

**LE GUIDE
WE | WEALTH**



**LUXURY
YACHTING**

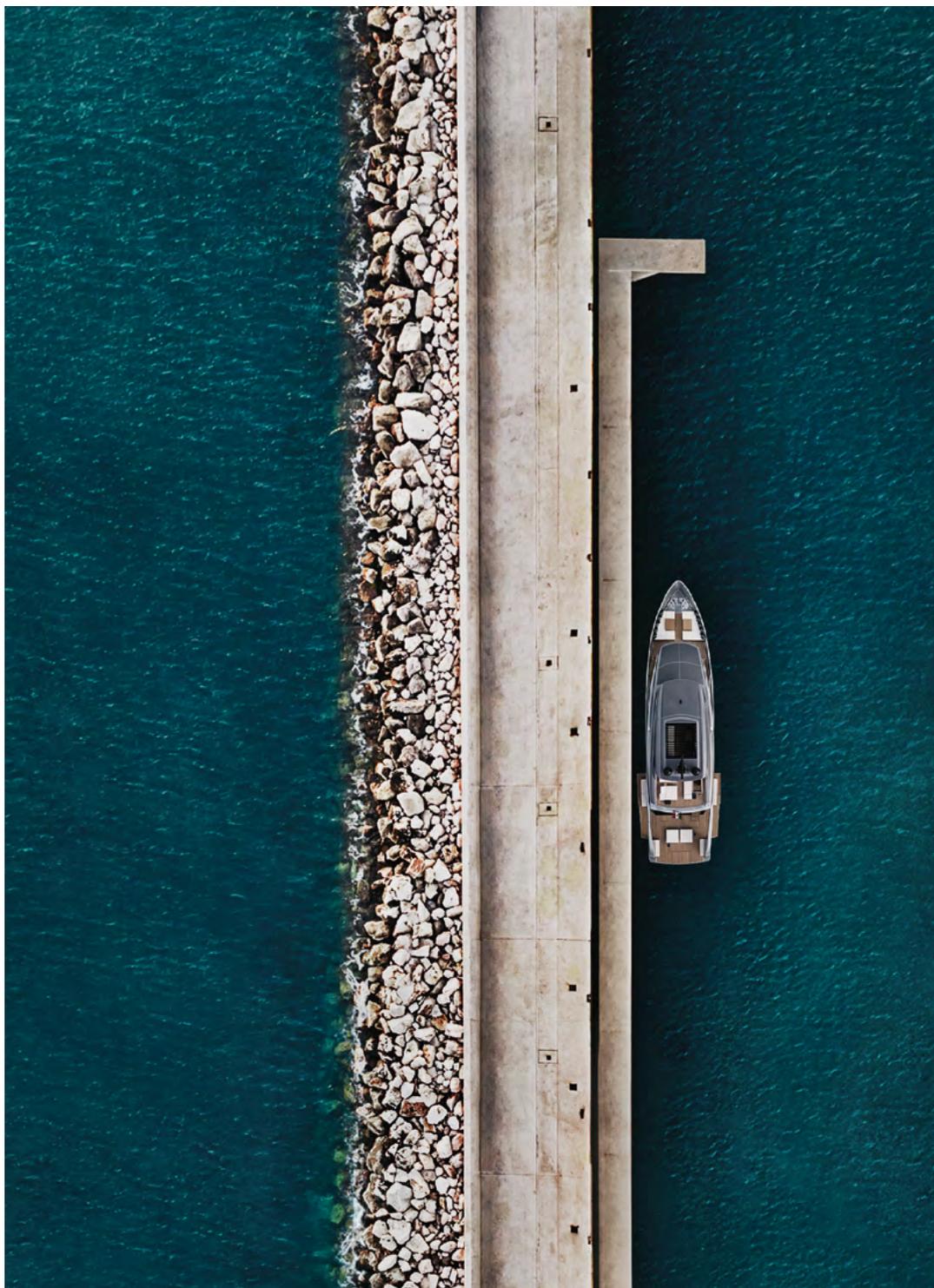
NAVIGARE CON STILE



LE GUIDE WE | WEALTH



SANLORENZO



Owning a yacht shouldn't be hard work.
We will take care of your *every need*.



Yacht management
Crew placement
Crew employment and payroll
Charter management
Pre-purchase and condition surveys

New build and refit project management
Technical and operational support
Corporate and VAT services
Aviation management and charter
Procurement



HILL ROBINSON

C/ Porto Lotti, Viale San Bartolomeo 394, 19126, La Spezia, Italy
+39 3920 776440 | italy@hillrobinson.com

hillrobinson.com

STUDIO PG LEGAL

PG Legal è uno studio legale specializzato nel settore dei beni di lusso. Oltre 20 anni di esperienza in beni come superyacht, jet privati, immobili di pregio, luxury brands e opere d'arte ci rendono uno studio di alto profilo con una profonda conoscenza degli aspetti legali e fiscali scelto da UHNWI internazionali, cantieri nautici, banche, designer, direttori artistici, agenzie pubblicitarie, architetti, broker e family offices. In quest'ambito, lo Yachting Team di PG Legal assiste abitualmente armatori, yacht broker e cantieri nei settori della contrattualistica relativa all'acquisto, costruzione o finanziamento di yachts, fiscale e diritto del lavoro.



Sedi:

Milano - Via Sant'Andrea, 3, 20121 Milano
milano@pglegal.it

Roma - Via Ombrone, 14, 00198 Roma
roma@pglegal.it

Napoli - Via A. Scarlatti, 110, 80127 Napoli
napoli@pglegal.it

Genova - Via XX Settembre, 14/22, 16121
genoa - genova@pglegal.it

Dublino - 77 Sir John Rogerson's Quay Block C,
Grand Canal Docklands, Dublin 2, D02 VK60 -
dublin@pglegal.it

Sito web

www.pglegal.it

LinkedIn

www.linkedin.com/company/pg-legal/

Facebook

www.facebook.com/PGLegalLawFirm/

Instagram

www.instagram.com/pglegal/



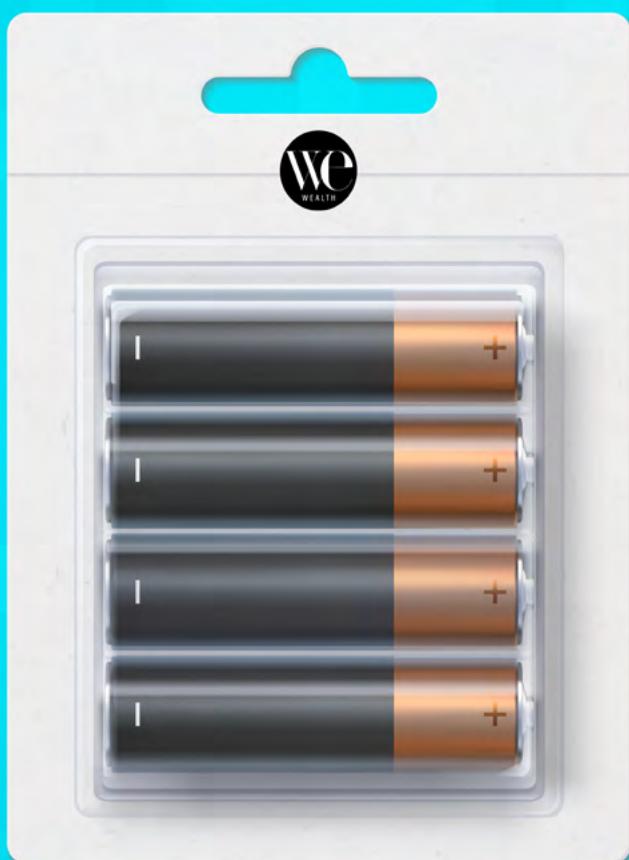
Domenico Rinaldi
Head of Tax Department



Gianfranco Puopolo
Managing Partner, Head of
Yachting Team

IL TUO PATRIMONIO HA BISOGNO DI NUOVA ENERGIA?

(RICARICA GRATUITA)



CHIEDILO AGLI ESPERTI

(BY WE-WEALTH)

[CLICCA QUI](#)

E AVRAI RISPOSTE
DI VALORE PENSATE APPOSTA PER TE!



- PAG. 08 **PREFAZIONE** - a cura di Fabrizio Guidoni
- PAG. 11 **Sanlorenzo Yacht**
Tech sartoriale per un mare di eleganza di Teresa Scarale
- PAG. 19 **Sanlorenzo e l'arte**
Sognare con i piedi nell'acqua di Chiara Massimello
- PAG. 24 **Hill Robinson**
Mare e lusso senza pensieri di Teresa Scarale
- PAG. 28 **Costruire e acquistare uno yacht in Italia: profili legali e fiscali**
di Gianfranco Puopolo e Domenico Rinaldi
- PAG. 37 **Tra design e opulenza, 5 superyacht per sognare a occhi aperti**
di Giulia Bacelle

CON LO SGUARDO PUNTATO VERSO NUOVI ORIZZONTI

di Fabrizio Guidoni

Si scrive yacht, si legge lusso. Questo è sempre stata l'essenza di quello che prima ancora di essere un'imbarcazione è un'emozione. Ma dietro la parola yacht c'è oggi molto di più.

Di certo c'è che prima di tutto è un settore di eccellenza del vero Made in Italy. Solo noi sappiamo creare opere d'arte galleggianti che sono sintesi di un'eccellenza manifatturiera e delle migliori competenze artigianali del nostro territorio. Sono i risultati della combinazione di coraggio ed entusiasmo dei cantieri italiani nel portare avanti la tradizione tricolore per gli yacht, nel pensare nuovi modelli, nell'eccellenza costruttiva, nelle nuove tecnologie sostenibili. D'altronde è evidente: il posizionamento di mercato dei leader italiani della cantieristica di lusso è quello della differenziazione assoluta, di efficienza e affidabilità e soprattutto di un'esclusività senza compromessi.

Se però è vero che quello delle imbarcazioni di lusso è un settore con un passato illustre per la cantieristica italiana è anche vero che lo stesso mondo produttivo tricolore sta dimostrando di essere pronto a essere leader nelle

nuove tendenze che si stanno delineando all'orizzonte. La domanda di yacht si sta indirizzando verso imbarcazioni che possano svolgere molte funzioni diverse. I proprietari hanno sempre più il desiderio, pur contraddittorio, di mettersi in mostra e allo stesso momento non destare troppa attenzione, alla ricerca di una privacy che i tempi moderni mettono a dura prova raggiungere e difendere. Da un lato persiste l'eterno bisogno di lusso, dall'altra emergono nuove esigenze di sicurezza, di volere vivere una vita sociale piena ma non più per forza da prima pagina, in un contesto in cui vengono apprezzate dai compratori nuove sorprendenti espressioni di lusso rese possibili dalla tecnologia.

È una tendenza in cui la nuova generazione di proprietari, quella più giovane, è impegnata, senza volerlo, a tracciare la rotta per tutto il mondo dello yachting: unire alle eterne emozioni che gli yacht hanno sempre regalato a esigenze diverse delle generazioni precedenti. Hanno passatempi diversi dai loro genitori. Pur da super ricchi come le famiglie vivono vite più semplici, ma con la tecnologia intessuta in ogni cosa. E una forte spinta a soluzioni esplicitamente pensate nel nome della sostenibilità, a cominciare da quella ambientale.

Il tema vincente sul lato dell'offerta è quindi il sapere proporre imbarcazioni che siano espressioni dell'equilibrio tra uomo e natura, tra passato e presente. Un obiettivo che per essere raggiunto è fondamentale saper sfruttare proprio l'innovazione tecnologica. La cantieristica da diporto di lusso italiana è in prima linea nell'accogliere la sfida. Negli ultimi anni ha prodotto e sta varando eccellenze che uniscono il fascino unico del Made in Italy con le soluzioni high tech d'avanguardia. Il cliente ha sempre più voglia di godersi lo yachting in un modo molto più autonomo e sostenibile. Propulsione ibrida,

barca eco-friendly e a minor impatto ambientale, sono richieste sempre più frequenti a cui i cantieri più prestigiosi del nostro Paese stanno dando risposte di grande successo.

Non per niente il settore degli yacht italiano si sta distinguendo come leader nelle fasce di mercato più prestigiose. Un mercato che nel complesso godeva di ottima salute nel 2021 e che nel 2022 dimostra di riuscire ad assorbire l' "indietro tutta" della domanda proveniente da alcuni specifici Paesi come la Russia. I numeri sono impressionanti. Nel 2021, il mercato dei superyacht, ovvero yacht di lunghezza superiore ai 40 metri, ha alimentato vendite tramite intermediari per 7,73 miliardi di dollari, secondo Boat International. D'altronde si sa. La domanda di fascia altissima è sostanzialmente insensibile a prezzi e crisi, come proprio per i super yacht.

L'industria cantieristica navale sta così lasciando alle spalle le acque agitate dalla pandemia da Covid-19 e dallo scoppio del conflitto in Ucraina, riprendendo a navigare nel mare amico dell'eccellenza verso nuove frontiere. Le prossime sfide? Si parla, ad esempio, del fatto che i multiscafi diventeranno la norma e che gli yacht stampati in 3D saranno realtà. Ma da qualunque parte tirerà il vento della domanda, state certi che il mondo della cantieristica di lusso italiana saprà mantenere la rotta del successo sulla scia dell'eccellenza e dell'esclusività del Made in Italy.



SANLORENZO YACHT
TECH
SARTORIALE
PER UN
MARE
D'ELEGANZA

di Teresa Scarale

Una boutique del mare. Uno dei più grandi successi non solo della nautica, ma di tutta l'imprenditoria italiana: è Sanlorenzo Yacht. La storia del cantiere navale ha inizio nel 1958, sotto il segno della sartorialità. In oltre mezzo secolo di attività sono stati creati circa 1000 yacht, e nessuno può dirsi uguale all'altro. Ogni progetto di imbarcazione comporta studio, ricerca, empatia col cliente. Passione e dedizione. Sanlorenzo non è per tutti: può soddisfare richieste e desideri di 50 clienti all'anno. Il posizionamento di mercato del marchio è quello della differenziazione assoluta, di un'esclusività senza compromessi. Il gruppo si è conquistato un posto nell'olimpo del lusso mondiale perché ha fatto di ogni sfida un'opportunità colta, a partire dalla collocazione del suo cantiere più importante nel parco naturale di Montemarcello-Magra. Nel 2005 entra nella maggioranza del capitale il ceo cav. Massimo Perotti, artefice della quotazione in Borsa Italiana di Sanlorenzo, arrivata nel dicembre 2019. Da quell'anno, la società innesca una crescita vorticoso, robusta anche negli anni di crisi (per gli altri). La sua carta vincente è quella di non tradire la sua identità, preservando e potenziando la propria vocazione di fondo: quella della personalizzazione totale del prodotto, intensificata con il pacchetto post

SANLORENZO YACHT

**TECH
SARTORIALE
PER UN
MARE
D'ELEGANZA**



SANLORENZO YACHT
TECH
SARTORIALE
PER UN
MARE
D'ELEGANZA

vendita High-end Services. In otto anni il cantiere riesce a scalare il Global Order Book, ovvero la prestigiosa classifica dei venti maggiori costruttori di imbarcazioni sopra i 24 metri, edita annualmente dalla rivista Boat International. Oggi la classifica mondiale vede Sanlorenzo Yacht – nel frattempo diventato leader globale nel segmento degli yacht superiori ai 30 metri – ai primi posti. Con Perotti alla guida, Sanlorenzo rivoluziona l'immaginario della nautica: lega sempre più il brand al mondo dell'arte e del design, collaborando con professionisti del calibro di Rodolfo Dordoni, Antonio Citterio / Patricia Viel, Patricia Urquiola, Christian Liaigre, John Pawson, Piero Lissoni (oggi art director del gruppo). Un'attenzione allo stile che riceve pubblico riconoscimento nel 2020, con la conquista del Compasso d'oro. Un guadagno emozionale, altamente rappresentativo della filosofia di Sanlorenzo che non solo vuole "saper fare" ma anche "saper essere".





La produzione di Sanlorenzo si articola in tre divisioni: Yacht (yacht in composito di lunghezza compresa tra 24 e 38 metri); Superyacht (superyacht in alluminio e acciaio di lunghezza compresa tra 40 e 72 metri); Bluegame (sport utility yacht in composito di lunghezza compresa tra 13 e 23 metri). Le persone impiegate nel gruppo sono oltre 500, e le ripercussioni positive sull'indotto sono evidenziate dalle 1.500 collaborazioni con aziende artigiane qualificate. Nel 2021, i ricavi netti dalla vendita di nuovi yacht sono stati 586 milioni di euro, mentre il risultato netto di gruppo ha raggiunto i 51 milioni di euro.



SOSTENIBILITÀ: OBIETTIVO E MEZZO DI UNA FILOSOFIA

Nell'anno della quotazione, Sanlorenzo ufficializza la scelta della sostenibilità, per il gruppo l'unica possibile: per etica imprenditoriale, per la richiesta di investitori e clienti. Ma anche per DNA: il suo principale sito produttivo, quello di Ameglia (SP), è armoniosamente situato nel parco naturale di Montemarcello-Magra (gli altri tre sono a La Spezia, Viareggio, Massa). La società presenta la prima DNF (dichiarazione non finanziaria) quando ancora non era obbligatoria. Sbaragliando la concorrenza, Sanlorenzo stringe un accordo di collaborazione con il colosso Siemens Energy per sviluppare una macchina chiamata "reformer". Il dispositivo permetterà al cantiere di essere già nel 2024 il primo al mondo a costruire un 50 metri con pile a combustibile (fuel cells). La "magia" del reformer sarà quella di trasformare il metanolo in idrogeno per alimentare le celle a combustibile. Un processo di ricerca che è solo all'inizio e che è destinato ad affinarsi. Aderisce al progetto di sostenibilità del cantiere nautico l'architetta e designer Patricia Urquiola: "Si tratta di un avanzamento progressivo: una completa autonomia energetica con l'idrogeno non è ancora possibile", dice. L'occasione è quella dei Sustainability Talks, tenutisi durante l'edizione 2022 del milanese Fuorisalone. Ma la transizione di Sanlorenzo a una sempre maggiore sostenibilità è decisamente rapida. Rivela Massimo Perotti: "Patricia segnala le migliori aziende fornitrici di materiali riciclati, dalla carta alla plastica. Riusciremo a produrre una barca che ne sarà composta per circa il 7%". Ma è solo

TECH SARTORIALE PER UN MARE D'ELEGANZA

l'inizio: "L'obiettivo è quello di arrivare al 30%. E questo numero verrà scritto in un cerchio nella prima pagina del dépliant illustrativo dello yacht. Fra qualche anno aumenterà a 40, 45. In ogni caso, sarà più alto della concorrenza".

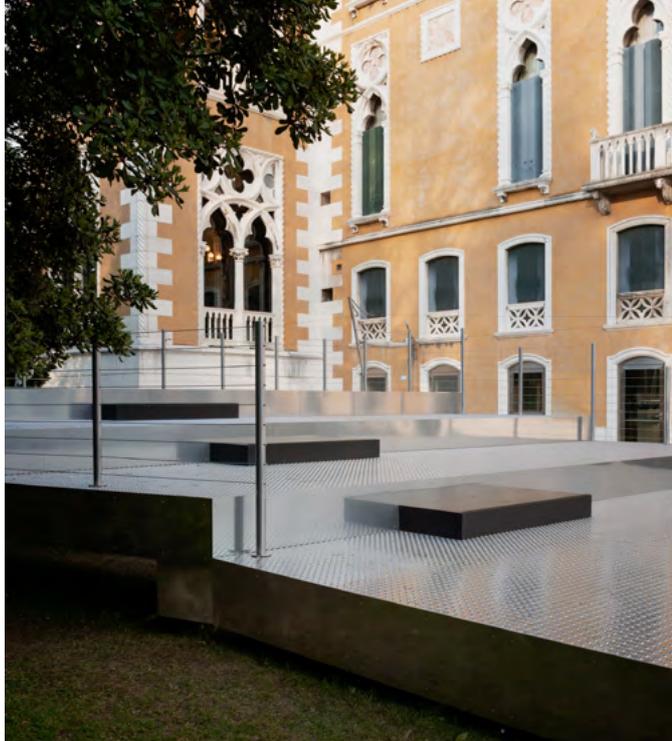
Dal 2021 la società ha venduto quattro barche tra i 50 e i 70 metri con diesel elettrico. "Dopo il covid, la sensibilità è aumentata moltissimo. I clienti ci chiedono se i materiali sono riciclati, qual è il consumo delle barche, se è possibile averle con motore elettrico. Allo stesso modo, i fondi di investimento più importanti al mondo ci domandano qual è il nostro piano di sostenibilità. Se è la stessa finanza a richiederlo, il segnale è forte", prosegue Massimo Perotti. E Sanlorenzo, della sostenibilità ha fatto la sua filosofia finanziaria: "Non vogliamo più investire in aziende dalla considerevole carbon footprint". La partita degli Esg è "delicata e importante" e va giocata, oltre che con la governance e le attenzioni al sociale, che pur in Sanlorenzo sono forti, con prodotti realmente sostenibili, orientati a un utilizzo più efficiente e pulito delle risorse. Al Cannes Yachting Festival 2022, il cantiere presenterà l'ultimo gioiellino in tal senso, il modello SD90S. Entro fine 2022 sarà varato il BGM, il Bluegame Multiscafo. Il doppio scafo BGM75 ha lo stesso spazio fruibile dell'SD90 che, pienamente equipaggiato, con motori da 1200 cavalli, raggiunge i 18 nodi e consuma 400 litri di carburante. "Il BGM75 invece, con due motori da 600 cavalli, a parità di velocità ne consuma 190". Ipotizzando 300 ore di navigazione per una stagione piena, si risparmiano 175 tonnellate di Co2, pari a 66.000 litri di gasolio.



SANLORENZO E L'ARTE
SOGNARE
CON
I PIEDI
NELL'ACQUA

di Chiara Massimello

Sanlorenzo è un'eccellenza che parla italiano sotto ogni punto di vista. E racconta di bellezza, di tecnologia e di altissimo artigianato, quello che distingue la vera qualità del prodotto del miglior Made in Italy. Sanlorenzo è un brand riconosciuto a livello mondiale che sa creare un prodotto su misura, pensato con il cliente e per il cliente attraverso la specifica consulenza di grandi architetti e interior designer che hanno firmato gli interni di imbarcazioni: Rodolfo Dordoni, Antonio Citterio e Patricia Viel, Piero Lissoni, Patricia Urquiola e Christian Liaigre. Ogni armatore è unico e ogni scafo deve essere forgiato come un'opera d'arte. Anche il minimo dettaglio deve essere pensato e curato in modo che sia perfettamente integrato nel risultato finale. Considerata la filosofia di Sanlorenzo, il legame con l'arte è una conseguenza quasi naturale per l'azienda e per Massimo Perotti, presidente esecutivo del cantiere fondato nel 1958 e da lui acquistato nel 2004, grande appassionato d'arte e sostenitore dell'italianità e del Made in Italy nel nostro Paese e in contesti internazionali. Quest'anno, l'unione di queste due passioni è scaturita nell'importante supporto che Sanlorenzo ha dato, insieme a Valentino, al Padiglione Italia della 59° Biennale di Venezia di cui è main sponsor. Il pro-



SANLORENZO E L'ARTE
SOGNARE
CON
I PIEDI
NELL'ACQUA

getto, curato da Eugenio Viola e realizzato da Gian Maria Tosatti, intitolato "Storia della Notte e del Destino delle Comete", è da visitare in silenzio per concedersi il tempo di vedere e di pensare. Il tema è equilibrio tra uomo e natura, tra passato e presente. Un percorso quasi introspettivo, che termina in un mare buio dove le piccole luci all'orizzonte rappresentano i sogni e le speranze a cui protendere.

Com'è nata l'idea di legare in modo così profondo l'arte a Sanlorenzo?

"Il settore della nautica evolve in maniera sempre più rapida e costante così come quello dell'arte a livello internazionale. Trovare un modo innovativo per far dialogare questi due mondi apparentemente così distanti ci è sembrata una sfida in grado di portare innovazioni, scambi, e dialoghi sempre più interessanti. Per questo motivo, Sanlorenzo ha iniziato a condurre una serie di iniziative e attività nel settore artistico, coinvolgendosi sempre di più".

Sanlorenzo è global partner di Art Basel, il più importante evento di arte moderna e contemporanea al mondo e come host partner, ad ogni edizione, presenta un progetto inedito commissionato dal cantiere, realizzato



SANLORENZO E L'ARTE

SOGNARE CON I PIEDI NELL'ACQUA



da un artista di fama internazionale all'interno della Collectors Lounge. Negli anni, il brand ha collaborato con gallerie di primo piano, come la Galleria Tornabuoni, creando a bordo dei suoi yacht esposizioni dedicate alla grande arte italiana del dopoguerra. Da anni, Sanlorenzo è inoltre presente alla Milano Design Week con installazioni all'aperto durante il Fuorisalone. In questo percorso attraverso l'arte, ha coinvolto Flash Art, la storica rivista di arte contemporanea internazionale, e il suo network globale di curatori, artisti e pensatori, incaricata di descrivere e portare avanti un dialogo tra il mondo dell'arte e il cantiere. Per quanto riguarda la Triennale, con l'installazione "Sanlorenzo: Il mare a Milano" ha vinto il Compasso d'Oro ADI 2020, e dallo stesso anno Sanlorenzo è Institutional Patron della Collezione Peggy Guggenheim di Venezia. È inoltre importante ricordare che dal 2018, il cantiere ha affidato a Piero Lissoni il ruolo di art director.

La nautica, come l'arte, è un mondo creativo e in continua evoluzione dove occorre sempre guardare avanti per ampliare i propri orizzonti. Sono realtà differenti che parlano linguaggi simili, dove visione ed immaginazione sono imprescindibili. Come

SANLORENZO E L'ARTE

**SOGNARE
CON
I PIEDI
NELL'ACQUA**



curate e nutrite il vostro spirito innovativo, c'è un grande artista che rappresenta il vostro lavoro, la vostra visione e a cui voi vi ispirate?

"I grandi artisti sono quelli che precorrono i tempi, che danno vita ad opere che parlano un linguaggio universale, in grado di trascendere epoche e confini.

Se dovessi fare un paragone tra gli yacht Sanlorenzo e alcuni grandi artisti penserei subito a Lucio Fontana ed Emilio Isgrò.

Infatti, se da un lato Sanlorenzo si distingue per tecnologia ed innovazione, dall'altro trova la sua forza nell'eleganza sussurrata delle sue imbarcazioni.

Come i celebri tagli di Fontana, gli yacht Sanlorenzo appaiono caratterizzati da una raffinata semplicità resa dinamica dai dettagli e dalla maestria tecnica della loro realizzazione.

Pensando invece a Emilio Isgrò e alle sue opere, mi viene in mente una sua celebre frase: "L'arte vive di deviazioni e di scambi, di mascherature e di smascheramenti, di avvistamenti e di svisature linguistiche. Vive dove non è e dove è non vive". L'essenza del nostro lavoro è tutta qui: mettersi sempre in gioco alla ricerca di nuove sfide, aprirsi a nuove prospettive e non smettere mai di porsi nuovi obiettivi ambiziosi".



SANLORENZO E L'ARTE

**SOGNARE
CON
I PIEDI
NELL'ACQUA**





Vivere il mare in modo diverso e vivere l'arte anche in mare. Cercare il bello in ogni dettaglio e trovarlo nel tutto. Supportare l'eccellenza nell'azienda e nei progetti culturali. Sognare con i piedi nell'acqua. Un obiettivo che da Sanlorenzo diventa realtà.



Massimo Perotti,
Executive Chairman
Sanlorenzo Yacht





HILL ROBINSON MARE E LUSO SENZA PENSIERI

di Teresa Scarale



La gestione di un super yacht richiede una vasta gamma di competenze: legali, tecniche e tecnologiche, economico-contabili, di reclutamento e gestione del personale. In una parola: di management. È la parte non glamour dello yachting, ma quella che fa la differenza nel renderlo un'esperienza davvero impeccabile e priva di stress per i proprietari. Hill Robinson è leader nella gestione della complessità di un super yacht: con una squadra di oltre 200 persone, da oltre 20 anni la società garantisce una copertura ottimale di tutti i servizi fondamentali per vivere alla perfezione la propria esperienza di navigazione: da quelli operativi e quotidiani al project management, ai servizi di charter, al reperimento della flotta, al refit. Le necessità tecniche, regolamentari, operative degli yacht diventano sempre più complesse di anno in anno: questo contesto in continua evoluzione richiede competenze specifiche, difficili da trovare. L'ufficio di project management di Hill Robinson supporta i vari team con servizi di supporto tecnico, ispezioni e verifiche, ricerca, assunzione



HILL ROBINSON MARE E LUSO SENZA PENSIERI

e gestione equipaggi, reporting, amministrazione, contabilità, supporto contrattuale, approvvigionamenti, logistica. L'offerta, ça va sans dire, è ultra personalizzata. Laddove un'opzione non dovesse essere disponibile, si fa di tutto per garantire alternative. Una volta che l'imbarcazione è in acqua, la società garantisce un supporto costante sia all'ordinaria che alla straordinaria amministrazione. «Alcuni proprietari ancora lottano con l'idea di cedere il controllo del loro bene più prezioso a terze parti», dice Kurt Fraser, cco della società, «ma la squadra di management di un'imbarcazione deve essere vista come l'estensione della proprietà», del resto «è assolutamente irrealistico pensare che un'unica persona possa essere esperta in ogni campo», perciò Hill Robinson è «un vero asset per il proprietario». Con la certezza di avere qualcuno che si occupa di ogni potenziale grana «con responsabilità, professionalità, cura, i proprietari non possono che sedersi e rilassarsi nella più completa pace della mente». L'ufficio italiano di Hill Robinson si trova nell'esclusiva marina di Porto Lotti,



a La Spezia, in prossimità dei migliori cantieri navali italiani. Una scelta rivelaasi vincente: la compagnia ha infatti concluso con Sanlorenzo Yacht un'esclusiva partnership per la formazione degli equipaggi presso la Sanlorenzo Academy. A ciò si aggiungono i seminari che Hill Robinson organizza su questioni tecniche, informatiche, mediche, di cybersicurezza. «Rispetto alla concorrenza siamo completamente trasparenti con i nostri clienti e interamente dedicati ai loro progetti», dice Karl Hartmann, partner della società. «La soddisfazione del cliente è il nostro motore. Ascoltiamo con attenzione tutte le sue richieste e poi ne definiamo con precisione tutti i dettagli. E mentre il lavoro procede ci assicuriamo che ogni dettaglio del progetto sia perfettamente in linea con quanto richiesto dal cliente». Per citare Kurt Fraser: «l'unica preoccupazione di un proprietario dello yacht deve essere quella di scegliere quale champagne sorseggiare al calar del sole».





COSTRUIRE E ACQUISTARE UNO YACHT IN ITALIA: PROFILI LEGALI E FISCALI

di Gianfranco Puopolo, PG Legal - Managing Partner - Head of Yachting Team
e Domenico Rinaldi, PG Legal - Head of Tax Department



INTRODUZIONE

La costruzione e l'acquisto di yacht in Italia richiede una procedura alquanto complessa dal punto di vista legale e fiscale.

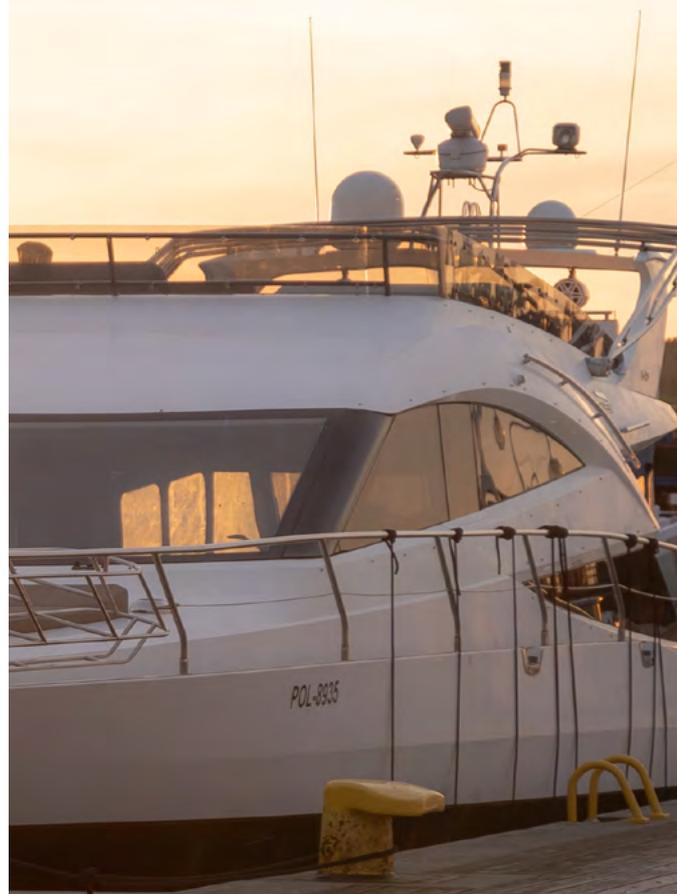
Per questo motivo, al fine di garantire la migliore esperienza possibile, è opportuno che l'acquirente si faccia assistere da esperti di diritto della navigazione italiano e di fiscalità in materia nautica, onde minimizzare il rischio dell'insorgenza di problematiche durante o dopo l'acquisto dell'imbarcazione.

A conferma di ciò, si evidenzia che la costruzione e l'acquisto di yacht in Italia fanno riferimento alle seguenti fonti normative:

- codice della navigazione;
- alcune disposizioni del codice di procedura civile (ad esempio quelle in materia di contratto d'appalto per la costruzione di yacht);
- codice della nautica da diporto;
- convenzioni internazionali;
- fonti di diritto europeo primario e secondario.

Inoltre, l'acquisto di uno yacht implica il doversi relazionare con le autorità amministrative competenti, con cui è bene avere familiarità, fra cui vale la pena menzionare:

- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, che dipende dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e si occupa del regime amministrativo;
- il Direttore Marittimo;
- le locali Capitanerie di Porto;
- l'Agenzia delle Dogane;
- l'Agenzia delle Entrate.



Tanto premesso, è molto importante che i termini dei relativi contratti di costruzione/acquisto siano negoziati adeguatamente in modo tale da evitare futuri inconvenienti per l'acquirente, sia in caso di acquisto di yacht usato che nuovo.

PRINCIPALI PROFILI LEGALI

Prima di tutto, è bene evidenziare che vi sono delle differenze sostanziali tra l'acquisto di uno yacht nuovo (nel caso specifico si tratterebbe di un contratto di appalto per la costruzione di yacht che in taluni casi include anche elementi di un contratto di vendita) e di uno "usato" (generalmente si tratta di contratto di compravendita).

Yacht nuovo: contratto di costruzione

Per chiunque decidesse di voler acquistare uno yacht nuovo, è consigliabile effettuare una preventiva due diligence relativa agli aspetti legali, tecnici e finanziari del cantiere in modo tale da evitare spiacevoli sorprese dovute a eventuali insolvenze o financo fallimento del cantiere costruttore. È bene notare che per due diligence tecnica si intende verificare che il cantiere sia effettivamente in grado di costruire e consegnare lo yacht entro la data stabilita dal contratto di costruzione. Come è noto, di solito, la costruzione di uno yacht dura mediamente due/tre anni a seconda delle dimensioni. Se si è soddisfatti del cantiere scelto, si potrà procedere con le negoziazioni del contratto di appalto (articolo 241 del codice della navigazione). A questo proposito, bisogna considerare, inter alia:

- le garanzie relative a vizi e difetti;



COSTRUIRE E ACQUISTARE UNO YACHT IN ITALIA: PROFILI LEGALI E FISCALI

- le garanzie finanziarie che il cantiere costruttore è disponibile a concedere;
- legge applicabile e foro competente.

Qualora si scegliesse di applicare una legge straniera, è bene notare che in alcuni casi si applicherà automaticamente la legge italiana, ad esempio in caso di sequestro di yacht situati in Italia.

Al di là delle disposizioni contrattuali, eventuali problematiche potrebbero verificarsi relativamente alla proprietà dello yacht in costruzione. A questo proposito, la proprietà dello yacht è del cantiere durante la sua costruzione, a meno che non sia stato stabilito diversamente per iscritto dalle parti. Il trasferimento della proprietà in capo al committente dovrà essere trascritto nel registro delle navi in costruzione tenuto dalla competente Capitaneria di Porto. Tale trascrizione è fondamentale in caso di insolvenza del cantiere, poiché, grazie a essa, il committente potrà dimostrare di essere proprietario dello yacht. Inoltre, uno dei rischi maggiori in cui il committente può incorrere riguarda l'insolvenza del cantiere prima della consegna dello yacht. In particolare, in Italia, lo yacht potrebbe essere sottoposto ad azione revocatoria fallimentare in caso di fallimento del cantiere. Per questo, è consigliabile negoziare delle garanzie finanziarie (i.e. refund guarantees) del cantiere, specificando che la banca o l'istituto finanziario scelto sia obbligato a pagare l'importo concordato in casi specifici, quali fallimento o altre procedure concorsuali e/o perdita della proprietà dello yacht da parte del committente.



COSTRUIRE E ACQUISTARE UNO YACHT IN ITALIA: PROFILI LEGALI E FISCALI

Bisogna, inoltre, ricordare che in Italia è possibile registrare uno yacht commerciale nel Registro Internazionale, introdotto con la legge n. 30/1998, al fine di poter beneficiare di un regime più favorevole e più flessibile con particolare riferimento alle disposizioni riguardanti l'equipaggio, la tassazione applicabile e i contributi previdenziali.

Compravendita di yacht usato

Analizzate le relative problematiche in tema di costruzione, occorre evidenziare i profili legali concernenti l'acquisto di uno yacht usato registrato in Italia.

Anche in questo caso, è consigliabile per l'acquirente effettuare una preventiva due diligence circa il venditore e lo yacht. In particolare, se il venditore è una persona fisica bisogna verificare il suo stato civile per il rischio di eventuali comunioni di beni e la sua situazione finanziaria, valutando alcuni rischi, come nel caso in cui il venditore sia un imprenditore. Nel caso di persona giuridica, bisogna acquisire i documenti societari. Infatti, è bene verificare che lo yacht sia privo di gravami di alcun tipo, ottenendo il relativo certificato dal competente registro, e controllare i precedenti passaggi di proprietà soprattutto ai fini IVA.

Dopo aver effettuato tutte le verifiche del caso, si potrà negoziare il contratto. Solitamente, viene sottoscritto un Memorandum of Agreement ("MOA").

Ai sensi del MOA, è di solito prevista un'ispezione e, in caso di esito sfavorevole, l'acquirente potrà risolvere il MOA.

Occorre evidenziare che molte volte il MOA include la



COSTRUIRE E ACQUISTARE UNO YACHT IN ITALIA: PROFILI LEGALI E FISCALI

clausola vista e piaciuta, ciò significa che l'acquirente dopo aver preso visione dello yacht, lo accetta così com'è, escludendo la garanzia per i vizi, solo qualora si tratti di vizi riconoscibili con la normale diligenza e non taciuti in mala fede. In questi casi, è consigliabile negoziare una garanzia personale del venditore.

Infine, è bene assicurarsi che il venditore proceda alla dismissione della bandiera.

Tale procedura varia a seconda che l'imbarcazione sia da diporto o commerciale.

In conclusione, la costruzione e l'acquisto di yacht può essere una procedura tanto affascinante quanto complicata. Pertanto, alla luce dei vari risvolti legali sopra descritti, bisogna verificare che tutto venga eseguito con estrema cura e cautela.

PRINCIPALI PROFILI FISCALI

Yacht nuovo: contratto di costruzione

Sotto il profilo fiscale occorre prestare particolare attenzione alle problematiche IVA. In fase di acquisto da cantiere italiano, la regola generale vuole che il prezzo sia soggetto a IVA al 22%. Tuttavia, esistono casi in cui è possibile usufruire di regimi di non imponibilità in alcuni casi specifici previsti dalla legge. In particolare:

- in caso di acquirente che esercita attività commerciale (tipicamente una società), non residente in Italia ma in un altro Stato dell'Unione Europea, potrà usufruire del regime di non imponibilità previsto per le cessioni intracomunitarie. Detto regime prevede però che lo yacht sia trasportato in un altro Stato UE entro il decimo giorno del mese successivo alla cessione;
- in caso di acquirente che esercita attività commer-

COSTRUIRE E ACQUISTARE UNO YACHT IN ITALIA: PROFILI LEGALI E FISCALI

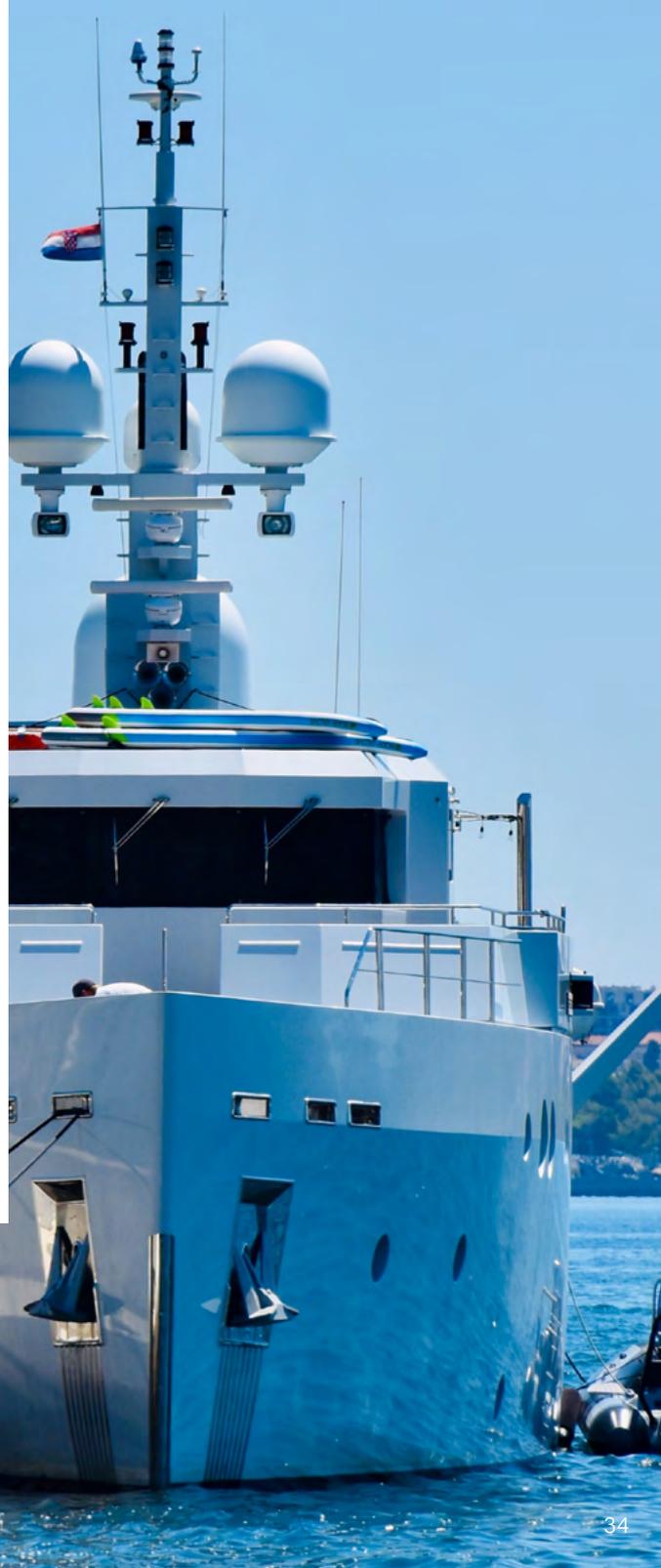
ciale nei termini sopra evidenziati, residente o non residente in Italia, è possibile usufruire di un ulteriore regime agevolativo di non imponibilità IVA, che ha come presupposto la destinazione dell'imbarcazione alla navigazione in alto mare. Secondo l'Agenzia delle Entrate, un'imbarcazione si considera destinata a navigare in alto mare "se ha effettuato nell'anno solare precedente o, in caso di primo utilizzo, effettua nell'anno in corso, un numero di viaggi in alto mare superiore al 70 per cento". Il "viaggio in alto mare" si verifica quando, durante il percorso tra due approdi, la nave supera il limite delle acque territoriali, ossia delle 12 miglia nautiche dalla costa, calcolato in base alla linea di bassa marea, indipendentemente dall'itinerario seguito;

- configura altro caso di cessione non imponibile IVA quello dell'acquirente che esporta lo yacht al di fuori dalle acque UE, dopo aver espletato le formalità doganali necessarie allo scopo.

Da ultimo, si ricorda che nel caso in cui lo yacht fosse oggetto di un contratto di leasing il regime IVA attuale concede la possibilità di ridurre la base imponibile dell'imposta in proporzione al tempo di navigazione trascorso in acque extra europee durante l'anno, a patto di fornire prove di fatto della suddetta navigazione (ad esempio, tramite i dati AIS).

Compravendita di yacht usato

La principale problematica fiscale in tema di acquisto di yacht usato riguarda l'accertamento della sua posizione doganale. Infatti, in estrema sintesi, quando uno yacht è stato costruito da un cantiere situato al di fuori dell'Unione Europea, oppure sia stato costruito in



COSTRUIRE E ACQUISTARE UNO YACHT IN ITALIA: PROFILI LEGALI E FISCALI

Unione Europea ma poi è stato immatricolato in uno Stato extra europeo, deve essere importato, pagando l'IVA all'importazione e i dazi doganali, se dovuti. Ma può accadere che il venditore (o i precedenti proprietari) abbia trascurato quest'aspetto, acquistando un'imbarcazione che avrebbe dovuto essere importata ma senza provvedere a farlo. Poiché l'obbligo di importare l'imbarcazione grava sull'ultimo proprietario, la persona che acquista uno yacht del genere rischia di accollarsi l'eventuale IVA all'importazione e dazi non pagati, più oneri accessori (interessi e sanzioni).

Pertanto, è di fondamentale importanza che l'acquirente dello yacht incarichi uno studio legale che si occupi di fare le verifiche del caso, limitando o eliminando il rischio di comprare un bene su cui gravi l'obbligo dell'importazione. La due diligence diretta a questo scopo non è sempre semplice, specie se l'imbarcazione ha subito numerosi passaggi di proprietà, risalenti nel tempo. Infatti, occorre ricostruire tutta la storia delle compravendite, per verificare: a) dove la barca è stata costruita; b) in quale Registro (di quale Nazione) è stata registrata la prima volta e i passaggi di proprietà successivi; c) se è stata esportata; d) se vi fosse obbligo di importazione. In aggiunta a queste problematiche, se lo yacht non viene acquistato da un privato, l'acquirente si ritroverà anche in questo caso a confrontarsi con i temi di applicazione/non applicazione dell'IVA sul prezzo d'acquisto esaminati nel paragrafo precedente (con l'aggiunta dell'ulteriore possibilità di riduzione della base imponibile IVA se sussistono le condizioni di applicabilità del cosiddetto regime speciale dei "beni usati").





COSTRUIRE E ACQUISTARE UNO YACHT IN ITALIA: PROFILI LEGALI E FISCALI

Yacht immatricolato all'estero e quadro RW

Il quadro RW del modello di dichiarazione dei redditi delle persone fisiche deve essere compilato, ai fini del monitoraggio fiscale, dalle persone fisiche residenti in Italia che detengono investimenti all'estero e attività estere di natura finanziaria a titolo di proprietà o di altro diritto reale indipendentemente dalle modalità della loro acquisizione. Secondo le istruzioni al Modello Redditi, devono essere indicati anche le imbarcazioni o le navi da diporto o altri beni mobili detenuti e/o iscritti nei pubblici registri esteri, nonché quelli che pur non essendo iscritti nei predetti registri avrebbero i requisiti per essere iscritti in Italia.

Il dato principale dei beni mobili da indicare nel quadro RW è il costo d'acquisto. Pertanto, anche il costo d'acquisto degli yacht deve essere indicato nel quadro RW, indipendentemente dal porto in cui sono ormeggiati, se sono registrati presso un registro estero, anche se abitualmente navigano in Italia (interpretazione ufficiale dell'Agenzia delle Entrate.).

Infatti, è pratica frequente il comportamento dell'armatore che, al fine di ridurre i costi di gestione dell'imbarcazione, va alla ricerca di registri navali che consentono condizioni di costo più vantaggiose e pratiche di immatricolazione più veloci.

Tuttavia, se un armatore residente in Italia decidesse di registrare il proprio yacht presso un registro estero dovrà indicarlo nel quadro RW anche se ancorato in Italia. Viceversa, se l'imbarcazione fosse costantemente all'estero, ma battente bandiera italiana, non dovrà essere indicata nel quadro RW.

TRA DESIGN E OPULENZA, 5 SUPERYACHT PER SOGNARE A OCCHI APERTI

di Giulia Bacelle



Hanno ospitato a bordo tra le personalità più influenti degli ultimi secoli. Le hanno accompagnate verso location esclusive, lidi riservati e acque tra le più cristalline di tutto il mondo. La loro realizzazione ha coinvolto le menti più brillanti dell'ingegneria, dell'architettura e dell'artigianato, capaci di soddisfare le richieste più sofisticate dei committenti. Una, sola, la loro missione, riflessa nell'etimologia della parola con cui sono conosciuti anche da coloro che potranno solo sognare di possederli, o anche solo di salirvi a bordo: ricercare l'ignoto, il desiderato, il lontano. Il tutto, solcando i mari.

Sono gli yacht (dall'olandese "jacht", inseguire), grandi imbarcazioni di lusso che sin dall'Ottocento hanno intercettato l'interesse di privilegiati proprietari, spingendoli nell'ultimo secolo a una corsa all'ultimo superyacht, ovvero yacht di lunghezza superiore ai 40 metri. Così che, nel 2021, il mercato di tali mega natanti ha alimentato vendite tramite intermediari per 7,73 miliardi di dollari, secondo Boat International. Alcuni restano scalfiti nella memoria collettiva per l'eccentricità e la particolarità del design, altri per l'eleganza e la ricercatezza degli arredamenti, oltre che per le amenità esclusive e lo standing dei proprietari, spesso miliardari, e dei loro ospiti. Eccone cinque che hanno segnato la storia, che hanno fatto e faranno sognare, che hanno tradotto o tradurranno in realtà progetti ambiziosi, dettando l'evolversi del significato stesso della parola "lusso".



IL PIÙ GLAMOUR: CHRISTINA O', \$40 MILIONI

Costruito da Canadian Vickers come convoglio di scorta della marina canadese e varato nel 1943, nel 1947 il natante fu acquistato da Aristotele Onassis per 34 mila dollari, rimodernato e adattato all'uso privato per la cifra di 4 milioni e battezzato Christina in onore della figlia. Fu poi la seconda moglie dell'armatore, Jacqueline Kennedy Onassis, a selezionare i colori pastello e i decori per le cabine. Insieme a lei, Onassis intrattenne celebrità di ogni genere, dalla crème della politica britannica come Winston Churchill a industriali come Umberto Agnelli, da magnati come J. Paul Getty a divi del cinema come Elizabeth Taylor e Richard Burton, fino alla nobiltà monegasca: a bordo dello yacht, infatti, Ranieri III e Grace Kelly tennero il proprio ricevimento nuziale. Con 99 metri di lunghezza, l'imbarcazione può raggiungere la velocità di 20 nodi e ospitare al proprio interno 34 ospiti e 39 membri dell'equipaggio: proprietario è Ivor Fitzpatrick, avvocato e businessman irlandese.



IL PIÙ GRANDE: AZZAM, \$600 MILIONI

L'Azzam è attualmente lo yacht più grande del mondo data l'impressionante lunghezza di 180 metri, superiore di ben 15 metri rispetto al Fulk Al Salamah. Realizzato dal cantiere Larssen e varato nel 2013 dopo più di quattro anni di lavoro, il natante è stato commissionato da Khalifa bin Zayed Al Nahyan, ex presidente degli Emirati Arabi Uniti ed emiro di Abu Dhabi. La recente scomparsa dello sceicco, avvenuta il 13 maggio 2022, ha tuttavia aperto la discussione su chi potrebbe avere il privilegio di possedere l'imbarcazione in futuro. Con dettagli extralusso, tra cui mobili in legno pregiato e intarsi complessi di madreperla, che si ispirano allo stile impero ottocentesco, lo yacht può raggiungere una velocità di 31 nodi e accogliere 36 ospiti e 60 membri dell'equipaggio. Qualche curiosità a bordo? Una suite a prova di proiettili e un sistema di difesa antimissile.



IL PIÙ COSTOSO: HISTORY SUPREME, \$4,8 MILIARDI

L'opulenza è di casa in questo yacht di proprietà del magnate malese Robert Kuok, "sugar king of Asia" e fondatore della catena alberghiera Shangri-La. L'intera imbarcazione, progettata dal designer britannico Stuart Hughes, è infatti ricoperta di circa 80 chili d'oro e 20 chili di platino e gioielli. Non solo: le pareti del salone sono tappezzate di un residuo di meteorite, il letto della camera padronale è realizzato con autentiche ossa di dinosauro, l'acquario panoramico presenta 68 kg di oro 24k e a bordo è presente una bottiglia di cognac invecchiato 75 anni adornata di un diamante di 18.5 carati. La sua stazza è tuttavia contenuta, in quanto l'imbarcazione misura solamente 30 metri in lunghezza. Un natante da mille e una notte, se solo esistesse davvero: l'History Supreme è forse la più grande burla dello yachting, sostenuta dai media. L'imbarcazione di lusso più costosa del mondo è infatti l'Eclipse, dal valore di 1,5 miliardi di dollari, di proprietà del magnate russo Roman Abramovich.



IL PIÙ VISIONARIO: SOMNIO, \$500-600 MILIONI (STIMATO)

È ancora in costruzione presso i cantieri VARD in Norvegia (acquistati nel 2012 da Fin-cantieri), ma Somnio potrebbe diventare lo yacht più grande del mondo al momento della sua consegna, prevista nel 2024, data la lunghezza di 222 metri. Il primato lo ha già, tuttavia, per visionarietà: Somnio sarà infatti un vero e proprio condominio esclusivo, con 39 appartamenti dal prezzo di partenza di 9,5 milioni di euro, acquistabili solamente previo invito. Lo yacht rappresenterà inoltre l'avanguardia anche in quanto a sostenibilità, dato che ospiterà al suo interno un equipaggio avanzato per condurre ricerche sull'ecosistema oceanico e sarà attrezzato con motori a basso impatto ambientale.



IL PIÙ DISCUSO: Y721, \$500 MILIONI

Il suo varo richiederebbe lo smantellamento temporaneo del ponte De Hef di Rotterdam, ostacolo tra il cantiere Oceanco e il Mare del Nord. Quello al centro della bufera che ha visto le proteste dei residenti è Y721, il nuovo yacht e "capriccio" del secondo uomo più ricco del mondo, Jeff Bezos. L'imbarcazione, la cui costruzione è iniziata un anno fa, diventerà la barca a vela più grande del mondo con i suoi 127 metri (record finora mantenuto da Black Pearl, del magnate russo Oleg Burlakov, ferma a 106 metri). Quale soluzione per l'impasse? I rumors prevedono che per il varo dell'imbarcazione l'unica soluzione sarà il (dispendioso) trasporto via terra a un secondo cantiere, dato che Oceanco ha rinunciato a chiedere i permessi alla città Olandese.



LE ATTIVITÀ DI WE|WEALTH

We Wealth è un'iniziativa di Voices of Wealth, realtà innovativa che nasce con l'obiettivo di supportare la trasformazione digitale del mondo del Wealth Management e di porsi come riferimento per l'aggregazione di domanda di consulenza da parte di investitori privati e istituzionali e dell'offerta da parte degli esperti e professionisti in questo ambito, creando il primo e vero marketplace del Wealth Management in Italia. We Wealth si declina sia sul digitale, con la nascita di una piattaforma editoriale e di servizio con dei servizi e dei contenuti di alta qualità scritti da una redazione di giornalisti specializzati di We Wealth e da esperti della filiera del Wealth Management - quali a titolo esemplificativo notaio, avvocati, fiscalisti e art advisor - che sulla carta, con l'omonimo magazine mensile dedicato allo sviluppo dei temi legati al mondo della consulenza patrimoniale.

We Wealth si rivolge a tutta la filiera degli operatori che agiscono nell'advisory di prodotti, servizi finanziari e patrimoniali, pleasure asset - Wealth Manager, Private Banker, Family Office, Asset Manager, Broker, commercialisti, notai, fiscalisti, avvocati ed esperti d'arte - nonché agli HNWI, agli imprenditori, alle famiglie che dispongono di grandi patrimoni e ai collezionisti.

LA GUIDA | È STATA CURATA E REALIZZATA DA:

RESPONSABILE EDITORIALE | CLAUDIA TANI

CREATIVE DIRECTOR | ENZO PROVVIDO

GRAFICA | CATERINA VITALITI

CURATORE EDITORIALE | DELFINA GRASSI

CONTENT EDITOR | GIULIA BACELLE, CHIARA MASSIMELLO, GIANFRANCO PUOPOLO, DOMENICO RINALDI, TERESA SCARALE

SI RINGRAZIA PER LA PARTECIPAZIONE | CHIARA MASSIMELLO, MASSIMO PEROTTI, GIANFRANCO PUOPOLO, DOMENICO RINALDI

PHOTO COURTESY | HILL ROBINSON, PG LEGAL, SANLORENZO YACHT

SPONSOR | HILL ROBINSON, PG LEGAL, SANLORENZO YACHT

EDITORE | VOICES OF WEALTH

CEO | FABIENNE MAILFAIT

HEAD OF CONTENT | FABRIZIO GUIDONI

VOICES OF WEALTH SRL | Via Vincenzo Monti, 54 - 20123 Milano

Codice Fiscale e Partita Iva 10136740965

Per qualsiasi informazione, scrivi a: info@we-wealth.com

Per advertising/pubblicità, scrivi a: publicita@we-wealth.com

Visita il nostro sito: we-wealth.com

Informazioni importanti: Il presente documento, pubblicato da Voices of Wealth S.r.l. viene distribuito a scopo meramente informativo. Le informazioni qui contenute non rappresentano una consulenza, una raccomandazione o materiale di ricerca finalizzato all'investimento e non tengono in considerazione le specificità dei singoli destinatari. Il presente materiale non intende fornire una consulenza finanziaria, contabile, legale o fiscale e non deve essere utilizzato in tal senso. Voices of Wealth ritiene attendibili le informazioni qui contenute, ma non ne garantisce la completezza o la precisione. Voices of Wealth non si assume alcuna responsabilità per fatti o giudizi errati.

Nell'assumere le proprie decisioni strategiche e/o sulle singole operazioni finanziarie, gli investitori non devono fare affidamento solo sulle opinioni e sulle informazioni riportate nel presente documento. Le presenti informazioni non costituiscono né un'offerta, né una sollecitazione per l'acquisto di prodotti o la vendita di titoli o per la fornitura di qualsivoglia servizio finanziario/d'investimento.

© 2022 Voices of Wealth srl. Tutti i diritti riservati.

Qualsiasi riproduzione, anche parziale, senza autorizzazione scritta è vietata.

LE GUIDE
WE | WEALTH

