

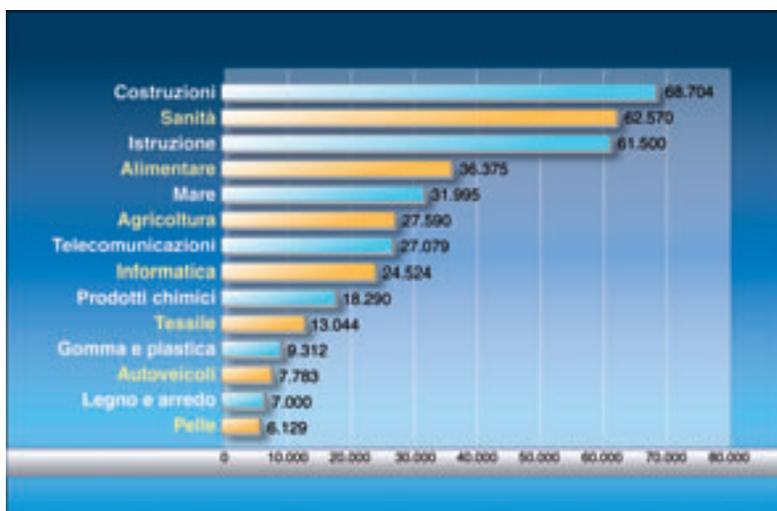


La nautica viaggia a gonfie vele

CATERINA PIRAS

Il comparto navale è un settore trainante dell'economia italiana: produce ricchezza, occupazione ed export

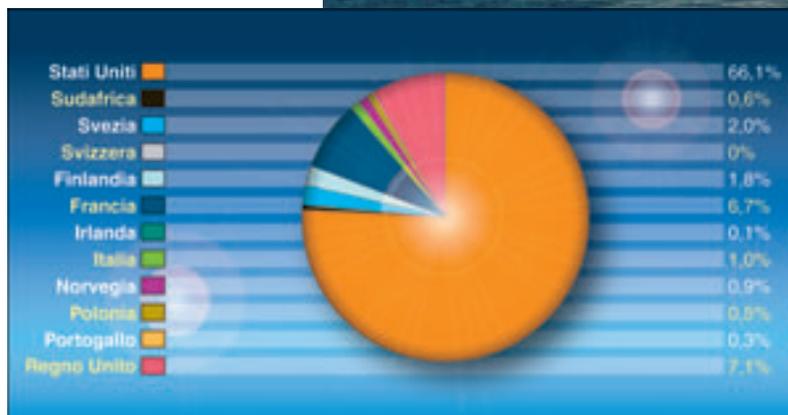
numeri parlano chiaro: il sistema marittimo italiano, con il suo contributo di circa cinque milioni di euro al PIL nazionale, è al primo posto per dimensioni dopo i quattro settori economici che soddisfano i bisogni primari quali costruzioni, sanità, istruzione e industria alimentare. Ma non solo: l'industria nautica tricolore risulta, per il quarto anno consecutivo, la prima in Europa nella produzione di imbarcazioni da diporto, mentre si posiziona seconda nel panorama mondiale inseguendo gli Stati Uniti. Composta dalla cantieristica e dai suoi sottosettori, ovvero produzione di accessori e di motori, la nautica ha fatturato nel 2006 5.262.940.000 euro (dato Ucina -



PIL dei principali settori economici in Italia (fonte: Federazione del mare/Censis, III Rapporto sull'economia del mare, Franco Angeli, 2006)

Unione Nazionale Cantieri e Industrie Nautiche ed Affini), di cui il 77,83 per cento è derivato dalla produzione nazionale e il 22,17 per cento dalle importazioni.

Lombardia, Liguria e Toscana sono le regioni che maggiormente contribuiscono alla realizzazione del fatturato del settore. Seppur rappresentato quasi esclusi-



Produzione di unità da diporto per nazione (fonte: Icomia)

vamente da piccole e medie imprese, il comparto degli accessori riveste un ruolo fondamentale nel mercato nautico grazie a un fatturato complessivo stimato pari a 1.381.000.000 euro. Impressionanti anche i dati che riguardano la flotta: negli ultimi dieci anni è stato avviato un massiccio programma di investimenti che ha portato alla costruzione di oltre 500 navi. Secondo Confitarma (Confederazione Italiana Armatori), questo stesso programma porterà la flotta italiana a 20 milioni di tonnellate nel 2010, contro i 4 milioni del 1997 e gli attuali 13,1 milioni.

A livello mondiale, invece, la flotta ha un valore stimato di oltre 700 milioni di tonnellate di stazza e 1.014,6 milioni di tonnellate di portata (fonte: Lloyd's Register). In base a queste informazioni, l'Italia risulta essere al settimo posto tra i principali paesi costruttori, seguendo a considerevole distanza la Corea del Sud, che detiene il primato nella costruzione di petroliere, portacontainer, chimichiere e gassiere, e il Giappone, leader nella realizzazione di portarinfuse.

Concentrandoci, invece, su un ambito

geografico più ristretto, l'Europa, il Bel Paese si posiziona al terzo posto, dopo Germania e Polonia, ma è leader indiscusso nella costruzione delle navi da crociera e dei traghetti misti.

Questi risultati sono stati raggiunti, da un lato, grazie alla costante crescita del commercio via nave e, dall'altro, grazie alla riforma della navigazione avviata negli anni '90, che ha visto

l'istituzione del Registro Internazionale, l'introduzione della 'tonnage tax' e di altre specifiche misure che hanno consentito alle navi italiane di competere ad armi pari con l'agguerrita concorrenza internazionale.

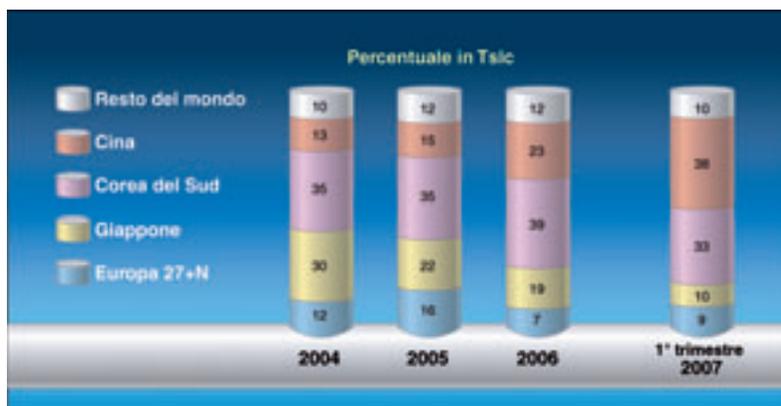
Sull'onda del commercio

Il maggiore sviluppo della domanda di servizi di trasporto marittimo ha, logicamente, spronato la concorrenza portando a una crescita dell'intero commercio. Con un volume di merci trasportate pari a quasi sette miliardi di tonnellate, il traffico marittimo mondiale ha registrato nel 2006 un aumento del 4,8 per cento rispetto all'anno precedente. In particolare, i carichi trasportati erano suddivisi per quattro grandi tipologie di prodotto: per il 33,4 per cento petrolio greggio e



Composizione del fatturato nei tre comparti nel 2006 (fonte: Ucina)

prodotti petroliferi, per il 27,4 per cento materie prime solide (minerali, carbone e grano) per l'1,5 per cento dalle altre 'dry bulk commodity' e, infine, il restante 37,7 per cento da carichi generali, merci in 'ro-ro' cargo e in portacontaineri. Principale driver di spinta verso l'alto del commercio via mare, e di conseguenza dell'intero mercato nautico, è stato, ed è tutt'ora, lo sviluppo della Cina, che da sola rappresenta il 42 per cento dei traffici marittimi di minerali e di ferro. Gli Stati Uniti, invece, continuano a essere il principale importatore via mare di petrolio. Per quanto riguarda l'Italia, il commercio estero mette in evidenza nel 2006 una condizione di stabilità con oltre 230 milioni di tonnellate importate e più di 62 milioni di tonnellate esportate (fonte: Ucina). Nello specifico, il 36 per cento del commercio estero interessa i paesi dell'Unione Europea per un totale di quasi 184 milioni di tonnellate, di cui il 16 per cento è trasportato via mare e



Quote di mercato per paese costruttore (fonte: Assonave)

il 49 per cento via terra. Questi valori sono però destinati a variare nel breve-medio periodo con l'adozione di Marco Polo II, lo strumento finanziario proposto dalla UE per potenziare ulteriormente l'intermodalità, ridurre la congestione stradale e migliorare il sistema di trasporto merci. L'UE scom-

mette che entro il 2013 una parte significativa del trasporto stradale si sposterà in particolare verso lo 'short sea shipping', le vie navigabili interne e il trasporto ferroviario. È un programma ambizioso che interessa, oltre ai paesi membri della UE, anche gli

L'innovazione locale molla gli ormeggi

Un'ulteriore dimostrazione dell'approccio alla ricerca e allo sviluppo che si sta registrando in Italia è il fiorire di iniziative e progetti finanziati a livello locale. Nautilus, Prina, Lobyacht e E-Nautica, ad esempio, sono quattro progetti finanziati dalla Regione Toscana, in concerto con il CNA Toscana (Confederazione Nazionale dell'Artigianato e della Piccola e Media Impresa) e presentati all'ultima edizione di Seatec, la rassegna internazionale di tecnologie, subforniture e design per imbarcazioni, yacht e navi. Sono dei veri e propri contenitori di idee, dei progetti chiamati a rivoluzionare le logiche e i rapporti di filiera nella cantieristica toscana. Nautilus per Massa Carrara riunisce sette realtà dell'automazione industriale apuo-versiliese legate alla filiera del lapideo che insieme vogliono, attraverso una strategia di differenziazione basata sull'innovazione tecnologica e organizzativa, ottimizzare l'ingombro fisico di tutto quello che, all'interno dello yacht, è impiantistica.

Sul versante viareggino, centro d'eccellenza per la diportistica, sei PMI locali hanno dato vita al 'network' dell'accessoristica Lobyacht dedicato in particolar modo all'innovazione di prodotto. Tra i loro progetti merita sicuramente una segnalazione un particolare tipo di aragostiera in legno (lobster) costruita con un alto grado di innovazione. Ridurre tempi e costi di progettazione spostando e condividendo idee da qualsiasi parte del mondo è invece lo scopo del progetto pisano Prina: è un vero e proprio tavolo di lavoro virtuale, ben oltre un comune software, che permette alle aziende di progettazione della nautica di collaborare insieme senza essere fisicamente vicine, condividendo in 'real time' e on line, le fasi del progetto. Infine, a Livorno l'innovazione è rappresentata da E-Nautica che per la prima volta in Italia propone un sistema di tracciabilità on line applicato alla nautica: l'applicazione consente, attraverso il cablaggio dell'area (o del cantiere), di gestire e controllare da un 'touchscreen' o da un PC, in ogni parte del mondo, per esempio il magazzino a commessa o la fase degli ormeggi.

Distribuzione dell'industria nautica (dati Ucina)

Regione	Aziende	Addetti
Lombardia	25,9%	22,5%
Liguria	17,5%	11,5%
Toscana	10,9%	6,7%
Emilia Romagna	8,4%	15,4%
Lazio	6,7%	5,7%
Campania	6%	5,5%
Piemonte	5,1%	14,5%
Veneto	4,3%	2,3%
Sicilia	4,1%	3,9%
Marche	3%	5,7%
Friuli Venezia Giulia	2,1%	1,1%
Puglia	2%	2,7%
Calabria	1,7%	1,6%
Sardegna	1,3%	0,4%
Abruzzo	0,4%	0,1%
Umbria	0,4%	0,2%
Trentino Alto Adige	0,3%	0,1%

stati candidati all'adesione, quelli aderenti all'Efta (European Free Trade Association) e le nazioni confinanti come la Russia, la Bielorussia, la Moldavia e l'Ucraina.

La regata della 'globalizzazione'

Il crescente aumento del trasporto via mare ha portato a un gigantesco effetto domino che ha dato vita a importanti mutamenti sull'intero mercato globale. Si è registrato un costante e continuativo sviluppo della cantieristica: in particolare di quella coreana (+39 per cento nel periodo 2005-2006) e di quella cinese (+23 per

cento nello stesso periodo). Positivo anche il segno che contraddistingue il mercato europeo (+7 per cento), anche se con una leggera flessione della crescita dovuta a una riduzione degli ordinativi di portacontainer che ha inciso sull'andamento nonostante la produzione di unità da crociera e di navi 'high-tech' sia rimasta sostenuta. Anche il mercato giapponese ha ridotto la sua scalata soprattutto a causa del limitato sviluppo della propria capacità produttiva. Ma proprio l'inasprirsi della concorrenza e l'effetto trainante del mercato cinese sul commercio mondiale sono i fattori che, nei prossimi anni, porteranno la navalmeccani-

ca globale a intraprendere ulteriori sforzi in ambito di innovazione.

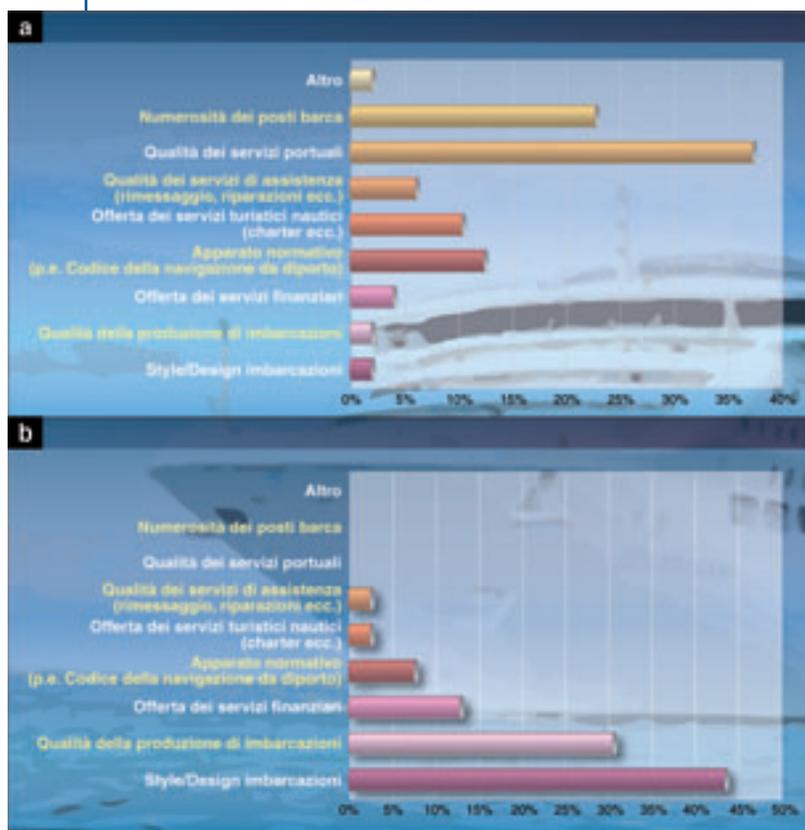
Già negli ultimi anni, nel nome di questa competitività, è aumentato l'interesse, e di conseguenza l'investimento, degli operatori nella ricerca e nell'innovazione; in particolare in Europa, dove, oltre all'Italia, Germania, Francia, Olanda e Paesi Scandinavi hanno dimostrato notevoli risultati.

A supporto dello sforzo dei singoli operatori nel fronteggiare la sfida proposta dalla cantieristica asiatica è nato, tre anni fa, un programma organico di politica settoriale noto come LeaderShip 2015, creato grazie allo

L'Università Tor Vergata sonda il settore

Secondo una ricerca condotta dall'Osservatorio Mercato Nautico della Facoltà di Economia dell'Università degli Studi di Roma Tor Vergata, i principali fattori di successo della nautica italiana sono la fidelizzazione del cliente, che contribuisce per il 30,8 per cento agli ottimi risultati raggiunti dal comparto, e il prestigio dei brand (21,2 per cento), mentre

il prodotto incide per il 17,3 per cento. Per quanto riguarda il quadro competitivo, gli intervistati dall'Osservatorio evidenziano che il reale punto di forza rispetto alla concorrenza è rappresentato per il 44 per cento dallo stile e dal design delle imbarcazioni e, in secondo luogo, dalla qualità dei materiali impiegati per la costruzione. Tra i punti di debolezza emergono, invece, la qualità dei servizi portuali (o meglio, la scarsa qualità), indicata come il principale aspetto negativo del mercato nautico italiano da circa il 40 per cento dei soggetti intervistati. A questo seguono la scarsità dei posti barca disponibili (circa 25 per cento) e la poca chiarezza dell'apparato normativo. Un ultimo importante e fondamentale aspetto emerso dall'analisi condotta dalla facoltà è stato l'approccio di marketing adottato dagli operatori: il dato che emerge fra tutti è che la maggior parte delle imprese nautiche dichiara di dare grande importanza ai dati analitici, ovvero, nel prendere le principali decisioni, gli operatori prendono in considerazione in primo luogo le ricerche sulla concorrenza (44 per cento), sul cliente (41 per cento) e i sistemi informativi interni (35 per cento).



Sopra (a), i punti di debolezza del sistema nautico italiano; sotto (b), i punti di forza (fonte: Osservatorio Mercato Nautico - Facoltà di Economia dell'Università degli Studi di Roma Tor Vergata)

sforzo congiunto della stessa industria, attraverso il Cesa (Community of European Shipyards' Associations) e la Commissione di Bruxelles. Sono parte di questo programma progetti e attività specifiche, come, ad esempio, finanziamenti e protezione della proprietà intellettuale.

A questo piano se ne aggiunge anche un altro: nel gennaio 2007 è, infatti, entrato in vigore il settimo Programma Quadro della Comunità Europea per le attività di ricerca e sviluppo tecnologico che avrà validità fino al 2013 e che prevede un finanziamento globale di 50 miliardi di euro.

Anche l'Italia non si è sottratta alla sfida: oltre agli investimenti in R&D e alla partecipazione ai diversi programmi europei, ha dato il via a un 'mirror group': una piattaforma di Tecnologia Nazionale Marittima che riunisce Assonave, Confitarma, Ucinna, Rina e Cetena con lo scopo di porsi come interlocutore unico per tutti i temi inerenti ricerca e sviluppo.

Il settore navale viaggia in crociera

Seppure molto più vicino al settore turistico, il comparto delle navi da crociera influenza in modo significativo il mercato navale internazionale. Ciò vale soprattutto per l'Europa, che detiene praticamente l'esclusiva di questo comparto, e per l'Italia, che è la maggior fornitrice mondiale di unità da crociera.

Negli ultimi anni sempre maggiore attenzione è stata rivolta al settore turistico ed è stata agevolata la realizzazione di nuove infrastrutture. All'inizio del 2006, ad esempio, sono state ordinate 13 grandi navi per 1,8 milioni di tslc che hanno portato il portafoglio ordini a 33 unità, di cui 14 in Italia, per un valore complessivo pari a 19 miliardi di dollari. Nel primo semestre del 2007 il portafoglio navi è salito a 36. Questa crescita è la naturale conseguenza dell'aumento del numero dei 'croceristi', in particolare in Italia, che si conferma al primo posto nella graduatoria dei passeggeri movimentati nel Mediterraneo, superando la Spagna di quasi il doppio.

Quello delle crociere continua, quindi, a essere un business a elevato potenziale di crescita.

Si prevede, infatti, un aumento del numero dei passeggeri che dagli attuali 15 milioni supererà i 27 milioni nel 2014.

Secondo i dati del rapporto "European Cruise Contribution" del febbraio 2007, la crescita del comparto croceristico è confermata anche dagli alti investimenti in ampliamento e ammodernamento: su una spesa di 2,5 miliardi nel 2007, ben 1,2 sono stati destinati proprio al miglioramento della flotta italiana.

Di fatto le compagnie navali da crociera realizzano un vero e proprio marketing territoriale delle aree in cui sono previsti gli scali, favorendo l'aggregazione di competenze e gli introiti di numerosi settori correlati, dalle agenzie di viaggi, al mercato alimentare, dalla produzione di metalli e macchinari ai servizi finanziari.

Non bisogna però sottovalutare il

2007 è cresciuta del 19,57 per cento raggiungendo un fatturato di 3.450.800.000 euro. Dati che sottolineano la posizione di leadership dell'Italia: il nostro paese segue, infatti, la Francia nella classifica che considera il numero delle unità da diporto prodotte in rapporto alla popolazione nei paesi affacciati sul Mediterraneo. La Svezia è, invece, il paese europeo con il parco nautico più consistente con oltre 753.000 unità da diporto.

Il lusso cavalca le onde del noleggio

La nautica di lusso ha preso un posto di rilievo contando oltre 800 unità a livello mondiale. È però interessante notare come la produzione di grandi yacht trovi il suo impiego anche nell'area commerciale, in particolare nel noleggio dei mega yacht a motore e delle unità a vela.

Particolarmente interessata a questo fenomeno è l'area del Mediterraneo (Baleari e Sardegna sono le mete pre-



Il mercato delle crociere (fonte: Assonave)

comparto delle unità da diporto, che trae vantaggio dalla particolare conformazione geografica dell'Italia e alimenta sia il settore del turismo sia quello della nautica.

Le imbarcazioni, la locazione del posto barca, il nolo, il carburante, la ristorazione, l'abbigliamento e il materiale utile alla navigazione sono solo alcuni dei settori che traggono profitto dalla produzione delle barche da diporto, attività che dal 2005 al

ferite). Lo sviluppo è dovuto in particolare al cambiamento del cliente-tipo che ricorre al 'charter' dei grandi yacht: mentre in passato la maggior parte dei clienti noleggiava in anticipo e a seguito di una lunga pianificazione, il 2007 ha visto l'introduzione del 'last minute', dovuta soprattutto alla diminuzione dell'età media dei fruitori del servizio.

Le famiglie restano, comunque, il più grande vettore della clientela nel mer-

cato del charter con oltre il 50 per cento dei contratti. Gli Stati Uniti sono protagonisti per quanto riguarda le imbarcazioni dai 30 ai 40 m, mentre i Russi lo sono per quelle di oltre 60 m.

L'Italia, invece, è leader, insieme al Regno Unito, per il numero di yacht noleggiati in Europa. Parlando di grandi yacht non si può non considerare anche l'indotto generato dalla permanenza e dal transito di queste unità: circa il 5,8 per cento degli ormeggi turistici risulta infatti da imbarcazioni superiori a 24 m, ciò significa che circa 700 grandi yacht sono presenti in Italia 'in stagione' e circa 550 'stanziali', ovvero presenti anche durante la bassa stagione (fonte: Bain&Company).

Bussola orientata sulla Marina Militare

Parlando del settore navale italiano non si possono non prendere in analisi anche le costruzioni militari. Pur se

consistente rinnovamento della Forza Armata.

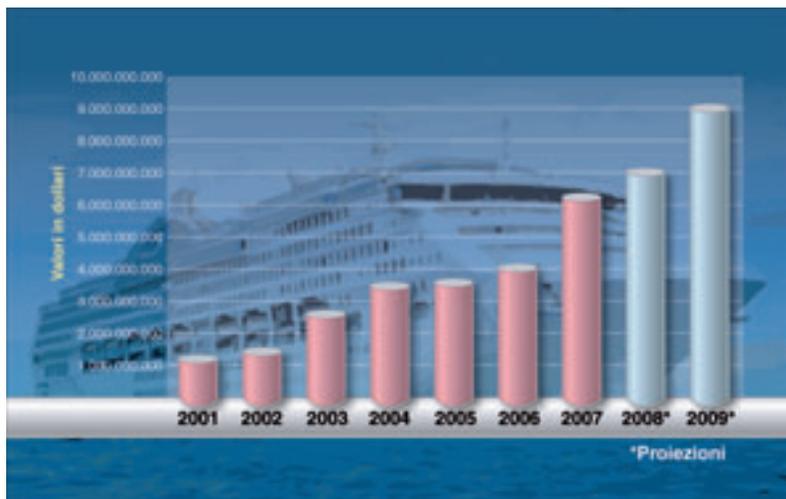
Negli ultimi due anni, infatti, le forze militari hanno commissionato un notevole numero di imbarcazioni alla cantieristica italiana: dalle grandi portaerei agli imponenti sommergibili, dalle veloci motovedette ai dinamici pattugliatori.

Nuova rotta per armatori e filiera bancaria

Negli ultimi anni le imprese amatoriali stanno investendo risorse ed energie nella creazione di nuove soluzioni di finanziamento, oltre a quelle tradizionali di credito navale.

Secondo Confitarma gli investimenti sono in crescita: dai mille milioni di dollari investiti nel 2001, si è passati a seimila milioni di dollari nel 2007 e si prevede di raggiungere novemila milioni fra soli due anni.

La relazione tra la filiera bancaria e gli armatori italiani è infatti cresciuta,



Gli investimenti in navi dell'armamento italiano (fonte: Confitarma)

in Europa questo comparto risulta caratterizzato da una notevole frammentazione dovuta, ovviamente, alle specifiche esigenze di ciascuna Marina, si è registrato un sostanziale rinnovamento delle flotte.

Ciò trae origine soprattutto dall'espansione di quello che viene definito 'Mediterraneo allargato'.

In Italia in particolare, sulla scia dell'importante ruolo strategico giocato dalla nostra Marina, si è registrato un

e le previsioni sono ottimistiche. Confitarma si augura un'alleanza funzionale con le grandi banche italiane che non si limiti all'erogazione di finanziamenti, ma renda disponibili servizi e professionalità specifiche: sono, infatti, necessarie ulteriori forme di incentivazione e strumenti di finanziamento, come ad esempio l'istituzione di 'private equity' e la creazione di un fondo comune di investimento navale. ■



Acquisizione video

Comoda, la vita!

Sistemi embedded **FANLESS** le soluzioni per l'acquisizione videol/audio

- processori da Intel® Celeron®M a Core®2 Duo
- 4 canali audio/videocapture fino a 120 frame/sec anche con compressione MPEG a bordo



Videocapture Cards per ogni tipo di applicazione:

videosorveglianza, controllo accessi, controllo di produzione, analisi di immagine e tante altre:



**OSSERVANO
ANALIZZANO
COMPIMONO
MEMORIZZANO
AGISCONO
QUANDO SERVE**



- Schede di acquisizione video e audio in formato PCI Express, PCI e PC/104
- Versioni con compressione MPEG 1, 2 e 4
- Driver Software per sistemi operativi embedded LINUX, Windows®CE e Windows®XPE
- Funzioni a bordo:
 - Motion detection
 - Video-loss detection
 - On Screen display
 - Watermarking
 - Digital I/O



readerservice.it n.20973

support@contradata.com

www.contradata.com