

ECONOMIA

## NAUTICA: SEGNALI DI RIPRESA...



La produzione italiana di superyacht, settore in cui l'Italia è leader nel mondo, ha retto l'impatto della crisi del 2008 e 2009 grazie soprattutto all'export, anche se ha segnato un pesante meno 23%.

Lo testimoniano i dati forniti da Ucina - [www.ucina.net](http://www.ucina.net) -, la Confindustria della nautica, nel secondo giorno di apertura del Salone nautico internazionale di Genova: **giro di affari nel 2009 di 4,2 miliardi di euro a fronte dei 6 miliardi del**

**2008.**

La fiera terminata il 10 ottobre ha mostrato, nella sua cinquantesima edizione, i segni del momento difficile che il comparto ha vissuto negli ultimi due anni.

Cento barche in meno in esposizione, anche se la presenza di 2.300 unità dimostra che la manifestazione mantiene comunque un notevole peso; alcuni stand vuoti, benché il numero degli espositori continui a essere ragguardevole, toccan-

do i 1.400 provenienti da ben 39 paesi; ma, soprattutto, un numero di visitatori, nei primi giorni, che è apparso al di sotto delle medie di un tempo. Il dato molto positivo dei circa 500 modelli nuovi tra barche ed accessori rende sempre vitale il Salone di Genova. La "mini" Dinghy Walzer da 750 euro, accanto al maxi-gommone Magazzù 18 metri per 1 milione di euro, accanto al gigante Azteca 72 metri.

(SEGUE ALLE PAG. 8-9)

## Nautica: da Genova segnali di cauto ottimismo con una ripresa nel giro di affari

servizio a cura di Bianca e Ruggero Morelli

**L**a produzione italiana di super-yacht, settore in cui l'Italia è leader nel mondo, ha retto l'impatto della crisi del 2008 e 2009 grazie soprattutto all'export, anche se ha segnato un pesante meno 23%. Lo testimoniano i dati forniti da Ucina - [www.ucina.net](http://www.ucina.net) -, la Confindustria della nautica, nel secondo giorno di apertura del Salone nautico internazionale di Genova: **giro di affari nel 2009 di 4,2 miliardi di euro a fronte dei 6 miliardi del 2008**. La fiera terminata il 10 ottobre ha mostrato, nella sua cinquantesima edizione, i segni del momento difficile che il comparto ha vissuto negli ultimi due anni. Cento barche in meno in esposizione, anche se la presenza di 2.300 unità dimostra che la manifestazione mantiene comunque un notevole peso; alcuni stand vuoti, benché il numero degli espositori continui a essere ragguardevole, toccando i 1.400 provenienti da ben 39 paesi; ma, soprattutto, un numero di visitatori, nei primi giorni, che è apparso al di sotto delle medie di un tempo. Il dato molto positivo dei circa 500 modelli nuovi tra barche ed accessori rende sempre vitale il Salone di Genova. La "mini" Dinghy Walzer da 750 euro, accanto al maxi-gommone Magazzù 18 metri per 1 milione di euro, accanto al gigante Azteca 72 metri. La Turchia si presenta per la prima volta con un 25 metri in legno della Vicem Yachts diretta dall'italiano Alberto Perone. Analizzando i dati elaborati dall'ufficio studi di Ucina, in collaborazione con l'università di Genova, emerge (si tratta di un dato campione) che la produzione nazionale di superyacht nel 2009 è calata del 23% rispetto al 2008. La percentuale è frutto di una media ponderata tra una produzione per il mercato nazionale che segna -56% e una produzione per l'export che perde il 9,6%. Questo significa che le esportazioni, pur con un calo, hanno sostanzialmente tenuto e che, per ogni megayacht italiano che si vende sul territorio nazionale, all'estero se ne vendono cinque. Nel 2008 la proporzione era di uno a tre. Per l'anno in corso ci sono segni di leggera ripresa. Per quanto riguarda il fatturato dell'intera industria nautica (che totalizza complessivamente un -31,3%), la cantieristica ha segnato, nel 2009, un -27,9% sul 2008. Poi c'è un -37% per le aziende di refitting, riparazione e rimessaggio (che però diventano sempre più specializzate); un -35,8% degli accessori e un -38,6% dei motori. L'ultima rassegna del 2009, aperta con un'assemblea straordinaria a cui avevano partecipato tre ministri, si era chiusa con

la promessa da parte del Governo di avviare un piano generale per la nautica che avrebbe attratto 3 miliardi di euro di investimenti privati. Trascorsi dodici mesi, di quel piano proposto dall'Ucina, non si sa più nulla. Non solo, i problemi del comparto sono ancora tutti sul tappeto: dalla riforma della legge 84/94 sui porti alla ridefinizione dei canoni demaniali; dalla riforma delle aree marine protette alla questione oggi più attuale, per non dire drammatica, del noleggio dei grandi yacht. In sostanza, se l'industria nautica è uscita dalla secche della crisi economica, di sicuro l'ha fatto da sola, nonostante l'inclusione del comparto nel decreto incentivi. Almeno è questo che sostiene Anton Francesco Albertoni, presidente di Ucina, «L'industria nautica italiana ha dovuto fare i conti con le difficoltà del momento, ma ha saputo trovare in se stessa la forza per superarle. La politica deve avere il coraggio di guardare oltre e darci gli strumenti per continuare ad essere leader del mondo». Innanzitutto, aggiunge il presidente di Ucina, tentando di risolvere il problema dei porti turistici: «Per sviluppare il comparto dell'auto sono servite le strade, infrastrutture sempre realizzate dallo Stato. Le nostre infrastrutture sono i porti turistici, che sono sempre stati costruiti solo da noi, con ingenti investimenti. Vogliamo continuare a realizzarli. Ma devono lasciarcelo fare, con leggi e concessioni demaniali adeguate». Un dato che si rafforza ulteriormente alla luce di una ricerca condotta dalla Fondazione Edison, dalla quale emerge che la nautica occupa il quinto posto, a ridosso del comparto calzaturiero, nella graduatoria dei prodotti che guidano la leadership del Made in Italy. Un altro dato confortante è l'interesse che la nautica italiana suscita in mercati emergenti come la Cina, la Turchia, l'India e il Brasile, dove le prospettive sono tutt'altro che negative. Infatti sia al salone di Cannes che a Genova sono stati presenti molti potenziali compratori Cinesi e sono tornati i Russi che mancavano da due anni. Il Ministro Matteoli non ha fatto mancare anche quest'anno il suo impegno di promesse per snellire ulteriormente la burocrazia, dopo la norma contenuta nella L. 84/94 circa la possibile trasformazione delle banchine nei porti commerciali in banchine per la nautica da diporto. Ed ha ricordato il divario tra noi e la Francia nel rapporto tra barche in circolazione e posti barca. Ha poi ricordato la norma che oggi consente di installare pontili mobili negli specchi acquei dei marina senza il permesso di costruire.

### Salone di Genova: qui Pisa

Si va di anno in anno al Salone di Genova in atte-

sa che qualcosa si muova nel settore del turismo nautico ed in particolare dei porti turistici. Ma non è facile trovare buone notizie da tre anni a questa parte. Fa eccezione quella della presenza di Boccadarno Porto di Pisa spa con gli altri attori della nautica Pisana e le istituzioni locali e regionali. Infatti in una recente occasione nella sede della Navicelli spa a Pisa l'assessore regio-

nale Luca Ceccobao aveva annunciato l'accordo per la partecipazione con tutti i soggetti della nautica pisana al Salone di Genova ad ottobre. Così è stato alla Conferenza del 5 ottobre tenutasi all'interno del Salone Nautico. Avevamo dato notizia a maggio dell'inizio dei lavori per il porto di Boccadarno e nei mesi successivi sono progrediti anche i lavori lungo il canale dei navicelli. **Otto milioni di euro di investimento per il canale, 30 milioni spesi per costruire 17 grandi capannoni, due palazzine di 1800 metri quadrati circondate da parcheggi e spazi verdi per i futuri uffici.** La struttura sarà inaugurata il 23 ottobre e ospiterà, oltre ai consorzi della nautica locale pisana, alcuni marchi storici della nautica: Benetti, Codecasa ed altri. Si auspica che la Regione Toscana prosegua nel progetto del "Distretto della nautica" coinvolgendo le 5 Province che si affacciano sul mare: Massa-Carrara, Lucca, Pisa, Livorno e Grosseto. Purtroppo si deve registrare che dopo il mega convegno del 2007 sulla Economia del mare, promosso dalla Regione Toscana, che si tenne all'Accademia Navale di Livorno, poco è stato

fatto. La Consulta del mare, costituita nel dicembre del 2008, con sede a Livorno, non si è più riunita anche a causa del recente rinnovo del Consiglio Regionale e della Giunta. C'era stato anche un tentativo con alcuni incontri per riunire i Centri Servizio per la nautica di Lucca e Livorno, Navigo e Magona, per rispondere ai nuovi criteri indicati dalla Regione per i finanziamenti, ma finora non ci sono giunte notizie. Da segnalare che il presidente della Regione Enrico Rossi ha tenuto per sé la delega alla "risorsa mare", ed il presidente della Provincia di Livorno ha indicato di recente la nautica da diporto come un asse decisivo per l'economia del territorio a fronte dei dati della crisi pubblicati dal Centro Studi della CCIAA. Si deve anche ricordare che sempre nel 2007 la Regione Toscana con l'assessore Gianfranco Simoncini aveva indicato la strada della "cabina di regia" per la promozione del turismo, e quindi anche della nautica da diporto che è parte sostanziale del settore, ma che ad oggi non si è ancora riusciti a razionalizzare i 40 soggetti che se ne occupano.

## Salone di Genova: qui Azimut-Benetti

La Azimut-Benetti dopo il salone di Cannes ha tirato le somme di una stagione che sembra aver messo la crisi alle spalle; ed il primo dato è la chiusura della CIG a marzo scorso. Ben venti sue barche erano presenti con quattro nuovi modelli; per questi si è puntato all'innovazione, ai servizi ed alla eco-compatibilità. Queste le quattro novità del Gruppo: l'Atlantis 48, l'Azimut 64 e i primi due nuovi modelli della linea Class di Benetti, Delfino 93 e Tradition 105. E così arriviamo a Genova dove la so-

cietà Azimut-Benetti-Atlantis ha presentato anche Magellano 50 che risponde ai requisiti della Rina Green Plus - [www.marine.rina.org](http://www.marine.rina.org) - La barca oltre ai dispositivi led per il risparmio di energia, monta un motore ibrido che consente gli 8 nodi con la parte elettrica. Nei colloqui con i dirigenti dell'azienda abbiamo colto un cauto ottimismo e la conferma di una ripresa delle vendite. **Infatti sono stati firmati alcuni contratti per nuove barche e nei giorni scorsi è arrivata una commessa per un megayacht da 80 metri.** In crescita anche i risultati della Divisione Servizi Yachtique e, in particolare, dell'attività di refitting: nel corso della stagione nautica appena conclusa sono state gestite oltre 40 barche presso la storica sede di Viareggio e 20 presso quella di Livorno, attiva da due anni. La Società, che vanta le tecnologie e le attrezzature più avanzate nel mondo della cantieristica navale oltre a 250mila metri quadri di piazzali, sta attualmente valutando ac-

cordi di partnership nell'ambito del Mediterraneo per ampliare il numero delle proprie sedi e moltiplicare le opportunità. Infine sono da ricordare i risultati raggiunti dal Dipartimento R&D del Gruppo, che nel corso della passata stagione si è impegnato a mettere a punto sistemi di motorizzazione a basso impatto ambientale.

Per le prospettive del porto turistico di Livorno hanno precisato che sono ancora in attesa del passaggio, sembrerebbe l'ultimo, presso la Regione, che dovrebbe portare alla approvazione della variante al Prg del porto. Dopo ci saranno le concessioni, gli appalti per i lavori di competenza dell'Autorità Portuale e quindi quelli di loro competenza. All'ingresso dei nuovi uffici di via Edda Fagni si può ammirare un bel plastico che ci mostra il progetto della nuova Darsena Medicea. Il porto sarà realizzato e gestito da Benetti che oggi vanta al suo attivo sia Marina di Varazze con 850 posti barca, ultimato nei mesi scorsi, sotto la direzione di Giovanni Vitelli, sia un grande porto turistico a Mosca. Quest'ultimo è stato il frutto della ristrutturazione di un sito per le gare di canottaggio sul grande fiume-lago che attraver-

sa Mosca e conta 1.800 posti barca con accorgimenti di grande modernità per tutelare le barche dalle bassissime temperature invernali. Lo staff di Benetti non vede problemi circa la futura compresenza in darsena medicea delle navi traghetto e da crociera, come invece altri hanno rilevato, in quanto sono state previste adeguate protezioni circa l'effetto "onda". Resta ancora sotto traccia il progetto di un porto turistico nell'area confinante della Bellana, del quale si parla da tempo senza che se ne conosca il progetto di massima, e per il quale comunque sarà necessaria un'altra variante al Piano Regolatore. Sul fronte della costruzione di megabarche si è consolidata la presenza in Turchia con uno stabilimento realizzato nel 2008, ed in Brasile con la fabbrica di Itajai che produrrà cento barche l'anno. Il Presidente Paolo Vitelli ha detto che: «Il Brasile è un paese con forte vitalità ed una viva cultura della vita di mare».

## Salone di Genova: qui Cecina

Uno stand è stato allestito al Salone di Genova per esporre il progetto del nuovo Porto di Cecina di recente approvato. Al momento dell'apertura della esposizione c'è stato un incontro per "festeggiare", con il presidente del Circolo Nautico di Cecina Giuliano Matteoli, il ministro Altero Matteoli originario di Cecina, il presidente Enrico Rossi, il sindaco Stefano Benedetti l'assessore regionale Gianfranco Simoncini e l'assessore Paolo Pacini. Lunghissimo è stato il percorso amministrativo per l'approvazione del progetto ed ora si dovrebbe passare alla fase operativa. Erano presenti anche i partners della Circolo Nautico spa: Confindustria Livorno, CNA nautica, Assonat ed Assomarinas. Nell'occasione erano presenti anche alcune imprese interessate alla realizzazione della infrastruttura: Benetti, Acquamarca, Astaldi e Ferretti. Si è parlato anche della Cittadella della nautica che l'attuazione del porto dovrebbe trainare come indicato dall'assessore provinciale ed ex sindaco Paolo Pacini. ■

L'industria nautica italiana ha dovuto fare i conti con le difficoltà del momento, ma ha saputo trovare in se stessa la forza per superarle.

Resta ancora sotto traccia il progetto di un porto turistico nell'area confinante della Bellana... del quale si parla da tempo senza che se ne conosca il progetto di massima,



Nautica: da Genova segnali di cauto ottimismo con una ripresa nel giro di affari

## Elba - porti turistici

La situazione dei porti all'Elba è "fluida" come si suol dire. Infatti per un progetto, quello per il Porto di Rio Marina che è stato fermato dalla Regione Toscana perché provocherebbe un impatto negativo sul territorio retrostante, c'è stato un accordo per la progettazione della linea fronte mare -waterfront- di tutta la baia di Portoferraio. L'intesa siglata tra l'assessore all'urbanistica Anna Marson, l'assessore provinciale Piero Nocchi ed il Sindaco Peria prevede la realizzazione di due porti: San Giovanni e Cantieri Esaom. Si deve ricordare che già nel 1979 era stato approvato il piano regionale dei porti turistici e che da allora non è stato realizzato un solo nuovo posto barca all'Elba. Per la baia di Portoferraio erano previsti circa 1.050 posti, gli stessi di cui si parla oggi a distanza di 30 anni. «Al via la riorganizzazione e il riuso territoriale del waterfront di Portoferraio e degli specchi d'acqua prospicienti, che rappresentano una nuova opportunità per una trasformazione di qualità per l'isola d'Elba». È questo, per l'assessore regionale all'urbanistica Anna Marson, il significato dell'accordo di pianificazione per l'approvazione della variante al piano strutturale per la realizzazione del sistema delle attrezzature della portualità turistica e della filiera nautica. Con l'assessore Anna Marson hanno apposto la propria firma al testo dell'accordo il sindaco di Portoferraio Roberto Peria e Piero Nocchi, assessore ai trasporti e porti della Provincia di Livorno. Si tende anche al potenziamento della cantieristica legata al turismo. Ci sono le basi per la riqualificazione e il riuso di un'area degradata e fortemente segnata dalla scelta dell'industrializzazione pesante dei primi decenni del secolo scorso. È la città che si fonde di nuovo con quel fronte mare che le è stato sottratto in passato. «Sarà poi compito - ha aggiunto l'assessore Anna Marson - del regolamento urbanistico (con una variante ad hoc) e dei piani regolatori dei due porti definire nel dettaglio le specifiche funzioni, servizi, sistemazioni a terra integrate nel contesto urbano, perimetri delle opere foranee e posti barca: tutti elementi che saranno oggetto di ulteriori processi valutativi sia di carattere paesaggistico-ambientale che socio-economici». E qui dobbiamo solo sperare che i tempi siano adeguati al momento di crisi anche del turismo, ed alle promesse di snellimento delle procedure di questa giunta regionale.