

Da nautica e crociere spinta al business blu

Il convegno di Genova. Ieri la prima delle due giornate di confronto sui nodi e le prospettive del settore marittimo. L'Italia consolida il primato nel diporto

**Raoul de Forcade
Filomena Greco**

La nautica da diporto è uno dei settori più competitivi del made in Italy all'estero, visto che il 51,4% degli yacht acquistati nel mondo sono prodotti in Italia; ma «necessita di un quadro normativo e regolamentare che consenta alle aziende di essere messe in condizione di programmare e operare su percorsi certi per continuare a mantenere tale competitività». Lo ha sottolineato Marina Stella, direttore generale di Confindustria nautica, nel corso del suo intervento al convegno Economia del mare 2024, del Sole 24 Ore (oggi sempre a Genova la seconda giornata), aperto dal direttore del Sole 24 Ore, Fabio Tamburini. Proprio per quel motivo, ha aggiunto, «durante il Satec, la convention annuale dell'associazione, tenutasi a Firenze il 27 e 28 giugno, che è stata un importante momento di verifica per lo stato di salute del settore e di confronto col Governo, abbiamo presentato ufficialmente i provvedimenti necessari e urgenti per la competitività della bandiera italiana: il ddl Blue economy e il regolamento di attuazione del Codice della nautica».

Stella ha ricordato che il fatturato globale della nautica è cresciuto anche nel 2023, «con una previsione di chiusura a oltre 8 miliardi, il record storico dell'export che supera 4 miliardi e più di 200mila occupati nella filiera. Ogni 3,8 posti barca si genera un occupato nell'indotto turistico e la spesa sul territorio

del diportista è il doppio di quella di un ospite in albergo. Il turismo nautico, che vale circa 28 miliardi di euro, rappresenta un pilastro fondamentale del settore turistico, perché ne aumenta il valore, ed è anche uno straordinario ambasciatore del made in Italy nel mondo».

Oltre alle proposte di Confindustria nautica per il ddl Blue economy (fra cui quelle sulla transizione ecologica, sulle semplificazioni amministrative, sull'aggiornamento dei contratti di locazione e noleggio e sulla disciplina per i nuovi carburanti) e alle riflessioni sul regolamento di attuazione del Codice della nautica, «che è stato licenziato da palazzo Chigi ed è in attesa del parere della Corte dei conti», ha detto Stella, al Satec «è stato annunciato il deposito di una proposta di legge per rilanciare la portualità turistica, che ha trovato totale affinità con Assoport: il ddl intende coprire il divario degli investimenti sui porti turistici, rispetto alla concorrenza internazionale. Tra le proposte, è stato anche chiesto che la portualità turistica venga esclusa dalla direttiva Ue Bolkestein».

La nautica, ha aggiunto Carla Demaria, ceo di Blugame (gruppo Sanlorenzo), «finalmente è valutata, dal Governo, per quel che conta veramente. Il viceministro dei Trasporti, Edoardo Rixi, ha promesso che la rivisitazione del Codice della nautica sarà pronta prima del Salone di Genova (che si terrà dal 19 al 24

settembre 2024, ndr). E l'accordo di sviluppo sull'innovazione tecnologica appena firmato col Mimit da Sanlorenzo (del valore di 91,5 milioni, di cui 11,8 di fondi pubblici, ndr) dà la misura del peso che ha la nautica per il made in Italy. Del resto, il 51,4% delle imbarcazioni superiori ai 24 metri sono prodotte in Italia. Il resto del mondo si divide l'altra parte, a dispetto dei famosi cantieri di superyacht olandesi e tedeschi».

Da parte sua, Roberto Perocchio, presidente di Assomarinas (associazione che raggruppa i porti turistici), ha sottolineato che «ci sono diversi scali in costruzione, destinati al diporto. Per garantire future condizioni positive di mercato, Assomarinas e Confindustria nautica stanno lavorando all'attuazione del Piano del mare governativo, con particolare riferimento ai temi della disciplina concessoria differenziata, della chiusura dei contenziosi sui canoni della legge 296/2006, della classificazione catastale, dei dragaggi, della Tari e degli incentivi per le riqualificazioni».

Ma una riflessione sull'economia blu non può ovviamente concentrarsi solo sulla nautica. In merito al turismo legato al mare, è intervenuto Beppe Costa, presidente di Palazzo ducale, Costa Edutainment e Opera laboratori, il quale ha evidenziato come, affinché l'offerta turistica funzioni, occorra «portare avanti un lavoro integrato tra soggetti turistici ed enti; senza dimenticare che occorre interfac-

ciarsi anche con chi fa logistica dei servizi». Il boom dei numeri del turismo crocieristico dopo la pandemia ha messo in evidenza una sfida molto chiara, quella della logistica dei passeggeri. «Secondo le previsioni di Clia, l'Associazione delle imprese del settore, il traffico passeggeri a livello mondiale è in rapida crescita ed il numero dei viaggiatori raggiungerà quote da record. Per questo è fondamentale dotare i porti di infrastrutture dedicate e di terminal sempre più efficienti al fine di accogliere traffici imponenti» sottolinea Laura Cimaglia, dirigente della Direzione Affari Generali e Internazionali dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio. Fare sistema, dunque, per accogliere i visitatori in transito e massimizzare l'impatto positivo grazie alla logistica. «Molti crocieristi stanno ampliando la propria offerta di mobilità in ottica

multimediale e sostenibile - fa notare Massimo Marciani, presidente di Fit Consulting e di Freight Leaders Council - creando le condizioni per contenere l'impatto a terra dei propri clienti. Ma resta ancora molto da fare anche in relazione all'integrazione dei flussi all'interno dei Piani urbani della mobilità sostenibile delle Città portuali».

La crescita dei numeri, dunque, pone un duplice tema: innovare i modelli di business e ridurre l'impatto ambientale delle attività collegate al turismo delle crociere. In questa direzione nuovi percorsi di Open Innovation possono accelerare il cambiamento. È il caso del The Blue way hackathon organizzato da Tiziana Perin del Polo tecnologico Alto adriatico, vinto dal gruppo guidato da Gloria Bozza col progetto Finding Algae che unisce economia del mare, la lotta alle specie invasive e economia circolare.

Sul tema dei flussi turistici lega-

ti allo sport è intervenuta Alessandra Bianchi, assessore comunale genovese a Impianti, attività sportive e turismo. La quale ha ricordato che Genova quest'anno è Capitale europea dello sport e, proprio nel mare del capoluogo ligure si svolgeranno, a settembre, «i mondiali di coastal rowing e quelli di beach sprint (che associa canottaggio e corsa sulla spiaggia, ndr)». A sintetizzare efficacemente i molti stimoli emersi nel convegno, ci ha pensato il sindaco di Genova, Marco Bucci. «Le sfide per il futuro dell'economia del mare - ha detto - sono molte. In primo luogo, la geopolitica, che però può essere un vantaggio per noi. L'Italia è il punto più a Sud dell'Europa ed è conveniente utilizzarla come via di comunicazione. L'altra grande sfida è costituita dalle infrastrutture. Le città e i porti devono parlare in maniera sinergica, mentre spesso sono due cose separate».