



POLARIS LAB

NEWSLETTER NAUTICA · STUDIO LAB STP · ANNO 1, N. 2 · SETTIMANA 12 -
26 GIUGNO 2026

In questo numero

- Il caso TISG: crisi di liquidità, richiesta di 180 mln agli armatori e il rumor del risiko Ferretti
- Iperammortamento 2026: aperta la piattaforma GSE, oltre 1,25 mld prenotati nei primi dieci giorni
- Dazi USA sulle barche UE: dal 15% al 10%, con rimborsi già in apertura presso la dogana americana
- Circolare MIT sulle unità estere ≤24 m di proprietari italiani: nuovi obblighi di certificazione
- Legge 70/2026 "Valorizzazione risorsa mare": nuovi contratti e contrassegno per il noleggio occasionale
- Innovazione di prodotto: la pilotina elettrica a foil Artemis, Greenline 50 ibrida, i nuovi Amer
- Global Order Book 2026: secondo anno di calo di unità, ma l'Italia tocca il 52% del mercato

♦ EDITORIALE

Quando la marea si ritira, si vede chi nuota senza salvagente

La settimana che separa il caso TISG dal click-day dell'iperammortamento racconta due Italie della nautica: quella che fatica e quella che investe.

La liquidità, non l'ordine, è tornata a essere la variabile critica del cantiere.

La quindicina che chiudiamo mette in fila due segnali opposti e complementari. Da un lato la crisi di The Italian Sea Group, che chiede circa 180 milioni di euro a quattordici armatori per coprire un buco di cassa e attorno alla quale si muove un risiko di nomi pesanti. Dall'altro l'apertura della piattaforma GSE per il nuovo iperammortamento, con oltre un miliardo prenotato in

dieci giorni: segno che chi ha conti solidi sta investendo in macchinari ed efficienza.

Il messaggio per i nostri clienti è netto. In una fase di tassi ancora alti e ordini in raffreddamento, la differenza non la fa più il portafoglio ordini ma la tenuta finanziaria: backlog elevato e cassa fragile possono convivere, come dimostra proprio TISG. Per il cantiere significa monitorare anticipi e SAL contrattuali; per l'armatore in attesa di consegna significa leggere con attenzione le clausole di extra-costi e le tutele in caso di composizione negoziata; per l'operatore charter significa preparare per tempo l'adeguamento ai nuovi contratti della Legge 70.

Sul fronte internazionale, la discesa dei dazi USA dal 15 al 10 per cento è una boccata d'ossigeno per chi esporta, ma resta circondata da clausole e scadenze da maneggiare con prudenza. Anche qui: nessun automatismo, molta lettura del dettaglio. È esattamente il terreno su cui uno studio professionale può fare la differenza.

Il Barometro del mercato

I numeri-chiave della settimana, in un colpo d'occhio. (▲ in miglioramento · ▼ in calo · — stabile)

Indicatore	Valore	Trend
Iperammortamento – prenotato in 10 gg	oltre 1,25 mld € (~3.355 comunicazioni)	▲
Global Order Book 2026 – yacht ≥24 m	1.093 unità (-45 sul 2025)	▼

Quota Italia su order book mondiale	52% (568 unità)	▲
Dazio USA su barche UE	10% (da 15%)	▲
TISG – richiesta liquidità agli armatori	~180 mln €	▼
TISG – titolo (23/06/2026)	~1,218 € (-1,77%)	▼

Fonti: MIMIT/stampa, BOAT International, Pressmare/NMMA, Bloomberg, Yahoo Finance. Dati alla data di redazione.

♦ FISCO & AGEVOLAZIONI

Bunkeraggio GNL e RED III: il rischio rifornimenti all'estero

Assocostieri lancia l'allarme: il recepimento italiano più severo della direttiva sulle rinnovabili potrebbe spingere gli armatori a fare carburante fuori dai confini.

Assocostieri segnala che l'obbligo del 29% di rinnovabili nei trasporti al 2030 fissato dalla RED III, recepito in Italia in modo più stringente, rischia di rendere meno competitivo il bunkeraggio nazionale di GNL e di spingere gli armatori a rifornirsi all'estero. Il Ministero dell'Ambiente (sottosegretario Perrella) avrebbe aperto alla possibilità di un'esenzione o di obblighi differenziati per il comparto marittimo. Sul tavolo anche il nodo dei certificati per il

bioGNL e la proposta di portare dal 10 al 30% le risorse del fondo mobilità sostenibile destinate al GNL.

Si tratta di un tema in piena evoluzione: nessun atto è stato ancora adottato e le indicazioni vanno lette come orientamenti, non come norme vigenti.

Per lo studio: per gli armatori commerciali e gli operatori che pianificano rifornimenti GNL nei prossimi anni, conviene non assumere oggi decisioni strutturali sui contratti di bunkeraggio finché il quadro non si consolida. Siamo a disposizione per valutare l'impatto sui costi operativi attesi.

Fonte: Blue Economy (Assocostieri / MinAmbiente) — affidabilità media (tema in evoluzione, nessun atto adottato).

♦ FINANZA & MERCATO

Il caso TISG: 180 milioni chiesti agli armatori per tappare il buco di cassa

The Italian Sea Group attraversa la crisi più seria della sua storia recente: composizione negoziata, debito bancario da ristrutturare e quattordici clienti chiamati a contribuire.

Backlog pieno e cassa vuota possono convivere: è la lezione più scomoda di questa primavera.

Secondo quanto riportato da Bloomberg, The Italian Sea Group ha chiesto circa 180 milioni di euro (204 milioni di dollari) a quattordici armatori in attesa di consegna, per coprire un deficit di liquidità. Gli armatori risultano assistiti da legali (tra cui BonelliErede). La crisi si trascina dall'inizio del 2026: un



Yacht Ferretti Custom Line 97' — sul caso TISG si muove il rumor di un'offerta Ferretti sui cantieri di La Spezia | © Nicola Romani, Copyrighted free use / Wikimedia Commons

prestito soci da 25 milioni il 18 febbraio e il riconoscimento di extra-costi il 26 febbraio.

Sul piano della procedura, il quadro è il seguente (affidabilità alta sulla procedura, media sui numeri): nell'ambito della composizione negoziata, il 10 giugno 2026 è stata disposta una parziale revoca delle misure protettive; le misure erano state concesse dal Tribunale di Firenze per 120 giorni dal 16 marzo, con scadenza a metà luglio, e cinque armatori risultano esclusi dalla protezione. Il percorso di risanamento prevede accordi con circa 200 fornitori, recuperi da 17 armatori e la ristrutturazione di un debito bancario superiore a 115 milioni (Unicredit, MPS, Deutsche Bank), con esito atteso in autunno 2026. Il titolo è uscito dal segmento STAR dal 17 marzo 2026 e quotava circa 1,218 euro (-1,77%) al 23 giugno.

Sullo sfondo, un rumor non confermato: Ferretti (controllata Weichai) starebbe valutando un'offerta su TISG, con focus sui cantieri di La Spezia — prima mossa attribuita al nuovo CEO Stassi Anastassov. In corsa sarebbero indicati anche Azimut-Benetti, Sanlorenzo e L.M. Del Vecchio. Lo segnaliamo come voce di mercato, da prendere con cautela.

Per lo studio: gli armatori con commesse in consegna presso cantieri in tensione finanziaria dovrebbero far ve-

rificare le clausole contrattuali su extra-costi, garanzie e tutele in caso di procedura concorsuale o composizione negoziata. Possiamo affiancare i clienti nella lettura del rischio controparte.

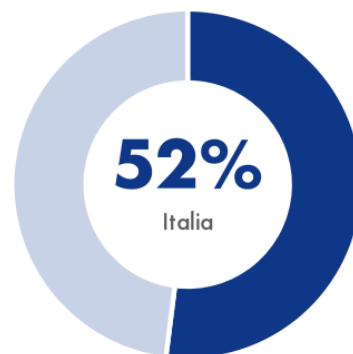
Fonte: Bloomberg, Milano Finanza, Yahoo Finance — affidabilità alta sulla procedura, media sui numeri; rumor Ferretti non confermato.

Global Order Book 2026: meno barche, ma l'Italia vale oltre la metà

Secondo anno consecutivo di calo nelle unità ordinate, mentre cresce la dimensione media e si rafforza il primato italiano.

Il Global Order Book 2026 di BOAT International registra 1.093 yacht di lunghezza pari o superiore a 24 metri, 45 in meno rispetto al 2025: è il secondo anno di calo in termini di unità. Cresce però la lunghezza media, a un record di 40,8 metri. L'Italia si conferma prima al mondo con 568 unità, pari al 52% del totale.

Global Order Book 2026 • quota Italia



Fonte: BOAT International — 568 su 1.093 yacht >=24 m

Global Order Book 2026 - quota Italia | Elaborazione Studio LAB STP su dati BOAT International

A titolo di contesto, e fuori dalla finestra temporale di questo numero, ricordiamo i dati del primo trimestre: Sanlorenzo con ordini a +25,4%, ricavi a 222 milioni (+4%) e backlog di 1,2 miliardi; Ferretti con ricavi a 302 milioni (-8%) e order intake a 180 milioni (-33,6%, Americas a -87%), backlog di 1,718 miliardi. Letti insieme, raccontano un mercato che si polarizza.

Per lo studio: il calo delle unità a fronte di dimensioni medie crescenti sposta valore (e rischio) sulle commesse di taglia maggiore. Per cantieri e fornitori della filiera è il momento di valutare la concentrazione del portafoglio clienti.

Fonte: BOAT International — affidabilità alta (dati Q1 solo come contesto).

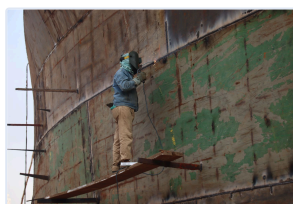
♦ INDUSTRIA 4.0 & INCENTIVI

Iperammortamento 2026: click-day partito, oltre un miliardo prenotato in dieci giorni

Dal 12 giugno è aperta la piattaforma GSE per le comunicazioni preventive: il nuovo regime sostituisce Transizione 4.0 e 5.0.

In dieci giorni le imprese hanno prenotato oltre 1,25 miliardi: chi ha cassa, investe.

Dal 12 giugno 2026, ore 12, è aperta la piattaforma GSE "NPTR5" per le comunicazioni preventive di prenotazione del nuovo iperammortamento, che sostituisce i regimi Transizione 4.0 e 5.0. Il perimetro temporale degli investimenti agevolabili va dal 1° gennaio 2026 al 30 settembre 2028. La base normativa è il DL 27 marzo 2026 n. 38 (convertito con L. 22 maggio 2026 n. 88), il DM 7 maggio 2026 e il DD 10 giugno 2026 con i modelli.



Lavorazione dello scafo in cantiere navale: gli investimenti in macchinari e impianti rientrano nel nuovo iperammortamento | © Saad Bin Hasan / Pexels

bilità media).

Nei primi dieci giorni sono arrivate, secondo i dati MIMIT, circa 3.100 comunicazioni per circa 1,1 miliardi; la stampa parla di circa 3.355 comunicazioni per oltre 1,25 miliardi. La dotazione complessiva è di circa 10 miliardi per il triennio 2026-2028 (dati di affidabilità media).

Iperammortamento 2026 · prenotato in 10 giorni



Fonte: stampa di settore su dati MIMIT — 1,25 mld su ~10 mld (triennio 2026-2028)

Iperammortamento 2026 - prenotato in 10 giorni | Elaborazione Studio LAB STP su dati MIMIT/stampa di settore

Restano alcuni punti da chiarire, che segnaliamo come **da verificare**: le aliquote di maggiorazione (fonti discordanti — MIMIT/PMI.it indicano 180% fino a 2,5 mln, 100% da 2,5 a 10 mln, 50% da 10 a 20 mln; altra fonte 120%/40%/10%, da riscontrare sul testo del DM 7 maggio); l'esclusione di cloud/SaaS in attesa di chiarimento; la soglia per la perizia asseverata (tutti gli investimenti oppure sopra 300.000 euro). Le FAQ MIMIT sono attese a luglio 2026.

Per lo studio: i cantieri e gli operatori che programmano investimenti in macchinari e digitalizzazione devono presentare per tempo la comunicazione preventiva di prenotazione sulla piattaforma GSE, anche prima che le aliquote definitive siano consolidate. Sugeriamo un confronto immediato per non perdere la finestra; assistiamo nella predisposizione della pratica e della perizia.

Fonte: MIMIT, GSE, normativa citata — affidabilità alta sull'apertura piattaforma, media su importi; aliquote e soglia perizia DA VERIFICARE.

Transizione 5.0, vecchio regime: il codice tributo per la compensazione

Per chi ha ancora crediti maturati: utilizzo in compensazione all'89,77%, con i fondi 4.0/5.0 ormai esauriti.

Per il credito Transizione 5.0 del vecchio regime è stato istituito il codice tributo 7079 (risoluzione AE n. 14 del 16 aprile 2026), con utilizzo in compensazione all'89,77%. I fondi dei programmi 4.0 e 5.0 risultano esauriti.

Per lo studio: chi ha crediti già maturati nel vecchio regime li può utilizzare in compensazione con il codice 7079, tenendo conto della percentuale dell'89,77%. Verifichiamo insieme la corretta imputazione in F24.

Fonte: Agenzia delle Entrate, ris. n. 14/2026 — affidabilità alta.

♦ PRODOTTI & INNOVAZIONE

Artemis EF-12 Pilot: la prima pilotina al mondo 100% elettrica a foil

Dodici metri, 28 nodi di crociera, ricarica in meno di un'ora: un mezzo di lavoro a emissioni zero già con clienti istituzionali.

Artemis presenta la EF-12 Pilot, descritta come la prima pilotina al mondo completamente elettrica a foil (eFoiler): 12 metri, velocità di crociera di 28 nodi, autonomia in foiling fino a 45 miglia nautiche e ricarica in meno di un'ora. Tra i clienti figurano Brabo (Belgio), l'Amministrazione marittima svedese, Noatum (Abu Dhabi) e Port of Tyne (Regno Unito); l'unità è in classe Lloyd's.

Per lo studio: segnale concreto di maturità per la propulsione elettrica nei mezzi di servizio portuale, un segmento dove costi operativi e vincoli ambientali pesano molto. Utile per operatori e clienti che valutano flotte da lavoro.

Fonte: comunicato/Artemis — affidabilità alta.



Imbarcazione sollevata sui foil in navigazione: il principio idrodinamico alla base della pilotina elettrica Artemis EF-12 | © faceme, CC BY 2.0 / Wikimedia Commons

Greenline 50 e i nuovi Amer: l'efficienza come progetto

Ibrido e solare per la 50, alluminio e composito per i quattro nuovi modelli Amer: la riduzione dei consumi diventa criterio di disegno.

Greenline presenta la 50, erede della 48, con sistema ibrido "6G" più batterie e solare e navigazione elettrica con appoggio diesel; primo varo atteso a fine estate. Amer Yachts annuncia quattro nuovi progetti: Amer 9, 10 e 12 in composito (studio AOUMM) e Amer 42A in alluminio (architetti Luxardo/Optima), con l'obiettivo dichiarato di alleggerimento ed efficienza.

Sul fronte dei grandi yacht, e con affidabilità media, si segnalano il Lürssen Project Cosmos/Nausicaä di 114 metri con fuel cell a metanolo (2x500 kW, fino a 15 giorni di emissioni zero in hotel mode) e i motori mtu Serie 4000 a metanolo nell'asse Sanlorenzo-Rolls-Royce, con lancio nel 2026.

Per lo studio: la spinta verso ibrido, metanolo e alluminio anticipa il quadro normativo ambientale (ETS, FuelEU). Per cantieri e fornitori è utile leggere questi modelli come indicazione di dove andrà la domanda.

Fonte: comunicati produttori — affidabilità alta (Greenline/Amer), media (Lürssen/Sanlorenzo).

Unità estere di proprietari italiani: la circolare MIT che cambia gli obblighi

Con la circolare del 18 giugno il Ministero attua per la prima volta la Legge 70/2026 sulle barche battenti bandiera estera che navigano in acque italiane.

La circolare MIT prot. n. 11265 del 18 giugno 2026 rappresenta la prima attuazione della Legge 70/2026 e chiarisce l'art. 26-ter del Codice della nautica relativo alle unità estere fino a 24 metri di proprietari italiani che navigano in acque italiane, nell'ottica della prevenzione del danno ambientale. È richiesta una certificazione di idoneità rilasciata dallo Stato di bandiera; in sua assenza, occorre una visita presso un organismo notificato con attestazione quinquennale (resta da verificare il PDF integrale del MIT).

Per lo studio: i proprietari italiani di unità immatricolate all'estero devono verificare di disporre della certificazione dello Stato di bandiera o, in mancanza, attivarsi per la visita presso organismo notificato. Assistiamo nella ricognizione documentale prima della stagione.

Fonte: circolare MIT prot. 11265/2026 — affidabilità alta (verificare PDF MIT).

Legge 70/2026: nuovi contratti e contrassegno per il noleggio occasionale

La "Valorizzazione risorsa mare" ridisegna la cornice contrattuale del charter, con molti profili rinviati a decreti attuativi.

La Legge 70/2026 "Valorizzazione risorsa mare" (con GU indicata al 9 maggio 2026, **data da verificare**) introduce diverse novità: la cessione in gestione dell'unità a imprese di noleggio con annotazione; i nuovi contratti tipici

"locazione con comandante" e "noleggio a itinerario concordato"; per il noleggio occasionale, l'obbligo di un contrassegno minimo di 100x20 cm per murata; per le unità estere noleggiate in Italia, l'adeguamento delle dotazioni agli standard italiani. Molti profili sono rinviati a decreti attuativi.

Sul fronte amministrativo, lo STED prevede il dimezzamento dei termini di rinnovo licenza da 60 a 30 giorni, e la ricevuta STED sostituirebbe la licenza fino a 90 giorni (forse solo in presenza di DCI — **da verificare**).

Per lo studio: gli operatori charter devono prepararsi ai nuovi schemi contrattuali e, per chi fa noleggio occasionale, all'obbligo del contrassegno. Possiamo supportare la revisione della modulistica e degli adempimenti.

Fonte: L. 70/2026 e prassi STED — affidabilità alta sull'impianto; data GU e condizione DCI per STED DA VERIFICARE.

EU ETS marittimo e FuelEU: la doppia compliance del 2026

Per i grandi yacht commerciali oltre 5.000 GT scatta l'obbligo di restituzione quote, con perimetro emissioni allargato.

Nel 2026 entra a regime la doppia compliance EU ETS marittimo e FuelEU: la restituzione delle quote relative al 70% delle emissioni 2025 va effettuata entro il 30 settembre 2026 (100% dal 2027), con il perimetro MRV esteso a metano e protossido di azoto (N₂O). L'obbligo riguarda le sole navi superiori a 5.000 GT, dunque i grandi yacht commerciali.

Per lo studio: gli armatori e i gestori di yacht commerciali sopra 5.000 GT devono pianificare la restituzione quote entro il 30 settembre. Verifichiamo insieme il calcolo e la tempistica.

Fonte: quadro EU ETS/FuelEU — affidabilità alta.

♦ SGUARDO INTERNAZIONALE

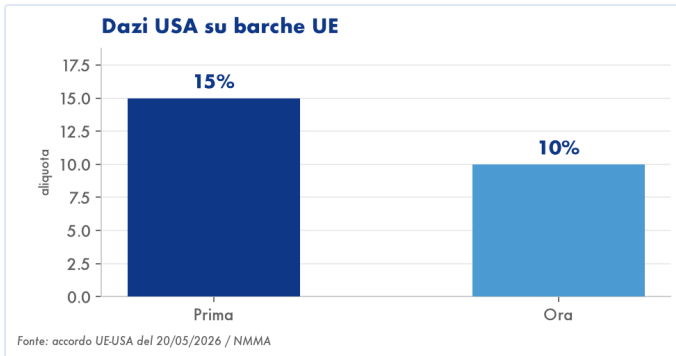
Dazi USA sulle barche UE giù al 10%, con rimborsi già in apertura

L'accordo politico UE di maggio porta il dazio dal 15 al 10 per cento; la dogana americana avvia la procedura di rimborso, ma restano clausole e scadenze da maneggiare.

I dazi USA sulle barche UE sono scesi dal 15% al 10% per effetto dell'accordo politico UE del 20 maggio 2026, che attua la dichiarazione UE-USA dell'agosto 2025; il CBP ha aperto una procedura di rimborso per gli import assoggettati al dazio più alto. Il tetto concordato è del 15%.



Terminal container e navi portacontainer in porto: l'export nautico UE verso gli USA torna a dazio più basso | © Wolfgang Weiser / Pexels



Dazi USA su barche UE: dal 15% al 10% | Elaborazione Studio LAB STP su dati accordo UE-USA / NMMA

Attenzione alle scadenze: la data realmente rilevante è il 31 dicembre 2026 (clausola di sospensione delle preferenze se gli USA mantengono dazi superiori al 15% su derivati di acciaio/alluminio) e il 31 dicembre 2029 (sunset). La "scadenza 24 luglio" circolata **non è confermata**. La catena di fornitura acciaio/alluminio resta comunque esposta.

Quanto al mercato statunitense, le vendite di barche nuove restano deboli per via dei tassi alti (powerboat a -8/-10% nel 2025), con i dazi indicati come terza preoccupazione dei dealer (affidabilità media). Sul fronte superyacht, l'orderbook globale viaggia intorno a 1.150 yacht per circa 41 miliardi di dollari, con forza nel segmento 50m+ e slot fino al 2028-2029; il Medio Oriente è in consolidamento e circa il 68% dei buyer considera l'impatto ambientale (fonte Fraser Yachts, affidabilità media).

Per lo studio: i cantieri e i dealer che esportano negli USA dovrebbero verificare l'eleggibilità ai rimborsi CBP per le importazioni a dazio più alto e monitorare le scadenze di fine 2026. Possiamo affiancare nella ricognizione documentale.

Fonte: Pressmare/NMMA, Fraser Yachts — affidabilità alta sui dazi, media sul mercato; "scadenza 24/07" non confermata.

◆ SCADENZARIO DELLA SETTIMANA

Adempimento	A chi si applica	Data
Comunicazione preventiva di prenotazione iperammortamento (piattaforma GSE "NPTR5")	Cantieri e imprese che investono in macchinari/digitale 2026-2028	aperta dal 12/06/2026
Restituzione quote EU ETS – 70% emissioni 2025	Armatori/gestori yacht commerciali > 5.000 GT	entro 30/09/2026
Verifica certificazione Stato di bandiera (art. 26-ter)	Proprietari italiani di unità estere ≤24 m	dalla circolare MIT 18/06/2026
Scadenza misure protettive TISG (composizione negoziata)	Armatori/fornitori coinvolti	metà luglio 2026
Clausola sospensione preferenze dazi USA acciaio/alluminio	Cantieri/dealer esportatori USA	31/12/2026

◆ A CURA DELLO STUDIO

Tra crisi e incentivi, la differenza la fa la lettura del dettaglio

Questa quindicina conferma che la nautica vive una fase a due velocità. Da un lato il caso TISG ricorda quanto la solidità finanziaria conti oggi più del portafoglio ordini; dall'altro il nuovo iperammortamento premia chi ha la cassa e la prontezza per investire. In mezzo, un quadro normativo in rapida evoluzione — Legge 70/2026, circolare MIT sulle bandiere estere, doppia compliance ETS/FuelEU — che richiede di distinguere ciò che è già vigente da ciò che è ancora rinviato ai decreti attuativi. Su diversi punti (aliquote dell'iperammortamento, soglia per la perizia, data di pubblicazione in GU della Legge 70, condizione DCI per lo STED) i dati sono ancora da verificare: lo segnaliamo con onestà, perché su questi nodi conviene attendere conferme prima di decidere.

Per un confronto dedicato sulla tua situazione specifica — investimenti agevolabili, rischio controparte con i cantieri, adempimenti charter o esportazioni USA — contatta lo Studio.

Contatti — Studio LAB STP • Dott. Stefano Faver ·
✉ stefanofaver@labstp.com

In brief — this week in English

A quick English digest for international clients.

The Italian Sea Group (TISG) has reportedly asked around 180 million euros from fourteen owners awaiting delivery to cover a liquidity gap, while undergoing a court-supervised negotiated settlement in Florence (protective measures expiring mid-July); an unconfirmed ru-

mor points to Ferretti weighing a bid. Italy's new "iperammortamento" investment incentive went live on the GSE platform on 12 June, with over 1.25 billion euros already booked in ten days, though the exact rates are still to be confirmed. US tariffs on EU-built boats have drop-

ped from 15% to 10%, with the US customs (CBP) opening refunds for higher-duty imports. A new MIT circular (18 June) sets certification duties for foreign-flagged boats up to 24 m owned by Italians sailing in Italian waters. Informational only — not professional advice.

Disclaimer: contenuto informativo, non sostituisce la consulenza personalizzata. Fonti alla data di redazione.

Polaris LAB · Newsletter Nautica · [Studio LAB STP — labstp.com](http://StudioLABSTP.com)