

Cantieristica e leasing in ripresa. Cresce la richiesta di assistenza nella contrattualistica

# Nautica, la ripresa del settore trascina anche gli studi legali



**Marco Cottone** 



Francesco Abbozzo Franzi



**Furio Samela** 

Pagine a cura di Angelo Costa

l mercato nautico italiano gode di ottima salute. Dai dati resi noti al Versilia Yachting rendez-vous dello scorso maggio l'Italia risulta essere la prima produttrice a livello europeo di unità da diporto, con un valore della produzione dei cantieri nel 2016 di 1,8 miliardi di euro, pari al 10% del valore

globale, con ciò superando Regno Unito, Olanda, Germania e Francia. L'Italia si conferma leader mondiale nel campo dei superyachts per numero di unità in costruzione, nonché il maggiore esportatore di imbarcazioni negli Stati Uniti, evidente

segno della salute della nostra industria del lusso.

Facendo riferimento ai soli contratti di leasing nautico, da sempre cartina al tornasole dello stato del mercato, il 2017 sembra essersi aperto con un deciso incremento delle transazioni commerciali finalizzate all'acquisto di imbarcazioni nuove principalmente di taglio medio grande.

#### Assistenza legale della cantieristica ed il ruolo dell'indotto

Marco Cottone, senior associate di Legance - Avvocati Associati, osserva che «dalle richieste di assistenza che pervengono dai nostri clienti registriamo un rilevante aumento delle operazioni provenienti dal comparto della cantieristica, anche in considerazione del crescente aumento di commesse, prevalentemente da parte di soggetti stranieri, per la costruzione di mega-yacht. A conferma di ciò, recentemente lo studio ha assistito il noto cantiere marchigiano Wider nella vendita del super motoryacht W150 (Genesi) in favore di una società con sede nelle Isole Cayman. Anche in questo caso, come in altre precedenti operazioni», sottolinea Cottone, «l'atti-

vità di assistenza legale ha coinvolto diverse expertise da quella specialistica del diritto marittimo agli ambiti corporate, banking e tax; per tale ragione il mercato della nautica continua a rappresentare un'interessante opportunità per gli studi legali d'affari in grado di fornire competenze trasversali a fronte delle sempre più sofisticate esigenze di società o di istitu-

ti finanziari che operano in un questo peculiare settore.

Dal punto di vista normativo», conclude l'avvocato di Legance, «si attende con molto interesse la riforma del Codice della Nautica da diporto e l'esito del processo di revisione dell'intero impianto

sulla disciplina delle concessioni demaniali marittime per finalità turistico ricreative, con la speranza di un adeguamento della normativa alle attuali esigenze di mercato (come ad esempio la necessità di riformare la disciplina sull'uso commerciale e sul noleggio delle unità da diporto), in modo da innalzare il livello di competitività rispetto ad altri Paesi comunitari come la Francia e la Germania».

«Ora il mercato ha concretamente cambiato orientamento e, per molteplici fattori quali l'uscita dalla crisi di molti paesi ed il fatto che i clienti particolarmente affluenti abbiano abbandonato il basso profilo imposto loro dalla crisi mondiale e siano tornati a farsi vedere, ha comportato una netta ri-

presa dei consumi del lusso fra i quali le barche in generale e i superyachts, fiore all'occhiello della cantieristica italiana, in particolare», spiega Francesco Abbozzo Franzi, equity partner e socio fondatore dello Studio Nunziante Magrone, che ha iniziato ad occuparsi del mondo della nautica alla fine degli anni 80 assistendo il gruppo britannico Vickers quando decise di unire i marchi Rolls Royce e Cantieri Riva e da allora ha sempre guardato con attenzione a questo segmento professionale, sia nell'assistenza a cantieri che ad armatori privati.

Fra i clienti che segue al momento c'è anche Wally, costruttore noto per lo stile inconfondibile delle sue barche. «Rilevante», aggiunge Abbozzo Franzi, «ovviamente è tutto l'indotto beneficiato dalla ripresa del settore: ricordo che in Versilia, anni

fa, gli artigiani della zona per decantare la bontà di un prodotto dicevano di "averlo montato sulla barca dell'arabo", riferendosi al mitico Nabila di Khashoggi, allora la barca più lunga del mondo con i suoi 86 metri (poi passata a Trump), gioiello dei cantieri Be-

netti. Da allora è stata fatta molta strada, si sono sviluppati veri e propri distretti della nautica,

specializzati nelle molteplici fasi delle progettazioni e costruzioni e in tutto ciò che riguarda la vita della barca in acqua e la sua continua manutenzione. Significativa, in termini di indotto, la massiccia presenza di superyachts nel

Mediterraneo, dato che stride con la crisi dei porti turistici laddove il 40% sembra aver problemi finanziari a causa anche di un eccesso di offerta di posti barca.

Anche gli studi legali hanno visto un intensificarsi delle richieste di assistenza nella compravendita di grosse unità da diporto che, proprio per la complessità dei progetti, per la loro durata che facilmente va oltre i due anni, e per le importanti cifre che sono in gioco, richiedono un'assistenza professionale specialistica, con particolare attenzione ai momenti salienti quali i pagamenti, i tempi di consegna, i collaudi e le garanzie».

### Alcune importanti operazioni

E Furio Samela, partner dello Studio Legale *Watson Farley & Williams*, uno dei

maggiori esperti del settore a livello internazionale, spiega che ci troviamo di fronte a: «Un settore in costante crescita che attrae numerosi investimenti dall'estero (e non solo) è quello della costruzione delle navi da crociera che, con più

di 65 unità costruite e molte altre in consegna, vede Fincantieri quale leader mondiale del mercato. Tra i clienti di Fincantieri si annoverano Carnival, Costa Crociere, Viking Cruises, Princess Cruises, Norwegian Cruise Line, MSC Crociere. Il nostro studio ha assistito MSC Crociere in relazione alla documentazione contrattuale del programma "Rinascimento"



**Paolo Bonolis** 



Francesco Dialti



Giuseppe La Scala

che ha previsto una serie di interventi di ammodernamento ed ampliamento su quattro unità della flotta della compagnia realizzate presso il cantiere di Palermo della Fincantieri.

della Fincantier Il nostro studio», continua Samela, «ha altresì assistito Viking Ocean Cruises nel finanziamento per la costruzione di sei navi da crociera presso Fincantieri per un investimento totale di circa 1,5 miliardi di euro. Tre delle sei navi denominate «Vi-

king Star", «Vi-

king Sea" e «Viking Sky" sono già state consegnate all'armatore e la consegna della "Viking Sun" è prevista a settembre 2017 mentre le ultime due navi seguiranno nel 2018 e nel 2019. Infine, il nostro studio ha assistito un pool di banche nel finanziamento di un ordine a Fincantieri di quattro navi con consegna prevista nel 2022, 2023, 2024 e 2025, oltre a due navi opzionali con consegna nel 2026 e 2027. Le quattro navi hanno una stazza di 140.000 tonnellate lorde e potranno accogliere circa 3.300 ospiti ciascuna.

Abbiamo anche assistito a un incremento delle operazioni di finanziamento/leasing relative alla costruzione di imbarcazioni di lusso sia in Italia che all'estero.

Di recente il nostro studio ha prestato la propria assistenza in favore di una banca italiana nel contesto del finanziamento concesso ad un primario cantiere italiano per la costruzione di uno yacht a motore di oltre 35 metri e di una primaria società italiana in una operazione di leasing di una imbarcazione a vela del valore di oltre 16 milioni di

> euro, costruita in Olanda ed iscritta nel registro Maltese».

Gli fa eco
Paolo Bonolis dello Studio
legale e tributario CMS che
ricorda come
il suo studio
abbia «seguito
diverse operazioni nel settore nautico
assistendo can-

tieri particolarmente attivi quali ad esempio Viareggio Superyacht, una nuova realtà all'avanguardia nella ricerca di innovazione tecnologica e ambientale, per la quale ha curato tutti gli aspetti legali connessi alla vendita di un superyacht di 72 metri e alla costruzione di un 64 metri e Perini Navi in alcuni rapporti con i fornitori.

Lo studio ha inoltre assistito diverse società armatoriali, soprattutto straniere, nell'acquisto e nella gestione di navi di grandi dimensioni Azimut Benetti, Baglietto, Cantieri di Baia, Wally, Sanlorenzo, Jongert e nella negoziazione di vari contratti di management e refitting.

L'industria nautica rappresenta senz'altro un'eccellenza nel panorama pro-

duttivo italiano», conclude però Bonolis, «che necessita di un valido supporto consulenziale sia per la complessità dei rapporti contrattuali che regolano la costruzione e vendita delle navi, sia per operazioni di natura finanziaria e societaria, come dimostra il crescente interesse di investitori italiani e stranieri verso cantieri di grande prestigio e tradizione. La sinergia con studi d'affari internazionali ne è la naturale conseguenza poiché tali studi possono offrire consulenza qualificata in tutti i settori suddetti, seguendo il cantiere non solo negli aspetti contrattuali collegati al proprio business, spesso soggetti a diritto inglese, ma anche in operazioni straordinarie di acquisizione o cessione o nella regolamentazione dei rapporti con investitori e partner finanziari».

### Le piccole navi da crociera extra-lusso. Il futuro

Francesco Dialti, partner di CBA Studio Legale e Tributario, si spinge a fare una previsione: «Un nuovo, interessante, settore sarà, a mio avviso, quello delle piccole navi da crociera extra-lusso (per poche decine di passeggeri), in promettente

fase di avvio. Va rilevato che per lungo tempo quello della nautica è stato un settore poco regolamentato. Da una quindicina d'anni a questa parte, al contrario, il settore è stato oggetto di una progressiva regolamentazione, che richiede un approccio specialistico. Anche i clienti, che una volta non chiedevano generalmente assistenza in relazione, ad esempio, all'acquisto di uno yacht, non potrebbero al giorno d'oggi fare a meno dell'assistenza di uno studio legale, visti i delicati profili coinvolti. Si pensi,

ad esempio, alla problematica del finanziamento di uno yacht in costruzione. Ciò coinvolge una serie di attori e di strumenti legali (quali, ad esempio, garanzie bancarie internazionali) che necessitano di una scrupolosa verifica legale. Di recente, ho as-

sistito, ad esempio, la banca finanziatrice dell'acquisto (da parte di un cliente High Net Worth Individual)

di uno yacht di lusso da una procedura giudiziaria. Si è trattato di un'operazione molto interessante ma, come si può immaginare, estremamente complessa, data la molteplicità dei profili legali coinvolti.

A livello di

studi legali d'affari, quello della nautica è stato per lungo tempo un settore dominato, nel nostro paese, da piccole boutique legali. Negli ultimi anni, al contrario, si registra un sempre maggiore coinvolgimento anche di studi legali associati di grandi dimensioni, a testimonianza delle variegate professionalità richieste per seguire professionalmente tali operazioni».

... e altre nicchie di eccellenza che richiedono



#### tutela legale

E Giuseppe La Scala, senior partner

di La Scala
Studio Legale, fa notare
che: «L'industria nautica
italiana non è
leader mondiale solo nel settore dei grandi
yacht. Esistono
altre nicchie di
eccellenza che
primeggiano
nella qualità
ma sono an-

cora — troppo spesso — limitate nel loro sviluppo da dimensioni ancora artigianali e familiari. Nella vela «leggera» sportiva, ad esempio — quella delle classi olimpiche passate e attuali — vi sono in Italia moltissimi soggetti considerati il top della manifattura anche a livello internazionale. La Scala – Studio Legale ne assiste molti tra essi, essendo vicina da anni al settore.

Dai cantieri artigianali Leopoldo Colombo ed Ernesto Riva - che costruiscono ancora in legno i più bei Dinghy 12' al mondo - al Cantiere Lillia le cui Star hanno vinto innumerevoli medaglie olimpiche, alle aziende di Luca Devoti (medaglia d'argento alle Olimpiadi di Sydney) i cui Finn sono di gran lunga i più ricercati e venduti sul mercato.

Ma anche nella produzione delle vele, tra le gigantesche multinazionali anglosassoni, si fa largo la sapienza italiana, e Zaoli Sail, da Sanremo, vende in tutto il mondo i suoi prodotti dedicati alle «derive» più performanti. E proprio per Devoti e Zaoli, La Scala ha recentemente lavorato (consorziando anche altri piccoli cantieri e velai stranieri) contestando a World Sailing (la federazione velica internazionale) il mancato rispetto della normativa antitrust nella scelta delle classi olimpiche e nella limitazione della libera costruzione dei loro scafi, alberi e vele.

Si tratta di pratiche che hanno sin qui svantaggiato l'eccellenza manifatturiere – degli italiani, in particolare – a favore dei grandi monopoli anglosassoni. Denunciate dagli avvocati italiani, WS si è finalmente impegnata a una profonda revisione delle sue policy in materia. E ciò offrirà ulteriori spazi alla qualità e alla tradizione nautica del nostro paese».

#### ANDREA LA MATTINA, BONELLIEREDE

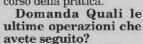
### L'approccio dello studio è interdisciplinare

l nostro Focus Team ha partecipato ai principali boat show dell'area del Mediterraneo, svolgendo presentazioni one-to-one con alcuni

tra i più importanti player del settore. In queste occasioni è emerso che i segni di ripresa del mercato della nautica sono evidenti, come conferma l'interesse degli operatori e dei c.d. Private clients, che sono sempre più interessati a soluzioni custom made, che richiedono un più intenso supporto legale in sede di negoziazione». Andrea La Mattina, senior counsel dello studio legale BonelliErede ha il polso della situazione del settore, anche perchè lo studio

ha un focus team dedicato alla nautica. «Il Focus Team Trasporti/Navigazione di BonelliErede vanta un gruppo di professionisti in grado di offrire assistenza giudiziale e stragiudiziale nelle varie aree del diritto dei trasporti, con particolare riguardo al diritto marittimo e portuale. Punto di forza del Focus Team è un approccio fortemente interdisciplinare che consente di seguire i clienti in relazione a casi ove vengono in rilievo non solo aspetti strettamente legati al diritto dei trasporti, ma anche questioni

di diritto del lavoro, fallimentare, antitrust e amministrativo. I professionisti di BonelliErede attivi nel settore dei trasporti si avvalgono del contributo degli esperti degli altri dipartimenti dello Studio, che mettono a disposizione le loro competenze specifiche per fornire ai clienti un servizio integrato e completo durante tutto il corso della pratica.



Risposta. Nell'ultimo anno, Il Focus Team Trasporti/Navigazione di BonelliErede ha seguito alcune delle operazioni di maggior rilievo che hanno interessato il settore della nautica in Italia. Tra l'altro, il Focus Team ha assistito Roberto Cavalli in relazione alla negoziazione di un contratto per la costruzione di uno yacht con Cantieri Navali Cerri. Il mandato è significativo non solo per lo standing del cliente, lo stilista fiorentino Roberto Cavalli fondatore dell'omonima casa di moda, ma anche perché si tratta di una imbarcazione innovativa, ideata personalmente da Cavalli con il supporto del celebre yacht designer Tommaso Spadolini.

D. Altre operazioni che riguardano anche persone fisiche?

R. Il team ha assistito un cliente (persona fisica) in tutti gli aspetti legati alla costruzione di una nave da diporto realizzata sulla base di un progetto originale da parte di Cantieri Navali di Chioggia, un cantiere navale con oltre 20 anni di esperienza nella costruzione e riparazione di mezzi operativi lagunari, che oggi è impegnato attivamente anche nel settore della nautica. Infine, il Focus Team presta assistenza alle due primarie compagnie italiane relativamente ai profili giuridici che emergono sia in sede di assunzione delle coperture per yacht e maxi yacht sia relativamente alla gestione dei sinistri connessi a tali coperture.



Andrea La Mattina



#### RICHARD CONRAD MORABITO, TONUCCI & PARTNER

## Occorre una stabilità normativa di lungo periodo

prevedibile che il mercato dei servizi legali legati allo shipping, che negli ultimi anni era vissuto prevalentemente su transazioni cross border

aventi ad oggetto imbarcazioni usate di grossa metratura da esportare nei mercati stranieri, possa sperimentare un'inversione di tendenza, dovendosi concentrare maggiormente su acquirenti domestici che si rivolgeranno a venditori stranieri per importare imbarcazioni in Italia e/o al settore dei servizi finanziari a questo mercato correlati. Sotto altro profilo, è







Richard Conrad Morabito

verso il settore della nautica.

Domanda. Avvocato, oggi si registra una generale propensione verso l'acquisto di nuove imbarcazioni. Cosa significa que-

sto dato?

Risposta. Gli operatori di mercato ritengono che questa propensione verso l'acquisto d'imbarcazioni nuove sia data da molteplici ragioni: una squisitamente pratica, a causa della grande crisi del settore nautico, c'è un'oggettiva scarsità di offerta d'imbarcazioni usate varate nell'ultimo quinquennio, e quelle che si trovano hanno prezzi elevati. Inoltre, i cantieri (quelli sopravissuti alla grande crisi), forti

della liquidità iniettata dai fondi da cui sono stati spesso acquisiti, stanno lanciando sempre più prodotti rivolti al mercato europeo, quindi con «entry level» più accessibili in termini di metrature e qualità di materiali utilizzati e dunque con una forbice di prezzi tale da venire incontro anche ad utenti meno facoltosi di qualche anno fa.

D. Aggiungerei anche i tassi dei leasing.

R. Certo. Se si aggiungono i tassi d'interesse dei leasing ancora sufficientemente bassi, si comprenderà facilmente l'incremento di vendite d'imbarcazioni nuove che il settore sta registrando in questi primi mesi dell'anno.

### D. Come giudica l'assetto normativo del settore?

R. Sono convinto che perché questi primi timidi segnali di ripresa si trasformino, anche nel nostro paese, in un robusto trend di crescita è necessario che il comparto possa continuare a beneficiare di una stabilità normativa, anche sul fronte fiscale, tale da non scoraggiare, nuovamente, i potenziali fruitori.

Da ultimo, perché il settore nautico possa avere un adeguato sviluppo, in linea con quello del resto d'Europa, è necessario colmare il gap infrastrutturale che da sempre penalizza il nostro Paese.

