



BANDIERA ITALIANA PER POCHI SUPERYACHT



Programmazione e bilancio del management

Secondo un recente studio condotto da UCINA, soltanto il 5% dei superyacht (Lft > 24 metri) costruiti in Italia batterebbe bandiera italiana; per il resto, la maggior parte risulterebbe preferire il Registro Inglese, non tanto per motivi di natura fiscale, quanto, piuttosto, per una migliore gestione tecnico-amministrativa che gli inglesi riescono ad offrire per detto naviglio rispetto all'ordinamento italiano.

Ciò è quanto risultato nell'ambito del Convegno "Commercial & Pleasure Yacht: stato di diritto e di fatto" tenutosi al palazzo San Giorgio di Genova, organizzato da WISTA ITALIA.

In Italia, la legge 8 luglio 2003, n. 172, ha previsto la possibilità di poter iscrivere le unità destinate al c.d. noleggio per finalità turistiche nel Registro Internazionale istituito con la legge 27 febbraio 1998, n. 30, riconoscendo agli armatori dei benefici tali da renderne sostenibile l'impresa.

E' indubbio che, dal punto di vista economico, tale opportunità risulterebbe senz'altro competitiva rispetto alla concorrenza straniera, se non si dovesse sottostare alle complesse e farraginoso procedure che, allo stato, prevedono il concorso di diversi interlocutori (Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti, della sanità e delle comunicazioni, OO.SS. e Capitanerie di Porto), i quali, spesso, non sono sufficientemente preparati per fornire una risposta efficiente ed efficace a una domanda, ormai, sempre meno crescente.

Peraltro, come affermato dal Presidente di UCINA, Anton Francesco Albertoni, «basterebbero pochi accorgimenti tecnici, senza alcun costo per l'erario, per recuperare molte di queste unità e far aumentare le registrazioni in Italia», il cui trend di crescita potrebbe essere ragionevolmente stimato intorno al 40 ÷ 50%.

In particolare, detto fenomeno significherebbe più entrate per lo Stato, maggior impiego di equipaggi italiani e infine, ma non in ordine d'importanza, la sosta di queste unità nei porti italiani durante i periodi di inattività, con ricadute sull'indotto delle marine e delle imprese di manutenzione.

In effetti, come ha sottolineato nell'ambito del suddetto Convegno Gian Enzo Duci, Presidente della commissione "Manning" di FEDERAGENTI, il Registro Internazionale Italiano ha avuto successo per le navi mercantili (allo stato attuale, infatti, si conterebbero circa 600 iscrizioni), ma non altrettanto per quei superyacht di cui alla richiamata legge 172/2003, per i quali, sempre secondo lo studio sopra citato, si conterebbero soltanto 14 iscrizioni, contro le 1.000, circa, in quello Inglese, dove l'iter burocratico prevede un solo interlocutore.