



2010). Il contributo al PIL nazionale è cresciuto del 2% attestandosi a circa 2,85 miliardi di Euro. Nonostante la crisi, l'industria nautica italiana rimane comunque la più importante al mondo insieme a quella degli USA, con un chiaro dominio nel settore dei Superyacht che hanno rappresentato il 44% degli ordini complessivi a livello mondiale. Tali dati positivi non devono tuttavia far pensare ad un trend di ripresa in quanto, come sopra accennato, secondo le prime stime sul 2012 il fatturato globale dovrebbe subire una contrazione compresa tra il -15% e il -25%, attestandosi in una forbice compresa tra i 2,8 e i 2,5 miliardi di Euro. "Ecco - ha concluso Albertoni - i numeri parlano chiaro. Sono convinto che i vari governi non abbiano mai avuto un'esatta cognizione di cosa sia la nautica per il nostro Paese. Oltre alle misure immediate per evitare il crollo occorre, dunque, costruire un cambiamento culturale. Un processo lungo, ma se non si comincia mai...". E dopo aver ascoltato pazientemente con grande attenzione le critiche e il cahier de doléances della nautica (nel talk show sono intervenuti anche numerosi operatori e lavoratori), il vice ministro Mario Ciaccia ha replicato esordendo con un'affermazione - rara per un politico - che ha stupito positivamente tutto l'auditorium: "Per la nautica abbiamo operato in modo sbagliato. La tassa di proprietà non doveva essere fatta, ma eravamo in emergenza. Sono venuto qui - ha aggiunto rivolgendosi a operatori e lavoratori presenti in sala - non per assolvere a un mero dovere istituzionale, ma per parlare con voi e per cercare di risolvere insieme i problemi e di resuscitare l'economia del settore". Ciaccia si è detto disponibile a un confronto in tempi brevi per giungere al varo delle misure necessarie prima di Natale e a sensibilizzare i colleghi di Governo interessati in materia nonché il direttore generale dell'Agenzia delle Entrate, Befera per un redditometro più equo nei confronti della nautica. "Stiamo peraltro già lavorando - ha aggiunto - per sburocratizzare alcune operazioni come il cambio di bandiera e il conseguimento della patente nautica con l'esame informatizzato a quiz. Stiamo per rendere operative in Italia la direttiva europea per snellire le formalità di arrivo e partenza dei maxi-yacht. Fondamentale sarà il gruppo di lavoro appena costituito con il Comando generale delle Capitanerie di porto per avviare il processo di informatizzazione della banca dati del naviglio, il cosiddetto PRA delle imbarcazioni, che aiuterà a ridurre i controlli a mare delle imbarcazioni. Entro dieci giorni - ha concluso Ciaccia verrà presentato un DDL delega per la revisione del codice della navigazione nella parte riguardante l'autorità marittima".

In conclusione del talk show, l'ultima parola è toccata al presidente di UCINA ed è stata, nonostante tutto, ancora una volta una parola di fiducia e di speranza, ma anche di forte monito a cambiare, come peraltro ha tenuto a ribadire anche a chiusura Salone.

"Il motto che abbiamo adottato al salone del 2011 - ha ricordato Albertoni - è stato "battiamo bandiera italiana" e lo confermiamo anche per

TRA ORGOGLIO PER UNA PASSIONE E PREGIUDIZIO PER LA CATEGORIA

Nautica: un contributo economico da non perdere



Un comparto industriale come quello della nautica, con i suoi primati internazionali e la sua capacità di sviluppare indotto economico ed occupazionale lungo le coste del nostro Paese, deve poter contare sempre più su una legislazione chiara e sensibile alle reali esigenze, quelle della gente che lavora nel settore. Purtroppo, non è così: verrebbe da dire che non c'è pace per la nautica.

La crisi economica, aggravata da "atavici pregiudizi politici", ha fatto registrare nel 2012 un incremento della disoccupazione parallelamente ad uno "svuotamento" dei porti nostrani. Dobbiamo in ogni modo scongiurare il rischio che alcuni indirizzi politico - normativi recenti possano inasprire questa situazione.

Occorre dunque tracciare un quadro di politiche fiscali, procedure doganali, leasing e prassi amministrative non afflittive o punitive. Occorre farlo mettendo a confronto, in tutte le sedi, amministrazioni pubbliche e operatori nazionali e internazionali, alla luce delle sfide che l'economia globale pone alla nautica da diporto. I controlli fiscali sono troppi o quanto meno sono percepiti come eccessiva-

questa edizione. Non possiamo tuttavia ignorare che abbiamo perso 250 aziende e che il Salone è fatto per vendere; ma per vendere ci vuole il mercato e il mercato in Italia purtroppo non c'è più. Tuttavia il fatto che, nonostante il difficile momento, 900 operatori abbiano voluto essere qui, se da un lato ci segnala la loro fiducia nella manifestazione, dall'altro ci impone di ripensare il prossimo Salone in una formula che sia più vicina alle loro esigenze. Ho preso l'impegno di arrivare all'edizione 53 con soluzioni che invogliano gli espositori a confermare la loro presenza e intendo tener fede a questa promessa. Non posso che esprimere soddisfazione per il costruttivo confronto con l'Esecutivo, ottenuto in seguito all'appello rivolto a premier Monti e alle iniziative che UCINA ha condotto nella giornate inaugurali per esprimere lo stato di prostrazione del settore. Auspico ora che si possano avere presto riscontri concreti". Un arrivederci al Salone n. 53 con molti interrogativi, molti se e molti ma.

LE RAGIONI DEL CANTIERE EOLO...

Egregio Sig. Presidente VCINA
Anton Francesco Albertoni

Come già da me fatto presente alla Convention di Rimini u.s., ritengo che Genova non è più il sito adatto alla Fiera Nautica Internazionale. La scarsità di alberghi, che tra l'altro non recepiscono la richiesta di convenzioni per gli operatori, la difficile situazione del traffico, il lay-out problematico all'interno

fiera per gli allestimenti e disallestimenti, la posizione non baricentrata relativamente ai siti di produzione, i voli aerei non diretti e insufficienti, le pretese dell'Ente Fiera relative all'organizzazione ed ai costi, non sono più accettabili da noi imprenditori che, oggi non sono più in condizioni di affrontare ulteriori difficoltà. Un Ente Fiera che risponda alle esigenze di economia e di facilità è condizione primaria per poter partecipare ad una Fiera Internazionale dei produttori nautici.

Secondo il mio modesto parere, con qualche aggiustamento, Roma avrebbe le carte in regola per essere la sede adatta. Inoltre il tempo impiegato in Fiera deve essere totalmente dedicato ai clienti siano essi rivenditori o privati, pertanto ritengo (esperienza di quasi 40 anni di fiera) che è dispersivo esporre le barche in acqua ed effettuare prove. Sarebbe una non opportuna perdita di tempo e di denaro. Solo le grandi imbarcazioni potrebbero essere esposte in acqua

mente numerosi e danneggiano il comparto, anche se sono svolti, nella stragrande maggioranza dei casi, in maniera puntuale e professionale. La lotta all'evasione, non adeguatamente orientata, ha portato solamente alla rinuncia a una autentica passione, motore della propensione al consumo, e dunque, a un gettito risibile rispetto a quello stimato. Le materie del demanio marittimo e del demanio idrico sono dominate da non lievi incertezze: quadro normativo carente; insieme di fenomeni naturali che introducono elementi di precarietà, con la conseguenza che vi sono margini di affidamento non sempre accettabili dagli imprenditori. Riguardo allo spinoso tema delle concessioni su aree demaniali marittime, sarebbe auspicabile da parte dei nostri rappresentanti una maggiore attenzione alla fase genetica delle normative europee, poiché è in quella sede che è possibile sollevare istanze e proporre interventi correttivi a tutela delle nostre peculiarità territoriali. Nella fase applicativa siamo infatti limitati ad "acrobazie legislative" i cui risultati sono spesso tutt'altro che soddisfacenti.

Lo sviluppo del settore nautico viaggia in parallelo con le politiche turistiche capaci di tenere conto sia delle esigenze socio-economiche sia di tutela ambientale della costa e quindi del demanio. Affinché si possa incrementare il numero di posti barca e diminuire i costi di gestione delle unità, occorre che ogni Regione predisponga adeguati strumenti di pianificazione a partire dalla difesa della costa. Infatti, la lotta al fenomeno dell'erosione costiera costituisce la base di partenza per poter sostenere la crescita delle imprese portuali e di tutto l'indotto turistico generato. I piani della costa devono indicare, oltre al recupero delle aree portuali dismesse e la loro riconversione, gli interventi di riqualificazione dei litorali attraverso tecniche di ripascimento.

Occorre però evitare di produrre un sistema "frammentato" per la determinazione dei canoni di concessione da parte delle diverse Regioni. A questo proposito, risultano fondamentali:

- tracciare delle linee guida in materia di pianificazione costiera, di urbanistica e di tutela dell'ambiente;
- individuare criteri uniformi per la determinazione dei canoni di concessione demaniale;
- che i porti non vadano più considerati soltanto come centri generatori di una ricchezza "isolata".

La scelta della località turistica è in funzione non solo della qualità del sistema costa-mare e del clima, bensì arrivando alla balneazione, in ragione del servizio di spiaggia e della qualità dello stesso. Tutti coloro che amministrano dei territori e che si proiettano verso l'obiettivo turistico, devono fare delle scelte circa l'uso degli arenili; vi è la necessità di una programmazione del sistema costiero capace di rispondere non solo a domanda turistica attuale, ma anche di orientare e stimolare quella potenziale.

Con l'avvento dello Stato nel settore economico, si è avuto un mutamento anche nella funzione del demanio marittimo; non si tratta più di assicurare dei beni alla libera utilizzazione dei cittadini, ma di permettere che lo Stato mediante questi beni raggiunga le proprie finalità nell'interesse comune: la funzione del bene demaniale da finale diventa strumentale, ossia capace di produrre un vantaggio economico al suo titolare e, attraverso questo vantaggio economico, un vantaggio per l'intera collettività. Alla luce di ciò si è indotti a ritenere che l'utilizzazione collettiva del demanio marittimo debba essere recessiva rispetto al raggiungimento del pubblico interesse perseguibile, con l'organizzazione del bene demaniale in uso ad imprenditori, in una visione efficientista dei beni dello Stato. L'augurio è che il buon senso alla fine prevalga e si comprenda che Casse dello Stato possono riempirsi solo con un'economia che ricominci a trainare.

Nunzio Bevilacqua

PASSEGGIANDO PER IL SALONE:

Impressioni sul Salone di Genova 2012 di uno spett/attore

Chiariamo subito: non mi consola per niente partecipare da visitatore al 52° Salone Nautico dopo averne fatti quaranta da espositore. Certo ho una posizione più comoda ma, come dicono tutti gli attori che non calcano più le scene: <Mi mancano le tavole del palcoscenico> (del pontile nel mio caso). Quello che invece non mi manca è quella tremarella nelle gambe e quel ronzio nel cervello, per non

parlare del groppo, che tutti gli anni in questo periodo, mi attanagliava lo stomaco. Lo stesso che tutti abbiamo provato nei momenti importanti della vita: La tesi di laurea, il matrimonio, il primo giorno di scuola...ecc... Quella sensazione da "ultima spiaggia". Quel senso da "o la va o la spacca". ecc..

Si perché il Salone Nautico di Genova era per me, come per la maggior parte dei miei colleghi, ogni anno, un appuntamento "vitale". La sensazione era proprio quella di giocare tutto, tutti gli anni. Forse io esagero, forse sono troppo emotivo, forse altri, più freddi di me, vivevano serenamente la cosa o semplicemente, avevano pianificato meglio il loro business e non erano così Salone-dipendenti. Sicuramente le aziende più globali della mia, i "gruppi" che partecipavano, ogni anno a quindici o venti saloni nautici in tutto il mondo, che disponevano di reti di dealer che prenotavano con anticipo la produzione, ecc. aveva-

no (hanno?) orizzonti e opportunità più ampie delle mie e rischi meno concentrati... e poi loro facevano LE RICERCHE DI MERCATO ! Adesso, quello che cercano è: "IL MERCATO" perché c'è da chiedersi: "esiste ancora un mercato nautico in Italia?")

Intendiamoci, non è che ai Saloni Nautici a cui ho partecipato, si vendeva tutta la produzione o si falliva. Però sicuramente da lì iniziava l'anno nautico in Mediterraneo (e oltre) e lì si capiva se avevi fatto le

(Porto di Roma, Fiumicino e quant'altro). Capisco che difficilmente i genovesi moleranno la presa ma l'UCINA dovrebbe fare gli interessi degli associati e quindi della nautica in generale.

Cordiali saluti

Patti, 18/10/2012

Responsabile Rapporti UCINA

Ing. Achille Fortunato

Nadirmarine srl

Segue firma

