

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Opere d'arte a bordo: i rischi che owner e armatori non possono ignorare

Nicola Capuzzo · Wednesday, June 17th, 2026

*Contributo a cura di avv. Paolo Garagnini **

** Themis Studi Legali*

Un dipinto contemporaneo da 300.000 euro appeso nel salone principale di un superyacht può apparire come un semplice elemento d'arredo. In realtà, nel momento in cui l'unità lascia un porto dell'Unione Europea e dirige verso una destinazione extra-UE, quell'opera può diventare il centro di una serie di questioni giuridiche, doganali e assicurative spesso sottovalutate anche da owner esperti. Negli ultimi anni la presenza di opere d'arte a bordo è diventata una caratteristica sempre più frequente dei grandi yacht. Dipinti, fotografie, sculture, opere contemporanee e oggetti di design da collezione contribuiscono a rendere l'imbarcazione una naturale estensione della residenza privata del proprietario e, in alcuni casi, rappresentano una componente significativa del patrimonio familiare.

Quando però il patrimonio artistico prende il mare, la sua gestione non può più essere affrontata esclusivamente sotto il profilo estetico o collezionistico. Entrano, infatti, in gioco contemporaneamente il diritto marittimo, la normativa doganale, la disciplina dei beni culturali, il diritto assicurativo e sempre più spesso, le regole in materia di compliance e antiriciclaggio. In questo scenario assume particolare rilievo la recente Legge n. 40 del 2026, nota come riforma "Italia in Scena", che ha introdotto importanti misure di semplificazione nella circolazione internazionale delle opere d'arte. La riforma rappresenta certamente un passo avanti, ma non elimina la necessità di pianificare con attenzione la presenza di opere a bordo di unità destinate alla navigazione internazionale.

Uno degli errori più frequenti consiste nel considerare tutte le opere d'arte come semplici beni mobili liberamente trasportabili. Dal punto di vista giuridico occorre, invece, verificare preliminarmente se l'opera rientri nell'ambito di applicazione della normativa sui beni culturali. La riforma "Italia in Scena" ha elevato a 50.000 euro la soglia di valore rilevante per numerose categorie di opere, alleggerendo alcuni adempimenti amministrativi. Tuttavia il valore economico rappresenta soltanto uno degli elementi da considerare. Anche l'età dell'opera, la rilevanza storica,

l'identità dell'autore e l'eventuale interesse culturale riconosciuto dall'Amministrazione possono incidere sul regime applicabile. Per owner e family office questo significa che la verifica della posizione giuridica dell'opera dovrebbe avvenire prima dell'imbarco e non al momento della partenza per una crociera internazionale.

Dal punto di vista operativo la distinzione più importante è quella tra navigazioni che si svolgono all'interno dell'Unione Europea e rotte che prevedono l'ingresso in paesi extra U.E. Nel primo caso la circolazione beneficia dei principi del mercato e della legislazione interna europea; ciò non significa però che vengano meno tutti gli obblighi documentali. Le opere che rientrano nella disciplina dei beni culturali possono, infatti, continuare a richiedere specifiche verifiche prima dell'uscita dal territorio nazionale.

Le criticità aumentano quando lo yacht lascia l'U.E. per raggiungere destinazioni particolarmente frequentate dal settore, come Montenegro, Turchia, Regno Unito, Emirati Arabi Uniti o Caraibi. È proprio in questo passaggio che possono emergere esigenze autorizzative, obblighi dichiarativi e controlli doganali che richiedono una documentazione completa e facilmente reperibile. Per alcune categorie di beni culturali possono, inoltre, essere necessarie specifiche licenze di esportazione previste dalla normativa europea. In caso di trasferimenti temporanei, partecipazione a eventi, mostre private o rotazione delle opere tra diverse residenze e yacht, può essere opportuno valutare strumenti come il Carnet ATA, che consente in determinate circostanze di semplificare le procedure doganali internazionali.

La presenza di opere d'arte a bordo richiede una chiara ripartizione delle responsabilità tra i soggetti coinvolti. Il proprietario dell'opera rimane il principale responsabile della provenienza lecita del bene, della correttezza della documentazione e della regolarità delle eventuali autorizzazioni richieste dalla normativa applicabile. L'armatore, invece, è chiamato a svolgere un ruolo di organizzazione e controllo. Come accade per gli altri profili di rischio connessi alla gestione dello yacht, anche la presenza di opere d'arte richiede procedure interne adeguate, inventari aggiornati e un sistema documentale efficiente. L'armatore dovrebbe sapere quali opere si trovano a bordo, quale sia il loro valore e quali documenti ne accompagnino la circolazione internazionale.

Un ruolo particolarmente delicato è quello del comandante. In occasione di controlli doganali o amministrativi, infatti, è spesso il primo interlocutore delle autorità. Per questa ragione dovrebbe poter accedere rapidamente alla documentazione necessaria e ricevere procedure operative chiare da parte dell'armatore. Non gli si può chiedere di svolgere valutazioni tecnico-artistiche, ma è ragionevole pretendere che sia in grado di dimostrare la regolarità documentale delle opere trasportate.

Le opere custodite a bordo sono esposte a condizioni molto diverse da quelle normalmente presenti in una residenza privata. Umidità, salsedine, vibrazioni, escursioni termiche e movimentazioni frequenti possono incidere nel tempo sullo stato di conservazione delle opere. Per questo motivo la gestione del patrimonio artistico dovrebbe essere inserita a pieno titolo nelle attività di risk management dello yacht. I superyacht che ospitano collezioni di particolare valore adottano sempre più spesso protocolli dedicati per il monitoraggio ambientale, la movimentazione delle opere e la verifica periodica del loro stato conservativo. Una semplice scheda tecnica contenente fotografie aggiornate, indicazioni sulle modalità di conservazione e riferimenti dei professionisti incaricati può rivelarsi estremamente utile sia sotto il profilo operativo sia in caso di sinistro.

Uno degli aspetti più frequentemente sottovalutati riguarda le coperture assicurative. La tradizionale polizza yacht non sempre garantisce una protezione adeguata a opere d'arte di valore significativo. Le collezioni imbarcate richiedono spesso coperture dedicate, costruite tenendo conto dei rischi tipici dell'ambiente marino e delle particolari modalità di utilizzo delle opere. Non meno importante è la verifica delle clausole relative alle spese di difesa legale, ai costi di gestione dei sinistri e alle eventuali conseguenze derivanti da sequestri o contestazioni da parte delle autorità competenti. La corretta valutazione economica delle opere rappresenta inoltre un elemento fondamentale. In un mercato caratterizzato da forte volatilità, il valore assicurato dovrebbe essere aggiornato periodicamente mediante perizie professionali.

Quando lo yacht viene impiegato in attività di charter, il quadro si complica ulteriormente. La presenza di opere d'arte di particolare pregio richiede una disciplina contrattuale capace di regolare in modo chiaro responsabilità, obblighi di custodia e procedure da seguire in caso di danneggiamento o furto. Accanto agli aspetti contrattuali assumono crescente rilevanza i profili di compliance. Le opere d'arte sono oggi considerate beni particolarmente sensibili sotto il profilo della trasparenza patrimoniale e dell'antiriciclaggio. Di conseguenza la due diligence non dovrebbe limitarsi alla verifica dell'autenticità dell'opera, ma estendersi alla ricostruzione della provenienza, della storia proprietaria e della regolarità della documentazione relativa all'acquisto.

La riforma "Italia in Scena" ha semplificato la circolazione internazionale di molte categorie di opere d'arte, ma non ha ridotto la necessità di una gestione professionale del patrimonio artistico imbarcato. Per owner e armatori le opere presenti a bordo non rappresentano soltanto un elemento distintivo di prestigio. Sono beni che richiedono pianificazione, procedure, coperture assicurative adeguate e una documentazione in grado di accompagnarli lungo ogni rotta. In un settore dove mobilità internazionale, valore economico e complessità normativa convivono quotidianamente, la migliore tutela rimane la prevenzione. Perché un'opera d'arte può certamente valorizzare uno yacht, ma soltanto una gestione corretta può evitare che diventi fonte di problemi durante la navigazione.

Prima di una crociera extra-UE: la checklist essenziale

- Fattura o documentazione di acquisto
- Certificato di autenticità (se esistente)
- Inventario fotografico aggiornato
- Indicazione del valore assicurato
- Documentazione relativa alla provenienza dell'opera
- Eventuali autorizzazioni previste dal Codice dei beni culturali
- Eventuale licenza di esportazione UE, ove richiesta
- Copia della polizza assicurativa valida anche per la navigazione extra-UE

Chi fa cosa a bordo

Owner dell'opera

- Garantisce provenienza lecita e titolarità
- Conserva certificati e documentazione storica
- Assicura la correttezza del valore dichiarato

Armatore

- Definisce procedure di gestione delle opere
- Verifica la presenza della documentazione minima
- Coordina yacht manager, comandante e consulenti

Comandante

Mantiene a bordo la documentazione necessaria
La rende disponibile durante eventuali controlli
Segnala tempestivamente anomalie o carenze documentali.

Le cinque domande che ogni yacht owner dovrebbe porsi

Posso dimostrare immediatamente la provenienza lecita delle opere presenti a bordo?
Le opere necessitano di autorizzazioni per la circolazione internazionale?
La polizza assicurativa copre i rischi tipici della navigazione?
La documentazione è disponibile sia a bordo sia in formato digitale?
L'itinerario prevede scali extra-UE che possono comportare adempimenti doganali specifici?

I tre errori più frequenti

Considerare l'opera come un semplice arredo

Un'opera d'arte può essere soggetta a regole molto diverse rispetto a un normale bene di lusso

Affidarsi esclusivamente alla polizza yacht

Le coperture standard spesso non tutelano adeguatamente il patrimonio artistico

Preparare la documentazione solo prima di una vendita

Le verifiche dovrebbero essere effettuate prima dell'imbarco e non quando lo yacht è già in navigazione internazionale

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**

Il Sailing Super Yacht forum torna a Genova il prossimo 27 novembre

This entry was posted on Wednesday, June 17th, 2026 at 1:18 pm 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.