

Scenari

La prima stagione nautica della ripresa

Dopo Cannes e Monaco al via il Salone di Genova, in un momento di svolta positiva (ma da consolidare) per i cantieri italiani

di Raoul de Forcade

Il sistema produttivo nautico italiano comprende 17 mila unità di produzione locali, capaci di generare 10 miliardi di valore aggiunto e un'occupazione che supera i 18 mila addetti. È questo il quadro che, a dispetto dei lunghi anni di crisi del settore, emerge dai documenti che Ucina, la Confindustria nautica, presenterà in occasione dell'apertura, oggi, del 55esimo Salone nautico di Genova. Uno spaccato che si unisce alla consapevolezza, manifestata dai vertici dell'associazione con gli imprenditori e confermata dalle società di leasing nautico, che il vento sta lentamente cambiando e la crisi, anche alla luce delle vendite realizzate ai recenti boat show di Cannes e Montecarlo, pare avviata alla fine. D'altro canto, il fatturato del comparto è cresciuto del 10% tra settembre 2014 e agosto 2015 (anno nautico) ed è previsto in crescita sempre del 10% per la fine l'anno solare 2015.

I dati raccolti da Ucina sono racchiusi nel «Rapporto filiera nautica», realizzato dalla Fondazione **Symbola** di Ermete Realacci e nel report «L'industria italiana della nautica da diporto: i segni della ripresa», della Fondazione Edison, a cura dall'economista Marco Fortis, vicepresidente dell'ente. «Da questi studi - spiega il direttore generale di Ucina (la Confindustria nautica), Marina Stella - emerge come il settore nautico sia un notevole moltiplicatore di sviluppo. A dirlo sono i numeri stessi; che mostrano come la sola cantieristica conti 3.100 unità produttive in Italia, che arrivano a 17 mila se si considera il comparto nell'insieme, compresi subfornitura, commercio, charter e servizi. Inoltr emerge che per ogni addetto alla produzione di barche se ne attivano 7,4 nella filiera».

Geograficamente i cantieri risultano concentrati per il 33% nel Nord-Ovest, per il 28% nel Centro e per il 23% nel Nord-Est; il resto (16%) è nel Sud. E per quanto riguarda l'occupazione nella filiera, sottolinea Stella, «l'area più importante è la provincia di Milano, con 19 mila addetti diretti; seguono Napoli,

con 13 mila; Roma con 12 mila; Torino con 11.700 e Genova con 8.900. Mentre, guardando la sola cantieristica, la provincia di Genova è prima con 2.501 addetti, seguita da Gorizia (2.148), La Spezia (1.616), Napoli (1.377) e Venezia (1.371)».

Parlando poi di valore aggiunto, «ogni euro di produzione - sottolinea Stella - ne attiva, secondo il rapporto, in media 5,9 sulla filiera. La Liguria risulta prima tra le regioni italiane con 350 milioni di valore aggiunto, seguono Friuli Venezia Giulia con 226 milioni, Emilia Romagna, con 172, e Toscana, con 126».

Una conferma del fatto che la congiuntura del comparto nautica dia segni di miglioramento arriva dal leasing nautico, il quale ha imboccato una tendenza positiva che si riscontra con chiarezza nell'andamento dei primi otto mesi del 2015. A sottolinearlo è Gianluca De Candia, direttore generale di Assilea (Associazione italiana leasing). «Tra gennaio e agosto di quest'anno - afferma - abbiamo totalizzato, in termini di valore di stipulato, più di quanto fatto in tutto il 2014. Insomma il trend è positivo e, anche se sappiamo che i volumi raggiunti nel 2007 (4.857 contratti e 2,58 miliardi di stipulato, ndr) non saranno più possibili, riteniamo che nei prossimi mesi ci sarà un consolidamento di questa tendenza alla crescita».

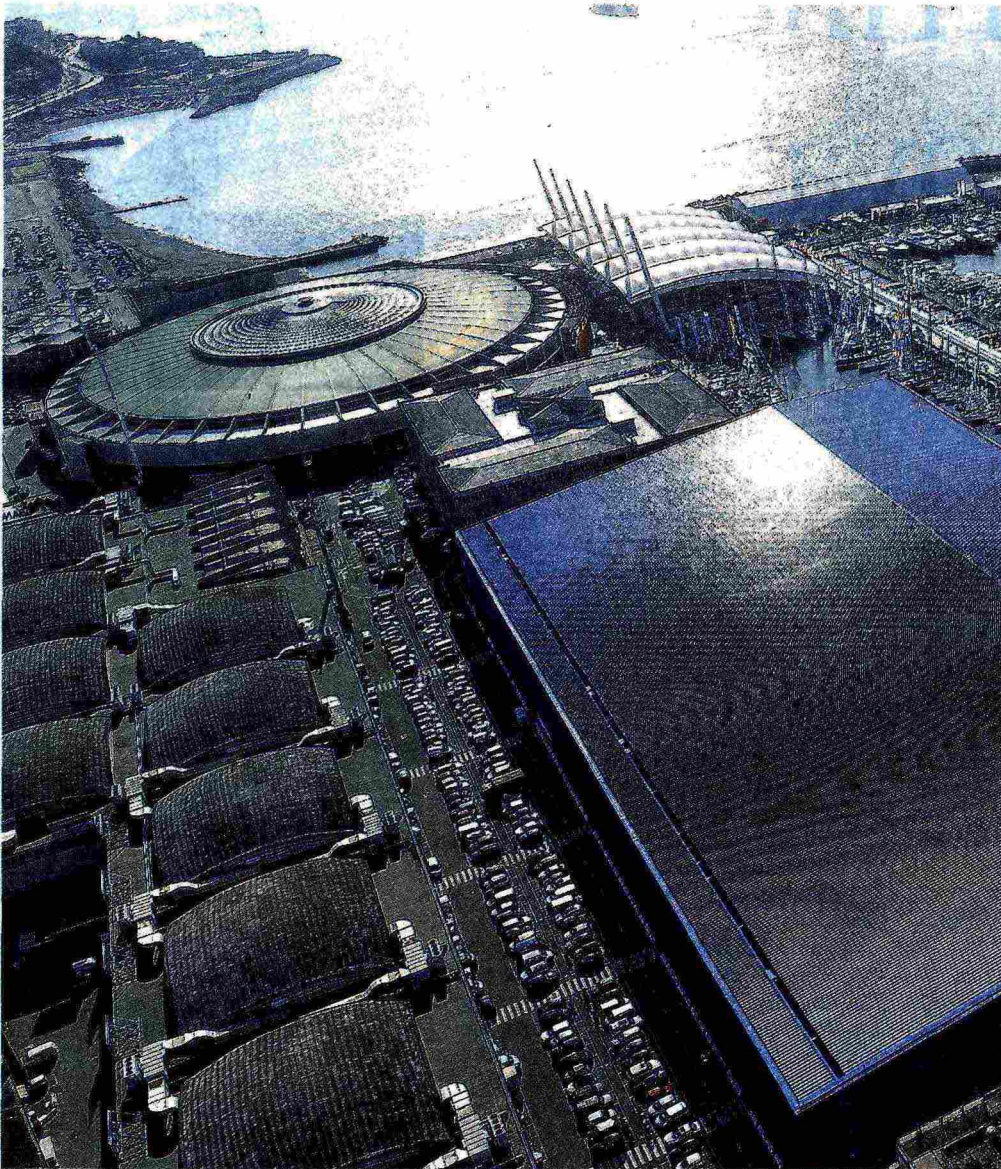
A parlare chiaro sono i numeri. «Nei primi otto mesi del 2014 - prosegue De Candia, scorrendo i dati di un nuovo report di Assilea - sono stati stipulati 183 contratti per un valore di 101 milioni. Nello stesso periodo del 2015 i contratti sono 203 (+10,9%) e i milioni 215,4 (+13,7%)». Nell'intero 2014, a fronte di 240 contratti si era raggiunto un valore di appena 149,6 milioni. Il boom e la caduta del leasing per le barche è legato alla leva fiscale attivata con il collegato alla Finanziaria del 2000, concepito per riportare in Italia le immatricolazioni di imbarcazioni sino ad allora effettuate in Francia. I volumi, si legge nello studio di Assilea, sono cresciuti rapidamente nel periodo 2004-2007 arrivando al top nel 2007: 2,58 miliardi di finanziamenti nel 2007, con una crescita tendenziale del 23,4%. A questo boom però è seguita la crisi mondiale

dell'anno successivo e, in concomitanza con questa, «l'avvio delle contestazioni in materia di abuso di diritto nei confronti delle società di leasing». Dal 2008 in poi, dunque, comincia un'inversione di rotta in termini di stipule e di volumi finanziati nel leasing nautico, fino ad arrivare al minimo storico del 2013, con 208 stipule per un valore di 114,8 milioni. Insomma, dal 2007 fino al 2013 sono stati «bruciati» quasi 2,5 miliardi di euro di finanziamenti con una flessione del 96%. Non solo. Su 37 società attive nel finanziamento di unità da diporto nel 2007, a fine 2014 ne erano rimaste 16, meno della metà.

«Nel 2015, però - afferma De Candia - anche questa tendenza si è invertita. Nei primi otto mesi dell'anno, infatti, il numero di società attive nel leasing è già salito a 19. Si tratta di un dato importante: sono tornate ad erogare anche società che l'anno scorso non operavano nel settore nautico». Un altro fronte da considerare, ricorda poi il direttore generale di Assilea, «è il nuovo dialogo aperto, all'interno di un tavolo, al quale partecipa anche Ucina, con l'agenzia delle Entrate».

Il riferimento è alla nota interna emanata nel 2009 dalle Entrate, volta a individuare quattro «indicatori di anomalia» (maxicanoone, forme di garanzie monetarie, durata minima del contratto e garanzie reali) che, ove presenti negli schemi contrattuali, potrebbero portare, in sede di verifica, a contestazioni basate sull'abuso del diritto. In particolare, riguardo alle garanzie «la nota non fornisce un elenco delle condizioni al ricorrere delle quali le garanzie possono essere considerate anomalie». Questo spaventa gli operatori e li induce a frenare sul leasing, ritenendo troppo rischioso, sotto il profilo fiscale, chiedere garanzie reali. «Specificare la questione delle garanzie - dice De Candia - agevolerebbe la stipula di contratti di leasing, perché se c'è una certezza del diritto si va avanti». Assilea, con Ucina, sta chiedendo pertanto all'Agenzia di valutare un possibile aggiornamento degli indicatori di anomalia. «Il solo fatto di essere tornati a discutere la questione - conclude De Candia - è un segnale importante da parte delle Entrate».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Non solo lusso. Al Salone nautico di Genova che apre i battenti oggi sono di scena non solo i superyacht, ma anche centinaia di piccole imbarcazioni e due eventi charity: Into the blue (domani, a favore dell'Istituto Gaslini) e la presentazione di un'installazione di Maurizio Nazzaretto per la Fondazione Flying Angels Onlus



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.