA BARCA

di Roberto Neglia

Libere considerazioni per i diportisti e l'Agenzia delle Entrate su come riportare la propria imbarcazione a quello che è, un oggetto per la propria passione e il tempo libero. Confidando che il direttore Attilio Befera voglia riceverci per ascoltare le nostre proposte.

La vera evasione è quella dal "logorio della vita moderna", per dirla con uno slogan di un noto amaro. Perché la barca per migliaia di persone – piccolissima, piccola, media o grande che sia – è solo questa. Eppure il pregiudizio che il natante, l'imbarcazione o la

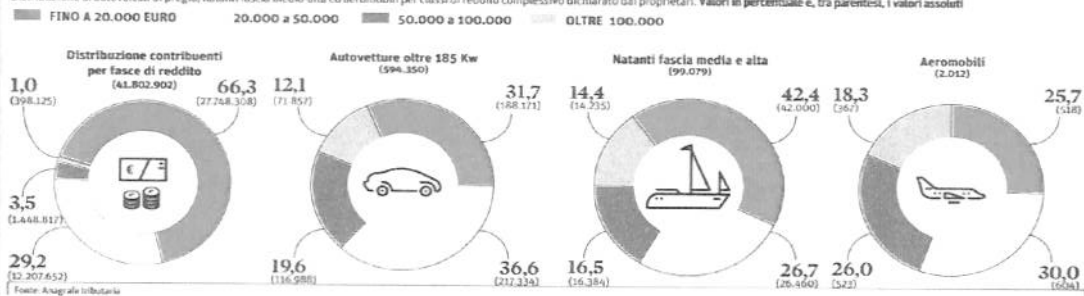
nave da diporto siano sintomo o spia di redditi e fortune chissà in quale modo accumulate resiste. Ma finché si tratta di sciocchezze popolari, passi, diverso è il caso se sono le istituzioni e gli organi deputati alla verifica dei comportamenti fiscali degli italiani ad avallare un simile orientamento che la cosa si fa grave. Per questo mettiamo i piedi direttamente nel piatto, senza reticenze, analizzando le questioni e proponendo alcune soluzioni all'Agenzia delle Entrate.

Consapevoli del compito delicato e gravoso che grava sul suo direttore Attilio Befera e su tutti i suoi collaboratori. Cominciamo provando a fare un po' di chiarezza. Da un lato abbiamo il cosiddetto redditometro che attribuisce un valore a determinati elementi indicativi della capacità contributiva dei contribuenti – attualmente sottoposto a una completa rivisitazione del metodo di valorizzazione e degli indici della capacità contributiva – dall'altra lo spesometro. Prima erano presi in considerazione poco più dei soliti casa, auto di grossa cilindrata, barca, cavallo, ed elicottero. "Ora il redditometro sarà basato su di una statistica molto più analitica e differenziata che terrà conto di un'approfondita analisi sia delle voci di spesa che della tipologia dei contribuenti, differenziati in funzione del nucleo familiare, dell'età e dell'area territoriale di appartenenza" – spiega l'avvocato Francesco Cimmino Gibellini, consulente di Ucina Confindustria Nautica. "Il nuovo modello prevederà circa 100 diverse voci di spesa, articolate in sette categorie, abitazione, mez-



Chi possiede auto di lusso, barche, aerei ed elicotteri

Distribuzione di autoveicoli di pregio, natanti fascia medio-alta ed aeromobili per classi di reddito complessivo dichiarato dai proprietari. Valori in percentuale e, tra parentesi, i valori assoluti



Nei dati diffusi dall'Anagrafe tributaria sono calcolati i piccoli natanti volontariamente immatricolati al solo scopo di navigare oltre le 6 miglia dalla costa.

zi di trasporto, contributi e assicurazioni, istruzione, attività sportive e ricreative e cura della persona, altre spese significative, investimenti mobiliari e immobiliari netti". In pratica il nuovo redditometro funzionerà considerando tutte le voci di spesa che verranno a conoscenza dell'Agenzia delle Entrate attraverso il meccanismo noto appunto come "spesometro". Lo scopo di questo software è quello di selezionare le posizioni per le quali è opportuno procedere con l'attività di controllo. Se lo scostamento supera il 20%, l'Agenzia delle Entrate chiederà spiegazioni e convocherà per un contraddittorio il soggetto sottoposto al controllo.

Ove il contribuente non riuscisse a dimostrare le proprie ragioni, l'Agenzia potrà procedere a un accertamento di carattere sintetico (ai sensi dell'art. 38, commi quarto, quinto e seguenti del D.P.R. n. 600/1973). Ma come funziona lo spesometro? "Entro il 30 aprile 2012 tutti i soggetti con partita IVA (imprese, professionisti, esercizi commerciali) dovranno comunicare tutte le operazioni relative all'anno 2011 di importo non inferiore a 3.000 Euro al netto dell'IVA per i soggetti passivi IVA ovvero a 3.600 Euro, comprensivi dell'IVA,

per gli altri soggetti" - spiega Cimmino - ma non sarà necessario includere nella comunicazione le operazioni effettuate con carte di credito, di debito e prepagate. In questo caso saranno infatti gli stessi gestori del pagamento elettronico a fornire all'amministrazione finanziaria tutti i dettagli sulle spese effettuate. Ne possiamo dedurre che l'adesione alla realtà è la condizio sine qua non del suo successo, in primo luogo per la stessa Agenzia delle Entrate, pena il girare a vuoto della macchina pubblica e la generazione di un contenzioso senza pari. Poi che - in attesa di avere i dettagli - emerge chiaramente che la paura di mettersi eccessivamente in mostra avendo una barca viene di fatto annacquata dal monitoraggio di tutte le spese rilevanti effettuate, dall'asilo dei figli al viaggio turistico, dal circolo sportivo all'affitto di una casa al mare e via dicendo. Allora perché, viene da chiedersi, questo accanimento della Guardia di Finanza sui porti turistici e sulle barche? A nostro modo di vedere è ingiustificato e proprio una notizia giunta in redazione prima di andare in stampa lo dimostra.



Con grande enfasi si comunica che è stata scoperta la proprietà di uno yacht di notevole valore – 1,2 milioni di euro – perfettamente sconosciuta al fisco. Peccato che per rintracciarla siano state setacciate poco meno di mille imbarcazioni di incolpevoli cittadini. “Questo perché fra l’altro manca un registro telematico delle imbarcazioni” – spiega il presidente di Ucinia Confindustria Nautica, Anton Francesco Albertoni – “e per questo avevamo chiesto al governo che lo 0,5% dell’introito della tassa di stazionamento – lo sottolineo, lo 0,5% – fosse destinato a questo scopo, ma ovviamente la proposta di un emendamento presentata in tal senso alla legge è stata bocciata dalla Ragioneria Generale dello Stato”. Ed è un peccato perché un tale strumento consentirebbe lo screening della flotta, di effettuare la maggior parte dei controlli da remoto, senza stare a disturbare in continuazione i diportisti, oltretutto con ripetute visite di diversi corpi di polizia che si sovrappongono senza conoscere l’uno l’attività dell’altro. Un altro tema caldo dell’attualità è quello dell’installazione di comodo di grandi unità a società di noleggio. Lo stesso vice ministro dell’Economia – Grilli – nel salotto TV di Bruno Vespa ne ha parlato come se si trattasse di chissà quante migliaia. “Anche qui abbiamo uno strumento pratico, economico ed efficace” – ci dice il presidente della sezione yachting di Federagenti, Fulvio Luise – “basta utilizzare i dati circa i passeggeri che noi raccomandatori marittimi registriamo puntualmente”. Dati (2011) dai quali emerge che solo il 4% degli ospiti e degli equipaggi imbarcati a bordo di certe navi da diporto (>24 metri) sbarcate in Italia sono di nazionalità italiana. Poiché è as-

LE RICHIESTE DEL COMPARTO

□ È prioritaria la costituzione di un registro telematico delle immatricolazioni, che consenta di verificare le unità via computer – anche portatile – senza necessariamente disturbare l’utenza con accessi a bordo.

□ Per la verifica dei grandi yacht è sufficiente richiedere ai raccomandatori marittimi la lista equipaggio e passeggeri che viene compilata per ogni “call” (ormeggio) e peraltro già inviata all’Autorità marittima. Senza bisogno di sgradevoli accessi in mezzo al mare che scoraggiano il turismo straniero.

□ Il redditometro deve diventare uno strumento trasparente di accertamento, in particolare deve superare gli attuali limiti distinguendo oltre che per le dimensioni di unità, per la tipologia degli scafi, fra acquisto nuovo e usato, con una maggiore aderenza alla realtà.

□ La messa a punto di una procedura di certificazione preventiva di congruità al fine di un rilascio di un bollino blu (volontario).

□ La soppressione dei Corpi di polizia a mare, tranne Capitanerie di Porto per la sicurezza e Guardia di Finanza per compiti di polizia, anche finanziaria, e di dogana, consentendo un notevole risparmio di costi per gli stessi corpi che potrebbero introitare le risorse risparmiate e destinarle a compiti più strategici, evitando la sovrapposizione di controlli in mare.

surdo pensare che questi ultimi siano tutti sotto mentite spoglie, appare evidente che parliamo forse di qualche decina di persone, che potrebbe dunque essere facilmente individuata utilizzando i suddetti registri. Senza sottoporre a fermo qualunque yacht straniero che giunge nelle nostre acque danneggiando in questo modo il turismo nautico e l’importante indotto che produce. “Per il 10% sono infatti cittadini arabi, il 17% russi, il 30% statunitensi, il 33% è composto da cittadini europei (non italiani) e il resto è di altre nazionalità” – specifica Luise – “e noi operatori per ogni singolo ap-

prodo ne mandiamo nota all’Autorità marittima o alla Polizia di frontiera, mentre il comandante ne lascia traccia nel giornale di bordo”. Seppure fossero tutti evasori estero vestiti sarebbero una stretta minoranza. Un altro elemento da valutare è che il 99% delle unità al di sopra di 10 metri è acquistata in leasing. Di fatto già la banca che emette il finanziamento esegue una valutazione della congruità del reddito del contribuente, senza il quale saremmo fuori dalle stesse regole del credito. “Una comunicazione che facevamo già prima dell’introduzione dello spesometro” – confer-

QUEL CHE BEFERA NON SA

Una delle cose che più fa imbufalire i diportisti è vedere la capacità di spesa di chi acquista un usato assolutamente equiparata a chi si rivolge al mercato del nuovo. E va bene che comunque i costi di mantenimento sono gli stessi, ma l’adozione di un coefficiente di abbattimento si impone. Da un’indagine effettuata dall’Osservatorio Nautico Nazionale emerge – come noto a tutti gli appassionati – che lo stato di conservazione assume un valore molto più determinante rispetto al mondo dell’auto. Tuttavia, almeno per le unità rigide (esclusi i gommoni), è possibile stimare un indice di invecchiamento che mostra una curva inizialmente piuttosto ripida, che poi

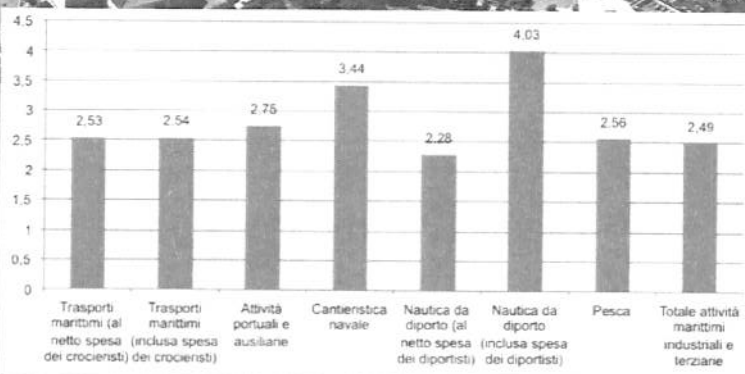
si addolcisce e si assesta su un valore minimo che viene mantenuto nel tempo. Un’altra delle cose che l’Agenzia delle Entrate non può sapere – in mancanza di una banca dati nazionale – è

che il 46,3% dei possessori di unità nautiche è un lavoratore dipendente in base a un’indagine a campione realizzata dall’Osservatorio Nautico Nazionale. Le uniche informazioni a livello nazionale sui costi di ormeggio sono quelle elaborate dall’Osservatorio Nautico, che a differenza dei dati normalmente utilizzati e diffusi dalle stesse riviste di settore, non si riferiscono a campioni di soli marina turistici, ma includono le strutture a low cost che rappresentano la maggioranza. Basti pensare ai circoli della Federazione Italiana Vela e alle sezioni della Lega Navale (queste ultime da sole hanno 6.816 posti fra i 7 e i 14 metri), che presentano valori decisamente inferiori a quelli commerciali. Per non parlare dei punti ormeggio.

Indice medio di invecchiamento		
Vela	Motore	
Immatricolata -20% -25%	Immatricolata -20% -25%	
2 anni: -30%	2 anni: -35%	
4 anni: -35/40%	4 anni: -40%	
10 anni: -50/60%	10 anni: -60%	
15 anni: -70%	15 anni: -80%	
20 anni: -75%	20 anni: -85%	
	Strutture	Posti barca
marina privati	13%	24%
strutture pubbliche	66%	65,2%
punti di ormeggio	21%	10,8%



ma il DG di Assilea, associazione che raggruppa le imprese del leasing – “che a maggior ragione oggi è stata rafforzata”. Tutti questi strumenti già esistenti consentono un controllo “da remoto” e se integrati con un registro telematico delle immatricolazioni potrebbero anche portare a un bollino blu. Fu proprio il direttore Befera a proporre un marchio a garanzia dell'onestà dei commercianti, proponendo di “approfondire se e a quali condizioni l'Agenzia possa impegnarsi a rilasciare pubblici attestati di riconoscimento di correttezza fiscale agli esercizi commerciali in regola al controllo degli obblighi tributari”. Un ulteriore



I PERCHÉ DI UN COMPARTO

La nautica è la quinta voce dell'export italiano.

Secondo una ricerca della Fondazione Edison pubblicata sul Corriere della Sera Economia del 9 luglio scorso è uno dei 31 settori manifatturieri in cui l'Italia batte la Germania.

L'eccessiva pressione sul settore ha comportato la riduzione del mercato domestico al 20% della produzione, era il 50% nel 2008, il 33% nel 2010.

La nautica ha il più alto moltiplicatore del reddito e dell'occupazione di tutto il cluster marittimo, proprio grazie al turismo nautico, e ogni euro investito in questo settore frutta molto di più alla collettività.

I DATI CHE ASSOLVONO LA NAUTICA

Gli stessi dati diffusi dall'Anagrafe tributaria ci restituiscono una fotografia molto diversa da quell'immagine ideologicamente negativa che della nautica viene data dagli organi di informazione.

Normalmente vengono utilizzati i dati in percentuale che di per sé non hanno alcun significato, se non quello di mistificare la realtà. I numeri assoluti parlano di quasi 400.000 italiani che dichiarano da 100.000 euro in su di reddito. Certamente pochi, ma non incongruenti con la flotta da diporto italiana. L'Anagrafe riporta infatti erroneamente fra le imbarcazioni di “fascia

media e alta” anche tutti quei natanti di piccola dimensione che vengono iscritti nei registri al solo fine di poter navigare oltre le sei miglia dalla costa. Barchette, gozzi, vecchie lance e gommoncini il cui valore spesso non supera quello di un ciclomotore. D'altronde l'80% delle unità nuove acquistate ha un valore inferiore ai 25.000 euro, il costo di un'auto media. Le unità di nuova immatricolazione comunque non superano i 2.000 pezzi l'anno, a fronte delle oltre 200.000 auto di lusso.

passo nella “direzione premiale già contenuta nelle recenti norme che prevedono una serie di semplificazioni e una speciale assistenza a favore dei contribuenti che rendono trasparente al fisco la contabilità relativa all'attività svolta”. Poi non se ne fece più nulla per la levata di scudi di Confcommercio. E se iniziassimo a sperimentarlo dalla nautica?