

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Stretta sulle bandiere estere nella nautica: i dubbi di legittimità del nuovo art. 26-ter

Nicola Capuzzo · Friday, May 22nd, 2026

L'inserimento dell'articolo 26-ter all'interno del D.Lgs. 171/2005, introdotto dalla legge 7 maggio 2026 n. 70, ha acceso il dibattito tra gli operatori del settore e gli esperti di diritto marittimo per le possibili pesanti ripercussioni burocratiche ed economiche.

Nonostante la disposizione sia stata inserita formalmente sotto la voce "Prevenzione dei danni ambientali", le finalità reali sembrano muoversi in una direzione diversa. Come evidenziato dall'avvocato Alberto Pasino dello Studio Legale Zunarelli, l'intento dichiarato del legislatore è in realtà quello di contrastare il fenomeno del cosiddetto 're-flagging', ovvero la tendenza diffusa tra molti armatori italiani a iscrivere i propri scafi nei registri di Paesi esteri per beneficiare di regimi fiscali, amministrativi o di controllo più snelli.

La norma introduce una stretta rigorosa per le unità da diporto fino a 24 metri che battono bandiera estera, qualora siano di proprietà di cittadini italiani o di società con sede legale nel nostro Paese, e che si trovino a navigare o a sostare in acque nazionali. Per queste imbarcazioni scatta l'obbligo di dimostrare l'idoneità alla navigazione attraverso i certificati emessi dallo Stato di bandiera o, in alternativa, sottoponendosi a una verifica preventiva da parte di un organismo tecnico notificato italiano, per il rilascio di un'attestazione di validità quinquennale.

Secondo Pasino, con questa introduzione, emergono una serie di criticità di carattere giuridico che rischiano di minare la stabilità della norma sul piano internazionale ed europeo, che toccano la marcatura Ce, il principio di non discriminazione e il diritto del mare.

Nello specifico, l'analisi tecnica condotta dallo Studio Zunarelli evidenzia che la Direttiva europea 2013/53/UE stabilisce il principio secondo cui la marcatura Ce possiede il medesimo valore certificatorio in ogni Stato membro, garantendo in modo uniforme sicurezza, protezione dei consumatori e tutela ambientale. Seppure la stessa direttiva consenta agli Stati di limitare la navigazione in determinate aree per specifiche esigenze di tutela ambientale, tali misure devono rispondere ai criteri di necessità e proporzionalità. Tuttavia, è dubbio che tale proporzionalità sussista: esistono già controlli esercitati dalle Capitanerie di Porto sulla sicurezza della navigazione, mentre l'art. 26-ter introduce un obbligo preventivo generalizzato che potrebbe aumentare costi e burocrazia senza reali benefici.

Il secondo elemento di debolezza risiede nel principio di non discriminazione sancito dal Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea. La nuova disposizione non si applica indiscriminatamente a tutte le imbarcazioni battenti bandiera estera presenti nelle acque italiane, ma colpisce esclusivamente quelle riconducibili a residenti o società italiane. Questa asimmetria rischia di configurarsi come una discriminazione indiretta basata sulla nazionalità o sulla residenza dei proprietari.

Infine, il contrasto con il diritto internazionale del mare: la giurisprudenza consolidata della Corte di Giustizia dell'Unione Europea ha ribadito che la competenza esclusiva nel verificare e garantire i requisiti di navigabilità di un'unità spetta allo Stato di bandiera. Lo Stato di approdo non può dunque esigere certificazioni diverse da quelle già rilasciate dal registro di iscrizione originario dello scafo.

Se queste criticità fossero confermate, la norma potrebbe esporsi anche a dubbi di legittimità costituzionale, oltre a creare un ulteriore aggravio per un settore strategico come quello della nautica da diporto, conclude la nota dello Studio Zunarelli.

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, May 22nd, 2026 at 9:00 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.