



UCINA

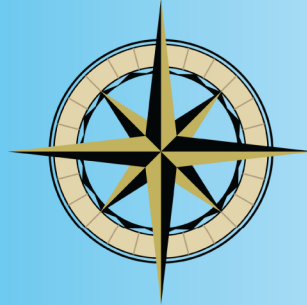
CONFINDUSTRIA NAUTICA



ASSILEA

Associazione Italiana Leasing

Tracciare la nuova rotta...



VADEMECUM DEL LEASING NAUTICO

in collaborazione con
**il Comando Generale del Corpo
delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera**

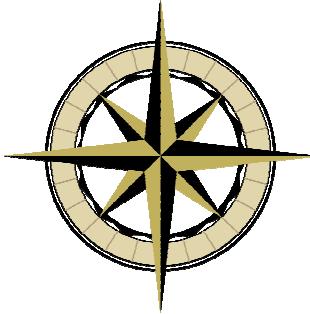


in collaborazione con
l'Agenzia delle Entrate



Ottobre 2010





VADEMECUM del LEASING NAUTICO 2010

*in collaborazione con
il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera*



*in collaborazione con
l' Agenzia delle Entrate*



Ottobre 2010

VADEMECUM del LEASING NAUTICO 2010

in collaborazione con

- *il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera*
- *l' Agenzia delle Entrate*

Commissionato da:

*Assilea Servizi Surl
Piazzale Ezio Tarantelli n.100
00144 Roma*

Redazione a cura di:

ASSILEA - ASSOCIAZIONE ITALIANA LEASING

*Piazzale Ezio Tarantelli n.100
00144 Roma
www.assilea.it*

UCINA CONFINDUSTRIA NAUTICA

*Piazzale Kennedy n.1
16129 Genova
www.ucina.net*

Team di progetto

*Gianluca De Candia
Andrea Beverini
Roberto Neglià*

Un particolare ringraziamento è rivolto al Direttore della Direzione Centrale Normativa dott. Arturo Betunio e ai suoi collaboratori del Settore Imposte Indirette, Ufficio IVA e Ufficio Registro e altri tributi indiretti che, per conto dell'Agenzia delle entrate, hanno messo a disposizione la loro preziosa ed autorevole competenza, indispensabile all'aggiornamento del presente documento.

Ottobre 2010

Introduzione



La nautica rappresenta per il nostro Paese uno dei comparti di grande importanza strategica ed economica.

Il Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera continua ad essere al fianco di coloro che vanno per mare sia con la propria presenza nei mari e sulle coste a garanzia della loro sicurezza ed incolumità sia attraverso un'attività di regolamentazione delle attività che si svolgono sul mare.

Lo sforzo si è esteso anche al contributo all'attività di riassetto normativo, responsabile ed equilibrato, in grado di garantire, grazie a requisiti di semplicità e chiarezza, uno sviluppo graduale dei diversi settori interessati,

compreso quello della cantieristica che negli anni, traendo profitto dal forte sviluppo, hanno restituito visibilità e ricchezza all'elemento "mare".

Il settore della nautica è importante come lo sono anche gli interessi e i valori economici in gioco; tale importanza obbliga le Autorità, nel quadro normativo di riferimento vigente, ad intraprendere la strada dell'identificazione, monitoraggio e controllo dei beni e delle attività amministrativo-burocratiche ad essi collegate.

L'istituzione di un archivio centralizzato informatizzato che consenta la registrazione delle iscrizioni ai Registri delle diverse unità navali e la gestione delle sempre crescenti variazioni che intervengono nel corso della vita di una unità potrebbe essere la soluzione per il riordino del sistema dei Registri attualmente in vigore e rappresentare, allo stesso tempo, una salvaguardia dei diritti dell'utenza nei confronti di possibili frodi.

In questo contesto il leasing si è ritagliato un ruolo fondamentale ed è per questo che il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera ha voluto offrire il proprio contributo alla stesura della terza edizione di questo volume che rappresenta una risposta pratica e funzionale all'esigenza primaria di illustrare in via trasparente all'utenza come muoversi correttamente ed agevolmente tra le norme.

Ammiraglio Ispettore Capo (CP) Ferdinando LOLLI

Comandante generale del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera

Introduzione



Inutile dirlo: il mondo della nautica affascina chiunque!

Se poi questo mondo contribuisce allo sviluppo del Paese e della collettività, l'attrattività aumenta ulteriormente.

Non solo le vendite, ma anche la cantieristica, il post-vendita e l'indotto nel suo insieme che ruotano intorno a questo settore sono una ricchezza che deve essere curata, sviluppata e preservata per garantire vantaggi a tutto il sistema economico.

Da anni, il legislatore, i Ministeri e la stessa Agenzia delle Entrate si sono impegnati fortemente a giocare un'attenta partita, anche sul piano internazionale, per fare in modo che

– nel pieno rispetto delle norme – il settore sviluppasse, crescesse e "vincesse" su altri mercati; una partita che, mossa dopo mossa, ha attirato sul nostro Paese qualche critica, nonché qualche invidia, ma che abbiamo giocato nella correttezza e nella consapevolezza di avere tutte le carte in regola per poter giustificare ogni singola mossa. Ecco il motivo delle molte iniziative normative ed interpretative che si sono responsabilmente succedute negli anni, nell'intento di massimizzare la competitività del comparto nautico, sempre nell'assoluto rispetto delle direttive comunitarie.

Con tali premesse era ed è tuttora un obbligo impegnarsi a mantenere in Italia un simile patrimonio, esigente in termini di pretese, ma al tempo stesso molto redditizio per il sistema Paese.

Sono pertanto felice di aver potuto collaborare alla stesura di questo volume che intende tra l'altro illustrare le recenti novità comunitarie in tema di territorialità IVA.

Il Vademecum è una guida rivolta al pubblico e agli operatori e, proprio a questi, intendiamo definire un quadro di riferimento chiaro e preciso volto a scongiurare comportamenti evasivi ovvero un uso distorto delle norme che disciplinano l'Iva nella nautica da diporto; tali condotte infatti continueranno ad essere contrastate in maniera efficace ed incisiva dall'Agenzia delle Entrate.

Attilio BEFERA

Direttore Agenzia delle Entrate

Introduzione



La sensazione di aver lavorato tanto, duramente e bene mi risalta nella mente ogni volta che sento parlare di nautica.

Essere parte, ma soprattutto partner strategico di un comparto come quello della nautica da diporto e della cantieristica italiana, fiore all'occhiello del sistema imprenditoriale ed industriale italiano, mi riempie di orgoglio, ma al tempo stesso mi impone l'obbligo, in quanto rappresentante del settore finanziario, di continuare a supportare con sempre maggiore responsabilità tutti gli attori impegnati nel settore e nell'indotto ad esso collegato.

Sono tanti gli sforzi che il nostro Paese ha dovuto e voluto sostenere negli ultimi anni per raggiungere l'attuale livello di assoluta supremazia e leadership nel mercato; i successi conseguiti, ma anche le sfide future, ci spronano a fare ancora di più e meglio.

Non credo si tratti di fortuna, ma della consapevolezza che lavorando come sistema, in sinergia con le diverse parti, si possano raggiungere successi che durano nel tempo; consapevolezza che il Comando Generale delle Capitanerie di Porto - Guardia costiera e l'Agenzia delle Entrate hanno progressivamente maturato con responsabile attenzione; la collaborazione alla stesura e all'aggiornamento del presente "Vademecum" è la testimonianza dell'interesse e della sensibilità per il settore nonché della proficua collaborazione instauratasi nel corso degli anni con la nostra Associazione.

In questo contesto permettetemi infine di ringraziare l'Agenzia delle Entrate nella persona del suo Direttore Centrale dott. Attilio Befera che ha tempestivamente accolto l'invito di collaborare all'aggiornamento della parte fiscale del Vademecum.

A chiusura di questa breve seppur sentita introduzione, ritengo sia doveroso porgere un ringraziamento particolare a tutte le professionalità che a diverso titolo, facendo fronte alle molteplici difficoltà affrontate nel corso della crisi finanziaria mondiale, stanno sostenendo con grande impegno e dedizione il settore del leasing e della nautica da diporto in genere.

Maurizio LAZZARONI

Presidente Assilea – Associazione Italiana Leasing

Introduzione



C'è un'industria italiana ancora poco conosciuta dal grande pubblico e spesso misconosciuta dal mondo dell'informazione, ma che rappresenta la quinta forza dell'export nazionale: è la Nautica da diporto. C'è uno strumento grazie al quale il comparto ha compiuto il grande balzo verificatosi a partire dal 2002 che ha consentito in pochi anni di quadruplicare gli occupati: questo è il leasing nautico italiano.

Un'eccellenza nazionale che è interesse generale continuare a far proliferare in un sistema di regole certe e condivise, trasparenza e chiarezza, che sono l'unica strada comune per il contribuente e per l'Amministrazione.

Il leasing nautico, per sua natura, è infatti uno strumento che si confronta con il mercato, deve quindi avere delle caratteristiche tecniche – che già possiede – ma deve anche essere competitivo dal punto di vista della chiarezza normativa, della prassi applicativa, delle regole nelle quali si muovono le verifiche, quindi, in sintesi, del sistema Paese, ecc.

Da qui nasce l'importanza di questo volume, frutto di uno sforzo congiunto fra le Associazioni di settore, l'Agenzia delle Entrate e il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, che diventa un punto di riferimento essenziale per il mercato, gli operatori, gli stessi organi dello Stato.

In particolare la collaborazione dell'Agenzia delle Entrate rappresenta una novità importante ed estremamente significativa, che giunge dopo l'apertura di un confronto costruttivo per risolvere i problemi che ancora non ci rendono del tutto competitivi.

Il ringraziamento al Direttore Centrale, dott. Attilio Befera, e a tutti gli uffici non è quindi di prassi, ma la testimonianza di gratitudine per la consapevolezza dimostrata verso il valore che la nostra industria rappresenta, anche in termini di redditività per l'Italia.

Ucina Confindustria Nautica intende continuare a offrire tutto il possibile contributo perché la collaborazione sviluppatasi anche grazie al presente volume possa produrre risultati concreti per la crescita del comparto.

Anton Francesco ALBERTONI

Presidente di UCINA Confindustria Nautica

INDICE

IL LEASING (LOCAZIONE FINANZIARIA)	18
-------------------------------------------------	-----------

IL CODICE DELLA NAUTICA DA DIPORTO	19
-------------------------------------------------	-----------

IL REGOLAMENTO DI ATTUAZIONE DEL CODICE DELLA NAUTICA DA DIPORTO	20
-------------------------------------------------------------------------------	-----------

1. <i>Classificazione delle unità da diporto</i>	<i>21</i>
1.a <i>Natante da diporto</i>	<i>21</i>
1.b <i>Imbarcazione da diporto</i>	<i>23</i>
1.c <i>Nave da diporto</i>	<i>25</i>

IL LEASING DI UNITÀ DA DIPORTO	28
---------------------------------------------	-----------

1. <i>Le fasi di un'operazione di leasing nautico.....</i>	<i>29</i>
1.a <i>La preventivazione</i>	<i>29</i>
1.b <i>La delibera</i>	<i>29</i>
1.c <i>Il contratto di leasing</i>	<i>30</i>
1.d <i>L'atto di acquisto dell'unità da diporto da concedere in leasing</i>	<i>30</i>
1.e <i>L'iscrizione delle unità da diporto acquisite in leasing.....</i>	<i>31</i>
2. <i>La documentazione</i>	<i>37</i>
2.a <i>Licenza di navigazione</i>	<i>38</i>
2.b <i>Certificato di sicurezza.....</i>	<i>39</i>
2.c <i>Conformità e Marcatura CE</i>	<i>40</i>
2.d <i>Manuale del proprietario</i>	<i>41</i>
2.e <i>Assicurazione.....</i>	<i>41</i>
2.f <i>Dichiarazione di potenza del motore</i>	<i>41</i>
2.g <i>Licenza d'esercizio RTF</i>	<i>42</i>
2.h <i>Certificato Limitato di Radiotelefonista</i>	<i>43</i>
2.i <i>Autorizzazione alla navigazione temporanea (targa prova)</i>	<i>43</i>
2.l <i>Ruolino di equipaggio</i>	<i>44</i>
2.m <i>Canone RAI</i>	<i>44</i>
3. <i>L'iscrizione delle Navi da diporto</i>	<i>45</i>
4. <i>Variazioni della durata del contratto di leasing</i>	<i>46</i>
5. <i>Il riscatto del contratto di Leasing.....</i>	<i>46</i>
5.1 <i>Il trasferimento di proprietà dell'unità da diporto riscattata.....</i>	<i>46</i>
5.2 <i>Riscatto ordinario e/o anticipato con utilizzatore nominato in precedenza armatore (ante Codice della Nautica da Diporto)</i>	<i>46</i>

6. <i>Il subentro nel contratto di leasing</i>	48
7. <i>La cancellazione</i>	48
IL LEASING PER LE UNITÀ ADIBITE AD USO DIPORTISTICO	51
1. <i>Il nuovo regime IVA per le unità da diporto</i>	51
2. <i>Il meccanismo della c.d. IVA forfetaria</i>	52
2.1 <i>Il presupposto per l'applicazione dell'IVA forfetaria</i>	53
2.2 <i>Schema esemplificativo IVA del Leasing dei mezzi nautici vs. NON SOGGETTI PASSIVI</i>	56
2.3 <i>Schema esemplificativo IVA del Leasing dei mezzi nautici vs. SOGGETTI PASSIVI</i>	56
<i>Novità in vigore dal 1° gennaio 2013</i>	57
IL LEASING PER LE UNITÀ ADIBITE AD USO COMMERCIALE	59
1. <i>Il regime IVA per le unità da diporto ad uso commerciale</i>	59
2. <i>L'annotazione dell'uso commerciale</i>	59
3. <i>La dichiarazione di armatore</i>	61
4. <i>Nomina e revoca dell'armatore</i>	61
5. <i>Il presupposto per il regime IVA delle unità da diporto utilizzate per fini commerciali e delle navi destinate a noleggio a scopo turistico (charter)</i>	63
5.1 <i>Requisiti oggettivi</i>	63
LE LINEE GUIDA DELL'AGENZIA DELLE ENTRATE	68
LA GESTIONE DELLE SANZIONI AMMINISTRATIVE	70
LA CESSIONE IN BLOCCO DI CONTRATTI DI LOCAZIONE FINANZIARIA A BANCHE OD INTERMEDIARI FINANZIARI VIGILATI	71
LA MODULISTICA	73
CONTATTI E RIFERIMENTI	73
IL GLOSSARIO	74

LA NORMATIVA E LA PRASSI DI RIFERIMENTO	80
BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE.....	82
ALLEGATI	83

IL LEASING (LOCAZIONE FINANZIARIA)

Per locazione finanziaria si intende l'operazione di finanziamento posta in essere da una banca o da un intermediario finanziario (locatore) consistente nella concessione in utilizzo per un determinato periodo di tempo e dietro il pagamento di un corrispettivo periodico (canone), di un'unità da diporto acquistata o fatta costruire dal locatore da un terzo fornitore, su scelta e indicazione del Cliente (utilizzatore), che ne assume così tutti i rischi e conserva una facoltà al termine della predetta durata contrattuale di acquistare l'unità da diporto ad un prezzo prestabilito ed eventualmente di prorogarne il suo utilizzo a condizioni economiche predeterminate o predeterminabili.

Fornitore ed Utilizzatore possono coincidere (cosiddetto lease-back).

In sostanza, con l'operazione di locazione finanziaria (*leasing finanziario*):

- il locatore concede all'utilizzatore l'uso dell'unità da diporto per un determinato periodo di tempo a fronte del pagamento di un corrispettivo periodico (canone);
- l'unità da diporto è acquistata dal locatore su scelta e indicazione dell'utilizzatore;
- l'utilizzatore ancorché non proprietario assume tutti i rischi relativi al perimento dell'unità da diporto acquisita in leasing;
- in favore dell'utilizzatore è prevista una opzione finale di acquisto del bene locato ad un prezzo contrattualmente predeterminato (c.d. opzione di riscatto).

Da un punto di vista sostanziale quindi, la locazione finanziaria realizza una forma di finanziamento per l'uso dell'unità da diporto, garantito dal mantenimento in capo al locatore della proprietà del bene stesso, sino al momento del suo eventuale riscatto da parte dell'utilizzatore.

Nel caso di riscatto, si deve procedere al passaggio di proprietà dell'unità da diporto ed alla sua trascrizione nei registri navali. Successivamente, la Società di Leasing verificherà che sia stata effettivamente eseguita la corretta trascrizione dell'atto di vendita da parte del cessionario (ex utilizzatore), in modo da essere certa che eventuali terzi danneggiati non possano più rivalersi su di essa.

Il contratto di locazione finanziaria di unità da diporto deve essere redatto per iscritto a pena di nullità ai sensi dell'art.117 del Decreto Legislativo 1 settembre 1993, n.385 (Testo Unico Legge Bancaria).

Non è previsto l'obbligo di tenere a bordo originale o copia conforme del contratto di leasing.

A seguito della stipulazione di un contratto di locazione finanziaria, l'unità da diporto locata viene detenuta dall'utilizzatore il quale esercita la navigazione e ne assume la responsabilità ed i rischi.

IL CODICE DELLA NAUTICA DA DIPORTO

Il Codice della Nautica da Diporto (D.Lgs. 18 luglio 2005, n. 171), in vigore dal 15 settembre 2005, ha portato una serie di innovazioni volte a rivedere e a snellire le procedure esistenti, oltre a riorganizzare la normativa in un unico testo.

Di seguito riportiamo le innovazioni più importanti.

Distinzione delle unità da diporto in base al loro diverso uso:

- unità da diporto per **uso diportistico**, se utilizzate per una navigazione in acque marittime o interne a scopi sportivi o ricreativi e senza fini di lucro
- unità da diporto per **uso commerciale**, se utilizzate per fini di lucro:
 - come oggetto di contratti di locazione e di noleggio
 - per l'insegnamento professionale della navigazione da diporto
 - come unità appoggio da centri di immersione e di addestramento subacqueo per i praticanti immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo.

La distinzione tra uso diportistico ed uso commerciale dei mezzi di navigazione consente di stabilire il regime applicabile da un punto di vista civilistico, amministrativo e fiscale.

Altre innovazioni del Codice della Nautica da Diporto:

- semplificazione delle procedure di iscrizione
- introduzione di istituti mancanti (es. perdita di possesso, obbligatorietà delle trascrizioni)
- introduzione del concetto di utilizzatore
- introduzione di un regime sanzionatorio autonomo per il diporto e introduzione dell'illecito di omessa trascrizione
- previsione della patente per disabili.

IL REGOLAMENTO DI ATTUAZIONE DEL CODICE DELLA NAUTICA DA DIPORTO

Emanato dopo quasi tre anni di lavori preparatori, il Regolamento di attuazione del Codice della Nautica da Diporto (Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 29/7/2008, n. 146, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 22 settembre 2008), rappresenta il secondo pilastro della normativa italiana sulla nautica da diporto.

In particolare, il Regolamento prevede:

- la facoltatività della dichiarazione di costruzione (quindi, dell'iscrizione nel registro delle navi in costruzione) per le imbarcazioni da diporto (art.2)
- la documentazione necessaria ai fini dell'immatricolazione delle navi da diporto (art.3)
- la procedura di iscrizione delle imbarcazioni autocostruite (art.5)
- la disciplina relativa alle unità da diporto utilizzate a titolo di locazione finanziaria (art.7)
- la possibilità di trascrivere nei registri navali un atto privato "in corso di registrazione" presso l'Agenzia delle Entrate, presentando la ricevuta dell'avvenuto pagamento dell'imposta di registro (art.12)
- in caso di cancellazione di unità destinate all'iscrizione in un registro comunitario, la facoltà di presentare, in luogo del nullaosta dell'I.N.P.S. (previsto dall'art.15 della legge n. 413/1984), una dichiarazione sostitutiva di atto notorio, a cura del proprietario del mezzo, attestante l'avvenuto pagamento degli eventuali crediti contributivi dell'I.N.P.S. stesso (art.16, comma 3)
- ai fini della cancellazione per vendita all'estero, la consegna della copia conforme dell'atto di vendita a cittadino straniero (art.16, comma 5)
- l'individuazione delle ipotesi di licenza provvisoria di navigazione per le navi da diporto (art.18)
- la procedura di rilascio e di rinnovo (ogni tre anni) del ruolino di equipaggio e l'introduzione della facoltà dell'armatore - oltre che del proprietario - di richiederlo (art.23)
- la disciplina relativa all'annotazione (nei registri di iscrizione) dell'uso commerciale cui possono essere destinate le unità da diporto (art.24).

1. Classificazione delle unità da diporto

La classificazione dei mezzi destinati alla navigazione da diporto dipende da:

lunghezza dello scafo

Le unità da diporto sono costruzioni di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinate alla navigazione da diporto; si suddividono in:

(Tabella 1)

UNITA' da DIPORTO		
NATANTE	IMBARCAZIONE	NAVE
<i>lunghezza scafo</i>	<i>lunghezza scafo</i>	<i>lunghezza scafo</i>
fino a 10,00 metri	da 10,01 a 24,00 metri	da 24,00 metri

Come misurare la lunghezza?

La modalità di misurazione della lunghezza Lh - Length hull delle unità da diporto è quella "standard armonizzata" secondo la norma UNI EN ISO 8666 ed è quella indicata incontrovertibilmente sui certificati di marcatura CE, sulle dichiarazioni di conformità e sui manuali del proprietario.

marcatura CE e categorie di progettazione

Le unità da diporto provviste di marcatura CE sono classificate in base alla Categoria di Progettazione che indica i requisiti di sicurezza e le condizioni meteo-marine per cui l'unità è stata progettata:

(tabella 2)

Categoria	Forza del vento	Altezza onde
A	superiore a 8 (scala Beaufort)	superiori a 4 metri
B	max 8 (scala Beaufort)	max fino 4 metri
C	max 6 (scala Beaufort)	max fino 2 metri
D	max 4 (scala Beaufort)	max fino 0,3 metri

Attenzione: per altezza delle onde si intende l'altezza significativa, non la massima, ma la misura media come meglio descritta dalla Direttiva 94/25 come emendata dalla Direttive 2003/44/CE. Tutte le unità da diporto di nuova produzione devono essere marcate CE.

1.a Natante da diporto

I natanti da diporto sono unità da diporto a remi, oppure con lunghezza Lh - Length hull pari o inferiore a 10 metri (indicata sui certificati di

marcatatura CE, sulle dichiarazioni di conformità e sui manuali del proprietario).

Non sono soggetti a:

- obbligo d'iscrizione nei registri presso gli Uffici deputati dello Stato
- possesso della licenza di navigazione
- possesso del certificato di sicurezza.



In caso di iscrizione (facoltativa) del natante, il mezzo è immatricolato nel registro delle imbarcazioni da diporto e di queste segue il regime giuridico.

È prassi delle società di leasing iscrivere anche i natanti per una loro univoca identificazione.

I natanti hanno dei limiti di

navigazione?

I natanti da diporto hanno dei limiti di navigazione in base al tipo e all'esistenza o meno della «marcatatura CE».

I limiti di navigazione dei natanti da diporto marcati CE non sono espressi in miglia, ma in base alle condizioni meteo-marine cui fa riferimento la «marcatatura CE».

Tuttavia, i natanti di categoria A, B e C, seppur tecnicamente in grado alla pari di un'imbarcazione delle stesse categorie di navigare oltre le 12 miglia, non possono farlo per ragioni di diritto internazionale perché privi di immatricolazione.

Ci sono deroghe per i natanti?

I natanti che sono invitati a manifestazioni sportive o d'altro genere organizzate da federazioni sportive o dalla Lega Navale Italiana o che effettuano allenamento, possono navigare senza alcun limite dalla costa.

La medesima deroga è prevista per i natanti che di norma possono navigare entro 1 miglio dalla costa (pattini, sandolini, mosconi, pedalò, tavole a vela, natanti a vela con superficie velica pari o inferiore a quattro metri quadrati, moto d'acqua e mezzi simili); invece nel caso di allenamenti è richiesta un'apposita autorizzazione da parte della competente Autorità Marittima.



Quante persone è possibile trasportare su un natante?

Il numero delle persone trasportabili a bordo dei natanti è indicato:

- per i natanti con marcatura CE, nel "manuale del proprietario", sulla targhetta del costruttore fissata sullo scafo e nella Dichiarazione di Conformità secondo quanto determinato dal costruttore stesso
- per i natanti senza marcatura CE, nel certificato di omologazione rilasciato dall'Organismo tecnico oppure è quello indicato nell'art.60 del Regolamento di attuazione.

1.b Imbarcazione da diporto



Le imbarcazioni da diporto sono tutte le costruzioni destinate alla navigazione da diporto che hanno una lunghezza L_h - Length hull dello scafo compresa fra 10,01 e 24 metri.

Queste unità sono soggette a:

- obbligo dell'iscrizione
- possesso della licenza di navigazione
- possesso del certificato di sicurezza.

L'iscrizione va effettuata presso i Registri delle Imbarcazioni da Diporto (RID) tenuti da:

- Capitanerie di porto
- Uffici Circondariali Marittimi
- Uffici motorizzazione civile.

Le imbarcazioni da diporto devono esporre la bandiera nazionale e sono contraddistinte dalla sigla di individuazione, costruita nel seguente modo, a seconda degli uffici di iscrizione:

- Capitanerie di porto e Uffici Circondariali Marittimi:
sigla ufficio di iscrizione + numero progressivo + D (es.: VE1254D)
- Uffici motorizzazione civile DTT:
N + numero progressivo + sigla della provincia (es.: N1254 TO)

Le imbarcazioni da diporto hanno dei limiti alla navigazione?

I limiti di navigazione delle imbarcazioni da diporto sono riportati sulla licenza di navigazione:

- con marcatura CE, dipendono dalla categoria di progettazione e non sono espresse in miglia, ma in base alle condizioni meteo-marine cui fa riferimento la «marcatura CE»¹
- senza marcatura CE, entro 6 miglia o senza alcun limite dalla costa.

(Tabella 3)

Unità da diporto - IMBARCAZIONI	LIMITI
imbarcazioni non marcate CE	6 miglia o senza limite (*)
unità con marchio CE cat. A	senza alcun limite
unità con marchio CE cat. B	forza del vento fino a 8 Beaufort e altezza significativa onde fino a 4 mt. (mare agitato) (**)
unità con marchio CE cat. C	forza del vento fino a 6 Beaufort e altezza significativa onde fino a 2 mt. (mare molto mosso) (**)
unità con marchio CE cat. D	forza del vento fino a 4 Beaufort e altezza significativa onde fino a 0,3 mt. (**)
(*) Secondo le caratteristiche di costruzione e lo stato di navigabilità (il limite è riportato sulla licenza di navigazione)	
(**) Non sono previsti limiti di navigazione espressi in miglia di distanza dalla costa	

Come chiarito dal Ministero competente², **le imbarcazioni e le navi da diporto marcate CE non sono tenute a rispettare i limiti di navigazione espressi in miglia "dalla costa"**. Per queste unità da diporto gli unici parametri di riferimento sono le condizioni meteomarine individuate dalla categoria di appartenenza (A, B, C, D). Ad es. con riferimento alla categoria "C" il Ministero ha precisato che *"sarebbe arbitrario voler attribuire al termine "litoranea"³ il significato specifico desumibile dall'ordinamento interno, in quanto questo approccio reintrodurrebbe proprio quel parametro (la distanza dalla costa) che la direttiva per tale unità ha l'effetto di eliminare"*. Tale interpretazione, però, vale solo per le unità iscritte. Ai natanti, infatti, si continua ad applicare il criterio della distanza in miglia.

¹ Dal 17 giugno 1998, data di approvazione della direttiva 924/25/CE resa esecutiva con Decreto Legislativo 496/1996, tutte le unità da diporto aventi una lunghezza compresa tra mt 2,50 e mt 24, per essere commercializzate, devono riportare la "marcatura CE". Devono cioè essere in regola con la normativa europea in materia di sicurezza (portata massima consigliata dal costruttore, potenza del motore installabile, numero delle persone trasportabili, etc).

² Cfr. Circolare del Ministero dei Trasporti e Navigazione - Unità di Gestione della Navigazione - Marittima ed Interna - Div.NAVIG3 - Prot.N36487 - 1 Dicembre 2000.

³ Termine presente nell'ambito della lettera c) dell'art. 12 del decreto legislativo 436/96, come modificato dall'art. 12 della legge n. 413/98.

Ci sono deroghe per le imbarcazioni da diporto?

Anche per le imbarcazioni da diporto, in occasione di manifestazioni sportive (e relativi allenamenti) o d'altro genere, valgono le deroghe enunciate per i natanti da diporto.

Quante persone è possibile trasportare su una imbarcazione da diporto?

Il numero delle persone trasportabili su un'imbarcazione marcata CE è determinato dal costruttore che lo dichiara nella Dichiarazione di Conformità, nel "manuale del proprietario" e sulla "targhetta del costruttore" fissata sullo scafo; in fase di iscrizione viene riportato altresì sulla licenza di navigazione.

In caso di imbarcazione con più categorie di progettazione e quindi, con diversi numeri massimi di persone trasportabili, il numero delle persone trasportabili varierà in funzione del tipo di navigazione effettuata.

L'equipaggio non è più determinato a priori dall'ufficio di iscrizione (né riportato sulla licenza), bensì rientra nelle responsabilità del comandante del mezzo determinarne la quantità e la qualità in relazione alla navigazione da effettuare, alle condizioni ed alla distanza da porti sicuri. L'art.89 del Regolamento di attuazione del Codice della Nautica da Diporto ha fissato il **numero minimo dei componenti dell'equipaggio** delle imbarcazioni da diporto adibite al noleggio: per le imbarcazioni con più di sei passeggeri ovvero di lunghezza superiore a diciotto metri l'equipaggio deve essere composto da almeno due persone.

1.c Nave da diporto

Sono tutte le unità da diporto con lunghezza dello scafo Lh – Length hull superiore a 24 metri.

Queste unità sono soggette a:

- obbligo di iscrizione
- licenza di navigazione
- certificato di sicurezza per navigare.



I Registri d'iscrizione delle Navi da Diporto (RND) si trovano solo presso le Capitanerie di porto.

Le navi da diporto devono esporre la bandiera nazionale e sono contraddistinte dalla sigla di individuazione, costruita con il seguente

schema: sigla capitaneria + numero progressivo + ND (es.: VE1309ND).

Per l'iscrizione nei registri delle Navi da Diporto il proprietario deve presentare all'autorità competente:

- il titolo di proprietà in una delle forme previste dall'art.10, comma 1, del Regolamento di attuazione (sentenza, atto pubblico o scrittura privata con sottoscrizione autenticata o accertata giudizialmente) ovvero
- l'estratto del Registro delle Navi in Costruzione
- il certificato di stazza, unitamente al certificato di cancellazione dal registro straniero nel caso di navi già di nazionalità estera.

Qualora il proprietario di una nave da diporto iscritta in uno dei registri pubblici di uno Stato membro dell'Unione Europea chieda l'iscrizione nei registri nazionali, in luogo del titolo di proprietà é sufficiente presentare il certificato di cancellazione dal registro comunitario, dal quale risultino le generalità del proprietario stesso e gli elementi di individuazione dell'unità.

Le navi da diporto sono abilitate a navigare senza limiti di distanza dalla costa e, relativamente al numero delle persone trasportabili e all'equipaggio, valgono le stesse regole enunciate per le imbarcazioni da diporto.

Nell'ipotesi di navi da diporto adibite al noleggio, l'art.89 del Regolamento di attuazione del Codice della Nautica ha fissato in almeno tre persone il **numero minimo dei componenti dell'equipaggio**.

Registro navi in costruzione

Le navi da diporto sono soggette all'iscrizione nel Registro delle Navi in Costruzione tenuto presso le Capitanerie di Porto e presso gli Uffici Circondariali Marittimi.

Il Regolamento di attuazione ha previsto la dichiarazione di costruzione (e quindi l'iscrizione nel Registro delle Navi in costruzione) facoltativa per le imbarcazioni da diporto.



Alle imbarcazioni da diporto iscritte nel Registro delle Navi in Costruzione si applicano le disposizioni del libro II, titolo I, del Codice della Navigazione e del libro II, titolo I, del regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione, parte navigazione marittima⁴.

Per effettuare l'iscrizione è

⁴ In questa ipotesi il titolo di proprietà per l'iscrizione nel registro delle imbarcazioni da diporto è costituito dall'estratto del Registro delle Navi in Costruzione.

necessario redigere il progetto della nave, firmato da un ingegnere navale e presentare la **dichiarazione di costruzione** prodotta dal cantiere navale costruttore, in cui viene dichiarato anche se la nave è costruita per il cantiere stesso o per conto di terzi. In quest'ultimo caso, deve essere sottoscritto il contratto di costruzione (*species* del contratto di appalto) tramite atto formale tra committente e cantiere che deve essere trascritto.

Quando la nave è costruita, deve essere prodotta presso l'Ufficio di iscrizione la **dichiarazione di varo** sotto la responsabilità del proprietario, che è il soggetto committente della nave (cantiere navale oppure acquirente dichiarato nella dichiarazione di costruzione).

A seguito del varo è necessario provvedere all'iscrizione della nave o dell'imbarcazione da diporto rispettivamente nel Registro Navi da Diporto (RND) ovvero nel Registro delle Imbarcazioni da Diporto (RID).

Nel caso in cui si intenda iscrivere l'unità a nome dello stesso soggetto che risulta proprietario nel Registro delle Navi in Costruzione, si tratterà di un semplice passaggio di registro; se invece si intende iscrivere l'unità a nome di altro soggetto, sarà necessario previamente effettuare un vero e proprio passaggio di proprietà, con relativa trascrizione.

Schema riepilogativo delle tipologie di iscrizione ai Registri

	ISCRIZIONE			
	Registro Imbarcazioni da Diporto	Registro Navi da Diporto	Registro Navi in Costruzione	Registro Internazionale
	RID	RND	RNC	RI
Unità da diporto acquisite in LEASING per uso diportistico (art.16 D.Lgs. 171/05)				
NATANTE <i>fino a 10,00 metri</i>	Facoltativo		Facoltativo	
IMBARCAZIONE <i>da 10,01 a 24,00 metri</i>	Obbligatorio		Facoltativo	
NAVE <i>oltre 24,00 metri</i>		Obbligatorio	Obbligatorio - solo per la fase di costruzione	
Unità da diporto acquisite in LEASING per uso commerciale (art.2 D.Lgs. 171/05)				
NATANTE <i>fino a 10,00 metri</i>	Obbligatorio		Facoltativo	
IMBARCAZIONE <i>da 10,01 a 24,00 metri</i>	Obbligatorio		Facoltativo	
NAVE <i>oltre 24,00 metri</i>		Obbligatorio	Obbligatorio - solo per la fase di costruzione	Obbligatorio in alternativa al RND (*)
Unità (solo Nave) per uso esclusivamente commerciale (L. 8 luglio 2003 n.172)				
NAVE <i>- oltre 24,00 metri</i> <i>- stazza lorda < 1000 tonn.</i>		Obbligatorio	Obbligatorio - solo per la fase di costruzione	Obbligatorio in alternativa al RND (*)
Sole le navi da diporto che svolgono attività commerciale (in possesso delle caratteristiche strutturali evidenziate a fianco) e che vengono iscritte al Registro Internazionale si possono definire "Yacht Commerciali"				
(*) In nessun caso l'uso a fini commerciali di una Nave da Diporto obbliga l'armatore all'iscrizione nel Registro Internazionale				

IL LEASING DI UNITÀ DA DIPORTO

Con l'entrata in vigore del nuovo Codice della Nautica da Diporto (D.Lgs. n. 171/2005), il Legislatore ha colmato una grave lacuna dell'ordinamento, prevedendo una serie di disposizioni riguardanti la disciplina del leasing:

- l'iscrizione delle unità da diporto utilizzate in locazione finanziaria (art.16)
- la responsabilità civile dell'utilizzatore verso i terzi derivante dalla circolazione delle unità da diporto utilizzate in locazione finanziaria (art.40, comma 2)
- le norme sanzionatorie per le violazioni di disposizioni in materia di navigazione commesse con unità da diporto utilizzate in locazione finanziaria (art.53, comma 5).

Il Codice della Nautica da Diporto velocizza le formalità previste per l'iscrizione delle unità da diporto acquisite in leasing; non occorre più la procedura di "dichiarazione d'armatore" prima a carico dell'utilizzatore acquirente del mezzo nautico, ma è sufficiente annotare sul registro navale e sulla licenza di navigazione il nome dell'utilizzatore accanto a quello della società di leasing proprietaria del mezzo, nonché la data di scadenza del contratto.

Nel dare risalto alla natura finanziaria del contratto di leasing che, in sostanza attribuisce all'utilizzatore i benefici derivanti dall'unità da diporto locata e i relativi rischi, tanto da poter considerare l'utilizzatore stesso come il soggetto che ha il potere di disporre (materialmente) del bene alla stregua del proprietario, che



invece rimane un nudo proprietario, il Codice della Nautica da Diporto esonera la società di leasing (proprietaria del mezzo nautico) da ogni responsabilità in caso di violazioni che prevedono sanzioni amministrative pecuniarie (art.53), nonché dalla responsabilità civile verso i terzi derivante dalla circolazione dell'unità (art.40).

Importanti novità contiene altresì il Regolamento di attuazione del Codice della Nautica da Diporto (decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti n. 146/2008) che, con riferimento al leasing, prevede un intero articolo (art.7) e un comma (art.24, comma 4) dedicati alla locazione finanziaria, di seguito analizzati.

1. Le fasi di un'operazione di leasing nautico

Le unità da diporto oggetto di un contratto di locazione finanziaria richiedono una serie di adempimenti amministrativo/burocratici cui attenersi nel corso della durata del contratto.

Determinati adempimenti, d'altra parte, sono necessari in virtù della particolare tipologia di rapporto contrattuale che prevede la presenza contemporanea di tre soggetti interessati: fornitore – locatore – locatario; ognuno di questi soggetti deve avere la possibilità di espletare nelle tempistiche stabilite tutti gli adempimenti necessari per non incorrere in illeciti penali o amministrativi.



Le fasi di un'operazione di leasing su un'unità da diporto si possono così sintetizzare:

- a. preventivazione
- b. delibera
- c. contratto di leasing
- d. atto di acquisto dell'unità da diporto da concedere in leasing
- e. iscrizione dell'unità da diporto acquisita in leasing

1.a La preventivazione

L'attività di preventivazione della società di leasing in un'operazione di leasing nautico non si discosta dalla prassi seguita per altre operazioni (immobiliari, auto, etc.), fatto salvo il fatto che è necessario sapere sia la lunghezza Lh – Length hull dell'unità da

diporto (**in base alla norma UNI EN ISO 8666**) che il tipo di propulsione (vela o motore) al fine di individuare la percentuale del canone periodico da assoggettare ad IVA (specificata nel par.8).

1.b La delibera

L'iter deliberativo è il medesimo in uso per le altre operazioni. Unica peculiarità: la proposta deve essere accompagnata da una dettagliata offerta del fornitore, dalla quale si possa evincere il costo degli allestimenti personalizzati richiesti dal cliente (utilizzatore).

Una volta ottenuta la delibera interna per l'avvio dell'operazione di leasing la società di leasing richiede al fornitore copia dei seguenti documenti:

- dichiarazione di conformità alla direttiva 94/25/CE emendata dalla 2003/44/CE e attestazione CE emessa da un organismo notificato
- dichiarazione/i potenza motore/i.

Da questi documenti sarà possibile per la società di leasing individuare alcuni dati identificativi (numero dello scafo e matricola/e motori) da inserire nella contrattualistica.

In questa fase è buona norma per la società di leasing concordare con il fornitore le modalità per l'espletamento delle successive formalità burocratiche.

1.c Il contratto di leasing

Il contratto di locazione finanziaria delle unità da diporto deve essere redatto per iscritto a pena nullità ai sensi dell'art.117 del Decreto Legislativo 1 settembre 1993, n. 385 (Testo Unico Legge Bancaria).

La registrazione del contratto

Prima di procedere alla iscrizione presso i Registri competenti, si deve provvedere alla registrazione del contratto di leasing presso gli uffici dell'Agenzia delle Entrate.

La registrazione del contratto di leasing non richiede l'autentica delle firme del contratto di leasing.

1.d L'atto di acquisto dell'unità da diporto da concedere in leasing

I titoli di proprietà sono quelli indicati all'art.2657 del Codice Civile, più un titolo particolare previsto dall'art.10 comma 2, del Regolamento di attuazione:

- atto pubblico
- scrittura privata con firme autenticate da un notaio o dagli uffici comunali o dai titolari degli Sportelli Telematici dell'Automobilista (STA)
- dichiarazione unilaterale di vendita con firma del venditore autenticata da un notaio o dagli uffici comunali o dai titolari degli Sportelli Telematici dell'Automobilista (STA) (n.b. solo per le imbarcazioni da diporto)
- sentenza.

L'atto di acquisto (in tre originali) deve poi essere registrato presso l'Ufficio locale dell'Agenzia delle Entrate; questi restituisce 2 originali, uno dei quali conservato dalla società di leasing e l'altro da consegnare all'Ufficio di iscrizione per la trascrizione.

La ricevuta emessa dall'Agenzia delle Entrate in seguito alla presentazione dell'atto e al pagamento delle imposte di registro, è sufficiente ai fini della trascrizione e dell'interruzione dei termini previsti dall'art.17 del Codice della Nautica da Diporto, salvo la successiva presentazione dell'originale dell'atto registrato.

L'acquirente (società di leasing) deve essere in possesso di fattura/bolletta doganale/atto registrato nel quale risultino oltre l'adempimento degli obblighi fiscali e doganali anche le generalità, l'indirizzo e il codice fiscale dell'interessato nonché la descrizione tecnica dell'unità oggetto di compravendita.

Per le unità da diporto, con lunghezza Lh - Lenght hull =< a 24 mt., le società di leasing sono solite ricorrere all'atto di vendita "unilaterale" con firma autenticata dall'ufficio comunale o dall'agenzia STA abilitata.

Per le unità da diporto, con lunghezza Lh - Lenght hull > a mt. 24, l'atto di vendita è in genere sempre trilaterale, con contestuale nomina d'armatore e autentica da parte di un notaio.



Per le unità da diporto nuove - acquistate all'estero - da concedere in locazione finanziaria, il "bill of sale" con firme autenticate, tradotto a cura di interprete autorizzato dal Tribunale o dal Consolato e registrato per l'uso che ne viene fatto in Italia, è titolo valido per l'iscrizione, che può avvenire anche ai sensi dell'art.16 Cod. Dip.

1.e L'iscrizione delle unità da diporto acquisite in leasing

Le unità da diporto oggetto di contratto di locazione finanziaria sono iscritte a nome del locatore (società di leasing proprietaria dell'unità da diporto) con specifica annotazione del nominativo dell'utilizzatore e della data di scadenza del relativo contratto (cfr. art.16 Cod. Dip.):

- sul registro di iscrizione
- sulla licenza di navigazione.

Ai fini dell'annotazione dell'utilizzatore a titolo di leasing, è sufficiente presentare all'ufficio di iscrizione dell'imbarcazione/nave da diporto la copia del contratto di locazione finanziaria, che deve essere registrato o in corso di registrazione presso l'Agenzia delle Entrate.

Quest'ultima disposizione (copia del contratto in corso di registrazione), contenuta nel Regolamento di attuazione all'art.7, comma 1, costituisce una novità assoluta ed è dovuta alla constatazione dei tempi non proprio rapidi con cui gli uffici finanziari registrano gli atti privati. Il proprietario (n.b. società di leasing), quindi, potrà presentare - con la copia del contratto - la ricevuta attestante l'avvenuto pagamento dell'imposta di registro, impegnandosi a produrre, non appena perfezionato, il contratto registrato.

Non è più necessaria la procedura della "dichiarazione d'armatore", prevista prima del 15 settembre 2005 ed imposta all'utilizzatore per diventare responsabile a tutti gli effetti del mezzo nautico e esonerare, così, la società di leasing (proprietaria dell'unità da diporto).

N.B.: L'annotazione dell'utilizzatore in locazione finanziaria è un istituto nuovo e non integra una forma di pubblicità navale che è prevista per i diritti reali. A tal proposito l'art.7, comma 4, del Regolamento conferma che l'annotazione del nominativo dell'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria non è soggetta ai tributi previsti in materia di pubblicità navale.

L'annotazione in esame, oltre a produrre gli effetti di cui agli artt.40, comma 2, e 53, comma 5, Cod. Dip. determina, applicando per analogia quanto previsto dall'art.42, comma 2, Cod. Dip. in tema di locazione, l'esercizio dell'unità da diporto con i rischi e le responsabilità connesse da parte dell'utilizzatore.

Dove iscrivere / immatricolare un'unità da diporto acquisita in leasing?

Per gli atti costitutivi, traslativi o estintivi della proprietà o di altri diritti reali relativi a navi da diporto e a imbarcazioni da diporto è obbligatoria la trascrizione in appositi pubblici registri.

Le navi da diporto sono iscritte in registri tenuti:

- dalle Capitanerie di Porto.

Le imbarcazioni da diporto sono iscritte in registri tenuti:

- dalle Capitanerie di Porto
- dagli Uffici Circondariali Marittimi
- dagli Uffici motorizzazione civile.

I natanti sono esclusi dall'obbligo dell'iscrizione, della licenza di navigazione e del certificato di sicurezza; possono però essere iscritti nel registro delle imbarcazioni da diporto con conseguente applicazione delle norme relative.

Come iscrivere l'unità da diporto?

Il locatore (società di leasing) presenta la domanda presso il Registro delle Imbarcazioni da Diporto (RID) tenuto presso la Capitaneria di Porto, Ufficio Circondariale Marittimo o Ufficio motorizzazione civile indicato



dall'utilizzatore (cliente) unitamente ai seguenti documenti:

- titolo di proprietà (scrittura privata autenticata e registrata - con delibera per attribuzione poteri o estratto camerale con poteri - atto pubblico, sentenza)
- dichiarazione di conformità CE rilasciata dal costruttore o suo mandatario stabilito nella UE (originale)
- attestazione CE rilasciata da organismo notificato (originale o copia); nel caso di unità con lunghezza Lh - Length hull superiore ai 12 metri l'attestazione dovrà essere di esame CE del tipo

- dichiarazione di potenza del motore rilasciata dal costruttore ovvero (per i vecchi motori) certificato di omologazione e dichiarazione di conformità (solo per i motori e.b. ed e.f.b.) in originale
- dichiarazione sostitutiva di certificazione camerale
- contratto di leasing registrato (o in corso di registrazione presso l'Agenzia delle Entrate con ricevuta attestante il pagamento dell'imposta di registro)
- versamento di € 61,97 effettuato alla Tesoreria Provinciale dello Stato - Capo XV - Cap. 2170
- versamento di € 30,00 effettuato alla Tesoreria Provinciale dello Stato - Capo XXIII - Cap. 3567
- versamento di € 25,00 effettuato alla Tesoreria Provinciale dello Stato - Capo XXIII - Cap. 3567 (rilascio licenza)
si può effettuare un unico versamento di € 55,00
- versamento di € 2,38 (costo stampato della licenza di navigazione per imbarcazioni marcate CE) ovvero di € 2,54 (per imbarcazioni non marcate CE)⁵
- n° 2 marche da bollo (da € 14,62) per la licenza e per il certificato di sicurezza.

Le imbarcazioni che navigano oltre le 6 miglia devono obbligatoriamente essere munite di apparato VHF; parallelamente alla richiesta di iscrizione si può effettuare la richiesta di licenza di esercizio RTF.

Nell'ipotesi di compravendita di una unità da diporto da parte di una società di leasing a mezzo di scrittura privata con firme autenticate, l'autentica di firma del rappresentante della società di leasing **deve contenere il riconoscimento dei poteri del sottoscrittore da parte del notaio.**

La documentazione da presentare all'ufficio marittimo deve essere completa; qualora non lo fosse l'ufficio marittimo chiederà formalmente all'interessato la regolarizzazione della pratica con la documentazione mancante, fissando un termine, decorso il quale la pratica sarà restituita. Ovviamente la richiesta formale impedisce la decorrenza del termine di cui all'art.58, comma 1, Cod. Dip. (venti giorni dalla presentazione della documentazione "prescritta").

La pubblicità relativa agli atti traslativi della proprietà relativi alle unità da diporto deve avvenire:

- su richiesta del nuovo proprietario, di un suo rappresentante (ma anche del precedente proprietario o di chiunque sia interessato alla trascrizione)

⁵ L'art.8 del Regolamento di attuazione ha previsto che il versamento venga effettuato mediante conto corrente postale.

- entro sessanta giorni dalla data dell'atto
- mediante trascrizione nei rispettivi registri di iscrizione
- con annotazione sulla licenza di navigazione.

La ricevuta dell'avvenuta presentazione dei documenti per la pubblicità, rilasciata dall'ufficio di iscrizione, sostituisce la licenza di navigazione per la durata massima di venti giorni.

Imbarcazione (marcata CE) proveniente da un registro di uno Stato UE

La società di leasing può presentare, in luogo della documentazione tecnica, il certificato di cancellazione dal registro di provenienza (purché da esso risultino i dati tecnici dell'unità).

Nel caso di imbarcazione (che può essere marcata o meno CE) proveniente da un registro UE, si può presentare, in vece dell'atto di proprietà, il certificato di cancellazione, purché da esso risultino i dati del proprietario.

L'iscrizione provvisoria di un'imbarcazione da diporto

La società di leasing, prima di mettere in servizio un'imbarcazione da diporto, può richiedere l'immatricolazione provvisoria presentando la relativa domanda all'ufficio prescelto per l'iscrizione.



Con il Codice della Nautica da Diporto del 2005 è stata introdotta la possibilità di effettuare l'immatricolazione provvisoria delle imbarcazioni da diporto nel caso in cui l'intestatario sia in possesso di tutta la documentazione elencata sopra, tranne del titolo di proprietà (es.: atto di vendita sottoscritto e autenticato, ma non ancora registrato).

Alla richiesta devono essere allegati i seguenti documenti:

- copia della fattura attestante l'assolvimento dei pertinenti adempimenti fiscali e degli eventuali adempimenti doganali e contenente le generalità, l'indirizzo e il codice fiscale dell'interessato, nonché la descrizione tecnica dell'unità stessa (in sostituzione del titolo di proprietà);
- dichiarazione di assunzione di responsabilità da parte **dell'utilizzatore in leasing** per tutti gli eventi derivanti dall'esercizio dell'imbarcazione, fino alla data della presentazione del titolo di proprietà (in sostituzione al titolo di proprietà) (n.b. novità contenuta all'art.7, comma 5 del Regolamento di attuazione);
- dichiarazione di conformità CE, unitamente a copia dell'attestazione CE del tipo, ove prevista;
- dichiarazione di potenza del motore o dei motori e.b. e e.f.b. di propulsione installati a bordo (n.b. la dichiarazione di potenza del

motore entro bordo può essere sostituita dal certificato di omologazione corredato da dichiarazione di conformità o dal certificato di potenza rilasciati prima del 10 maggio 2000);

- copia del contratto di leasing registrato;
- dichiarazione sostitutiva di certificazione camerale;
- versamento di € 61,97 effettuato alla Tesoreria Provinciale dello Stato - Capo XV - Cap. 2170;
- versamento di € 30,00 effettuato alla Tesoreria Provinciale dello Stato - Capo XXIII - Cap. 3567
- versamento di € 20,00 effettuato alla Tesoreria Provinciale dello Stato - Capo XXIII - Cap. 3567 (rilascio licenza)
si può effettuare un unico versamento di € 50,00
- versamento di € 2,38 (costo stampato della licenza di navigazione per imbarcazioni marcate CE) ovvero di € 2,54 (per imbarcazioni non marcate CE)⁶
- n° 2 marche da bollo (da € 14,62) per la licenza e per il certificato di sicurezza.

Le imbarcazioni che navigano oltre le 6 miglia devono obbligatoriamente essere munite di apparato VHF; parallelamente alla richiesta di iscrizione provvisoria si può effettuare la richiesta di licenza di esercizio RTF.

L'iscrizione provvisoria dell'imbarcazione da diporto prevede l'assegnazione del numero d'immatricolazione ed il rilascio della *licenza di navigazione provvisoria* con cui è possibile navigare al massimo per 6 mesi.

Se entro tale periodo non viene presentato il titolo di proprietà perfezionato e registrato presso l'Agenzia delle Entrate, l'immatricolazione si ha per non avvenuta (cancellazione dell'unità dai registri) e non è possibile usufruire nuovamente di tale forma di immatricolazione agevolata.

Sigle di individuazione

Per le unità da diporto immatricolate è prevista l'assegnazione di una sigla di individuazione, unica, e, su richiesta del proprietario (facoltativo), di un nome (unico per ufficio d'iscrizione). La sigla di individuazione è composta dalla sigla dell'ufficio d'iscrizione, dal numero progressivo d'iscrizione nel registro dell'ufficio e dalla lettera D o dalle due lettere ND, se trattasi, rispettivamente, di iscrizione nel registro delle imbarcazioni o in quello delle navi da diporto. La sigla deve essere applicata sulla fiancata dell'unità verso prora, a dritta, e verso poppa, a sinistra.

⁶ L'art.8 del Regolamento di attuazione ha previsto che il versamento venga effettuato mediante conto corrente postale.

Per le imbarcazioni da diporto la sigla di individuazione è costruita nel seguente modo, a seconda degli uffici di iscrizione:

- Capitanerie di porto e Uffici Circondariali Marittimi:
sigla ufficio di iscrizione + numero progressivo + D (es.: VE1254D)
- Uffici motorizzazione civile:
N + numero progressivo + sigla della provincia (es.: N1254TO)

Per le navi da diporto la sigla di individuazione è assegnata solo dalle Capitanerie di Porto e la sigla è simile a quella delle imbarcazioni: alla fine deve essere inserito il bilettere ND al posto della lettera D (es.: VE1254ND).

Può uno straniero iscrivere un'imbarcazione riscattata dopo un leasing?

Un utilizzatore di nazionalità estera, una volta diventato proprietario, può iscrivere o mantenere l'iscrizione (nel caso di acquisto di un mezzo già iscritto) delle *imbarcazioni* e delle *navi da diporto* nei RID o nei RND italiani, purché abbia domicilio in Italia oppure lo elegga presso la propria autorità consolare o presso un proprio rappresentante con



domicilio in Italia, al quale le autorità possano rivolgersi in caso di necessità.

La documentazione da presentare ai Pubblici Uffici competenti, oltre a quella prevista per i cittadini italiani, è la

seguente:

- attestazione di domicilio rilasciata dall'Autorità Consolare; oppure
- due dichiarazioni sostitutive di atto notorio (con autentica minore): una sottoscritta dall'intestatario che elegge il domicilio in Italia; l'altra sottoscritta dalla persona fisica/giuridica che accetta l'elezione del domicilio presso la propria sede e dichiara di essere domiciliata in Italia.

I cittadini italiani residenti all'estero che intendano iscrivere o mantenere l'iscrizione nei registri italiani dell'unità da diporto da loro riscattata da un leasing, hanno l'obbligo di nominare un rappresentante, domiciliato in Italia, al quale le autorità possono rivolgersi in caso di necessità.

I cittadini stranieri residenti in Italia, oltre alla normale documentazione prevista per i cittadini italiani, dovranno presentare in aggiunta documenti diversi a seconda che siano:

- **Cittadino extra UE:**
 - copia conforme del permesso/carta di soggiorno
- **Cittadino UE (in alternativa):**

- copia del documento di identità rilasciato dal comune italiano di residenza
- copia del documento di identità del paese UE di provenienza accompagnato dall'attestazione del comune di residenza comprovante la richiesta di iscrizione all'anagrafe italiana (in attesa del documento di identità italiano)
- dichiarazione sostitutiva di certificazione.

2. La documentazione

- Licenza di navigazione
- Certificato di sicurezza
- Assicurazione
- Dichiarazione di potenza del motore
- Licenza d'esercizio RTF
- Certificato Limitato di Radiotelefonista
- Autorizzazione alla navigazione temporanea
- Ruolino equipaggio (solo per uso commerciale e generalmente navi da diporto)

Quadro sinottico dei documenti necessari per la navigazione

(Tabella 4)

Documento	UNITA' DA DIPORTO		
	Natanti	Imbarcazioni	Navi
Patente nautica	SI (se obbligatoria)	SI (se obbligatoria)	SI
Licenza di navigazione	-	SI	SI
Certificato di sicurezza	-	SI	SI
Assicurazione RC (anche per i motori di tender e similari)	SI* (eccetto vela e remi)	SI* (eccetto vela)	SI
Dichiarazione di potenza dei motori	SI	SI (solo fuoribordo)	-
Licenza di esercizio RTF	SI**	SI**	SI
Certificato Limitato di Radiotelefonista	SI	SI	SI
Contratto di noleggio o locazione	-	SI***	SI***
Ruolino equipaggio (se sono imbarcati marittimi professionisti – iscritti nelle matricole della gente di mare)	-	SI	SI

* Anche per il motore ausiliario

** Per apparato VHF che è obbligatorio se l'unità naviga oltre le 6 miglia

*** In caso di tali usi commerciali

2.a Licenza di navigazione

La licenza di navigazione, sia quella provvisoria sia quella definitiva, abilita un'unità da diporto alla navigazione nei limiti indicati dalla categoria di progettazione per le imbarcazioni marcate CE o in quelli fissati dalla legge per quelle senza tale marcatura e per le navi da diporto.

La licenza di navigazione deve essere tenuta a bordo dell'unità e può essere sostituita da una copia conforme solo nel caso di navigazione tra porti nazionali.

Sulla licenza di navigazione è annotato se l'unità da diporto è utilizzata sulla base di un contratto di locazione finanziaria specificando il nominativo dell'utilizzatore e la data di scadenza del contratto.

Sulla licenza di navigazione sono riportati i seguenti dati:

- tipo imbarcazione (vela o motore o propulsione mista)
- categoria di progettazione
- sigla di iscrizione e numero
- nome dell'unità (se richiesto)
- ufficio di iscrizione
- caratteristiche principali dello scafo e del motore e.b. e e.f.b. dell'unità
- tipo di navigazione autorizzata (se unità marcata CE la navigazione è autorizzata in funzione delle condizioni meteo-marine)
- numero massimo delle persone trasportabili
- apparato ricetrasmittente installato a bordo
- estremi del certificato di sicurezza
- annotazione utilizzatore del contratto di leasing - ai sensi dell'art.16 - e la scadenza del relativo contratto
- eventuali annotazioni dell'uso commerciale dell'unità (locazione, noleggio, diving e insegnamento professionale della navigazione da diporto)
- annotazioni degli atti costitutivi, traslativi e estintivi della proprietà e degli altri diritti reali sull'unità, di cui è stata chiesta la trascrizione
- annotazioni delle dichiarazioni di armatore
- generalità complete del proprietario (società di leasing)
- la stazza (soltanto per le navi da diporto).

Cosa fare nel caso in cui l'utilizzatore smarrisca la licenza di navigazione?

La domanda di rilascio del duplicato deve essere avanzata da parte del proprietario, cioè da parte della società di leasing. Alla istanza dovrà essere allegata la denuncia di smarrimento resa da chi ha smarrito la licenza.

La stessa procedura vale per la ipotesi di furto. L'istanza di duplicato a seguito di furto o di smarrimento deve riportare nome e cognome di chi la sottoscrive, il quale dichiara i propri poteri. Alla istanza deve essere allegata la carta di identità del sottoscrittore.

Siamo nell'ambito dell'istituto dell'autocertificazione in ossequio al quale il dichiarante (nel caso di specie egli dichiara di essere titolare dei poteri di firma) allega alla propria dichiarazione la carta di identità.

Quando rinnovare la licenza di navigazione?

Le licenze di navigazione devono essere rinnovate in uno dei seguenti casi:

- cambio di ufficio d'iscrizione (in questo caso cambia la sigla di individuazione)
- modifiche del tipo e delle caratteristiche principali dello scafo
- modifiche dell'apparato motore e.b. e e.f.b.
- variazione del tipo di navigazione autorizzata.

2.b Certificato di sicurezza

Questo documento attesta lo stato di navigabilità dell'imbarcazione o della nave da diporto, vale a dire la sua conformità al titolo III del Regolamento di attuazione.

Per le imbarcazioni, il certificato è rilasciato la prima volta sulla base della dichiarazione di conformità CE, rilasciata dal costruttore o da un suo rappresentante (per le unità marcate CE) o dell'attestazione di idoneità, rilasciata da un organismo tecnico notificato o autorizzato (per le unità non marcate CE).

Il periodo di validità iniziale dei certificati di sicurezza è variabile (8 o 10 anni dall'iscrizione) a seconda dell'abilitazione dell'unità:

- 10 anni, nel caso di categorie di progettazione C e D e per quelle non marcate CE abilitate entro 6 miglia dalla costa
- 8 anni, nel caso di categorie di progettazione A e B e per quelle non marcate CE abilitate senza limiti nonché per le navi da diporto.

I successivi periodi di validità sono invece uguali per tutte le unità: cinque anni.

Il rinnovo del certificato dell'imbarcazione, che deve essere richiesto dal proprietario (società di leasing), è eseguito da un organismo tecnico notificato o autorizzato scelto dal proprietario (n.b. trattasi di una novità rilevante contenuta nel Regolamento di attuazione).

Qualora l'unità subisca delle variazioni all'apparato di propulsione o ad altre caratteristiche tecniche tali da far venire meno i requisiti essenziali in base ai quali è stato rilasciato, il certificato di sicurezza decade e ne deve essere richiesto uno nuovo.

I certificati devono essere, invece, sottoposti a convalida nei seguenti casi:

- avaria grave
- modifiche non significative alle caratteristiche tecniche di costruzione.

2.c Conformità e Marcatura CE

Per essere immesse in commercio ed in servizio le unità da diporto devono soddisfare i requisiti previsti dagli articoli 4 e seguenti del Codice della Nautica da Diporto, che recano l'attuazione della direttiva 94/25/CE in materia di progettazione, costruzione e immissione in commercio di unità da diporto, così come modificata dalla direttiva 2003/44/CE. Il soddisfacimento dei requisiti è testimoniato dalla marcatura CE.

La relativa dichiarazione è rilasciata dal costruttore o da un suo mandatario stabilito nella Unione Europea. Le sopracitate norme prevedono che alle unità da diporto, alle moto d'acqua, ai relativi motori (fuoribordo e entro bordo con comando a poppa con scarico integrato) e ad alcuni componenti (es.: protezione antincendio per motori, timone a ruota, serbatoi e tubazioni, boccaporti e oblò), sia separati che installati, immessi in commercio dopo il 16 giugno 1998, sia apposta la marcatura CE che



attesta la conformità di detti prodotti ai requisiti essenziali in materia di sicurezza, salute, protezione dell'ambiente e dei consumatori; senza questo marchio tali costruzioni e manufatti non possono essere messi in circolazione nei paesi membri della Unione Europea. L'importante è che l'unità sia in possesso dei requisiti previsti dalle Direttive e attestati con la sigla CE, a prescindere dal Paese di costruzione, che può essere comunitario o meno.

La normativa CE prevede la suddivisione delle unità da diporto in quattro Categorie di progettazione, in base alle quali vengono definiti sia i limiti di navigazione che il numero massimo di persone trasportabili. Ogni unità da diporto marcata CE deve avere, fissate sullo scafo e separate fra loro, la marcatura con il Numero d'Identificazione e la Targhetta del Costruttore.

Il Numero d'Identificazione deve riportare i seguenti dati:

- codice del costruttore
- paese di costruzione
- numero di serie (unico)
- anno di costruzione
- anno del modello.

La Targhetta del Costruttore deve contenere i seguenti dati:

- nome del costruttore

- marcatura CE
- categoria di progettazione (A – B – C o D)
- portata massima consigliata dal costruttore (pesi a bordo)
- numero di persone, raccomandato dal fabbricante, per il cui trasporto l'unità è stata concepita.

2.d Manuale del proprietario

Tutte le unità da diporto marcate CE devono essere dotate del Manuale del proprietario in lingua italiana e originale del paese in cui sono commercializzate. Il Manuale non costituisce, però, documento di bordo. Il Manuale dovrà riportare oltre ai dati indicati nella Targhetta del Costruttore, specificando bene la portata massima consigliata dal costruttore, anche quelli relativi al peso a vuoto dell'unità da diporto (in kg) e alla potenza massima nominale del motore installabile a bordo. Deve inoltre contenere le informazioni sui rischi d'incendio e di allagamento.

2.e Assicurazione

Tutte le unità da diporto, a esclusione di quelle a remi e a vela senza motore ausiliario, devono essere coperte da assicurazione per responsabilità civile (RC), per i danni prodotti a terzi.

Inoltre, l'assicurazione per responsabilità civile è obbligatoria anche per tutti i motori amovibili, inclusi quelli impiegati su tender o similari, di qualsiasi potenza, indipendentemente dall'unità sulla quale vengono applicati. In tal caso risulta assicurata pure l'unità sulla quale è, di volta in volta, collocato il motore. Il contrassegno dell'assicurazione non va esposto, ma costituisce documento di bordo alla pari del certificato assicurativo.

2.f Dichiarazione di potenza del motore

Tutti i motori fuoribordo nonché quelli entro bordo o entrofuoribordo installati sui soli natanti da diporto, devono essere muniti, quale documento di bordo, della «dichiarazione di potenza del motore», dove sono riportati tutti i dati tecnici del motore. Detto documento viene rilasciato dal costruttore del motore, dal suo rappresentante legale o dal rivenditore autorizzato stabilito nell'Unione Europea o dall'importatore.

Prima dell'entrata in vigore del Codice della Nautica da Diporto era previsto un altro documento, denominato «certificato d'uso del motore», che si conseguiva presso gli uffici marittimi o gli uffici della motorizzazione civile depositando, per l'appunto, la dichiarazione di potenza. Il legislatore ha inteso semplificare questa procedura, attribuendo direttamente alla dichiarazione di potenza il valore di documento di bordo. I certificati d'uso del motore già rilasciati

mantengono la loro validità senza limiti di tempo, ma non potrà esserne richiesta la duplicazione in caso di perdita, smarrimento o furto.

2.g Licenza d'esercizio RTF

Su tutte le navi da diporto è obbligatorio un impianto ricetrasmittente in radiotelegrafia, a onde elettromagnetiche. Tutte le imbarcazioni e i natanti da diporto che navigano a distanza superiore alle sei miglia dalla costa, devono essere dotate almeno di un apparato ricetrasmittente a onde metriche, anche di tipo portatile.

Tali apparati ricetrasmittenti sono esonerati dal collaudo e dalle ispezioni ordinarie (annuali), salvo l'obbligo di collaudo (a cura degli ispettorati



territoriali del Ministero delle comunicazioni) per quelli che effettuano il servizio di corrispondenza pubblica e per quelli sprovvisti della certificazione di conformità rilasciata dal costruttore. La domanda per la licenza di esercizio, obbligatoria per tutti gli apparati radio di bordo, deve essere presentata **dal proprietario o dall'armatore** all'ufficio di iscrizione dell'unità.

Occorre ricordare che il "dominus" dei documenti di bordo rimane e rimarrà sempre il proprietario. In caso di apparato usato solo per emergenza/sicurezza, è necessaria una dichiarazione attestante che l'apparato stesso è funzionale e sarà utilizzato solo per tali fini; nell'ipotesi di leasing di unità da diporto per uso diportistico la società di leasing, tenuta a fare tale dichiarazione, può tutelarsi facendosi rilasciare dall'utilizzatore la medesima dichiarazione, cosicché in caso di eventuali contestazioni, potrà esibirla insieme al contratto di leasing a dimostrazione dell'effettivo utilizzo dell'apparato da parte dell'utilizzatore.

L'autorità:

- assegna il nominativo internazionale
- rilascia la licenza provvisoria di esercizio (valida fino all'acquisizione di quella definitiva)
- trasmette al Ministero delle comunicazioni la documentazione per il rilascio della licenza definitiva.

La licenza è riferita all'apparato radiotelefonico di bordo richiesto ed è sostituita solo in caso di cambio dell'apparato stesso.

Per i natanti da diporto, non iscritti, la richiesta di licenza deve essere presentata all'ispettorato territoriale avente giurisdizione sul luogo in cui il richiedente ha la propria residenza. Il medesimo ispettorato provvede

ad assegnare un indicativo di chiamata di identificazione, valido indipendentemente dall'unità su cui l'apparato è installato e rilascia entro 45 giorni la licenza di esercizio.

Gli apparati radio che effettuano esclusivamente traffico di sicurezza non sono gestiti dalle due società concessionarie Telecom e Telemar e per essi non è, pertanto, dovuto alcun canone.

2.h Certificato Limitato di Radiotelefonista

Per utilizzare qualsiasi apparato VHF, sia palmare che fisso, è obbligatorio possedere il Certificato Limitato di Radiotelefonista. Tale patentino viene rilasciato, senza esami, dagli Ispettorati Territoriali del Ministero dello Sviluppo Economico ramo Comunicazioni ed è valido su unità da diporto fino a 150 tonnellate di stazza lorda e con apparati di potenza non superiore ai 60 Watt.

2.i Autorizzazione alla navigazione temporanea (targa prova)

La navigazione temporanea è quella effettuata allo scopo di:

- verificare l'efficienza degli scafi o dei motori
- presentare imbarcazioni o navi da diporto al pubblico o ai singoli interessati all'acquisto
- trasferire imbarcazioni o navi da diporto da un luogo all'altro anche per la partecipazione a saloni nautici internazionali.

L'autorizzazione alla navigazione temporanea può essere rilasciata (con validità biennale) ai cantieri navali, ai costruttori di motori marini e alle aziende di vendita di unità o motori da diporto, per quelle unità non abilitate e non munite dei prescritti documenti ovvero abilitate e provviste di documenti di bordo e a loro affidate in conto vendita o per riparazioni e assistenza. Competente al rilascio è il Capo del circondario marittimo o il Capo dell'ufficio motorizzazione o, per le navi da diporto, il Capo del compartimento marittimo, nella cui giurisdizione l'impresa ha sede principale o secondaria.

La navigazione temporanea è effettuata sotto la responsabilità del titolare dell'autorizzazione e l'atto di autorizzazione vale come documento di bordo, abilitando alla navigazione nei limiti consentiti dalle caratteristiche di costruzione (categoria di progettazione) dell'unità da diporto interessata.

L'unità da diporto che fruisce di tale autorizzazione deve essere comandata dal titolare o da persona che abbia con lui un contratto di lavoro, muniti di patente nautica, se richiesta per il tipo di unità.



Le unità che effettuano la navigazione temporanea debbono essere munite delle dotazioni di sicurezza necessarie per il tipo di navigazione effettuata.

L'autorizzazione è rinnovabile ogni due anni con annotazione sul documento originale.

Il numero delle persone imbarcate durante la navigazione non deve essere superiore a quello consentito dalle caratteristiche dell'unità.

Le unità con targa prova sono identificate da una sigla temporanea costituita da:

- sigla dell'ufficio che ha rilasciato l'autorizzazione
- numero progressivo della stessa
- la scritta «Temporanea»

La sigla temporanea é riportata su due tabelle apposte su ciascun fianco dell'imbarcazione o della nave a destra di prora e a sinistra di poppa, con caratteri neri su fondo bianco.

2.1 Ruolino di equipaggio

Se il proprietario o l'armatore di un'unità da diporto intende imbarcare, come equipaggio, marittimi professionisti (iscritti nelle matricole della gente di mare tenute dall'autorità marittima), deve richiedere all'autorità marittima il «Ruolino equipaggio», che serve principalmente a fini previdenziali.

Su tale documento, che va custodito a bordo, verranno riportati i nominativi del personale imbarcato/sbarcato.

2.m Canone RAI

L'articolo 1 del regio decreto-legge 21 febbraio 1938, n. 246, convertito dalla legge n. 880 del 1938, che contiene la disciplina tuttora vigente del canone di abbonamento alla televisione, stabilisce che chiunque detenga uno o più apparecchi atti o adattabili alla ricezione delle trasmissioni radiotelevisive è tenuto al pagamento del canone di abbonamento.

Il canone "speciale" di abbonamento alle radiodiffusioni è invece disciplinato dal combinato disposto degli articoli 27 del citato regio decreto-legge n. 246 del 1938 e 2 del decreto legislativo luogotenenziale 21 dicembre 1944, n. 458, che ha sostituito il secondo comma dell'articolo 10 del regio decreto legge 23 ottobre 1925, n. 1917 con questa disposizione: *“Qualora le radioaudizioni siano effettuate in esercizi pubblici o in locali aperti al pubblico o comunque al di fuori dell'ambito familiare, o gli apparecchi radoriceventi siano impiegati a scopo di lucro diretto o indiretto, l'utente dovrà stipulare uno speciale contratto di abbonamento con la società concessionaria”*. Tale norma introduce in modo più chiaro ed esteso il criterio di distinzione per l'applicazione del canone speciale e del canone ordinario.

Secondo quanto disposto successivamente dall'art. 17, comma 8, della legge 449 del 27 dicembre 1997, non esistono più canoni ordinari dovuti per le unità da diporto, ma se esse sono utilizzate a fini commerciali, allora è dovuto il canone di abbonamento speciale⁷.

Per quanto attiene alla soggettività passiva del canone "speciale" di abbonamento è ragionevole ritenere che il soggetto tenuto al pagamento non è il proprietario (società di leasing) bensì l'utilizzatore (i cui dati sono indicati nella dichiarazione di armatore) che - in forza del contratto di leasing - detiene ed utilizza l'unità nautica per fini di lucro (ad es. charteraggio etc.) nonché gli apparecchi atti o adattabili alla ricezione delle trasmissioni radiotelevisive.

Nell'ipotesi di leasing su unità da diporto, che non fanno uso commerciale, verrebbe invece a mancare il presupposto soggettivo per il pagamento dell'abbonamento "speciale" (n.b. il fine di lucro)⁸.

3. L'iscrizione delle Navi da diporto

Il Regolamento di attuazione ha colmato una lacuna presente nel Codice della Nautica da Diporto che, mentre agli artt.19 e 20 disciplinava l'iscrizione nei registri delle imbarcazioni da diporto, nulla invece diceva in merito alla iscrizioni delle navi da diporto.

L'iscrizione delle navi da diporto è disciplinata nel regolamento (art.3), per cui il proprietario deve presentare il certificato di stazza unitamente al certificato di cancellazione dal registro straniero nel caso di navi già di nazionalità estera, il titolo di proprietà in una delle forme previste dall'art.10, comma 1 del regolamento, oppure l'estratto del Registro Navi in Costruzione (RNC) ed una copia del contratto di locazione finanziaria registrato per l'annotazione del locatario.

Qualora il proprietario di una nave da diporto iscritta in uno dei registri pubblici di uno Stato membro dell'Unione europea chieda l'iscrizione nei registri nazionali, in luogo del titolo di proprietà è sufficiente presentare il certificato di cancellazione dal registro comunitario, dal quale risultino le generalità del proprietario stesso e gli elementi di individuazione dell'unità.



⁷ <http://www.abbonamenti.rai.it/Ordinari/RisposteFAQ.aspx?ID=42>.

⁸ Al riguardo è in corso un approfondimento in seno all'Agenzia delle Entrate volto a precisare l'ambito oggettivo e soggettivo di applicazione del canone di abbonamento speciale.

4. Variazioni della durata del contratto di leasing

Qualora la durata del contratto di locazione finanziaria dovesse essere modificata, una copia della relativa scrittura privata registrata tra società di leasing e utilizzatore dovrà essere depositata presso l'ufficio di iscrizione; per questo adempimento non sarà necessario autenticare la sottoscrizione.

5. Il riscatto del contratto di Leasing

Come previsto dalla natura del contratto, al pagamento dell'ultimo canone, l'utilizzatore ha la possibilità, attraverso il pagamento di una somma residua predeterminata contrattualmente, di riscattare dal locatore/società di leasing il bene oggetto del contratto assumendo lo status di proprietario.

5.1 Il trasferimento di proprietà dell'unità da diporto riscattata

Il riscatto, sia esso ordinario, ossia alla scadenza prevista contrattualmente, oppure anticipato, configura di fatto un vero e proprio passaggio di proprietà e dovrà seguire il normale iter amministrativo previsto per tutti beni mobili registrati.

Pertanto è necessario stipulare un atto / dichiarazione unilaterale⁹ di vendita con firma dell'alienante



autenticata dal notaio o nelle forme previste dal decreto Bersani. Tale atto deve essere trascritto nel pubblico registro.

5.2 Riscatto ordinario e/o anticipato con utilizzatore nominato in precedenza armatore (ante Codice della Nautica da Diporto)

Il passaggio di proprietà al nuovo acquirente non fa decadere automaticamente le precedenti nomine di armatore. In materia di pubblicità navale non esiste nulla di automatico. Il conservatore dei registri navali conosce solo ciò che viene portato a sua legale conoscenza. Infatti, nel caso prospettato potrebbe esistere un patto tra nuovo e vecchio proprietario per mantenere lo stesso armatore.

La revoca d'armatore richiede una precisa e dichiarata (oltre che trascritta) volontà in tal senso da parte del nuovo proprietario oppure, il che è lo stesso, una nuova nomina d'armatore.

⁹ Se imbarcazioni da diporto.

Gli atti con cui si trasferisce la proprietà di un'imbarcazione o di una nave da diporto devono essere trascritti (e, pertanto, resi pubblici) nei relativi registri di iscrizione, su richiesta dell'acquirente o del venditore, entro 60 giorni dalla data dell'atto stesso.

A tal fine, l'interessato deve:

- presentare domanda (nota di trascrizione) in doppio originale in bollo all'Ufficio di iscrizione dell'unità
- allegare:
 - titolo di proprietà (atto pubblico, scrittura privata con firme autenticate da un notaio o nelle forme previste dal decreto Bersani, dichiarazione unilaterale di vendita o fattura con firma del venditore autenticata da un notaio o nelle forme previste dal decreto Bersani, o sentenza) debitamente registrato presso l'Agenzia delle Entrate
 - dichiarazione sostitutiva di certificazione di residenza e cittadinanza resa ai sensi dell'art.46 del D.P.R. n.445/2000
 - versamento di € 61,97 sul c.c.p. _____ intestato alla Sezione Tesoreria Provinciale dello Stato di _____ con la causale "Capo XV - Cap. 2170"¹⁰
 - versamento di € 20,00 sul c.c.p. _____ intestato alla Sezione Tesoreria Provinciale dello Stato di _____ con la causale "Capo XXIII - Cap. 3567 - C.E.E.D. Ministero dei Trasporti - trascrizione nei registri di passaggio proprietà imbarcazione - Sigla e n° di iscrizione"¹⁰
 - versamento di € 15.00 sul c.c.p. _____ intestato alla Sezione Tesoreria Provinciale dello Stato di _____ con la causale "Capo XXIII - Cap. 3567 - C.E.E.D Ministero dei Trasporti - aggiornamento licenza di navigazione"¹⁰
(n.b.: i due versamenti possono essere effettuati cumulativamente)
 - licenza di navigazione (originale ai fini dell'annotazione dell'atto)
 - dichiarazione di elezione domicilio in Italia o nomina di un rappresentante italiano se l'acquirente è straniero e risiede all'estero
 - certificato di morte in caso di acquisto "mortis causa" e accettazione di eredità o dichiarazione di successione presentata all'Agenzia delle Entrate se si tratta di acquisto a titolo di erede.

L'ufficio rilascerà una ricevuta, sostitutiva della licenza di navigazione per la durata massima di 20 giorni, e provvederà a trascrivere nel registro il passaggio di proprietà, nonché all'annotazione sulla licenza di navigazione. Nel frattempo l'unità può continuare a navigare con la

¹⁰ Il versamento delle somme sul Capo XV va effettuato (su bollettino Mod. CH8 ter) sul c.c.p. della Tesoreria Provinciale dello Stato nella cui giurisdizione si trova l'ufficio di iscrizione.

ricevuta della avvenuta presentazione della documentazione necessaria per la trascrizione.

N.B.: È importante sottolineare che in base all'art.7 del decreto-legge 4 luglio 2006, n.223, convertito con modificazioni dalla legge 4 agosto 2006, n. 248 è consentita la possibilità dell'autentica delle firme anche presso l'Ufficio del Comune e i titolari dello Sportello Telematico dell'Automobilista (STA) sia del primo atto di proprietà sia dei successivi (alienazioni), avendo stabilito il Ministero dei Trasporti che con la dizione beni mobili registrati, richiamata dall'art. 7, si fa riferimento a tutti i beni mobili "soggetti a registrazione", ivi comprese le imbarcazioni nuove (Circ. n. 9845 in data 31/1/07 del Comando generale delle Capitanerie di porto e Circ. n. 3817 in data 28/2/07 della Direzione generale per la navigazione e il trasporto marittimo e interno).

6. Il subentro nel contratto di leasing

Accade, talvolta, che il contratto di leasing, previo esplicito e formale assenso da parte della società di leasing (proprietaria), venga ceduto dall'utilizzatore (cedente) ad un terzo soggetto (cessionario) che subentra nel corso di validità del contratto.



Il subentro in un contratto di *leasing* nel corso di validità del contratto comporta il trasferimento in capo al cessionario degli obblighi (pagamento dei canoni residui ed eventuale riscatto) e dei diritti (godimento del bene e diritto al riscatto dello stesso alla scadenza) derivanti dal contratto stesso.

L'atto di cessione/subentro di un contratto di locazione finanziaria (con la precedente iscrizione dell'unità ai sensi dell'art.16) non richiede l'autentica delle sottoscrizioni (società di leasing, utilizzatore cedente e utilizzatore cessionario) ma è sufficiente che lo stesso sia registrato per poi essere presentato all'Ufficio di iscrizione per l'annotazione del nuovo utilizzatore.

Nell'ipotesi in cui l'utilizzatore sia stato in precedenza nominato armatore (es.: per i contratti ante Codice della Nautica da Diporto) l'armatore (cedente), e se non vi provvede, la società di leasing, deve richiedere la revoca di armatore. La revoca di armatore può essere sottoscritta trilateralmente (cedente, cessionario e società di leasing) o unilateralmente dalla società di leasing (n.b.: entrambi i documenti devono essere registrati).

7. La cancellazione

La cancellazione può essere richiesta per:

- perdita effettiva (si verifica quando l'unità viene a trovarsi in condizioni tali da essere inidonea assolutamente alla navigazione,

come nel caso di affondamento con avarie gravi che renderebbero necessaria la sua ricostruzione)

- perdita presunta (l'unità si presume perita il giorno successivo a quello cui risale l'ultima notizia, quando siano trascorsi quattro mesi dall'ultima notizia per le unità a motore e 8 mesi nel caso di unità a vela o di altro tipo)
- demolizione (equivale alla rottamazione del settore automobilistico)
- trasferimento o vendita all'estero (si verifica quando il proprietario decida di trasferire l'iscrizione del mezzo in un registro straniero oppure quando venda l'unità a straniero che non intenda mantenere l'iscrizione nel registro italiano; in entrambi i casi il proprietario dovrà richiedere all'ufficio di iscrizione il c.d. nulla-osta alla dismissione della bandiera nazionale)
- passaggio ad altro registro (si verifica quando il proprietario cambia la destinazione del mezzo dal diporto al mercantile)
- passaggio di categoria da imbarcazione a natante.

Per ottenere la cancellazione per passaggio di categoria (da *imbarcazione a natante*), basta presentare una domanda all'ufficio d'iscrizione dell'ex imbarcazione, allegando la relativa licenza di navigazione.

In materia di vendita o trasferimento all'estero possiamo distinguere due procedure, che si differenziano a seconda che l'unità sia diretta:

- in registri extra UE
- in registri UE.



In caso di perdita o di demolizione, la domanda di cancellazione è corredata dal processo verbale compilato dall'autorità competente e attestante l'evento.

Unità diretta in registri extra UE

Prima di cancellare l'unità da diporto per vendita o trasferimento all'estero deve

essere fatta richiesta di dismissione di bandiera presso l'Ufficio di iscrizione. L'Ufficio di iscrizione darà notizia all'INPS della richiesta di cancellazione e ne chiederà il nulla-osta.

Unità diretta in registri UE

L'Ufficio di iscrizione accerta solo che non risultino gravami e procede senz'altro alla cancellazione, dandone notizia all'INPS (n.b.: è sufficiente una dichiarazione sostitutiva di atto notorio, a cura del proprietario del

mezzo, attestante l'avvenuto pagamento degli eventuali crediti contributivi dell'INPS stesso).

In entrambi i casi:

- a seguito della dismissione di bandiera viene rilasciato al proprietario il certificato di cancellazione o l'estratto dai registri riportante la data di cancellazione, e vengono ritirati i documenti di bordo
- in mancanza di un documento di iscrizione in registro straniero, per poter procedere alla cancellazione, sarà sufficiente una dichiarazione resa dal proprietario dell'unità, qualora la legislazione del paese di destinazione non preveda iscrizione nei registri navali.

Il soggetto che vende all'estero la propria imbarcazione o nave da diporto, oltre a richiedere all'Ufficio d'iscrizione il preventivo nulla-osta alla dismissione della bandiera nazionale, deve presentare copia conforme dell'atto di vendita e l'ufficio di iscrizione provvede alla cancellazione dai registri nazionali che decorre dalla data dell'atto medesimo.



IL LEASING PER LE UNITÀ ADIBITE AD USO DIPORTISTICO

Per le unità adibite ad uso diportistico (senza fini di lucro) è necessario e sufficiente procedere all'iscrizione presso gli appositi Registri in base all'art. 16 del Codice della Nautica da Diporto.

1. Il nuovo regime IVA per le unità da diporto



Dal **1° gennaio 2010** è in vigore la nuova disciplina comunitaria dell'IVA in merito al luogo di effettuazione delle prestazioni di servizi (inclusi leasing e noleggio) che il nostro legislatore ha recepito con il D.Lgs. n.18 del 11.2.2010¹¹.

A tal fine, il nuovo regime IVA distingue tra le prestazioni effettuate nei confronti dei:

- soggetti **passivi IVA (BtoB)** per i quali, in base a quanto previsto dal principio generale di cui all'art.7-ter del D.P.R. 633 del 1972, ora vige la regola del luogo di stabilimento del committente e non più quello del prestatore;
i canoni di leasing rientrano nel campo applicazione dell'IVA per il loro importo totale e non più soltanto in proporzione al periodo di utilizzo nel territorio dello Stato. Allo stato attuale, se un'impresa collettiva (ad es. srl) utilizza mediante un contratto di leasing l'unità per un'attività diversa da quella risultante dall'oggetto sociale (ad es. immobiliari, imprese di costruzione, etc) ovvero solo per concederle in comodato gratuito ai propri soci, l'IVA deve essere regolarmente ed interamente corrisposta ai sensi del criterio generale di cui all'art.7 ter;
- soggetti **non passivi IVA (BtoC)** per i quali, in base al nuovo art.7-sexies, co.1, lett.e) del D.P.R. 633 del 1972, permane il criterio di tassazione nel luogo di stabilimento del prestatore; in questa categoria di soggetti rientrano anche persone fisiche che, seppur esercitanti un'attività d'impresa, un'arte o una professione,

¹¹ Nel contesto del nuovo regime IVA è stata inserita una definizione dei servizi a breve termine di locazione, anche finanziaria, noleggio e simili di mezzi di trasporto, intendendosi per tali (nel caso di mezzi nautici) quelli che implicano il possesso o l'uso ininterrotto per un periodo non superiore a 90 giorni. Non rinvenendosi nell'attuale inquadramento civilistico contratti di leasing con simili durate, la disciplina di tali fattispecie non è stata presa in considerazione nel presente documento.

acquisiscono il mezzo nautico in leasing per il proprio uso personale (ad es. avvocato, ditta individuale, farmacista, notaio, etc); per questi utilizzatori permane il regime IVA basato sulle percentuali cd. "forfetarie" (Circ. Agenzia delle Entrate n. 49/E/2002 e n. 38/E/2009 - determinazione in via forfetaria dell'utilizzo extracomunitario, sulla base delle caratteristiche tipologiche delle unità da diporto).

2. Il meccanismo della c.d. IVA forfetaria

Il leasing nautico italiano prevede l'applicazione dell'aliquota IVA sempre in via ordinaria (20%); il meccanismo della c.d. *IVA forfetaria*, applicabile solo nei confronti di committenti **soggetti non passivi IVA**, prevede la riduzione della base imponibile, ossia dell'importo del canone di leasing su cui si applica l'IVA ordinaria. Ne consegue quindi una riduzione del carico effettivo dell'IVA.

La forfetizzazione indicata nella seguente tabella 5, riporta la percentuale del canone soggetta ad IVA nonché il carico fiscale effettivo dell'IVA sui canoni per ciascun tipo di unità da diporto.

Prospetto di sintesi per la forfetizzazione del carico fiscale per tipo di unità

(Tabella 5)

PROPULSIONE	LUNGHEZZA	Imponibile IVA	Carico fiscale
			20%
unità a motore o a vela	superiore a 24 metri	30%	6%
unità a vela	tra i 20,01 ed i 24,00 metri	40%	8%
unità a motore	tra i 16,01 e i 24 metri		
unità a vela	tra i 10,01 e i 20 metri	50%	10%
unità a motore	tra i 12,01 e i 16 metri		
unità a vela	fino a 10 metri	60%	12%
unità a motore	tra i 7,51 e i 12 metri		
unità a motore	fino a 7,50 metri	90%	18%
unità categoria D		100%	20%

Esempio pratico

Leasing ad un farmacista (considerato non soggetto passivo IVA in quanto non interviene nell'ambito dell'attività di impresa) su un'unità da diporto a **vela** di lunghezza pari a **14 metri**; l'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria sottoscrive la dichiarazione di utilizzo (cfr. modulo 7) apponendo la propria firma in corrispondenza della tipologia di barca acquisita in leasing.

Pertanto, sulla base della corrispondente percentuale forfetaria prevista per la specifica tipologia di unità da diporto (50 per cento), la fattura del canone leasing, ad es. di Euro 5.164,00, sarà così composta:

Corrispettivo imponibile IVA	Euro 2.582,00	<i>(50% di Euro 5.164,00)</i>
IVA (20%)	Euro 516,40	<i>(20% di Euro 2.582,00)</i>
Corrispettivo non soggetto ad IVA	Euro 2.582,00	<i>Art.7-sexies, co.1, lett.e), del D.P.R. n.633/72</i>

Resta inteso che nell'ipotesi in cui l'utilizzatore, alla scadenza del contratto di leasing, eserciti il diritto di opzione finale, il prezzo di cessione (riscatto) sarà assoggettato interamente ad aliquota ordinaria del 20 per cento.

Per quanto attiene al trattamento fiscale ai fini IVA applicabile alle spese accessorie ad un'operazione di leasing su unità da diporto, le stesse, ai sensi di quanto previsto dall'art.12 del D.P.R. 633 del 1972, seguono la medesima disciplina dell'operazione principale cui sono correlate.

Nell'ipotesi in cui siano stati corrisposti anche dei canoni antecedentemente alla materiale consegna ed utilizzo dell'unità da diporto, il 50 per cento di tale corrispettivo non è soggetto ad IVA mentre l'altro 50 per cento è soggetto ad IVA ai sensi dell'art.7-sexies, co.1, lett.e), del D.P.R. 633 del 1972.

Il cosiddetto leasing italiano risulta essere molto conveniente soprattutto per i privati, siano essi italiani o stranieri. Anche questi ultimi possono beneficiare del trattamento suddetto purché la società di leasing sia italiana. Da notare infine che l'acquisto diretto di un'unità da diporto non può fruire di alcun abbattimento del carico fiscale IVA.

2.1 Il presupposto per l'applicazione dell'IVA forfetaria

Quando è possibile conoscere con certezza dove avviene l'effettivo utilizzo dell'unità da diporto, la società di leasing, per le sole operazioni con committenti privati persone fisiche¹², deve applicare l'IVA in proporzione al periodo di permanenza nelle acque territoriali comunitarie rispetto alla durata totale della locazione finanziaria. Di norma tuttavia risulta difficile seguire i movimenti delle unità da diporto per stabilire il periodo da esse trascorso all'interno o all'esterno delle acque territoriali

¹² I committenti dei servizi si considerano non soggetti passivi se persone fisiche anche se esercitano un'attività d'impresa, un'arte o una professione e che effettuano gli acquisti per il proprio uso personale (ad es. avvocato che acquisisce in locazione finanziaria un'unità da diporto). Sono quindi esclusi dalle regole del B-TO-B le acquisizioni effettuate dall'imprenditore (anche la ditta individuale) per i suoi bisogni privati.

comunitarie. **Al fine di superare le difficoltà connesse alla prova dell'effettivo utilizzo dell'unità da diporto in acque territoriali comunitarie, per esigenze di semplificazione** l' Agenzia delle Entrate (Circ. 49/E del 2002) ha stabilito delle percentuali forfetarie, basate sulle caratteristiche tecniche del mezzo nautico e, in particolare, sull'attitudine di quest'ultimo a uscire dalle acque territoriali comunitarie.



Con la **Circolare n. 38/E del 22 luglio 2009**, auspicata da Assilea ed Ucina Confindustria Nautica per far fronte alle incertezze interpretative sorte anche alla luce di taluni contenziosi scaturiti a seguito di controlli svolti dagli uffici delle Entrate nei confronti delle società di leasing e/o della loro clientela,

l' Agenzia delle Entrate ha chiarito il corretto trattamento ai fini IVA dei canoni di leasing su unità da diporto, fornendo altresì la portata e la valenza delle percentuali forfetarie individuate dalla circolare n. 49/E/2002; in particolare si precisa che:

- per "acque territoriali" si devono intendere quelle entro il limite delle 12 miglia marine (limite fissato dall'art.3 della Convenzione di Montego Bay);
- tenuto conto delle difficoltà di dare una concreta dimostrazione delle rotte effettivamente seguite, in mancanza di prove concrete relative al superamento o meno del detto limite nel corso della navigazione, è consentito fare ricorso alle percentuali forfetarie stabilite dalla circolare n. 49/E;
- le percentuali forfetarie tengono già conto delle normali soste dell'unità da diporto stessa (del rimessaggio a secco per l'inverno, degli interventi di manutenzione ordinaria in cantiere, ecc...); tale stato di fermo, infatti, quando rientra nell'ambito dell'ordinario uso dell'imbarcazione, non costituisce, isolatamente considerato, elemento idoneo a mettere in discussione l'applicazione delle percentuali stabilite dalla citata circolare n. 49 del 2002, sempre che non risultino ulteriori elementi atti a comprovare la permanenza dell'unità nautica in acque territoriali comunitarie in misura superiore alle predette percentuali;
- la mera constatazione che un'unità da diporto abbia navigato, in partenza ed in approdo, tra due porti comunitari (es.: Viareggio e Caorle) non costituisce, di per sé, elemento sufficiente a pregiudicare l'applicazione delle percentuali in questione, sempre che le relative

- caratteristiche tecniche rendano l'unità stessa idonea a solcare acque internazionali;
- anche ai canoni corrisposti in una fase antecedente alla materiale consegna ed utilizzo dell'unità da diporto (es.: prelocazione, canone alla stipula, canone ante rilascio licenza di navigazione), si applicano i parametri forfetari indicati nella circolare n. 49/02, secondo quanto indicato nella risoluzione n. 284/2007 e tenendo conto delle caratteristiche tecniche dell'unità da diporto;
 - al fine di consentire alla società di leasing la corretta determinazione della base imponibile dell'operazione, è prevista la compilazione da parte dell'utilizzatore di una dichiarazione di utilizzo dell'unità da diporto¹³;
 - qualora la dichiarazione di utilizzo rechi l'indicazione di percentuali inferiori a quelle stabilite in via presuntiva, comunque assistite da idonei elementi di prova, risulterà quindi legittima una tassazione inferiore¹⁴.



Con riferimento alla dichiarazione di utilizzo richiamata dall'Amministrazione finanziaria, Assilea ed Ucina Confindustria Nautica hanno predisposto due specifici moduli di dichiarazione di utilizzo riportati negli allegati al presente Vademecum.

¹³ Nella risoluzione n. 284/2007 l'Agenzia delle Entrate ha precisato che ove in sede di accertamento si contesti da parte degli Uffici delle entrate, sulla base di prove idonee, un utilizzo dell'imbarcazione nelle acque comunitarie superiore a quello stabilito con la circolare n. 49 del 2002, la circostanza che il cliente abbia sottoscritto la dichiarazione facendo riferimento alle percentuali della circolare stessa, è sufficiente a far emergere la buona fede della società di leasing che, secondo quanto stabilito dallo Statuto del Contribuente, non sarà tenuta né al pagamento di sanzioni, né di interessi di mora.

¹⁴ Il documento interpretativo chiarisce, inoltre, che se in un momento successivo alla stipula del contratto di leasing il cliente stimi di utilizzare il mezzo nautico in misura diversa da quella inizialmente dichiarata, questi ha l'onere di segnalarlo nelle forme appropriate alla società di leasing, in modo da consentire a quest'ultima la corretta applicazione dell'imposta.

2.2 Schema esemplificativo IVA del Leasing dei mezzi nautici vs. NON SOGGETTI PASSIVI

Criterio	Società di Leasing	Locatario	Utilizzo del bene	Territorialità	Fattura
Prestatore italiano ed utilizzo nel territorio UE	Stabilita in Italia	Non Soggetto IVA indipendente dal luogo di residenza	nel territorio UE	SI	con IVA*
			extra UE	NO	fuori campo IVA
Prestatore estero ed utilizzo in Italia	Stabilita extra UE		in Italia	SI	con IVA
			extra Italia	NO	fuori campo IVA
Prestatore residente in altro stato UE	Stabilita in altro stato UE	ovunque	NO	fuori campo IVA**	

Note:

*In caso di utilizzo in parte in territorio UE e in parte extra UE, si considera in campo IVA la percentuale di canone corrispondente all'utilizzo fatto in ambito comunitario.

** L'operazione è soggetta all'imposta sul valore aggiunto prevista dallo Stato UE (non Italia) in cui è stabilito il prestatore.

2.3 Schema esemplificativo IVA del Leasing dei mezzi nautici vs. SOGGETTI PASSIVI

Criterio	Società di Leasing	Locatario	Utilizzo del bene	Territorialità	Fattura
Natura e residenza del locatario	Stabilita in Italia	Soggetto IVA stabilito in Italia	nel territorio UE o extra UE	SI	con IVA*
		Soggetto IVA non stabilito in Italia		NO	fuori campo IVA
	Non stabilita in Italia	Soggetto IVA stabilito in Italia		SI	con IVA (reverse charge)
		Soggetto IVA non stabilito in Italia		NO	fuori campo IVA**

Note:

* Se rispettate le condizioni soggettive (adibite alla navigazione in alto mare) e oggettive (esercizio attività di cui all'art.2, comma 2 del CND) è applicabile l'art.8 bis per cui l'intero corrispettivo, pur essendo in campo IVA (criterio generale di cui all'art.7 ter), non è imponibile ad IVA.

** L'operazione è soggetta alla legislazione dello Stato (non Italia) in cui ha la stessa è territorialmente rilevante.

Cosa si intende per soggetto passivo stabilito nel territorio dello Stato?

Ai sensi del nuovo articolo 7, lettera d) del D.P.R. n.633/72 deve



intendersi soggetto passivo il soggetto (ente, persona fisica, persona giuridica) che sia domiciliato¹⁵ nel territorio dello Stato o residente¹⁶ nel territorio dello Stato, che non abbia stabilito il proprio domicilio all'estero. È considerato soggetto passivo stabilito nel territorio dello Stato anche una stabile organizzazione nel territorio dello Stato di un soggetto domiciliato o residente

all'estero, limitatamente alle operazioni da essa resa o ricevute.

Novità in vigore dal 1° gennaio 2013

Ai sensi dell'art.3, co.2, lett.b), del D.Lgs. n. 18 dell'11.2.2010, il regime delle prestazioni di servizi di locazione, anche finanziaria, noleggio e simili di cui all'art.7-sexies, lett.e), del D.P.R. 633 del 1972 subirà una nuova modifica a decorrere dal 1° gennaio 2013 volta a differenziare la disciplina di dette prestazioni per le unità da diporto da quella per gli altri mezzi di trasporto.



territorio della Comunità.

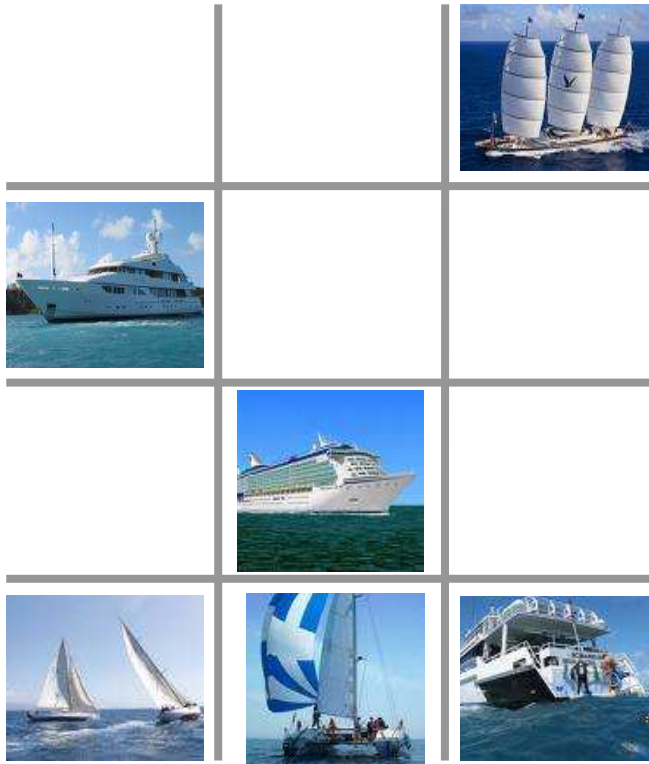
Le prestazioni di locazione, anche finanziaria, noleggio e simili di unità da diporto dopo tale data si considerano effettuate nel territorio dello Stato, sempre che

- l'unità stessa sia effettivamente messa a disposizione nel territorio dello Stato
- la prestazione sia resa da soggetti passivi ivi stabiliti
- la prestazione sia utilizzata nel

¹⁵ Ci si riferisce per le persone fisiche alla sede principale affari e interessi (art. 43 codice civile), per gli enti e persone giuridiche alla sede legale.

¹⁶ Ci si riferisce per le persone fisiche alla dimora abituale (art. 43 codice civile), per gli enti e persone giuridiche alla sede effettiva.

Le medesime prestazioni, se l'unità da diporto è messa a disposizione in uno Stato estero fuori della Comunità ed il prestatore è stabilito in quello Stato, si considerano effettuate nel territorio dello Stato quando sono ivi utilizzate.



Infine, quando l'unità da diporto è messa a disposizione in uno Stato diverso da quello di stabilimento del prestatore, sarà applicabile la regola generale prevista per le locazioni non a breve termine di mezzi di trasporto.

IL LEASING PER LE UNITÀ ADIBITE AD USO COMMERCIALE

1. Il regime IVA per le unità da diporto ad uso commerciale

Se l'unità da diporto è adibita alla navigazione in alto mare e l'impresa utilizzatrice la utilizza per i fini commerciali di cui all'art. 2 del Codice della Nautica da diporto in ottemperanza al proprio oggetto sociale, pur essendo in campo IVA (criterio generale di cui all'art.7 ter), è applicabile l'art.8-bis del D.P.R. 633 del 1972, per cui l'intero corrispettivo, pur essendo in campo IVA (criterio generale di cui all'art.7 ter), non è imponibile ad imposta.

Esempio pratico

- Acquisto da parte della società di leasing di una nave da diporto adibita ad uso commerciale
 - non imponibile ai fini IVA (art.8 bis, lettera a), del D.P.R. n.633/1972)
- Canoni di locazione finanziaria
 - per il 100% del loro ammontare non imponibili ai fini IVA ai sensi dell'art.8 bis, comma 1, lettera e), del D.P.R. n.633/1972.
- Riscatto
 - non imponibile ai fini IVA (art.8 bis, lettera a), del D.P.R. n.633/1972

2. L'annotazione dell'uso commerciale

L'art.24 del Regolamento di Attuazione detta la disciplina relativa all'annotazione (nei registri di iscrizione) dell'uso commerciale cui possono essere destinate, ai sensi dell'art.2 del Codice della Nautica da Diporto, le unità da diporto.

In base all'art.2, comma 1 del Codice della Nautica da Diporto, l'unità da diporto è utilizzata a fini commerciali quando:

- *è oggetto di contratti di locazione e di noleggio;*
- *è utilizzata per l'insegnamento professionale della navigazione da diporto;*
- *è utilizzata da centri di immersione e di addestramento subacqueo come unità di appoggio per i praticanti immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo.*

Per le unità oggetto di locazione finanziaria destinate ad uso commerciale deve provvedersi alla nomina di armatore, perché solo l'armatore oltre che il proprietario, può fare uso commerciale del mezzo e chiederne l'annotazione sulla licenza.

L'art.2 del Codice della Nautica da Diporto è rivolto al proprietario e all'armatore (colui che assume l'esercizio della nave, cioè la gestisce e ne organizza l'impiego per conseguire un risultato economico, che solitamente è il risultato di un'attività lucrativa) e non riguarda l'utilizzatore annotato ai sensi dell'art.16 (soggetto che, in forza di un contratto di locazione finanziaria, ha la disponibilità di un'unità da diporto, che utilizza a fini di diporto "puro"). Quest'ultimo, come disposto dal comma 4 dell'art.24 del Regolamento di Attuazione, può fare uso commerciale dell'unità, ossia richiedere l'annotazione di cui all'art.2 del Codice della Nautica da Diporto, a patto che presenti la dichiarazione d'armatore secondo la procedura prevista dall'art.265 del Codice della Navigazione, poiché l'art.2 e l'art.24 del Regolamento consentono solo a due soggetti di utilizzare commercialmente l'unità, il proprietario e l'armatore.

Ai fini dell'annotazione dell'uso commerciale, il proprietario o l'armatore, deve presentare all'ufficio d'iscrizione dell'imbarcazione o della nave da diporto una domanda indicante l'attività che intende compiere e corredata da:

- certificato d'iscrizione nel registro delle imprese o dichiarazione sostitutiva di certificazione da cui risulti che trattasi di impresa individuale o società esercente le attività commerciali di cui all'art.2, comma 1, del Codice della Nautica da Diporto, nonché gli estremi dell'iscrizione nel suddetto registro;
- licenza di navigazione delle unità interessate.

In caso di mutamento del proprietario o armatore, gli interessati presentano all'ufficio di iscrizione domanda di cancellazione dell'annotazione precedentemente eseguita o nuova domanda di annotazione dell'uso commerciale che si intende svolgere.



Le unità utilizzate per locazione o noleggio non possono essere adibite a uso non commerciale fino a quando mantengono la destinazione d'uso annotata.

A tale proposito, occorre ricordare che solo quando vi è un utilizzatore a titolo di leasing (cioè, un'annotazione ai sensi dell'art.16), il Codice della

Nautica da Diporto esonera il proprietario del mezzo nautico (la società di leasing) da ogni responsabilità in caso di violazioni che prevedono

sanzioni amministrative pecuniarie (art.53), nonché dalla responsabilità civile verso i terzi derivante dalla circolazione dell'unità (art.40). In ipotesi, invece, di sola dichiarazione d'armatore (senza annotazione dell'utilizzatore a titolo di leasing), il proprietario rimane coobbligato in solido con l'armatore stesso per il pagamento delle sanzioni amministrative, nonché per i danni a terzi derivanti dalla circolazione del mezzo.

3. La dichiarazione di armatore

Chi utilizza l'unità da diporto ai fini commerciali si pone come imprenditore e pertanto rientra nella figura dell'armatore, così come concepita dal Codice della Navigazione.

Il Codice della Navigazione (art.265 c.1 e 2 Cod. Nav.) prevede che chi assume l'esercizio di una nave deve preventivamente fare dichiarazione di armatore all'ufficio di iscrizione della nave o del galleggiante. Quando l'esercizio non è assunto dal proprietario (società di leasing), se l'armatore (solitamente locatario) non vi provvede, la dichiarazione può essere fatta dal proprietario (società di leasing) consegnando copia autentica del titolo che attribuisce l'uso dell'unità.

L'armatore può disporre della barca, arruola il comandante e



l'equipaggio (assumendone tutte le responsabilità nel modo che ritiene più conveniente per il raggiungimento di un fine sia esso di lucro o di altra natura e nel rispetto dei CCNL).

Deve essere annotato sulla licenza di navigazione e trascritto nel registro navale attraverso l'atto di nomina dell'armatore.

4. Nomina e revoca dell'armatore

La dichiarazione di armatore può essere effettuata:

- con atto unilaterale con firma dell'armatore autenticata da un notaio; (n.b.: deve essere allegata copia autentica del contratto registrato che attribuisce l'uso dell'unità)

ovvero

- in modo verbale dall'armatore presso l'Ufficio di iscrizione, accompagnata da titolo di utilizzazione (contratto di leasing registrato). La dichiarazione è raccolta dall'autorità competente con processo verbale. Una copia del verbale rimane all'ufficio, mentre una copia viene restituita al dichiarante affinché possa essere da questi registrata presso l'Agenzia delle Entrate.

Ad entrambe le forme di dichiarazione di armatore deve seguire la trascrizione nel registro di iscrizione.

Nulla vieta di effettuare la nomina dell'armatore con atto bilaterale registrato e con autentica notarile; in questo caso nell'atto sarà presente sia la nomina sottoscritta dal proprietario (società di leasing), che l'accettazione sottoscritta dall'armatore.

Nel caso di subentro la revoca e nomina di armatore (dove ancora previste) possono essere sottoscritte trilateralmente da cedente, cessionario e società di leasing oppure unilateralmente dalla società di leasing.



L'art.265, comma 2, del Codice della Navigazione prevede che, se non vi provvede l'armatore, la dichiarazione può essere fatta dal proprietario (società di leasing nel caso di specie). Parimenti può dirsi per la revoca di armatore.

È necessaria la registrazione o della dichiarazione in quanto tale o del contratto sottostante.

La nomina di armatore può essere autenticata anche presso gli uffici comunali in luogo dell'atto notarile (non ugualmente per la revoca); al contrario la nomina di armatore così come la revoca non possono essere autenticate anche presso gli STA in luogo dell'atto notarile in quanto l'art.7 del decreto Bersani riconosce tale facoltà solo per le alienazioni e le costituzioni di ipoteche¹⁷.

¹⁷ Cfr. Circolare Direzione generale per la navigazione e il Trasporto marittimo e interno n.3957 del 29 febbraio 2008.

5. Il presupposto per il regime IVA delle unità da diporto utilizzate per fini commerciali e delle navi destinate a noleggio a scopo turistico (charter)

L'art.8-bis, comma 1, lettera a), del D.P.R. n. 633 del 1972 prevede la non imponibilità ai fini dell'IVA delle "cessioni di navi destinate all'esercizio di attività commerciali o della pesca (...), escluse le unità da diporto di cui alla legge 11 febbraio 1971, n. 50".

Stante il richiamo della lettera e) di detta norma alla precedente lettera a), la non imponibilità IVA si applica anche alle prestazioni di servizi relative alla costruzione, manutenzione, riparazione, trasformazione, leasing, locazione, noleggio etc. dei suddetti mezzi nautici, ma va esclusa per le prestazioni afferenti mezzi nautici ad uso diportistico.

Al fine di applicare il regime di non imponibilità IVA alle unità da diporto utilizzate per fini commerciali devono essere necessariamente soddisfatti determinati requisiti.

5.1 Requisiti oggettivi

Secondo il legislatore comunitario (art. 148 della direttiva IVA), come elaborata dalla Corte di giustizia, l'impiego in alto mare è una condizione necessaria ai fini della corretta applicazione del regime di non imponibilità IVA.

Cosa si intende con il termine "alto mare"?

La Convenzione di Montego Bay del 10 dicembre 1982, ratificata con L. 2 dicembre 1994, n. 689, agli artt.86 e segg., tratta dell'alto mare, definendo questo termine come **l'insieme di tutte le aree marine non incluse nella zona economica esclusiva, nel mare territoriale o nelle acque interne di uno Stato sovrano.**

Come evidenziato nel paragrafo riguardante la corretta applicazione della cd. Iva forfetaria (cfr. pag.53), con la Circolare n. 38/E del 22 luglio 2009 l'Agenzia delle Entrate ha precisato che per "acque territoriali" si devono intendere quelle entro il limite delle 12 miglia marine (limite fissato dall'art.3 della Convenzione di Montego Bay).

Anche se l'articolo 8-bis non menziona il criterio della navigazione in "alto mare", è ragionevole ritenere soddisfatto il requisito soggettivo se

l'unità da diporto è adibita alla navigazione in alto mare e quindi appartenente alle categorie di progettazione "A" o "B" o "C"¹⁸.

Altra condizione necessaria ai fini della corretta applicazione del regime di non imponibilità IVA è l'utilizzo dell'unità da diporto per i fini commerciali.

Occorre precisare che la disciplina delle unità da diporto ha subito nel corso degli anni una radicale evoluzione.

Infatti il Codice della Nautica da Diporto individua la nozione di "navigazione da diporto" in quella "effettuata in acque marittime ed intesa a scopi sportivi o ricreativi e senza fine di lucro" (art.1, co. 2).

Nel successivo art.2, comma 1, è altresì specificatamente riconosciuto l'uso commerciale delle unità da diporto (anche di quelle battenti una bandiera comunitaria) quando:

- sono oggetto di contratti di locazione¹⁹ e di noleggio (c.d. attività di "charteraggio")
- sono utilizzate per l'insegnamento professionale della navigazione da diporto
- sono utilizzate da centri di immersione e di addestramento subacqueo come unità di appoggio per i praticanti immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo (c.d. attività di "diving").

L'art.2, comma 2 del Codice della Nautica da Diporto prevede che *"L'utilizzazione a fini commerciali delle imbarcazioni e navi da diporto è annotata nei relativi registri di iscrizione, con l'indicazione delle attività svolte e dei proprietari o armatori delle unità, imprese individuali o società, esercenti le suddette attività commerciali e degli estremi della loro iscrizione, nel registro delle imprese della competente camera di commercio, industria, artigianato ed agricoltura. Gli estremi dell'annotazione sono riportati sulla licenza di navigazione"*.

Secondo quanto precisato dall'art.2, comma 4 del citato Codice della Nautica da Diporto, le unità da diporto ad uso commerciale oggetto di contratti di locazione e di noleggio (di cui al comma 1, lettera a) *"possono essere utilizzate esclusivamente per le attività a cui sono adibite"*. Pertanto non è ammesso che un'attività di noleggio di unità da diporto sia svolta in via occasionale da parte di soggetti che utilizzano l'unità da diporto per uso privato.

¹⁸ In tal senso può essere letta, seppur relativa all'applicazione della cd. IVA forfetaria, la Circolare Agenzia delle Entrate del 2 agosto 2001, n. 76/E .

¹⁹ Sul punto si veda quanto riportato a pag. 65 riguardo all'applicabilità o meno del regime di non imponibilità ai contratti di locazione.

Quindi l'utilizzazione a fini commerciali delle imbarcazioni e delle navi da diporto deve essere annotata, a richiesta delle imprese (proprietarie o armatrici dei mezzi) che svolgono le descritte attività, nei registri di iscrizione e sulla licenza di navigazione dell'unità.

Resta inteso che il proprietario o armatore deve essere iscritto alla Camera di Commercio nel registro delle imprese come ditta individuale o come società avente come oggetto sociale una delle attività per le quale il Codice della Nautica da Diporto ha riconosciuto l'uso commerciale delle unità da diporto.

Nel caso di unità oggetto di locazione finanziaria destinate ad uso commerciale deve provvedersi alla nomina di armatore perché solo l'armatore, oltre che il proprietario, può fare uso commerciale del mezzo e chiederne l'annotazione sulla licenza.

Alla luce di queste considerazioni, la destinazione ad attività commerciale dell'unità da diporto, avente i requisiti richiesti dalla normativa in materia per l'iscrizione nei registri preposti, ai sensi dell'art.2, comma 2 del Codice della Nautica da Diporto, è un requisito oggettivo necessario per inquadrare, ai fini IVA, l'operazione di acquisizione (anche in leasing) nell'ambito del regime di non imponibilità di cui all'art.8-bis del D.P.R. 633 del 1972.

A maggior ragione, il regime di non imponibilità deve ritenersi applicabile agli yacht commerciali iscritti o da iscrivere al Registro Internazionale in quanto gli stessi per definizione non possono che svolgere un'attività commerciale.

La nuova legge sulla nautica ha consentito l'iscrizione nel Registro Internazionale alle navi che presentino le seguenti caratteristiche:

- scafo di lunghezza superiore a 24 metri;
- stazza lorda non superiore alle 1.000 tonnellate;
- adibite in navigazione internazionale esclusivamente al noleggio per finalità turistiche.

Le navi rispondenti alle caratteristiche sopra indicate, se iscritte al Registro Internazionale, sono definite comunemente "yacht commerciali"; invece se iscritte nel RND (Registro navi da diporto), sono denominate "navi da diporto".

L'iscrizione delle navi nel Registro Internazionale²⁰ comporta, come conseguenza, che le stesse sono:

- abilitate al trasporto di passeggeri per un numero non superiore a 12, escluso l'equipaggio;
- munite di certificato di classe da parte di uno degli organismi tecnici oggi riconosciuti in Italia (ABS, BV e RINA e GL);
- sottoposte alle specifiche norme tecniche e di conduzione previste dall'apposito Regolamento di sicurezza (art.3, comma 2, della L. n. 172/2003).

Attualmente l'orientamento ministeriale subordina l'applicazione del regime di non imponibilità IVA all'iscrizione del mezzo nautico al Registro Internazionale.²¹ Sul punto si è comunque in attesa di un pronunciamento dell'Amministrazione finanziaria che riconsideri tale orientamento.

Anche la locazione rientra nell'uso commerciale per cui è applicabile il regime di non imponibilità?

Con un'interpretazione logico-sistematica delle norme allora in vigore, con la risoluzione n. 94/E del 21 marzo 2002 l'Agenzia delle Entrate ha ammesso al regime di non imponibilità dell'IVA, di cui all'articolo 8-bis, lettera a), del D.P.R. n. 633 del 1972, le unità da diporto utilizzate per attività commerciali che si concretizzano nella stipula di contratti di noleggio, escludendo di contro quelle oggetto di contratti di locazione.

Tenuto conto che secondo la direttiva comunitaria il regime di non imponibilità è concesso in base al tipo e all'utilizzazione del mezzo nautico e non in base all'acquirente o destinatario della cessione o della prestazione ed in considerazione delle novità recate dall'art.2, comma 1 del CND che ha specificatamente riconosciuto l'uso commerciale delle unità da diporto anche quando sono oggetto di contratti di locazione, è auspicabile attendersi un nuovo pronunciamento volto a chiarire la questione²².

²⁰ La possibilità di iscrizione nel Registro Internazionale degli yacht commerciali comporta l'applicabilità di tutta una serie di agevolazioni di carattere fiscale e contributivo di rilevante importanza un tempo riservate esclusivamente alla marina mercantile.

²¹ Cfr. Risoluzioni Agenzia delle Entrate n.79/E del 6 marzo 2008 e n.95/E del 14 marzo 2008.

²² E' in corso un approfondimento in seno all'Agenzia delle Entrate che potrebbe presumibilmente portare a riconoscere l'applicazione del regime di non imponibilità anche alle unità da diporto ad uso commerciale oggetto di contratti di locazione.



In conclusione è ragionevole ritenere che la non imponibilità ex art.8-bis del D.P.R. n. 633 del 1972 sia applicata:

- **alle unità da diporto utilizzate a fini commerciali e alle navi commerciali subordinatamente alle seguenti condizioni necessarie:**
 - **loro registrazione nei rispettivi registri nazionali con le specifiche annotazioni dell'utilizzo commerciale**
 - **essere adibite alla navigazione d'alto mare.**
- **anche relativamente ai lavori di costruzione²³ dell'unità da diporto qualora la destinazione commerciale della stessa nave risulti dal "Registro delle Navi in Costruzione".**

²³ Ci riferiamo in particolare ai corrispettivi (acconti e saldo finale) relativi ai lavori per la realizzazione del mezzo nautico destinato oggettivamente ad attività commerciale, purché la relativa destinazione esclusiva allo svolgimento di attività commerciali risulti fin dall'origine dal "Registro delle navi in costruzione" tenuto presso le Capitanerie di Porto e presso gli Uffici Circondariali Marittimi; peraltro, tale destinazione dovrà essere trascritta al momento dell'iscrizione definitiva del mezzo di trasporto nei registri competenti (Registro internazionale, RND o RID). Anche su questo tema si è in attesa di una pronuncia da parte dell'Amministrazione finanziaria.

LE LINEE GUIDA DELL'AGENZIA DELLE ENTRATE

Nel febbraio 2009 la Direzione Centrale Accertamento dell'Agazia delle Entrate ha messo a punto un quadro di "Regole per il futuro" che costituiscono un utile punto di riferimento al fine di predisporre fattispecie contrattuali di leasing tendenzialmente esenti da censure da parte dell'Amministrazione Finanziaria.

In particolare è stata definita una griglia degli indicatori di anomalia:

- Maxicanone (canone alla stipula):
 - anticipo superiore al 40% - inclusa compensazione acconto a fornitore - (n.b.: anche isolatamente considerato)
 - anticipo anche di entità inferiore al 40% che, unitamente a qualunque altro elemento che rappresenti un'anticipazione finanziaria effettuata dall'utilizzatore, determini il superamento di una soglia del 50% del costo di acquisto del bene.
- Forme di garanzie monetarie che, di fatto, annullano o, comunque, riducono significativamente la causa finanziaria dell'operazione:
 - deposito di somme ingenti su conti vincolati, aperture di polizze assicurative finanziarie di importo pari al corrispettivo della locazione, ecc. (n.b. considerato congiuntamente al maxicanone)
 - costituzione di pegno a favore di società di leasing avente ad oggetto titoli di credito caratterizzati da un elevato livello di liquidità o somme di denaro, di rilevante importo (es.: l'ammontare garantito dal pegno è pari al valore finanziato al netto del maxicanone corrisposto) (n.b.: anche isolatamente considerato).
- Durata minima del contratto:
 - durata inferiore a 48 mesi (n.b.: anche isolatamente considerata)
 - riduzione, in vigenza di contratto, della durata del piano di ammortamento, inizialmente pari o superiore a 48 mesi
 - variazione, in vigenza di contratto, del piano di ammortamento finanziario realizzata, ad esempio, attraverso la riduzione del numero dei canoni originariamente previsti e la maggiorazione dell'importo di una o più rate (soggette a riduzione dell'imponibile secondo le percentuali forfetariamente determinate nella prassi amministrativa), con corrispondente diminuzione dell'ammontare inizialmente previsto per il riscatto.
- Garanzie:
 - l'Agazia delle Entrate ritiene che non è possibile fornire una elencazione puntuale delle garanzie ascrivibili al concetto di anomalia, né individuare criteri generali validamente utilizzabili ai fini di una loro valutazione. Secondo l'Agazia va evidenziato, in

merito, che la lettura in chiave abusiva delle predette garanzie tipiche e/o atipiche non può comunque mai prescindere da una loro più vasta contestualizzazione. A tal riguardo si segnala che, già in sede di contestazione delle violazioni, taluni elementi (es.: richiesta di garanzie personali o reali e sottoscrizione di polizza assicurativa vita) non sono stati posti a base di alcun rilievo isolatamente considerati. Gli stessi sono invece stati valutati al fine di delineare ipotesi di comportamenti abusivi solo congiuntamente ad altri elementi su evidenziati.

- Riscatto:
 - non rientra tra gli indicatori di anomalia il prezzo per l'eventuale acquisto finale del bene (c.d. riscatto); non è quindi prevista alcuna soglia minima.

LA GESTIONE DELLE SANZIONI AMMINISTRATIVE

L'iscrizione dell'unità da diporto a nome del locatore, ossia del proprietario, con specifica annotazione sia sul registro che sulla licenza di navigazione del nominativo dell'utilizzatore, e della scadenza del contratto, producono effetti ai fini della responsabilità civile di cui all'art.40, comma 2, e della responsabilità per il pagamento delle sanzioni pecuniarie, di cui all'art.53, c.2 Codice della Nautica da Diporto.

Contestabilità delle sanzioni elevate per violazione dell'art.17, comma 1, del D.Lgs. n. 171/2005 in riferimento al ritardo nella presentazione della revoca e nomina di armatore (dove ancora previste) in favore dell'utilizzatore, nell'ipotesi di contratto di locazione finanziaria stipulato prima dell'entrata in vigore del Codice della Nautica da Diporto.

L'art.17, comma 1, D.Lgs. n. 171/2005 prevede che *"Per gli effetti previsti dal Codice Civile, gli atti costitutivi, traslativi o estintivi della proprietà o di altri diritti reali su unità da diporto soggette ad iscrizione ai sensi del presente decreto legislativo sono resi pubblici, su richiesta avanzata dall'interessato, entro sessanta giorni dalla data dell'atto, mediante trascrizione nei rispettivi registri di iscrizione ed annotazione sulla licenza di navigazione."*

Questa norma non menziona tra gli atti soggetti alla trascrizione entro 60 giorni *"la revoca e la nomina di armatore"*, ma solo ed esclusivamente *"gli atti costitutivi, traslativi o estintivi della proprietà o di altri diritti reali"*.

Nell'ipotesi di revoca e nomina di armatore (dove ancora previste) in favore dell'utilizzatore, in un contratto di locazione finanziaria stipulato prima dell'entrata in vigore del Codice della Nautica da Diporto, non si verte in materia di diritti di proprietà o altri diritti reali, bensì in materia di diritti personali di godimento.

Pertanto, non risulta applicabile il disposto dell'art.17, D.Lgs. n.171/2005 e, di conseguenza, neanche la sanzione prevista dall'art.53, comma 2, D.lgs. n. 171/2005.

LA CESSIONE IN BLOCCO DI CONTRATTI DI LOCAZIONE FINANZIARIA A BANCHE OD INTERMEDIARI FINANZIARI VIGILATI

Come è noto, l'art.58 *t.u.l.b.* a seguito delle modifiche introdotte con il D.Lgs. n. 342/99 consente la cessione in blocco di contratti di locazione finanziaria nei confronti di cessionari (banche o intermediari finanziari vigilati o inseriti nel contesto di una vigilanza su base consolidata) di immobili e beni mobili registrati (autoveicoli, unità da diporto o commerciali etc.) senza bisogno di alcuna formalità o annotazione nei pubblici registri.

Pertanto, la società di leasing o la banca cessionaria non è tenuta ad effettuare nelle more della durata dei contratti di leasing ceduti alcuna annotazione o formalità presso i suddetti registri, né tanto meno a corrispondere i relativi tributi, anche perché l'art.58 prevede l'obbligo di pubblicazione in G.U. della cessione in blocco.

Un'ulteriore conferma di tale assunto, già sostenuto in passato dall'Assilea e ribadito dall'Amm.ne Finanziaria (cfr. Risoluzione Min. Finanze n. 151 del 3.10.2000 e Risoluzione Agenzia del Territorio n.3 del 2.11.2006), è stata fornita dal Ministero Trasporti Dir.ne Gen.le per la Navig. e il Trasp. Mar. e Int. con la Circolare Prot. 9953 del 11.6.2007.



Interpellata in proposito da Assilea, la competente direzione del Ministero dei Trasporti, sentito il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, ha inteso uniformare presso tutti gli Uffici Periferici le procedure da effettuarsi in occasione della cessione in blocco dei contratti di leasing nautico, riconoscendo che le società di leasing o le banche cessionarie non sono tenute ad effettuare, nelle more della durata dei contratti di leasing ceduti, alcuna annotazione o formalità nei registri navali, ma devono, in sede di riscatto dell'unità da diporto o vendita a terzi, far inserire nell'autentica notarile una clausola di stile del seguente tenore: *"l'unità da diporto oggetto del presente atto di vendita è stata acquistata in forza dell'atto di cessione in blocco dei contratti di leasing, ai sensi dell'art.58 t.u.l.b. di cui al D.Lgs. n. 385/93, così come modificato dall'art.12 del D.Lgs. 4 agosto 1999, n. 342, stipulato in data ... e pubblicato nella Gazzetta ufficiale, parte II, del ... n..., di cui si allega copia, intervenuto tra la cedente ..., che risulta intestataria dell'unità da diporto, e l'attuale venditrice cessionaria"*.

La Circolare ha altresì previsto la **facoltà** per il cessionario di richiedere all'ufficio marittimo di iscrizione, nelle more della durata dei contratti e prima del riscatto o della vendita a terzi, l'annotazione dell'avvenuta cessione mediante una semplice comunicazione - senza applicazione di tributi e formalità (doppia nota di trascrizione) previste per la pubblicità navale - contenente:



- i dati identificativi del cedente e del cessionario
- i dati identificativi dell'unità interessata dalla cessione
- una copia della Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana in cui è contenuto l'avviso di cessione ai sensi dell'art.58 del *t.u.l.b.*

LA MODULISTICA

(la modulistica è disponibile sul sito del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera all'indirizzo

<http://www.guardiacostiera.it/diporto/cosafareper.cfm?argomento=diporto>



- Iscrizione unità munite di marcatura CE
- Iscrizione unità sprovviste di marcatura CE
- Trasferimento dell'ufficio d'iscrizione delle unità da diporto
- Domanda per richiesta licenza RTF per Natanti
- Domanda per richiesta licenza RTF per unità iscritte
- Passaggio proprietà unità da diporto
- Nota di trascrizione per la pubblicità navale
- Domanda per rinnovo convalida del certificato di sicurezza
- Domanda per il rilascio del duplicato della licenza di navigazione
- Domanda per lo sbarco del motore e il rilascio della nuova licenza di navigazione
- Domanda di annotazione dell'esercizio dell'attività di locazione e/o noleggio con unità da diporto
- Domanda di cancellazione dai RID di unità rientranti nella categoria dei Natanti
- Tabella dei medicinali, oggetti di medicatura e degli utensili vari da tenere a bordo per le navi mercantili da traffico e da pesca, nonché per le imbarcazioni e le navi da diporto
- Domanda richiesta certificato RTF

CONTATTI E RIFERIMENTI

Per ulteriori chiarimenti, informazioni e aggiornamenti sulla disciplina della nautica da diporto è possibile consultare i siti internet:

- <http://www.guardiacostiera.it> del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera;
- <http://www.agenziaentrate.it> dell'Agenzia delle Entrate;
- <http://www.assilea.it> di Assilea Associazione Italiana Leasing nella sezione dedicata ai clienti leasing "Conoscere il leasing";
- <http://www.ucina.net> di Ucina Confindustria Nautica.

IL GLOSSARIO

Agenzia delle Entrate

Ente pubblico non economico che svolge le funzioni e i compiti che le sono attribuiti dalla legge in materia di entrate tributarie e diritti erariali. Il suo obiettivo è di perseguire il massimo livello di adempimento degli obblighi fiscali e lo fa attraverso la semplificazione dei rapporti con i contribuenti, l'offerta di informazioni e assistenza, nonché i controlli diretti a contrastare gli inadempimenti e l'evasione fiscale, nel rispetto dei principi di legalità, imparzialità, trasparenza e secondo criteri di efficienza, economicità ed efficacia.

L'Agenzia promuove e fornisce i servizi per la gestione dei tributi di competenza delle regioni e degli enti territoriali, con cui stipula convenzioni per la liquidazione, l'accertamento, la riscossione e il contenzioso dei rispettivi tributi.

Arbitro Bancario Finanziario (ABF)

Sistema di risoluzione delle liti tra i clienti e le banche e gli altri intermediari che riguardano operazioni e servizi bancari e finanziari. È detto "stragiudiziale" perché offre un'alternativa più semplice, rapida ed economica rispetto al ricorso al giudice, che spesso invece comporta procedure complesse e anche molto lunghe.

L'ABF è un organismo indipendente e imparziale le cui decisioni non sono vincolanti come quelle del giudice ma se l'intermediario non le rispetta il suo inadempimento è reso pubblico.

Il cliente può rivolgersi all'Arbitro solo dopo aver tentato di risolvere il problema direttamente con la banca o l'intermediario, presentando a essi un reclamo. Se non rimane soddisfatto neanche delle decisioni dell'Arbitro, può comunque rivolgersi al giudice.

Per sapere come rivolgersi all'Arbitro si può consultare il sito www.arbitrobancariofinanziario.it, chiedere presso le Filiali della Banca d'Italia, oppure chiedere all'intermediario.

Armatore

È chi assume l'esercizio della nave, con le responsabilità e i rischi connessi con la navigazione, a prescindere dalla proprietà di questa. L'armatore ha la materiale disponibilità della nave ed ha alle proprie dipendenze l'equipaggio (se previsto).

L'armatore, prima di assumere l'esercizio di una nave, deve farne dichiarazione scritta all'Ufficio preposto presso il quale la nave stessa è stata iscritta, allegando, qualora non sia il proprietario come nel caso

della locazione finanziaria, copia autentica del titolo che gli conferisce l'uso della nave (contratto di locazione).

Assilea

Associazione Italiana Leasing, Associazione di categoria delle società che esercitano attività di leasing.

Attestazione CE rilasciata da organismo notificato

È il controllo, effettuato da un organismo notificato su un esemplare della produzione, per accertare se esso soddisfa le disposizioni della normativa comunitaria.

Canone leasing

È il corrispettivo periodico della locazione finanziaria. I canoni possono essere di norma mensili, trimestrali o semestrali; il primo canone versato alla firma del contratto può essere di importo più elevato.

Canone di prelocazione

È il corrispettivo dovuto al Concedente in relazione agli esborsi da questi effettuati prima della decorrenza della locazione finanziaria nell'ipotesi di leasing di unità da costruire o in costruendo (SAL).

Categoria di progettazione

La Categoria di progettazione (A,B,C,D) si rileva esclusivamente dalla dichiarazione di conformità CE dell'imbarcazione ed evidenzia le sue caratteristiche costruttive. La categoria è importante perché indica al "diportista" i limiti (condizioni **meteo-marine**) entro cui l'unità è abilitata a navigare in sicurezza. La dichiarazione di conformità CE è rilasciata per i singoli esemplari venduti dal costruttore, ma la conformità CE è valutata sui prototipi della produzione dagli organismi tecnici notificati attraverso l'esame "CE del tipo". Esistono attualmente 6 organismi tecnici notificati alla Commissione Europea e autorizzati dall'Italia a valutare la Conformità CE: R.I.Na. – DNV Modulo Uno – Istituto Giordano – Udicer Nautitest – ANCCP – Quality and Security System.

Concedente (o società di leasing)

È l'intermediario bancario o finanziario creditore che acquista materialmente l'unità da diporto scelta dall'utilizzatore, la "concede" in

locazione finanziaria, conservandone la proprietà sino al momento del suo eventuale riscatto.

Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera

È un Corpo della Marina Militare (con un organico di circa 11.000 persone) che svolge compiti e funzioni collegate in prevalenza con l'uso del mare per i fini civili e con dipendenza funzionale da vari Ministeri che si avvalgono della sua opera (primo fra tutti il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti). Le sue principali linee di attività sono:

- ricerca e soccorso in mare
- sicurezza della navigazione
- protezione dell'ambiente marino
- controllo sulla pesca marittima
- amministrazione periferica delle funzioni statali in materia di personale marittimo, naviglio mercantile da pesca e da diporto
- polizia marittima e giudiziaria

Dichiarazione di conformità

È l'attestazione scritta con la quale il fabbricante dichiara che i suoi prodotti soddisfano i requisiti stabiliti dalla normativa comunitaria e dagli articoli 4 e seg. Codice della Nautica da Diporto e, se si tratta di unità soggette all'esame «CE del tipo», sono anche conformi all'esemplare oggetto di tale esame.

Dislocamento

Indica il peso della nave, ossia il peso dell'acqua da essa spostata.

Fornitore

È colui che vende l'unità da diporto, scelta dall'utilizzatore, alla società di leasing.

Imbarcazione da diporto

Sono tutte le costruzioni destinate alla navigazione da diporto che hanno una lunghezza (Lh) compresa fra 10,01 e 24 metri.

Lease-back

È il contratto in base al quale il futuro utilizzatore vende alla società di leasing l'unità da diporto e la società di leasing concede la stessa in leasing al venditore.

Licenza di navigazione

La licenza di navigazione, sia quella provvisoria che quella definitiva, abilita un'unità da diporto alla navigazione nei limiti indicati dalla categoria di progettazione per le imbarcazioni marcate CE o in quelli fissati dalla legge per quelle senza tale marcatura e per le navi da diporto.

Licenza radiotelefonica (RTF)

È il documento amministrativo che serve per l'utilizzo dell'apparato VHF a bordo (imbarcazioni e natanti). Tutti i natanti e le imbarcazioni sono obbligate ad avere a bordo il VHF quando la navigazione si svolge oltre le 6 miglia dalla costa. L'apparato VHF deve essere munito di dichiarazione di conformità oppure è soggetto a collaudo.

Lunghezza dello scafo Lh (Lenght hull)

Deve essere misurata con un piano che attraversa la parte più prodiera e l'altro la parte più poppiera dell'unità). Questa lunghezza esclude le parti rimovibili che possono essere staccate in modo non distruttivo e senza influire sull'integrità strutturale dell'unità, per esempio alberi, bompressi, pulpiti a ciascuna estremità dell'unità, accessori della testa di ruota, timoni, motori entro fuoribordo, motori fuoribordo e relative staffe e piastre di supporto, piattaforme d'immersione, piattaforme d'imbarco, bottacci e parabordi".

Natante da diporto

È l'unità da diporto a remi oppure con lunghezza (Lh) pari o inferiore a 10 metri.

Opzione per l'acquisto finale (riscatto) o di proroga

È la facoltà in forza della quale il cliente alla fine del contratto, sempre che abbia adempiuto a tutte le proprie obbligazioni, può decidere di acquistare il bene al prezzo indicato o di prorogarne l'utilizzo ad un canone predefinito.

Organismi tecnici autorizzati

Sono Organismi tecnici autorizzati ai sensi del decreto legislativo n. 314/98; non hanno, come quelli notificati competenze in materia di certificazione CE, bensì in materia di stazzatura e di visite di sicurezza anche dell'unità da diporto. Autorizzati ad operare in Italia sono: R.I.Na, American Bureau of Shipping, Bureau Veritas e Germanischer Lloyd.

Portata

Esprime il peso totale del carico che l'imbarcazione può trasportare. La portata netta indica il peso del carico utile (passeggeri, bagagli e merci), la portata lorda, il peso complessivo che l'imbarcazione può sopportare.

Stazza

Rappresenta la capacità interna dell'imbarcazione, l'unità di misura è la tonnellata di stazza. La stazza è lorda se si tiene conto della capacità totale dell'imbarcazione, è netta se da quella lorda si detraggono i volumi degli spazi non utilizzabili per il trasporto (locali per equipaggio, motori, serbatoi, etc.).

Tasso del contratto di locazione finanziaria (Tasso leasing)

Indicato obbligatoriamente nei fogli informativi e nel documento di sintesi/contratto ai fini della Trasparenza delle condizioni contrattuali, è il Tasso interno di attualizzazione per il quale si verifica l'uguaglianza fra costo di acquisto del bene locato (al netto delle imposte) e valore attuale dei canoni e del prezzo dell'opzione finale di acquisto (al netto delle imposte) contrattualmente previsti.

È calcolato come tasso periodale espresso in termini di Tasso Nominale Annuo, sviluppato con la stessa periodicità dei canoni sulla base di un anno standard di 365 gg. composto di periodi (mesi, bimestri, trimestri o semestri) tutti eguali fra di loro.

In sostanza è il TIR dell'operazione di leasing o meglio del flusso di cassa ad essa correlato e costituito da:

- esborso pari al costo di acquisto del bene (senza IVA), che non è attualizzato in quanto si suppone posizionato all'istante zero dell'asse dei tempi;
- incassi legati ai canoni ed al prezzo di acquisto finale (senza IVA), da attualizzare in quanto percepiti (salvo semmai il solo canone alla stipula) durante tutta la vita del contratto.

Le istruzioni della Banca d'Italia forniscono in aggiunta una ulteriore precisazione: *"Per i canoni comprensivi dei corrispettivi per servizi accessori di natura non finanziaria o assicurativa andrà considerata solo*

la parte di canone riferita alla restituzione del capitale investito per l'acquisto del bene e dei relativi interessi".

Tasso di mora

Tasso dovuto per il ritardato pagamento di una somma di denaro.

Tasso Effettivo Globale Medio (TEGM)

Tasso di interesse pubblicato ogni tre mesi dal Ministero dell'Economia e delle Finanze come previsto dalla legge sull'usura. Per verificare se un tasso di interesse è usurario, quindi vietato, bisogna individuare, tra tutti quelli pubblicati, il TEGM del leasing, aumentarlo della metà e accertare che quanto richiesto dalla banca/intermediario non sia superiore.

Ucina Confindustria Nautica

Unione Nazionale dei Cantieri e delle Industrie Nautiche ed Affini. È l'associazione senza fini di lucro, che opera per lo sviluppo, la promozione del settore nautico e la crescita della cultura del mare e del turismo nautico.

Unità da diporto

Qualsiasi costruzione destinata alla navigazione da diporto, cioè quella effettuata in acque interne e/o marittime a scopi sportivi o ricreativi e senza fine di lucro, salvo gli usi commerciali previsti dalla legge.

Utilizzatore

È colui che sceglie e utilizza l'unità da diporto acquisita in locazione finanziaria e può riscattarla al termine del contratto.

LA NORMATIVA E LA PRASSI DI RIFERIMENTO



- Decreto Legislativo 11 febbraio 2010, n. 18 (G.U. n.41 del 19.2.2010)
- Direttiva 2008/8/CE del Consiglio, 12 febbraio 2008 ("Direttiva Servizi")
- Direttiva 2008/117/CE del Consiglio, 16 dicembre 2008 ("Direttiva IVA")
- Provvedimento della Banca d'Italia 29 luglio 2009 (G.U. n. 210 del 10-9-2009 - Suppl. Ordinario n.170) recante le nuove disposizioni sulla trasparenza delle operazioni e dei servizi bancari e finanziari attuative del Titolo VI del TULB
- Decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 29 luglio 2008, n. 146, (G.U. del 22-9-2008) Regolamento di Attuazione del Codice della Nautica da Diporto
- Decreto Legislativo 7 settembre 2005, n. 209 (GU n. 239 del 13-10-2005- Suppl. Ordinario n.163) Nuovo Codice delle Assicurazioni private - Unità da Diporto
- Decreto Ministeriale n.121 del 10 maggio 2005 (G.U. n.154 del 05-07-2005) "Regolamento recante l'istituzione e la disciplina dei titoli professionali del diporto"
- Codice della Nautica da Diporto (Decreto Legislativo 18 luglio 2005, n.171) ed attuazione della direttiva 2003/44/CE, a norma dell'art. 6 della legge 8 luglio 2003, n. 172 (GU n. 202 del 31-8-2005- Suppl. Ordinario n.148)
- Legge 8 luglio 2003, n.172 "Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico" (GU n. 161 del 14-7-2003)
- Decreto Legislativo 1 settembre 1993, n.385 (Testo Unico Legge Bancaria)
- R.D. 30 marzo 1942, n. 327 Codice della Navigazione
- Decreto - legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito con modificazioni dalla legge 4 agosto 2006, n. 248
- Circolare Agenzia delle Entrate del 31 dicembre 2010, n.58/E
- Circolare Agenzia delle Entrate del 22 luglio 2009, n. 38/E
- Risoluzione Agenzia delle Entrate del 6 marzo 2008 n. 79/E
- Risoluzione Agenzia delle Entrate del 14 marzo 2008 n. 95/E
- Risoluzione Agenzia delle Entrate dell'11 ottobre 2007, n. 284/E

- Circolare Agenzia delle Entrate del 7 giugno 2002, n. 49/E
- Risoluzione Agenzia delle Entrate del 21 marzo 2002 n. 94/E
- Circolare Agenzia delle Entrate del 2 agosto 2001, n. 76/E
- Circolare Direzione generale per la navigazione e il Trasporto marittimo e interno del 29 febbraio 2008, n.3957.
- Circolare Ministero dell'Interno Dipartimento per gli Affari Interni e Territoriali Direzione Centrale per le Autonomie n. 3 del 27.10.2006 "Autenticazione della sottoscrizione degli atti di alienazione dei beni mobili registrati e degli atti di costituzione di garanzia sugli stessi. art. 7, DL 223/2006"
- Nota Ministero dei Trasporti - Dipartimento per la navigazione e il trasporto marittimo e aereo - Direzione Generale per la navigazione e il trasporto marittimo e interno Div. 6 del 2007 "art. 7 legge 4 agosto 2006, n. 248"
- Circolare Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto n. 36416 del 12 aprile 2006
- Circolare Ministero dei Trasporti - Direzione Generale per la Navigazione e il Trasporto Marittimo e Interno Prot. 9953 dell'11 giugno 2007
- Circolare Ministero dei Trasporti - Direzione generale per la navigazione e il trasporto marittimo e interno n. 14476 del 10 settembre 2007
- Circolare del Ministero dei Trasporti e Navigazione - Unità di Gestione della Navigazione - Marittima ed Interna - Div.NAVIG3 - Prot.N36487 del 1 Dicembre 2000

BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE

- Raiola A.: REGOLAMENTO DI ATTUAZIONE DEL CODICE DELLA NAUTICA - IL SECONDO PILASTRO DELLA NORMATIVA SULLA NAUTICA DA DIPORTO in "<http://www.capitaneriediporto.it>" del 30 aprile 2009
- Raiola A.: IL REGOLAMENTO DI ATTUAZIONE DEL CODICE DELLA NAUTICA: LE NOVITÀ PER IL LEASING - in "La Lettera di ASSILEA" n. 5/2008
- Raiola A.: I CHIARIMENTI DELL'ESPERTO - in "La Lettera di ASSILEA" n. 2/2007
- Raiola - Buchet: ANDAR PER MARE - La disciplina della nautica da diporto. Supplemento alla "Rivista Marittima" n. 5/2006
- Raiola: PROFILI GIURIDICO-AMMINISTRATIVI DELLA NAUTICA DA DIPORTO, Centro Studi Cesare Ferrari Editore - Roma 2008

ALLEGATI

- 1. DOCUMENTI PER PASSAGGIO DI PROPRIETÀ**
- 2. NOTA DI TRASCRIZIONE**
- 3. DOMANDA DI ISCRIZIONE DI UNITÀ MUNITE DI "MARCATURA CE"**
- 4. DOMANDA PER LICENZA RTF**
- 5. DOMANDA PER IL RILASCIO DEL DUPLICATO DELLA LICENZA DI NAVIGAZIONE**
- 6. DOMANDA PER L'IMPIEGO DI UNITÀ DA DIPORTO IN ATTIVITÀ COMMERCIALE**
- 7. LEASING NAUTICO - DICHIARAZIONE UTILIZZATORE PER L'APPLICAZIONE IVA SUI CANONI LEASING (ricorso a percentuali forfetarie)**
- 8. LEASING NAUTICO - DICHIARAZIONE UTILIZZATORE PER L'APPLICAZIONE IVA SUI CANONI LEASING (utilizzo extra UE)**

DOCUMENTI PER IL PASSAGGIO DI PROPRIETÀ

1) Il titolo di proprietà può avere le seguenti forme:

- a) atto pubblico;
- b) scrittura privata con sottoscrizioni autenticate e registrata. L'autentica della firma può essere eseguita presso gli Uffici Comunali o gli sportelli telematici dell'automobilista oppure dal notaio;
- c) per le imbarcazioni da diporto, dichiarazione dell'alienante con sottoscrizione autenticata oppure la fattura di vendita con firma, per quietanza, dell'alienante autenticata. I titoli vanno registrati. Per l'autentica vale quanto detto alla lett. b);
- d) sentenza passata in giudicato;
- e) per le unità acquistate all'estero il titolo di proprietà può essere costituito dal cd "Bill of Sale" legalizzato dall'Autorità consolare (salvo che non sia previsto lo status di reciprocità - per i Paesi dell'Unione Europea la legalizzazione è stata soppressa - L.106/1990) e registrato presso un qualsiasi Ufficio del Territorio. Le firme devono essere autenticate.
Per il trasferimento nei R.I.D. delle unità usate provenienti dai Paesi comunitari il titolo di proprietà può essere sostituito dal certificato di cancellazione dal registro di provenienza, purché da esso risultino le generalità del proprietario e i dati di individuazione dell'unità. Il documento deve essere accompagnato dal certificato di cancellazione dal registro straniero ovvero da una dichiarazione del proprietario che attesti che per l'unità oggetto della vendita la legislazione del Paese di provenienza non richiede l'iscrizione nei registri. I documenti devono essere tradotti in lingua italiana dall'autorità consolare o da interpreti autorizzati dal tribunale;
- f) acquisto a causa di morte: dichiarazione di accettazione dell'eredità contenuta in un atto pubblico o in una scrittura privata autenticata da notaio oppure la dichiarazione di successione presentata all'Agenzia delle entrate. La dichiarazione sostitutiva dell'atto notorio non è valida.

2) Doppia nota di trascrizione (entrambe in bollo).

3) Dichiarazione sostitutiva di certificazione di residenza e cittadinanza resa ai sensi del T.U. sulla documentazione amministrativa di cui al DPR 445/2000. È esente da bollo⁽¹⁾.

4) Versamento di Euro 35,00 da effettuare sul "Capo XXIII - Cap. 3567"⁽²⁾.

5) Versamento di Euro 61,97 da effettuare sul "Capo XV - Cap. 2170"⁽²⁾.

6) Licenza di navigazione (originale, ai fini dell'annotazione dell'atto)⁽³⁾.

7) Per gli acquisti mortis causa: certificato di morte e estratto del testamento se esiste.

Note:

- 1) Se trattasi di società, in luogo del certificato di cittadinanza e di residenza, deve essere presentato il certificato della Camera di Commercio, avente data non anteriore a sei mesi (ovvero dichiarazione sostitutiva). La certificazione è accettata anche oltre il termine dei sei mesi nel caso in cui l'interessato dichiari (in fondo al documento) che le informazioni contenute nel certificato stesso non hanno subito variazioni dalla data di rilascio. Per le dichiarazioni la legge non prevede alcuna formalità; esse possono essere rese alla presenza del funzionario addetto, purché venga esibito un documento di riconoscimento in corso di validità, oppure possono essere spedite allegando una fotocopia del documento stesso.
- 2) Il versamento delle somme sul Capo XXIII e XV va effettuato (su bollettino Mod. Ch8 ter) sul c.c.p. della Tesoreria Provinciale dello Stato nella cui giurisdizione si trova l'ufficio di iscrizione.
- 3) La ricevuta comprovante l'avvenuta presentazione dei documenti, rilasciata dall'ufficio di iscrizione, sostituisce la licenza navigazione per la durata massima di 20 gg. periodo entro il quale il procedimento deve essere portato a termine.

Informazioni:

La pubblicità del passaggio di proprietà e degli altri atti aventi ad oggetto diritti reali deve essere effettuata nel termine di 60 giorni dalla data dell'atto. Nei casi di inadempienza è prevista una sanzione. Per evitare la sanzione è consentito richiedere la trascrizione dell'atto "in corso di registrazione" presso l'Ufficio del Territorio, previa presentazione della ricevuta di avvenuto pagamento dell'imposta di registro. L'atto registrato verrà presentato non appena perfezionato.

NOTA DI TRASCRIZIONE

(in duplice copia - in bollo - da presentare all'Ufficio di iscrizione dell'unità)

A FAVORE DI (chi ha acquistato)

Sig. _____
nato a _____ il _____ e residente a _____
in via/piazza _____ C.F. _____,
di nazionalità, _____ (se coniugati indicare) in regime di comunione/separazione
dei beni con _____⁽¹⁾.

CONTRO (chi ha venduto)

Sig. _____
nato a _____ il _____ e residente a _____
in via/piazza _____ C.F. _____,
di nazionalità, _____ (se coniugati indicare) in regime di comunione/separazione
dei beni con _____⁽¹⁾.

Si richiede la trascrizione dell'atto _____ (indicare se sentenza, atto pubblico, scrittura privata o dichiarazione dell'alienante) in data _____ autenticata dal notaio\Ufficio del Comune\Sportello telematico dell'automobilista di _____ in data _____ e registrato all'Ufficio del Territorio di _____ al n. _____ in data _____ mediante il quale il Sig. _____ vende e trasferisce al Sig. _____ l'imbarcazione da diporto iscritta al n. _____ dei R.I.D. di _____, per il prezzo di Euro _____ interamente pagato⁽¹⁾⁽²⁾⁽³⁾.

L'esibitore

(autentica non richiesta)

_____ lì _____

Note:

1. Se trattasi di società: denominazione o ragione sociale, sede e numero di partita IVA. Per le associazioni non riconosciute e per le società semplici le generalità delle persone che le rappresentano secondo l'atto costitutivo.
2. Se il contratto è sottoposto a termine bisogna farne menzione.
3. In caso di acquisto "mortis causa", la nota di trascrizione deve contenere l'indicazione della data di morte dell'autore della successione.

Informazioni:

- a) Una copia della nota di trascrizione, munita dell'annotazione della ricezione (giorno e ora), è restituita all'interessato, insieme con la licenza di navigazione dell'unità aggiornata.
- b) L'atto di compravendita va trascritto nei registri entro il termine di 60 giorni dalla data dell'atto stesso.

DOMANDA DI ISCRIZIONE DI UNITÀ MUNITE DI MARCATURA CE

(la domanda va presentata a qualsiasi Capitaneria di Porto o Ufficio Circondariale Marittimo o Ufficio Provinciale ex MCTC)

Al _____

Il sottoscritto _____ nato a _____ il _____ e residente a _____ in via _____ C.F. _____ proprietario dell'unità da diporto appartenente alla categoria di progettazione ____ (indicare se A, B, C, o D) munita di motore e.b. - e.f.b. - f.b. della potenza di KW ____ Anno di costruzione ____ costruttore _____ numero di identificazione dello scafo _____

ch i e d e

- a) l'iscrizione dell'unità nei R.I.D. di codesto Ufficio;
- b) l'assegnazione del numero di immatricolazione per l'unità sopradescritta;
- c) il rilascio della licenza provvisoria di navigazione;
- d) il rilascio del certificato di sicurezza;
- e) l'assegnazione del nominativo internazionale (nel caso in cui l'unità sia munita di un apparato VHF) ⁽¹⁾;
- f) l'assegnazione del seguente nome (facoltativo) _____.

Si allega:

- 1) titolo di proprietà ovvero, per l'iscrizione provvisoria, copia della fattura di acquisto, dalla quale risultano le complete generalità, il codice fiscale, la descrizione tecnica dell'unità e l'assolvimento degli adempimenti fiscali⁽²⁾;
- 2) dichiarazione sostitutiva di certificazione di residenza e cittadinanza a norma del DPR n. 445/2000 non in bollo⁽³⁾;
- 3) dichiarazione di "conformità CE" rilasciata dal costruttore e copia dell'attestazione CE del tipo (se prevista);
- 4) solo per i motori e.b. e e.f.b. dichiarazione di potenza del motore rilasciata dal costruttore ovvero (per i vecchi motori) certificato di omologazione e dichiarazione di conformità rilasciati prima del 10 maggio 2000 ⁽⁴⁾;
- 5) dichiarazioni di assunzione di responsabilità relativa agli eventi derivanti dall'esercizio dell'unità (da produrre solo nel caso di iscrizione provvisoria);
- 6) versamento di Euro 55,00 (Euro 50,00 per iscrizione provvisoria) effettuato alla Tesoreria Provinciale dello Stato - Capo XXIII - Cap. 3567⁽⁵⁾;
- 7) versamento di Euro 61,97 effettuato alla Tesoreria Provinciale dello Stato - Capo XV - Cap. 2170⁽⁵⁾;
- 8) n. 2 marche da bollo (Euro 14,62);
- 9) per le unità provenienti da un Paese comunitario, il certificato di cancellazione dal registro in cui è iscritta⁽⁶⁾;
- 10) versamento di Euro 2,38⁽⁷⁾.

Il sottoscritto, è informato ai sensi dell'art. 13 del Decreto Legislativo 30 giugno 2003, n.196, che i dati sopraindicati verranno trattati in base alla normativa vigente esclusivamente per finalità connesse al conseguente procedimento.

_____ li _____

_____ Firma

Note:

- 1) L'unità quando naviga a distanza superiore a sei miglia dalla costa, deve essere munita almeno di un apparato VHF e l'operatore deve essere munito del "certificato limitato RTF".
- 2) Per l'iscrizione definitiva bisogna presentare il titolo proprietà perfezionato (atto pubblico, scrittura privata autenticata, dichiarazione dell'alienante con sottoscrizione autenticata o fattura). L'immatricolazione provvisoria, invece, è condizionata alla successiva presentazione del titolo di proprietà entro il termine di sei mesi. Trascorso inutilmente il periodo, l'immatricolazione si ha per non avvenuta e i documenti (licenza di navigazione provvisoria e certificato di sicurezza) devono essere restituiti all'ufficio che li ha rilasciati. I titoli di proprietà vanno registrati presso l'Ufficio del Territorio.
- 3) Se trattasi di società, in sostituzione dei certificati di cittadinanza e residenza, va presentato il certificato della Camera di Commercio avente data non anteriore a sei mesi (oppure una dichiarazione sostitutiva). La certificazione è valida oltre i sei mesi nel caso in cui l'interessato dichiari che le informazioni contenute nel certificato stesso non hanno subito variazioni dalla data del rilascio.
- 4) Se l'unità è munita di motore f.b. la dichiarazione di potenza non va presentata, ma tenuta a bordo.
- 5) Il versamento sul Capo XXIII e XV va effettuato (con bollettini Mod. CH8 ter) sul c.c.p. della Tesoreria Provinciale dello Stato nella cui giurisdizione si trova l'ufficio di iscrizione.
- 6) Per l'iscrizione di unità provenienti dai Paesi dell'Unione Europea, l'interessato, in luogo del titolo di proprietà, può presentare il certificato di cancellazione dal registro comunitario dal quale risultino le generalità del proprietario e gli elementi di individuazione dell'unità.
- 7) Pagamento dello stampato della licenza di navigazione.

DOMANDA PER LICENZA RTF

(apparato non utilizzabile per il traffico di corrispondenza pubblica)

Al Ministero dello Sviluppo Economico
Ispettorato territoriale delle Comunicazioni _____
(Tramite l'ufficio di iscrizione)

Il sottoscritto _____ nato a _____ il _____
e residente a _____ in via/piazza _____ (CAP _____)
C.F. _____

ch i e d e

il rilascio della licenza di esercizio per la stazione radiotelefonica VHF Marca _____
sigla _____ - non utilizzabile per la corrispondenza pubblica - da installare a bordo
dell'imbarcazione da diporto iscritta al n. _____ /D dei R.I.D. di _____ di cui si allega
fotocopia della licenza di navigazione.

Si allega:

- 1) la dichiarazione di conformità dell'apparato rilasciata dal costruttore;
- 2) una marca da bollo (Euro 14,62).

Il sottoscritto, è informato ai sensi dell'art. 13 del Decreto Legislativo 30 giugno 2003, n.196, che i dati sopraindicati verranno trattati in base alla normativa vigente esclusivamente per finalità connesse al conseguente procedimento.

_____ li _____

Firma

Note:

- a) Gli apparati ricetrasmittenti (fissi e portatili) muniti della dichiarazione di conformità, utilizzati nei casi di emergenza e soccorso, sono esonerati dal collaudo e dalle ispezioni. Se impiegati per il traffico di corrispondenza pubblica sono soggetti, invece, al collaudo. Nei casi di collaudo, va effettuato un versamento della somma stabilita per ciascuna zona (l'importo è di circa 250,00 Euro, ma varia a seconda del luogo in cui staziona la barca, per le spese di trasferta del funzionario dell'Amministrazione delle Comunicazioni che effettua il collaudo dell'apparato VHF da installare a bordo).
- b) L'ufficio di iscrizione assegna all'unità il nominativo internazionale e rilascia la licenza di esercizio provvisoria, provvedendo a inviare la relativa documentazione al competente Ispettorato Territoriale delle Comunicazioni per il rilascio della licenza definitiva di esercizio.
- c) La licenza di esercizio provvisoria è valida fino al rilascio di quella definitiva.
- d) L'apparato VHF può essere utilizzato solo da coloro che sono in possesso del "certificato limitato RTF". Per ottenere il certificato (senza esame) va presentata apposita domanda alla stessa Amministrazione delle Comunicazioni.
- e) La licenza RTF va sostituita soltanto in caso di sostituzione dell'apparato radio.

DOMANDA PER RILASCIO DEL DUPLICATO DELLA LICENZA DI NAVIGAZIONE

(da presentare all'Ufficio che ha rilasciato il documento originale)

Al _____

Il sottoscritto _____ nato a _____ il _____
e residente a _____ in via/piazza _____
C.F. _____, avendo smarrito la licenza di navigazione dell'imbarcazione iscritta al
n. _____ di codesti R.I.D.

chiede

il rilascio del duplicato del documento.

Si allega:

- 1) ricevuta di versamento Euro 25,00 c.c.p. _____ intestato alla Tesoreria Provinciale dello Stato di _____ con la causale : "Capo XXIII - Cap. 3567"⁽¹⁾;
- 2) denuncia di smarrimento/furto/distruzione (non in bollo)^{(2) (3) (4)}.

Il sottoscritto, è informato ai sensi dell'art. 13 del Decreto Legislativo 30 giugno 2003, n.196, che i dati sopraindicati verranno trattati in base alla normativa vigente esclusivamente per finalità connesse al conseguente procedimento.

_____ lì _____

Firma

Note:

1. Il versamento della somma sul Capo XXIII va effettuato (con bollettino Mod CH8ter) sul c.c.p. della Tesoreria Provinciale dello Stato nella cui giurisdizione si trova l'Ufficio competente al rilascio del documento.
2. La denuncia (altro originale) di smarrimento (di furto o distruzione), con un documento attestante la vigenza della copertura assicurativa, costituisce autorizzazione provvisoria per la navigazione tra i porti nazionali per la durata di 30 giorni, a condizione che il certificato di sicurezza sia in corso di validità.
3. Pagamento dello stampato della licenza di navigazione (Euro 2,38 per unità CE - Euro 2,54 per unità non CE).
4. Per lo svolgimento delle procedure amministrative, i documenti possono essere inviati all'ufficio di iscrizione su supporto informatico o via telematica. La nuova licenza di navigazione è esente da bollo (art. 7 della legge 29.12.1990 n. 405).

DOMANDA PER L'IMPIEGO DI UNITÀ DA DIPORTO IN ATTIVITÀ COMMERCIALE

Al _____
(ufficio di iscrizione dell'unità)

Il sottoscritto _____ nato a _____ il _____
e residente a _____ in via _____ legale rappresentante della
Società/Ditta Individuale _____, con sede a _____ in via
_____ Partita IVA _____ iscritta al n. _____
del Registro delle Imprese presso la C.C.I.A.A. di _____, esercente l'attività di locazione e di noleggio di
unità da diporto/diving/scuola nautica

d i c h i a r a

che le sotto notate unità da diporto (imbarcazioni/navi) iscritte presso codesto Ufficio verranno utilizzate:

- A) mediante contratti di locazione e noleggio,
- B) per l'insegnamento professionale della navigazione da diporto,
- C) come unità appoggio per le immersioni subacquee a scopo sportivo e ricreativo.

- 1) Sigla _____ N° _____ _____ (indicare se in qualità di proprietario o armatore).
- 2) Sigla _____ N° _____ _____
- 3) Sigla _____ N° _____ _____

In relazione a quanto sopra, a norma delle vigenti disposizioni, chiede che l'esercizio dell'attività svolta venga annotato sulla licenza di navigazione delle predette unità e nei R.I.D./R.N.D. di codesto Ufficio.

Si allega:

- a) licenza di navigazione della/delle unità predette, unitamente al certificato di iscrizione nel Registro delle Imprese presso la C.C.I.A.A. (o dichiarazione sostitutiva resa ai sensi del D.P.R. 445/2000);
- b) ricevuta di versamento di Euro 15,00 (per ciascuna unità adibita a attività commerciale)⁽¹⁾.

Il sottoscritto, è informato ai sensi dell'art. 13 del Decreto Legislativo 30 giugno 2003, n.196, che i dati sopraindicati verranno trattati in base alla normativa vigente esclusivamente per finalità connesse al conseguente procedimento.

_____ li _____

_____ Firma

Note:

- 1. Il versamento deve essere effettuato sul c.p. della Tesoreria Provinciale dello Stato nella cui giurisdizione si trova l'Ufficio di iscrizione di ciascuna unità con la causale: Capo XXIII - Cap. 3567 - "aggiornamento licenza di navigazione".

Informazioni:

- a) L'unità da diporto adibite a noleggio o a locazione e noleggio deve essere sottoposta a visita ai fini del rilascio del certificato di idoneità al noleggio.
- b) L'Autorità Marittima annota l'attività svolta dall'unità sulla licenza di navigazione e rilascia (se adibita a noleggio) il "ruolino di equipaggio".
- c) Le unità impiegate nel noleggio beneficiano del gasolio agevolato, ma non possono trasportare più di 12 passeggeri escluso l'equipaggio.
- d) Il codice della nautica dispone che il contratto di locazione, di sublocazione, di noleggio o di subnoleggio delle imbarcazioni e navi da diporto va fatto per iscritto a pena di nullità e l'originale o la copia conforme deve essere tenuto a bordo in corso di navigazione.
- e) Le unità da diporto impiegate in uso commerciale possono essere utilizzate anche in tutti e tre gli usi commerciali previsti, ma le varie attività in cui sono impiegate devono risultare dalla licenza di navigazione. Le unità impiegate in locazione/noleggio non possono essere utilizzate per attività puramente diportistica (non è ammesso uso promiscuo), mentre quelle impiegate in diving o per scuola nautica possono essere utilizzate anche per attività puramente diportistica.
- f) Si ricorda che solo personale munito di titolo professionale può comandare unità adibite a noleggio.

**DICHIARAZIONE DELL' UTILIZZATORE PER L'APPLICAZIONE IVA SUI
CANONI DI LEASING NAUTICO
(ricorso a percentuali forfetarie)**

Il sottoscritto....., nato a....., il...../...../..... e residente in....., Via/Piazza....., n....., Codice Fiscale....., utilizzatore dell'unità da diporto in forza del contratto di locazione finanziaria (di seguito leasing) n°.....con Voi stipulato in data/...../.....

premesso

- a) che, ai sensi dell'art.7, co.4, lett. f), del D.P.R.. n. 633/72 le prestazioni di leasing di mezzi di trasporto rese da soggetti domiciliati in Italia si considerano effettuate nel territorio dello Stato solo se utilizzate in Italia o in altro Stato membro della U.E.;
- b) che, al fine di superare le difficoltà connesse alla prova dell'effettivo utilizzo dell'unità da diporto in acque territoriali comunitarie, per esigenze di semplificazione con circolare dell'Agenzia delle Entrate n. 49/E del 7.6.2002 sono state stabilite delle percentuali forfetarie, basate sulle caratteristiche tecniche del mezzo nautico e, in particolare, sull'attitudine di quest'ultimo a uscire dalle acque territoriali comunitarie;
- c) che, ai fini della corretta applicazione delle percentuali forfetarie ai canoni di leasing, con circolare dell'Agenzia delle Entrate n.38/E del 22.7.2009 è stato altresì precisato che:
- per "acque territoriali" sono da intendersi quelle comprese nel limite delle 12 miglia dalla costa;
 - tenuto conto delle difficoltà di dare una concreta dimostrazione delle rotte effettivamente seguite, in mancanza di prove concrete relative al superamento o meno del detto limite nel corso della navigazione, è consentito fare ricorso alle percentuali forfetarie stabilite dalla circolare n.49/E;
 - le percentuali forfetarie tengono già conto delle normali soste del mezzo (ad es. rimessaggio a secco per l'inverno, interventi di manutenzione ordinarie in cantiere ecc.) e pertanto lo stato di fermo rientrando nell'ambito dell'ordinario uso dell'unità da diporto, non costituisce, isolatamente considerato, elemento idoneo a disconoscere l'applicazione delle dette percentuali;
 - la constatazione che un'unità da diporto abbia navigato, con partenza ed approdo, tra due porti comunitari non costituisce, di per sé, elemento sufficiente a pregiudicare l'applicazione delle percentuali in questione, sempre che le relative caratteristiche tecniche rendano l'unità stessa idonea a solcare acque internazionali;
 - anche ai canoni da corrispondere nella fase antecedente alla consegna e all'utilizzo dell'unità da diporto (ad es. anticipo alla stipula e/o prelocazione) si applicano i parametri forfetari secondo quanto indicato nella risoluzione n.284/07;
 - al fine di consentire alla società di leasing la corretta determinazione della base imponibile dell'operazione, è prevista la compilazione da parte dell'utilizzatore della presente dichiarazione di utilizzo dell'unità da diporto;

dichiara sotto la propria responsabilità che

- né in forza del predetto contratto di leasing, né in forza di altri contratti stipulati dal sottoscritto, risulta alcuna limitazione alla navigazione al di fuori delle acque territoriali comunitarie;
- il calcolo della navigazione dell'unità entro le acque territoriali comunitarie risulta oggettivamente difficoltoso in quanto richiederebbe una previsione di quanta parte di ciascuna delle singole rotte seguite dall'unità da diporto giorno per giorno durante la navigazione stessa verrà effettuata al di fuori dalle acque territoriali e ciò a prescindere dai porti di ormeggio abituali nonché di quelli di partenza e di arrivo e dalle normali soste del mezzo;
- pertanto l'utilizzo del mezzo avverrà in coerenza con le caratteristiche tecniche di costruzione e con l'abilitazione alla navigazione dello stesso e pertanto sussistono tutte le condizioni per potersi avvalere delle percentuali di cui alla lettera b);
- l'unità da diporto acquisita in leasing corrisponde alla tipologia contrassegnata con la "X" e firmata a lato della seguente tabella tratta dalla circolare citata da cui risulta la percentuale dei canoni di leasing da assoggettare ad IVA:

... segue

	Tipologia dell'unità da diporto	% del corrispettivo da assoggettare ad IVA	Firma
	unità a motore o a vela di lunghezza superiore a 24 metri	30%	
	unità a vela di lunghezza tra i 20,01 – 24,00 metri ed unità a motore di lunghezza tra i 16,01 – 24,00 metri	40%	
	unità a vela di lunghezza tra i 10,01 – 20,00 metri ed unità a motore di lunghezza tra i 12,01 – 16 metri	50%	
	unità a vela di lunghezza fino a 10 metri ed unità a motore di lunghezza tra i 7,51 – 12 metri	60%	
	unità a motore di lunghezza fino a 7,50 metri	90%	
	unità appartenenti alla categoria D (abilitate alla navigazione solo in acque protette)	100%	

Tutto ciò posto, il sottoscritto

- chiede alla Vs. Società di assoggettare ad IVA, in base all'aliquota ordinaria in vigore al momento della fatturazione, i canoni (inclusi anticipo alla stipula ed eventuale prelocazione) del contratto di leasing nella percentuale forfetaria prevista dalla circolare n.49/E per la tipologia di unità nautica del presente leasing, come sopra individuata;
- si impegna, qualora nel corso del contratto preveda di utilizzare l'unità da diporto in misura diversa da quella inizialmente dichiarata, a darvene immediata comunicazione tramite raccomandata A.R. al fine di garantire la corretta applicazione dell'IVA, mediante il ricorso a percentuali forfetarie adeguate e coerenti con le nuove modalità di utilizzo del mezzo nautico;
- manleva la Vs. Società da ogni eventuale responsabilità dovuta ad infedeli dichiarazioni e in tal caso si obbliga a rimborsare integralmente ed in unica soluzione, a semplice Vs. richiesta scritta, qualsiasi somma che la Vs. Società - secondo quanto previsto dalla risoluzione n. 284 del 2007 - fosse tenuta a pagare a causa della riduzione dei canoni assoggettati ad IVA qui accordatagli, fatto salvo quanto previsto dal contratto di leasing e dal D.P.R. n. 633/1972;
- nel caso di eventuali accertamenti nei Vs. confronti, si obbliga altresì a metterVi a disposizione l'eventuale documentazione utile in suo possesso.

....., li

In fede

La firma è stata apposta in mia presenza

DICHIARAZIONE DELL' UTILIZZATORE PER L'APPLICAZIONE IVA SUI CANONI DI LEASING NAUTICO (utilizzo extra UE)

Il sottoscritto....., nato a....., il...../...../..... e residente in....., Via/Piazza....., n....., Codice Fiscale....., utilizzatore dell'unità da diporto in forza del contratto di locazione finanziaria (di seguito leasing) n°.....con Voi stipulato in data/...../.....

premesse

- a) che, ai sensi dell'art.7, co.4, lett. f), del D.P.R.. n. 633/72 le prestazioni di leasing di mezzi di trasporto rese da soggetti domiciliati in Italia si considerano effettuate nel territorio dello Stato solo se utilizzate in Italia o in altro Stato membro della U.E.;
- b) che, al fine di superare le difficoltà connesse alla prova dell'effettivo utilizzo dell'unità da diporto in acque territoriali comunitarie, per esigenze di semplificazione con circolare dell'Agenzia delle Entrate n. 49/E del 7.6.2002 sono state stabilite delle percentuali forfetarie, basate sulle caratteristiche tecniche del mezzo nautico e, in particolare, sull'attitudine di quest'ultimo a uscire dalle acque territoriali comunitarie;
- c) che l'Agenzia delle Entrate, nel fornire taluni chiarimenti ai fini della corretta applicazione delle percentuali forfetarie ai canoni di leasing, con n.38/E del 22.7.2009 ha tra l'altro precisato che un'eventuale dichiarazione da parte dell'utilizzatore di un utilizzo dell'unità da diporto in acque territoriali secondo percentuali inferiori a quelle stabilite in via presuntiva potrà legittimare una tassazione inferiore solo se siano forniti alla società di leasing elementi idonei a tale scopo (cfr. risoluzione n. 284 del 11.10.2007),

dichiara sotto la propria responsabilità che

- né in forza del predetto contratto di leasing, né in forza di altri contratti stipulati dal sottoscritto, risulta alcuna limitazione alla navigazione al di fuori delle acque territoriali comunitarie;
- la presunta navigazione dell'unità da diporto avverrà fuori dalle acque territoriali comunitarie **in misura superiore** alle percentuali stabilite in via presuntiva dalla circolare n.49/E per unità della medesima categoria sulla base della seguente motivazione e del documento allegato alla presente e di seguito specificato (n.b. indicare e controfirmare)

MOTIVAZIONE	Firma

- pertanto non sussistono tutte le condizioni per potersi avvalere delle percentuali di cui alla lettera b);
- l'unità da diporto acquisita in leasing corrisponde alla tipologia contrassegnata con la "X" e firmata a lato della seguente tabella tratta dalla citata circolare:

Tipologia dell'unità da diporto	Firma
Unità a motore o a vela di lunghezza superiore a 24 metri	
Unità a vela di lunghezza tra i 20,01 – 24,00 metri ed unità a motore di lunghezza tra i 16,01 – 24,00 metri	
Unità a vela di lunghezza tra i 10,01 – 20,00 metri ed unità a motore di lunghezza tra i 12,01 – 16 metri	
Unità a vela di lunghezza fino a 10 metri ed unità a motore di lunghezza tra i 7,51 – 12 metri	
Unità a motore di lunghezza fino a 7,50 metri	
Unità appartenenti alla categoria D (abilitate alla navigazione solo in acque protette)	

... segue

Tutto ciò posto il sottoscritto

- chiede alla Vs. Società di assoggettare ad IVA i canoni (incluso anticipo alla stipula ed eventuale prelocazione) del contratto di leasing in una percentuale **inferiore** rispetto a quella indicata nella Circolare n.49/E del 2002 per unità della medesima categoria e pari, nel caso di specie, al ... % del loro ammontare complessivo in base all'aliquota ordinaria in vigore al momento della fatturazione;
- si impegna, qualora durante la durata del contratto l'utilizzo avverrà entro le acque territoriali della U.E., a darvene immediata comunicazione tramite raccomandata A.R., al fine di garantire la corretta applicazione dell'IVA secondo con le nuove modalità di utilizzo del mezzo nautico;
- manleva la Vs. Società da ogni eventuale responsabilità dovuta ad infedeli dichiarazioni e in tal caso si obbliga a rimborsare integralmente ed in unica soluzione, a semplice Vs. richiesta scritta, qualsiasi somma che la Vs. Società - secondo quanto previsto dalla risoluzione n. 284 del 2007 - fosse tenuta a pagare a causa della riduzione dei canoni assoggettati ad IVA qui accordatagli, fatto salvo quanto previsto dal contratto di leasing e dal D.P.R. n. 633/1972;
- nel caso di eventuali accertamenti nei Vs. confronti, si obbliga altresì a metterVi a disposizione l'eventuale documentazione utile in suo possesso.

....., li

In fede

La firma è stata apposta in mia presenza



A cura di Assilea Servizi Surl
per conto della
Associazione Italiana Leasing
00144 Roma - Piazzale Ezio Tarantelli, 100
Telefono 06 9970361
Fax 06 45440739
Internet www.assilea.it
E.mail info@assilea.it