

UCINA CONFINDUSTRIA NAUTICA

# Industria nautica, avanti tutta oltre la recessione

Da settore di nicchia a comparto trainante dell'export Made in Italy.

«**N**el 2009 abbiamo vissuto una crisi economica che ha messo a dura prova la capacità di tenuta di molte delle nostre aziende. Oggi, nonostante si intraveda qualche segnale di lieve miglioramento, sappiamo che il cammino da percorrere sarà ancora lungo e che ci vorrà ancora del tempo per recuperare i livelli produttivi passati e intraprendere la via della crescita». Con queste parole il Presidente di **Ucina Confindustria Nautica Anton Francesco Albertoni** ha aperto, a fine luglio, la presentazione della cinquantesima edizione del **Salone Nautico Internazionale di Genova**.

Nulla di nuovo sotto il cielo della crisi che da due anni attanaglia il settore anche se, nel frattempo, alcuni segnali positivi giungono dall'export dove, nel primo trimestre del 2010, si è registrata un crescita del 17,2%. Un dato, questo, che dimostra la forza del *Made in Italy* nel suo complesso.

Per quanto riguarda il comparto della nautica da diporto, per il 2009 Ucina aveva stimato una contrazione contenuta in una forbice compresa fra il 27% e il 35%.

Oggi, sulla base dalle prime elaborazioni dei dati consuntivi riferiti allo scorso anno, va delineandosi un calo complessivo del 2009 sul 2008 pari al 30,5%.

«All'interno di questo dato - osserva il numero uno di Ucina - si è registrata una maggiore sofferenza dei comparti motori e componentistica, rispetto alla cantieristica».

Con oltre 3 miliardi di dollari di valore, l'industria nautica italiana si presenta al primo posto della classifica dei primi 20 paesi esportatori di yacht e barche da diporto nel mondo.

Rispetto ad altri settori trainanti del *Made in Italy*, storicamente votati all'esportazione come per esempio la moda, la quota di export della nautica si sarebbe ridotta ad oggi solo del 15%.

Nonostante ciò il settore rimane comunque al quinto posto, nella graduatoria dei prodotti che guidano la leadership in materia di esportazioni, come recentemente certificato da una ricerca della **Fondazione Edison**.

Oltre gli indicatori più o meno ufficiali di tendenza, la filiera industriale della nautica dovrà comunque puntare su innovazione di prodotto, servizi, progetti e naturalmente sulla ricerca di nuovi mercati.

In questo quadro non può mancare, inevitabile, il richiamo al mondo della politica ed al Governo attualmente in carica perché ottobre sarà anche tempo di verifiche e riscontri a tutto campo.

Lo scorso anno - all'Assemblea straordinaria della nautica convocata proprio in apertura del Salone - erano presenti ben tre ministri ai quali UCINA aveva presentato il **"Piano generale per la nautica"** che, secondo i vertici dell'Associazione, era ed è ancora in grado, di attrarre 3 miliardi di euro di investimenti privati. Il carattere d'urgenza della proposta, ad oggi, sembra sia rimasto tale in mancanza di risposte certe e con una serie di problemi ancora aperti sul tappeto.

Dopo 9 mesi, la riforma della legge 84/94 sui porti attende ancora il parere della Conferenza delle Regioni per proseguire il cammino parlamentare, mentre non si ha ancora alcuna risposta sulla linea di azione di Italia Navigando con la ridefinizione dei canoni demaniali rimandata, sembra, alla realizza-



Anton Francesco Albertoni Presidente UCINA



**With more than 3 billion dollars in value, the Italian pleasure boat industry finds itself in first position in the ranking of the 20 exporting countries of yachts and recreational craft in the world.**

Compared to other sectors of *Made in Italy*, historically devoted to exportation, our export quota has only been reduced by 15% up until today. Nevertheless, recreational sailing is in fifth place in the ranking of the products that head the leadership of *Made in Italy* and that sees Italy as the world's top exporting country, as recently certified by some research by the Edison Foundation. Innovation of products and services are turning out to be crucial, accompanied by the willpower of our companies to invest in the Italian territory, besides aiming at identifying new outlet markets.

The pleasure craft sector has changed in recent years from a niche sector to an industrial one, a driving and dynamic sector that still boasts a world leadership with 51.3% of the order portfolio in the area of large yachts. Today, on the basis of the first elaborations of the 2009 final statements, one confirms an overall drop from 2008 to 2009 of 30.5%. In this figure one records greater sufferance in the sectors of engines and components compared to the yards. Today - explains the President of Ucina-Confindustria Nautica Albertoni - despite seeing some signs of slight improvement, we know that the path to follow will be long and it will take a long time to reach past production levels and to embark on the road to growth.



Barche alla marina Fiera di Genova. Quest'anno saranno circa 500 le imbarcazioni esposte in acqua in occasione del 50° Salone Nautico

zione del federalismo.

E ancora, la riforma delle aree marine protette è stata incardinata al Senato, ma muove troppo lentamente i primi passi dell'iter parlamentare. L'apertura di nuovi tavoli tecnici per aggiornare il Regolamento di attuazione del Codice della Nautica e il decreto sui titoli professionali e un altro per creare un esame unico nazionale a quiz per la patente nautica, sono altri argomenti che scontano i tempi lunghi della politica.

A ciò, va aggiunta la questione, oggi più attuale, - per non dire drammatica - perché ha messo in difficoltà il nostro Paese sui mercati internazionali del noleggio dei grandi yacht.

«Il riferimento - puntualizza ancora Albertoni - è alla mancanza di norme e interpretazioni certe sugli aspetti fiscali e doganali che spinge i broker a far partire le unità da paesi esteri - in primo luogo la Francia - regalando a loro i benefici fiscali e il rilevante indotto, proprio come avveniva prima dell'introduzione del leasing nautico italiano»

Leasing - è bene ricordarlo - che in soli 5 anni ha portato 800 milioni di IVA nelle casse dell'erario italiano, denari altrimenti incassati all'estero.

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

La politica, a sua volta, non può farsi imbrigliare dai facili qualunqueismi perché la nautica non è l'industria dei ricchi esattamente come la moda non è l'industria dell'effimero, sono invece entrambe fra i pochi pilastri economici su cui il Paese può puntare per rilanciare la sua economia.

La politica deve avere dunque il coraggio di guardare oltre e fornire gli strumenti adeguati affinché la cantieristica e l'indotto di riferimento continuino a mantenere la propria leadership nel mondo.

dership nel mondo.

Nell'attuale quadro il Salone Nautico Internazionale di Genova taglia quest'anno il traguardo della 50° edizione.

In mezzo secolo l'industria nautica italiana ha dato fama mondiale al capoluogo ligure grazie a questo appuntamento diventato il più grande ed autorevole in tutto il panorama fieristico globale.

Le iscrizioni ( dati al 16 settembre 2010 ndr) per il 50° Salone di Genova, dimostrano come la Comunità nautica internazionale consideri Salone il miglior strumento per il rilancio della propria leadership.

La manifestazione ha saputo accompagnare l'evoluzione delle abitudini e della cultura diportistica degli italiani e non solo. Infatti, oggi, non è solo una mera vetrina espositiva della nautica, ma anche il momento per fare il punto sui valori e sugli asset in campo.

L'offerta del Salone coinvolge ed è rivolta a imprese, istituzioni, consumatori e appassionati. Un grande palcoscenico per la produzione, un momento di verifica per le politiche di settore e un indispensabile indicatore di mercato. Tutto ciò grazie ad un'intensa attività collaterale organizzativa fatta di convegni, seminari, tavole rotonde ed eventi vari connessi alla filiera della nautica.

«Oggi, più che mai - concludeva Albertoni alla conferenza di presentazione dello scorso luglio - sentiamo un dovere che non può non essere condiviso con la città di Genova, la Fiera e i suoi Soci».

Un obiettivo che, se raggiunto, potrebbe rappresentare un significativo segnale per riprendere il mare aperto uscendo senza tentennamenti dal tunnel della crisi. #

(A cura della redazione)