

BARCHE®

FULL ENGLISH TEXT

MONTHLY INTERNATIONAL YACHTING MAGAZINE

Cover

Sunseeker
Predator 50

The Idea Factory
Rossinavi - Infinity

1993-2018
26
YEARS
BARCHE

Companies
Italwinch

Shipyards
FEADSHIP

Superyachts
Benetti Spectre

Economics

- Versilia Yachting Rendez-Vous
- Princess Yachts

Interview

- Fabio NOVEMBRE
- Andrea PICCIONE - Volvo Penta

Boats

- Sanlorenzo SL102 Asymmetric
- RIVA Argo 90
- Monte Carlo Yachts MCY 70
- Beneteau Antares 9 OB
- Nuova Jolly Prince 30 CC
- Beneteau First 18



In edicola dal 24 Giugno - July 2019 - Periodico Italiano s.p.a. - Spedite in abbonamento Postale - DL 350/2003 (art. 1) - 10888 2/7/2004 n. 4/6 - info@comune.it/COMI



Marina di VARAZZE

Il marina, del Gruppo Azimut Benetti, è una struttura portuale turistica del Ponente ligure in grado di fare concorrenza ai più sofisticati porticcioli della Costa Azzurra

The marina, owned by the Azimut Benetti Group, is a tourist port facility in western Liguria which can compete with the most sophisticated small ports of the French Riviera

by Clelia Pirazzini

IL MARINA DI VARAZZE, DIRETTO DA GIORGIO CASARETO, dispone di 800 posti barca per diverse tipologie di imbarcazioni fino a 35 metri. I servizi nautici completi, tra cui refit e manutenzione, personale specializzato nei vari comparti nautici, stazione carburante, dispositivi di sicurezza di alto livello con video sorveglianza notturna, sommozzatori nel porto, sono in grado di soddisfare i diportisti più esigenti. Ma non è tutto. Marina di Varazze dispone di 36 appartamenti fronte mare con impianto di climatizzazione autonomo, 900 posti auto tra coperti e scoperti, otto stazioni di ricarica Supercharger TESLA e altri servizi a terra come la presenza di concessionari e broker, uffici noleggio imbarcazioni, vetture, auto di lusso, scooter, biciclette. E poi una galleria commerciale con negozi di abbigliamento, gioielleria e ovviamente di attrezzature nautiche. E per la vita

sociale grande la presenza di ristoranti che vanno da quelli con cucina etnica ai più sofisticati locali dove il raffinato cibo, preparato da esperti chef, diventa un'opera d'arte. Ed ancora cocktail bar, gelaterie e una discoteca affacciata sul mare. Inoltre, da pochi mesi nella attigua area degli ex Cantieri Baglietto acquisita da Marina di Varazze, è già operante una divisione specializzata in servizi nautici, la Lusben Varazze, un centro di alto livello per la manutenzione e riparazione di yacht, che attualmente occupa un'area di 12.000 m² all'interno del porticciolo, dotato di capannoni, piazzali e un travel lift di 400 tonnellate. Una realtà dai risvolti più che positivi dando un'occhiata ai dati: nel 2018 sono già transitati 34 yacht dai 30 ai 60 metri per un giro d'affari di 2,5 milioni di euro. Con queste prerogative è facile comprendere il sempre maggior successo di Marina di Varazze: nel

2018 i ricavi per ciò che riguarda il transito hanno registrato un +10%, mentre per gli ormeggi stanziali si è arrivati ad un +7,5%. Aumentati anche i ricavi su tutte le attività di indotto della Marina quali i servizi a terra che nel complesso hanno raggiunto la cifra di un +8% come giro d'affari. E per il 2019 le previsioni di crescita sono del 30%. Inoltre, non solo è confermata la presenza di yacht oltre i 15 metri, ma si punta anche su unità di stazza minore comprese tra i 10 e 14 metri. Per rendere il soggiorno sempre più piacevole e divertente la Direzione della struttura ha quindi pensato di organizzare manifestazioni sportive e di svago per tutto l'anno. Il programma del 2019 è ricco di eventi. Regate, corsi di vela, lezioni di sci nautico, corsi di sensibilizzazione dell'ambiente, uscite in mare dedicate ai ragazzi diversamente abili e tanto altro. E poi gran divertimento.

Lo stato dell'INDUSTRIA

The state of the INDUSTRY

A Viareggio si è discusso di Leasing, Brexit, Cantieristica, Sted e nuovo Codice durante gli Stati Generali dell'Industria Nautica

Viareggio was the seat of talks about Leasing, Brexit, Shipbuilding, Sted and new Code during the States-General of the Nautical Industry

by Mariateresa Campolongo - photo by Andrea Muscatello

58

IL VERSILIA YACHTING RENDEZ-VOUS NON È SOLO UN APPUNTAMENTO NAUTICO dove poter osservare le ultime novità del settore, ma è anche un momento di confronto e di scambio di idee. In questa terza edizione, i diversi convegni, conferenze e tavole rotonde intelligenti e con relatori di alto livello, organizzati da Nautica Italiana e Fiera Milano, hanno forse lasciato più il segno rispetto le barche esposte dai diversi cantieri, molte già viste nei saloni di fine estate. Questi incontri suscitano attenzione, curiosità e partecipazione proprio perché toccano le diverse tematiche connesse al settore nautico e aprono dibattiti interessanti ad ampio raggio, come nel convegno *Stati generali dell'Industria Nautica: Leasing, Brexit, Cantieristica, Sted e nuovo Codice* moderato dall'ing. Lorenzo Pollicardo.

Come ricordato da Matteo Italo Ratti, Vice Presidente di Nautica Italiana, questo è il terzo tavolo organizzato dall'Associazione negli ultimi dodici mesi e l'intento è

stato quello di focalizzarsi sulle criticità a tutto tondo del settore perché - ricordiamoci - l'industria nautica cresce se migliora la totalità di quanto ad essa connesso. L'intervento dell'Avvocato Andrea Berlingieri ha portato l'attenzione al tema socialmente importante della sicurezza sul lavoro nella cantieristica da diporto. Il relatore ha esposto come tutta questa complessa struttura in Italia è oggi regolamentata da due disposizioni, ovvero il testo unico 81/2008 e il d.lgs. 272/1999, pensato per attività commerciali, ma applicato anche nel diporto. L'Avvocato Berlingieri ha più volte sottolineato la necessità di un coordinamento della sicurezza nei cantieri, poiché oggi abbiamo questi due testi normativi che disciplinano

spesso situazioni simili in maniera diversa. Il tema di coordinare queste due normative è anche quello di individuare quali sono le figure chiave in materia di sicurezza: da una parte abbiamo il datore di lavoro e dall'altra il lavoratore, a cui però vengono date definizioni diverse con la conseguenziale difficoltà ad applicare le norme. Parlando di cantieristica e di mondo del lavoro, l'avvocato Roberta Cagnano ha fatto un intervento sui temi di occupazione e occupabilità,



argomento certamente di grande interesse visto il numero notevole delle persone impiegate in questo settore. Caragnano ha parlato dell'importanza di ragionare sul rapporto di contratto collettivo nazionale e profili professionali, anche perché in questo settore è forte l'impatto delle teorie cosiddette intersettoriali. Secondo la relatrice ci sono vari aspetti che devono essere valorizzati: al momento non esiste un contratto collettivo del settore della nautica da diporto, questo perché la materia è stata disciplinata solo nel 2017 e tuttora si vede questo settore come ancillare rispetto altri. Il primo passaggio è di dare un grande contenitore nel quale inserire i vari profili professionali, portando all'interno anche figure transfrontaliere, e di ragionare sugli inquadramenti delle figure. Dove occorre, si devono cucire sartorialmente le varie figure professionali di un settore che può vantare una grande qualità e specificità. Marco D'Agliano ha affrontato un tema molto attuale, ovvero lo S.Te.D. (Sportello Telematico del Dipor-tista). Con il d.lgs. n.229 del 2017 si è approvata la revisione ed integrazione del d.lgs. n.171 del 2006;

una novità fondamentale è stata lo S.Te.D., strumento con cui ogni dipor-tista potrà risolvere le incombenze burocratiche in maniera semplice. A che punto siamo in questo processo? Domanda troppo difficile per una risposta puntuale, il pensiero del relatore è che è inutile essere valutati come eccellenza se poi non si riesce a mettere in campo norme che la sostengono, rimane la speranza che queste riforme inizino davvero a sostenere il comparto nautico, prima che sia troppo tardi.

L'avvocato Luigi Bertoli ha chiarito le due principali possibili implicazioni della Brexit. La prima è relativa ai contratti che sono stati già firmati e soggetti a giurisdizione inglese e che potrebbero creare, in caso di conflitto tra le parti, enormi problemi. Il secondo aspetto è quello dell'MA: le barche da diporto con bandiera inglese non saranno più vidimate poiché l'imposta sarà pagata a tutti gli effetti in UK e questo potrà creare conseguenti problemi. Nicola Galeani ha affrontato il tema del leasing, dove la situazione oggi è evoluta in maniera abbastanza negativa. Si sta cercando di individuare quella

che potrebbe essere una soluzione valutando cosa mettono in campo gli altri paesi, osservando la situazione maltese e cosa viene accettato dalla commissione europea per poter suggerire in un futuro incontro con l'Agenzia delle Entrate un eventuale intervento sulla stessa scia.

Per capire come tutte queste logiche, molto articolate, esposte dai diversi relatori vengono recepite, ci sono stati due interventi finali da parte di operatori del settore. L'avvocato Antonio Bufalari, di Marinetti, ha aggiunto che tutti i temi presentati sono rappresentati dall'infrastruttura portuale, soprattutto la problematica legata alla qualificazione professionale e il poter dare norme certe ad operatori che si impegnano per portare questo settore a livelli di eccellenza. **Giorgio Casareto, direttore del Marina di Varazze, ha infine posto l'attenzione sui porti turistici, sottolineando che queste strutture non sono solo delle realtà ricettive, ma anche luoghi che proteggono il litorale. Senza coerenza sul futuro nessun imprenditore rischia investimenti; i porti, in contenzioso con lo Stato da dodici anni, sono nati con un certo bilanciamento economico che oggi è sbilanciato dalle imposte con conseguenti ricadute per tutto il territorio.**

«We conclude this third edition with the awareness that teamwork and synergy with the territory are key ingredients of this platform. We have experienced four days of abundant listening and dialogue with all operators». Paolo Borgio, exhibition manager Versilia Yachting Rendez-vous

«Chiudiamo questa terza edizione con la consapevolezza che il gioco di squadra e la sinergia con il territorio è l'ingrediente chiave di questa piattaforma. Sono stati quattro giorni di grande ascolto e dialogo con tutti gli operatori». Paolo Borgio, exhibition manager Versilia Yachting Rendez-vous

THE VERSILIA YACHTING RENDEZ-VOUS IS NOT ONLY A NAUTICAL EVENT where you can observe the latest novelties in the industry, but it is also a moment of confrontation and exchange of ideas. The many conferences and intelligent round tables with top-level speakers organised by Nautica Italiana and Fiera Milano in this third edition may have left a stronger mark than the boats exhibited by the various shipyards, many of which had already been seen in the late summer shows. These meetings spark attention, curiosity, and participation, precisely because they touch upon various issues connected to the nautical industry and open up interesting and wide-ranging debates, as in the conference 'States-



150 espositori hanno presentato 90 imbarcazioni con una media di lunghezza superiore ai 32,30 metri. VYR si è presentato al pubblico nella cornice espositiva che si snoda lungo le darsene di Viareggio in un distretto che conta oltre 1.400 imprese attive nel settore.

150 exhibitors presented 90 boats with an average length of more than 32.30 meters. VYR showed itself to the public within the exhibition framework that unfolds along the docks of Viareggio in a district counting more than 1.400 active companies in the industry.

General of the Nautical Industry: Leasing, Brexit, Shipbuilding, Sled and new Code' moderated by engineer Lorenzo Pollicardo. As Matteo Italo Fatti, Vice President of Nautica Italiana, pointed out, this is the third round table organised by the Association in the past 12 months and the intent was that of focusing on the overall critical points of the industry. This is because – let's not forget – the nautical industry can grow only if everything connected to it is improved as well. Lawyer Andrea Berlingieri's speech shed light on the socially significant topic of safety on the workplace in pleasure boat building. He illustrated how this entire complex structure in Italy is today regulated by two provisions, i.e. the Consolidated Act 81/2008 and Legislative Decree 272/1999, conceived for trading activities, but

applied to pleasure boating as well. Berlingieri repeatedly stressed the need to coordinate safety throughout shipyards since we currently have these two regulations governing often similar situations in different ways. The issue of coordinating these two regulations also touches upon the fact of identifying the key issues concerning safety: on the one hand, we have the employer; and on the other, the worker, who, however, is often defined in different ways, which, consequently, leads to difficulties in applying the norms. Concerning shipbuilding and labour, lawyer Roberta Caragnano spoke on the topic of occupation and occupation ability, an issue which is certainly very interesting in view of the significant number of people employed in this industry. Caragnano mentioned the importance of reflecting

«La manifestazione ha dimostrato anche quest'anno di proseguire nella sua crescita, sia per le barche presenti e per gli espositori a terra, sicuramente è stato fatto un ulteriore passo in avanti». Lamberto Tacoli, presidente Nautica Italiana

«Also this year, the event proved that it is continuing to grow, both in terms of the boats on display and as regards exhibitors on land. We have certainly moved one more step ahead». Lamberto Tacoli, President of Nautica Italiana

62



on the relationship between the collective national contract and professional profiles, especially because the impact of so-called intersectional theories on this industry is so strong. According to the speaker, many aspects need to be further explored: at the time, we do not have a collective contract for the pleasure boating industry because regulations for this industry were established only in 2017, and still today this sector is considered as being ancillary to others. The first step is therefore to create a large container within which various professional profiles can be inserted, including cross-border professionals, and thinking about the category framework of these professionals. Whenever necessary, the professional profiles in this industry, which can boast the highest quality and specificity, should be made to measure.

Marco D'Agliano introduced a very current topic, i.e. the S.Te.D. (Teleratic Portal for the Pleasure Boater). With Legislative Decree no. 229 of 2017, the amendment and integration of Legislative Decree no. 171 of 2005 was established. One key novelty was the S.Te.D., a tool with which the pleasure boater can solve all bureaucratic incumbencies in a very simple way. And how far have we gotten in this process? An excessively difficult question to which there is no precise answer. The speaker's thought is that there is no point in being assessed as excellence if you are not capable of implementing norms and regulations to support the industry. The only hope is that these reforms may truly start to support the nautical industry before it is too late. Lawyer Luigi Bertoli clarified the two main possible implications of Brexit. The first concerns the contracts that have already been signed and are subject to the British jurisdiction, and which, in case of dispute, could create huge problems. The second aspect is the VAT issue: pleasure boats flaunting a British flag will no longer be approved since VAT will in fact be paid in the UK and this could create consequent problems. Nicole Galeani explored the topic of leasing, where the current situation has evolved in a rather negative way. Experts are currently searching for a solution by assessing what other countries are doing, for instance the Maltese situation and what is being accepted by the European Commission, in order to suggest a possible similar operation during a future meeting with the Italian Tax Authorities.

The two closing speeches delivered by experts in the industry helped the audience understand how all these rather articulated logics which the many speakers had illustrated are currently being transposed. Lawyer Antonio Bufalari, of Marinedi, added that all the topics that had been proposed were represented within the port infrastructure, above all the issue related to professional qualification and the fact of being able to provide certain and clear regulations to the operators who work hard to take this industry to high levels of excellence. Lastly, **Giorgio Casareto, Director of the Marina di Varazze, drew the audience's attention towards the tourist ports, stressing that these facilities are not only hospitality locations, but also places that act as coastline protections. With no certainties about the future, no entrepreneur will risk making investments; the ports, which have been in litigation with the Italian State for twelve years, were created with a certain financial balance, which has fallen out of balance today due to taxes with consequent repercussions on the entire territory.**