

Focus

economia

La nautica

www.ecostampa.it



32 BARCHE | dicembre

dà i numeri

Ucina ha voluto dedicare all'economia varie **tavole rotonde** per fare un quadro della situazione attuale del comparto ed elaborare futuri possibili percorsi di crescita

di Clelia Pirazzini



Focus

economia

Durante i convegni si è discusso della necessità di un sistema fiscale equo, della valorizzazione del patrimonio culturale nautico e del suo potenziale economico e occupazionale. Sotto, l'Abacus 72 Fly. In apertura e nella pagina a fianco, il Monte Carlo Yachts 76.

Il rapporto tra la nautica e l'economia è sempre più stretto e determinante per capire quali percorsi scegliere nell'ottica di uno sviluppo concreto e pragmatico del settore, soprattutto in questo periodo di incertezze. Ucina ha proposto vari incontri durante il Salone di Genova per aprire dibattiti e confronti costruttivi tra gli operatori e gli esperti. Un primo meeting intitolato "La nautica e l'economia" è stato inaugurato dal presidente dell'Associazione, Anton Francesco Albertoni che ha ricordato come il mondo della nautica da diporto in Italia sia relativamente giovane e che se in passato le aziende del settore si sono basate essenzialmente sull'artigianità, col passare degli anni hanno dimostrato di creare prodotti di avanguardia e di stile apprezzati anche all'estero. Oggi purtroppo il comparto è guardato con diffidenza perché è un bene non indispensabile e quindi è necessario adoperarsi in ogni modo per fare conoscere questo mondo che crea occupazione non solo nella cantieristica, ma in tutte le industrie dell'indotto. È importante formare alla base una cultura marinara e Ucina ha già pensato di presentare un progetto al ministro della Pubblica Istruzione per portare la nautica nelle scuole.

L'ex ministro dell'Economia Giulio Tremonti, presidente Aspen Institute Italia, ha voluto puntualizzare come nella nautica, ma anche nelle industrie meccaniche, l'Italia debba puntare sull'innovazione in quanto non si risolvono i problemi solo con la finanza. Non è mancata una critica all'attuale governo per la sua man-

canza di capacità tecnica, perché lo sviluppo economico dipende dalle norme e a Roma oggi si emanano grandi quantità di regolamenti, ma in modo confuso. Altro deterrente per lo sviluppo è la grande quantità di tasse che impediscono di produrre i beni. Troppe tasse e troppi messaggi ansiogeni, ha continuato Tremonti, deprimono l'economia. Tra le diverse ricette per superare la crisi, ci potrebbe essere la detassazione dei Bot e quindi contratti orizzontali, legati alle dimensioni delle aziende e non più alle categorie produttive.

Ermene Realacci, presidente della Fondazione Symbola, si è dimostrato ottimista affermando che la nautica ha creato prodotti belli, di qualità, molto apprezzati all'estero, come dimostra il mercato dell'export. Quindi «l'Italia è forte se fa l'Italia», ha continuato. Dobbiamo valorizzare il grande patrimonio culturale, artistico, paesaggistico unico al mondo per promuovere un turismo anche nautico, dal momento che il nostro Paese è circondato dalle acque. Un'attrattiva possono essere i parchi marini, ma per renderli più appetibili è necessario varare regolamenti unitari per tutte le riserve.

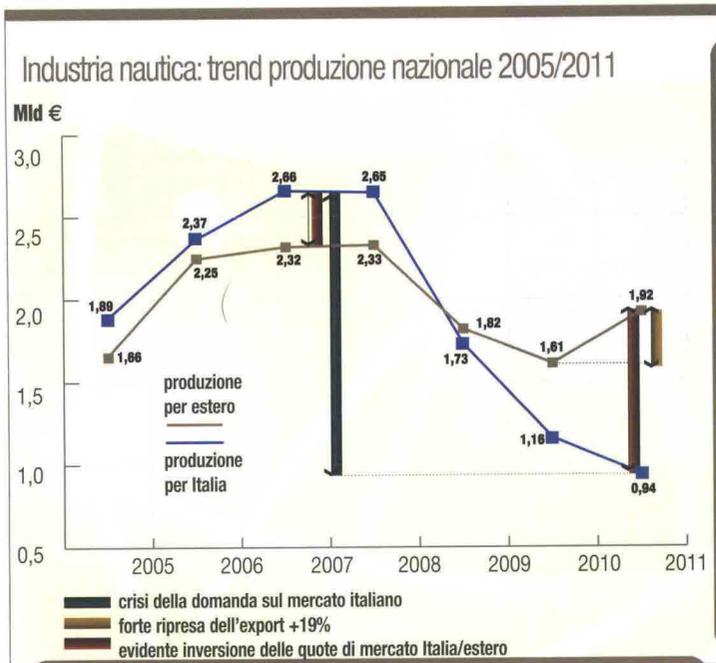
La tavola rotonda si è conclusa con la premiazione Territori di Mare 2012 destinata alla provincia che si è maggiormente distinta. La classifica è stata formulata dall'Osservatorio nautico nazionale con il NaQI, un indice che stila le diverse realtà delle 62 province di mare. Al primo posto è risultata la Provincia di Olbia-Tempio, seguita da Lucca e da Genova.

Dati in sintesi (fatturato ed export)

	Fatturato globale	Cantieristica	Manutenz. e refit	Accessori	Motori
Fatturato totale	3,42 mld €	2,05 mld €	0,18 mld €	0,91 mld €	0,29 mld €
Variazione 2010-11	+1,93%	+2,04%	+3,81%	+2,84%	-2,56%
Produzione nazionale	2,86 mld €	1,96 mld €	0,18 mld €	0,66 mld €	0,05 mld €
Prod. naz. esportata	1,92 mld €	1,55 mld €	0,05 mld €	0,28 mld €	0,03 mld €
Quota export produz.naz.	67% (+9%)	79% (+12%)	28% (+2%)	43% (+5%)	68% (+1%)



34 BARCHE | dicembre 2012



La nautica in cifre

Ucina in collaborazione con il Dipartimento di Economia dell'Università di Genova ha presentato l'analisi del mercato per l'anno 2011. Lo studio ha rilevato che, sebbene ci sia stata un'alta contrazione di mercato, l'industria nautica italiana rimane la più importante del mondo con il dominio dei megayacht.

Sono stati evidenziati i principali risultati conseguiti dal comparto nautico, tra i quali il fatturato, le quote di produzione (export e mercato domestico) e i livelli occupazionali. I dati positivi sono portati dall'export, con un aumento nel 2011 del 19% rispetto all'anno precedente raggiungendo il 79% per il settore della cantieristica, mentre risulta in stallo il mercato interno. Sono quindi i costruttori di grandi barche che hanno saputo trovare i giusti sbocchi all'estero a esserne avvantaggiati. Molti piccoli cantieri, impossibilitati a esportare, attualmente rischiano la chiusura. Cercare quindi nuovi mercati potrebbe essere la ricetta giusta, ma bisogna andare avanti con cautela perché si rischia la delocalizzazione, con la perdita in Italia di posti di lavoro. È bene ricordare che si contano 20.150 addetti diretti nell'industria nautica italiana che salgono a oltre 100.000 nell'indotto e nel turismo nautico. Perdendo la manodopera specializzata si rischia anche di non poter contare su quella professionalità e quell'eccellenza così invidiata in ambito internazionale. Secondo quanto analizzato da *La nautica in cifre*, nonostante la crisi, l'industria nautica italiana rimane la più importante al mondo insieme a quella degli Usa, con un chiaro dominio nel settore dei superyacht che hanno rappresentato il 44% degli ordini complessivi a livello mondiale. Tali dati non devono tuttavia far pensare a un trend di ripresa in quanto, secondo le prime stime formulate dal gruppo di lavoro, il fattura-

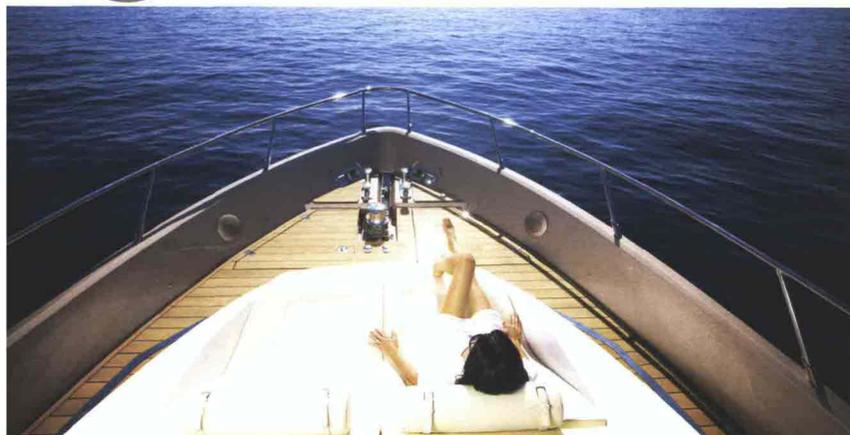
> Nel 2011 il contributo dell'industria nautica al Pil nazionale è cresciuto del 2% attestandosi a circa 2,85 miliardi di euro, contribuendo per l'1,8 per mille al Pil nazionale.



Focus

economia

www.ecostampa.it



Durante il Forum internazionale è emerso come una normativa unica per la nautica europea possa aprire uno spiraglio positivo per superare questo difficile momento al fine di facilitare la navigazione e di armonizzare gli aspetti fiscali. Sopra, il solarium di prua del Sessa C 68.

to globale del 2012 dovrebbe subire una contrazione compresa tra -15 e -25%, attestandosi in una forbice compresa tra i 2,8 e i 2,5 miliardi di euro. Il fatturato globale del 2011 che ammonta a **3,42 miliardi di euro** è incrementato dell'1,93% rispetto l'anno precedente, mentre per il comparto della cantieristica il fatturato ha raggiunto i 2,05 miliardi di euro con una crescita rispetto al 2010 del 2%. Pressoché paritario tra il mercato interno e l'export il settore dell'accessoriato e la componentistica mentre una **grande flessione si è registrata nei motori**. Per una concreta ripresa, secondo lo studio condotto dall'Università, si richiede quindi una forte spinta verso l'innovazione e la costanza di puntare sempre sull'eccellenza, la sola in grado di battere anche la produzione nautica emergente, forse più economica, ma non

competitiva in questo senso. E al governo innanzi tutto un mutamento atteggiamento verso la nautica che deve essere considerata un made in Italy da tutelare, ma anche riforme strutturali al sistema economico spingendo le aziende a investire nella ricerca.

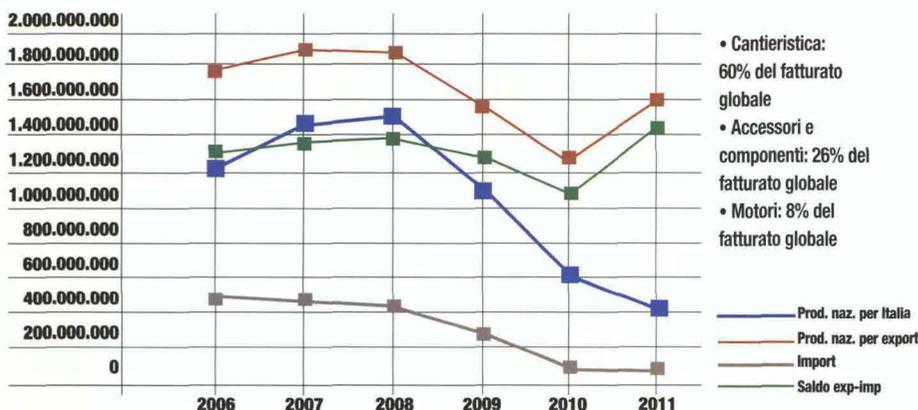
I problemi della nautica a Bruxelles

Mai come in questo momento di disagio economico risulta importante per gli addetti del settore nautico elaborare un piano di richieste da portare in visione alla Comunità Europea in modo da sbloccare, ove possibile, la situazione di stallo del comparto. Fanno capo al settore circa 37.000 imprese con 234.000 lavoratori e un fatturato di 20 milioni di euro. L'obiettivo del rapporto da presentare è quello di risolvere alcune problematiche che affliggono il settore: da quelle tecniche, alla sostenibilità ambientale, alla navigazione, al fisco, al turismo. Ucina in collaborazione con l'**Associazione degli imprenditori nautici** a livello europeo (Ebi) ha organizzato una tavola rotonda con autorevoli rappresentanti dell'Eesc, il Comitato europeo economico e sociale, un organo consultivo dell'Unione europea che fornisce consulenze alle istituzioni e fa da ponte tra esperti dei diversi Paesi con i legislatori della Ue.

Prima, fra le tematiche prese in visione, è stata la normativa di sicurezza legata all'utilizzo delle imbarcazioni. Il presidente di Ucina **Anton Francesco Albertoni** ha sottolineato come oggi non esistano leggi comunitarie, in particolare tra i Paesi del Mediterraneo come Italia, Spagna, Grecia, disorientando così i diportisti e frenando la navigazione al di fuori delle proprie acque territoriali. Una condizione negativa anche per i cantieri costretti a costruire unità con dispositivi di sicurezza diversi a seconda della destinazione finale della barca. Si è poi parlato di norma- (continua a p. 38)

Cantieristica: dati di sintesi 2011

Anno	Prod. naz. per Italia	Prod. naz. per export	Tot. prod. nazionale	Import	Saldo exp-imp	Totale
2011	413.780.000	1.546.900.000	1.960.680.000	86.250.000	1.460.650.000	2.046.930.000
2010	616.730.000	1.263.420.000	1.880.150.000	125.890.000	1.137.530.000	2.006.040.000
Variazione %	-32,9	+22,4	+4,3	-31,5		+2,0



➤ È necessario l'intervento della Comunità europea anche per armonizzare le disparità delle politiche e delle normative fiscali, che rendono meno competitive le nostre industrie.

International Boating Forum

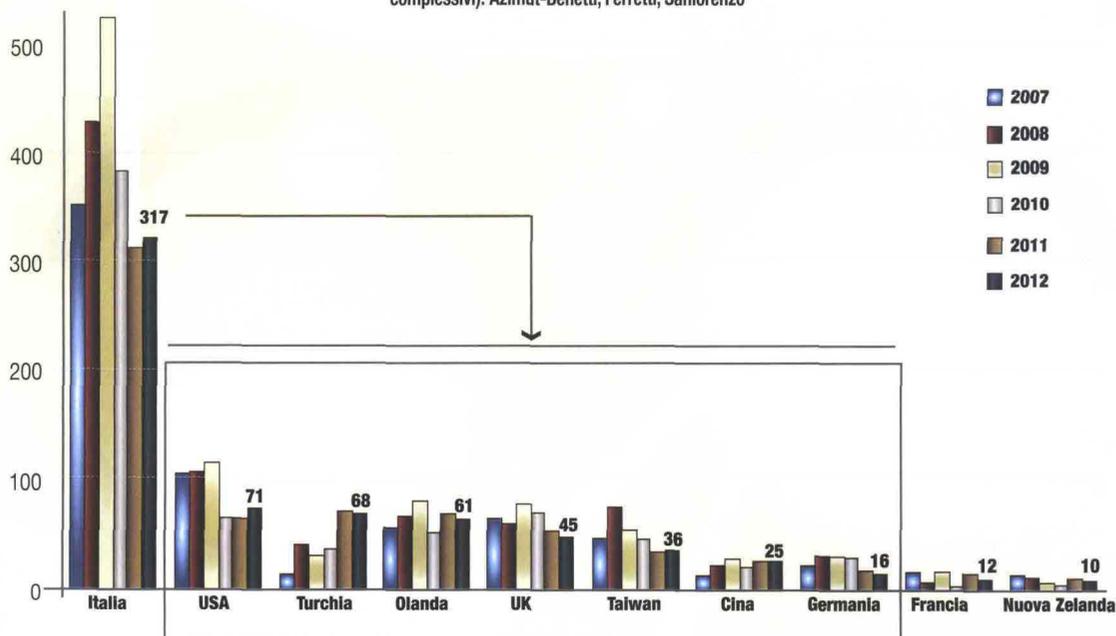
Nella seconda edizione dell'incontro organizzato da Ucina i relatori italiani e stranieri, moderati dal giornalista del Financial Times Victor Mallet, si sono concentrati su una tematica significativa: la convergenza verso un regolamento nautico unitario di tutti i Paesi europei. Avere una normativa unica per la nautica europea potrebbe aprire uno spiraglio positivo per superare questo difficile momento, facilitare la navigazione e armonizzare gli aspetti fiscali. **Thierry Voisin**, ex presidente Myba, ha ribadito che tra i 25 Stati dell'Unione europea vigono normative differenti a riguardo della nautica da diporto: a soffrire sono soprattutto i Paesi dell'area mediterranea come Italia, Spagna, Grecia che dovrebbero trovare insieme una soluzione adeguata in grado di soddisfare le esigenze di tutti. **Massimo Perotti**, presidente di Sanlorenzo Yachts e membro di Ucina, ha affermato che a causa della facilitazione dell'iva in Francia, molte barche charter italiane

partono da quelle acque venendo a navigare in Italia. Regole comuni sarebbero in grado di non creare disagio ai diportisti e di non suscitare malcontento tra i diversi Paesi. Appellarsi a Bruxelles per sbloccare la situazione, ma con molto tatto: questo è un periodo di tensioni sociali, ha continuato Perotti, e chiedere agevolazioni, come la riduzione dell'iva sulle barche, così come su altre produzioni di prestigio, potrebbe creare seri malcontenti. Nel suo intervento **Paolo Moretti** del Rina ha puntualizzato come la Comunità europea abbia già varato alcune normative comunitarie riguardanti la costruzione di imbarcazioni, mettendo in primo piano la tutela ambientale, la riduzione delle emissioni acustiche e di prodotti inquinanti, ma anche la vivibilità degli alloggi equipaggio. I mercati europei, come pure quelli statunitensi, sono ormai saturi e si è parlato dei Paesi emergenti come possibile e importante contributo al rilancio

della nautica. Non poteva quindi mancare un accenno alla Cina. Massimo Perotti ha però puntualizzato come non ci si debba illudere sullo sviluppo nautico nel continente asiatico: oggi la maggior parte dei cinesi compra la barca come status symbol, non per navigare. Quando si accorgeranno che pur non usandola i costi del mantenimento sono elevati, il mercato delle barche da diporto potrà subire una grossa flessione, perché la cultura nautica non esiste. A questo proposito è intervenuto Min Soo Choi, vicepresidente della Korean Marine Industry Association che ha affermato che in Corea si può parlare di boom del diporto e per fare in modo che questa passione continui, la nautica viene incentivata tra i giovani con la promozione di gite in mare, prove di barche, di navigazione, supportati anche dal Governo con concorsi e incentivi.

Ordini di superyacht per nazione

Le prime tre posizioni dell'Order book sono occupate da cantieri italiani (oltre il 25% degli ordini complessivi): Azimut-Benetti, Ferretti, Sanlorenzo



Focus

economia



(segue da p. 36) lizzazione delle politiche fiscali, come quella dell'iva che in Europa è applicata in modo diverso (in Italia, per esempio, i posti barca, l'affitto, il noleggio di un'imbarcazione sono soggetti al 21% contro il tasso francese del 9%). Assolutamente necessario l'intervento della Comunità europea per armonizzare queste disparità che rendono meno competitive le nostre industrie. Si è quindi toccato il tema del lavoro: il sindacalista Maurizio Strazzullo, segretario generale della Cgil Livorno, ha ribadito che è prioritario **salvaguardare l'occupazione esistente**, chiedendo alle industrie del settore di continuare sulla strada della competitività a livello globale, puntando sull'eccellenza, sulla qualità, ma anche sul rapporto ecoambientale, fattore indispensabile se si vuole primeggiare all'estero. Ha chiesto quindi all'Eesc di intervenire a livello europeo perché si «certifichi la professionalità». Anche Alan Morgan, vicepresidente Ebi, pensa che la Comunità Europea debba intervenire per una convergenza verso regolamenti nautici unitari, così da ridurre gli ostacoli e rendere la nautica più accessibile. Ma per avere più voce sarebbe necessaria una stretta collaborazione fra le associazioni e fra le aziende senza mettersi in competizione. Birgit Weidel della DG Enterprise & Industry della Commissione europea si è soffermata sul turismo nautico che necessita nuove leggi, visto che ci sono alcune norme, ma riguardano soprattutto le acque sia fluviali sia lacustri del Nord Europa. Tema ripreso anche da Gian Marco Ugolini, direttore dell'Osservatorio nazionale per il turismo, che ha portato come esempio una realtà assurda italiana dove nelle 26 aree marine protette vigono normative differenti. □

A fianco, lo yacht Isa di 50 metri *Papi du papi*.

