

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Fra nuove minacce e opportunità la cantieristica italiana si difende grazie a design e flessibilità

Nicola Capuzzo · Wednesday, April 24th, 2024

Genova – La seconda tavola rotonda del forum “Super yacht: il meglio del Made in Italy a confronto” organizzata da SUPER YACHT 24 ha messo di fronte cantieri, comandanti e fornitori.

L’apertura affidata all’avvocato **Cecilia Vernetti** (studio legale Camera Vernetti) è stata incentrata sulle tutele a disposizione di un cantiere nautico per evitare il rischio che le proprie barche vengano ‘copiate’ da altri. “Il nostro ordinamento prevede una prima forma di garanzia fornita dalla legge sul diritto d’autore, che però è del 1941 e intendeva soprattutto proteggere le opere di ingegno di tipo architettonico e industriale, poi c’è il codice di proprietà intellettuale. Nel mondo della nautica, tuttavia, i designer in genere sono scettici sulla registrazione dei loro progetti, quindi gli operatori in genere si affidano a clausole contrattuali”. La giurisprudenza sull’unicità dei progetti di nuove barche è abbastanza ondivaga, ha aggiunto l’avvocato Vernetti, che ha ricordato due casi piuttosto simili conclusi con sentenze opposte da parte dei tribunali di Genova e Venezia: “La tutela migliore alla fine è quella di tipo contrattuale fra le parti, in questo senso strumenti come i ‘Non disclosure agreements’ sono piuttosto efficaci” ha concluso l’avvocato dello studio Camera Vernetti.

L’amministratore delegato di Tankoa Yachts, **Vincenzo Poerio**, ha specificato come a volte siano gli stessi clienti dei cantieri a chiedere forme di protezione sui progetti custom, anche perché non è raro che poi chiedano royalties sulle barche rivendute. “La nautica ha sempre visto l’innovazione come un vantaggio competitivo quindi i singoli cantieri procedono in ordine sparso e non si fa gioco di squadra, ma su certi aspetti dobbiamo lavorare insieme. La supply chain è ancora debole e su temi come la formazione di personale qualificato, che manca per tutti, dobbiamo abbandonare la conflittualità”.

I bravi professionisti sono carenti numericamente sia a terra che a bordo secondo il comandante **Rosario Fortuna**, rappresentante di Italian Yacht Masters. “Trovare persone con competenze è un problema sia per chi fa le barche che per chi le deve far navigare: dobbiamo formare gli equipaggi del futuro e avvicinare i giovani allo yachting, oggi i ragazzi vanno quasi tutti sulle navi. Io vedo un gap fra chi disegna le barche, chi le produce e chi poi le fa navigare, cioè noi: bisogna che queste tre figure si vedano e si coordinino prima della consegna finale. A volte invece il cantiere consegna la barca quando un comandante non c’è ancora” ha commentato, evidenziando la

differenza fra la figura del comandante e quella del surveyor.

Schietto, spiritoso ma anche molto centrato l'intervento di **Davide Mugnaini**, titolare del cantiere Seven Stars, rilevante realtà toscana del refit, il quale, commentando i dati sul primato della cantieristica italiana, si è detto "preoccupato" di come mantenere la posizione di leadership dell'Italia. "Dobbiamo fare in modo di tutelare le molte nostre realtà artigianali, smettendo di 'strizzarle' con compensi bassi da parte dei cantieri. Dobbiamo dare una tranquillità economica ai nostri artigiani per garantire la continuità della produzione di eccellenza, io oggi ho 30 project manager che controllano le barche ma potrebbero essere molti meno se nei cantieri di nuova produzione dedicassero più attenzione a questi aspetti. Pensiamo un po' di più agli operai che lavorano" è stato il suo appello.

Simone Carluccio, country manager per l'Italia della multinazionale Desmi, ha ripercorso la crescita di questa azienda, già affermata nel navale per la produzione di pompe, che nello yachting è entrata da relativamente meno tempo, con l'apertura del primo ufficio in Italia nel 2021: "Il nostro è un mercato interessante per la sua grande vocazione armatoriale, per Desmi la nautica è ancora una nicchia ma ha buone prospettive di sviluppo. I nostri risultati in Italia sono cresciuti e ha pagato la scelta di essere direttamente presenti con un nostro ufficio".

Sempre sul fronte della fornitura, è intervenuto anche **Christopher Bizzio**, amministratore delegato di Iacomelli Steel Engineering: "Noi facciamo carpenteria e per noi l'innovazione non è naturalmente rivolta al prodotto quanto al processo e ai servizi collegati al prodotto. I cantieri oggi ci affidano lavori che prima facevano internamente e a noi sta progettare, produrre, installare e fare commissioning in modo efficace ed affidabile".

Alla tavola rotonda **Barbara Amerio**, vertice del cantiere sanremese Amer Yachts, si è presentata sia come imprenditrice che come referente per la sostenibilità di Confindustria Nautica. "Per me la sostenibilità è un contenitore, e dentro ci stanno anche temi come l'innovazione ma anche la sicurezza, la ricerca e lo sviluppo. Ha ragione Poerio quando dice che dobbiamo condividere maggiormente certe attività, aggiungo poi che noi cantieri dovremmo anche essere generosi nel 'regalare' a tutto il comparto le innovazioni più brillanti. In questo momento il settore dell'automotive ci ha un po' lasciato orfani su questo fronte, essendosi dedicato quasi totalmente all'elettrico, penso che dovremmo cercare altri riferimenti, oggi guardiamo allo shipping e all'aerospaziale".

Giorgio Gallo, responsabile yachting Italia per il Rina, ha ricordato come la società di classificazione storicamente abbia sempre cercato di realizzare prodotti e servizi su misura per il settore della nautica, creando anche eventi ad hoc. "A giugno sarà la volta dei motoristi, che abbiamo convocato per farci spiegare quali sono le linee di sviluppo principali su cui stanno lavorando e avere un aggiornamento. L'innovazione più importante per il futuro sarà comunque quella di pensare lo yacht a 360°, dalla progettazione al design, ai materiali, comprese anche le fasi del suo fine vita, il ciclo completo insomma".

Rispondendo infine a una domanda sulla concorrenza dei cantieri turchi, **Poerio** ha risposto chiaramente come non sia da sottovalutare: "Quando Perini arrivò in Turchia fece una scelta vincente per l'azienda ma dannosa per il comparto. Oggi infatti i cantieri turchi sono diventati bravi a fare barche anche di grandi dimensioni e soprattutto possono contare sul vantaggio di avere una manodopera a costi bassissimi, parliamo di compensi da 7 euro all'ora per gli operai. E' chiaro che la leva del prezzo è ancora importante per certi armatori". Uno dei vantaggi competitivi più

significativi per l'Italia rimangono il design e la flessibilità.

Il quarto forum di SUPER YACHT 24 si è concluso con l'intervento di **Anna Borla**, a capo del gruppo Young Professional in Yachting – Italia, che vuole mettere in comunicazione le nuove generazioni della nautica con i cantieri. L'associazione italiana raduna una sessantina di giovani professionisti di varia estrazione (designer, avvocati, ingegneri, ecc.) e ha programmato il suo prossimo meeting in Versilia dal 7 al 9 giugno.

[CLICCA QUI PER ISCRIVERTI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT](#)





This entry was posted on Wednesday, April 24th, 2024 at 8:15 am and is filed under [Services, Suppliers, Yards](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.