

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Vitelli: “In Italia serve una bandiera competitiva per trattenere yacht ed equipaggi”

Nicola Capuzzo · Monday, March 7th, 2022

Oltre al condiviso (con gli altri principali cantieri italiani) desiderio di maggiori e più efficaci percorsi di formazione professionale per aumentare il bacino occupazionale del comparto, il gruppo Azimut Benetti Yachts invoca un intervento normativo volto a rendere più competitiva la bandiera italiana per i super yacht.

Ne ha parlato Giovanna Vitelli, vicepresidente del gruppo Azimut Benetti, in occasione dell’evento “Road to Expo Dubai – Nautica, la grande bellezza della Liguria” andato in scena a Genova e organizzato da Liguria International e Regione Liguria. “Una grande e facile constatazione: in Italia siamo il primo Paese al mondo per produzione di mega yacht, abbiamo una leadership di cui essere orgogliosi. Queste barche per un qualche ragione però poi vanno all’estero, quindi non permangono sui nostri mari e non hanno, o hanno in misura molto limitata, equipaggi italiani” è stata la premessa alla sua richiesta al governatore della Liguria Giovanni Toti seduto in prima fila ad ascoltarla ma soprattutto al governo nazionale. “Non si tratta di soldi ma di provvedimenti: con una buona bandiera italiana concorrenziale con i paesi vicini e con una buona formazione degli equipaggi noi avremmo immediatamente decuplicato l’occupazione, tra l’altro un’occupazione di qualità, nel nostro paese” ha detto Giovanna Vitelli.

Che poi ha aggiunto: “La bandiera italiana bisogna guardarla secondo me con un occhio privo di tanta ideologia. Cioè: la barca è un bene mobile per cui io posso decidere facilmente come armatore di andare a Malta, in Croazia o in Montenegro. Dobbiamo cercare la migliore legislazione possibile nell’ambito di un’arena competitiva che ci vede con dei concorrenti molto vicini” al fine di attrarre sotto bandiera italiana queste navi da diporto.

Secondo la vicepresidente di Azimut Benetti è “inutile avere la tassazione e la contribuzione più alta possibile solo perché quello è un bene da ricchi; è ideologicamente giusto ma al lato pratico meglio beccarne più possibile (di yacht e armatori, ndr) e tenerli qui. Non si tratta di soldi ma di provvedimenti che possono portare indotto”.

Un approccio simile era servito a fine anni ’90 al varo di una legge (la n.30 del 1998) che ha garantito alle società armatoriali italiane importanti benefici fiscali e contributivi al fine di rendere la scelta di iscrivere una nave in Italia competitiva rispetto alle alternative di altri Paesi allora riconosciuti come bandiere di comodo. Secondo i dati di Confitarma l’occupazione marittima

italiana e comunitaria sui traffici internazionali e sul grande cabotaggio è aumentata negli ultimi vent'anni del 140% raggiungendo la soglia di circa 38.000 marittimi italiani e comunitari imbarcati (fonte: Cnel/Inps). Secondo l'altra maggiore associazione di categoria Assarmatori le misure fiscali e contributive introdotte con il Registro Internazionale nel 1998 e rivolte alla marina mercantile hanno raddoppiato la flotta mercantile di bandiera italiana, che dai poco più di 8 milioni di tonnellate di stazza lorda di fine anni '90 ancora oggi, nonostante un periodo di decrescita, si mantiene superiore ai 15 milioni di tonnellate.

[CLICCA QUI PER ISCRIVERTI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT](#)

24

This entry was posted on Monday, March 7th, 2022 at 6:09 pm and is filed under [Services](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.