



POLARIS LAB

NEWSLETTER NAUTICA · STUDIO LAB STP · ANNO I, N. 7 · SETTIMANA 21 -
27 LUGLIO 2026

In questo numero

- Dogane: la circolare ADM 11/2026 riscrive l'ammissione temporanea degli yacht extra-UE e allinea l'Italia al modello francese
- Fisco: la finestra 20/07-20/08 per i versamenti ISA e forfetari è aperta ora
- Colpo di scena su TISG: Sanlorenzo e Polo Nautico Viareggio presentano l'offerta per l'intero complesso aziendale
- Il caso TISG: concordato in bianco, PFN a 178,7 mln, ipotesi di aumento di capitale
- Sanlorenzo e Ferretti: i conti a confronto, due velocità del settore
- Iperammortamento 2026: partono le comunicazioni di conferma su GSE
- Dazi USA: scade la sovrattassa del 10%, resta aperta la partita dei rimborsi CBP
- Normativa: la revisione dell'EU ETS marittimo tocca la fascia 400-5.000 GT
- Prodotti: il foiling elettrico entra nel workboat professionale

♦ EDITORIALE

Due Italie della nautica, nella stessa estate

Mentre un big della cantieristica entra in procedura, l'export tocca il record e le regole doganali diventano un'arma competitiva.

L'ammissione temporanea non è più solo materia da doganalisti: è leva di posizionamento contro la Francia.

La settimana consegna un quadro a contrasto. Da un lato la crisi finanziaria di The Italian Sea Group, con il concordato preventivo in bianco e una posizione finanziaria netta di 178,7 milioni, ricorda che nemmeno i marchi storici sono al riparo dal ciclo. Dall'altro, i numeri di sistema restano solidi: l'export della cantieristica da diporto segna un record 2025 a 4,4 miliardi e l'Italia tiene il 52% dell'order book mondiale dei superyacht. E proprio mentre il numero andava in chiusura la

crisi ha trovato una possibile via industriale: il 27 luglio Sanlorenzo, insieme a Polo Nautico Viareggio S.r.l., ha presentato un'offerta cauzionata per l'intero complesso aziendale di TISG; l'acquisizione avverrebbe tramite un veicolo consortile ancora da costituire (Polo Nautico Carrara), con Sanlorenzo garante fino al 10% del prezzo.

Nel mezzo, tre partite regolatorie che chiedono attenzione operativa. La circolare ADM 11/2026 sull'ammissione temporanea, se confermata nei suoi estremi, toglie un vantaggio storico alla concorrenza francese e alleggerisce i refit italiani. L'iperammortamento 2026 entra nella fase concreta delle comunicazioni di conferma su GSE, con scadenze da presidiare. E sul fronte internazionale la sovrattassa USA del 10% è scaduta, ma i rimborsi restano appesi a un giudizio.

Per lo studio è il momento di distinguere: chi opera in charter con bandiera extra-UE, chi ha investito in beni 4.0, chi esporta oltreoceano. Ognuno ha, questa settimana, un adempimento o un'opportunità con nome e cognome.

Il Barometro del mercato

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

Indicatore	Valore	Trend
Export cantieristica da diporto 2025	4,4 mld € (+2,6%)	▲
Quota Italia order book superyacht	52% (568 unità)	▲
PFN The Italian Sea Group (31/05/2026)	178,7 mln €	▼
Aumento di capitale TISG ipotizzato	~100 mln € (da verificare)	—
Offerta per TISG (Sanlorenzo + Polo Nautico Viareggio)	intero complesso aziendale, prezzo non comunicato	▲
Patronage Sanlorenzo sull'offerta PNC	fino al 10% del prezzo	▲
Sovrattassa USA Section 122	10% scaduta il 24/07	▲
Titolo Sanlorenzo (fine luglio)	~38 €	—

Fonti: Confindustria Nautica, comunicazioni TISG, comunicato Sanlorenzo del 27/07/2026, Trade Law Counsel, Borsa Italiana. Dati alla

data di redazione.

♦ FISCO & AGEVOLAZIONI

Dogane, la svolta sull'ammissione temporanea: refit fuori dal conteggio e modello francese per il charter

La circolare ADM 11/2026 riscrive le regole per gli yacht battenti bandiera extra-UE. Vantaggio diretto per cantieri e broker.

La novità di settore della settimana arriva dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Secondo quanto riportato, la circolare n. 11/2026 introduce due aperture rilevanti per le unità in bandiera extra-UE in regime di ammissione temporanea. Primo: i periodi di refit in cantiere non computano più nel limite dei 18 mesi di permanenza per l'uso privato. Secondo: per l'uso commerciale viene adottato un modello analogo a quello francese, con ingresso come unità privata, uscita dalle acque UE per attivare il charter e rientro in ammissione temporanea commerciale con equipaggio e ospiti non residenti UE. La prova di conformità è ammessa tramite tracciati AIS, scali in porti terzi e ricevute di rifornimento.

L'effetto competitivo è evidente: si colma un divario storico con la Francia, che rendeva più conveniente far transitare o refittare all'estero.



Yacht a terra su travel-lift per lavori di refit: i periodi in cantiere escono dal conteggio dei 18 mesi | Foto Antonino Giangrasso / Pexels

Per lo studio: per i cantieri e i centri refit italiani è un potenziale ritorno di commesse; per broker e società di charter con yacht extra-UE cambia la pianificazione degli itinerari e della documentazione probatoria. Prima di riorganizzare i contratti, verifichiamo insieme data e numero della circolare sul portale ADM e ricostruiamo il dossier di prova (AIS, scali, bunker).

Fonte: Nautica Live — affidabilità media (estremi da verificare sul portale ADM).

Versamenti ISA e forfetari: la finestra 20/07-20/08 è aperta adesso

Chi non ha versato entro il 20/07 può ancora regolarizzare fino al 20/08 con la maggiorazione dello 0,80%.

Il DL 89/2026 ha prorogato al 20/07/2026 senza maggiorazione i versamenti dei soggetti ISA e dei forfetari, con differimento al 20/08/2026 applicando lo 0,80%. Per i non titolari di partita IVA la scadenza era il 30/06, con coda al 30/07 e maggiorazione dello 0,40%. La finestra utile è quindi aperta proprio in questi giorni.

Per lo studio: per armatori persone fisiche titolari di partita IVA nel charter e per le piccole strutture in regime forfetario, è il momento di chiudere i saldi e i primi acconti. Contattateci per il calcolo della maggiorazione e la ripartizione delle rate.

Fonte: DL 89/2026 — affidabilità alta.

Pillola tecnica: IVA sul leasing nautico

Imponibili solo i canoni per l'uso in acque UE, a condizione di provare l'uso extra-UE.

Resta valido il principio consolidato: nel leasing nautico sono imponibili ai fini IVA soltanto i canoni riferiti all'uso dell'unità nelle acque UE, mentre la quota di utilizzo extra-UE va documentata (interpello AE 159/2025). Non

è una novità della settimana, ma il tema si intreccia con le nuove regole doganali sull'ammissione temporanea.

Per lo studio: chi struttura acquisti in leasing con impiego internazionale deve predisporre da subito un sistema di tracciamento dell'uso. Ne parliamo caso per caso.

Fonte: interpello AE 159/2025 — affidabilità alta.

♦ FINANZA & MERCATO

Colpo di scena su TISG: Sanlorenzo e Polo Nautico Viareggio presentano l'offerta per il complesso aziendale

Il 27 luglio Sanlorenzo, insieme a Polo Nautico Viareggio S.r.l., presenta manifestazione di interesse e offerta cauzionata per l'intero complesso aziendale di The Italian Sea Group. L'acquisizione avverrà tramite un veicolo consortile ancora da costituire.



Un motoryacht Sanlorenzo 460EXP: il cantiere garante fino al 10% del prezzo nell'offerta su TISG | Foto Federico Carozzo, CC BY-SA 4.0 / Wikimedia Commons

Nelle ore in cui questo numero andava in chiusura la partita TISG ha cambiato passo. Sanlorenzo, insieme a Polo Nautico Viareggio S.r.l. e con il coordinamento del dott. Riccardo Cima, ha presentato a The Italian Sea Group e ai commissari giudiziali del Tribunale di Firenze una manifestazione

di interesse accompagnata da un'offerta cauzionata per l'acquisizione dell'intero complesso aziendale, nell'ambito della domanda di accesso con riserva a uno strumento di regolazione della crisi prevista dal Codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza. L'acquisizione, se autorizzata, avverrà attraverso un veicolo consortile di nuova costituzione, denominato Polo Nautico Carrara, ancora da costituire. Il comunicato ufficiale è stato diffuso la sera del 27 luglio ed è pervenuto anche allo Studio.

La compagine annunciata del veicolo consortile ancora da costituire è a due gambe: il 10% fa capo alla società costituita da Riccardo Cima insieme ad alcuni fornitori, mentre il 90% è destinato a due o tre cantieri navali di rilievo internazionale, con trattative dichiarate in fase avanzata. Sanlorenzo ha confermato con proprio comunicato l'adesione al progetto con una quota di minoranza e il rilascio di una lettera di patronage a supporto della partecipazione di PNC alla procedura competitiva, fino a un importo pari al 10% del prezzo, a garanzia degli obblighi di pagamento. L'efficacia dell'operazione resta subordinata al completamento della due diligence, all'indizione della procedura competitiva e ad ulteriori condizioni, e non è vincolante per TISG.

Veicolo consortile per TISG (da costituire) · compagine



Elaborazione Studio LAB STP su dati comunicato Sanlorenzo del 27/07/2026

Veicolo consortile per TISG, ancora da costituire · compagine annunciata | Elaborazione Studio LAB STP su dati comunicato Sanlorenzo del 27/07/2026

Le finalità dichiarate sono la salvaguardia dei livelli occupazionali, la ripresa dell'attività industriale, il sostegno alla filiera dei fornitori e la conservazione delle aree e delle strutture necessarie all'attività cantieristica sul territorio.

Due elementi restano da verificare. Il prezzo non è stato comunicato: alcune fonti di stampa lo indicano allineato alle stime peritali, intorno ai 162 milioni, senza conferma ufficiale delle parti né del Tribunale. È parimenti riportata, e non confermata, un'ipotesi di quota Sanlorenzo fino al 45% del veicolo.

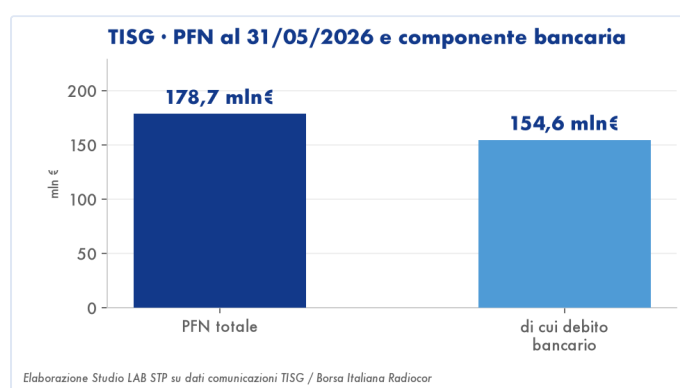
Per lo studio: per i fornitori dell'indotto la prospettiva cambia. La cessione del complesso aziendale in ambito concorsuale, se autorizzata, avviene di norma senza accollo dei debiti anteriori in capo all'acquirente: il credito pregresso resta quindi da far valere dentro la procedura, mentre la continuità industriale può salvare le commesse future. Chi è esposto verso TISG deve presidiare entrambi i piani, la tutela del credito maturato e il posizionamento come fornitore del nuovo veicolo. Ci contatti chi vuole una lettura della propria posizione prima dell'apertura della procedura competitiva.

Fonti: comunicato Sanlorenzo del 27/07/2026 via Teleborsa e Borsa Italiana (copia agli atti dello Studio), Il Sole 24 Ore, Reuters — affidabilità alta sull'operazione; prezzo e misura della quota Sanlorenzo da verificare.

The Italian Sea Group in concordato: 178,7 milioni di PFN e la partita dell'aumento di capitale

Il Tribunale concede 60 giorni e nomina tre commissari. Sul tavolo misure protettive, CIGS e una ricapitalizzazione da valutare.

Il gruppo che controlla Admiral, Tecnomar e Perini Navi ha depositato il 1° luglio un concordato preventivo in bianco. Il Tribunale ha concesso 60 giorni, prorogabili, e nominato tre commissari (Abriani, Forgheschi, Olatri). La posizione finanziaria netta al 31/05/2026 è di 178,7 milioni, di cui 154,6 milioni di debito bancario. È stata attivata la CIGS per circa 200 dei circa 530 dipendenti diretti, mentre restano senza copertura ordinaria circa 1.500 addetti dell'indotto.



TISG · PFN al 31/05/2026 e componente bancaria | Elaborazione Studio LAB STP su dati comunicazioni TISG e Borsa Italiana Radiocor

Non è la fine di un marchio, ma un test sulla tenuta della filiera dei fornitori.

Le misure protettive e cautelari, con blocco dei recessi degli armatori e delle escussioni delle garanzie, erano confermate fino all'udienza in contraddittorio del 22/07/2026. L'esito di quell'udienza non risulta confermato da un comunicato univoco nelle fonti disponibili e va quindi considerato da verificare su Investor Relations TISG e Borsa Italiana Radiocor. Il gruppo ha inoltre annunciato di valutare un aumento di capitale di circa 100 milioni, indicativamente dal Q4 2026, subordinato ad accordi vincolanti con banche, fornitori e clienti: si tratta di una valutazione, non di una delibera.

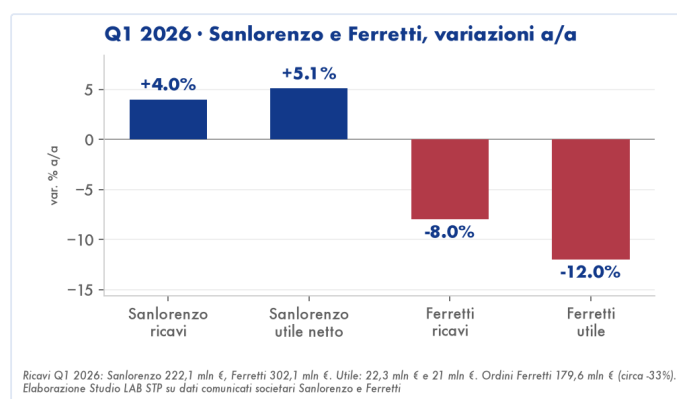
Per lo studio: i fornitori dell'indotto devono monitorare la posizione creditoria e valutare l'insinuazione nella procedura; gli armatori con commesse in corso vanno assistiti sulla tenuta dei contratti e delle garanzie. Chi è esposto ci contatti per una verifica della posizione.

Fonte: comunicazioni TISG, Borsa Italiana Radiocor — affidabilità alta sul quadro, esito udienza 22/07 da verificare.

Sanlorenzo e Ferretti, il settore a due velocità

Conti in crescita per Sanlorenzo, Q1 in flessione per Ferretti tra ritardi degli ordini mediorientali.

Sul fronte dei quotati il contrasto con TISG è netto. Sanlorenzo, titolo intorno ai 38 euro a fine luglio, chiude il Q1 2026 con ricavi a 222,1 milioni (+4%), EBITDA a 38,5 milioni e utile netto a 22,3 milioni (+5,1%), su un FY2025 da 960,4 milioni; la semestrale H1 2026 non è ancora pubblicata. Ferretti registra invece un Q1 2026 in flessione: ricavi a 302,1 milioni (-8%), ordini a 179,6 milioni (in forte calo, circa -33%), utile a 21 milioni (-12%) e margine EBITDA adjusted al 16,1%, con la debolezza legata ai ritardi degli ordini in Medio Oriente.



Q1 2026 · Sanlorenzo e Ferretti a confronto | Elaborazione Studio LAB STP su dati comunicati societari Sanlorenzo e Ferretti

Per lo studio: per chi valuta commesse o forniture, la solidità del committente torna a essere un criterio di selezione. Utile leggere i dati di ordinato più che i soli ricavi.

Fonte: comunicati societari Sanlorenzo e Ferretti — affidabilità alta (dati Q1).

Il sistema tiene: export record e leadership sui superyacht

Nonostante il calo globale, l'Italia rafforza la quota mondiale e mette a segno un export da 4,4 miliardi.

I fondamentali di comparto restano robusti. L'Italia è al 52% dei superyacht mondiali in commessa, con 568 unità e due punti di quota in più, nonostante il calo globale. L'export della cantieristica da diporto segna un record 2025 a circa 4,4 miliardi (+2,6%), con una propensione all'export intorno al 90%; il fatturato di settore 2024 è pari a 8,6 miliardi.

Per lo studio: il dato conferma che la marginalità del made in Italy resta legata all'estero. Per i cantieri, ragionare sui mercati di sbocco è oggi più importante che sul volume domestico.

Fonte: Confindustria Nautica — affidabilità alta.

Iperammortamento 2026: partono le comunicazioni di conferma su GSE

Il decreto MIMIT del 20/07 avvia la fase operativa. Termini stretti e documentazione da allegare.

Con decreto direttoriale MIMIT del 20/07/2026 (pubblicato il 21/07) sono definiti termini e modelli e vengono avviate le comunicazioni di conferma dell'investimento sull'Area Clienti GSE, dopo la fase preventiva aperta dal 12/06. Alla conferma va allegata l'attestazione di pagamento dell'acconto minimo del 20% più i dati della fattura; non si può superare l'importo o la tipologia indicati nella preventiva; la conferma va inviata entro 60 giorni dall'esito positivo GSE e il completamento con interconnessione entro il 15/11/2028. Le maggiorazioni sono del 180%, 100% e 50% sugli scaglioni fino a 2,5, 10 e 20 milioni.

Per lo studio: i cantieri e le officine che hanno già inviato la preventiva devono ora presidiare i 60 giorni e la coerenza dei dati. Verifichiamo insieme acconti, fatture e cronoprogramma per non perdere il beneficio.

Fonte: MIMIT — affidabilità alta.

Credito d'imposta design: fondi esauriti in meno di 24 ore



Saldatura sullo scafo in cantiere navale; gli investimenti 4.0 entrano nella fase di conferma su GSE | Foto Capturedbynadim / Pexels

Rifinanziamento da 60 milioni bruciato in un giorno. Resta la finestra dello scorrimento.

Il credito d'imposta per il design e l'ideazione estetica 2026 è stato rifinanziato con 60 milioni, con credito del 10% sulle spese 2026 (massimo 2 milioni per impresa) e prenotazioni dal 7/7. La dotazione è andata esaurita in meno di 24 ore; le domande sono acquisite in ordine cronologico per un eventuale scorrimento. L'ammissibilità del comparto nautico (design di scafi e allestimenti) va verificata caso per caso.

Per lo studio: chi ha presentato domanda mantenga la posizione in graduatoria; chi progetta scafi o allestimenti valuti con noi l'ammissibilità prima di impegnare risorse.

Fonte: MIMIT / Fisco Oggi — affidabilità alta sulla misura, da verificare l'ammissibilità nautica.

Nuova Sabatini confermata e sanatoria per le fatture senza CUP

650 milioni per i beni strumentali e una procedura online per integrare i documenti carenti.

La Nuova Sabatini 2026-2027 è confermata con 650 milioni: finanzia beni strumentali e software da 20.000 a 4 milioni, con contributo sul tasso del 2,75% per gli ordinari e del 3,575% per i beni 4.0/green. In parallelo, l'Agenzia delle Entrate ha reso disponibile una procedura online per integrare i documenti privi di CUP o delle diciture di tracciabilità, senza annullare le fatture, per Nuova Sabatini e crediti 4.0/5.0 (documenti dal 27/01/2026): una sanatoria utile contro il rischio di decadenza.

Per lo studio: chi ha fatture 4.0 prive di CUP o diciture non annulli nulla: si integra con la nuova procedura. Portateci i documenti per una verifica preventiva.

Fonte: MIMIT, Studio Associato — affidabilità alta su Sabatini, media sulla sanatoria (estremi provvedimento AdE da confermare).

◆ PRODOTTI & INNOVAZIONE

Il foiling elettrico sbarca sul lavoro: Artemis EF-12 Pilot

La prima barca pilota professionale 100% elettrica a foil porta l'efficienza da regata nel workboat.



Un catamarano che vola sui foil: la tecnologia foiling passa dalla regata all'uso professionale | Foto Max Ravier / Pexels

Artemis Technologies (Belfast) presenta la EF-12 Pilot, prima pilot boat professionale interamente elettrica e a foil. Dotata di sistema eFoil e foil in carbonio, raggiunge 32 nodi con autonomia di 45-55 miglia in foiling e ricarica in meno di un'ora in DC ultrafa-

st. Il foiling elettrico esce dalla nicchia sportiva ed entra nell'uso professionale portuale.

Per lo studio: per operatori portuali e servizi tecnici è un caso concreto di sostituzione a basse emissioni, con impatto su costi di esercizio e, potenzialmente, su incentivi. Ne valutiamo insieme la sostenibilità economica.

Fonte: Artemis Technologies — affidabilità alta.

Monaco Energy Boat Challenge: debutta l'e-metanolo, nasce il World Series

La 13ª edizione porta in mare la fuel cell a metanolo e apre un circuito internazionale con tappe fino al 2028.

La 13ª edizione della Monaco Energy Boat Challenge (8-14/07, 54 team, 21 Paesi) ha visto il debutto in mare del-

l'e-metanolo con il SURGE Team Twente (fuel cell a metanolo reformato da 5 kW). Nasce inoltre il World Series con tappe di qualificazione sul Lago di Como (aprile 2027) e a Darwin (2027) e finale a Monaco 2028; l'Italia è risultata dominante in Energy Class.

Per lo studio: i vettori energetici alternativi passano dal prototipo alla sperimentazione in mare. Un tema da seguire per chi pianifica investimenti di flotta a medio termine.

Fonte: Monaco Energy Boat Challenge — affidabilità alta.

LOOKOUT, l'AI vision come standard di sicurezza

Il sistema premiato agli IBEX 2025 espande la rete dealer tra Europa, MENA e Asia-Pacifico.

LOOKOUT (marine vision AI, IBEX Innovation Award 2025) amplia la rete di dealer in Europa, MENA e Asia-Pacifico. La tecnologia combina computer vision, realtà aumentata e collision awareness in tempo reale, ed è compatibile con Garmin, Simrad, Raymarine, Furuno, Volvo e Yamaha. La visione artificiale si candida a diventare uno standard di sicurezza a bordo.

♦ NORMATIVA & REGOLAMENTI

EU ETS marittimo, la revisione punta alla fascia 400-5.000 GT

La proposta della Commissione del 17/07 apre uno scenario che tocca charter e commerciali oggi solo monitorati.

Nell'ambito del target -90% netto al 2040, la Commissione UE ha presentato il 17/07/2026 una proposta che valuta l'estensione dell'EU ETS alle navi da 400 a 5.000 GT (oggi soggette al solo MRV), introduce un meccanismo "Sustainable Maritime Alternative Propulsion" e misure contro gli scali elusivi. La fattibilità dell'inclusione delle unità sotto i 5.000 GT sarà valutata entro fine 2026; l'ESPO è contraria all'estensione a 400 GT. Nessun adempimento immediato: la proposta è in fase negoziale.

Per lo studio: riguarda charter e unità commerciali nella fascia 400-5.000 GT, oggi fuori dall'obbligo. Non urge nulla, ma va inserito nella pianificazione dei costi futuri. Monitoriamo l'iter per voi.

Fonte: Porto di Livorno / Informare — affidabilità alta.

UK ETS esteso al marittimo dal 1° luglio

Per lo studio: per dealer e cantieri è un tema di offerta e di responsabilità; per gli armatori un fattore di valore e assicurabilità. Valutabile in ottica di dotazioni di serie.

Fonte: LOOKOUT / IBEX — affidabilità alta.

Verso Cannes: efficienza propulsiva ed eco-materiali

Le anteprime 2026 puntano su IPS, eco-mode e bioresine. E dall'Italia arriva il custom Tankoa Spirit.

Il Salone di Cannes (8-13/09) orienta le anteprime verso l'efficienza: Amer 42 Explorer (Volvo IPS con Eco Mode, primo full-displacement sotto 500 GT con questa tecnologia), Azimut Seadeck 9 (IPS, focus emissioni), Sanlorenzo SHE (bioresine e teak sintetico) e debutto del FIM 580 Contessa. Sul fronte custom si segnala il varo del Tankoa Spirit (T52, circa 52 metri, piattaforma Vitruvius) con focus wellness (beach club, gym, spa), dato da verificare per indisponibilità della fonte.

Per lo studio: per i cantieri l'eco-materiale e la propulsione efficiente diventano argomenti di vendita e, in prospettiva, di conformità. Prodotti non ancora in acqua: valutazioni con la cautela del caso.

Fonte: cantieri e organizzazione salone — affidabilità media (prodotti non ancora varati).

Le grandi unità commerciali con scali UK entrano nel perimetro delle emissioni. Arrivano i primi surcharge.

Dal 1/7/2026 l'UK ETS è esteso al trasporto marittimo per le navi oltre 5.000 GT sui traffici domestici UK e per le emissioni in sosta nei porti UK; le compagnie stanno introducendo surcharge. La misura interessa i grandi yacht commerciali e charter con scali nel Regno Unito.

Per lo studio: chi impiega unità sopra i 5.000 GT su rotte con toccate UK deve rivedere i preventivi di charter includendo il costo delle emissioni. Verifichiamo l'impatto sui contratti in essere.

Fonte: normativa UK ETS — affidabilità alta.

"Risorsa mare": attuativi ancora attesi

Al 27/07 nessun nuovo decreto in Gazzetta. Restano sul tavolo bandiere estere di italiani e semplificazioni di porto.

La L. 70/2026 "Risorsa mare" non registra, al 27/07, nuovi decreti attuativi in Gazzetta Ufficiale. Restano attesi gli attuativi sull'art. 26-ter (unità sotto 24 metri in bandiera estera di proprietari italiani, con attestazione di idoneità quinquennale, su cui sono stati sollevati dubbi di compatibilità UE) e sulle semplificazioni del diporto (li-

cenza in 30 giorni, ricevuta STED sostitutiva per 90 giorni).

Per lo studio: i proprietari italiani con unità in bandiera estera sotto i 24 metri devono attendere gli attuativi prima di muoversi. Vi aggiorneremo alla pubblicazione.

Fonte: L. 70/2026 — affidabilità alta sul testo, media sui tempi.

◆ SGUARDO INTERNAZIONALE

Dazi USA: scade la sovrattassa del 10%, restano aperti i rimborsi

Cade il balzello che si sommava al dazio base sulle barche sotto i 30 metri. Ma i rimborsi dipendono ancora dal giudizio.

La sovrattassa globale del 10% (Section 122) è scaduta per decorrenza dei termini (150 giorni) alle 00:01 del 24/07/2026, senza proroga. La Court of International Trade l'aveva dichiarata illegittima, ma il Federal Circuit ha sospeso la decisione e la CBP

ha continuato a incassare in pendenza d'appello; il rimborso dei dazi pagati tra febbraio e luglio 2026 resta quindi legato all'esito del giudizio. In parallelo, l'accordo commerciale USA-UE fissa una tariffa USA di riferimento del 15% sui beni UE con esenzioni mirate, mentre l'UE ha sospeso i dazi ritorsivi (fino al 30%) sui prodotti americani, incluse le imbarcazioni da diporto, con clausola di possibile sospensione delle preferenze dal 31/12/2026 se gli USA mantengono dazi superiori al 15% su acciaio e alluminio. Viene inoltre riferita una riduzione del dazio USA sulle barche UE dal 15% al 10%, dato da verificare su fonte doganale ufficiale CBP.



Container in carico su nave portacontainer: export nautico verso gli USA e partita dei rimborsi CBP | Foto Lukhe / Pexels

Per i cantieri sotto i 30 metri il costo d'ingresso sul mercato USA si alleggerisce, ma la partita dei rimborsi è tutta da giocare.

Per lo studio: l'esposizione ai dazi è concentrata sotto i 30 metri (i large yacht, spesso in bandiera estera, non vengono importati). Chi ha esportato negli USA tra febbraio e luglio conservi la documentazione doganale: il diritto al rimborso, se maturerà, andrà provato.

Fonte: Trade Law Counsel, NMMA — affidabilità alta sulla scadenza, media/da verificare su rimborsi e riduzione 15→10%.

Golfo e saloni: dove guarda il custom italiano

Il Medio Oriente si conferma sbocco strutturale, mentre Cannes e Monaco aprono la stagione commerciale.

La domanda di superyacht nel Golfo è in crescita, con Dubai polo strutturale (gli EAU contano almeno 136 yacht oltre i 30 metri) e il corridoio del Mar Rosso saudita come sbocco per il custom italiano alternativo agli USA. La stagione commerciale si apre con Cannes (8-13/09, circa 700 barche e oltre 12 anteprime mondiali) e Monaco (23-26/09, oltre 125 yacht).

Per lo studio: per i cantieri custom, diversificare i mercati riduce l'esposizione al rischio-dazi e al ciclo USA. I saloni di settembre saranno il test dell'ordinato 2027.

Fonte: operatori di settore, organizzazioni saloni — affidabilità media.

◆ SCADENZARIO DELLA SETTIMANA

Adempimento	A chi si applica	Data
Versamenti ISA/forfetari con maggiorazione 0,80%	Titolari p.IVA soggetti ISA e forfetari	20/08/2026
Versamenti non titolari p.IVA con maggiorazione 0,40%	Persone fisiche non titolari p.IVA	30/07/2026
Rimborso accise gasolio autotrasporto II trim. 2026	Imprese di autotrasporto (non bunkeraggio marittimo)	31/07/2026
Comunicazione di conferma iperammortamento su GSE	Imprese con preventiva 4.0 approvata	Entro 60 gg dall'esito positivo GSE

◆ A CURA DELLO STUDIO

Il momento di distinguere caso per caso

Questa settimana consegna adempimenti con scadenze ravvicinate (versamenti ISA, conferme iperammortamento) e scenari di medio periodo (ETS, dazi, "Risorsa mare"). La crisi TISG ricorda inoltre quanto la selezione del committente e il presidio della posizione creditoria pesino nella filiera, e l'offerta di Sanlorenzo e Polo Nautico Viareggio apre ora una seconda partita, quella del posizionamento come fornitore del veicolo che rileverà il complesso aziendale. Ogni situazione ha variabili proprie: bandiera, dimensione, uso privato o commerciale, mercato di sbocco.

Se operate nel charter con bandiera extra-UE, avete fatture 4.0 da confermare o esportate negli USA, contattateci per un confronto dedicato prima delle scadenze.

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

In brief — this week in English

A quick English digest for international clients.

Italian Customs circular ADM 11/2026 reshapes temporary admission for non-EU flagged yachts: refit periods no longer count toward the 18-month limit, and a France-style model applies to commercial charter (number and date still to be verified). The Italian Sea Group (Admiral, Tecnomar, Perini Navi) filed for a blank composition procedure, with net financial debt of 178.7 million and a possible 100 million capital increase under review; the outcome of the 22 July hearing is unconfirmed. On 27 July the story turned: Sanlorenzo, together with Polo Nautico Viareggio Srl and coordinated by Riccardo Cima, filed an expression of interest backed by a secured bid for the whole TISG business with the Florence Court commissioners; the acquisition would run through a consortium vehicle still to be incorporated (Polo Nautico Carrara), 10% held by the promoters and 90% earmarked for two or three international shipyards. Sanlorenzo confirmed it is joining as a minority shareholder and issued a patronage letter covering up to 10% of the price; the price itself has not been disclosed. The 2026 hyper-depreciation scheme has entered the GSE confirmation phase, with tight deadlines. On trade, the US 10% Section 122 surcharge expired on 24 July, though CBP refunds remain tied to pending litigation. Brussels also proposed extending the EU maritime ETS to vessels of 400-5,000 GT. Informational only — not professional advice.

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