

DA SEATEC 2005

Investire nella nautica? Un affarone

Nei 5 anni dal 2000 al 2004 il 90% delle oltre 7000 aziende italiane della nautica hanno registrato un aumento medio del fatturato pari al 32%. Una quota rilevante, prossima al 13%, l'ha addirittura raddoppiato. È quanto risulta da un sondaggio che Cna Nautica ha presentato alla manifestazione fieristica di Marina di Carrara.



Tra le fiere italiane nate negli ultimi anni Seatec è senza dubbio tra quelle di maggior successo. Nel 2004 ha quasi raddoppiato espositori e spazi dell'edizione dell'esordio, e nel 2005 si è ripetuto moltiplicando sensibilmente le cifre di un anno fa.

Seatec è passata, infatti, da 300 a oltre 400 marchi, da 180 a 290 espositori (70 dall'estero), da 10.000 a 15.000 metri quadrati di area espositiva, con una registrazione di oltre 10.000 visitatori professionali contro i 6.000 del 2004.

La filiera della nautica ha evidentemente trovato una vetrina specializzata e di sicuro affidamento, che rappresenta per la componentistica e le subforniture ciò che il Salone di Genova è per il prodotto finito, ossia le barche.

Seatec è pertanto il solo evento del genere nel Mediterraneo e questa unicità è premessa per ulteriori sviluppi e investimenti, per avviare un ciclo virtuoso destinato a fare di Carrara un solido punto di riferimento non solo per la prestigiosa cantieristica italiana (leader nella gamma megayacht), ma per chiunque nel mondo produca per la nautica.

Seatec 2005 è stata organizzata da Carrarafiere con un parterre di patrocini composto dal Comune di Carrara, Toscana Promozione, Assonautica, Rina, Confartigianato, Cassa di Risparmio di Carrara (sponsor bancario unico), Api Toscana e ben tre fra

La struttura espositiva di Carrara Fiere si sviluppa su 95.000 mq, di cui 20.000 coperti, e suddivisi in tre padiglioni

le più prestigiose riviste del settore: Nautica, Boat Yacht Marinas e The Yacht Report.

Tra le presentazioni in programma, spiccava la ricerca CNA Nautica nata da un sondaggio tra le imprese del settore.

Quali le proiezioni CNA Nautica

La Confederazione Nazionale dell'Artigianato associa 2500 imprese - ben 500 in Toscana - con circa 20.000 addetti. Il sondaggio ha preso come campione un numero statisticamente rappresentativo di 66 aziende di varie dimensioni, sparse sul territorio nazionale (9 regioni) e appartenenti ai principali settori produttivi.

Secondo l'indagine la composizione del settore rappresenta uno spaccato del tessuto produttivo italiano. La nautica ha il pregio di una forte specializzazione, si avvale di una maggiore struttura organizzativa, gode di una vita media piuttosto elevata (20 anni) e ha superato lo steccato della ditta individuale. La maggior parte delle aziende sono infatti società.

Si tratta di una filiera produttiva articolata che comprende oltre 45 attività e specializzazioni (meccanica, arredamento, impiantistica elettrica, idraulica, elettronica, produzione di scafi, progettazione, design, verniciatura, componentistica, sicurezza, servizi, commercio ecc.) con una media di 11 ad-

Oltre 15.000 i mq dell'area espositiva di Seatec 2005

detti per azienda. Ad essa si affiancano oltre 700 cantieri piccoli e medio grandi. Poche le imprese con oltre 100 addetti. Famosi i marchi storici (Benetti, Picchiotti, Baglietto, Riva, rilevati alcuni dai maggiori gruppi industriali del settore, Azimut, Ferretti, Perini).

Stanno crescendo nuove aree produttive, in particolare in Toscana e in Liguria, ed è in atto una positiva evoluzione del settore in altre importanti realtà: sulla costa adriatica (Rimini, Ravenna) con uno sviluppo del turismo nautico; a Fano, Senigallia, Ancona, con la nascita di centri produttivi. L'indagine mette però in luce anche le criticità avvertite dalle aziende: il 34% ha forti difficoltà nel reperire manodopera specializzata, il 30% avverte la mancanza di un sistema, il 25% giudica fondamentale un migliore accesso al credito.

Per gli autori della ricerca (Enzo Cortesi, presidente di CNA Nautica, il coordinatore Giudo Angelini e Silvano Sergiampietri, presidente di CNA Nautica Toscana) è dunque sempre più urgente intervenire sia per sensibilizzare le giovani generazioni, rinnovare le strutture scolastiche (Istituti nautici) e finalizzare la formazione professionale, sia per organizzare nuovi e selezionati servizi alle imprese, agevolare i rapporti con la pubblica amministrazione, col sistema bancario, e soprattutto potenziare le infrastrutture portuali.

Quanto al fatturato dell'ultimo quinquennio (2000-2004) presenta appunto una crescita a due cifre, mediamente 32%. Ancora migliori i risultati delle aziende della filiera con oltre il 50% del fatturato

rivolto alla nautica: per loro l'aumento medio nel periodo esaminato è pari al 40%. Scendendo nel dettaglio, delle 66 aziende del campione una soltanto ha dichiarato fatturati in calo, 5 forniscono dati stabili e ben 60 (circa il 90%) registrano aumenti più o meno pronunciati. Di questa, 6 (9% del campione) hanno avuto incrementi pari all'80% e 8 (13%) pari al 100%.

In totale in Italia gli addetti sono circa 30.000 (altri 100.000 operano nell'indotto legato al turismo nautico). Invariata la classifica per regioni calcolata sul numero di imprese e degli addetti. Questa la sequenza: prima Lombardia, poi Liguria, Toscana, Emilia. In Toscana, in particolare a Viareggio, hanno sede alcuni dei marchi più famosi al mondo: i cantieri Perini che hanno rilevato la Picchiotti, la Azimut che ha rilevato la Benetti. Inoltre Codecasa e Overmarine. In Toscana sono peraltro in fase esecutiva progetti per la nautica per 150 milioni di euro (a Viareggio il Polo Nautico e l'area del Mercato Ittico, a Pisa l'area del canale dei Navicelli, a Cecina la Cittadella della Nautica, a Livorno gli ex cantieri Orlando).

"La maggior parte dei settori produttivi oggi stentano", commenta Angelini, "la nautica invece è in decisa espansione e stimola anche la specializzazione di imprese - arredamento, componentistica, elettronica, automazione, impiantistica e servizi - che fino a poco tempo fa operavano per la nautica solo in modo episodico. E' un settore vincente, ma non privo di problemi. Dunque non può essere lasciato solo. Le stesse aziende devono imparare me-



Le cifre più interessanti della nautica vengono dal mercato interno

glio a fare sistema insieme alle associazioni che le rappresentano".

Le tecnologie per le barche del futuro

Come realizzare due nuove imbarcazioni con tecnologie innovative e materiali compositi alternativi alla plastica? E' una dimostrazione in piena regola, con tanto di scafi costruiti sul posto, quella che si è vista al workshop-seminario "Compositi e nautica: check up sulle caratteristiche dei materiali compositi, loro applicazioni e prospettive sull'utilizzo" in programma per tutti e tre i giorni di Seatec 2005.

Due le imbarcazioni che sono state realizzate con diversi recentissimi sistemi. Il primo, chiamato Sprint, è basato su fibre asciutte e resine a matrice epossidica. L'altro è il sistema a infusione SP. Entrambi sono utilizzati per creare stampi per natanti e, appunto, non adottano soluzioni plastiche. Promotore del seminario la rivista Via Mare (www.viamare.it) in collaborazione con Assocompositi, la nuova Associazione che riunisce le aziende dell'industria dei materiali compositi.

Il primo giorno è stato essenzialmente teorico. Protagonisti Roberto Frassine (Politecnico di Milano) e una serie di manager chiamati a trattare vari argomenti: Fausto Silva (Lectra, tessuti per la nautica e i sistemi di taglio), Roberto Zanzottera (Belotti, modelli per stampi), Giovanni Manni (Wally Yacht, sistemi di progettazione) e Consorzio Cetma (ricerca e sviluppo).

La seconda parte del seminario è servita per mettere a confronto la due tecnologie Sprint e SP. Protagonisti le aziende Belotti, F.lli Mugnaini, Lectra, SP Systems, Tygavac e la stessa Seatec. Tecnici specializzati e alcuni video hanno illustrato le varie fasi di lavorazione degli stampi.

IL PARCO NAUTICO

Paese	Popolazione	Unità diporto x 1000 ab.	Tot. parco nautico	Unità a vela	Unità a motore	Altro
Danimarca	5.397.640	69	370.000	53.000	245.000	72.000
Finlandia	5.220.000	142	743.100	17.900	723.200	2.000
Francia	59.900.000	13	750.423	174.949	368.818	206.656
Germania	82.500.000	5	439.743	118.931	320.812	
Giappone	127.670.000	3	343.490	25.280	300.210	18.000
Irlanda	3.900.000	4	15.870	4.320	8.350	3.200
Italia	58.000.000	15	852.000			
Norvegia	4.500.000	152	685.000	49.000	636.000	
Nuova Zelanda	4.000.000	124	494.500	36.500	438.000	20.000
Paesi Bassi	16.100.000	17	280.000	140.000	140.000	
Polonia	38.700.000	1	29.530	12.480	16.450	600
Portogallo	10.356.117	7	70.000			
Regno Unito	58.900.000	8	462.996	113.898	257.852	91.246
Sudafrica	40.000.000	0	13.333			
Svezia	8.970.000	149	1.335.000	130.000	1.170.000	35.000
Svizzera	7.368.000	0	14	101.198	34.011	67.187
Stati Uniti	292.069.586	55	16.074.800	1.598.600	14.476.200	
Europa	364.249.217	145	212.860	848.489	3.953.669	410.702

Fonte: UCINA. Per alcuni paesi non sono disponibili tutti i dati. Le valute fuori dall'area euro sono calcolate con il cambio del 1/6/2002

AVVENIMENTI

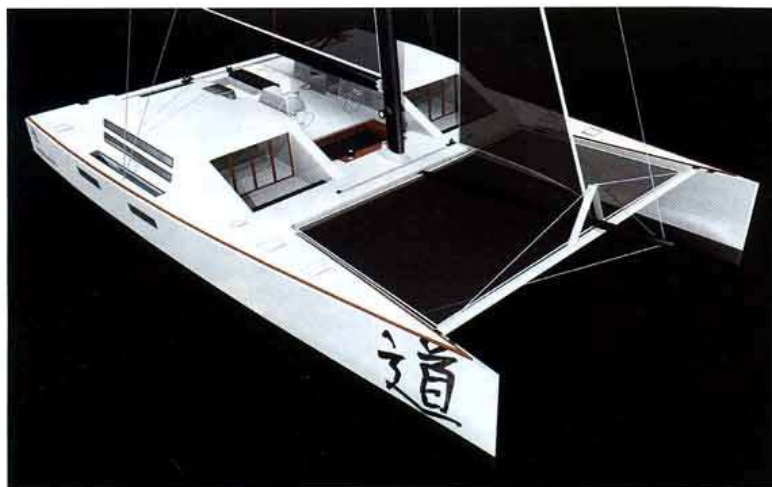
Al termine della prova i due scafi sono stati confrontati (peso, costo dei materiali, tempi di produzione, impatto ambientale) con un modello pre-esistente prodotto invece con la tecnica classica di laminazione wet. Le strutture interne sono state, infine, incollate con appositi adesivi agli scafi appena realizzati secondo un processo sempre più diffuso nella produzione di imbarcazioni in composito a matrice epossidica.

Scendendo brevemente nel dettaglio tecnico, Sprint è risultato essere costituito da due strati di fibre asciutte separate da un film di resina epossidica pre-catalizzata. Per facilitare il posizionamento dello stampo, una faccia del laminato è stata trattata con un sottile film adesivo. A differenza dei materiali pre-impregnati tradizionali, le fibre Sprint restano asciutte e non impregnate fino alla fase di cottura. Questa caratteristica conferisce un ottimo flusso d'aria nel laminato, permettendo così di ottenere, con un processo di sacco a vuoto in forno, caratteristiche meccaniche e di finitura pari a quelle di un pezzo prodotto in autoclave.

La nuova resina epossidica è studiata per la produzione di grossi e complessi stampi femmina in composito con fibre di carbonio o aramide. È caratterizzata da viscosità molto bassa e permette di ottenere caratteristiche meccaniche e termiche eccezionali. Questa resina è poco esotermica rendendo quindi possibile la produzione di laminati molto spessi, senza il rischio di un indurimento prematuro causato da generazione di calore durante la reazione chimica della resina.

Un comparto in crescita

In conclusione, è proprio il caso di dire che la nautica italiana... fa scintille!



I CANTIERI NAUTICI

Paese	Cantieri	Addetti	Fatturato	Fatt. per cantiere	Fatt. per dipendente	Addetti per cantiere
Australia	390					
Croazia	35					
Finlandia	58		245.000.000	4.224.138		
Francia	115	7.498	887.300.000	7.715.652	118.338	65
Germania	438	5.830				13
Giappone						
Irlanda	6	161	8.500.000	1.416.667	52.795	27
Italia	680	6.300	1.717.000.000	2.525.000	272.540	9
Norvegia	90	1.730	115.584.910	1.284.277	66.812	19
Nuova Zelanda	150	5.000	3.900.536	26.004	780	33
Paesi Bassi						
Polonia	20	1.600	95.715.588	4.785.779	59.822	80
Portogallo	40	450	35.000.000	875.000	77.778	11
Regno Unito	400	8.977	876.388.889	2.190.972	97.626	22
Sudafrica	60	2.500	52.405.408	873.423	20.962	42
Svezia	50	800				16
Svizzera	18	120	1.682.919	93.495	14.024	7
Stati Uniti	1.100		9.009.345.794	8.190.314		
Europa	1.950	33.466	3.982.172.306	2.042.140	118.992	17

Fonte: UCINA. Per alcuni paesi non sono disponibili tutti i dati. Le valute fuori dall'area euro sono calcolate con il cambio del 1/6/2002

Le cifre più interessanti vengono dal mercato interno. Mentre la maggior parte dei settori economici lamenta perdite anche consistenti, la nautica da diporto non conosce crisi. Al contrario.

Secondo i dati più recenti diffusi dall'UCINA, l'Unione Nazionale dei Cantieri e delle Industrie Nautiche, il mercato interno, vale a dire il valore della produzione italiana venduta in Italia e delle importazioni, ha fatto registrare una crescita complessiva del 61% attestandosi sugli 862 milioni di euro. Un aumento considerevole attribuibile essenzialmente al boom del leasing nautico che dal giugno

2002 è diventato largamente competitivo fino a registrare nel 2003 la conclusione di 2100 contratti. Queste operazioni hanno comportato un aumento del 128% in termini di valore dello stipulato. In altre parole, il leasing nautico ha influito assai positivamente sul mercato nazionale sia in termini di unità vendute sia del loro valore medio.

L'UCINA ha calcolato anche il valore delle imbarcazioni da diporto prodotte nel 2003 in Italia. Si aggira sui 1,720 miliardi di euro (1,561 nel 2002) pari ad un aumento del 7%.

L'andamento del mercato interno riequilibra sensibilmente il calo dell'export pari, nel 2003, all'8,7%. Una flessione dovuta alla crisi internazionale, che comunque non intacca la propensione all'export della cantieristica italiana, sempre di straordinario rilievo; qualità e prestigio.

Nel 2003 l'Italia ha infatti esportato imbarcazioni per 1,152 miliardi di euro corrispondenti al 67% del valore dell'intera produzione nazionale. Ma c'è soprattutto un secondo dato che conferma la formidabile vitalità della nostra cantieristica; mentre la crescita dell'order book mondiale dal 1999 al 2004 è del 79%, quella dei cantieri italiani è del 170%.

Ermanno Pedrotti 

Per approfondimenti
www.sea-tec.it