



Dazi: dalla guerra

La crisi commerciale tra USA ed Europa sembra sedarsi, complice l'accordo intrapreso tra i rappresentanti istituzionali dei due continenti nel corso dell'ultimo G20. Sebbene il recepimento dell'accordo da parte dell'Agenzia delle Dogane necessiti di tempi tecnici che non rendono l'accordo di immediata esecuzione - al tempo in cui scriviamo questo articolo il dazio supplementare risulta ancora vigente sul sito adm.gov.it - possiamo già guardare con serenità al mercato statunitense del nuovo e dell'usato per acquisti a partire, orientativamente, da gennaio prossimo. Ma cosa è necessario considerare prima di "imbarcarsi" nell'avventura dell'importazione, soprattutto di uno scafo usato?

Le spese vive d'importazione...

Risolto l'esoso nodo doganale, che falciava la "mazzata" del venticinque per cento aggiuntivo sulla base imponibile, si ritornerà al solo dazio del 1.7% (perché finora, al dazio canonico, si somma quello supplementare sull'intera base imponibile, di cui fa parte anche il costo di trasporto), calcolato su ammontare dell'imbarcazione. Se la barca si trova sulla West Coast, poi, il costo di trasporto sarà il risultato di diverse componenti: il trasporto su gomma, il carico in container o piattaforma

ma aperta (in gergo tecnico "flat rack") ed il nolo marittimo. Se la barca si trova sul versante atlantico, invece, il peso del trasporto su camion incide, ovviamente, molto meno. Prima ancora, però, di pensare ad acquistare ed importare la barca usata oggetto dei desideri, si è spesso dovuto ingaggiare un perito o "surveyor" nei pressi della località di stanza della barca per incaricarlo di un'ispezione a valore legale. Non che questo ci metta nella assoluta certezza di poter recuperare economicamente eventuali danni emergenti dopo che ci sarà consegnata la barca, ma per lo meno potremo procedere ad un ac-

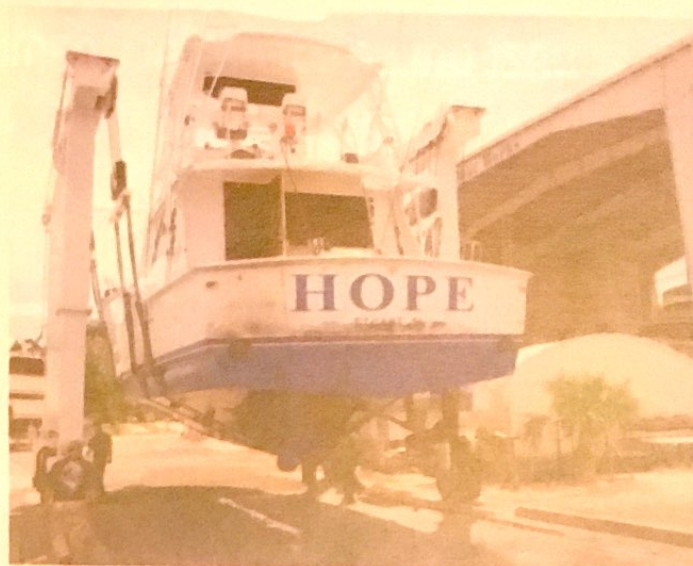
L'orizzonte economico dell'Occidente presagisce cieli sereni: in vista del distendersi dei rapporti commerciali tra Stati Uniti d'America ed Europa, possiamo cominciare a scaldare i motori... di ricerca! L'importazione di una imbarcazione nuova od usata, a breve, sarà molto meno onerosa rispetto ai tre anni appena trascorsi.

 Testo e foto di **Benedetto Rutigliano**

quisto a distanza importante come quello di una imbarcazione, con minori alee.

...e quelle accessorie

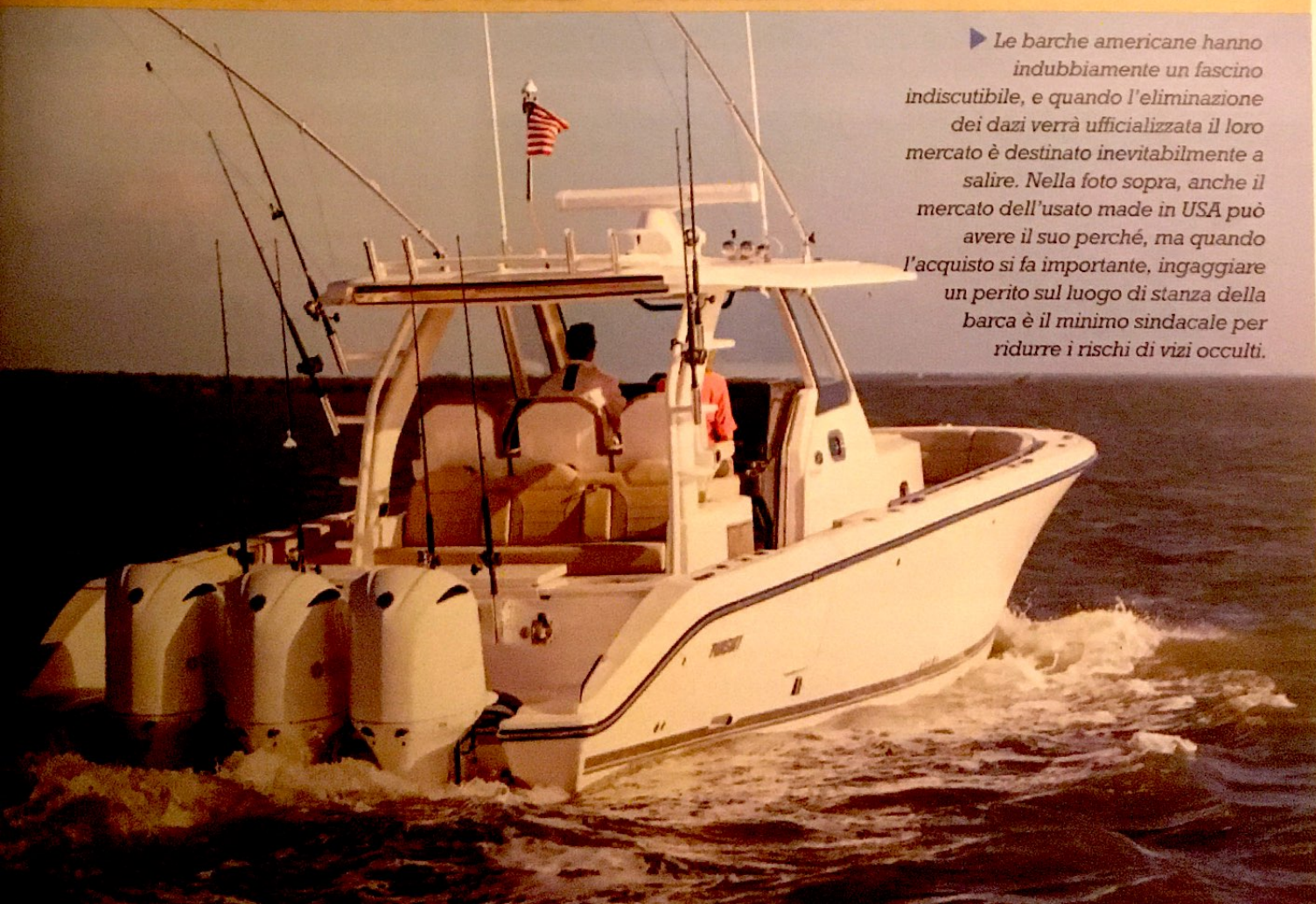
Ma la lista della spesa non si chiude qui: dipendentemente dall'anno di costruzione dello scafo e del cantiere stesso, infatti, potrebbe rendersi necessaria la produzione di un certificato di conformità CE che, con la riforma del codice della nautica, viene ora redatto sull'esemplare specifico, mandando in soffitta i classici metodi "tampone" del passato, nella fattispecie i certificati CE "del tipo" rilasciati da Enti certificatori sovranazionali, che dichiaravano che lo scafo era costruito "conformemente alle normative CE vigenti". Ecco, oggi un certificato del genere non ha valore, vincolando l'utilizzabilità del natante entro le sei miglia dalla costa. Il che, su uno sportfisherman di ben altre velleità, costituisce un



handicap non da poco! Diverso, naturalmente, il caso in cui lo scafo superi i dieci metri di lunghezza, la qual cosa vincola al conseguimento del certificato di sicurezza RiNa, oltreché del certificato CE. L'ente indicato, tra l'altro, si occupa di entrambe le operazioni. Quanto ai costi, in base all'entità dei rilievi e delle modifiche agli impianti ed alle componenti richieste per far sì che l'imbarcazione o il natante possano essere certificati CE, la spesa può variare da poche centinaia di euro, ove la barca ad esempio sia già costruita in conformità agli ultimi dettami sulla normativa CE, fino a svariate migliaia di euro, se trattasi di imbarcazione di dimensio-

all'armistizio

► *Le barche americane hanno indubbiamente un fascino indiscutibile, e quando l'eliminazione dei dazi verrà ufficializzata il loro mercato è destinato inevitabilmente a salire. Nella foto sopra, anche il mercato dell'usato made in USA può avere il suo perché, ma quando l'acquisto si fa importante, ingaggiare un perito sul luogo di stanza della barca è il minimo sindacale per ridurre i rischi di vizi occulti.*



► Le barche costruite in conformità alle normative europee riportano una apposita targhetta con stampigliato il marchio CE, la potenza massima installabile, il numero massimo di persone trasportabili ed il peso complessivo caricabile a bordo, oltreché la categoria di navigazione per la quale è omologata e l'identificativo dell'ente certificatore.



ni importanti. Ragion per cui è sempre consigliabile richiedere all'Istituto di certificazione un preventivo, fornendo cantiere, modello, motorizzazione, allestimento ed anno di costruzione della barca che si desidera importare.

Il mercato si risveglia

Diciamocelo: il mercato dei fisherman usati in Italia è stantio da diversi anni. I prezzi di barche anche molto datate sono sempre più "pompati" verso l'alto, dinamica figlia della guerra dei dazi sopra descritta che rendeva ancor più antieconomico importare, anziché accettare i prezzi da alta gioielleria dell'usato americano già navigante nei mari italiani. La disponibilità è poca: chi ha un fisherman efficiente se lo tiene stretto, vista la difficoltà nel reperirne l'eventuale sostituto. Questo abbattimento del muro doganale tra Stati Uniti ed Europa certamente porterà barche fresche a solcare le nostre acque, e

con questo anche un effetto calmierante sui prezzi dell'usato. Per quanto concerne il nuovo, invece, i preesistenti canali di dealership di marchi americani importanti sono in corso di rapida riattivazione, e si comincia a sentir parlare di nuovi brand finora sconosciuti ai pescasportivi italiani: i prossimi saloni nautici si preannunciano ricchi di novità a stelle e strisce!

Due mannaie pericolose

Un grosso problema che già affligge il settore automotive da quando la pandemia ha minato l'attività delle aziende con lockdown ad intermittenza, riguarda però l'approvvigionamento di componenti, che tiene parzialmente ferme le linee produttive dei maggiori cantieri nautici americani. In parole povere, le barche sono quasi complete ma non è possibile consegnarle per via della mancanza di particolari elettrici e meccanici. Oggi un center console di 23 piedi di brand americano

premium ha tempi medi di consegna di circa un anno e mezzo dalla data d'ordine. Le dinamiche in continua evoluzione della congiuntura pandemica non consentono di avere un orizzonte temporale certo circa la ripartenza delle produzioni di tali componenti a pieno regime, e costringono a navigare a vista. Di certo il mercato interno americano della nautica è ripartito a pieni giri, e se la situazione delle forniture di componenti non sarà migliorata l'incremento di ordinativi provenienti dall'Europa congestionerà ancor più i cantieri costruttori di fisherman. Non è un caso che diversi di questi, al momento, non accettino ordini. A questo paradosso del mercato, si aggiunga il tasso di cambio euro/dollaro, allo stato attuale particolarmente sfavorevole, il quale va ad erodere parzialmente il margine di convenienza riguadagnato con il venir meno dei dazi supplementari USA/EU. Con lo stabilizzarsi della situazione pandemica, il tasso di cambio dovrebbe asse-

► Questo specchietto simula le spese vive che graveranno su una imbarcazione importata dagli USA, a partire dal momento in cui il dazio supplementare del 25% sarà stato effettivamente rimosso. Notare quanto incida il trasporto su gomma nel caso in cui la barca si trovi sulla West Coast.

www.FISHERMANAMERICANI.com

RENDICONTO DI IMPORTAZIONE

Marca	Seaswirl			
Modello	Striper 2101 WA I/O			
Anno di Costruzione	2004			
Luogo di partenza	Arcata (California)			
VOCI DI COSTO	DESCRIZIONE COSTO	ALIQUOTA	IMPORTO	DIVISA
1	PREZZO DI ACQUISTO C/O VENDITORE		10.000	USD
2	SPESE DI CARICO SU CAMION		180	USD
3	TRASPORTO AL PORTO DI IMBARCO (JACKSONVILLE -FL)		2.800	USD
4	NOLO MARITTIMO JACKSONVILLE-GENOVA		3.300	EUR
5	ONERI DOGANALI SU (1+2+3+4) IN EURO: USD 16280 = EURO 13566,66 (TASSO DI CAMBIO EUR/USD 1,20)	1,70%	230,63	EUR
6	SPESE DI SBARCO E DELIVERY ORDER	n.i.*	617,5	EUR
7	OPERAZIONE DOGANALE	n.i.*	220	EUR
8	ASSISTENZA AL TRAMACCO 80 EUR	22%	97,6	EUR
9	INTERVENTO SOC DI SPEDIZIONE 50 EUR	22%	61	EUR
10	SPESE DI RICARICO SU CAMION 150 EUR	22%	183	EUR
11	TOT IVA SU IMPONIBILE EURO 13566,66	22%	2.984,66	EUR
12	TRASPORTO SU CAMION GENOVA-BARI 1800 EUR	22%	2.196	EUR
13	CERTIFICATO DI POTENZA VOLVO PENTA 5.7 V8 Gi 60 EUR	22%	73,2	EUR
COSTO TOTALE DELLA BARCA IMPORTATA				
FRANCO DESTINAZIONE, IVA INCLUSA			20.230,25	EUR

*n.i.: NON IMPONIBILE EX ART 9

starsi comunque a livelli più appetibili, auspicando nel frattempo che i tempi di evasione degli ordini da parte dei cantieri non ci scoraggino nell'impresa di acquistare una barca nata per la pesca sportiva... nuova di zecca!

L'attesa di un fisherman che proviene dall'altro capo del mondo è un'esperienza che prima o poi, ogni pescasportivo dalla barca dovrebbe avere la possibilità di vivere e, per la nautica specialistica, i tempi sono ormai maturi in tal senso.

