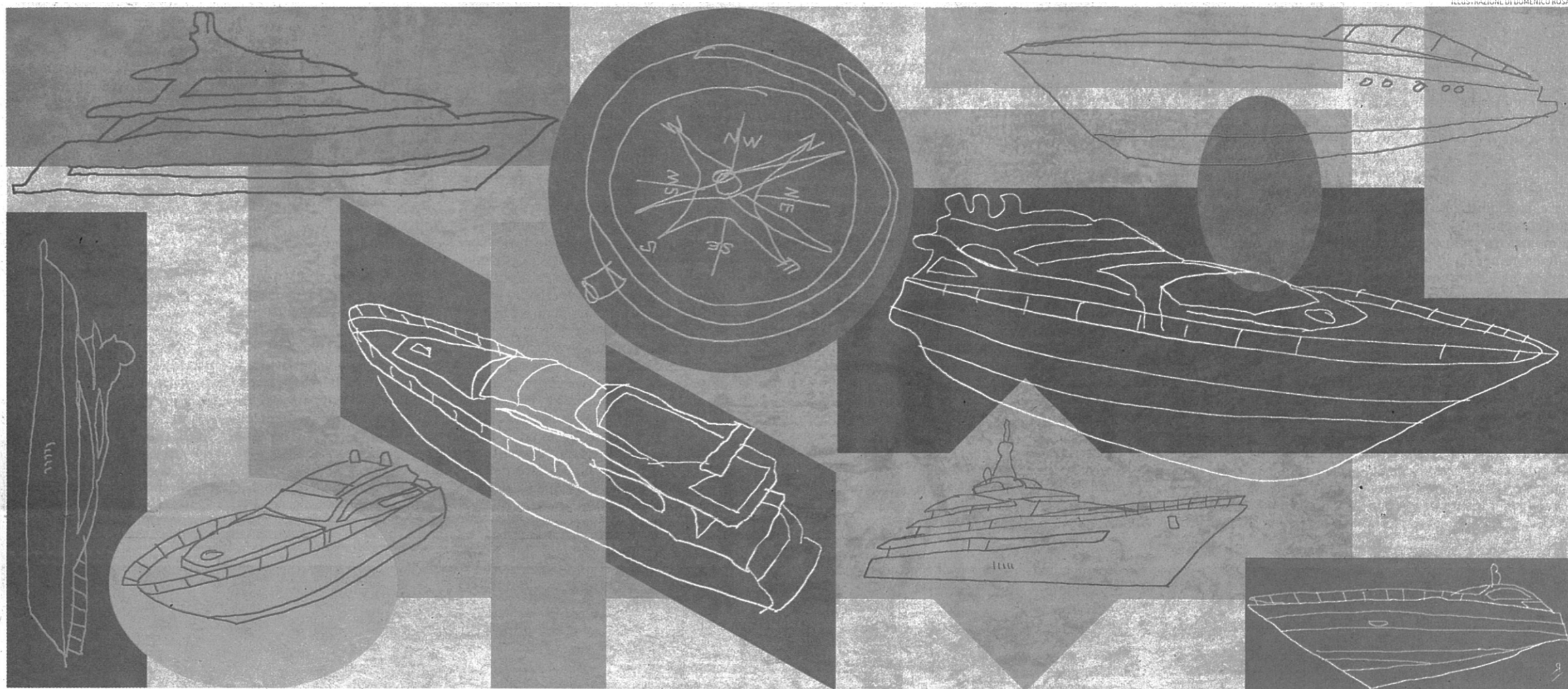


Cantieri navali. Da uno studio del Monte dei Paschi emerge una ripresa degli ordini (+246%) nel primo semestre 2010

# Nuovi orizzonti dall'export

Previsioni di crescita delle vendite all'estero (+16%) - In calo però la nautica da diporto



di **Giacomo Giulietti**

La frenata e la retromarcia dell'industria nautica tricolore, ci sono state, ma nel 2010 la macchina potrebbe ricominciare ad avanzare. È quanto emerge dallo studio «La cantieristica in Italia: analisi e prospettive per il futuro», realizzato da Banca Monte dei Paschi e presentato a settembre scorso. «La difficoltà di uno studio del genere rivolto al diporto sta proprio nella carenza di fonti», spiega Pietro Ripa, ricercatore attivo nella business intelligence di Mps e autore della pubblicazione insieme a Giuseppe Alfano e Raffaella Stirpe. «I dati di cui abbiamo tenuto conto fanno riferimento al codice 301 Ateco 2007, da questi abbiamo differenziato i valori relativi allo shipping, le na-

vi passeggeri e militari, da quelli legati al diporto, soprattutto l'ambito dei grandi yacht, su cui ci siamo focalizzati».

Il quadro raffigura l'andamento dal 2005 al 2009 con alcuni scorsi dei primi mesi del 2010. Le

## GLI OSTACOLI

Pesano sul mercato la mancanza di posti barca e di un'Agenzia nazionale dei porti che potrebbe coordinare gli interventi

tinte sono scure, ma appaiono spiragli di luce all'orizzonte. A condizionare l'andamento negativo finora sono state anche variabili sfavorevoli come la scarsità di infrastrutture: la mancanza

di posti barca e di un'Agenzia nazionale dei porti che potrebbe coordinare gli interventi sulle strutture ricettive. Una situazione aggravata dalla mancata approvazione della legge 84/94, grazie alla quale il 5% delle entrate di ogni porto rimarrebbe a disposizione delle Authority portuali.

La produzione industriale, dopo anni di crescita, ha cominciato a rallentare nel 2008. Ordinativi e fatturato sono crollati nel 2008 e nel 2009, rispettivamente del 53,7 e dell'11,9 per cento. «Il calo degli ordinativi 2009 è conseguenza della forte caduta degli ordini nazionali, sono stati un quarto rispetto all'anno precedente, mentre le commesse provenienti dall'estero sono risalite quasi del cinque per cento», spiega il ricercatore.

Dal primo semestre dell'anno

in corso, però, emergono segni di ripresa a partire proprio dagli ordini: rispetto alla prima metà del 2009 segnano un +246%, tutto imputabile alla componente estera, cresciuta oltre sei volte, mentre quella nazionale è diminuita quasi del sette per cento. Fatturato e produzione industriale sono ancora in rosso, rispettivamente -5,8 e -21 per cento, ma se la ripresa degli ordinativi dovesse consolidarsi, un'inversione di tendenza è prevedibile. Spiega Ripa: «Se la variazione di fatturato sperimentata fino a maggio si confermasse a ritmo invariato, in media d'anno si registrerebbe una crescita superiore all'11% rispetto al 2009». Relativamente all'export di navi e imbarcazioni, se il ritmo fosse confermato su base annua, l'export farebbe segnare un

+16,5 per cento. «Limitando l'analisi al raggruppamento delle imbarcazioni da diporto e sportive si vede che la crescita è continuata fino al 2008, ma dall'anno successivo è in atto una flessione che non accenna a rallentare: proiettando fino a dicembre 2010 i dati dei primi sei mesi, il calo rispetto al 2009 sarebbe superiore al 25 per cento», specifica l'autore del report.

Nonostante il calo, l'Italia rimane il primo paese esportatore in questo comparto: imbarcazioni e dintorni sono la quinta voce del made in Italy oltre confine e la riduzione dei flussi verso l'estero è stata inferiore rispetto agli altri settori industriali. Il saldo della bilancia commerciale rimane così assai positivo: «Nel 2009 le esportazioni hanno pesato per circa l'80%

sulle transazioni totali, quattro volte la quota della importazione», afferma Ripa.

Il mercato più interessato al prodotto italiano è quello del Regno Unito: da solo assorbe un quarto della produzione nazionale. Seguono, in ordine di volume, da Francia, Usa, Spagna, Hong Kong, Croazia, Turchia, Germania e Brasile, che insieme contano per un'altra buona metà e il rimanente quarto è distribuito nel resto del mondo.

Il segmento delle navi da diporto, yacht e megayacht con lunghezza superiore ai 24 metri, è rimasto per molti aspetti intatto dalla contrazione delle vendite: è in costante crescita dal 2004 e l'Italia mantiene la sua posizione di leader. «Insieme agli Stati Uniti, rappresentiamo più del 65% del mercato», spiega l'analisi

«seguiti, ma a notevole distanza, dai Paesi Bassi, con l'otto per cento delle quote di mercato e dal Regno Unito, con il 7,8. Da notare come in questo ambito la crescita italiana sia costante: negli ultimi cinque anni è passata dal 37 al 51% dei progetti mondiali realizzati. Inoltre l'incremento nel 2009 rispetto all'anno precedente è stato del 22,3%, superiore rispetto ai follower: Usa +9,7% e Paesi Bassi +22,2 per cento». Un dato interessante emerso dallo studio è l'accresciuto ruolo di Taiwan, Cina e Turchia grazie all'emergere di un ricco mercato di clienti locali. Un altro elemento che evidenzia come l'Asia sia il mercato su cui puntare: secondo lo studio, nei prossimi tre anni contribuirà per oltre il 60% alla crescita mondiale.