

# SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

## Le ultime novità in materia fiscale e doganale che hanno riguardato il settore del diporto e della nautica

Nicola Capuzzo · Friday, September 19th, 2025

*Contributo a cura del Dott. Ezio Vannucci e del Dott. Andrea Barabino \**

*\* Moores Rowland Partners*

Il convegno Nautica Fisco e Dogane organizzato da Confindustria Nautica, che si è svolto durante la giornata inaugurale del Salone nautico di Genova, è ormai da anni l'occasione per gli operatori di fare il punto sulle ultime novità in materia fiscale e doganale che hanno riguardato il settore del diporto e della nautica in generale.

Questo settore infatti non è stato certo risparmiato anche quest'anno, da novità legislative e importanti interventi di prassi e giurisprudenza. Basti pensare su tutte, all'introduzione delle nuove Disposizioni complementari al Codice Doganale dell'Unione Europea (D.Lgs. n. 141 del 2024) che hanno abrogato il previgente Testo Unico cosiddetto "TULD" (D.P.R. n. 43 del 23 gennaio 1973), andandolo a sostituire con una normativa aggiornata alle ultime disposizioni a livello comunitario, con una sensibile riduzione del corpo normativo (si è passati dai 352 articoli previsti dal vecchio T.U. agli attuali 122).

Un rapido *excursus* di quanto accaduto in questi ultimi dodici mesi può certamente aiutare gli operatori a mantenere la giusta "rotta" in un panorama fiscale in continua evoluzione.

### **Risposta ad istanza di Interpello ADE n. 236 del 29 novembre 2024**

L'Agenzia delle Entrate ha fornito alcuni chiarimenti in merito alle novità che hanno riguardato il regime IVA delle **cessioni intracomunitarie** a seguito dell'introduzione dell'articolo 2, comma 1, lettera e), del D.Lgs. n. 87 del 2024, che modificando l'articolo 7 del D.Lgs. n. 471 del 1997, ha previsto a partire dal 1° settembre 2024, il termine di 90 giorni per perfezionare il trasporto di un bene nel paese comunitario di destinazione. Si segnala che prima della modifica, per le cessioni intracomunitarie di beni tra cui le unità da diporto, non esisteva un "termine" perentorio entro cui il mezzo di trasporto doveva raggiungere il Paese Europeo di destinazione.

### **Risposta ad Istanza di Interpello ADE n. 244 del 5 dicembre 2024**

L’Agenzia delle Entrate è tornata sul tema del **regime IVA applicabile alle dotazioni di bordo**. In particolare è stato chiarito che: (i) è esclusa l’applicabilità dell’art. 8 *bis* qualora il luogo di consegna dei beni sia un paese extraeuropeo; in questo caso l’operazione deve essere inquadrata come una cessione all’esportazione e, come tale, sarà non imponibile IVA ai sensi dell’art. 8 del dpr 633/72; (ii) nel caso in cui la consegna avvenga in un altro paese UE, l’operazione costituisce una cessione intracomunitaria soggetta al regime di inversione contabile (*reverse charge*) nel rispetto di tutte le ulteriori condizioni previste dall’articolo 41 e seguenti del DL 331/93, come ad esempio l’iscrizione al VIES del cessionario.

### **Sentenza Corte di Giustizia UE: Causa C-781/2023 del 12 dicembre 2024**

In tema di **ammissione temporanea**, la Sentenza ha chiarito che la proroga che consente il superamento del limite di 24 mesi fissato dall’articolo 251 par. 2 CDU può essere autorizzata solo in presenza di “circostanze eccezionali” che dimostrino il mancato raggiungimento dell’obiettivo dell’uso autorizzato.

Al contrario non sono necessarie “circostanze eccezionali” per ottenere un’estensione fino ad un massimo di 24 mesi del termine di appuramento ordinario, che per un *pleasure yacht* è pari a 18 mesi. Questo permette oggi ad armatori extra-Ue di poter richiedere al locale ufficio doganale l’estensione della scadenza fino a sei mesi, per posticipare l’uscita dal territorio unionale ad esempio in presenza di ritardi nel completamento di lavori di manutenzione ordinaria o nella composizione dell’equipaggio per il trasferimento dell’unità. È infatti sufficiente in questo caso dimostrare che la proroga è strettamente necessaria per raggiungere lo scopo per il quale il bene è stato vincolato al regime doganale di ammissione temporanea.

### **Risposta ad Istanza di Interpello ADE n. 1 del 2 gennaio 2025**

L’Agenzia delle Entrate ha chiarito che, nel caso di yacht privato sottoposto a lavorazioni di *major refit finalizzate* al cambio di utilizzo dell’unità da uso privato ad uso commerciale, è possibile applicare, già nella fase dei lavori, il **regime di non imponibilità IVA ex articolo 8 bis del Dpr 633/1972** tramite la presentazione in via anticipata della cosiddetta dichiarazione di “alto mare”. L’ufficio chiarisce inoltre che, la verifica delle condizioni di navigazione in alto mare previste per l’applicazione del suddetto regime di non imponibilità IVA, potrà essere effettuata al termine dell’anno solare di primo effettivo utilizzo della nave terminati gli interventi di refitting anziché nell’anno solare di presentazione della dichiarazione.

### **Circolare ADM n. 8 del 10 aprile 2025**

L’ADM ha fornito i primi chiarimenti delle *Disposizioni Nazionali Complementari al Codice Doganale dell’Unione* per il settore della nautica da diporto, confermando l’applicabilità della procedura semplificata di esportazione di unità da diporto già contenuta nella Circolare ADM n.14/D del 2016 con il raggiungimento delle “acque internazionali” e tracciamento AIS – sul punto si auspica comunque un chiarimento tenuto conto che il documento contiene un esplicito riferimento alle Navi da diporto di nuova costruzione dimenticandosi delle unità già in esercizio

(quindi vendite di navi usate) e inoltre delle imbarcazioni da diporto dotate di AIS. Viene inoltre confermata la possibilità di avvalersi delle procedure contenute nella Circolare ADM n. 20/2022 in tema di lavori di manutenzione ordinaria per yacht in regime di ammissione temporanea e di *refit* per *yacht* in regime di perfezionamento attivo.

Per quanto attiene invece più nello specifico ai termini di appuramento del regime di ammissione temporanea, la nuova Circolare sottolinea che la precedente (n.20/2022) non si occupava dei *commercial yacht* ma solo degli yacht ad uso privato. Con specifico riferimento ai commercial yacht, viene precisato dal documento che gli stessi non possono essere considerati mezzi di trasporto marittimo ad uso privato e pertanto, i termini di appuramento sono quelli definiti dall'art. 217 lett. b) RD cioè il solo «*tempo necessario allo svolgimento delle operazioni commerciali*», estendendone la durata anche alla sosta in un cantiere italiano per lavori di manutenzione, ma non alla sosta ad esempio in un porto turistico per le stesse finalità di lavori e/o per la mera sosta invernale. Sul punto si auspica un tempestivo chiarimento da parte di ADM visto l'inizio della stagione invernale.

### **Risposta ad Interpello ADE n. 159 del 18 giugno 2025**

L'Amministrazione finanziaria ha fornito una nuova definizione di utilizzo dell'unità da diporto rilevante ai fini del calcolo della base imponibile da assoggettarsi ad IVA nei contratti di leasing nautico, più aderente alla definizione contenuta alla lettera e) del Provvedimento n. 341339 del 29 ottobre 2020, che sembra valorizzare il solo “movimento” e quindi la navigazione dell'unità.

Da questa nuova risposta si ricava che la quota di esclusione da IVA del canone di leasing (per ciascun anno solare) si determina “*in base alla percentuale risultante dalla frazione comprendente al numeratore le settimane in cui la barca ha oltrepassato le acque territoriali comunitarie e al denominatore le sole settimane in cui l'imbarcazione da diporto ha navigato, ossia ha effettuato spostamenti tra porti (inclusi gli spostamenti da e verso il medesimo porto), con esclusione (...) degli spostamenti tra cantieri o porti per motivi tecnici*

.

Operatori e diportisti auspicano comunque un definitivo chiarimento da parte dell'Agenzia delle Entrate, affinché si possa considerare superata la posizione dell'Amministrazione contenuta nella precedente Risposta ad Interpello n.430/2023, ove nella nozione di utilizzo dell'unità da diporto rilevante ai fini del calcolo della base imponibile IVA del canone di locazione finanziaria venivano ricompresi anche i periodi in cui l'unità è armata o stazioni, per scelta dell'armatore, nel luogo di ricovero abituale in Italia ovvero in un altro Paese dell'Unione, con la sola esclusione del tempo in cui l'unità sia in cantiere per manutenzione o per motivi tecnici che ne impediscono la concreta fruizione.

### **Corte Costituzionale: sentenza n. 93 del 3 luglio 2025**

La Corte Costituzionale **ha dichiarato illegittima la confisca in caso di pagamento delle imposte dovute e delle relative sanzioni** ritenendo che il cumulo sanzionatorio (sanzioni monetarie e confisca del bene) sia sproporzionato nelle ipotesi in cui l'operatore abbia provveduto al pagamento dell'IVA all'importazione. Secondo la Corte Costituzionale, la previsione della confisca in relazione a contestazioni relative all'IVA all'importazione, in aggiunta alla sanzione amministrativa, non è coerente con la risposta sanzionatoria prevista in materia di Iva interna. Questa decisione apre la possibilità ad Armatori extra-Ue che hanno superato i 18 mesi di permanenza nella UE di regolarizzare la propria posizione scongiurando nel contempo la

«confisca» dello Yacht.

Con la Circolare n. 18 del 25 luglio 2025 ADM ha fornito i primi chiarimenti operativi circa l'applicazione dei principi sanciti con la sentenza n. 93 del 2025 sopra citata.

### **Consulenza giuridica ADE n. 10 del 15 luglio 2025**

L'Agenzia delle Entrate ha escluso la possibilità che **un armatore persona fisica** possa operare quale **sostituto d'imposta** nei confronti del proprio **equipaggio**. Il quesito rivolto all'Amministrazione riguardava la possibilità per un armatore persona fisica, che agisce al di fuori dell'attività di un'impresa commerciale, di esercitare in via opzionale e facoltativa la funzione di sostituto d'imposta, operando cioè le ritenute a titolo d'acconto sugli emolumenti corrisposti ai propri dipendenti (equipaggio).

### **Risposta ad Interpello ADE n. 227 del 1° settembre 2025**

L'Agenzia delle Entrate ha chiarito che è applicabile il regime di non imponibilità IVA *ex art. 8 bis* del D.P.R. n. 633 del 1972 (cosiddetto regime “alto mare”), all'acquisto di una nave oceanografica da parte di un **ente pubblico** che svolge, in via non esclusiva, un'attività commerciale. L'effettiva destinazione del mezzo, utilizzato in modo esclusivo nell'ambito di una attività commerciale, è risultato dirimente per stabilire se il regime di non imponibilità sia applicabile o meno

### **Circolare ADM n. 23 del 2 settembre 2025**

L'ADM ha fornito nuove modalità operative per l'autorizzazione alla **riduzione dell'importo della garanzia o l'esonero della stessa per i diritti doganali (dazi e IVA)**, attuando l'art. 51 del D. Lgs. 141 del 2024. Il tema è particolarmente sentito dal comparto nautico che si occupa di “Refit” di unità da diporto battenti bandiere extra-Ue, per quanto attiene le garanzie da prestarsi alla Dogana in presenza di operazioni di “perfezionamento attivo”; secondo l'Amministrazione tale percorso risulta oggi avvantaggiato per i soggetti già in possesso dell'autorizzazione AEO.

### **Circolare ADM n. 24 del 10 settembre 2025**

L'ADM ha fornito importanti indicazioni in merito alle formalità necessarie per fornire la prova di avvenuto imbarco delle provviste e dotazioni di bordo.

Ai sensi del predetto comma 4 dell'art 74 DNC, l'approvvigionamento di provviste e dotazioni di bordo, per la cui fornitura viene emessa fattura ex articolo 8 bis D.P.R. 633/1972, sono soggette alle formalità doganali dell'esportazione ex paragrafo 2 dell'articolo 269 CDU. Tali provviste e dotazioni, una volta concluse le formalità doganali di esportazione, comunque non perdono la posizione doganale unionale.

In particolare è stato chiarito che il Manifesto Merci in Partenza (MMP) costituisce prova dell'effettivo imbarco di provviste e dotazioni di bordo di cui sopra; restano comunque valide le procedure semplificate individuate dalla precedente circolare n. 18/D/2010, quali il “memorandum di imbarco” al quale fa seguito la presentazione di una dichiarazione di esportazione cumulativa.

La Circolare conferma inoltre che sono sempre esentate dall'obbligo di presentazione del “manifesto” qualsiasi costruzione, destinata alla navigazione da diporto, senza alcuna distinzione

tra unità di lunghezza superiore o inferiore ai 24 metri.

Ancora atteso invece un chiarimento in merito alla definizione e quindi all'esatto inquadramento delle cosiddette “forniture armatoriali” collegate a nuove costruzioni di navi da diporto destinate all'esportazione, ove è frequente la presenza di fornitori/provvedorì navali diversi dal cantiere costruttore; infatti oggi l'articolo 8 primo comma lettera b) del DPR 633/1972 in presenza di una cessione di Nave con trasporto fuori dal territorio della Comunità a cura del committente/armatore, esclude il regime di non imponibilità Iva alle forniture di “dotazioni di bordo” ad unità da diporto.

#### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24**

**SUPER YACHT 24 È ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**



This entry was posted on Friday, September 19th, 2025 at 11:30 am 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.