

N. 05

Settembre 2025

messaggeromarittimo.it

MAGAZINE



# ORIZZONTE NAUTICO

AUTUNNO 2025

Settembre 2025 | sped. abbonamento postale D.L.353/2003 (convertito in Legge 27/02/2004 n.46) art. 1 comma 1 C1/LI/000



DIRETTORE RESPONSABILE

Vezio Benetti

FOLLOW US



Edizioni commerciali e marittime srlu  
Livorno, Piazza Cavour 12  
Direzione, Amministrazione e Pubblicità  
telefono 0586 898083

redazione@messaggeromarittimo.it  
abbonamenti@messaggeromarittimo.it

# Lusben\*



THE REFIT EXPERIENCE:

LIVORNO

VIAREGGIO

VARAZZE

# SALONE 2025

## SOMMARIO

**04**

### FOCUS E NUMERI

INTRODUZIONE

**07**

### FILIERA BLUE ECONOMY

NAVIGO

**11**

### NELLO STESSO MARE

AVV. LUCA BRANDIMARTE

ING. SIMONE PARIZZI

**14**

### SUPERYACHT E GREEN REVOLUTION

AVV. ALBERTO BATINI

**19**

### SALONI D'AUTUNNO

LUSBEN

**23**

### CLASS 44M AL DEBUTTO

BENETTI

**27**

### MARE COME IDENTITÀ

AMER

**39**

### SOLIDITÀ E AUDACIA

TUCCOLI MARINE

**45**

### SERVIZI INNOVATIVI

FEDERAGENTI

**47**

### VALORE NAUTICO TOSCANO

CONFINDUSTRIA NAUTICA

**53**

### SOTTO LA LINEA BLU

PROPSPEED

**57**

### YACHT E GEOPOLITICA

FRANCESCO FILIALI

**61**

### FLOTTA SOLIDALE

LEGA NAVALE ITALIANA

**65**

### ARTE IN OFFICINA

GIANGI RAZETO

# 65° SALONE NAUTICO

IN NUMERI

ITALIA  
IN PURSUIT OF PEACE

120.864 VISITATORI

1.052 BRAND ESPOSTI

30 PREMIÈRE

3.855 PROVE IN MARE

Il 65° Salone Nautico di Genova ha registrato 120.864 visitatori, 1.052 brand esposti, 30 première e 3.855 prove in mare, certificando ancora una volta la

**centralità  
della nautica  
italiana.**

Un comparto che nel 2024 ha raggiunto 8,6 miliardi di fatturato, leader mondiale nei superyacht con il 54% degli ordini e il 34% del valore complessivo. Nei cantieri del Paese sono oggi in costruzione 572 yacht, l'89% destinato all'export, con oltre 31.000 addetti e una

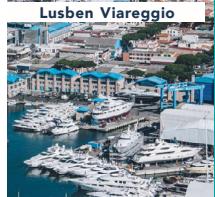
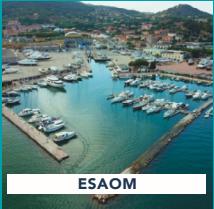
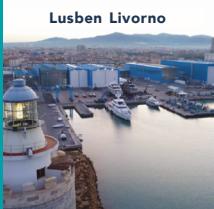
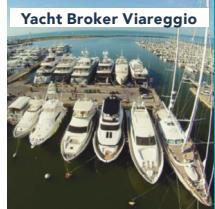
**filiera che  
continua a  
crescere.**

Questa rivista speciale del Messaggero Marittimo celebra la forza della nostra cantieristica, partendo da Genova ma ampliando lo sguardo verso i nuovi scenari globali della nautica e del mare.

---

Francesco Filiali





# NAVICO

## AT YACHTING SERVICE

[www.navigotoscana.it](http://www.navigotoscana.it)



**logistic  
DIVISION**

**yachting  
DIVISION**

**maritime  
DIVISION**

**UN SOLO PORTO PER TUTTI I MESTIERI DEL MARE**  
Iscriviti ai nuovi corsi gratuiti della Fondazione ISYL/ITS Academy



www.isyl.it  
+39 3669779262  
secreteria@isyl.it



Corsi cofinanziati dal PR Toscana FSE+ 2021/2027 ed inseriti nell'ambito di Giovanisi ([www.giovanisi.it](http://www.giovanisi.it)), il progetto della Regione Toscana per l'autonomia dei giovani

messaggeri@isyl.it

# NAVIGO

---

## FILIERA BLUE ECONOMY

### IL SAPER FARE ITALIANO

Pietro Angelini è il general manager di Navigo, la più estesa rete di aziende di nautica della Toscana, una delle principali d'Europa.

La nautica, lo ha ricordato anche il viceministro Edoardo Rixi intervenendo al Salone nautico di Genova, è ormai uno dei settori principali della Blue economy e sta vivendo una continua crescita in termini economici.

“Il mese di Settembre appena concluso, è importante per la nautica. Alcuni cantieri addirittura, chiudono i bilanci al 31 Agosto e con i saloni di Cannes, Genova e Monte Carlo inizia di fatto la stagione”.

Saloni che hanno visto l'assoluto protagonismo della cantieristica e della nautica italiana, come nel mercato di oggi.

“In particolare quella toscana si occupa di super yacht, dai 30 metri in su e si ferma attorno ai 90 metri. Per imbarcazioni più lunghe abbiamo davanti a noi i tedeschi e gli olandesi.

Ma per numero di barche sul mercato, l'Italia rappresenta assolutamente una leadership mondiale, e in particolare la Toscana è il centro con oltre il 38% del mercato globale”.

Il 90% della produzione è fatta sul territorio e con maestranze del ter-



Pietro Angelini general manager di Navigo

ritorio perchè “la forza della regione non è solo il vendere il prodotto, l'assemblarlo, ma è anche il saperlo costruire. Il motivo per cui si sceglie il prodotto toscano sono le mani, cioè i carpentieri, i saldatori, gli allestitori, i tappezziere, quelli che lavorano il marmo. Il saper fare italiano sta nell'artigianalità, che risiede fortemente nel distretto toscano e in parte ligure, da Spezia fino a Livorno.”

Navigo ha riunito tutta questa filiera, non solo i cantieri ma tutto quello che è stato citato.

Una volta costruita la barca, essa va anche collocata e il tema dei posti barca sta emergendo forte in Italia, con il cambiamento del mercato e degli armatori.

Navigo ha creato Marine della Toscana, un consorzio di 12 marine per 5.000 posti barca messi in rete.

“Rispetto alla produzione i posti barca devono modificarsi e le infrastrutture adattarsi. Quello che costruiamo infatti non è nato solo per i nostri porti, anzi direi che non è nato per quelli ma per tutto il mondo”.

## La sfida della Toscana

è quella di cercare di essere maggiormente attrattiva per il prodotto: “Il nostro cliente per il 98% è estero e chiaramente non è tendenzialmente portato a rientrare. Dobbiamo saperci adattare a questo tipo di prodotto che per il 60% del mercato, che conta oggi 6200 barche circa, passa davanti alle nostre coste in un corridoio ideale che parte dalla Spagna, passa appunto dal canale tirrenico della Toscana-Sardegna scende giù e idealmente arriva in Sicilia per spostarsi poi verso la Grecia e la Turchia”.

Geografia, capacità e competenze si ritrovano in un territorio che rende un prodotto unico nel suo genere.

“Non si deve parlare solo di marine ma di yachting destination, che è un'altra cosa, ovvero la capacità di essere assolutamente in linea con il mercato. Una yachting destination rispetto a un marina ha un elemento distintivo, perché è in grado di rispondere a nuovi target”.

L'idea che il consorzio porta avanti risponde a un nuovo tipo di armatori, più giovani, che girano il mondo e che vede il Mediterraneo e i Caraibi le nuove mete di destinazione preferite a cui se ne aggiungono però di nuove.

“La necessità è quindi quella di creare yachting destination prima di tutto a casa nostra. Dobbiamo essere bravi a dimostrare che il modello lo abbiamo, lo sappiamo fare e lo sappiamo valorizzare”.

## Formazione

Un elemento centrale in questa nuova visione è la formazione: “Abbiamo fondato l'ITS Isyl che forma ogni anno 180 ragazzi con una declinazione legata al service e proprio alle yachting destination”.

Una volta usciti dall'istituto gli studenti saranno in grado di costruire, riparare e offrire servizi sempre più richiesti.



**MARINE**

**YACHTING DESTINATION**

**TERRITORIO**

**CAPACITÀ**

**COMPETENZE**

**ARMATORI**

**FORMAZIONE**



“Nel suo complesso partendo dalla conoscenza del mercato, abbiamo creato una visione che sa dove andare e con quali azioni”. E il mercato chiede anche nuove tecnologie, a bordo e in porto.

“La barca è un concentrato assoluto di tecnologie sia per il funzionamento del mezzo, ma anche per tutto quello che consente di vivere il bordo, in movimento e hotellerie, quando cioè la barca sta ferma e vive la sua giornata, all’ancora o in porto. E nell’hotellerie c’è un grandissimo sviluppo delle tecnologie, sia nell’interazione con l’utente, sia con l’oggetto barca, per tutti quelli che sono gli efficientamenti energetici, le esigenze di carattere idrico, piuttosto che legate al mantenimento del food e delle altre cose

che stanno a bordo”.

La tecnologia si distribuisce quindi sia sulla parte tecnica, che sulla parte entertainment, diventando utile all’utente, ma anche al costruttore e al porto.

## I dazi e le necessita’ italiane

Il mercato di cui ci parla Angelini non risente particolarmente dei dazi americani: “Le bandiere, che sono quelle che contano in questa partita, non influiscono sul nostro mercato, quelle americane sono pochissime nel nostro settore, inferiori all’1-2%.

Influisce però su quei soggetti di fornitura che lavorano non solo per la grande nautica, ma anche per la piccola, però se dovessi dire quello che impatta sull'ambito toscano è poco.

Sull'ambito nazionale, laddove ci sono delle imprese di fornitura e anche di prodotto finale su barche piccole, su una nautica che non è quella toscana, ma quella italiana, che comunque è importante, l'impatto c'è."

## Cosa serve ancora per aiutare la nautica italiana?

**PICCOLA IMPRESA ARTIGIANA**

**INTERNAZIONALIZZAZIONE**

**DIGITALIZZAZIONE**

**TECNICA**

**CERTIFICAZIONI**

**STRUMENTI**

"Serve un grande sforzo nel sostenere anche la piccola impresa e la piccola impresa artigiana nautica, per un sostegno alla crescita aziendale, l'internazionalizzazione, la digitalizzazione e le certificazioni richieste".

Servono poi strumenti che vadano a lavorare specificatamente su questi aspetti, così come sul cambio generazionale:

"È un settore che ha duecento anni, ci sono elementi molto tecnici che, se vogliamo fare bene alla nautica, è necessario richiedere, aiutando chi costruisce.

# TUTTI NELLO STESO MARE

---

## ARMAMENTO E NAUTICA DA DIPORTO UN PARALLELISMO DA NON IGNORARE

Contributo a cura di

Avv. Luca Brandimarte, Responsabile Porti, Logistica & Concorrenza di Assarmatori e Consigliere Propeller Club Port of Leghorn  
Ing. Simone Parizzi, Responsabile Tecnologia Navale, Sicurezza della Navigazione e Ambiente

“Siamo tutti sulla stessa barca” è un modo di dire che ormai è entrato a far parte della nostra quotidianità. Se vogliamo azzardare – o, meglio, costruire – un parallelismo fra il mondo dell’armamento e quello della nautica da diporto, possiamo dire senz’altro che... “siamo tutti nello stesso mare”. Per quanto infatti esistano grandi differenze sotto tutti i punti di vista fra uno yacht e una nave passeggeri o commerciale, tali che spesso i due mondi non riescano neanche a toccarsi, è anche vero che le due realtà presentano diversi punti in comune.

In questo contesto, per iniziare, può essere utile analizzarne due: il trattamento dei rifiuti prodotti a bordo, e quindi la connessa tematica della realizzazione dei piani di raccolta nell’ambito dei porti e delle marine turistiche (che talvolta si trovano tra l’incudine e il martello dei rapporti non sempre idilliaci tra Autorità Maritime, Comuni e Regioni) e la grande sfida dell’utilizzo dei combustibili alternativi e

delle nuove tecnologie ad essi associate.

### I rifiuti

Un tema ampiamente dibattuto nell’armamento “commerciale”, con i relativi problemi dati in primis dalla stazza delle navi e quindi dalla loro portata, specie se si parla di traffico legato ai passeggeri, e sempre più importante anche in ottica sostenibilità ambientale. Anche nella nautica da diporto, tuttavia, esistono difficoltà interpretative della norma (ad esempio, l’articolo 5 del D.Lgs. n. 197/2021 e s.m.i.) in materia di predisposizione dei piani di raccolta rifiuti da parte delle autorità competenti in alcuni scali di minore rilevanza, inclusi quindi anche i piccoli porti non commerciali.

Questo rende, talvolta, la redazione dei piani di difficile attuazione. Una possibile soluzione interpretativa – dal momento che la normativa si limita a prevedere che tale tipologia di



*The International Propeller Club  
Port of Leghorn*



Network internazionale  
della nautica e dello shipping

scali sia “esentata” dall’applicazione dei commi relativi alle formali e complesse procedure per la predisposizione ed approvazione del piano di raccolta, di fatto difficilmente attuabili presso alcune realtà portuali minori – potrebbe essere quella di rendere ammissibili forme semplificate volte alla predisposizione di piani di raccolta da redigere con il supporto dell’amministrazione competente a livello locale o dello stesso concessionario del porto (cui, di fatto, compete la gestione dell’attività portuale) previa notifica alla competente Autorità Marittima e – perché no? – alla Regione. Circostanza questa peraltro già oggetto di appositi quesiti ministeriali sollevati dalle associazioni di categoria dell’armamento nelle more di eventuali ed ulteriori chiarimenti normativi.

L’auspicio è, in questo contesto, posto che la norma non lo vieta, un’applicazione più operativa di queste norme a livello locale nell’ottica di quella collaborazione che ha sempre contraddistinto le amministrazioni locali dei nostri porti e tutti gli attori del nostro cluster.

## I combustibili

Esiste poi l’ampio capitolo dei combustibili alternativi. Come è noto l’armamento italiano – e più in generale il cluster logistico – sta sperimentando una profonda fase di transizione dovuta al processo di de-carbonizzazione richiesta a livello europeo dal Green deal e dal pacchetto Fit for 55 che per il settore marittimo si declina nell’adozione della direttiva ETS (Emission Trading System), e nei regolamenti della FuelEU Maritime e dell’AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation).

Al fine di traghettare gli obiettivi previsti da quest’impianto normativo, le scelte degli armatori si stanno orientando verso l’utilizzo dei bio-combustibili del Gas Naturale Liquefatto (GNL) e della sua variante bio oltre che sul bio-metanolo anche se oggi vede una presen-

za sul mercato nettamente inferiore agli altri combustibili. A differenza del settore marittimo commerciale e crocieristico la nautica ha qualche margine in più per poter “sperimentare” nuovi combustibili e nuove soluzioni tecnologiche come ad esempio l’utilizzo di BESS (battery energy storage system), anzitutto perché ad oggi non è soggetta ad una regolazione così pervasiva e per molti versi aspra: la normativa unionale infatti si applica solo alle unità con stazza lorda superiore alle cinquemila tonnellate, ovvero la minima parte di questo comparto.

Inoltre nel settore della nautica come in tutti i settori del lusso, aspetti come l’immagine del brand, la ricerca di soluzioni innovative che differenziano il prodotto rispetto a quelli della concorrenza sono aspetti che ricoprono una maggiore importanza rispetto al settore commerciale che è più volta all’efficienza ed all’efficacia dell’operatività della nave.

Pertanto il comparto nautico, specie in Italia dove rappresenta una vera e propria eccellenza, è estremamente sensibile alle tematiche di sostenibilità ambientale che sono all’ordine del giorno dell’agenda globale ed anzi spesso è stato apripista nell’adozione di alcune soluzioni che sono state poi adottate anche da altri settori. Alcuni cantieri navali hanno intrapreso, ad esempio, progetti che prevedevano l’utilizzo di fuel cells alimentate ad idrogeno e metanolo, oppure di motori dual fuel alimentati a metanolo, associati all’utilizzo di batterie.

La nautica, in sostanza, rappresenta oggi un vero e proprio “laboratorio” per le nuove tecnologie e le nuove tipologie di combustibile, così com’è avvenuto nel passato per il posizionamento dinamico ed i sistemi di trattamento avanzato: una situazione che è anche figlia del fatto che spesso queste unità si trovano in navigazione in aree marine con molteplici restrizioni di natura ambientale.

# SUPERYACHTS E GREEN REVOLUTION

---

## NORMATIVA ITALIANA E COMUNITARIA PER I CANTIERI NAUTICI COSTRUTTORI

Contributo a cura di

Avv. Alberto Batini, Senior Partner | Head of Marine BTG LEGAL

La transizione ecologica sta toccando ogni settore, e l'industria della nautica da diporto non fa eccezione. I superyachts, simbolo di lusso e di prestazioni senza compromessi, sono oggi al centro di un dibattito crescente sull'adozione di tecnologie e pratiche più sostenibili.

Se da un lato l'industria nautica ha rappresentato da sempre un pilastro dell'innovazione tecnologica, dall'altro si trova oggi a confrontarsi con la necessità di integrarsi con le esigenze ambientali imposte dai governi e dalla società civile. In questo scenario, le normative europee e italiane giocano un ruolo cruciale nel guidare la transizione verso la "Green Revolution" anche nel settore dei superyachts.

### L'espansione della Green Revolution nella nautica

Negli ultimi anni, il concetto di sostenibilità si è progressivamente esteso anche all'industria

nautica, con un'attenzione crescente all'adozione di tecnologie in grado di ridurre l'impatto ambientale delle imbarcazioni di lusso.

I superyachts (ancor più se di dimensioni mega o giga) sono tradizionalmente spinti da motori diesel di grande potenza, noti per l'impatto significativo in termini di emissioni di CO<sub>2</sub>, ossidi di azoto e particolato. La crescente pressione sociale e la diffusione di una sensibilità ecologica più radicata hanno spinto cantieri e armatori a cercare soluzioni alternative.

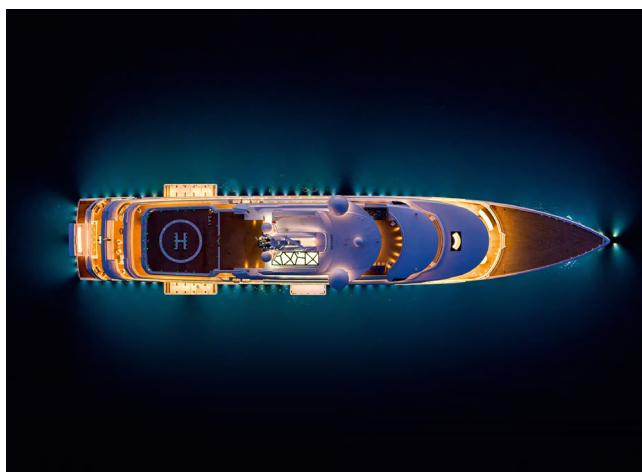
Sono ormai numerosi gli esempi di innovazione: motori ibridi che combinano combustione ed elettrico, sistemi di recupero energetico, applicazione di pannelli solari e turbine eoliche, oltre a tecnologie per il trattamento delle acque reflue e per il riciclo dei materiali. Alcuni superyachts iconici, come il "Savannah" di Feadship o l'"Aquarius" di Lürssen, navigano già in modalità elettrica in aree protette o in acque calme. Progetti visionari come il "Green Voyager" di Oceanco puntano addirittura a una piena autosufficienza energetica.

Un contributo di rilievo in questo scenario arriva anche dall'Italia, in particolare dai cantieri Benetti. Tra i casi più significativi vi è il **B.Yond 37M "Goga"**, equipaggiato con il sistema *E-Mode Hybrid* sviluppato con Siemens Energy. Questa tecnologia consente diversi profili operativi, inclusa una modalità "hotel" a quasi zero emissioni, che permette di mantenere attivi tutti i servizi di bordo senza l'uso dei generatori tradizionali. Secondo i dati diffusi dal cantiere, si raggiungono riduzioni fino al **24% di CO<sub>2</sub>** e all'**85% di NOx**, un risultato notevole per una nave di queste dimensioni.

Sempre nella gamma **B.Yond**, Benetti ha presentato varianti da 40 e 57 metri, anch'esse con sistemi di propulsione ibrida avanzata e dotate di tecnologie di filtraggio delle emissioni, come lo SCR (Selective Catalytic Reduction), che riduce drasticamente gli ossidi di azoto. Questa famiglia di yacht rappresenta oggi una delle linee più eco-compatibili offerte sul mercato internazionale.

Da menzionare anche il **Luminosity**, un colosso di oltre 107 metri, tra i più grandi yacht mai costruiti da Benetti, dotato di propulsione ibrida e sistemi di gestione energetica innovativi. Pur avendo incontrato difficoltà tecniche e gestionali, è considerato un progetto di riferimento per comprendere le potenzialità delle soluzioni ibride su larga scala.

Questi esempi testimoniano come la cantieristica italiana non solo recepisca le sfide normative, ma sappia trasformarle in occasioni di sviluppo tecnologico, rafforzando la propria posizione di leadership mondiale.



## Normativa europea: un quadro in evoluzione

Il settore nautico è stato oggetto di crescente attenzione da parte del legislatore europeo, che negli ultimi anni ha rafforzato l'impianto normativo. Già la Direttiva 2014/94/UE sulla qualità dei carburanti aveva introdotto standard più severi per il contenuto di zolfo e incentivato combustibili meno inquinanti. A questa si sono aggiunti il Regolamento (UE) 2017/352 sulla gestione portuale, che promuove l'efficienza energetica delle infrastrutture, e le norme dell'IMO, con linee guida globali sulla riduzione delle emissioni.

Negli ultimi anni, però, l'Europa ha alzato ulteriormente l'asticella con il pacchetto **Fit for 55**, che include misure destinate ad avere un impatto anche sul settore dei superyachts. In particolare,

# **BTG LEGAL**

**SPECIALIST INSURANCE LAW FIRM**



**AVV. ALBERTO BATINI**



**AVV. GIORGIO GRASSO**



**AVV. SILVIA TRAVERSO**



**AVV. OTTAVIA PIZZO**



[BTGLEGAL.IT](http://BTGLEGAL.IT)



[LINKEDIN](#)

la FuelEU Maritime Regulation, approvata nel 2023, stabilisce limiti stringenti all'intensità delle emissioni di gas serra dei combustibili marittimi, imponendo un percorso progressivo di decarbonizzazione fino al 2050. Parallelamente, l'estensione del sistema europeo di scambio delle quote di emissione (ETS) al trasporto marittimo, entrata in vigore nel 2024, rappresenta una novità rilevante: anche le grandi unità da diporto che effettuano viaggi commerciali o charter internazionali potrebbero essere coinvolte, con obblighi di monitoraggio e compensazione delle emissioni.

Accanto a queste misure, l'Unione Europea promuove la realizzazione di porti green, dotati di sistemi di cold ironing e infrastrutture per il rifornimento di GNL e, in prospettiva, di idrogeno. Tali investimenti, previsti anche dai programmi del Green Deal europeo, sono essenziali per consentire ai superyachts di nuova generazione di sfruttare appieno le tecnologie pulite.

## Le linee guida internazionali: l'IMO e oltre

Le politiche europee si intrecciano con quelle dell'IMO (International Maritime Organization), che ha fissato obiettivi globali di riduzione delle emissioni: taglio del 40% dell'intensità di CO<sub>2</sub> entro il 2030 e del 70% entro il 2050 rispetto ai livelli del 2008. Per raggiungere questi traguardi, l'IMO ha introdotto strumenti come l'EEXI (Energy Efficiency Existing Ship Index) e il CII (Carbon Intensity Indicator), che si applicano anche alle navi da diporto di grandi dimensioni.

In prospettiva, si discute anche dell'introduzione di standard specifici per le unità alimentate a idrogeno e ammoniaca, con linee guida di sicurezza per la gestione dei nuovi combustibili. Per i superyachts che navigano in acque internazionali, questi sviluppi normativi costituiranno un punto di riferimento imprescindibile.

## Normativa italiana: integrazione e strumenti nazionali

L'Italia, patria di cantieri di fama mondiale, ha recepito e integrato le direttive comunitarie con un quadro normativo nazionale. Il Piano Nazionale per l'Energia e il Clima (PNIEC) rappresenta la cornice strategica, fissando obiettivi di decarbonizzazione e promozione delle rinnovabili anche per il settore marittimo. A esso si affiancano disposizioni più specifiche come il Decreto Legislativo 171/2005, che disciplina la prevenzione dell'inquinamento da parte delle navi da diporto.

Il Codice della Nautica da Diporto (D.Lgs. 229/2017) contiene norme che, seppur focalizzate sulla sicurezza e sulla disciplina del settore, si collegano indirettamente alla sostenibilità attraverso disposizioni sull'omologazione e la certificazione delle unità. Inoltre, il PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) ha destinato risorse significative al rinnovamento delle infrastrutture portuali e alla digitalizzazione dei processi, creando le basi per un ecosistema nautico più efficiente ed ecologico.

Sul fronte degli incentivi, programmi gestiti da Invitalia e dal Ministero delle Imprese e del Made in Italy sostengono la ricerca e sviluppo nei cantieri, con agevolazioni fiscali e contributi a fondo perduto per progetti di innovazione green.

## Le sfide dei cantieri nautici

L'evoluzione normativa impone ai cantieri sfide complesse. L'adozione di motori ibridi, di sistemi a GNL o a idrogeno, e di soluzioni energetiche rinnovabili richiede investimenti significativi, spesso difficili da ammortizzare nel breve termine. A questo si aggiunge la necessità di formare personale altamente specializzato in ingegneria energetica, elettronica e sistemi avanzati di propulsione.

La progettazione stessa delle imbarcazioni

deve essere ripensata: l'integrazione di tecnologie green comporta scelte innovative nei materiali, nella distribuzione degli spazi e nelle architetture di bordo, senza compromettere lusso e prestazioni. Inoltre, il rispetto dei nuovi obblighi di monitoraggio e rendicontazione delle emissioni richiede sistemi digitali avanzati e una gestione operativa più complessa.

## Il futuro della nautica da diporto

Il futuro del settore appare segnato da una crescente convergenza tra esigenze ambientali e mercato. Le normative, pur imponendo vincoli, spingono i cantieri a innovare e a differenziarsi. Chi saprà integrare tecnologie a basse emissioni senza sacrificare comfort ed estetica potrà acquisire un vantaggio competitivo importante.

Le prospettive includono l'uso sempre più diffuso di soluzioni ibride, elettriche e a idrogeno, l'impiego di materiali compositi riciclabili, sistemi digitali di gestione energetica e porti

capaci di fornire energia da fonti rinnovabili. La strada intrapresa da cantieri come Benetti, con modelli come il B.Yond o il Luminosity, mostra come sia possibile coniugare sostenibilità e lusso, anticipando le richieste di un mercato sempre più attento alle tematiche ambientali.

## Conclusioni

Il settore dei superyachts è nel pieno di una trasformazione. Le normative europee e internazionali, integrate dal quadro italiano, spingono verso una riduzione drastica dell'impatto ambientale e creano al tempo stesso nuove opportunità. L'Italia, forte della sua tradizione cantieristica e della capacità di coniugare lusso e innovazione, ha tutte le carte in regola per diventare protagonista di questa rivoluzione.

La "Green Revolution" nella nautica da diporto non è più un'opzione, ma una necessità strategica. Le sfide sono molteplici, ma il futuro dei superyachts si gioca proprio sulla capacità di trasformare il rispetto dell'ambiente in motore di sviluppo, competitività e leadership globale.



# CANNES MONACO

---

**SALONI D'AUTUNNO LUSBEN**  
PER RACCONTARE LA NUOVA VALUE PROPOSITION



**Lusben, divisione Refit del Gruppo Azimut|Bennetti**, ha debuttato al **Cannes Yachting Festival**, salone di riferimento per le imbarcazioni fino ai 50 metri dal 9 al 14 Settembre e al **Monaco Yacht Show**, appuntamento ormai consolidato nel calendario della divisione Lusben che si è tenuto dal 24 al 27 di Settembre.

La partecipazione a Cannes consolida il posizionamento del brand nel segmento dei motor e sailing yacht, inserendosi in una più ampia strategia di sviluppo nel territorio internazionale, avviata a Luglio di quest'anno con l'apertura del nuovo ufficio commerciale ad **Antibes**, nel cuore della riviera francese. Una scelta che

consente di offrire un punto di contatto operativo e relazionale per nuovi e consolidati armatori, comandanti e professionisti del settore, in uno degli hub più attivi, vivaci e connessi della costa mediterranea.

Negli ultimi quattro anni Lusben ha registrato una crescita costante, a conferma della solidità di una strategia di lungo periodo basata su investimenti mirati, sviluppo organizzativo ed espansione infrastrutturale. Una traiettoria che riflette il ruolo sempre più centrale del refit, spinto dalla crescita della flotta mondiale e da una crescente attenzione alla personalizzazione, alla manutenzione e alla valorizzazione degli yacht esistenti.

In questo scenario, il 2025 segna un'evoluzione significativa: il servizio post-vendita Benetti entra ufficialmente a far parte dell'universo Lusben con il lancio di **Benetti Lifetime Care**. Nato dall'eccellenza costruttiva Benetti e potenziato dalle competenze tecniche e gestionali di Lusben, questo programma introduce una visione evoluta del ciclo di vita dello yacht, integrando manutenzione, aggiornamenti impiantistici e interventi di refit all'interno di un sistema unico, basato su pianificazione, tracciabilità e coordinamento tecnico. L'obiettivo non è solo garantire l'efficienza operativa dell'imbarcazione, ma accompagnarne **l'evoluzione nel tempo**, con interventi puntuali, coerenti con l'identità originale e aggiornati rispetto alle normative e agli standard di settore.

“Il refit è un segmento che cresce in modo strutturato e resiliente. In questo contesto, Lusben si propone come punto di riferimento per chi cerca soluzioni di alto profilo tecnico e gestionale. Oggi siamo in grado di accompagnare il cliente nell'intero ciclo di vita dello yacht attraverso più fasi di rinnovamento negli esterni come negli interni, indipendentemente dalla taglia”, commenta **Fernando Pilli**, General Manager di Lusben.

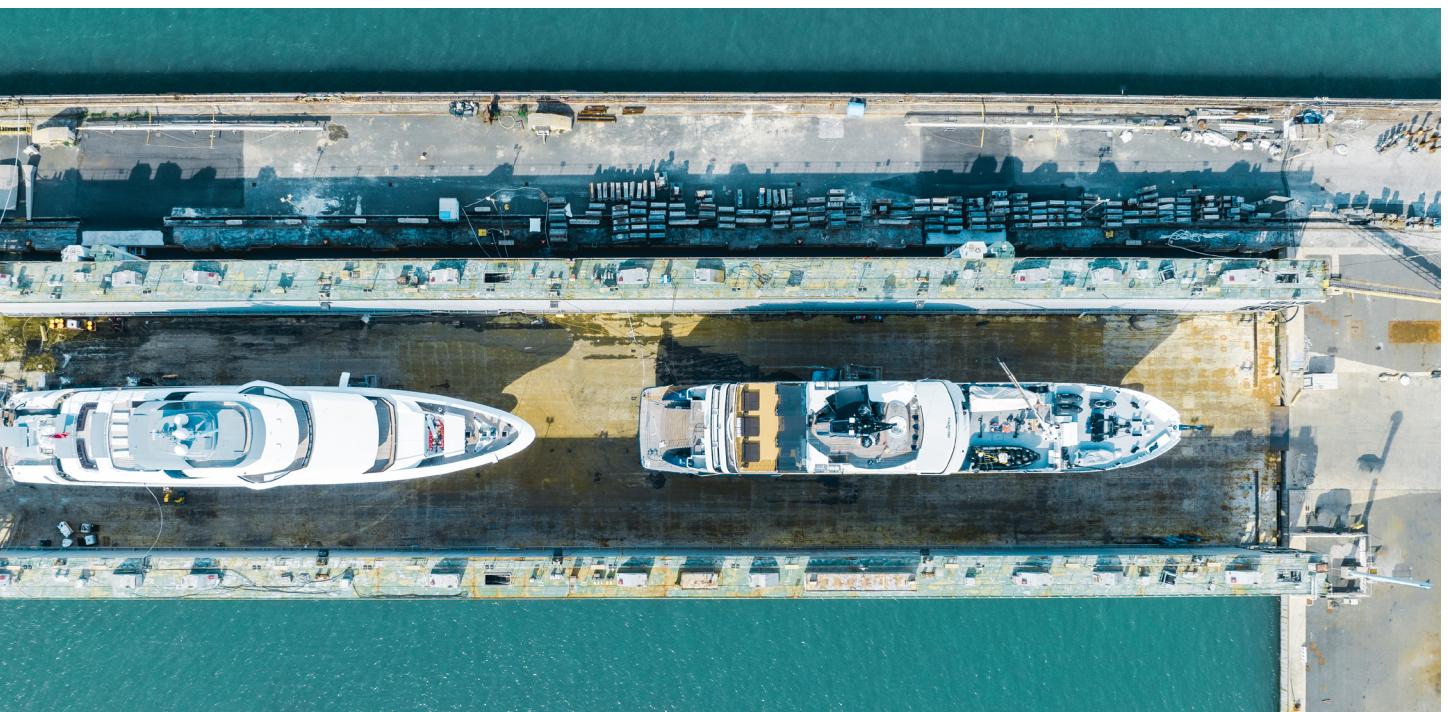
Il 2025 rappresenta anche il consolidamento di un importante piano di investimenti che ha riguardato il sito di **Livorno**. Gli interventi, avviati nel 2023, hanno portato a una completa riqualificazione dell'area, che oggi si estende su una superficie di 220.000 metri quadrati tra spazi a terra e specchio



acqueo. Livorno è ora in grado di accogliere simultaneamente tre yacht oltre i 100 metri a terra, con capacità di ormeggio potenziata e impianti di sollevamento e manutenzione tra i più evoluti del settore, come il synchro-lift da 2.400 tonnellate e il bacino galleggiante da 180 metri.

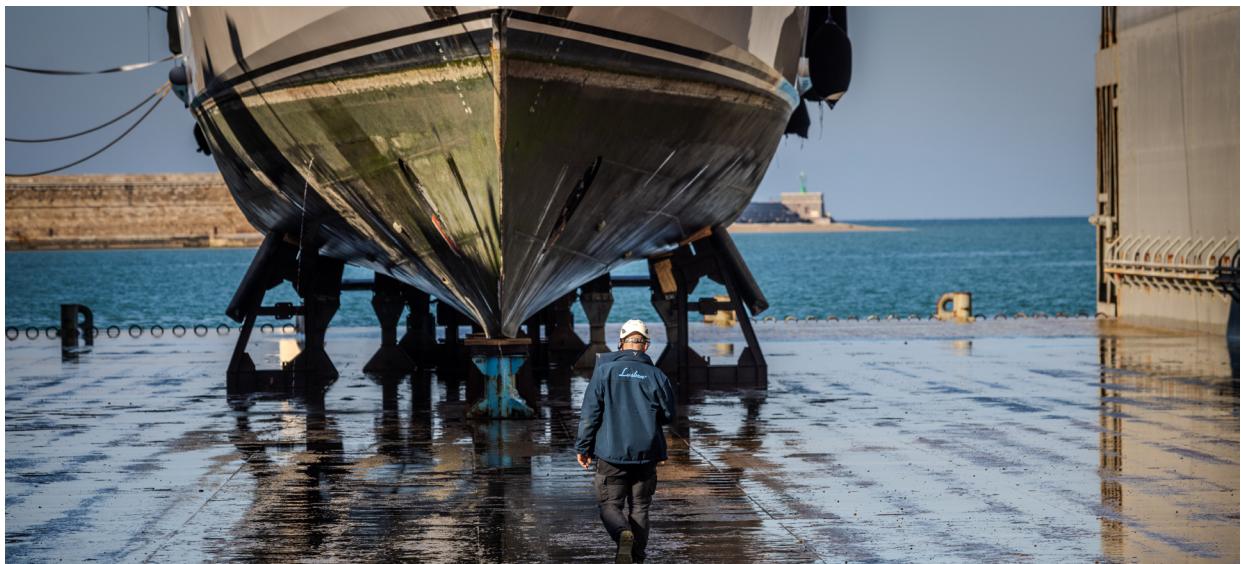
Tra gli elementi distintivi spicca la **keel pit profonda 8,5 metri**, la più grande del Mediterraneo, pensata per operare su yacht a vela con chiglia basculante fino a 70 metri. Grazie a queste dotazioni, Lusben ha potuto accogliere, negli ultimi mesi, **alcuni tra i più prestigiosi sailing yacht in navigazione**, tra cui *Jasali II*, *Croce del Sud*, *Rosehearty*, *Belle Brise*.

Parallelamente, sempre a Livorno, è in fase di realizzazione un nuovo **hub per equipaggi e servizi executive**, completo di lounge e aree dedicate, pensato per migliorare l'esperienza anche di chi lavora quotidianamente a bordo.



Anche il cantiere di **Viareggio** sarà oggetto di un piano di rafforzamento infrastrutturale. L'introduzione di un nuovo travel lift da 720 tonnellate amplierà la capacità operativa del sito, che si conferma un punto di riferimento per le imbarcazioni fino a 50 metri, con una particolare specializzazione nella lavorazione della vetroresina. Una vocazione che si traduce in competenze tecniche consolidate, servizi rapidi e un'attenzione costante alla qualità.





**Lusben\***

Forte di oltre 60 anni di esperienza e della sua cultura radicata nella storia della nautica italiana, Lusben è uno dei principali centri di refit del Mediterraneo settentrionale. Attraverso la sua rete dedicata di strutture all'avanguardia a Viareggio, Livorno e Varazze, il cantiere realizza progetti di refit e assistenza su misura per i superyacht, motor e sailing yacht di tutto il mondo, garantendo un livello di qualità senza pari, unite all'esperienza artigianale caratteristica della tradizione italiana. Flessibile per natura, Lusben fornisce soluzioni ingegnose per realizzare la visione unica di ogni cliente. Un vero e proprio approccio artigianale con un'attitudine al design d'avanguardia, grazie alla combinazione di conoscenze, competenze e continui investimenti nella sua rete di cantieri e nell'offerta di servizi con qualità senza compromessi, organizzazione meticolosa e autentica passione.

# CLASS 44M

---

DEBUTTO MONDIALE BENETTI YACHTS  
CANNES YACHTING FESTIVAL 2025



Benetti si è presentato in grande stile al Cannes Yachting Festival 2025, dal 9 al 14 Settembre, primo appuntamento della stagione nautica internazionale. In questa prestigiosa cornice, Benetti ha esposto per la prima volta l'intera serie in vetroresina – **Oasis 34M, Oasis 40M e Motopanfilo 37M** – e ha svelato in anteprima mondiale **Juno's 7**, prima unità del nuovo Class 44M, yacht di 44 metri che coniuga eleganza, innovazione e volumi generosi.

Il Cannes Yachting Festival è stato inoltre teatro di una **preview esclusiva con unveil**ing di un **nuovo modello** confermando il dinamismo creativo di Benetti e il suo costante impegno nell'evoluzione dei prodotti.

Con la gamma più ampia presente sul mercato e un'offerta progettuale capace di rispondere a ogni esigenza, Benetti conferma il proprio ruolo di autentica **“House of Yachting”**. L'approccio alla **personalizzazione trasversale** su tutti i

modelli, unito a una visione orientata all'innovazione, consente al cantiere di creare yacht unici e su misura per una clientela internazionale in continua evoluzione.

## **CLASS 44M “Juno’s 7” (BP008), l’ammiraglia della gamma in vetroresina firmata Benetti**

**M/Y Juno’s 7** è la prima unità della **nuova linea Class 44M**, l’ammiraglia della serie in vetroresina firmata Benetti. Un progetto ambizioso, a cura di **Cassetta Yacht Designers**, che ha disegnato le linee esterne, gli interni e il décor in collaborazione con il team di architetti del Cantiere. Il risultato è uno yacht che coniuga l’eleganza senza tempo del design classico con un linguaggio stilistico contemporaneo e raffinato. La prua slanciata e lo scafo, pensati per affrontare lunghe navigazioni, esprimono una bellezza intramontabile, mentre l’utilizzo di **ampie superfici vetrate** e la **pulizia formale delle geometrie** restituiscono un’immagine moderna, leggera, luminosa.

Gli interni raccontano una storia di **artigianalità e ricerca materica**. I pavimenti in **olmo antico**, le superfici in **resina minerale arricchita con polvere di pietra** e la luce naturale che filtra generosa dalle vetrate, creano un’atmosfera calda e sofisticata, in equilibrio tra comfort e stile. Con **M/Y Juno’s 7**, Benetti inaugura una nuova stagione del vivere il mare, all’insegna di un **lusso personalizzabile, elegante e sostenibile**, pensato per armatori che cercano un’esperienza autentica e distintiva a bordo.

## **MOTOPANFILO 37M “Angel” (BMP010)**

Un modello che celebra il glorioso heritage Benetti, reinterpretato in chiave contemporanea grazie alle più avanzate tecnologie costruttive e soluzioni di design.

**Motopanfilo 37M** evoca lo spirito senza tempo della tradizione nautica italiana, fondendolo con un’eleganza moderna, discreta e raffinata. Le linee esterne sono progettate da Francesco Struglia in collaborazione con Benetti e sono caratterizzate dalla “Bronze Ribbon” che unisce con eleganza lo scafo alla sovrastruttura, valorizzando le proporzioni allungate e armoniose dello yacht. La grande finestratura del Main Deck, che si estende per l’intera lunghezza dello scafo, accentua ulteriormente il profilo slanciato e l’aspetto dinamico dell’imbarcazione. Gli interni disegnati dallo **studio Lazzarini Pickering Architetti** sono caratterizzati da una struttura a costolatura che attraversa tutto lo yacht, reinterpretando in chiave contemporanea gli elementi tipici delle imbarcazioni classiche. Questa scelta progettuale genera spazi dinamici e coinvolgenti, che celebrano il mare e la sensazione autentica di trovarsi a bordo di una vera nave.

## **OASIS 40M “CADA DIA” (B0122)**

La ventesima unità della linea di successo **Oasis** di Benetti debutta con una configurazione progettata su misura. **B0122 M/Y CADA DIA** è un **Oasis 40M**, modello tra i più apprezzati e riconosciuto come best seller della gamma Benetti. Progettata secondo una logica di design sociale, Cada Día offre un’esperienza a bordo dinamica e informale, in cui ogni ambiente – dal Main Salon all’Oasis Deck® – è pensato per favorire la connessione con la natura e la condivisione tra gli ospiti. Gli esterni sono firmati dallo studio inglese RWD, mentre il design degli interni porta la firma dello studio newyorkese Bonetti & Kozerski.

Questa unità rappresenta al meglio la capacità di Benetti di interpretare e realizzare le visioni specifiche di ciascun armatore, rendendo ogni **Oasis 40M** un progetto unico e personale.

Tra gli elementi distintivi di Cada Día, spicca la scelta di collocare la Master Cabin a poppa dell’Upper Deck, trasformandola in un vero e proprio appartamento privato con vista panoramica. A prua del Main Deck trovano spazio

due ampie VIP Cabin, progettate per garantire agli ospiti un livello di comfort senza paragoni nella categoria.

## OASIS 34M "A+" (B0209)

Oasis 34M è l'unico modello della linea Benetti sotto le 300 GT a offrire l'esclusivo Oasis Deck®, reinterpretando in questo segmento l'inconfondibile lifestyle della linea Oasis. Come l'Oasis 40M, anche A+ porta la firma dello studio inglese RWD per il design degli esterni e di Bonetti & Kozerski per gli interni. Il concept alla base è lo stesso: un'esperienza di vita a bordo ispirata al contatto diretto con la natura, alla libertà e alla raffinatezza contemporanea. A+ è stata progettata come un'oasi di tranquillità offrendo una sintonia di spazi raffinati dai toni neutri, che fungono sia da tranquillo rifugio sia da piacevoli spazi di intrattenimento. Tra gli elementi distintivi, le ali abbattibili a poppa consentono di creare una spaziosa piattaforma flush di 76 m<sup>2</sup>, perfettamente integrata con il Main Salon, trasformando l'intera area in una vera e propria terrazza sul mare, fruibile in ogni momento della giornata.

*Benetti*

*Benetti "The House of Yachting"*

*Fondato nel 1873, Benetti è lo storico cantiere italiano specializzato in yacht di lusso, icona di uno stile senza tempo e di eccellenza nella costruzione. Ogni yacht è unico, realizzato in base ai desideri del proprio Armatore. Benetti progetta, costruisce e commercializza imbarcazioni in composito da 34 a 44 metri, e imbarcazioni in alluminio e acciaio da 37 fino a oltre 100 metri. Sono otto le categorie della gamma: Class, Motopanfilo, Oasis, B.Yond, B. Now, B.Century, B.Loft e Custom. Parte del Gruppo Azimut|Benetti, leader mondiale del settore, Benetti impiega solo personale altamente specializzato nell'unità produttiva di Livorno, nell'headquarter di Viareggio e negli uffici di Fort Lauderdale, Dubai, Hong Kong, Singapore e Londra.*



Yachting Philosophy

A M E R

ameryachts.it

m A R E

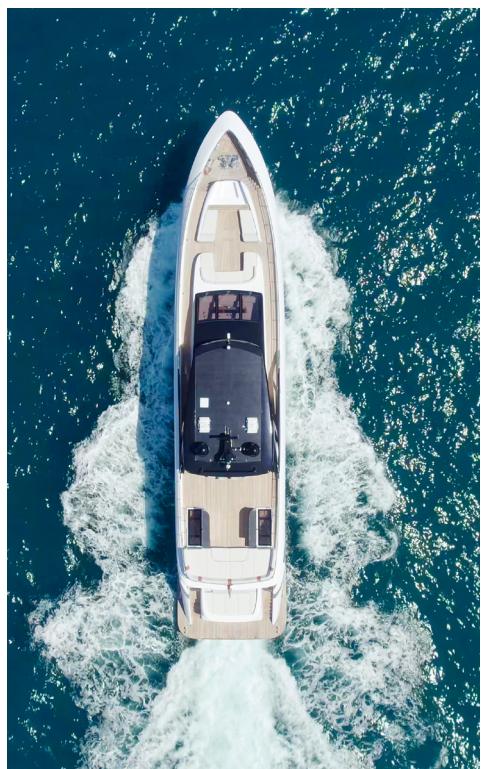


CONFININDUSTRIA  
NAUTICA

# MARE COME IDENTITÀ

---

**LA FAMIGLIA AMERIO**  
TECNOLOGIA AVANZATA, ARTIGIANALITÀ,  
TUTELA AMBIENTALE



Amer Yachts è un innovativo e indipendente cantiere navale italiano che unisce con maestria l'arte della costruzione di yacht all'orizzonte dell'innovazione. La sua flotta pluripremiata, composta da imbarcazioni uniche dai 24 ai 75 metri, nasce tutta da una visione comune: intrecciare armoniosamente tecnologia avanzata, artigianalità e la profonda dedizione dell'azienda alla tutela ambientale.



Un impegno volto a regalare puro piacere e una soddisfazione senza pari a ogni armatore, garantendo che ciascuno yacht incarni l'eccellenza. Ogni dettaglio è ottimizzato con la massima cura — dalla precisione ingegneristica al design elegante, dalle prestazioni potenti alla manovrabilità sicura e costante.

Un approccio meticoloso che si estende a un'attenzione profonda verso un consumo consapevole, riflesso in una strategia pionieristica a basso impatto.

## Il Fondatore

Riconosciuto a livello internazionale come un vero e proprio "pioniere della nautica", **Fernando Amerio** iniziò il suo percorso nel 1973, quando fondò **Permare**. Meccanico qualificato, esperto subacqueo e pescatore, aveva già intuito, fin dagli anni '60, l'enorme

potenziale della nautica da diporto italiana. Permare si affermò come fornitore di servizi versatili, concessionario stimato e riparatore attento e scrupoloso. Forte della sua vasta esperienza, di un amore profondo per il mare e di un instancabile slancio verso la sperimentazione, nel 1990 diede vita ad Amer Yachts, segnando il debutto con la costruzione di un prestigioso yacht di 20 metri.

La visione di Fernando Amerio, condivisa nel tempo con le figlie e il figlio, Alessandra, Barbara e Rodolfo, e oggi anche con le nipoti, affinata in oltre 35 anni di ricerca e sviluppo, ha conquistato la fiducia di innumerevoli amanti del mare che ne condividono la stessa passione, portando al varo di oltre 100 yacht e al riconoscimento internazionale dell'eccellenza del marchio.

Questa eredità di fiducia e innovazione definisce l'unicità del percorso di Amer Yachts,



dove la fusione tra tradizione e visione contemporanea orienta la strategia e il futuro dell'azienda, radicati nel coinvolgimento attivo di tre generazioni della famiglia alla guida della società.

## La visione aziendale

La filosofia nautica di Fernando Amerio e della sua famiglia incarna una visione proiettata al futuro.

Costruiscono yacht capaci di navigare lentamente, favorendo una conduzione più fluida e riducendo i consumi (un obiettivo perseguito fin dal 1990), ma al tempo stesso in grado di raggiungere velocità da record.

Questo approccio offre agli armatori la massima libertà di scelta, garantendo al contempo comfort senza paragoni e pieno controllo.

## Strategia a basso impatto

La strategia a basso impatto di Amer Yachts è profondamente radicata nella storia del cantiere, cresciuta sempre di pari passo con una forte attenzione alle persone – i suoi dipendenti, collaboratori e la comunità in senso più ampio. Una filosofia che ha dato vita a un'economia unica e gentile, rispettosa della vita sulla terra così come nei mari e negli oceani, insieme alla biodiversità.

Questo impegno sostiene una crescita controllata, alimentata da processi innovativi volti ad allineare gli obiettivi industriali con i valori del brand. Con lo sguardo rivolto al futuro, Amer Yachts dà priorità a risorse rinnovabili e a basso impatto, riducendo attivamente gli sprechi. Il contributo degli stakeholder è valorizzato e la gestione responsabile viene adottata attraverso un approccio etico che migliora le condizioni operative nei cantieri e al tempo stesso preserva l'artigianalità nautica.

Intere filiere vengono sviluppate nelle aree operative, promuovendo la tradizione marittima italiana in tutto il mondo.



Seguendo un preciso percorso evolutivo, gli scafi e i componenti strutturali vengono realizzati con materiali avanzati come polimeri rinforzati con fibre, acciaio e alluminio, con l'intenzione di integrare presto alternative ai compositi tradizionali, come le fibre di basalto combinate con resine riciclabili.

Questo approccio alla costruzione degli yacht garantisce a ogni imbarcazione uno stile unico, realizzato con estrema cura per rispondere pienamente alle esigenze e alle preferenze di ciascun armatore. È così che Amer Yachts entra in sintonia con la sua clientela d'eccellenza: persone lungimiranti ed esigenti. Per loro, le prestazioni superiori vanno ben oltre la velocità, dando uguale, se non maggiore, importanza all'efficienza e alla facilità di gestione.

"L'adozione dei sistemi di propulsione Volvo Penta IPS, secondo **Rodolfo Amerio**, ha avuto un impatto profondo sull'architettura navale e sul design degli yacht. Questa integrazione, iniziata nel 2014, ha richiesto una completa riprogettazione degli spazi interni ed esterni, consentendo un utilizzo ottimizzato dell'ambiente e significativi miglioramenti del comfort a bordo".

## L'esperienza Amer

La vita a bordo di un Amer è profondamente legata al luogo da cui proviene: Liguria e Toscana, il cuore del Mediterraneo occidentale, patria di alcune delle più belle coste italiane, a pochi passi dalla Côte d'Azur.

È da qui che gli yacht Amer prendono il largo,

portando con sé il fascino e la dedizione di queste comunità, il loro storico senso dell'avventura, la bellezza dei paesaggi, il clima mite e l'attrattiva di uno stile di vita più lento e armonioso.

## Attenzione, rigore e artigianalità'

Le attività di ricerca di Amer Yachts, svolte in stretta collaborazione con università e partner industriali e tecnologici, sono fondamentali per lo sviluppo di yacht su misura e all'avanguardia e per l'istituzione di nuovi standard nautici.

Questo impegno dedicato ha portato sia al riconoscimento internazionale sia all'ottenimento di numerosi brevetti.

## Dedizione e passione

Ogni anno vengono prodotti solo pochi yacht, tutti progettati, costruiti e collaudati sotto la diretta supervisione di Fernando e Rodolfo Amerio. Essi rimangono al timone della ricerca, dello sviluppo, del design e dell'ingegneria. Il cantiere è il loro vero regno – il fulcro in cui la profonda collaborazione con armatori, comandanti, tecnici, designer e fornitori prende vita, evolvendosi in progetti condivisi e in un flusso continuo di soluzioni innovative. Un lavoro fondato sulla lealtà, sulla cura meticolosa e su un'artigianalità eccezionale.

## Ristrutturazioni e riparazioni

Amer Yachts offre un'ampia gamma di servizi personalizzati pensati per mantenere il tuo yacht in condizioni impeccabili e al massimo delle prestazioni: refit, riparazioni e modifiche; arredamento; consulenza tecnica; piani di manutenzione certificati; fornitura di ricambi; servizi a bordo; consulenza commerciale; ispezioni sulle condizioni delle imbarcazioni; programmi di formazione per comandanti e equipaggi.

La filosofia fondamentale è semplice: costruire yacht che sfidino l'obsolescenza e coltivano un legame emotivo duraturo con i loro armatori. Ogni imbarcazione è progettata per essere facilmente riparabile, garantendo così di rimanere un bene molto ricercato con un elevato valore di rivendita. Questi principi di design lungimiranti, inizialmente pionieristici con Permare, rappresentano oggi un punto di forza distintivo di Amer Yachts. I cantieri stessi sono sempre stati, e continuano a essere, il terreno di prova essenziale per ogni generazione della leadership della famiglia Amerio.

## Restauro conservativo

Il completo restauro di Destiny, il magnifico yacht Camper & Nicholson di 27 metri, rappresenta una testimonianza dell'abilità senza pari del cantiere di Sanremo. Questa storica imbarcazione, varata a Southampton nel 1959 come scafo numero 826, ha ricevuto una nuova e vibrante vita nel 2016 grazie a un progetto davvero completo.

L'ambizioso intervento, durato due anni e mezzo, è stato supervisionato in ogni fase da Rodolfo Amerio. Sotto il suo attento controllo, un team dedicato di oltre 80 artigiani altamente qualificati ha riversato la propria maestria in ogni minimo dettaglio. Il lavoro è stato guidato dall'ingegnere Giulio Riva e dall'architetto Stefano Tini. Grazie a questo straordinario e minuzioso restauro, un vero capolavoro della cantieristica storica è stato orgogliosamente restituito al mare, segnando un traguardo d'eccellenza.

## Rivendita

Amer Yachts offre soluzioni complete sia per l'acquisto che per il noleggio di yacht. Nell'ambito delle sue attività, reparti dedicati gestiscono la vendita di imbarcazioni di seconda mano e la gestione di una flotta charter diversificata per tutte le dimensioni. Questo approccio integrato supporta la gestione degli asset degli armatori e garantisce ai clienti



un'esperienza senza soluzione di continuità, sia che desiderino acquistare, vendere o noleggiare uno yacht.

## Servizio clienti

Dal momento in cui si sceglie uno yacht Amer, si crea un legame diretto e continuo di fiducia e competenza.

I cantieri di **Sanremo, Imperia e Pisa** gestiscono con maestria ogni esigenza, garantendo qualità duratura e offrendo soluzioni complete per ogni armatore. Team specializzati e un numero crescente di "Amer Points" sono sempre disponibili, pronti ad assistere armatori e comandanti in ogni necessità, assicurando un supporto costante e immediato.

Il nuovo cantiere Amer di Pisa, attualmente in costruzione, è progettato con certificazioni ecologiche complete e dispone di un avanzato sistema fotovoltaico per l'autosufficienza energetica. Include un sistema di pannelli solari unico al mondo con meccanismo autopulente che sfrutta l'umidità dell'aria raccolta per garantire prestazioni massime.

Amer Yachts, in collaborazione con lo studio di architettura Aoumm e GS4C Sustainable Solutions, ha sviluppato un quadro progettuale che considera lo yacht come un sistema completamente integrato, affrontando in modo specifico la riduzione dell'impatto ambientale. Un approccio che introduce materiali selezionati secondo rigorosi criteri di sostenibilità sia

nella progettazione che nella costruzione.

Queste scelte offrono un'alternativa di mercato all'avanguardia, guidata dalla sostenibilità, immaginata come nuovo modello di riferimento per cantieri, designer nautici e clienti.

## Ricerca e sviluppo

Amer Yachts, in collaborazione con lo studio di architettura **Aoumm e GS4C Sustainable Solutions**, ha sviluppato un quadro progettuale che considera lo yacht come un sistema comple-

tamente integrato, affrontando in modo specifico la riduzione dell'impatto ambientale. Un approccio che introduce materiali selezionati secondo rigorosi criteri di sostenibilità sia nella progettazione che nella costruzione.

Queste scelte offrono un'alternativa di mercato all'avanguardia, guidata dalla sostenibilità, immaginata come nuovo modello di riferimento per cantieri, designer nautici e clienti.



# DUE PAROLE CON BARBARA AMERIO

## CEO DI AMER YACHTS



### Salone nautico di Genova: come vi siete presentati?

Con due barche: la "Polar Fox" e la "Nada", evoluzioni dei modelli 120 e F100, dove la F sta per Fernando, mio padre, che ha fondato Amer Yachts nel 1990. E con una nuova immagine che rispecchia, anche nello stand, i nostri valori e la nostra identità. Giocata sull'anagramma e le affinità tra Amer e Mare, e sul fatto che il nostro nome di famiglia la parola "mare" la contiene. Un evidente segno del destino.

### Quali sono le nuove tendenze del settore?

Mi concentrerei sulle positive e direi le ricerche sulla propulsione. Ma c'è ancora tanto da fare per l'impatto ambientale. Noi utilizziamo le certificazioni come strumento per la trasparenza

e la convalida dei progetti - sia per le barche che, per esempio, per gli edifici che costruiamo, come il nuovo cantiere a Pisa.

Ogni certificazione dà poi normalmente il via ad altri progetti, innestando una reazione a catena che ci guida, insieme ai fornitori, verso una filiera sempre più aperta e verso una maggiore responsabilità ecologica.

**Per voi l'ecosostenibilità è un punto chiave. È facile legarla all'eleganza e alla ricerca del design richiesto dai clienti?**

I nostri clienti ci seguono anche in questo. La sensibilità per l'ambiente è radicata nella storia del cantiere, insieme all'attenzione per le condizioni di lavoro dei dipendenti, all'etica del rapporto con i collaboratori e con la nostra comunità di riferimento.

Fa parte di un modo di concepire il lavoro e la produzione che plasma quello che facciamo in tutti i sensi.

- Alimentiamo processi innovativi per allineare obiettivi industriali e valori del marchio.
- Ambiamo a utilizzare materiali e risorse a basso impatto e rinnovabili, e a minimizzare gli sprechi.
- Indirizziamo il lavoro dei nostri partner nella stessa direzione e stiamo attenti alle condizioni ambientali (sia materiali che immateriali) nei cantieri.
- Sviluppiamo le filiere produttive nelle aree in cui operiamo, per contribuire a mantenere e promuovere la tradizione nautica italiana.

## **Ricerca e innovazione dei materiali. Ci avete puntato, quali sono le novità?**

Insieme allo studio di architettura Aoumm e a GS4C Sustainable Solutions stiamo sviluppando un modello che consideri lo yacht come un sistema integrato, focalizzato sulla riduzione dell'impatto ambientale. Un modello che introduce nelle nostre proposte materiali scelti in base a criteri di sostenibilità, per il design, la costruzione e l'intero ciclo di vita delle barche. Per quanto riguarda gli scafi, stiamo testando un composito che potrebbe sostituire la vetroresina, fatto di basalto e resine ecologiche, riciclabile al 100%.

## **Stagione appena conclusa. Come è andata?**

Molto bene. Abbiamo barche in costruzione e pronte al varo che occupano quasi completamente le nostre capacità produttive. Nel 2024 abbiamo registrato ricavi per 65,7 milioni (in crescita del 25% rispetto al 2023), con un utile netto di 159.000 euro, un'Ebitda di circa 1,5 milioni e una posizione finanziaria di 13,9 milioni. Cifre che riflettono le dinamiche tipiche del ciclo produttivo del settore. La vetroresina, dalla progettazione alla consegna, ha un ciclo di circa due anni. Con il metallo si allunga fino a tre, quattro anni. Ci sono periodi, anche lunghi, nei quali le entrate si riducono, perché siamo nel pieno delle costruzioni e degli investimenti, altri in cui crescono.

## **Quali sono i vostri mercati di riferimento?**

Vendiamo quasi esclusivamente a clienti europei, con il mercato italiano concentrato soprattutto su barche nuove e usate sotto i 24 metri.

## **La cantieristica italiana unisce magistralmente artigianato e tecnologia. Perché il nostro Paese eccelle nel settore?**

Per quanto ci riguarda, costruiamo un numero limitato di barche all'anno, tutte sotto la supervisione di mio padre Fernando e mio fratello Rodolfo, che guidano la progettazione, l'ingegneria e la costruzione. Il cantiere è il loro regno. Lì, in collaborazione con armatori, comandanti, tecnici, designer e fornitori, l'alto artigianato italiano si sviluppa tra progetti condivisi e un flusso continuo di soluzioni innovative. Il vero patrimonio del cantiere.

## **Lei è stata scelta dall'Ue per l'EU trade champions network. Un traguardo importante e un riconoscimento personale, ma anche aziendale?**

Ne sono felice. È il riconoscimento dell'approccio che ci guida sin dall'inizio. La progettazione Amer ha l'ambizione di bilanciare potenza, efficienza e impatto ambientale - un modo di pensare al quale il mondo della nautica internazionale si sta adeguando. Il nostro impegno in questo senso si è intensificato negli ultimi anni, portando dal 2013 al varo di yacht equipaggiati con motori più leggeri, che permettono di ottenere significativi progressi in termini di prestazioni e riduzione dei consumi.

Un risultato che si pensava avremmo difficilmente raggiunto, mentre altri ora seguono la strada che abbiamo tracciato. Per noi una barca contemporanea deve poter navigare sia velocemente che lentamente, integrando senza soluzione di continuità sia le capacità di navigazione in dislocamento che in planata. A distanza di oltre dieci anni, ci sentiamo talmente sicuri che abbiamo adattato con sicurezza un

# Un'eccellenza marittima internazionale a Genova



**m  
sc  
ITALIA**

Genova Headoffice  
Torino • Milano • Bologna • La Spezia • Civitavecchia • Roma • Napoli  
Gioia Tauro • Bari • Ancona • Ravenna • Venezia • Trieste

**Mediterranean Shipping Company Italia**

Via Balleydier, 7N, 16149 Genova

Tel. +39 010 64721 • Fax 010 6472409 • E-mail [ita-info@msclenavi.it](mailto:ita-info@msclenavi.it)

[mscitalia.it](http://mscitalia.it)

motore leggero anche sulla nostra prima barca in acciaio: un 42 metri che presenteremo nel primo trimestre del 2026.

## Progetti che ci dobbiamo aspettare da Amer?

Oltre alle prime barche in acciaio, stiamo costruendo un grande cantiere a Pisa, lungo il canale dei Navicelli. Sarà in grado di ospitare costruzioni fino a 75 metri. Ha tutte le certificazioni ecologiche possibili e disporrà di un sistema fotovoltaico all'avanguardia per l'autosufficienza energetica, dotato di un meccanismo auto-pulente che sfrutta l'umidità dell'aria per garantirne le massime prestazioni - il primo al mondo.





# T295 SF

*Engineered to perform. Crafted to impress.*



**Il nuovo Fisherman Sportivo**  
Scoprilo online o presso i concessionari Tuccoli Marine

SCAN HERE &  
DISCOVER MORE



[info@tuccolimarine.com](mailto:info@tuccolimarine.com) | 0586 980502 | [www.tuccolimarine.com](http://www.tuccolimarine.com)

Sei un dealer e vuoi entrare a far parte della rete Tuccoli?  
Contattaci al +39 0586 980502 o al +39 349 789 0081 o via email a [info@tuccolimarine.com](mailto:info@tuccolimarine.com)

# SOLIDITÀ E AUDACIA

---

**TUCCOLI MARINE**

BARCHE NATE PER LA PESCA MA APERTE AL DI PORTO



Il Salone Nautico di Genova, giunto alla sua 65<sup>a</sup> edizione, si è confermato ancora una volta come la più grande e influente vetrina della nautica in Italia e nel Mediterraneo. Tra yacht monumentali, day cruiser scolpiti nel design più contemporaneo e tecnologie che guardano alla sostenibilità, spiccano i cantieri che sanno legare la solidità della tradizione all'audacia dell'innovazione. Fra questi, Tuccoli Marine oc-

cupa un posto speciale.

Nato sulle coste toscane negli anni Settanta, il marchio Tuccoli ha costruito la propria reputazione su scafi da pesca robusti, affidabili, pensati per resistere al mare e alle sue asperità. Negli ultimi anni, grazie a un rilancio deciso e coerente, il cantiere ha saputo aggiornare le proprie linee, trasformando la barca da pesca in un'esperienza più completa, capace di

accogliere famiglie e di offrire comfort senza rinunciare alla vocazione originaria. Al Salone 2025 Tuccoli si è presentato con tre modelli – in realtà quattro, considerando la partnership con Suzuki – che sintetizzano la filosofia del marchio: barche solide, belle, performanti, nate per la pesca ma aperte al diporto e persino al settore professionale.

Abbiamo incontrato il dottor Sanguettola, anima del rilancio di Tuccoli Marine, che ci ha accompagnato in un viaggio alla scoperta delle novità presentate a Genova e delle prospettive di un cantiere che guarda al futuro con radici ben piantate nel mare.

## **Dottor Sanguettola, al Salone “Tuccoli Marine” si è presentata con tre imbarcazioni di punta, cui si è aggiunto un quarto esemplare esposto nello stand Suzuki.”. Partiamo però dalla T250 VMAX, la grande novità dell’anno.**

La novità assoluta è proprio la T250 VMAX. L'abbiamo chiamata così perché nasce sulla base del VMAX, ma con un'importante evoluzione: abbiamo installato la cabina della nostra linea cruising. Grazie a questa console siamo riusciti a ricavare una mini cabina che alloggia un WC, un piccolo spogliatoio e persino un letto da una piazza e mezza, molto comodo. In uno spazio ridotto si riesce così a garantire il massimo comfort, sia per un viaggio, sia per un riposo nelle ore più calde della giornata.

## **Quali sono le dimensioni della T250 VMAX e a chi è principalmente rivolta?**

La barca misura 7,77 metri, ovvero 25 piedi. La motorizzazione consigliata è un 300 cavalli,



ma sono ammesse anche potenze da 200 a 350. Per tradizione, il nostro cantiere produce barche da pesca, e i nostri clienti storici sono pescatori. Ma spesso questi clienti hanno famiglia e necessitano di qualcosa di più confortevole rispetto a una barca pura da pesca. La T250 VMAX nasce da questa esigenza: è pensata per consentire, ad esempio, a un bambino di riposare in cabina o per offrire un bagno a bordo, elemento mai secondario quando si passa molto tempo in mare.

## **Dunque non solo un fisherman, ma una barca che punta anche sull'estetica e sulla vivibilità.**

Esatto. Accanto alla VMAX, qui a Genova abbiamo presentato anche una versione particolare del nostro VM, destinata al pescatore professionista Antonello Salvi. Per lui abbiamo realizzato una barca su misura, con una console maggiorata in grado di ospitare schermi più grandi, e una cassetiera personalizzata per gli accessori da pesca. È un modello customizzato in base alle sue necessità, un VM a tutti gli effetti ma evoluto sulle esigenze di un grande campione.

7,77 MT | MOTORE CONSIGLIATO 300CV | BAGNO A BORDO | MINI CABINA



## Con questa personalizzazione può manovrare da solo un'imbarcazione di dimensioni importanti?

Esattamente. Salvi potrà gestire in completa autonomia la barca, senza bisogno di un equipaggio. Lo stesso concetto ha ispirato l'intera linea VM, nata dall'esperienza di Marco Volpi, livornese, 33 volte campione del mondo di pesca. Anche Volpi spesso esce da solo e ha dimostrato che una barca di queste dimensioni può essere governata con efficacia e sicurezza.

## Il terzo modello che avete portato a Genova è il T295. Ce lo descrive?

Il T295 rappresenta l'evoluzione del nostro storico 28 piedi. È lungo 9,20 metri di scafo, quindi poco meno di 30 piedi. Ha linee moderne, un tettuccio elegante e una zona living più confortevole rispetto al 28. In navigazione si comporta benissimo: l'abbiamo provato con mari diversi ed è sempre stabile, senza spruzzi né delfinamenti. All'esterno offre un'area giorno con tavolo, cucina e frigorifero accanto al punto di pilotaggio. All'interno si può scegliere fra due configurazioni: una cabina matrimoniale con una seconda cabina, oppure un living con tavolo trasformabile in letto. Il bagno è sorprendentemente grande, alto più di 1,80 metri, e consente di stare in piedi comodamente, cosa rara per imbarcazioni di queste dimensioni.

## Al Salone avete presentato anche un secondo T295 in collaborazione con Suzuki.

Sì, abbiamo portato un altro T295 allo stand Suzuki, con la possibilità per i visitatori di provarlo direttamente in mare. È un'iniziativa di



partnership che ci consente di mostrare al pubblico non solo il prodotto, ma anche le sue reali prestazioni con motorizzazione Suzuki.

## Dal punto di vista dei materiali, quali sono le peculiarità delle vostre barche?

Non ci sono differenze sostanziali nei materiali fra i nostri modelli da pesca e quelli più orientati al diporto: la nostra caratteristica è la robustezza. Utilizziamo più strati di vetroresina e imbottiture speciali, che rendono lo scafo solido e resistente anche con mare formato. Gli scafi hanno una V profonda, che assicura tenuta di mare, e un baricentro molto basso che riduce il rollio. Per alleggerire la parte superiore utilizziamo carbonio per i tettucci e le sovrastrutture: una scelta che mantiene basso il baricentro e garantisce stabilità superiore rispetto ad altre barche, anche fisherman.

## Cosa significa per Tuccoli Marine essere al Salone Nautico di Genova?

È un appuntamento irrinunciabile. Qui ci si fa conoscere, si incontrano clienti, si consolidano relazioni e si promuovono i nostri prodotti. Da quando abbiamo rilanciato il cantiere, sette-otto anni fa, partecipiamo sempre con due, tre o quattro imbarcazioni. Per noi Genova resta un punto fondamentale.

## A proposito di rilancio: come è avvenuto e quali risultati avete raggiunto?

Quando mi sono affacciato a Tuccoli, il cantiere era in forte difficoltà, chiuso da anni e in mano al curatore. Nel Maggio 2017 ho fatto un'offerta, ottenuto l'autorizzazione dai creditori e dal giudice, e abbiamo riaperto i battenti.

Da allora abbiamo prodotto e venduto più di 80 barche, rinnovato i modelli e introdotto novità come il T295. È stata una grande soddisfazione: vedere clienti contenti e prodotti di qualità è il segno che siamo sulla strada giusta.

## Negli ultimi anni vi siete aperti anche al settore professionale.

Esatto. Dopo aver rifatto la barca dei piloti di Livorno e realizzato un mezzo per i Vigili del Fuoco di Riva del Garda, abbiamo intrapreso la costruzione di sei motovedette per i Carabinieri, destinate a diverse sedi in Italia: Genova, Roma, Napoli, Sicilia e Sardegna. È un settore interessante, anticiclico, nel quale intendiamo continuare a investire.

**Il percorso di Tuccoli Marine racconta una storia di resilienza e di rilancio. Da cantiere in difficoltà a protagonista del Salone Nautico, oggi il marchio toscano è sinonimo di robustezza, innovazione e capacità di interpretare i bisogni di pescatori, diportisti e professionisti del mare. Le parole del dottor Sanguettola testimoniano non solo la solidità di un brand storico, ma anche la sua proiezione verso il futuro.**



**GRUPPO ORMEGGIATORI E BARCAIOLI  
DEL PORTO DI LIVORNO** Società cooperativa



# UN LAVORO SILENZIOSO PRECISO CONTINUO



[ormeggiatoribarcaiolilivorno.it](http://ormeggiatoribarcaiolilivorno.it)

LIVORNO | Via delle Crociere, 7 | Sala Operativa Tel. 0586 888117 | Fax 0586 205298  
Amministrazione Tel 0586 894405 - Fax 0586 829157 E-mail: [operativo@ormeggiatoribarcaiolilivorno.it](mailto:operativo@ormeggiatoribarcaiolilivorno.it)

# SERVIZI INNOVATIVI

---

**FEDERAGENTI YACHT**

ASSISTENZA, FORMAZIONE, INTERNAZIONALIZZAZIONE

La sezione yacht di Federagenti (Federazione Nazionale degli Agenti Marittimi e dei Mediatori Marittimi) è ufficialmente costituita nel 1994 con l'obiettivo di dare risposta a una domanda crescente di servizi professionali nel settore della grande nautica.

Da allora a oggi la sezione yacht ha accompagnato e favorito la crescita di un comparto in cui l'Italia è diventato leader mondiale sia nella progettazione e produzione di grandi yacht sia nell'approdo di queste grandi unità da diporto lungo le sue coste e nei suoi porti, superando anche la storica leadership francese.

**Sono circa 10.000 gli approdi di grandi yacht ogni anno lungo le nostre coste, ognuno con 4 giorni di sosta media per ogni scalo**

**Il 90% degli ospiti sulle unità che giungono in Italia sono stranieri**

**Il 95% delle navi ospitate sono di bandiera estera**

**Il 60% delle unità sono in charter**

Si tratta di un tesoro da valorizzare e su cui investire ulteriormente, specie se si considera che il Mediterraneo ospita stabilmente oltre 3.000 grandi yacht, pari al 60% della flotta mondiale.

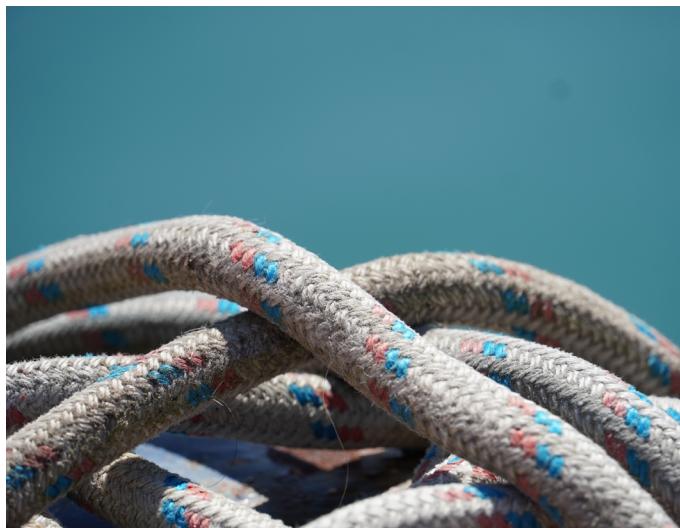
Federagenti ha svolto e svolge un ruolo fondamentale nell'offrire assistenza tecnica, legale e fiscale a un mercato in continua evoluzione, introducendo nuove iniziative, servizi innovativi e programmi di formazione per gli operatori.

La Sezione Yacht offre tutta una serie di servizi sempre più innovativi quali la formazione specialistica per gli operatori del settore.

Anche nel quadro di una crescente internazionalizzazione Federagenti yacht ha avviato numerose collaborazioni con associazioni e organizzazioni internazionali del settore; ultima, in ordine di tempo, quella con Confindustria Nautica, con la quale ha sottoscritto un protocollo d'intesa proprio in occasione del Salone nautico di Genova.



Federazione Nazionale  
Agenti Raccomandatari Marittimi  
e Mediatori Marittimi



# VALORE NAUTICO TOSCANO

---

**CONFININDUSTRIA  
RAFFORZA LA RETE**

**Simone Morganti** è il presidente della sezione Cantieristica e Nautica di Confindustria Toscana Centro e Costa e amministratore e general manager dell'azienda Velmare di Castagneto Carducci, che produce imbarcazioni in vetroresina.

Gli abbiamo posto qualche domanda sul settore nella Regione

**La Toscana è una delle regioni più celebrate per la produzione nautica di pregio, ma il sistema portuale e logistico è all'altezza di questa eccellenza manifatturiera?**

La Toscana è la regione con la più alta concentrazione di imprese nautiche in Italia. Inoltre, è indubbiamente un punto di riferimento mondiale per la cantieristica e la produzione nautica di pregio, grazie a un tessuto imprenditoriale che ha saputo unire tradizione artigianale e innovazione tecnologica. Tuttavia, il sistema portuale e logistico non è ancora del tutto allineato a questa eccellenza manifatturiera.

Le infrastrutture portuali regionali offrono potenzialità significative, ma presentano anche criticità legate ai fondali, agli spazi di ormeggio per i grandi yacht, alla capacità di accogliere refitting e manutenzione di unità di grandi dimensioni, così come a una connessione intermodale ancora da potenziare.

Negli ultimi anni si registrano segnali positivi: investimenti nei porti di Livorno con la darsena Europa, Marina di Carrara e Piombino, piani di sviluppo per la logistica integrata e una crescente attenzione all'accoglienza di un turismo nautico di alto livello. Per consolidare la leadership della Toscana, però, è necessario un rafforzamento coordinato del sistema portuale e dei collegamenti logistici, in modo da rendere più fluido ed efficiente il dialogo tra manifattura, servizi e mercati globali.

**Il distretto della cantieristica toscana è ancora troppo frammentato. Cosa serve per trasformarlo in una vera filiera industriale integrata?**

Sono stato eletto da poco presidente della se-

zione Cantieristica e Nautica di Confindustria Toscana Centro e Costa. Nel nuovo Consiglio Direttivo ci sono anche tre vicepresidenti: Giacomo Buzzoni del cantiere di refit Esaom Cesa a Portoferaia, Giacomo Lotti, amministratore dell'azienda Carpensalda Yacht Division, che produce barche in acciaio a Livorno ed il già presidente Matteo Italo Ratti, Ceo e direttore generale del porto turistico Marina Cala de' Medici a Castiglioncello.

Il nostro obiettivo è rafforzare la rete tra le imprese associate e aumentarne la rappresentanza associandone di nuove, anche attraverso i servizi promossi dell'associazione, rendendo più visibile l'identità del comparto anche fuori dai confini locali.

Grande attenzione sarà riservata anche allo sviluppo di partnership territoriali: porti turistici, cantieri, enti formativi, istituzioni e autorità locali sono chiamati a collaborare per costruire un vero ecosistema della nautica, capace di sostenere la competitività delle imprese e di generare valore per tutto il territorio.

## **C'è una regia regionale sulla nautica oppure ogni territorio si muove per conto proprio? Serve un "Piano Nautica Toscana"?**

Per il consolidamento della rappresentanza dei settori strategici dell'economia regionale, in Confindustria Toscana è costituita la Commissione regionale Nautica.

In generale, quello che vogliamo costruire è un modello associativo moderno, concreto, aperto al dialogo e alla collaborazione, anche con le sezioni delle altre territoriali costiere di Confindustria, in modo da creare un gruppo di interesse comune, che unisca tutto il comparto nautico della costa tirrenica.



**La carenza di manodopera specializzata è un refrain costante? Qual è il vero problema: la formazione, la retribuzione o la percezione sociale del mestiere?**

Un asse strategico dell'attività di sezione è proprio quello della formazione professionale. La carenza di tecnici specializzati – saldatori, elettricisti navali, carpentieri, progettisti – è oggi uno dei principali freni alla crescita del settore. Per questo la sezione intende promuovere, insieme a scuole e istituzioni, percorsi formativi mirati, aggiornati sulle reali esigenze produttive, con un occhio puntato alle nuove tecnologie innovative, e capaci di attrarre i giovani verso le professioni della nautica.



## In che modo i vostri cantieri stanno adattando i propri modelli produttivi alle nuove sfide digitali ed ambientali?

I nostri cantieri stanno vivendo una vera e propria trasformazione: la tradizione artigianale che ci contraddistingue si intreccia con il digitale e con l'innovazione verde.

Usiamo nuove tecnologie per progettare e produrre in modo più efficiente, investiamo in materiali sostenibili e in processi a basso impatto. Così costruiamo yacht che non sono solo simboli di eccellenza, ma anche ambasciatori di un futuro più responsabile.

## Il Pnrr ha portato risorse per la nautica toscana o è rimasto un'occasione lontana?

Il Pnrr ha offerto risorse importanti, ma per la nautica toscana è rimasto in gran parte un'occasione distante. Solo in minima parte i fondi hanno intercettato le esigenze specifiche del settore; molto è stato destinato ad ambiti infrastrutturali. È di prossima apertura un bando regionale rivolto al rafforzamento competitivo delle filiere strategiche e potrebbe essere una buona occasione proprio per la nautica.

## Come immaginate lo sviluppo di una costa tirrenica inte-

## **grata: più porti turistici, più cantieri, più poli tecnologici o una sintesi delle tre cose?**

Come ho già anticipato, immaginiamo una costa tirrenica capace di fare sintesi: porti turistici moderni e accoglienti, cantieri all'avanguardia e poli tecnologici che attraggono ricerca e innovazione. Solo unendo queste tre dimensioni si può creare un ecosistema integrato, competitivo a livello internazionale e al tempo stesso sostenibile per il territorio.

## **Livorno ha il potenziale per diventare una capitale della nautica industriale o rimarrà schiacciata tra la portualità commerciale e le eccellenze artigiane versiliesi?**

La provincia di Livorno ha tutte le carte in regola per non restare schiacciata. Se saprà unire portualità, cantieristica e innovazione, potrà affermarsi come il grande hub del Tirreno, complementare alla Versilia.

## **Porti e cantieri: collaborazione o concorrenza? Il modello Cala de' Medici può essere replicato?**

Porti e cantieri non devono essere in concorrenza, ma alleati: l'uno valorizza l'altro. Il modello di Cala de' Medici dimostra che la collaborazione funziona e può essere replicata, adattandola alle diverse realtà della costa. È questa integrazione che rende il sistema più forte e attrattivo.

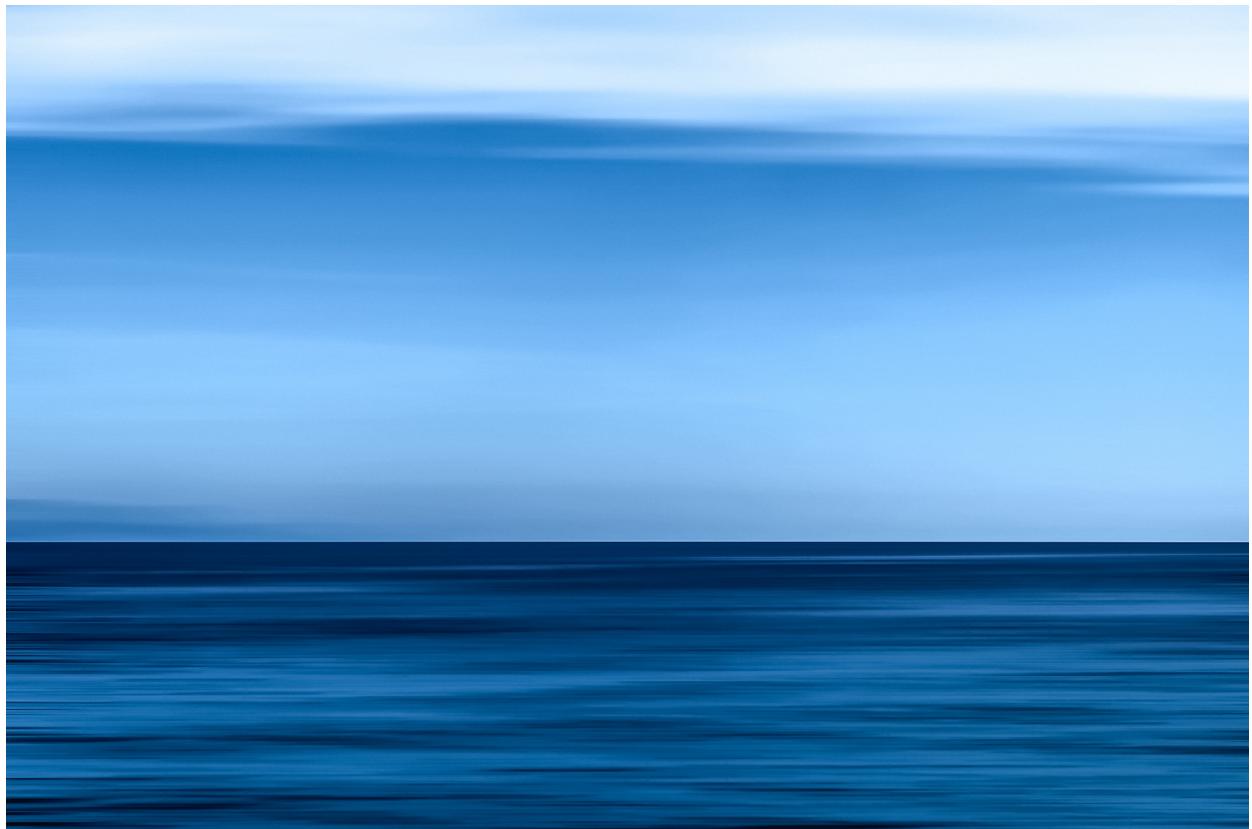
## **La nautica toscana è famosa nel mondo, ma le imprese toscane sono abbastanza internazionalizzate o rischiano di vivere di rendita?**

È uno dei settori manifatturieri italiani che è cresciuto di più nel nuovo millennio, ed è quello che vede la Toscana leader assoluta nell'alto di gamma (yacht sopra i 24 metri): l'industria nautica, col suo corposo indotto di fornitori dei cantieri navali, è attraversata da un dinamismo che sta suscitando sempre più l'interesse di banche e fondi d'investimento. Merito di un distretto come quello di Viareggio o, meglio, "apuo-versiliese", visto che si estende fino a Marina di Carrara con diramazioni fino a Livorno, che sta rafforzando la propria posizione.

Il settore ha registrato nel 2024 una cresciuta significativa delle esportazioni. Le esportazioni nautiche sono aumentate del 26,4% rispetto al 2023, raggiungendo un valore superiore a 1,3 miliardi di euro, con un fatturato totale nella provincia di Viareggio che supera il miliardo di euro.

Quindi, sebbene la nautica toscana sia conosciuta e apprezzata in tutto il mondo, non possiamo accontentarci della reputazione: l'internazionalizzazione è la chiave per trasformare il prestigio in leadership. Molte imprese hanno già conquistato mercati globali, altre devono ancora fare il salto. L'obiettivo è chiaro: non vivere di rendita, ma continuare a guidare l'innovazione e dettare lo stile della nautica del futuro.

## **C'è bisogno di una "narrazione identitaria" della nautica toscana – come quella già**



## **esistente per il vino o l'artigianato? Chi dovrebbe farsene carico: la politica, l'impresa o i media di settore?**

Sì, la nautica toscana ha bisogno di una narrazione identitaria forte, così come è accaduto per il vino o per l'artigianato. È un patrimonio di eccellenza che va raccontato al mondo. Ma non può essere compito di un solo attore: politica, imprese e media di settore devono lavorare insieme, ciascuno con il proprio linguaggio e le proprie leve. Solo così la Toscana potrà presentarsi come un marchio unitario, capace di esprimere valore, bellezza e innovazione.

## **Quali sono i principali competitor oggi per la nautica made in Tuscany, sia in Italia che nel Mediterraneo?**

In Italia Campania, Emilia-Romagna, Friuli-Venezia Giulia, Liguria e Marche vantano sedi di cantieri prestigiosi.

Nel Mediterraneo, i cantieri turchi sono considerati concorrenti importanti per la loro leva costo-manodopera, offrendo prezzi competitivi, specialmente nel segmento yacht grandi, pur con qualità e design diversi rispetto a noi. La forza della nautica italiana e toscana risiede nel design, nell'innovazione, nella flessibilità produttiva e nella capacità artigianale, elementi difficili da replicare.



## TECNOLOGIA PER RISPARMIO ENERGETICO A BASSO COSTO E ALTO RENDIMENTO

Massimizza l'efficienza della nave sin dal primo giorno



### OTTIMIZZARE L'EFFICIENZA DELLA FLOTTA

Propspeed® è progettato per l'applicazione su eliche e ingranaggi, il sistema di rivestimento foul-release privo di biocidi è in grado di migliorare l'efficienza e la sostenibilità ambientale delle imbarcazioni, riducendo il consumo di carburante e di energia fin dal giorno dell'applicazione.



CONSUMO DI CARBURANTE  
OTTIMIZZATO



RAPIDA REALIZZAZIONE  
DEL ROI



TECNOLOGIA DI  
RISPARMIO ENERGETICO



CERTIFICATO  
BUREAU VERITAS



# SOTTO LA LINEA BLU

---

## PROPSPEED PROTEZIONE NAUTICA AVANZATA

Propspeed è al tempo stesso azienda e prodotto.

Presente al Salone nautico internazionale di Genova con un proprio stand, rappresenta un prodotto innovativo per le eliche e le parti immerse in acqua garantendo al tempo stesso minori consumi, emissioni e costi.

Di questo ci ha parlato **Davide Burini**, EMEA sales director della società nata in Nuova Zelanda.

“Propspeed è stata fondata nel 1999, quindi più di 25 anni fa, e ha sviluppato un prodotto per la protezione di tutti gli elementi metallici immersi.

Questo vuol dire che attraverso esso è possibile proteggere eliche, timoni, alberi di trasmissione, prese a mare, flap, cilindri per il sollevamento delle spiaggette poppiere, tutto ciò insomma che è metallico ed è sommerso in acqua.

Si tratta di una protezione dalla corrosione e dalla crescita marina ma



anche dalle correnti spurie.

Creando superfici pulite, levigate, idrofobiche, si riduce l'attrito con l'acqua così da avere anche una riduzione di consumo per quanto riguarda il carburante”.

Propspeed infatti crea una sorta di strato idrorepellente intorno all'oggetto a cui viene applicato.

“Nel caso specifico dell'elica, si ha una riduzione dell'attrito in acqua tra l'interfaccia tra il metallo dell'elica e l'acqua, con riduzione della coppia necessaria al motore a mantenere lo stesso numero di giri.

Meno coppie richieste dal motore significano meno consumi, meno emissioni di CO2 e maggiore efficienza”.

Il prodotto con un minimo investimento porta un elevato ritorno in tempi brevissimi, perché già dopo 24 ore dall'applicazione è possibile mettere in acqua il mezzo.

## **Propspeed è presente in diversi Paesi nel mondo, ed è curioso sapere come nasce la sua storia.**

“È stato il nostro proprietario a sviluppare questo prodotto per un uso personale e privato. Appassionato pescatore di altura, aveva problemi di crescita marina sulle proprie eliche e sugli asset metallici sommersi, con problemi nel trasferimento della barca dal porto alla zona di pesca e poi al rientro”.

Dopo aver testato il prodotto sulle proprie imbarcazioni e aver constatato il corretto funzionamento, qualcuno nota la cosa in una circostanza particolare: “In quegli anni la Nuova Zelanda ospitava un'edizione dell'American's Cup, proprio ad Oakland.

I proprietari di molti yacht americani che erano presenti per assistere vedendo il colore caratteristico dorato sulle eliche si informarono e vollero poi provare il prodotto sulle proprie imbarcazioni.

I risultati furono ottimi tanto che lo importarono negli Stati Uniti iniziando dalla Florida che divenne così il primo mercato internazionale dell'azienda.”

Da lì il processo di internazionalizzazione di Propspeed è continuato fino ad arrivare a oggi dove attraverso una rete di distributori sono

coperti oltre 60 paesi.

“Si tratta di un prodotto versatile che apporta benefici multipli che possono essere di valore maggiore e di ritorno immediato in base alle differenti applicazioni e alle differenti tipologie di armatori.”

Per l'armatore da diporto la necessità è ad esempio una barca sempre efficiente che eviti di dover ricorrere a una pulizia con sommozzatori, che al tempo stesso diminuisca il proprio consumo con un risparmio economico.

“Dal punto di vista commerciale e dell'applicazione navale il fatto di avere le eliche e i limiti di trasmissione trattati con Propspeed, permette non solo un importante risparmio di costi sul carburante, ma anche una conseguente riduzione delle emissioni di CO2”.

Un tema questo, che condiziona fortemente il settore con le normative europee sempre più stringenti.

“Faccio riferimento in particolare a ETS e FuelIEU, che creano una pressione negli armatori di flotte commerciali che può essere ridotta dall'uso di Propspeed in questo senso”.

Il Salone di Genova rappresenta un momento importante per la società: “Tradizionalmente la nostra azienda si è sviluppata nel mercato dei super yacht e ha nel corso degli anni avuto un processo di penetrazione sul mercato dall'alto verso il basso. Dalle imbarcazioni di grandi metri siamo arrivati a quelle di taglia inferiore e essere presenti a Genova serve a continuare a veicolare la nostra value proposition, il valore che diamo ai nostri clienti, non solo là dove siamo partiti, ma anche nella nautica da diporto più comune”.



## SOLUZIONE END-TO-END CON L'APP

*"La nostra assistenza parte prima, durante e dopo l'applicazione del prodotto.*

*Per venire incontro al cliente abbiamo lanciato un'app che in pochi minuti permette di sapere quanto prodotto è necessario per i propri bisogni".*

*In maniera autonoma, una volta scaricata, è possibile inserire i dati della propria imbarcazione, tipo di motore, lunghezza, tipo di unità propulsiva da ricoprire etc.*

*L'applicazione restituisce automaticamente il tipo di referenze da ordinare e le quantità necessarie per quel tipo di applicazione.*

*È possibile utilizzare lo stesso metodo per la rimozione delle applicazioni già esistenti con l'utilizzo di Stripspeed, un prodotto apposito che evita il carteggio.*

*Al termine abbiamo sviluppato anche un processo che certifica che l'applicazione è stata fatta secondo i canoni tecnici necessari per garantire il risultato migliore da Propspeed. Un valore aggiunto che parte prima dell'applicazione con il nostro calculator, accompagna il cliente durante l'applicazione con i nostri tool che permettono di ottimizzare i tempi e ridurre la forza lavoro necessaria in cantiere, fino alla garanzia che offriamo con il nostro certificato".*

# Insta360

Think bold.

**Approfitta dell'offerta:  
la Insta360 X5 è  
scontata di 55€, ora a  
sol 535€, per catturare  
ogni onda in 8K, anche  
sott'acqua!**

**Scopri qui le offerte**

insta360.com



# YACHT E GEOPOLITICA

---

## IL MEDITERRANEO REGGE L'URTO DEI CONFLITTI GLOBALI

Approfondimento a cura della redazione

Francesco Filiali

La fotografia che meglio descrive lo stato del diporto mondiale non è quella patinata di un varo a Port Hercule, né l'immagine scintillante di un aperitivo su un flybridge al tramonto di Porto Cervo. È invece lo scatto, meno romantico ma molto più eloquente, di un gigante fermo in banchina a Imperia o a Trieste, sotto sequestro, circondato da telecamere di sorveglianza e pattuglie della Guardia di Finanza. È l'ombra lunga della geopolitica sul mare del lusso.

L'invasione russa dell'Ucraina ha lasciato dietro di sé una scia di yacht immobilizzati, sequestrati o congelati. Navi che un tempo solcavano i mari come simboli di potere illimitato si trovano oggi a marcire nei porti europei, monumenti silenziosi alla fragilità delle fortune politiche. Solo qualche giorno fa, il **10 Settembre 2025**, lo **yacht Amadea**, 106 metri di opulenza costruiti da Lürssen e appartenuto all'oligarca Suleiman Kerimov, è stato venduto all'asta negli Stati Uniti per volontà del Dipartimento di Giustizia americano. Una vendita che ha fatto il giro del mon-

do, dimostrando come la politica internazionale possa trasformare in merce giudiziaria l'oggetto più esclusivo della ricchezza privata.

L'Italia non è rimasta estranea a questo fenomeno. A Giugno, il Governo ha confermato di aver congelato beni di oligarchi russi per oltre 2,6 miliardi di euro, molti dei quali sotto forma di yacht ormeggiati nei nostri porti. Il caso più emblematico resta quello del **Sailing Yacht A**, la futuristica nave a vela dell'imprenditore Andrey Melnichenko, ancora ferma a Trieste. Custodirla comporta costi milionari, e solleva questioni spinose di diritto internazionale, responsabilità ambientali e ricadute sul lavoro dei cantieri chiamati a manutenerla senza padrone.

Eppure, paradossalmente, proprio questa stagione di crisi ha offerto all'Italia una nuova centralità. Il Mediterraneo, nonostante i venti di guerra e l'instabilità ai suoi confini, resta il baricentro mondiale del diporto. Più del 60% dei superyacht sopra i 30 metri trascorre qui la stagione estiva, attratto da un mix irripetibile di



clima, bellezza paesaggistica, tradizione marinareseca e soprattutto infrastrutture. Nessun altro bacino offre la stessa densità di marine, cantieri, porti attrezzati per il refitting e servizi sartoriali.

L'epicentro di questa vitalità si misura a **Genova**, dove si è svolta la **65<sup>a</sup> edizione del Salone Nautico Internazionale**. Una vetrina che non è solo passerella, ma termometro reale dello stato del settore. Qui i cantieri italiani – Azimut Yachts, Sanlorenzo, CRN, Wider, Ferretti – presentano i loro modelli più innovativi, molti dei quali già prenotati da armatori americani e mediorientali. La grande assenza dei russi,

protagonisti indiscutibili fino a qualche anno fa, non si è tradotta in un crollo della domanda: anzi, le ordinazioni si sono moltiplicate altrove. L'America, dopo anni di prudenza, è tornata a investire. Il Medio Oriente si consolida come nuovo hub del lusso nautico, con Dubai, Doha e Abu Dhabi che hanno fatto del superyacht uno strumento di soft power.

Il **Golfo Persico** è oggi il competitor più aggressivo del Mediterraneo. Porti avveniristici, fiscalità agevolata, campagne promozionali che trasformano le marine in destinazioni lifestyle. Gli Emirati hanno capito che, in un

mondo frammentato, il lusso galleggiante è anche un biglietto da visita politico: ospitare yacht significa attrarre capitali, stringere alleanze, consolidare prestigio.

Ma il Mediterraneo ha carte che nessun altro possiede. La filiera industriale italiana, fatta di cantieri e di un indotto di migliaia di piccole imprese artigiane, rappresenta un patrimonio unico. A Viareggio, La Spezia, Ancona, Livorno e Trieste si concentrano competenze che il mondo ci invidia: interior design, carpenteria navale, elettronica di bordo, soluzioni green. L'Italia non solo costruisce yacht, ma produce un immaginario, un'estetica, un'idea di mare che diventa simbolo di distinzione.

La geopolitica entra anche nel cantiere. I sequestri hanno congelato contratti e refitting pluriennali, lasciando capannoni mezzi vuoti e ordini sospesi. Ma al contempo hanno aperto un mercato nuovo: armatori americani, cinesi e arabi hanno colto l'occasione per conquistare slot produttivi che prima erano saturati dai magnati russi. È cambiata la geografia della clientela, non la vitalità del settore.

Anzi, la transizione ecologica sta trasformando la nautica da diporto in un laboratorio tecnologico. I nuovi superyacht presentati al Salone di Genova incorporano propulsioni ibride, predisposizioni per metanolo e idrogeno, sistemi di trattamento avanzato delle acque di scarico. L'ibrido non è più un vezzo per distinguersi, ma un requisito richiesto dai porti stessi, che si attrezzano con impianti di shore power e piani di decarbonizzazione.

In questo senso, i porti italiani non sono più solo luoghi di ormeggio, ma veri **avamposti geopolitici**. Genova, con il nuovo waterfront e il refit in espansione, si candida a capitale tecnica del Mediterraneo. La Spezia, forte della sua doppia vocazione militare e civile,

incrocia innovazione navale e servizi di lusso. Livorno, con Lusben e Benetti, resta nodo strategico che unisce Tirreno e Mediterraneo centrale. Ancona e Trieste guardano al mercato adriatico e al corridoio balcanico. Ogni porto diventa un tassello di un mosaico che racconta non solo la ricchezza del settore, ma la capacità dell'Italia di trasformare il mare in politica industriale.

Non bisogna dimenticare la dimensione sociale. Accanto ai giganti del lusso, esiste una nautica accessibile, fatta di scuole vela, cooperative, progetti inclusivi che cercano di democratizzare il rapporto con il mare. È una tensione tutta italiana: da un lato l'industria che domina il segmento più esclusivo, dall'altro la tradizione popolare che rivendica il mare come bene comune. Una contraddizione fertile, che rende il nostro diporto diverso da quello di Dubai o dei Caraibi.

La conclusione non può che essere politica. Il Mediterraneo resta il cuore della nautica mondiale, ma non basta assistere al passaggio dei superyacht. Serve governare la filiera, trattenere ricchezza, consolidare distretti, investire in formazione. Non è solo un settore per pochi privilegiati: è un'industria nazionale, un generatore di lavoro, un laboratorio di sostenibilità. La sfida è trasformare la fragilità geopolitica in occasione.

Dal caso **Amadea**, venduto all'asta come trofeo di guerra economica, al **Salone di Genova**, che celebra la vitalità e l'ingegno della cantieristica italiana, ogni immagine racconta la stessa storia: il diporto non è un universo separato, ma il riflesso di un mondo in tensione. L'Italia, con i suoi porti e i suoi cantieri, continua a esserne protagonista. Finché sarà così, il Mediterraneo non sarà mai un semplice scenario, ma il palcoscenico su cui potere e mare si intrecciano.



**SOLARI ANTINCENDIO**

ATTREZZATURA E SISTEMI ANTINCENDIO DEDICATI ALL'AMBIENTE MARITTIMO

[solariantincendio.it](http://solariantincendio.it)

# FLOTTA SOLIDALE

**LEGA NAVALE ITALIANA**  
BARCA INCLUSIVA “MALUPA 5.0”



La “flotta solidale” della Lega Navale Italiana è una risposta concreta alla crescente richiesta di accessibilità nel mondo della nautica, con una particolare attenzione alle persone con disabilità, ma non solo. Negli ultimi dieci anni, infatti, l'impegno della LNI in favore dell'inclusione

sociale ha preso definitivamente forma, grazie all'acquisizione di numerose imbarcazioni accessibili che, con oltre 70 mezzi inclusivi, formano la “flotta solidale” più grande d'Italia, accanto a progetti infrastrutturali – dal 2022 insieme ai locali ordini degli ingegneri – e formativi – con

scuole e associazioni in tutta Italia – per abbattere le barriere fisiche, economiche e culturali, trasformando le sedi, le banchine e le imbarcazioni in luoghi di inclusione e crescita personale. Un percorso che è culminato quest’anno con un importante riconoscimento istituzionale: è stato siglato con il Ministero per le Disabilità un protocollo d’intesa per favorire iniziative comuni di inclusione sociale, volte a migliorare la qualità della vita delle persone con disabilità tramite la partecipazione ad attività nautiche e sportive.

La Lega Navale è stata indicata dal Ministro Alessandra Locatelli quale ente capofila del progetto “Velando”, che a Settembre di quest’anno ha toccato le città di Palermo,

Arona sul Lago Maggiore oltre alla costa ligure con attività in favore di giovani pazienti con malattie muscolo-scheletriche e persone con disturbi dello spettro autistico. Il cuore della flotta della LNI è fatto di numeri e di storie: sono oggi 75 le barche della classe Hansa 303, estremamente stabili, caratterizzate da scafi e vele colorate, di semplice utilizzo e in grado di assicurare a principianti ed esperti grande divertimento sia a livello ludico che agonistico. Grazie ad una serie di servomeccanismi, queste barche rendono possibile la navigazione anche alle persone con gravi disabilità, consentendogli di solcare le acque di mari e laghi in totale autonomia. L’associazione possiede il maggior numero di Hansa 303 in Italia.



La Presidenza Nazionale della LNI supporta le 255 Sezioni e Delegazioni presenti su tutto il territorio nazionale nell'acquisto di Hansa, al fine di potenziare la flotta di imbarcazioni inclusive e rendere così il contatto con l'acqua accessibile ad un numero sempre maggiore di persone.

Di recente la Lega Navale ha acquisito anche tre **"Malupa 5.0"**, barca presentata al **Salone Nautico di Genova 2025** che ha suscitato la curiosità di molti visitatori. **"Malupa"** è stata progettata per essere modulare, consentendo a persone con disabilità e normodotati di navigare insieme in sicurezza. La sua poppa aperta e il layout privo di ostacoli permettono un accesso agevole anche senza l'uso di gruette.

Realizzata dal **"Centro Nautico Adriatico"** con **materiali riciclabili**, pensata per l'**accessibilità e l'inclusività**, può essere equipaggiata con **sedute laterali** e **configurata per diverse tipologie di utilizzo**, grazie alle guide che permettono il **posizionamento di sedute con rotazione a 360°**.

Il progetto **"Malupa"** – a differenza dell'Hansa, nata in Australia – è **tutto italiano** e nasce dalla commistione tra le sillabe e, soprattutto, le idee di Marco Lorenzetti (Ma), appassionato velista, dell'imprenditore Luca Bracci (Lu) e del progettista e designer Paolo Giordano (Pa).

La Lega Navale, grazie ai suoi istruttori di vela solidale, sta supportando il costruttore nello sviluppo della barca, per rendere **"Malupa"** **un unicum nel panorama della vela inclusiva nazionale e non solo**.

Accanto alle derive, c'è anche un'unità d'altura che è diventata un simbolo della Lega Navale Italiana: si tratta di **"Our Dream"**, un Jeanneau Sun Odyssey 53 confiscato alla criminalità organizzata, affidato dallo Stato alla Lega Navale





Italiana che l'ha intitolata a Giovanni Falcone e Paolo Borsellino e destinata alla Sezione di Palermo per attività sociali. Una ri-conversione esemplare nel segno dell'inclusione: da bene sottratto ai trafficanti di droga a strumento di cittadinanza attiva e di navigazione per tutti, tramite interventi di abbattimento delle barriere architettoniche a bordo, con una passerella che consente l'accesso in sicurezza delle persone su sedia a rotelle e l'installazione di un sollevatore per la discesa sottocoperta. Un

progetto reso possibile grazie alla sinergia con il locale ordine degli ingegneri e l'Università di Palermo.

In questo orizzonte la "flotta solidale" della Lega Navale è molto più di un parco barche: è un movimento nazionale fatto di soci volontari, istruttori, professionisti e una rete di istituzioni e associazioni che navigano lungo la stessa rotta. Il mare, con la Lega Navale, diventa un bene davvero comune.

# ARTE IN OFFICINA

---

**GIANGI RAZETO**  
ELEMENTI FUNZIONALI DIVENTANO RACCONTO



L'ispirazione arriva dall'orizzonte, quella linea fragile che separa aria e acqua, tema centrale della mostra fotografica "Il rischio del mare" di **Claudio Colombo**. Da questo dialogo nasce l'idea di maniglie che evocano relitti ossidati e frammenti restituiti dal tempo.



Il metallo, lavorato e corroso, assume un valore simbolico. Ogni pezzo sembra provenire dal mare dopo un lungo viaggio, segnato da ossidazioni e incisioni che trasformano l'oggetto in memoria tattile, custode di un legame indissolubile con la navigazione.



Una visione che si lega alla storia della Fratelli Razeto & Casareto, fondata a Sori nel 1920 e oggi tra le realtà più longeve della nautica. Dalle serrature dei transatlantici alle maniglie di yacht e navi, il marchio continua a innovare.



# MARINE LOCKS

FR&C  
SORI

RAZETOCASARETO.COM



IL FUTURO È INSIEME



CONFINDUSTRIA  
TOSCANA CENTRO E COSTA  
Firenze Livorno Massa Carrara

