

La nautica reagisce alla crisi

In tre anni il settore ha perso il 50%, ma resta strategico per il nostro Paese

di **Franco Michienzi**

Intre anni il fatturato dell'industria nautica italiana – che da domani al 9 ottobre sarà in vetrina al Salone nautico di Genova – è diminuito del 50%. Tuttavia, l'Italia resta il primo produttore mondiale di megayacht, le barche sopra i 24 metri. Un primato che affonda le sue radici in un terreno fatto di creatività, genialità e grande sacrificio. Costruire una nave da diporto è un lavoro molto complesso, nella sua realizzazione si devono fondere le competenze più diverse: dall'ingegnere all'architetto, dall'artigiano al tecnico elet-

nante settore sono riusciti a mettere insieme tanti saperi con intelligenza, trasformandoli nella chiave di un successo riconosciuto in tutto il mondo; oggi esportiamo il 95% dei megayacht e l'80% di tutte le altre barche, siamo tra i primi Paesi del mondo a produrre componentistica per il diporto che rende all'avanguardia anche le barche costruite dai nostri competitor internazionali. Il valore dei diversi settori in cui si articola l'export della nautica italiana comprende, tra gli altri, 2,7 miliardi di dollari per quello dei grandi yacht, 55 milioni di dollari per le imbarcazioni pneumatiche e 130 milioni di dollari per quelle a vela. Il contributo positivo dato dal comparto della nautica da diporto al "surplus" commerciale con l'estero è cresciuto di cinque volte negli ultimi 18 anni, passando dallo 0,3% del 1991 all'1,5% del 2009. L'industria delle barche è la quinta voce dell'export nazionale.

La nautica da diporto è ancora oggi, nonostante la crisi, il comparto che dimostra la più alta capacità di generare ricchezza e occupazione nell'ambito del cluster marittimo, rappresenta un valido strumento strategico per lo sviluppo economico e sociale del nostro Paese e ha un moltiplicatore del reddito di 4,5 per 1.000 euro investiti in questo settore, si mette in moto una produzione di 4.500 euro. Nel corso dell'ultimo decennio, la nautica è diventata un vero e proprio settore industriale, meritevole di ammirazione e rispetto: un risultato che deve rendere orgogliosi tutti gli imprenditori del comparto. «Sebbene nell'ultimo anno il fatturato globale sia diminuito del 30,5%, siamo un settore trainante e dinamico che può ancora vantare una leadership mondiale nel segmento delle grandi barche, detenendo il 51,3% del portafoglio ordini – spiega Anton Francesco Albertoni, presidente di Ucinav –. La sfida del domani si gioca non solo nel mantenimento di questo primato ma anche, e forse ancor di più, sul piano della competitività globale, sulla ricerca e sulla creazione



DONATELLA PICCONI

CAUTO OTTIMISMO

I più grandi cantieri italiani, da Azimut-Benetti a Ferretti, da Sanlorenzo a Perini Navi hanno commesse importanti anche all'estero

VOLANO DI SVILUPPO

Il comparto ha un'altissima capacità di creare ricchezza nell'ambito del cluster marittimo, ma serve più attenzione delle istituzioni

tronico, dal sarto al meccanico. Provate a immaginare cosa significa costruire una imbarcazione di 70 metri di lunghezza, è un oggetto immenso e imponente. Proprio come i castelli di secoli fa, residenze signorili di famiglie nobili e al tempo stesso simbolo di potenza e dominio, una nave di questo tipo è un vero palazzo sull'acqua e un emblema di ricchezza, per la cui ideazione e realizzazione sono coinvolti centinaia di uomini. Il solo progetto è frutto di 30 menti diverse, per la costruzione ci vogliono più di 420.000 ore di lavoro compressive. Per una nave di 70 metri occorrono almeno 400 tonnellate di acciaio, 80 di alluminio e 85.000 metri di cavi elettrici. Numeri impressionanti, che da soli fanno intuire come sia complicato realizzare grandi barche. Gli imprenditori italiani di questo affasci-

di vera qualità». Nel mondo ci sono solo 200 cantieri che costruiscono megayacht e ne 40 italiani si produce la metà di tutte le barche sopra i 24 metri. La ragione risiede nel nostro talento e nell'eccellenza che abbiamo trasformato nel motore della creatività e dell'innovazione. Oggi più di ieri è fondamentale investire sulla cultura del merito e della ricerca scientifica, riacquistando la propensione al rischio e alla sperimentazione per avere come obiettivo la valorizzazione e lo sviluppo del nostro sistema-paese.

I principali cantieri nautici italiani che producono navi da diporto esprimono un certo ottimismo che va al di là della congiuntura economica negativa. Il Gruppo Azimut-Benetti annuncia un successo commerciale e produttivo senza precedenti, inaugurando

la prossima stagione nautica con 30 nuovi megayacht che saranno realizzati nelle sedi di Livorno, Viareggio e Fano. Stessa soddisfazione nei cantieri navali di Ancona del Gruppo Ferretti dove in questo momento ci sono 20 navi in costruzione in contemporanea dai 33 agli 80 metri a marchio Custom Line e Crn. Nelle ultime settimane hanno varato Lady Trudy, un megayacht di 43 metri in composito, e il Crn 130, sesta nave da diporto di 60 metri in acciaio e alluminio, consegnata dal cantiere dal 2005 a oggi. Sanlorenzo, con sede ad Ameglia, Massa e Viareggio, ha 21 navi in produzione da 28 a 46 metri di lunghezza.

Il piano di produzione del Gruppo Perini Navi in questo momento conta 8 imbarcazioni a vela e a motore da 45 a 70 metri di lunghezza. Nel corso

DA DOMANI IN FIERA

Novi giorni in fiera

- Si apre domani per chiudersi domenica 9 ottobre il 51° Salone nautico di Genova. La fiera sarà aperta tutti i giorni dalle 10 alle 18.30, tranne domani, quando si potrà visitare fino alle 22.30
- Gli espositori sono 1.300, 35% dei quali provenienti dall'estero. Le barche in esposizione sono oltre 2mila, 450 sono in acqua
- L'ammiraglia a motore è il CBI 50 Afios di Cbi Navi, mentre l'ammiraglia a vela è il Comet 100 rs di Comar Yacht
- La novità di quest'anno è GenovaInBlu, un programma di eventi e iniziative "fuori salone", ospitati nei palazzi e nelle vie del centro
- www.genoaboatshow.com
- Si veda anche l'art. a pagina 6

del 2011 è stata consegnata Fidelis, decimo esemplare della serie di imbarcazioni da 56 metri, a cui ha fatto seguito il varo del 55 metri a motore Galileo G, secondo esemplare a marchio Picchiotti della serie Vitruvius e, in questi giorni, verrà consegnato il quarto esemplare di uno yacht a vela di 45 metri. Overmarine ha annunciato la costruzione di uno scafo di 205 piedi e attualmente ha in produzione 12 barche. Mondomarine di Savona ha sugli scali 5 navi in acciaio e alluminio da 40 a 54 metri tra cui un explorer da 50. Sullo sfondo rimangono le crisi industriali di coloro che non hanno avuto la forza di rinnovarsi per competere sul mercato globale dove qualità, efficienza, flessibilità e originalità sono gli elementi fondamentali per vincere ogni sfida.