

È il momento di difendere un'industria di eccellenza

Cinque anni di dati molto negativi. La nautica, fiore all'occhiello del made in Italy, ha perso, dal 2007, oltre tre miliardi di euro di contributo al Pil. Una crisi senza fine, inarrestabile, che ha intrecciato la congiuntura economica generale con i temi di carattere strutturale dell'industria nautica italiana. Prima di rispondere alla domanda su quali possono essere le cause di un crollo così vistoso, dovremmo chiederci perché solo in Italia, dal 2002 al 2007, il fatturato delle aziende che producono barche sia cresciuto del 400 per cento.

Se lo sviluppo del settore avesse avuto un andamento più regolare, come quello ad esempio degli Stati Uniti d'America o dei Paesi Bassi, la curva di sviluppo italiana sarebbe arrivata esattamente dove si trova oggi. Cercare di comprendere le ragioni di un dato così particolare ci potrebbe aiutare a capire

perché il crollo sia stato così significativo. In una economia matura, quella italiana rappresenta certamente un'anomalia tra i Paesi maggiormente industrializzati. In linea teorica, i motivi di questa crescita sono stati determinati da un ra-

3

I miliardi di fatturato perduti in Italia dal comparto, nel periodo 2007-2011

dicale cambio di atteggiamento delle forze politiche che avevano intuito e compreso il potenziale della nautica da diporto. Le norme che hanno regolamentato il settore sono sempre state votate in Parlamento da tutti i partiti, il leasing italiano era divenuto il più conveniente, farsi finanziare un acquisto non era assolutamente un problema. In questo contesto favorevole, la competizione tra i cantieri nautici italiani è diventata sempre più accesa.

Basti pensare che, alla fine degli anni 90, i gruppi Azimut e Ferretti fatturavano circa 100 miliardi di lire, mentre nel 2007 hanno venduto barche per due miliardi di euro. Una competizione che ha trascinato molti altri imprenditori a misurarsi con le loro capacità di raggiungere risultati importanti; in poco tempo è stato recuperato il gap tecnologico con sistemi più avanzati come quello statunitense o quello olandese, le nostre barche non erano più solo belle ma anche affidabili e innovative. Una fase che potremmo paragonare al rinascimento italiano, se pensiamo che i nostri architetti e designer firmano l'80% delle barche sopra i 24 metri di tutto il mondo.