

CONTRIBUTO ALTAGAMMA AL PIANO DEL MARE 2026-2028

Alla cortese attenzione

Ing. Stefano Corsini

*Direttore del Dipartimento per le Politiche del Mare – Ufficio II Attuazione Politiche del Mare
Ministero per la Protezione Civile e le Politiche del Mare*

Oggetto: Piano del Mare 2026-2028: Contributi Altagamma

Milano, 20 Giugno 2025

Sebbene l'Italia sia ormai da tempo uno dei principali attori nel mercato a livello globale della nautica da diporto, ed in particolare nel comparto della cantieristica, l'attuale contesto normativo e regolamentare è connotato da numerosi elementi che contribuiscono a limitare il pieno sviluppo del suo potenziale.

Se il nostro Paese eccelle nella costruzione di yacht, l'Italia cede il passo a molti altri paesi, Europei e non, che si dimostrano molto più competitivi di noi nel fornire ai cantieri navali e agli armatori una normativa doganale e fiscale attenta alle esigenze dello Yachting ed un efficiente Registro di Bandiera.

Tra le azioni che auspicabilmente potrebbero essere impiegate per aumentare il grado di competitività dell'Italia nel settore dello Yachting, si ritiene di segnalare:

1. La revisione della disciplina legata alla bandiera italiana.

La bandiera italiana oggi è scelta sempre più di rado, perfino dagli armatori italiani; basti pensare che dall'ultimo rapporto del MIT, il numero di unità da diporto di lunghezza superiore a 24 metri con bandiera italiana è pari a sole 172 unità.

Stiamo assistendo oramai da alcuni anni, anche nel settore diportistico, a quello che in economia marittima si definisce "flagging out".

Dall'iscrizione di uno yacht nei registri nazionali derivano adempimenti burocratici largamente più gravosi rispetto alle bandiere estere, e non solo rispetto a quelle di giurisdizioni *offshore* come Isole Cayman, Isole Marshall, ma anche rispetto a paesi quali Malta, Francia, Olanda o Polonia.

Ne sono un esempio le formalità per l'imbarco e lo sbarco dell'equipaggio che richiedono obbligatoriamente la sottoscrizione presso la Capitaneria di Porto, di una "*convenzione di arruolamento*" per ciascun marittimo e se l'unità si trova in un paese estero è necessario coinvolgere il consolato italiano¹; si segnala anche la burocrazia del "*ruolino equipaggio*" che obbligatoriamente deve essere rilasciato dalle Capitanerie di Porto mentre tutti gli altri registri di bandiera utilizzano una semplice "crew list" che predispone direttamente il Comandante .

Non passano sicuramente inosservate inoltre normative previdenziali create ad hoc per il settore

¹ Secondo il capitolo IV del codice della navigazione, articolo 325 e seguenti: *Il contratto di arruolamento del lavoro marittimo su una nave deve, a pena di nullità, essere fatto per atto pubblico ricevuto, nella Repubblica, dall'autorità marittima, e, all'estero, dall'autorità consolare.*

navale da alcuni paesi europei come Malta che applicano contribuzioni pari a 53,23 euro per settimana di lavoro, rispetto ai gravosi oneri del nostro sistema previdenziale e pensionistico che un armatore italiano è costretto ad applicare.

Come già anticipato al par 2.13.7 del Piano del Mare precedente, la semplificazione della regolamentazione della Bandiera Italiana avviata nel 2024, in particolare in ambito commerciale deve continuare per rendere l'Italia competitiva con gli altri Paesi costieri dell'Europa; segnaliamo il lavoro di semplificazione delle dotazioni di sicurezza in corso presso Confindustria Nautica su incarico del Dipartimento per le Politiche del Mare.

2. Il regime Iva applicabile ai contratti di charter in Italia.

Oggi sui contratti di charter con partenza da porti italiani si applica l'Iva con aliquota ordinaria del 22% con la sola possibilità di escludere dalla base imponibile le ore che l'unità da diporto ha navigato in acque internazionali, che stante le caratteristiche delle nostre coste rappresenta una minima porzione dell'intera navigazione di un noleggio

Considerato che non è difficile raggiungere le rinomate località costiere italiane anche partendo da paesi geograficamente vicini al nostro che offrono normative fiscali più favorevoli per il turismo nautico, l'Italia risulta oggi meno competitiva rispetto al passato sul mercato dei charter. Ad esempio, su un charter che parte da Malta si pagherà il 12% di IVA, mentre partendo dalla Croazia si pagherà il 13% di IVA. Il risultato è che partendo da questi paesi quindi, si potrà comodamente raggiungere le coste italiane beneficiando di un significativo risparmio rispetto alla nostra aliquota IVA ordinaria del 22%².

I predetti paesi (Croazia e Malta) al fine di rendere più attrattive le proprie aliquote Iva sul Charter, hanno semplicemente equiparato il "noleggio nautico" (charter) ad un servizio turistico, come già oggi presente nella nostra normativa l'aliquota IVA ridotta del 10% per servizi alberghieri, ristoranti, servizi di trasporto incluso le crociere.

Considerato che il servizio del noleggio nautico (charter) ha molte caratteristiche proprio dei servizi turistici, occorrerebbe uno sforzo del nostro legislatore teso a valutare la fattibilità di estendere l'aliquota IVA ridotta del 10% prevista dal nostro ordinamento dalla tabella A parte III beni e servizi soggetti all'aliquota 10% punto 120 anche al noleggio nautico/Charter; un tentativo in questa direzione da parte dell'Agenzia delle Entrate è già stato fatto con la Risposta ad Interpello n.466/2023 che ha confermato la possibilità di applicare l'aliquota del 10% all'albergo nautico diffuso (i.e. struttura ricettiva composta da un insieme di unità da diporto di proprietà di soggetti privati aderenti al progetto), che è stato riconosciuto da alcune leggi regionali quale struttura "turistico alberghiera" beneficiando delle relative agevolazioni.

La possibilità di invocare l'aliquota ridotta del 10% alle *Charter Fees* rappresenterebbe un importante vantaggio competitivo del ns Paese per incrementare traffici/rotte dei charter ed un allineamento con normative già presenti in altri Paesi della UE.

3. Il regime IVA applicabile al leasing nautico.

Nel leasing nautico oggi l'imponibilità è correlata al luogo di effettivo utilizzo dello Yacht. I canoni sono pertanto imponibili per la porzione di utilizzo nella UE, mentre, venendo meno il presupposto della territorialità, non sono imponibili per la parte che attiene all'utilizzo dell'unità al di fuori dell'unione.

² E' importante ricordare che in base all'art.56 della Direttiva IVA 2006/112/CE " Il luogo delle prestazioni di servizi di noleggio a breve termine di un mezzo di trasporto e' il luogo in cui il mezzo di trasporto e' effettivamente messo a disposizione del destinatario."

Sebbene la disciplina risulti conferme ai principi della Direttiva Iva UE, anche in questo caso l'Italia si deve confrontare con normative fiscali più efficienti e vantaggiose di paesi quali Malta.

Per fare un esempio a Malta, è diffuso, uno schema contrattuale definito comunemente con il termine di “leasing operativo” (operating long term lease agreement) che consente all’armatore di acquistare uno yacht attraverso un veicolo societario di cui lui stesso sia il socio e titolare effettivo. Il veicolo societario, acquistando lo yacht quale bene strumentale assolve Iva secondo il regime del “reverse charge” e quindi senza alcuno esborso Iva, procedendo poi a concederlo in locazione a lungo termine all’armatore stesso che ne diviene quindi formalmente l’utilizzatore.

Occorre inoltre segnalare che le attuali regole in termini di “leasing nautico” impartite dall’AdE con il Provvedimento Direttoriale 29 ottobre 2020, paragrafo 5 : *Regime di prova dell’effettivo utilizzo dell’imbarcazione da diporto per i contratti di locazione, anche finanziaria, noleggio ed altri contratti simili non a breve termine*, a distanza oramai di oltre quattro anni dalla sua emanazione, risultano ad tutt’oggi lacunose e pertanto hanno scoraggiato molti diportisti ad utilizzare lo strumento del leasing nautico a supporto di nuovi progetti di acquisto di imbarcazioni con forti penalizzazioni per i cantieri costruttori e/o rivenditori di unità da diporto, ricordando che questo “strumento” è stato molto attrattivo e fortemente utilizzato dai diportisti per circa un ventennio tra il 2001 e il 2020.

4. La definitiva attuazione delle norme contenute nel registro internazionale.

Con il riordino del codice della nautica da diporto del 2003³ è stata introdotta la possibilità per gli yacht commerciali di essere iscritti nel Registro Internazionale (di cui all’articolo 1 del DL n. 457 del 1997) prima di allora riservato a navi per trasporto merci e passeggeri. L’apertura del Registro Internazionale agli yacht commerciali mirava a combattere la riduzione progressiva della flotta nazionale impegnata in attività di noleggio ed a richiamare naviglio da registri esteri offrendo alle imprese armatoriali rilevanti benefici ed incentivi fiscali e contributivi. L’obiettivo era evidentemente quello di creare le premesse necessarie per incentivare gli investimenti nel settore della nautica da diporto e favorire la crescita dell’occupazione e la salvaguardia della flotta nazionale. Era già allora un problema noto, infatti, che l’Italia fosse un primario costruttore di navi da diporto, ma non disponesse di una bandiera diffusa tra gli armatori che trovavano spesso più conveniente ed attrattivo immatricolare le loro unità all’estero.

Il Registro Internazionale non ha purtroppo ad oggi raggiunto lo scopo che si proponeva, sia per le procedure complesse richieste per l’iter di registrazione, sia per l’obbligo di rispetto di formalità burocratiche gravose ; risultando ad oggi iscritte nella sezione delle navi da diporto del registro internazionale meno di 10 unità.

5. Le Zone Economiche Speciali (Zes)

Già il par. 2.3.5 del precedente Piano del Mare auspicava un impulso alle Zes. Si è notato negli ultimi anni che le agevolazioni fiscali concesse ai clienti italiani che utilizzano come charter la propria barca nel sud Italia ha molto incentivato l’acquisto di yacht nelle regioni meridionali del ns Paese ed auspiciamo che tale incentivo venga mantenuto e magari esteso all’Italia in generale ove la nautica da diporto da sempre nei contratti di compravendita di imbarcazioni e navi subisce il peso dell’IVA che porta i clienti italiani a comprare all’estero o a organizzarsi per acquistare tramite società extra EU o europee con regime più favorevole (i.e. Malta).

6. In tema di Bio carburante e Bio Diesel

³ Articolo 3 della Legge 8 luglio 2003 n. 172.

I par 2.5.6 e seg. del Piano del Mare 2023-2025 auspicavano l'adeguamento delle nuove costruzioni all'utilizzo di carburanti eco sostenibili ed invitavano a sperimentare e incentivare lo sviluppo dei sistemi di propulsione ibrida; tale attività occupa oggi i dipartimenti R&D dei principali cantieri italiani, e proprio dall'avvio dell'utilizzo di biocarburanti nella cantieristica da diporto è emerso negli ultimi anni un grave problema infrastrutturale: mancano i sistemi di distribuzione di bio carburanti al di fuori delle aree di cantiere. Pertanto gli yacht di recente costruzione, anche se del tutto compatibili con carburanti bio, di fatto risultano inibiti nel relativo utilizzo durante il normale uso della imbarcazione/nave.

Occorre pertanto fare pressione affinché vengano individuati incentivi/obblighi a porti e marine a dotarsi di reti di distribuzione e bunkeraggio di tali carburanti altrimenti non se ne potrà incrementare l'uso.

7. Adeguamento a EUDR

A dicembre uscirà una normativa europea molto impattante per i cantieri italiani, che sarà ancora più richiedente rispetto al Lacey Act Americano, obbligando i cantieri ed i propri fornitori a svolgere una *due diligence* sulle forniture e installazioni di provenienza vegetale ed animale presenti a bordo di ciascuna imbarcazione fornendone prova agli enti che saranno preposti presso Ade e dogane. Le associazioni di settore più impattate (i.e. Confindustria Nautica, Icomia e Assolegno) hanno avviato dei tavoli di lavoro ma si auspica che nella elaborazione del Regolamento EUDR e nella relativa implementazione, il Dipartimento Politiche del Mare supporti i cantieri italiani nelle pratiche di adeguamento e di adempimento a tali normative.

8. Il regime doganale e IVA delle cosiddette “forniture armatoriali” (Owner's supply) connesse a navi da diporto di nuova costruzione.

Agli approvvigionamenti di navi e aerei si applicano regole particolari in quanto i beni non sono esportati fuori dal territorio doganale, ma destinati ad essere utilizzati o consumati a bordo; a tali approvvigionamenti non si applica il regime di esportazione in virtù di quanto previsto dal combinato disposto dell'art. 269 par. 1 e par. 2 lett. c) del CDU.

Dalle attuali istruzioni emanate da AdE e Dogana non emerge con precisione il “perimetro” delle forniture a cui non si applica il regime di esportazione, con grande vantaggio per le imprese extra-europee dello comparto nautico, che riescono a fornire gli stessi rispetto ai nostri operatori nazionali, senza formalità di importazione invocando il regime doganale dei “beni in transito”. Si assiste oggi pertanto ad un importante “penalizzazione” degli operatori italiani del comparto delle forniture navali rispetto ai colleghi di altri Paesi.