

5/6/7 FEB. 2014 CARRARA\_ITALY

## Sviluppare il sistema porto e rilanciare la nautica

*A SEATEC confronto fra esperti sui temi strutturali e sugli interventi necessari per adottare piani adeguati alle necessità del settore che conta 30mila aziende che oggi fatturano complessivamente oltre due miliardi.*

Seatec – 6 febbraio 2014

Nella seconda giornata di Seatec si è svolto il convegno sull'**industria nautica e sullo sviluppo del sistema porto** ideato e curato dal portale digitale di informazione **Digitalyachting**, che ha messo a confronto esperti del settore per dibattere sui principali temi riguardanti l'industria nautica. Un evento che, proprio per questo, "assume un valore di assoluto rilievo all'interno di Seatec che è vetrina non solo di strumenti, materiali e tecnologie, ma anche occasione di proposte e dibattito", come ha sottolineato – in apertura - il Presidente di Carrara Fiere, **Fabio Felici**. L'incontro, moderato da **Isidoro Trovato** del Corriere della Sera, è stato occasione di dialogo, tra i principali attori del settore: cantieri, porto e accessoristi grazie agli interventi di **Vincenzo Poerio**, Presidente di Navigo Toscana e Yare, **Luciano Serra**, Presidente Assonat, **Giulio Bertani**, Direttore Commerciale di Baglietto e **Luca Boldrini**, Direttore Marketing e Commerciale CRN. Dopo una premessa sulle eccellenze e sulla qualità delle maestranze che sostengono il Made in Italy, sulla forte leadership in termini di quota di mercato e di impareggiabile know-how e capacità di innovazione, **Trovato** ha affrontato le criticità del settore: oltre alla difficile ripresa economica che interessa l'intero comparto, il drammatico calo del fatturato di oltre il 60%, gli ostacoli burocratici e la questione fiscale. Tutti elementi che pesano su un'industria che, un po' per sua natura e un po' per volontà, risulta frammentata e non ancora in grado di "fare sistema". **Vincenzo Poerio**, ha parlato di un settore frammentato, in cui le aziende vantano prestigiose maestranze e una capacità assoluta nel costruire il prodotto, ma pagano l'incapacità di fare aggregazione. Secondo Poerio a ciò si aggiunge un quadro di aziende destrutturate, totalmente concentrate sul prodotto e sui processi produttivi, e molto poco sul sistema. "Occorre ritrovare il coraggio di ricostruire, ma per farlo è necessario il contributo di tutti – ha detto il presidente di Navigo Toscana per un rilancio vero ed efficace dell'economia, bisogna puntare a creare un sistema aggregato che sia in grado di rappresentare tutti, l'intera filiera, non solo una parte di essa. Del resto, i numeri parlano chiaro, da 6,5 miliardi di euro di fatturato che produceva l'intero settore si è scesi vertiginosamente a poco più di 2 miliardi."

Su queste dichiarazioni, Trovato ha chiesto agli esperti se la critica situazione attuale, non sia dovuta anche in parte, ad una poco efficace richiesta di intervento delle istituzioni. Un settore così disgregato e difficile da compattare, fa sì che anche per chi lo rappresenta diventi complicato esporre le diverse esigenze e adottare una comune e netta posizione. D'accordo Poerio che, oltre a sottolineare la mancanza di comunicazione all'interno del settore, ricorda quanto sia fondamentale costruire un sistema che dialoghi e funzioni in maniera verticale, secondo una "logica locale-regionale-nazionale".

**Luciano Serra**, presidente di Assonat, ha sottolineato quanto la politica abbia determinato gravissimi danni economici al settore nel 2012 e come, dal conferimento dei poteri alle regioni, sia derivata una maggiore disgregazione e gestione disomogenea dei porti. Il quadro che emerge è quello di un sistema porto a livello nazionale da costruire e da riorganizzare secondo accordi di pianificazione uguali per tutti, che permettano un'agevole e fluida costruzione dei porti in tempi ragionevoli e la creazione di una rete unica e stabile, che favorisca il flusso internazionale. Occorre fare squadra ma è fondamentale anche ammodernare gli approdi, riqualificare i servizi per rilanciare il territorio, favorire il turismo ed essere di maggiore appeal per tutte le imbarcazioni del Mediterraneo: chi approda in un porto deve poter essere sicuro di trovare una struttura che funziona e che sa accogliere. Il presidente di Assonat ha inoltre sottolineato come "senza aggregazione non si va da nessuna parte: agire insieme, pensare anche a soluzioni che vadano oltre la creazione di un sistema nazionale facendo riferimento a un modello

integrato sull'intero Mediterraneo". Qualche passo avanti è stato fatto in questa direzione come, ad esempio, il protocollo di intesa sottoscritto con i francesi al Salone di Parigi, mentre Poerio ha lanciato l'idea di un progetto nuovo che permetta di uscire dai confini nazionali e magari consenta all'Italia, forte di un solido know-how, di fungere da centro servizi per tutto il Mediterraneo citando il caso di **4 imprese viareggine** scelte per la costruzione di **un polo nautico in Cina, ad Hainan**, ultima frontiera della nautica di lusso in Oriente.

Che servano azioni comuni a livello imprenditoriale e associativo è una necessità condivisa anche dai i cantieri presenti, Baglietto e CRN. Boldrini ha sottolineato quanto faccia parte della cultura dell'italiano essere e agire da "solista", cosa che adesso - a fronte di un mercato - dove la concorrenza è forte e la situazione economica in crisi, non è un atteggiamento che favorisce la ripresa. Pare un aspetto ovvio, eppure oggi non lo è: porti funzionanti e ben costruiti favoriscono la produzione di barche. Anche Bertani è intervenuto favorevolmente sull'argomento sottolineando quanto la complicata burocrazia italiana legata al possesso e alla gestione di un'imbarcazione, agisca da freno all'intera industria, favorendo invece la produzione straniera. In Italia, una barca che approda in quattro porti turistici, subisce altrettanti controlli, all'estero uno solo. Secondo Bertani, sarebbe auspicabile la creazione di un sistema unico e condiviso a livello nazionale che consenta alle imbarcazioni di entrare nei nostri porti in maniera, certamente controllata, ma intelligente e agevole.

Il quadro che si è delineato dalle considerazioni finali è quello di un'industria che va ripensata in chiave più moderna, riorganizzata secondo un sistema nuovo e innovativo con idee nuove e contributi da parte di tutti gli operatori tenendo conto che le azioni e gli interventi devono coinvolgere e interessare tutte le 30 mila aziende del settore.

Ma coinvolgere significa prima comunicare. Il primo passo da compiere sarà quindi creare un sistema di informazione capillare e sinergico su azioni, progetti e iniziative, in grado di raggiungere tutti per costruire insieme.