

MONDO NAUTICO

ATTUALITÀ: SATEC 2010

Nuvoloso variabile, tendente sereno

Nel fare il punto sulla situazione della nautica italiana, l'annuale meeting organizzato da Ucina ha focalizzato un presente preoccupante ma non drammatico, supportato da un moderato ottimismo per il futuro. Come dire che le possibilità ci sono, ma che per farle maturare ci vorranno impegno e buona volontà da parte delle aziende e soprattutto del governo.

di Stefano Navarrini

Il messaggio è stato positivo, la realtà attuale forse un po' meno, ma l'ottimismo con cui il mondo della nautica guarda al futuro prossimo è tangibile, anche se in parte legato a quell'azione governativa promessa ma non ancora attuata che riguarda in particolar modo la portualità turistica. E' per altro un ottimismo che nasce da numeri provenienti da analisi e ricerche che hanno frugato nell'anima della cantieristica italiana, ma che hanno considerato anche quello che sta succedendo oltre Atlantico, in quel mercato americano che è sempre stato per noi un preciso punto di riferimento. Emerso nel corso del Satec 2010, il tradizionale meeting annuale organizzato da Ucina svoltosi quest'anno a Genova, quanto sopra ha tracciato il quadro dell'influsso che la crisi mondiale ha avuto sul settore nautico, che pur subendo un trauma economico

inferiore ad altri settori, ha marcato (2009 su 2008) un deficit del 30,5% e un taglio occupazionale del 10%. Oltre a tracciare il quadro della situazione passata e presente, l'attenzione del Satec si è però focalizzata soprattutto sulle soluzioni possibili per uscire fuori dalla crisi nel modo più rapido e concreto, mettendo in luce quelle potenzialità ancora inesprese di un settore che resta tutt'oggi un importante polo della nostra bilancia commerciale. Lo studio presentato dalla Fondazione Edison e curato dal prof. Marco Fortis, ha ad esempio tracciato un ritratto della situazione basato sull'analisi dei disastrosi dati conseguenti alla più grave bolla immobiliare - finanziaria degli ultimi decenni, seguita poi dai problemi dell'euro, dati che hanno segnato in questi ultimi tempi la crisi economica mondiale non risparmiando alcun paese, ma da cui l'Italia esce

con una situazione debitoria delle singole famiglie italiane fra le più basse al mondo.

Gli step che hanno generato la crisi possono essere facilmente datati, riportando al 2008 lo scoppio della prima bolla immobiliare, che poi nel 2009 ha creato la forte recessione dell'economia mondiale, destinata all'inizio del 2010 a trasformarsi nella crisi dei debiti sovrani dei singoli Stati. Oltre a non risparmiare nessun paese, la crisi non ha risparmiato neanche alcun settore, inclusa ovviamente la nautica, dove però occorre sottolineare che il contraccolpo è stato particolarmente forte per un comparto abituato negli ultimi dieci anni a viaggiare con un tasso di crescita a doppia cifra. Tanto che vale forse la pena sottolineare come nella classifica dell'export mondiale del nostro paese la nautica si trovasse nel 2008 al quinto posto, ma che già nel periodo 2008-2009 aveva subito una perdita del 15,4% (perdita comunque inferiore a quella di molti altri paesi e, nell'ambito del made in Italy, a quella di molti altri settori) pur mantenendosi al vertice delle classifiche mondiali con un valore di esportazioni di oltre tre miliardi di dollari, cifra relativa alle im-

barcazioni con motore entro bordo ed in particolare ai grandi yacht, ma bissata dai risultati del settore gommonautico, visto che a livello di esportazione risultiamo il terzo paese al mondo dopo Cina e Francia.

L'importanza dei numeri

Nonostante la situazione sia quindi pesante anche se non drammatica, i margini di sviluppo del mercato interno hanno, o dovremmo dire avrebbero, ancora ampie possibilità di recupero se solo si uscisse da un perverso coacervo di fattori che ostacolano il cammino della nautica. Settore che, come ha ricordato Anton Albertoni, riconfermato Presidente dell'Ucina proprio nel corso del Satec, offre oggi lavoro a 120.000 persone, figura come un'industria che da forza all'immagine e alla bilancia commerciale dell'Italia, ma viene ancora ostacolato da pregiudizi obsoleti. Molti, nonostante si siano fatti in questo senso sensibili progressi, tendono ancora a raffigurare la nautica come un bene di lusso e quasi superfluo, dimenticando che l'80% del parco nautico italiano è fatto di natanti al di sotto dei 10 mt, e che proporrà l'immagine del diportista come stereotipo dell'evasore





► Nel corso di una splendida serata di gala in onore dei soci Ucina, è stata effettuata la premiazione dei "Pionieri della Nautica".

fiscale quando la gran parte dei proprietari di barche è formata da una classe media che spesso affronta sacrifici non indifferenti nel nome della propria passione, è a dir poco "tafazziano". E già che siamo in tema, ci piace ricordare che nel parco nautico sopra citato figurano ben 238.000 barche che secondo un'indagine Nielsen svolta qualche anno fa si dedicano abitualmente alla pesca ricreativa e sportiva, e che di queste solo il 7% figurano come "imbarcazioni", ovvero barche immatricolate e superiori a 10 mt.

Le strette sinergie che legano nautica e pesca amatoriale, come spesso ricordiamo e sottolineiamo, non sono state ancora ben comprese dalla nostra cantieristica, che negli anni ha fortemente trascurato il settore lasciando spazio libero agli importatori e a barche, soprattutto quelle americane, indubbiamente interessanti per il rapporto prezzo qualità. Del resto se da noi la pesca sportiva e ricreativa è ancora sottovalutata nei suoi valori sociali ed economici, oltre Atlantico gode di ben altra valutazione e conseguentemente di un parco nautico ad essa dedicato. La gran parte delle barche made in USA ha una naturale predisposizione fisherman, e anche se non possiamo pensare che l'intero parco nautico d'oltre oceano nasca al servizio di canne e mulinelli, i dati comunicati nel corso del convegno da Thomas J. Dammrich, Presidente della NMMA (National Marine Manufacturers Association),

hanno fatto una certa impressione: il 95% delle barche naviganti negli Stati Uniti (per capirci 16.000.000 di unità), è infatti formato da barche al di sotto dei 26', e il 75% dei proprietari di queste imbarcazioni risultano appartenere alla cosiddetta middle-class. Poca meraviglia quindi che la gran parte dei fisherman presenti nei nostri mari provenga da oltre oceano, stante come detto l'ottimo rapporto prezzo-qualità (almeno fino alla crisi dell'euro), mentre un po' di meraviglia, come ripetiamo, nasce dal vedere come la cantieristica italiana abbia con poche eccezioni trascurato un settore comunque interessante.

Non solo lacrime

Oltre ad illustrare la situazione critica della nautica italiana, il convegno organizzato da Ucina, che ha visto la partecipazione di numerosi esponenti del mondo politico ed imprenditoriale, ha voluto anche illustrare le vie d'uscita per un rapido recupero, cosa che stando alla relazione del prof. Marco Fortis, della Fondazione Edison, potrebbe avvenire anche rapidamente stante l'azione di ristrutturazione e innovazione messa in opera dalla cantieristica.

L'idea è stata rafforzata dall'intervento di Fabio Renzi ed Ermete Realacci, rispettivamente Segretario e Presidente della Fondazione Symbola, che hanno presentato una ricerca che già nel titolo ("La sfida della qualità: strategie e

riorganizzazione del comparto nautico dopo la crisi"), chiariva i suoi contenuti. Sulla base di una serie colloqui avvenuta con 10 "big players" della cantieristica italiana la relazione ha sottolineato la pronta reazione del settore, che oltre ad una ristrutturazione interna e ad un maggior impegno su ricerca e sviluppo, ha puntato su nuovi sbocchi del mercato internazionale come Brasile (secondo paese al mondo per il commercio di aerei privati), Russia, Turchia, India. Più incerto il ruolo della Cina, allo stesso tempo pericoloso concorrente ma anche opportunità emergente, nonostante buona parte del suo mare soffre una fascia d'acqua costiera torbida e scoraggiante. Dopo aver sottolineato l'esigenza di produrre imbarcazioni meno inquinanti, e l'importanza di quella tendenza all'aggregazione e al fare sistema che può consentire una maggior valorizzazione del prodotto, Realacci ha poi voluto rimarcare quanto sia necessaria per lo sviluppo della nautica la massima chiarezza e semplificazione delle normative, a partire da quelle sulle riserve marine, visto che ancor oggi il diportista si trova spesso davanti a regole di ormeggio diverse e a volte contrastanti da una riserva all'altra, ricavandone disorientamento, possibilità di sanzioni, e conseguentemente disamore per il mare.

Il successivo convegno tecnico, condotto da Antimo De Martino, ha focalizzato l'attenzione su un aspetto mai prima considerato delle problematiche nautiche,

ma sempre più attuale per la costante crescita del materiale da eliminare: "End of Life Boats - La dismissione sostenibile di imbarcazioni e stampi a fine vita". Nell'ottica di problematiche ambientali sempre più sentite e della novità della situazione, lo smaltimento o meglio ancora il riciclo e la valorizzazione dei materiali base con cui vengono costruite le imbarcazioni è infatti oggi molto sentito. Molti i problemi ancora poche le soluzioni, ma la stessa Ucina ha realizzato uno studio di fattibilità, e nel corso del convegno è stata presentata una tecnologia messa a punto dai ricercatori dell'ICTP/CNR di Pozzuoli in grado di realizzare tecnocompositi ad ampio spettro di utilizzo partendo proprio dalla trasformazione chimico-fisica della vetroresina e del polistirolo.

I lavori dei due convegni sono stati preceduti da una serata di gala durante la quale, secondo tradizione, sono stati assegnati i premi "Pionieri della Nautica", che come ogni anno offrono un riconoscimento a manager, giornalisti e maestranze che hanno contribuito alla storia della nautica. Quest'anno sono stati premiati Luigi Cesare Casarola per la categoria manager, Annunziato Zucca per le maestranze, e Carlo Borlenghi per il settore giornalisti. Due nuove categorie hanno visto premiati Giovanni Zuccon per il settore progettisti e designer nautici, e Annette Roux, Presidente della Bénéteau, per la categoria manager stranieri.



► A sinistra un fisherman della Polyform, uno dei pochi cantieri italiani impegnati nella cantieristica da pesca. A destra il convegno sul tema dello smaltimento e riciclo delle imbarcazioni dismesse.

