

Nel 2006 meno barche dai 14 metri in su in aumento quelle appena più corte Nautica tassata, è questione di centimetri

di **Marco Murgia**

Il dato nudo e crudo è un -8,4 per cento tra le presenze nel 2005 e nel 2006: misura l'effetto dell'articolo 4 della legge 4/2006 sul numero di scali nei porti sardi per le imbarcazioni dai 14 metri in su. Per farla breve, è la *tassa sul lusso* nella parte che riguarda la nautica da diporto. Il punto è: ha inciso, e quanto, sulla diminuzione delle presenze? Quell'8,4 per cento in meno, secondo l'indagine dell'Osservatorio economico della Sardegna, non è statisticamente rilevante: cioè, «non si può affermare che la riduzione del numero di scali di imbarcazioni soggette all'imposta sia da imputare ad essa».

Non significa che il lavoro sia fine a sé stesso, anzi: secondo l'economista ed ex assessore alla Programmazione Francesco Pigliaru, il modello «costituisce una valutazione metodologica eccellente». Di più: «Il Consiglio regionale dovrebbe attrezzarsi per utilizzare questo metodo e poi poter verificare, con un comitato tecnico di supporto, il lavoro dell'esecutivo». Un sistema di valutazione da prevedere per tutte le questioni in cui sono utilizzati fondi pubblici.

A scanso di equivoci, chiarisce lo stesso Pigliaru, «per avere una stima precisa degli effetti prodotti dalla tassa sulle imbarcazioni pari o superiori ai 14 metri, istituita dalla Regione nel 2006, bisognerà attendere il prossimo anno». Con alcune precisazioni sugli obiettivi della legge: se lo studio dell'Osservatorio - senza considerare il motivo della norma - tiene conto della differenza tra il numero di scali dopo l'introduzione del tributo e il numero di scali che sarebbero stati osservati nello stesso periodo senza tributo, i risultati ottenuti finora sono fondamentali nel ragionamento del Pigliaru ex assessore.

E cioè: la legge era stata introdotta per produrre gettito? «Ci dicano esattamente a quanto ammonta quel gettito. Quando diedi le dimissioni si fermava a poco più di un milione di euro, e non credo sia cresciuto tanto». Ancora: doveva servire a decongestionare il traffico nei porti durante i mesi di punta? «Allora quel dato dimostra che l'imposta non ha funzionato». Il punto di partenza per il miglioramento di una legge che non è perfetta - perché «fatta in modo un po' casuale» - deve essere la certezza della valutazione: «È sconcertante, ad esempio, sottolineare che nel violento dibattito sulla norma in Consiglio regionale non sia saltato in mente a nessuno dell'opposizione di chiedere una clausola valutativa: ma è un problema della politica italiana in generale».

Uno schema «eccellente» potrebbe essere proprio quello utilizzato dall'Osservatorio, condotto da Alessandra Mura e Igor Lobascio in collaborazione con Enrico Rettore, statistico dell'Università di Padova, e Stefano Cabras, del dipartimento di matematica e informatica dell'Università di Cagliari. Lo studio, condotto su dati del 2005 e del 2006, utilizza un modello di stima che mette a confronto le variazioni del numero di scali delle imbarcazioni la cui lunghezza «cade in un intorno della soglia che determina il pagamento dell'imposta».

Il numero degli scali delle imbarcazioni soggette all'imposta è confrontato con quello delle imbarcazioni di lunghezza inferiore ai 14 metri, che sono assunte come «gruppo di controllo»: in pratica, quelle che sino a due anni fa erano indicate dagli stessi proprietari come lunghe 14 metri anche se di qualche decimetro o centimetro inferiori. Dal lavoro dell'agenzia regionale emerge un notevole incremento nel 2006 delle imbarcazioni immediatamente inferiori alla soglia fissata dalla norma: +12,6 per cento nella fascia compresa tra 13,5 e 13,9 metri. Questo potrebbe spiegare almeno in parte la diminuzione nel numero di barche all'interno del *range tassabile*: in assenza di controlli ad hoc, non previsti nel 2005, i dati non sono utilizzabili secondo modelli statistici più tradizionali. Anche l'imprecisione nella raccolta dei dati (su 56 gestori che operano in 46 porti, 16 non hanno fornito numeri e 33 hanno collaborato: 19 con notizie complete, 12 parziali e quindi inutilizzabili) e i fenomeni di evasione possono aver condizionato quella differenza negativa.

Con i dati ufficiali di quest'anno, raccolti direttamente dall'Agenzia delle entrate, le tabelle dovrebbero invece essere più complete. Anche se, avvisa Lobascio, «uno studio dello stesso tipo sarebbe impossibile, perché il gruppo di lavoro ha studiato i dati sulle barche dai 10 ai 14 metri. L'Agenzia delle entrate considera solo quelle delle classi superiori e senza fare differenza fra quelle di 14,1 metri e quelle di 16 o 20». Una comparazione uguale a quella

effettuata sul 2005 e 2006 dall'Osservatorio non sarebbe quindi attendibile. Come non dovrebbe essere troppo ottimistico il bilancio della stessa agenzia dai primi rilevamenti di quest'anno: «Un aumento delle barche è incontrovertibile, parlano i numeri», sottolinea il presidente dell'Osservatorio Walter Racugno, «ma non si può dire che l'aumento ci sia stato *nonostante* la tassa sul lusso». I parametri da prendere in considerazione sono molto più numerosi. E appunto da verificare.