

Sotto coperta, ma con un Picasso: l'arte in viaggio tra i superyacht e la nuova legge "Italia in Scena"

La nuova disciplina dei beni culturali tra diritto marittimo, controlli doganali e compliance internazionale

Di **Paolo Garfagnini**
Avvocato

Pubblicato il 21 giugno 2026

La nuova disciplina dei beni culturali tra diritto marittimo, controlli doganali e compliance internazionale

Collezioni d'arte e navigazione internazionale

La presenza di opere d'arte a bordo di yacht e superyacht rappresenta oggi uno degli ambiti più interessanti dell'incontro tra diritto marittimo e diritto dell'arte. Dipinti, sculture, fotografie, opere di design e installazioni contemporanee accompagnano sempre più frequentemente armatori e collezionisti nei loro spostamenti internazionali, trasformando l'imbarcazione in una naturale estensione della residenza privata o della collezione personale.

La mobilità che caratterizza il bene nautico determina tuttavia problematiche giuridiche del tutto peculiari. Diversamente da quanto accade per le opere custodite in un immobile, la navigazione internazionale implica il costante attraversamento di frontiere e l'interazione con ordinamenti diversi, ciascuno dotato di proprie regole in materia di beni culturali, controlli doganali e tutela del patrimonio storico-artistico.

Sotto il profilo del diritto della navigazione, lo yacht costituisce un bene mobile registrato soggetto al principio della bandiera. In alto mare prevale la giurisdizione dello Stato di immatricolazione, mentre nelle acque territoriali e nei porti trovano applicazione anche le norme dello Stato costiero. Ne consegue che una medesima opera può essere assoggettata, nel corso di una singola stagione nautica, a differenti regimi amministrativi e doganali, con evidenti riflessi sulla sua circolazione internazionale.

Giornale di Diritto Amministrativo, Direzione scientifica: Cassese Sabino, Ed. IPSOA, Periodico. Tratta tutta la complessa materia con autorevoli commenti a norme, giurisprudenza e documenti che offrono una panoramica completa delle novità nell'ambito del diritto pubblico sia a livello nazionale che comunitario.

[Scarica gratuitamente un numero omaggio](#)

La qualificazione giuridica delle opere imbarcate

La prima questione che armatori, collezionisti e professionisti sono chiamati ad affrontare riguarda la qualificazione giuridica dell'opera. Non ogni bene artistico è infatti automaticamente riconducibile alla categoria dei beni culturali disciplinata dal Codice dei beni culturali e del paesaggio (**d.lgs. n. 42/2004**).

La verifica richiede un'analisi che tenga conto dell'età dell'opera, della natura dell'autore, dell'eventuale esistenza di una dichiarazione di interesse culturale e della documentazione che ne attesta la provenienza. A tali elementi si aggiunge il valore economico del bene, che continua a rappresentare un parametro rilevante ai fini della disciplina della circolazione internazionale.

La distinzione assume una rilevanza concreta decisiva. Se l'opera rientra nelle categorie sottoposte a controllo ai sensi degli **articoli 65 e seguenti** del Codice dei beni culturali, la sua uscita dal territorio nazionale o unionale può richiedere il rispetto di specifici adempimenti amministrativi. L'assenza di una

preventiva verifica sulla natura giuridica del bene espone il proprietario al rischio di contestazioni che possono sfociare non soltanto in misure di sequestro o confisca, ma anche nell'applicazione delle sanzioni previste dalla normativa di tutela.

La riforma “Italia in scena” e il nuovo modello di circolazione

In questo contesto si inserisce la **Legge 17 marzo 2026, n. 40**, nota come riforma “Italia in scena”, che ha profondamente modificato alcuni snodi centrali della disciplina della circolazione internazionale dei beni culturali.

L'intervento legislativo appare ispirato alla volontà di alleggerire il carico amministrativo gravante sui beni di minore rilevanza culturale, concentrando le risorse pubbliche sui beni maggiormente meritevoli di tutela. La riforma segna infatti un progressivo superamento del tradizionale modello autorizzatorio in favore di un sistema che attribuisce maggiore rilevanza alla responsabilità dichiarativa del privato.

Particolarmente significativa risulta l'elevazione della soglia di valore da 13.500 a 50.000 euro per numerose categorie di opere, misura destinata ad incidere direttamente sulle collezioni frequentemente presenti a bordo di yacht e superyacht. A ciò si aggiungono la validità quinquennale delle dichiarazioni di esportazione e il rafforzamento degli strumenti di tracciabilità attraverso la certificazione di ingresso dei beni provenienti dall'estero.

Per gli operatori del settore nautico tali innovazioni si traducono in una maggiore prevedibilità delle procedure e in una più agevole programmazione delle movimentazioni internazionali delle opere.

Circolazione intraeuropea ed esportazione verso Paesi terzi

Uno degli errori interpretativi più frequenti consiste nell'identificare la libera circolazione delle merci all'interno dell'Unione europea con una piena libertà di trasferimento delle opere d'arte. In realtà, l'**articolo 36** del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea consente agli Stati membri di adottare misure restrittive giustificate dalla tutela del patrimonio nazionale avente valore artistico, storico o archeologico.

Ciò significa che il trasferimento di un'opera dall'Italia verso un altro Stato membro mediante yacht non esclude l'applicazione delle disposizioni nazionali in materia di beni culturali. Sebbene l'assenza di frontiere doganali interne riduca gli adempimenti operativi, restano infatti applicabili le regole che disciplinano la circolazione dei beni di interesse culturale.

Le problematiche diventano ancora più complesse quando l'imbarcazione lascia il territorio doganale dell'Unione europea. Le crociere dirette verso il Regno Unito, la Turchia, gli Emirati Arabi Uniti o i Caraibi possono integrare fattispecie di esportazione temporanea o definitiva, rendendo applicabili sia la normativa nazionale sia il **Regolamento (CE) n. 116/2009** sull'esportazione dei beni culturali.

Particolarmente delicata è l'ipotesi dell'esportazione temporanea per finalità di godimento privato. In tali circostanze il mancato rientro dell'opera entro il termine autorizzato può comportare conseguenze rilevanti anche sotto il profilo sanzionatorio, poiché la temporaneità dell'uscita costituisce elemento essenziale dell'autorizzazione concessa.

Controlli doganali e tracciabilità documentale

Le fasi di imbarco e sbarco delle opere costituiscono i momenti nei quali il rischio di verifiche e contestazioni risulta più elevato. Le autorità doganali possono infatti accertare la provenienza del bene, la congruità del valore dichiarato, l'esistenza di eventuali vincoli culturali e la regolarità della documentazione esibita.

Le difficoltà aumentano quando le opere sono integrate stabilmente negli arredi dello yacht. In tali casi il confine tra bene destinato all'uso personale e bene oggetto di una vera e propria movimentazione internazionale può risultare meno immediato, rendendo essenziale la disponibilità di una documentazione completa e costantemente aggiornata.

La migliore strategia di prevenzione consiste nella predisposizione di un sistema documentale organico, capace di ricostruire con immediatezza provenienza, titolarità, autenticità e regime giuridico di ciascuna opera presente a bordo. In quest'ottica assumono particolare rilievo gli inventari fotografici, i certificati di autenticità, la documentazione di acquisto e gli eventuali attestati o licenze richiesti dalla normativa sulla

circolazione internazionale.

Responsabilità, assicurazione e compliance

La presenza di opere di elevato valore economico e culturale impone un innalzamento degli standard di diligenza richiesti a tutti i soggetti coinvolti nella gestione dell'imbarcazione.

L'armatore, quale soggetto che organizza l'esercizio dello yacht, è tenuto ad adottare adeguate misure di sicurezza e conservazione. Il comandante conserva una posizione centrale nella gestione operativa del bene e nella prevenzione dei rischi connessi alla navigazione, mentre il proprietario dell'opera resta responsabile della regolarità della documentazione e della liceità della detenzione.

I rischi tipici dell'ambiente marino — quali umidità, vibrazioni, escursioni termiche, eventi meteorologici estremi o furti durante la permanenza in porto — rendono spesso inadeguate le tradizionali coperture assicurative previste per l'unità navale. Per questa ragione il mercato assicurativo ha progressivamente sviluppato polizze specialistiche dedicate alle opere d'arte, capaci di garantire la tutela del bene indipendentemente dal luogo in cui esso si trova.

Accanto ai profili assicurativi assumono crescente rilievo gli obblighi di compliance. Il settore dell'arte è da tempo considerato particolarmente esposto ai rischi di riciclaggio e di occultamento patrimoniale, soprattutto quando le opere sono detenute attraverso strutture societarie internazionali o trust. La verifica della provenienza, della titolarità effettiva e della regolarità delle movimentazioni transfrontaliere rappresenta pertanto una componente essenziale della gestione del rischio.

Considerazioni conclusive

La riforma "Italia in scena" non è stata concepita specificamente per il settore nautico, ma poche realtà sembrano destinate a beneficiarne quanto quella degli yacht e dei superyacht. L'innalzamento delle soglie di valore e la maggiore stabilità delle procedure contribuiscono infatti a rendere più fluida la circolazione lecita delle opere d'arte, favorendo una gestione più efficiente delle collezioni private.

Rimangono tuttavia immutati gli obblighi di tracciabilità, le responsabilità documentali e i presidi sanzionatori posti a tutela del patrimonio culturale. Lo yacht si conferma così uno dei principali luoghi di circolazione internazionale delle opere d'arte, imponendo agli operatori un approccio necessariamente interdisciplinare nel quale diritto marittimo, diritto dei beni culturali, normativa doganale e compliance internazionale sono chiamati a dialogare in modo sempre più stretto.

>> *Leggi anche:*

- **"Italia in scena" e la riforma della circolazione internazionale dei beni culturali**