



IL REDDITOMETRO PER LE VELE D'EPOCA - Arte Navale

di Roberto Giacinti



La politica. La politica governativa ha, da anni, visto il settore nautico un facile bacino da cui attingere risorse, a man bassa, per cui imposte, tasse e accise sui carburanti hanno ridotto le potenzialità di questo settore.

E' vero che la maggioranza delle barche da diporto è intestata a contribuenti che dichiarano al Fisco meno di € 15.000 all'anno; come peraltro la maggioranza degli italiani, ma per cercare qualche evasore lo stato ha perso gettito enorme e la società tutta ha pagato con disoccupazione e chiusura di cantieri e di tutto l'indotto.

Nonostante il crollo del settore nautico sia stato inarrestabile, l'Amministrazione Finanziaria, continua la sua azione rivolta a realizzare gli obiettivi di prevenzione e di contrasto all'evasione, tramite la riedizione del Redditometro e l'introduzione dello Spesometro, ma come vedremo, ora, sembra con approccio più lieve.

Il redditest. Per farci capire il nuovo redditest l'Amministrazione ha diffuso, a dicembre 2012, il Redditest ovvero un modello di simulazione che doveva servire a determinare il reddito lordo di tutti i componenti del nucleo familiare prendendo in esame, principalmente, le spese sostenute dai contribuenti.

Ancora uno spauracchio, uno strumento dissuasore di cui non ci si può neanche fidare anche perchè i due strumenti non coincidono!

Il redditemetro. Come non bastasse per il nuovo redditemetro, introdotto con la L. 122/2010 si è prevista l'applicazione retroattiva, dal 2009, cosa che ha indotto alcuni a ritenere che invece si dovessero o si potessero applicare a quegli anni le regole del vecchio redditemetro se favorevoli. Mentre la giurisprudenza delle commissioni tributarie si orienta per legittimarne l'applicazione anche alle annualità precedenti al 2009 se più favorevoli al contribuente, l'Agenzia sembra rimanere ferma sulla nuova disposizione.

Il nuovo strumento prende in esame oltre 100 voci di spesa, secondo parametri distinti per 11 tipologie familiari in 5 macro-zone (quindi in tutto 55 profili familiari).

I dati di riferimento sono quelli contenuti nell'Anagrafe Tributaria e i dati medi sui consumi sono quelli censiti dall'Istat, per i diversi profili.

Rilevano gli scostamenti di almeno il 20% tra il reddito dichiarato e quello presunto in base alla spesa, ma il reddito complessivo della famiglia può coprire la totalità delle spese, anche se differenzialmente ripartite tra i componenti.

Capacità probatoria. Gli accertamenti fondati sul redditemetro possono essere confutati mediante idonea prova contraria, basata sul possesso di redditi esenti, soggetti a imposizione alla fonte o legalmente esclusi dalla formazione della base imponibile.

La Cassazione (sentenza n. 23554/2012) in modo esplicito, ha affermato la natura di presunzione semplice del redditemetro, per cui l'Ufficio anche dopo il contraddittorio, deve fornire altri riscontri idonei a integrare il risultato dell'elaborazione statistica.

Tuttavia, detto orientamento si contrappone a molte sentenze che, per molti anni, hanno sancito il carattere legale, relativo, delle presunzioni con riferimento al vecchio strumento.

Le imbarcazioni. Il redditemetro nautico fu già ridisegnato dal D.M. 20 Ottobre 1989, il quale stabiliva un "indice" per ciascun natante riferito all'anno della sua immatricolazione e alla sua lunghezza, ma senza alcun riferimento al prezzo di acquisto.

Con lo spesometro l'acquisto di una barca è oggi rilevato come elemento della capacità contributiva del contribuente nell'anno di acquisto, mentre, sotto il profilo dei costi di gestione rileva, oltre che nell'anno di acquisto, anche per gli anni successivi.

Il vecchio redditemetro si basava sulla presunzione che l'acquisto fosse stato sostenuto con redditi conseguiti nell'anno di acquisto e nei quattro precedenti; il nuovo redditemetro, invece, dispone che i beni si presumono acquistati con redditi conseguiti interamente nell'anno di acquisto.

Rispetto alle precedenti versioni senza dubbio il Fisco ha allentato la presa sulla nautica da diporto, se non altro inquadrando il settore in un ambito meno punitivo e qualitativamente più vicino alla realtà dei fatti, infatti, la presunzione del reddito per l'acquisto di una barca è ora valutata con i medesimi criteri applicabili a un'auto o ad un immobile, senza l'adozione di moltiplicatori diretti ad innalzare, come per il passato, spropositatamente la capacità contributiva del diportista.



L'acquisto oggi è registrato come spesa di investimento e pertanto il cosiddetto contenuto induttivo è riferito solo all'incremento patrimoniale meno il finanziamento ottenuto e quindi anche per la rata del leasing nautico, che viene adesso considerata come un qualsiasi canone di locazione di un immobile.

Il D.M. 24 novembre 2012 tiene conto solo delle spese di gestione, manutenzione, ormeggio e rimessaggio di natanti, (precedentemente esclusi) e imbarcazioni. Manca il riferimento al canone di locazione e al personale stagionale.

Complessivamente tali voci sembrano valutate secondo parametri accettabili.

La tabella va letta non con il metodo a scaglioni, ma con quello della tendenza del risultato, (€ per metro).

Unità a motore

4-7 metri	400
7-10 metri	700
10-14 metri	1600
14-18 metri	3000
18-24 metri	5500
sup.ai 24 metri	12000

Unità a vela

4-7 metri	200
7-10 metri	350
10-14 metri	700
14-18 metri	1500
18-24 metri	2500
sup. ai 24 metri	5500

Il redditometro, purtroppo è pregiudizievole verso il possesso e l'uso di un'imbarcazione anche perché non distingue fra usata e nuova.

Per le barche d'epoca, occorrerà approfondire il tema dei costi di gestione, operando una distinzione tra spese di gestione (ormeggio, canone di leasing ecc.) e spese di manutenzione (coppali, riparazioni ecc.) alcune delle quali gestite direttamente dagli armatori.

Occorre ricordare che molte barche, se pur d'epoca, si acquistano a buon prezzo e preservarle aiuta a mantenere vivo e ad amare il patrimonio storico che rappresentano.

La circolare 43/2011 illustra come sia inutile intestare le imbarcazioni alle società che in mancanza di ricavi adeguati diviene di comodo per cui per i beni dati in godimento a soci e familiari si dà rilievo, non tanto alla proprietà formale del bene, bensì alla sua disponibilità di fatto.

Nelle suddette ipotesi, potrà accadere che l'Ufficio, fornendo adeguata prova, utilizzi il redditometro sostenendo che il bene è in realtà nella disponibilità personale del socio, quindi sottratto al reddito d'impresa.

La tassa di possesso. Evidenziamo l'importante emanazione del decreto governativo cosiddetto "del fare" che ha tagliato la famigerata tassa di possesso sulle imbarcazioni da diporto per le imbarcazioni fino a 14 metri e la riduzione per quelle fino a 20, merito che va ancora all'UCINA.

Comunque per le imbarcazioni d'epoca, vista l'utilità che deriva alla collettività dal possesso e cura di tali beni, occorrerebbe legiferare come si è fatto da sempre per il settore delle auto d'epoca.

Ad esempio la legge 21 novembre 2000, n. 342 accorda l'esenzione dal pagamento del bollo per i veicoli e i motoveicoli di "particolare interesse storico e collezionistico" costruiti da almeno 20 anni, individuati dall'Automobil club Storico Italiano (ASI) e dalla Federazione Motociclistica Italiana (FMI), con propria determinazione.

Conclusioni. Prendiamo atto con soddisfazione che l'Ucina ha saputo dettare molte importanti richieste al Governo quali ad esempio l'ottenimento della legge sul Registro telematico per le imbarcazioni e le navi da diporto, quelle per rendere più equo il calcolo del valore di uno yacht sul redditometro, per evitare il moltiplicarsi di verifiche da parte di capitanerie e forze dell'ordine che ha dato luogo alla direttiva del 23 marzo 2013 da cui ci aspettiamo il bollino da applicare alle barche già sottoposte a controlli.

Bene al Registro, ma per semplificare i controlli, avviare lo snellimento burocratico, dare conoscenza all'industria, alla programmazione dei porti e per le barche d'epoca per elaborare in apposita Sezione gli elenchi da cui estrarre i beni suscettibili di essere destinatari delle agevolazioni spettanti, quali ad esempio la completa esenzione dalla tassa di possesso.

Ridare agli italiani, almeno in parte, la libertà di spendere i propri soldi senza per questo dover temere di finire sotto la lente del fisco, contribuirebbe a ristabilire uno dei fondamentali dell'economia, la circolazione del denaro senza la quale non c'è crescita.