

L'eco

no

mia

de

Il Sole
24 ORE

mare

Il Sole **24 ORE**

Direttore responsabile
Fabio Tamburini

**Progetto
e coordinamento
editoriale**
Alberto Orioli

Autori
Raoul de Forcade
Antonello Cherchi
Giorgio dell'Orefice
Paola Dezza
Jacopo Giliberto
Giovanna Mancini
Claudio Tucci

Hanno collaborato
Federico De Cesare Viola
Laura Virli

I Libri dell'Esperto Risponde
Settimanale N. 03/2019
– Maggio 2019
Registrazione tribunale
di Milano n. 518 del 01-10-1992
Direttore responsabile:
Fabio Tamburini
Proprietario ed Editore:
Il Sole 24 ORE S.p.A.
Sede legale, redazione
e direzione: Via Monte Rosa n. 91,
20149 Milano
Stampatore: Via Tiburtina
Valeria Km 68.700
Carsoli 67061 (AQ)
Da vendersi in abbinamento
al quotidiano «Il Sole 24 ORE»

CHIUSO IN REDAZIONE
IL 6 MAGGIO 2019

© Riproduzione riservata
Copyright Il Sole 24 Ore Spa

L'offerta del Gruppo 24ORE

La pet economy

Decidere di vivere con un animale è anche una scelta economica: per chi lo adotta e per le energie che mobilita in tanti settori legati alla vita quotidiana di cani e gatti e non solo, dalla salute al cibo, dall'addestramento all'assicurazione. (Uscita giovedì 23 maggio)



La beauty economy

L'economia che ruota attorno al mondo della cosmetica fa dell'Italia il quarto mercato in Europa. Italiano è uno dei principali distretti di una filiera (35mila occupati) che va dalla produzione di make up e profumi fino al packaging. (Uscita giovedì 30 maggio)



La circle economy

L'economia delle 3R _ riduco, riciclo, risparmio _ sta cambiando lo stile di vita e il modo di organizzare le produzioni industriali. La svolta sostenibile parte dai piccoli gesti quotidiani e arriva ai grandi investimenti finanziari. (Uscita giovedì 6 giugno)



Container

È il programma di Radio 24 dedicato ai trasporti e alla logistica. La trasmissione, condotta da Massimo De Donato e realizzata in collaborazione con il Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori va in onda ogni sabato alle ore 13,15 (disponibile in Podcast).

Radio 24

Quel mare senza prezzo che muove 130 miliardi

di **Alberto Orioli**

«**B**isogna vedere il mare e riverlo». Per Fernand Braudel, archeologo d'acqua e di terre antiche, massimo studioso delle civiltà nate nel bacino del Mediterraneo, era la sua frase culta. Perché da lì, da quel mare, era certo che tutto passasse e ritornasse, pur senza ripetersi mai. «L'economia intorno a noi» non può non essere anche quella che, a vista d'occhio, origina dal pontile naturale nel Mediterraneo che in Italia si fa in sei (dall'Adriatico al mar di Sardegna).

Il mare è ancora il luogo degli scambi, come ai tempi dei Fenici o come nell'epopea degli imperi, e l'80% delle merci nel mondo transita dall'acqua, a maggior ragione in un Mediterraneo, quasi un lago al servizio di tre continenti. Non è un caso che un terzo dell'export italiano passi dal mare (120 miliardi). E non è un caso che il Mediterraneo sia lo sbocco sempre più strategico dopo che il canale di Suez ha raddoppiato la possibilità di transito per le navi. La Cina lo ha capito bene e scommette sull'Italia per la sua colossale operazione della nuova Via della Seta: Trieste e Genova diven-

tano città-porto con nuovi potenziali e nuova appetibilità per i flussi e le rotte dell'economia del mondo, affidata a flotte sempre più ciclopiche.

Ed è l'Italia ad avere l'eccellenza dei cantieri per costruire le nuove, ciclopiche, navi per passeggeri sempre più attratti dalla crociera, un turismo che ha popolarizzato l'idea elitaria dell'avventura per mare. Le scelte delle grandi major globali e le micro-decisioni di acquisto individuali stanno cambiando volto all'economia legata alle onde: per l'Italia significa un primato anche negli yacht. Soprattutto nel lusso e nei superyacht dove il made in Italy, ancora una volta, ha una marcia in più che origina da saperi antichi e da stili di vita inimitabili.

Per i più il mare è la quiete di un orizzonte infinito o la furia di onde spettacolari ma anche questo diventa economia: sono ripresi gli acquisti delle seconde case sulla costa (26 mila nel 2018) e il turismo mobilita almeno 30 miliardi. E pesa anche lo sport, dalla vela al kitesurf. Così il mare, alla fine, vale almeno 130 miliardi. Anche se, come sappiamo tutti, non ha prezzo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sommario

01. IL POTENZIALE

Vale 33 miliardi la blu economy ma soffre nelle infrastrutture	7
Così il raddoppio del Canale di Suez ha cambiato tempi di transito e stazza delle navi	13

02. I PORTI

Viaggia per mare il commercio mondiale, la Cina è la regina	14
La riforma riduce le Authority a 15 ma dopo tre anni il funzionamento non è a regime	19

03. LE NAVI

Rinnovata e più competitiva la flotta made in Italy	20
Le autostrade del mare primato italiano con la spinta del Marebonus	25

04. LA CANTIERISTICA

Italia è leader nei cantieri per superyacht e navi passeggeri	27
La svolta eco-sostenibile per ridurre le emissioni	29
Navi giganti per trasportare container e turisti ma porti inadatti ad accoglierle	35

05. I VIAGGI

Boom di domanda per le crociere: gigantismo la parola d'ordine	36
Venezia perde crocieristi in attesa di un accordo sui passaggi	42

06. LA NAUTICA

È made in Italy il top mondiale di superyacht e barche di lusso	43
Il Salone nautico di Genova all'edizione numero 59	47
Il leasing nautico riparte con il mercato e vale 407 milioni (e 371 contratti)	48
Su 26 marine pesa l'incertezza di un infinito contenzioso fiscale sui canoni	49
A vela con lo skipper: il mercato cresce dell'8%	49

Sommario

07. LA FORMAZIONE

L'istituto nautico trova a rotta per il lavoro della gente di mare	51
Al Caboto 12 mesi di tirocinio a bordo: il tasso di occupazione sfiora il 100%	55
All'Accademia italiana della Marina mercantile 11 corsi e un occhio anche all'hotellerie di bordo	56

08. LA PESCA

Le importazioni spiazzano gli oltre 25mila pescatori italiani	57
Mazara del Vallo subisce la concorrenza del Nord Africa e delle regole Ue	62
A San Benedetto del Tronto puntano sulla qualità e sui giovani	63
Chioggia prova a fermare il declino: in 10 anni perso il 30% della flotta	65
Un polo dell'acquacoltura da 2.200 tonnellate di pesce	66

09. L'ENERGIA

Viene dal mare il 66% del gas, i giacimenti sono un tesoro	67
E intanto la Croazia cerca il metano che l'Italia snobba	68
L'Eni si allea per provare le boe in Adriatico e Tirreno	70
Produrre energia con le onde ci prova la start up 40South Energy	71

10. IL TURISMO

Spiagge, fitness e idromassaggio. Un giro d'affari di oltre 30 miliardi	73
I ristoranti sul mare diventano traino per la crescita del territorio	79

11. GLI IMMOBILI

Gli italiani tornano a comprare la seconda casa lungo la costa	83
Agli stranieri piacciono le case storiche con vista mare nell'entroterra	89

12. LO SPORT

Praticanti o esperti, il popolo marino di velisti e surfisti continua a crescere	92
Per le attività subacquee 12 mila brevetti all'anno	94
Coppa America: il mito che unisce vela e business fin dai tempi di Thomas Lipton	97

Vale 33 miliardi la **blu economy** ma soffre nelle infrastrutture

di **Raoul de Forcade**

Il mare, con l'industria alla quale è legato, è un settore strategico per l'Europa e per l'Italia. L'Unione europea è una grande potenza marittima: l'80% del suo commercio estero e il 40% di quello interno, utilizzano la navigazione. A testimoniarlo sono i dati della Federazione del mare, la compagine che riunisce l'intero sistema marittimo italiano, la quale rileva, tra l'altro, come gli armatori europei controllino quasi il 40% della flotta mercantile mondiale. L'industria cantieristica europea, poi, è leader mondiale nel comparto delle navi da crociera e degli yacht da diporto, mentre l'industria di produzione di apparecchiature e componenti della Ue serve metà della flotta mondiale.

Il peso in Europa

L'*Annual economic report on Eu blue economy* del 2018, redatto dalla Commissione europea, riporta che l'economia del mare dell'Unione sta crescendo costantemente e, con un fatturato di oltre 560 miliardi, enti istituzionali esclusi, crea posti di lavoro per quasi 3,5 milioni di persone. Dati che includono il turismo costiero e l'estrazione di idrocarburi, che in Italia, invece, non vengono normalmente annoverati tra le attività marittime vere e proprie (ad esempio nel *Rapporto sull'economia del mare* pubblicato proprio dalla Federazione del mare). Depurata, dunque, delle voci in questione, la blue economy dell'Ue totalizza un fatturato pari a 255 miliardi e 1,3 milioni di occupati.

L'Europa, fin dalle sue origini, ha sempre

IL POTENZIALE 01



Trieste. Lo scalo giuliano movimentava 67,2 milioni di tonnellate di merci l'anno

puntato su una politica comune dei trasporti che ha messo a punto, da tempo, un piano per realizzare un sistema di infrastrutture rilevanti a livello comunitario (ferroviarie, stradali e fluviali ma anche nodi urbani, porti, interporti e aeroporti), denominato *Trans european network transport* (Ten-T), che viene portato avanti negli anni e inquadrato nei vari periodi di programmazione finanziaria.

I porti "core"

All'interno di questa rete vi è un *core network* con nove corridoi che devono essere realizzati in coordinamento da diversi Stati membri, il cui completamento è programmato per il 2030. Quattro dei nove corridoi Ten-T interessano l'Italia: il Corridoio Mediterraneo, che attraversa il Nord Italia da Ovest ad Est, congiungendo Torino, Milano, Verona, Venezia, Trieste, Bologna e Ravenna; il Corridoio Reno-Alpi, che passa per i valichi di Domodossola e Chiasso e giunge al porto di Genova; il Corridoio Baltico-Adriatico, che collega l'Austria e la Slovenia ai porti del

Nord Adriatico di Trieste, Venezia e Ravenna, passando per Udine, Padova e Bologna; il Corridoio scandinavo-mediterraneo, che parte dal valico del Brennero e collega Trento, Verona, Bologna, Firenze, Livorno e Roma con i principali centri urbani del Sud come Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo. In questo schema, ben 14 porti italiani fanno parte della rete dei corridoi e sono considerati *core* dall'Ue.

Tra questi ci sono anche Genova e Trieste, punti di riferimento per un altro grande progetto di trasporto: quello della *Belt & Road initiative* cinese, cioè la nuova Via della seta, pensata da Pechino per sviluppare i propri commerci internazionali attraverso il mare e le ferrovie.

L'Italia marittima

In un simile contesto, secondo dati elaborati dalla Federazione del mare sul rapporto Ue sulla blue economy 2018, l'economia marittima italiana che produce beni o servizi di natura industriale rappresenta, con circa 28,5 miliardi di euro, l'11% del fatturato europeo, e, con circa 150.800 addetti diretti, il 12% del totale del personale occupato in Europa. Nel conteggio non sono inclusi i dati relativi agli enti istituzionali, che si stima abbiano un valore della produzione di 4,6 miliardi e 44 mila occupati. Il che farebbe salire il personale impiegato nella blue economy italiana a 194.800 persone e il valore della produzione di beni e servizi delle attività marittime a 33,3 miliardi.

Il rapporto Censis

In precedenza, nel V Rapporto sull'economia del mare, redatto dalla Federazione insieme al Censis e pubblicato nel 2015, con riferimento a dati del 2013, il Pil del cluster marit-

timo italiano è stato quantificato in 32,6 miliardi, pari al 2% circa del totale nazionale, e risulta connesso, in larga parte, alle attività produttive, manifatturiere o terziarie: circa 28 miliardi di euro, corrispondenti ad una quota prossima all'86% del totale. Il restante 14% circa è generato dalle attività istituzionali del comparto marittimo, ovvero dalle attività della Marina militare, dal corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera, dalle Autorità portuali e dai servizi assicurativi dell'Inail riguardanti il settore marittimo. Un nuovo rapporto è atteso a fine 2019 ma la percentuale del peso del settore sul Pil nazionale non dovrebbe discostarsi molto da quel 2%.

Nel rapporto Federazione del mare-Censis, per ricostruire l'economia marittima, viene utilizzata una metodologia statistica rigorosa che si snoda attraverso l'analisi delle tavole dell'Istat dal 2011 al 2013 per stimare i dati del Pil marittimo e punta a ricostruire il conto delle risorse e degli impieghi del cluster.

Una visione allargata

Nel 2018, invece, Unioncamere ha presentato, a sua volta, un rapporto sull'economia del mare, prendendo in considerazione un numero maggiore di attività e comprendendo, fra queste, anche i servizi di alloggio e ristorazione (come alberghi, villaggi turistici, colonie marine e così via), l'industria delle estrazioni marine (sale, petrolio e gas) nonché le attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale e quelle sportive. Secondo questostudio, nel 2017 l'economia del mare in Italia ha prodotto 45 miliardi di euro di valore aggiunto pari al 2,9% del valore aggiunto complessivo. Il settore, dunque, risulta in maggiore crescita rispetto al resto

Il valore dell'economia del mare



28,5
MILIARDI DI EURO

Fatturato

È la quantità di beni e servizi fatturata dal settore della blu economy in Italia

33,3
MILIARDI DI EURO

Fatturato

È il peso del settore marittimo compreso il fatturato degli enti istituzionali (valore della produzione 4,6 miliardi): Marina militare, Capitanerie di porto-Guardia costiera, Autorità portuali e servizi assicurativi Inail

45
MILIARDI DI EURO

Valore aggiunto

È il valore del settore se allargato anche ai servizi di alloggio, ristorazione e all'industria dell'intrattenimento nonché alla ricerca ambientale

194.800
UNITÀ

Occupazione

Si tratta del totale dei lavoratori occupati complessivamente nel settore (44 mila negli enti istituzionali). In tutta Europa l'occupazione raggiunge 3,5 milioni di persone

2
PER CENTO

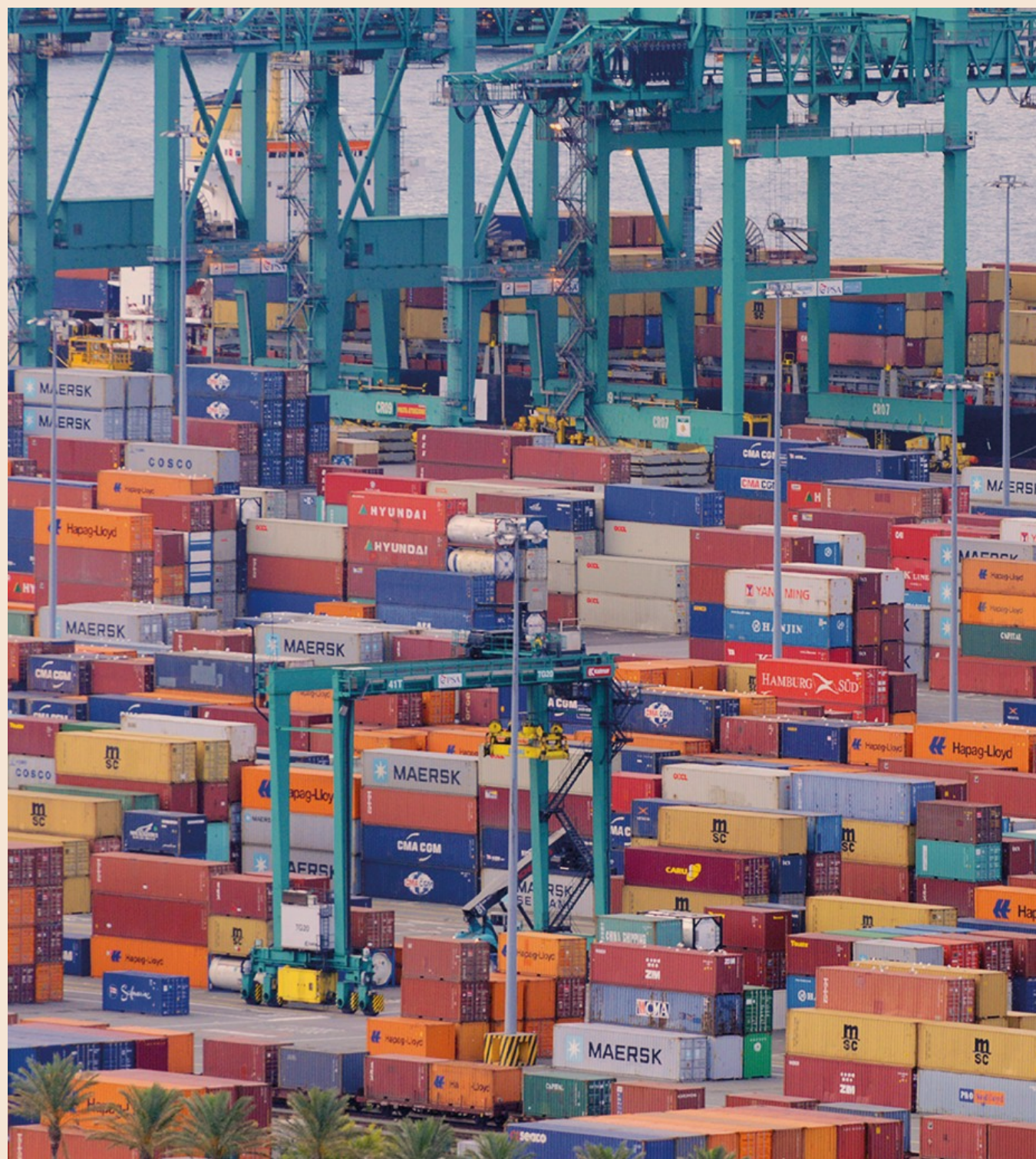
Logistica Italia

È la quota di investimenti italiani nel settore del trasporto marittimo sul totale degli investimenti nella logistica (dato generale in linea con l'Europa)

19
PER CENTO

Logistica Germania

È la quota di investimenti nel trasporto marittimo tedesco sul totale degli investimenti nella logistica (fonte: Sace)



**Container a Genova.**

Il porto ligure crea un valore aggiunto per l'intero paese di 9,8 miliardi (4,8 per Genova)



Ravenna. Il porto adriatico deve dragare i fondali per essere competitivo

dell'economia (+5,9% sul 2011 contro il +4,5% del resto dell'economia). Secondo questo rapporto, la blue economy è in grado di generare altri 85 miliardi di valore aggiunto, per un ammontare complessivo pari a oltre 130 miliardi, ossia il 9,5% sul totale prodotto dall'intera economia nazionale: per ogni euro prodotto dall'economia del mare, insomma, si attivano altri 1,9 euro.

La logistica

A dispetto di questi dati, che indicano uno sviluppo positivo dell'economia del mare, anche la blue economy, in particolare per quanto riguarda i porti e il trasporto intermodale, soffre del gap logistico-infrastrutturale del Paese. Non a caso, nel rapporto Export 2018 della Sace risulta che sebbene gli investimenti italiani in logistica siano, complessivamente, in linea con quelli degli altri Paesi, al trasporto marittimo viene destinato solo il 2% del totale, rispetto al 19% della Germania e al 14% degli altri Paesi avanzati.

Spesso in Italia l'efficienza dei porti, anche

di quelli che macinano milioni di container l'anno, è messa a dura prova dai colli di bottiglia che esistono all'uscita delle banchine, sia ferroviari (con linee inadeguate per pendenze e sagomature delle gallerie, al trasporto dei moderni container) che stradali.

Non è un caso che, nonostante il costante aumento delle navi in passaggio nel Canale di Suez, molte compagnie preferiscano affrontare quattro-cinque giorni in più di navigazione e scaricare le merci nei porti del Nord Europa anziché in quelli del Mediterraneo. I maggiori costi di carburante della navigazione, infatti, vengono compensati dal più rapido arrivo a destinazione delle merci, grazie alla meglio sviluppata rete logistica e intermodale del *Northen range*.

Le Zes e le Zls

Per migliorare, in parte, questa situazione, specie nel Sud Italia, dove i problemi logistici sono maggiori, si sta procedendo, ma con grande lentezza, all'istituzione delle Zone economiche speciali (Zes) e delle Zone logistiche semplificate (Zls). Le prime possono essere create nelle aree meno sviluppate (con pil inferiore del 75% alla media Ue) come Sicilia, Calabria, Basilicata, Puglia e Campania, Sardegna, Abruzzo e Molise e devono comprendere un'area portuale, inserita nella rete Ten-T. Il fattore attrattivo è che le imprese all'interno delle Zes potranno sfruttare agevolazioni fiscali e beneficiare di rilevanti semplificazioni di carattere amministrativo e burocratico. Le Zls, invece, potranno essere create nei porti delle regioni più sviluppate e dovrebbero godere delle stesse semplificazioni fiscali e burocratiche delle Zes ma non delle agevolazioni fiscali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE ROTTE GLOBALI

Così il raddoppio del Canale di Suez ha cambiato tempi di transito e stazza delle navi

È Suez, come si vedrà nei prossimi capitoli, il grande protagonista dell'economia del mare nel Mediterraneo. Il Nuovo canale è stato inaugurato nell'agosto del 2015. Realizzata a tempo di record, la grande opera infrastrutturale è caratterizzata dal raddoppio di una parte del tracciato e ha permesso alle navi di transitare in entrambe le direzioni lungo tutto il percorso. Questo fattore ha consentito una riduzione dei tempi di transito, un aumento del numero dei passaggi delle navi e ha eliminato qualsiasi limite alla dimensione delle unità in transito.

Lo scopo del governo egiziano, ricorda uno studio di Srm (gruppo Intesa Sanpaolo) e AlexBank, è di attirare traffico aumentando la convenienza del passaggio anche per alcune rotte dall'Asia verso la costa orientale degli Stati Uniti, il cui naturale percorso sarebbe attraverso Panama. Non solo. Il Governo egiziano ha sviluppato il progetto con la *Suez Canal Zone*; ha affiancato, insomma, al canale una vasta Zes (Zona economica speciale) all'interno della quale attirare capitali esteri, per sviluppare attività logistiche, industriali e manifatturiere.

Suez risulta dunque uno snodo strategico per i traffici marittimi mondiali mercantili: oltre il 9% del commercio interna-



zionale del globo utilizza il canale come via di passaggio. Le merci in transito a Suez, dal raddoppio, sono in costante crescita, confermata anche nel 2018, anno in cui è stato segnato un doppio record: per il numero di navi, oltre 18 mila (+3,6% rispetto al 2017) e per il cargo trasportato pari a 983,4 milioni di tonnellate, ossia +8,2% sul 2017, anno in cui era stato segnato il precedente picco storico di carichi imbarcati sulle navi in transito.

Grazie all'allargamento, inoltre, nel 2018 la dimensione media delle navi che hanno attraversato il canale è cresciuta del 12% rispetto al 2014, evidenziando che la nuova infrastruttura sta assecondando le esigenze del gigantismo navale, fenomeno che riguarda tutte le tipologie di naviglio. I container e il petrolio costituiscono le principali tipologie di merci in transito per Suez, rappresentando il 74% del totale, e i contenitori da soli contano la metà di tutte le merci.

In Egitto. Il nuovo canale di Suez è stato inaugurato nell'agosto 2015. Ora vi passano anche le navi più grandi

R.d.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Viaggia per mare **il commercio** mondiale, la Cina è la regina

di **Raoul de Forcade**

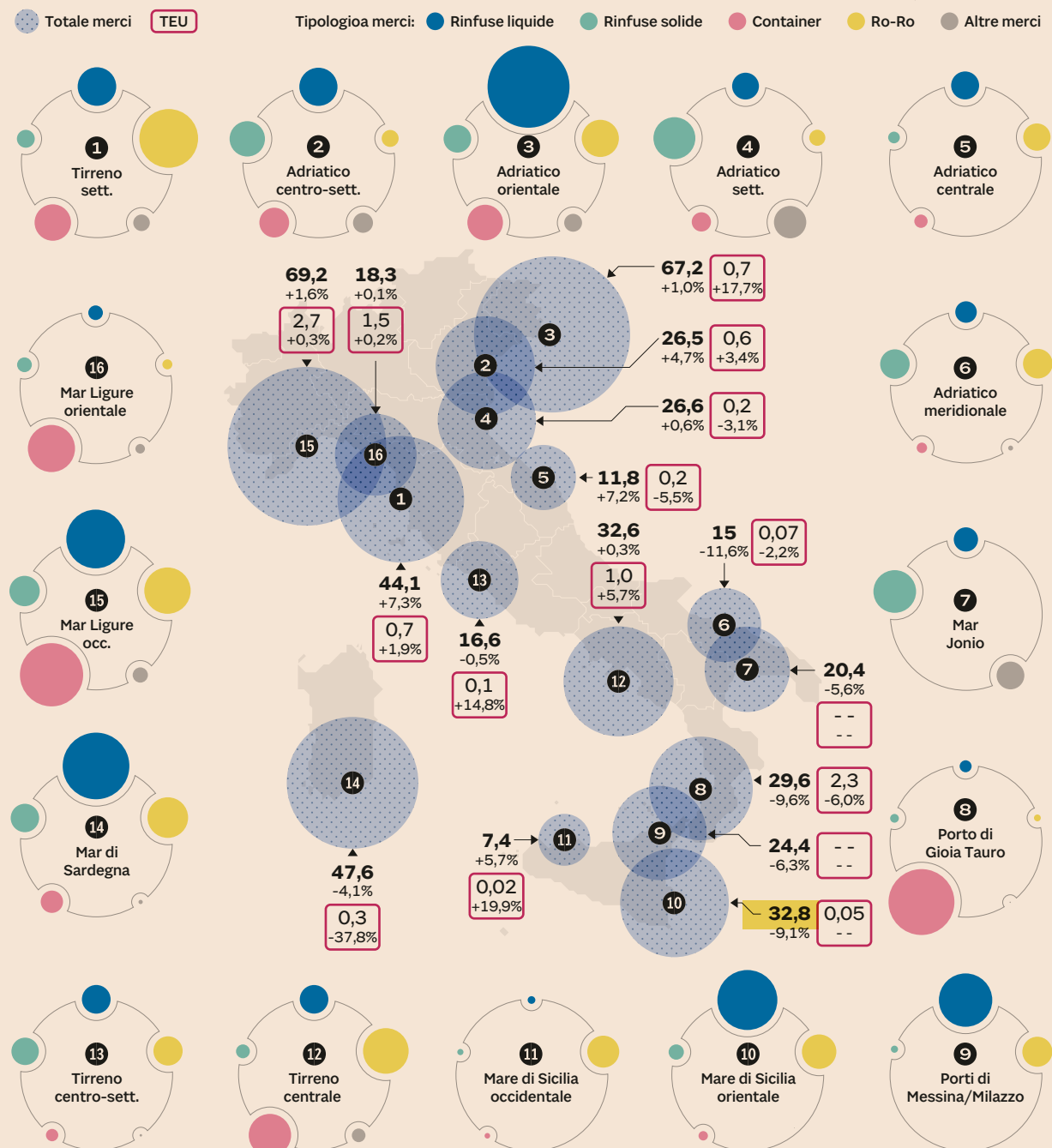
Il trasporto via mare è la principale modalità di movimentazione delle merci nel mondo: ben l'80% (in peso) e il 70% (in valore) del commercio internazionale viaggia su nave. Con partenza e arrivo, ovviamente, nei porti di tutto il globo. Si stima che, nel 2018, siano state trasportate via mare circa 11 miliardi di tonnellate di merci. Si tratta di flussi di traffico in continua crescita. Secondo stime Unctad (*United nations conference on trade and development*), tra 2018 e 2023 il commercio via mare complessivo segnerà un tasso di crescita annuale del 3,8%; con rinfuse solide a +4,9%, traffico containerizzato a +6%, petrolio greggio a +1,7% e prodotti petroliferi raffinati e gas a +2,6%.

Guardando ai moli, come mostrano i dati elaborati da Assoporti e Srm (il centro studi che fa capo a Intesa Sanpaolo), l'anno scorso i primi 120 scali container nel mondo hanno movimentato 654 milioni di teu (unità di misura pari a un contenitore da 20 piedi), registrando un incremento del 4,9% sul 2017. Mentre negli ultimi cinque anni, i 20 principali porti container hanno segnato una crescita del 12% con 348 milioni di teu movimentati.

Nella top 20 delle banchine mondiali non ci sono scali italiani e neppure del Mediterraneo. Vi si trovano, invece, tre porti europei ma del cosiddetto *Northen range*: Rotterdam, Anversa e Amburgo.

La mappa dell'export via mare

La geografia delle merci esportate dalle regioni italiane. Dati in milioni di tonnellate e variazione % 2018/2017



Fonte: Srm su dati Assoporti

L'Asia e l'Europa

Il primo scalo al mondo, peraltro, è ben lontano dall'Europa, sia dal punto di vista geografico, sia sotto il profilo delle merci spostate. Si tratta di Shanghai, in Cina, con 42 milioni di teu movimentati l'anno e una crescita del 4,4% nel 2018, rispetto al 2017. Al secondo posto Singapore, con 36,6 milioni di teu (+8,7%) e al terzo Ningbo-Zhoushan (anche questo in Cina), con 26,5 milioni di teu (+7,8%). Per arrivare a uno scalo europeo bisogna scendere all'11° posto, dove c'è Rotterdam con 14,4 milioni di teu nel 2018 (+5,4%). Al 13° si trova Anversa con 11 milioni di teu (+5,4%) e al 19° Amburgo con 8,7 milioni (-1%).

Il Mediterraneo

Il primo scalo container del Mediterra-

neo, invece, è Valencia, in Spagna, con 5,1 milioni di teu (+7,3% nel 2018) seguito dal Piero in Grecia, con 4,9 milioni di teu (+18,4%) e da Algeciras, con 4,7 milioni (+8,7%). Seguono Barcellona, con 3,4 milioni (+17%) e Tanger Med con 3,4 milioni (+4,8%). Questi principali cinque porti del Mare nostrum sono cresciuti, l'anno scorso dell'11%.

Un dato, quest'ultimo, che fa capire quanto il Mediterraneo stia crescendo d'importanza all'interno dello scenario mondiale, complici anche i progetti di sviluppo commerciale della Cina che fanno di questo mare, grazie al passaggio attraverso il canale di Suez, recentemente ampliato, un punto focale della Belt and road initiative, ossia il progetto della nuova Via della seta. Negli ultimi 20 anni, il traffico container nel Mediterraneo è cresciuto del 500%. E i primi

IMAGOECONOMICA



Portacontainer. Una nave della Maersk ormeggiata al terminal Sech di Genova

30 porti del Mare nostrum, insieme, hanno superato i 50 milioni di teu movimentati. Nel 1995 erano, in tutto, nove milioni.

L'interesse della Cina

Questi numeri stanno provocando qualche preoccupazione nei porti del Nord Europa, che cominciano ad accusare la concorrenza di quelli del *Southern range*. Senza contare che il Dragone, già presente sulle banchine del *Northern range*, ha avviato, con il lancio della Bri, una decisa penetrazione nei terminal mediterranei, a partire dal Pireo (che controlla al 51%, tramite Cosco - China ocean shipping company). Società statali cinesi sono inoltre presenti in Israele, nel porto di Haifa e in quello di Ashdod; in Turchia controllano il Kumport terminal di Ambarli e in Spagna, il 51% della Noatum ports holding, tra gli asset della quale figurano i terminal container di Bilbao e Valencia. Cosco, peraltro, detiene anche il 20% della joint che gestisce il Suez canal container terminal.

In Italia, la Cina sta mostrando interesse soprattutto per i porti dell'Alto Adriatico (Trieste e Venezia) e dell'Alto Tirreno, in particolare quello di Genova-Savona (dove i cinesi già dal 2016 sono azionisti al 49,9% del nuovo terminal container del gruppo danese Maersk, in costruzione a Vado Ligure). Genova e Trieste hanno inoltre firmato con la Cina, in occasione della visita in Italia, nel marzo 2019, del presidente Xi Jinping, due accordi di partnership. Sul porto genovese, tra l'altro, China merchants ports è uno dei soggetti interessati alla nuova piattaforma logistica in via di

completamento. Mentre a Venezia si registra l'attenzione cinese per la realizzazione della banchina alti fondali e per il riassetto dell'area industriale abbandonata ex Montesyndial.

L'Italia

Se, come si è visto, la portualità mediterranea cresce con un ritmo costante, altrettanto non si può dire di quella italiana che, al di là delle migliori o peggiori performance annuali dei singoli scali, è ferma da diversi anni su complessivi 500 milioni (scarsi) di tonnellate di merci e 10 milioni di teu movimentati.

In particolare nel 2018, mostrano i dati di Srm, sono state gestite dai porti italiani 491,4 milioni di tonnellate di merci (-1,2% sul 2017). Di queste, 184 milioni di tonnellate sono rinfuse liquide (-2%); 65,6 milioni di tonnellate sono rinfuse solide (-1%); 111,1 milioni di tonnellate sono in container (-4%); 21,6 milioni di tonnellate sono merci varie (stabile sul 2017). Unico dato con il segno più risulta quello relativo al traffico ro-ro (navi per il trasporto di rotabili) che totalizza 109,1 milioni di tonnellate (+3% sul 2017). In termini di traffico container, nel 2018 sono state gestite dai porti italiani 10,6 milioni di teu (-0,6%). Sul versante passeggeri complessivi (traghetti e crociere) sono state movimentate 53,2 milioni di persone (+3%).

I porti italiani

Osservando i traffici dei vari porti si nota che il sistema Genova-Savona (Autorità portuale del Mar ligure occidentale) è il primo in Italia con 69,1 milioni di

Il ritratto marittimo dell'Italia



500
MLN DI TONNELLATE

Le merci

È il quantitativo di beni mobilitati ogni anno dai porti italiani: 184 milioni di tonnellate sono di rinfuse liquide; 65 di merci solide e 109 milioni di tonnellate sono derivanti da merci rotabili.

120
MILIARDI

L'export

È la quota di esportazioni che ogni anno prendono la via del mare (nel 2018 è aumentato del 4%) ed è pari a un terzo dell'intero export dell'Italia

56,4
MILIARDI

Lombardia

È la quota di import-export marittimo annua che interessa la regione al top nella classifica italiana. Al secondo posto l'Emilia Romagna con 27,7 miliardi seguita dal Veneto con 26,5. Il Piemonte è al quarto posto con 20,5 miliardi.

27,72
MILIARDI

Stati Uniti

È la quota assorbita dalla prima destinazione delle merci esportate via mare dall'Italia: gli Stati Uniti assorbono il 23% delle esportazioni marittime. Al secondo posto la Cina con 7,81 miliardi seguita dalla Turchia con 4,86 miliardi.

15.500
UNITÀ

Flotta

È la quantità di navi mercantili di cui dispone oggi l'Italia. Il record è stato nel 2012 con 19 mila unità disponibili.

9,2
MILIARDI

valore aggiunto

È l'impatto economico sull'intero paese del sistema portuale ligure (che sulla regione pesa per 4,8 miliardi di valore aggiunto). Da Campania e Sicilia 2 miliardi all'intero Paese.

tonnellate di merci movimentate nel 2018 (+1,6%) e 2,6 milioni di teu movimentati (+0,3%), nonostante i danni logistici portati allo scalo di Genova dal crollo, nell'agosto 2018, del viadotto Morandi (che hanno fatto scendere dello 0,5% il traffico container su Genova, compensato del +48,1% di Savona).

Il porto di Trieste-Monfalcone (Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico orientale) segue con 67,2 milioni di tonnellate nel 2018 (+0,9%). Bisogna però chiarire che la maggior parte di questa movimentazione, 43,2 milioni di tonnellate, è determinata dalle rinfuse liquide (in particolare il petrolio dell'oleodotto Tal che collega lo scalo a Ingolstadt in Baviera), per il trasporto delle quali Trieste ha il primato in Italia. Il sistema di Livorno-Piombino-Porto-ferraio (Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale) è lo scalo numero uno per il traffico ro-ro, con 22,1 milioni di tonnellate.

Sono in crisi, invece, e pagano la concorrenza di altri porti di trasbordo mediterranei, gli scali di *transshipment* italiani (quelli in cui i container vengono spostati dalle navi madre alle più piccole unità *feeder*). Gioia Tauro nel 2018 ha movimentato 2,3 milioni di teu con un calo del 4,9% rispetto al 2017. Taranto, dopo l'addio di Evergreen nel 2015, ha visto crollare a zero il numero di teu movimentati. Resta però il primo porto italiano per rinfuse solide, con 11,7 milioni di tonnellate movimentate (+3,1% sul 2017). Mentre Cagliari, terzo e ultimo scalo di *transshipment* italiano, è passato nel 2018 da 463 mila a 288 mila teu, segnando -37,8%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

GOVERNANCE

La riforma riduce le Authority a 15 ma dopo tre anni il funzionamento non è a regime

La governance del sistema portuale italiano è stata al centro di una recente riforma (Governo Renzi) operativa dal settembre 2016, arrivata dopo oltre vent'anni da quella precedente (legge 84/94), protagonista del primo grande cambiamento della portualità italiana. Quella norma aveva creato le Autorità portuali, deputandole a favorire l'ingresso dei privati sulle banchine e sottraendo, per certiversi, allo Stato il controllo diretto dei porti. Questo schema ha favorito, in una prima fase, lo sviluppo dei terminal italiani. Ma sul lungo periodo ha anche mostrato i suoi limiti. Uno su tutti: il problema dei porti vicini che si fanno concorrenza tra loro per il medesimo traffico, chiedendo (e spesso ottenendo) risorse, ciascuno per sé e in un contesto privo di un progetto organico per un vero sviluppo nazionale. Per superare questo impasse e consentire agli scali italiani di tornare a essere competitivi, la riforma del 2016 ha puntato sull'accentramento presso il ministero dei Trasporti delle decisioni che riguardano i porti. Per certi versi un ritorno al passato.

Con l'obiettivo di semplificare il sistema, la riforma ha ridotto le 24 Autorità portuali esistenti (che coordinavano 30 porti) a 15 Autorità di sistema portuale

(Adsp), alle quali fanno capo non solo gli scali delle Authority ma complessivamente 57 porti italiani. Il cda del porto, chiamato comitato di gestione, viene ridotto a poche unità, 3 o 5 (rispetto ai 22 membri dei precedenti comitati portuali), ed è guidato da un presidente manager scelto dal Mit, d'intesa con le Regioni. È stato introdotto poi un coordinamento centralizzato presso il ministero. Irappresentanti degli operatori e delle imprese, esclusi dal comitato di gestione, entrano negli organismi di partenariato della risorsa mare, con funzioni consultive. Ed è stata istituita una conferenza nazionale di coordinamento delle Adsp, presieduta dal ministro, per programmare le scelte strategiche dei porti e stabilire un Piano regolatore portuale nazionale.

Sulla carta tutto questo avrebbe dovuto imprimere un deciso cambiamento al sistema portuale e logistico italiano. Ma a tre anni dalla nascita, la riforma mostra già forti criticità. L'accorpamento delle Authority di fatto non è ancora completato perché l'Adsp del Tirreno meridionale, Jonio e Stretto, che doveva includere Gioia Tauro e alcuni porti siciliani, tra i quali Messina, non è mai stata costituita per l'opposizione della Regione Sicilia ed è stata creata, nel 2018, una 16° Adsp, dello Stretto, che comprende Messina e altri porti siciliani e calabresi. Gli operatori, poi, lamentano il fatto che da tempo non si riunisca l'organo previsto per far incontrare i presidenti delle Adsp e neppure gli organismi di partenariato. La riforma, infine, non si è occupata del riassetto delle regole relative al lavoro portuale.

R.d.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Rinnovata e più competitiva la **flotta** made in Italy

di **Raoul de Forcade**

La flotta mercantile italiana ha un ruolo di primo piano nel mondo: si trova al 14° posto, quanto a tonnellaggio, nella classifica globale ma può vantare anche posizioni di assoluto rilievo nei settori navali più sofisticati: ro-ro, navi da crociera e unità per prodotti chimici.

Sotto il profilo dell'età delle navi, poi, la nostra flotta, forte del rinnovamento portato avanti dagli armatori negli anni del boom (fino al 2007) e anche nei primi anni della crisi, mantiene ottime posizioni: il 39,75% delle unità battenti bandiera italiana ha dai 5 ai 9 anni (contro il 34,4% medio della flotta mondiale) e il 18,93% ha tra 10 e

14 anni (versus il 18,1% di media).

In effetti, come mostrano i dati di Confitarma, la Confederazione degli armatori italiani, nell'arco di 20 anni, dal 1998 al 2017, la nostra flotta, oltre a rinnovarsi qualitativamente, risulta raddoppiata. E se, nello scenario mondiale, l'Unione europea (a fine 2017), rappresenta il 20% delle principali flotte conteggiate per bandiera, l'Italia è sesta tra i 29 paesi dello spazio economico europeo, preceduta da Malta, Grecia, Cipro, Danimarca e Regno Unito. Ma se si tiene conto del *genuine link* tra bandiera della nave e nazionalità dell'armatore (si mettono da parte cioè le bandiere di comodo, considerando invece il Paese di provenienza della



proprietà), l'Unione europea arriva a detenere il 36% della flotta mercantile mondiale e l'Italia sale al quarto posto tra le flotte europee.

In sostanza, in un ventennio, da quando cioè è stato attivato il Registro navale internazionale, di cui parleremo diffusamente più avanti, la flotta tricolore è passata da circa 8,5 milioni di tonnellate di stazza lorda nel 1998 a 16,3 milioni nel 2017.

Gli anni di crisi

È anche vero, però, che lo slancio di crescita dell'armamento italiano da alcuni anni ormai si è fermato e, dal 2012 in poi, l'entità della flotta ha segnato una costante flessione. L'inizio della discesa è

da far risalire, senza ancora che ne fossero visibili i sintomi, al 2008, anno della grande crisi mondiale.

Per i quattro anni successivi, infatti, nonostante l'andamento dei noli marittimi avesse cominciato a subire un crollo, il numero delle navi ha continuato a salire, in virtù anche degli ordini di nuove unità (si veda il capitolo 3 sulla cantieristica) che, in parte, erano stati commissionati prima della crisi e, in parte, sono proseguiti anche dopo, perché gli armatori non hanno saputo resistere alle offerte di costruzioni a prezzi stracciati, da parte dei cantieri navali orientali.

Insomma, nel 2012, anno in cui, soprattutto per l'Italia, si è innescata una

Tirrenia.

I supereroi della Dc Comics and Warner Bros sui traghetti



Tanker.

Una nave cisterna medium range per il prodotto raffinato durante la navigazione

seconda profonda crisi, la nostra flotta aveva raggiunto i 19 milioni di tonnellate di stazza. Da allora, però, è cominciato un calo inesorabile. Nel 2013 il numero delle navi è sceso dell'1% passando da 1.581 unità (2012) a 1.564. Mentre il tonnellaggio è passato dai 19,1 milioni dell'anno precedente a 18,6 milioni, segnando -2%.

Da quel momento la discesa non si è più arrestata. Nel 2017 la flotta, che era già calata a 1.474 navi, è scesa a 1.448 unità -1,8% rispetto alla fine del 2016; e il calo si riscontra anche nel tonnellaggio complessivo che è sceso dell'1,4%, passando da un totale di 16,54 milioni di tonnellate di stazza lorda nel 2016 a 16,32 milioni nel 2017. Confitarma stima, inoltre, che a fine 2018, il tonnellaggio sia ulteriormente diminuito, a 15,5 milioni di tonnellate.

La finanza

Alla sofferenza delle compagnie di navigazione hanno contribuito anche le operazioni finanziarie avviate, con banche e fondi, dalle società armatoriali per sorreggere economicamente le aziende. Dopo anni di investimenti copiosi sul rinnovamento delle flotte, infatti, gli armatori hanno dovuto fronteggiare il crollo dei noli, che ha fatto da contraltare all'*overcapacity* di stiva creata proprio dall'eccesso di ordini di nuove unità. Le compagnie hanno dovuto ristrutturare i debiti contratti con le banche che, da parte loro, anche per necessità imposte dagli organismi di vigilanza, hanno accelerato sulla cessione dei crediti deteriorati. E in questo spazio si sono inseriti anche gli interventi dei fondi.

Tra il 2010 e oggi diverse compagnie so-

no crollate fino ad arrivare al fallimento. È il caso, ad esempio, della Rbd - Rizzo Bottiglieri De Carlini, dichiarata fallita nel 2018 dal tribunale di Torre Annunziata, e di Deiulemare e Dimaiolines, queste ultime due messe in ginocchio da discutibili operazioni di emissioni obbligazionarie. Altre sono riuscite a raddrizzare la rotta ma al prezzo di grandi sacrifici. È il caso di Premuda, acquisita dal fondo Pillarstone, e della Ignazio Messina, supportata dall'ingresso in società, con quote massicce, del gruppo Msc di Gianluigi Aponte.

Tenere duro

Nonostante il periodo difficile collegato alla lunga crisi economico-finanziaria e la diminuzione del numero di navi, in parte però compensata da nuove unità sempre più grandi, la flotta italiana ha tenuto e si posiziona tra le prime cinque dei grandi Paesi riuniti nel G20, con posizioni di leadership o di assoluto rilievo in settori quali quello delle ro-ro (per il trasporto rotabili e passeggeri), in cui l'Italia è prima nella graduatoria mondiale, quello delle navi da crociera e quello della unità per prodotti chimici e petroliferi.

A consentire alla flotta italiana, in primis, di esistere e poi di resistere in momenti di forte crisi, oltre alla tenacia degli armatori è stata l'istituzione del Registro navale internazionale italiano, strumento che ha compiuto 20 anni nel 2018 e ha consentito alle nostre imprese armatoriali di battere bandiera italiana.

Negli anni '80 l'armamento era stato colpito da un'altra grande crisi e si assistette a un progressivo declino della nostra flotta di bandiera, gravata da nor-

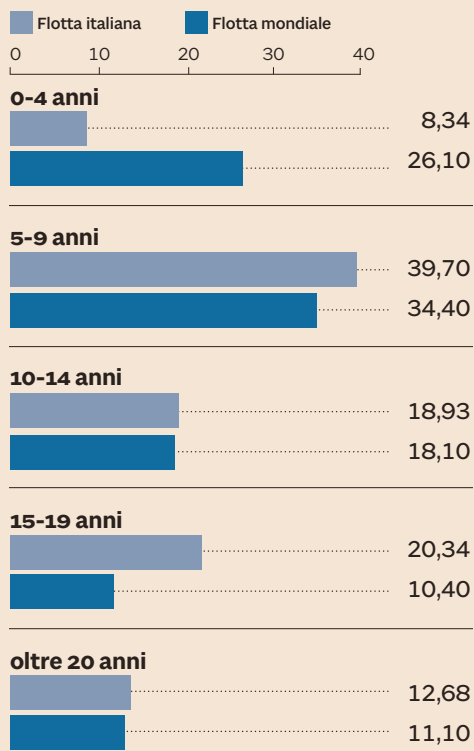
me che ne minavano la competitività. Gli armatori italiani fuggivano verso altri Registri, costretti da costi di esercizio annui superiori del 45-50% rispetto a quelli sostenuti dalle bandiere greca, liberiana o norvegese.

Il Registro

Alla fine, con il decreto-legge 457/97, poi convertito nella legge 30 del 1998, l'Italia ha istituito il Registro internazionale, che prevede un regime di benefici, ritenuti dalla Ue aiuti di Stato ammissibili, per conseguire l'obiettivo primario di mantenere le navi sotto la ban-

Età della flotta italiana e mondiale

Dati percentuali



Fonte: Confitarma e IHS Fairplay data

Rinnovamento della flotta italiana

	NAVI ULTIME DAL 2008 AL 2017			NAVI IN COSTRUZIONE AL 31/12/2017		
	N.	GT	%*	N.	GT	%*
Navi da carico liquido	72	1.981.765	48	2	26.835	1
<i>Petroliere</i>	29	1.221.815	54	1	1.587	0
<i>Gasiere</i>	5	24.804	6	1	25.248	6
<i>Chimichiere</i>	38	75.146	52	0	0	-
Navi da carico secco	111	4.504.908	67	10	553.032	8
<i>Carico generale</i>	18	90.899	62	1	9.600	7
<i>Portacontaineri</i>	2	84.040	14	-	-	-
<i>Portarinfuse</i>	48	2.47.981	87	-	-	-
<i>Traghetti</i>	4	1.981.988	60	9	54.42	17
Navi miste e da passegg.	39	1.332.078	28	12	930.989	20
<i>Navi passeggeri</i>	27	915.551	40	9	867.24	37
<i>Traghetti</i>	12	416.527	17	3	63.755	3
Navi per servizi ausiliari	109	149.713	22	6	4.834	1
<i>Rimorchiatori e navi app.</i>	7	8.150	33	1	309	0
<i>Altri tipi di navi</i>	36	66.563	15	5	4.525	1
TOTALE	331	7.968.464	49	30	1.515.690	9

(*) su flotta esistente. Fonte: elaborazione Confitarma su dati RINA

diera italiana, salvaguardando l'occupazione italiana e comunitaria. In particolare, il Registro consente di compensare i maggiori costi del lavoro marittimo comunitario attraverso una riduzione dei relativi oneri fiscali e sociali e allinea agli altri paesi dell'Ue il carico fiscale delle imprese, attraverso sistemi di tassazione agevolata. Nel 2003 viene previsto anche il regime opzionale di tassazione forfettaria, cioè la cosiddetta *tonnage tax*, che, a fronte dei benefici fiscali prevede, tra l'altro, l'obbligo di imbarcare un allievo ufficiale su ciascuna delle navi ammesse al regime o, in alternativa, il versamento di una somma (superiore all'effettivo costo dell'allievo) destinata a finanziare la formazione dei futuri ufficiali.

Il Registro internazionale consente, tra

l'altro, di imbarcare anche marittimi extracomunitari su alcune navi battenti bandiera italiana (impegnate su determinate rotte internazionali). Con la sua entrata in vigore, si è fermato l'esodo di navi italiane verso altri registri che, come si è detto, aveva caratterizzato gli anni precedenti e si è registrato un ritorno degli armatori alla bandiera italiana, con un progressivo incremento in termini di flotta e occupazione. Come si è visto, oggi, nonostante la caduta di tonnellaggio dal 2012 in poi, la flotta si mantiene quasi doppia rispetto a quella del 1998. Senza contare che, negli ultimi 10 anni, gli armatori italiani hanno investito complessivamente più di 30 miliardi di euro per far crescere la qualità della flotta, rinnovandola.

Gli occupati

Nel 1998, dicono i dati di Confitarma, erano circa 30 mila gli occupati diretti dell'industria dei trasporti marittimi. Oggi sulle navi battenti bandiera italiana sono impiegati circa 67 mila marittimi, 38 mila dei quali italiani o comunitari e 29 mila extracomunitari. Per questo Confitarma ritiene che, eventuali modifiche alla legge 30/98, paventate negli ultimi anni e intese a limitare i benefici del Registro internazionale alle sole navi che imbarcano equipaggi interamente composti da marittimi italiani o comunitari, porterebbero gli armatori italiani con traffici internazionali o misti a iscrivere le proprie navi in altri registri comunitari, ove non c'è alcun vincolo alla nazionalità degli equipaggi; o addirittura, per fronteggiare la concorrenza, a delocalizzare le proprie aziende.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

INCENTIVI & TRAFFICO

Le autostrade del mare primato italiano con la spinta del Marebonus

Le autostrade del mare, ossia la modalità di trasporto che prevede lo spostamento su nave di parte del traffico merci che normalmente transita in strada su gomma, rappresentano uno dei cardini dello sviluppo nelle politiche dei trasporti nell'Unione europea. E sono anche un settore in cui l'Italia, prima nazione Ue a introdurre un bonus destinato proprio a favorire questa modalità, primeggia ormai da anni.

I dati Confitarma confermano che il nostro Paese risulta essere il primo mercato europeo di *short sea shipping* (cabotaggio) nel Mediterraneo; inoltre, estendendo l'analisi a tutti gli altri bacini di traffico, per il trasporto ro-ro (cioè di rotabili su nave) l'Italia appare seconda solo al Regno Unito.

Guardando poi alle principali flotte mondiali di navi traghetti, si nota come l'Italia (nel 2017) figuri al primo posto nella top 20 per tonnellaggio, con 264 unità (tra ro-ro solo merci e ro-ro cargo più passeggeri), per 5,2 milioni di tonnellate di stazza lorda. Al secondo posto il Giappone, con più navi (334) ma meno tonnellaggio (1,62 milioni) e

al terzo il Regno Unito (124 navi e 1,58 milioni di tonnellate).

Nel 2017 il trasporto di merci su navi ro-ro risulta pari a 107 milioni di tonnellate (+8% sul 2016) e corrisponde al 21% del movimento totale di merci nei porti italiani. Si tratta di una tipologia di traffico che risulta in crescita costante e che tra 2013 e 2017 ha registrato un aumento del 37%. Un andamento sul quale influisce l'offerta dei servizi di autostrade del mare in partenza dai porti nazionali, offerta che, rileva l'ufficio studi di Confitarma, nel 2018 ha registrato un trend sostanzialmente stabile (+2%) rispetto al 2017, con connessioni dell'Italia non solo al bacino del Mediterraneo ma a tutta l'Europa. A supportare il trasferimento sulle autostrade del mare di quote sempre maggiori di merci che viaggiavano su mezzi pesanti hanno contribuito gli incentivi messi a punto dal Go-

Ro-ro.

La Grande Halifax del 2018 realizzata per il trasporto veicoli



Il traffico nelle autostrade del mare



63

VIAGGI SETTIMANALI

Sicilia

È il numero dei collegamenti settimanali che coinvolgono i porti dell'isola per i servizi di trasporto merci ro-ro da e per i vari porti italiani.

86

VIAGGI SETTIMANALI

Sardegna

È il numero dei collegamenti settimanali che coinvolgono i porti dell'isola per i servizi di trasporto merci ro-ro da e per i vari porti italiani.

187

MILIONI DI TONNELLATE

Rinfuse liquide

È la quantità trasportata in un anno tra i porti italiani

67

MILIONI DI TONNELLATE

Rinfuse secche

È la quantità trasportata in un anno tra i porti italiani

107

MILIONI DI TONNELLATE

Merci Ro-ro

È la quantità trasportata in un anno tra i porti italiani

115

MILIONI DI TONNELLATE

Container

È la quantità trasportata in un anno tra i porti italiani

52

MILIONI

Passeggeri

Sono 17 milioni con traghetti, 9,8 con le crociere e 25 milioni con traffico locale

verno italiano. Il primo, denominato Ecobonus, indirizzato agli autotrasportatori, è stato introdotto con la legge 265 del 2002 e ha messo a disposizione circa 240 milioni per chi decideva di portare i camion o i carichi su nave. La Finanziaria 2008 ha aggiornato l'importo, stanziando 77 milioni per il periodo 2007-2009.

Esauritasi questa misura, anche per diffidenze di Bruxelles che l'ha guardata con sospetto, tendendo a considerarla aiuto di Stato, è iniziato un nuovo iter che, a fine del 2016, ha portato la Commissione europea ad approvare gli schemi di regolamento per gli incentivi destinati al trasferimento del trasporto merci dalla strada al mare e alla ferrovia: il Marebonus (questa volta indirizzato agli armatori ma con il ribaltamento di una quota del contributo ricevuto in favore delle imprese di autotrasporto che abbiano usufruito dei servizi marittimi) e il Ferrobbonus. In particolare, il bonus dedicato al mare stanziava una spesa di 138 milioni complessivi. Nel dicembre 2017, si è chiuso l'iter di approvazione dell'incentivo, con l'autorizzazione di spesa prevista nella Legge di stabilità per il triennio 2016-2018. Il 13 gennaio 2019 è scaduto il termine per la presentazione dei progetti. E nei 60 giorni successivi alla scadenza, i progetti sono stati sottoposti all'esame di un'apposita commissione ministeriale per la validazione dell'istruttoria delle domande presentate.

R.d.F

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'Italia è leader nei **cantieri** per la costruzione di navi passeggeri

di **Raoul de Forcade**

Nella cantieristica navale l'Italia eccelle e mantiene una leadership mondiale. Sia nella costruzione di navi da crociera (che trattiamo in questo capitolo), sia nella realizzazione di grandi yacht sopra 24 metri.

Da anni ormai in Europa non si realizzano più, se non in casi particolari, unità cargo quali portacontainer, portarinfuse, petroliere e metaniere. Questi tipi di navi, infatti, la cui costruzione procede con schemi quasi standard e non ha bisogno di particolari professionalità tra le maestranze, sono diventate appannaggio di Paesi asiatici dove la manodopera costa meno rispetto all'Unione europea. In particolare di Cina, Corea e Giappone.

Volendo disegnare un quadro del settore è bene aiutarsi con qualche dato (estrapolato da elaborazioni di Fincantieri): nel 2018 la domanda di navi mercantili nel mondo ha raggiunto i 28,4 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata e ha segnato +32% rispetto al 2017. Anno, quest'ultimo, in cui si era già registrata una prima ripresa del mercato dopo un periodo in cui la domanda aveva subito uno stop causato soprattutto dall'*overcapacity* di stiva determinatasi negli anni precedenti.

L'eccesso d'offerta della capacità di trasporto su nave è stata la causa di un pesante crollo dei noli, del quale hanno risentito, a turno, sostanzialmente tutte le categorie di navi.



Monfalcone.

Uno scafo in corso di realizzazione nello stabilimento Fincantieri. Per alcune fasi occorre manodopera molto specializzata

L'offensiva dell'Asia

In questa dinamica, i Paesi asiatici, e la Cina in particolare, hanno avuto un ruolo determinante. La strategia politica messa in atto, negli ultimi 10-12 anni, dal Governo cinese e votata a rendere il Paese la prima potenza industriale del mondo ha coinvolto anche la cantieristica. Settore che è stato beneficiario da Pechino con massicci aiuti di Stato che hanno portato, nell'arco di un decennio (come rileva Assonave, l'associazione italiana dei costruttori navali, basandosi su una ricerca di Harvard), all'apertura in Cina di migliaia di cantieri. I quali hanno creato una formidabile capacità produttiva, poi alimentata attraverso l'offerta sul mercato di navi a prezzi stracciati, sostenibili solo grazie agli aiuti statali. La Cina ha quindi continuato a inondare il mercato di nuove

unità facendo leva, oltre che sul prezzo, anche sull'offerta agli armatori di condizioni finanziarie estremamente favorevoli, anche queste sostenute con il supporto degli aiuti pubblici.

La Corea del Sud, da parte sua, sovrapponendo la capacità di assorbimento della domanda mondiale a lungo termine, aveva investito pesantemente, sempre con aiuti di Stato, in cantieri in grado di produrre una grandissima quantità di navi in serie. E ha ingaggiato una battaglia competitiva, a colpi di ribassi sui prezzi, con il Giappone.

Queste dinamiche hanno escluso dal mercato i cantieri europei, per quanto riguarda i segmenti di mercato dove gli armatori accettano la produzione in serie.

Una simile situazione ha provocato, a livello mondiale, un'*overcapacity* produttiva, con la riduzione dei prezzi di

acquisto delle navi cargo, che ha indotto gli armatori a ribassare il tasso dei noli avendo bilanci gravati da tassi di ammortamento più contenuti rispetto al passato. Si è creato, peraltro, anche un eccesso di stiva che ha portato a ulteriori abbassamenti dei noli, sospinti anche dagli armatori cinesi, i quali hanno adottato una politica di riduzione dei tassi di nolo sorretta da sovvenzioni statali. Nel 2016, però, il mercato è arrivato alla resa dei conti e gli ordini di nuove navi hanno segnato una flessione del 73%, minimo storico rispetto ai 20 anni precedenti. Nel 2017 è iniziata una ripresa anche se non registrata da tutti i segmenti.

Le navi da crociera

Del tutto differente lo scenario che riguarda le navi da crociera, unità ad altissima tecnologia che continuano ad essere realizzate quasi esclusivamente in Europa. I maggiori cantieri di produzione sono Fincantieri (Italia), Meyer Werft (Germania) e Stx France (Francia). Ed è proprio grazie alle unità da crociera e, in misura minore, ai traghetti che la cantieristica europea si è aggiudicata nel 2018 il 10% della domanda mondiale (contro il 41% della Corea, il 26% della Cina, il 16% del Giappone e il 7% del resto del mondo).

Il comparto delle navi da crociera, in particolare, l'anno scorso ha registrato una performance eccellente. Nella fascia delle unità con stazza lorda superiore a 10 mila tonnellate (i dati sono elaborati da Fincantieri), nel 2018 sono stati perfezionati nel mondo ordini per 23 navi, stesso ammontare del 2017. A

questi si aggiunge la sottoscrizione di *memorandum of understanding, agreement* e lettere di intenti per ulteriori 17 navi. Ne deriva, al 31 dicembre 2018, un portafoglio ordini composto da 103 navi, con consegne che si estendono fino al 2027, pari al 45% dell'attuale offerta della flotta *cruise* misurata in letti bassi

CARBURANTI VERDI E SCRUBBER

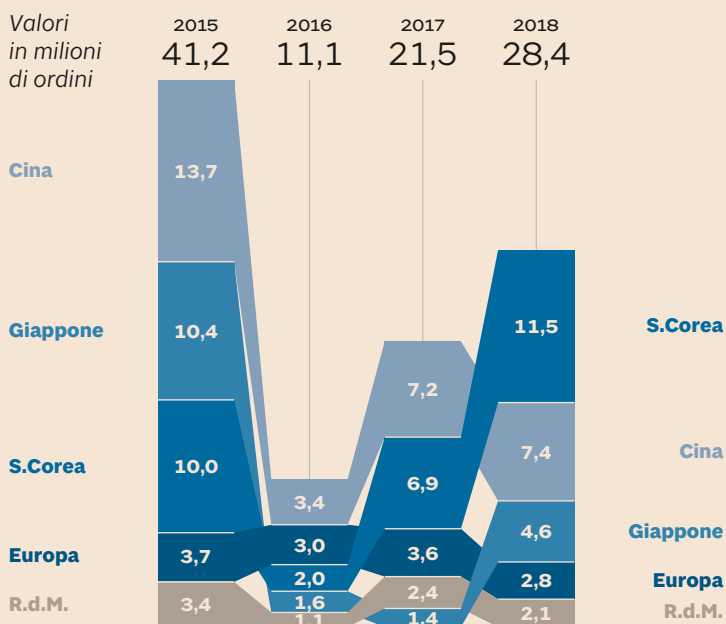
La svolta eco-sostenibile per ridurre le emissioni

La cantieristica navale, negli ultimi anni, si sta confrontando con l'esigenza di limitare le emissioni inquinanti delle navi. Lo shipping, ha evidenziato una recente conferenza europea sull'argomento, rappresenta il 3,1% delle emissioni globali di CO₂ e, senza l'adozione di misure adeguate, le emissioni prodotte dalle navi aumenterebbero ulteriormente nei prossimi anni (fino al 250% entro il 2050, secondo alcune fonti). Per questo l'industria marittima si sta impegnando a ridurre le emissioni e condivide la norma dell'*International maritime organization* (Imo) che stabilisce, al 2050, una crescita delle emissioni di gas-serra limitata al 50% del livello del 2008. Dal 2020 entrerà, inoltre, in vigore in tutto il mondo la normativa Imo che prevede un limite di 0,5% dello zolfo nei carburanti marini. Mentre nelle zone di navigazione Eca (*Emission control area*) già dal 2015 la percentuale deve essere vicina allo zero. Gli armatori, da parte loro, guardano con favore a tipi di propulsione verde, come il Gnl (gas naturale liquefatto) che consente anche di abbattere il costo rappresentato dal carburante tradizionale. Così, se da un lato alcune compagnie hanno investito in *scrubber*, sorta di marmitte catalitiche per navi, altre hanno cominciato a realizzare navi con motori a Gnl. È il caso, nel settore delle crociere, di Costa e di Msc.



In costruzione. Una nave da crociera in cantiere

Corea del Sud leader negli ordini di navi



Fonte: IHS Lloyd's Fairplay, elaborazioni Fincantieri

(cioè non cuccette). Il comparto crociere, con circa 2,3 milioni di tonnellate di stazza lorda, pesa per circa l'8% nel computo totale degli ordini mondiali.

Traghetti e altri mezzi

Nel settore dei traghetti, invece, nel 2018 sono stati perfezionati 27 ordini per mezzi superiori ai 150 metri di lunghezza, a conferma di una ripresa della domanda. Nel 2017 il portafoglio ordini di traghetti sopra i 150 metri era costituito da 17 unità. In passato, rileva Assonave, la crescita dei volumi di passeggeri nei mercati chiave è stata lenta mentre, negli ultimi anni, la mancanza di investimenti per la costruzione di nuovi mezzi ha limitato gli ordini, ma ultimamente la domanda di nuove costruzioni sta leggermente riprendendo, anche perché i regolamenti futuri spingeranno, dal 2020, i mezzi più vetusti fuori dal mercato. Nel medio e lungo termine, quindi, è prevista una crescita della domanda di nuovi mezzi, anche per l'obsolescenza della flotta attualmente in mare. Il mercato delle navi militari, infine, ha mostrato notevole vivacità. Nel 2018 sono stati perfezionati ordini per 167 unità e un valore di circa 51,2 miliardi di euro, il 40% del quale (corrispondente a 61 unità) è riconducibile al mercato export.

Il risiko dei cantieri

Negli ultimi anni la geografia dei cantieri navali ha subito diversi cambiamenti. Meyer Werft ha acquisito il cantiere finlandese di Turku ceduto da Stx Europe, realtà controllata dai coreani che, con quel passaggio, ha ridotto il

suo perimetro divenendo Stx France (già Chantiers de l'Atlantique). I coreani hanno poi deciso di cedere per intero la loro partecipazione del 66,66% nel cantiere. Il resto era dello Stato francese, che ha avuto un ruolo di primo piano nell'accordo, poi concretizzatosi, per arrivare a una cessione a Fincantieri del controllo della governance dello stabilimento.

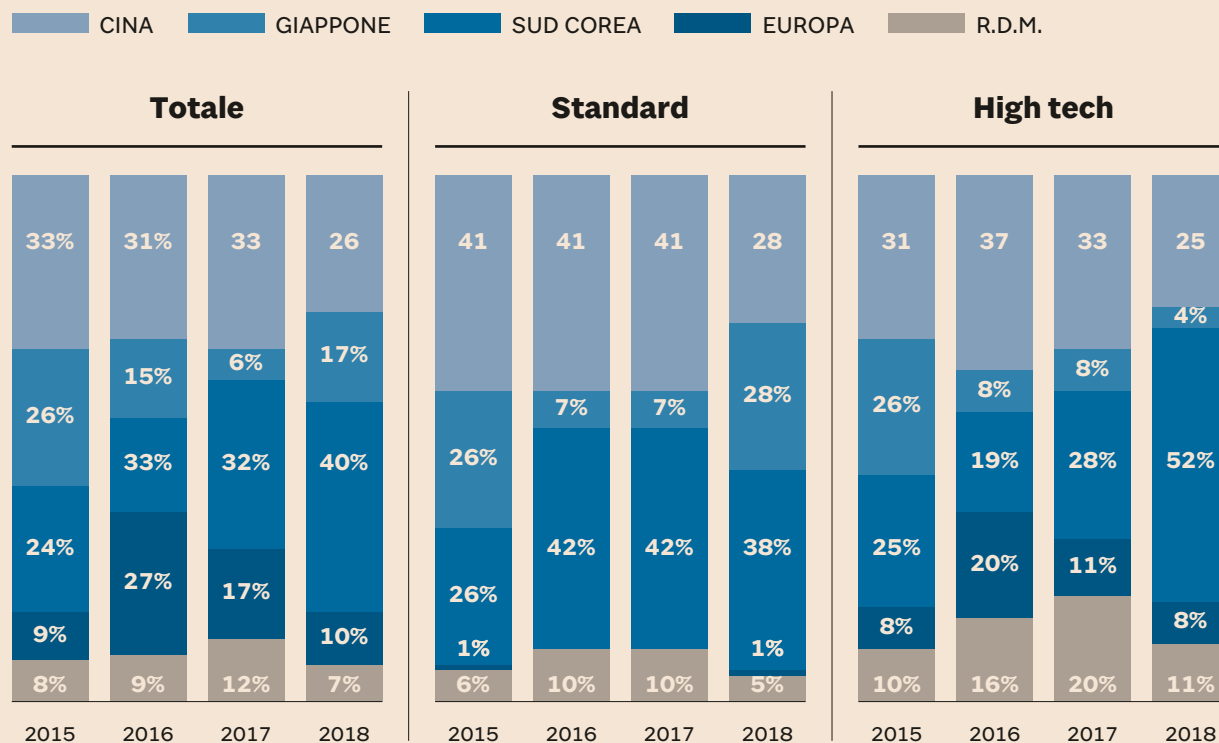
I governi italiano e francese hanno trattato a lungo e infine hanno siglato un'intesa che mira anche a rafforzare la cooperazione nel militare, avviando i

lavori per studiare un'alleanza tra Fincantieri e Naval Group, che si sposa con la partecipazione della società francese alla compagine azionaria di Stx France.

L'operazione, però si è fermata dopo che l'Antitrust francese ha presentato alla Commissione europea una domanda di rinvio, a norma del regolamento Ue sulle concentrazioni, che permette a uno o più Stati membri di chiedere alla Commissione di esaminare una concentrazione che, pur non rivestendo una dimensione europea, rischia di incidere significati-

Cina leader nelle quote di mercato

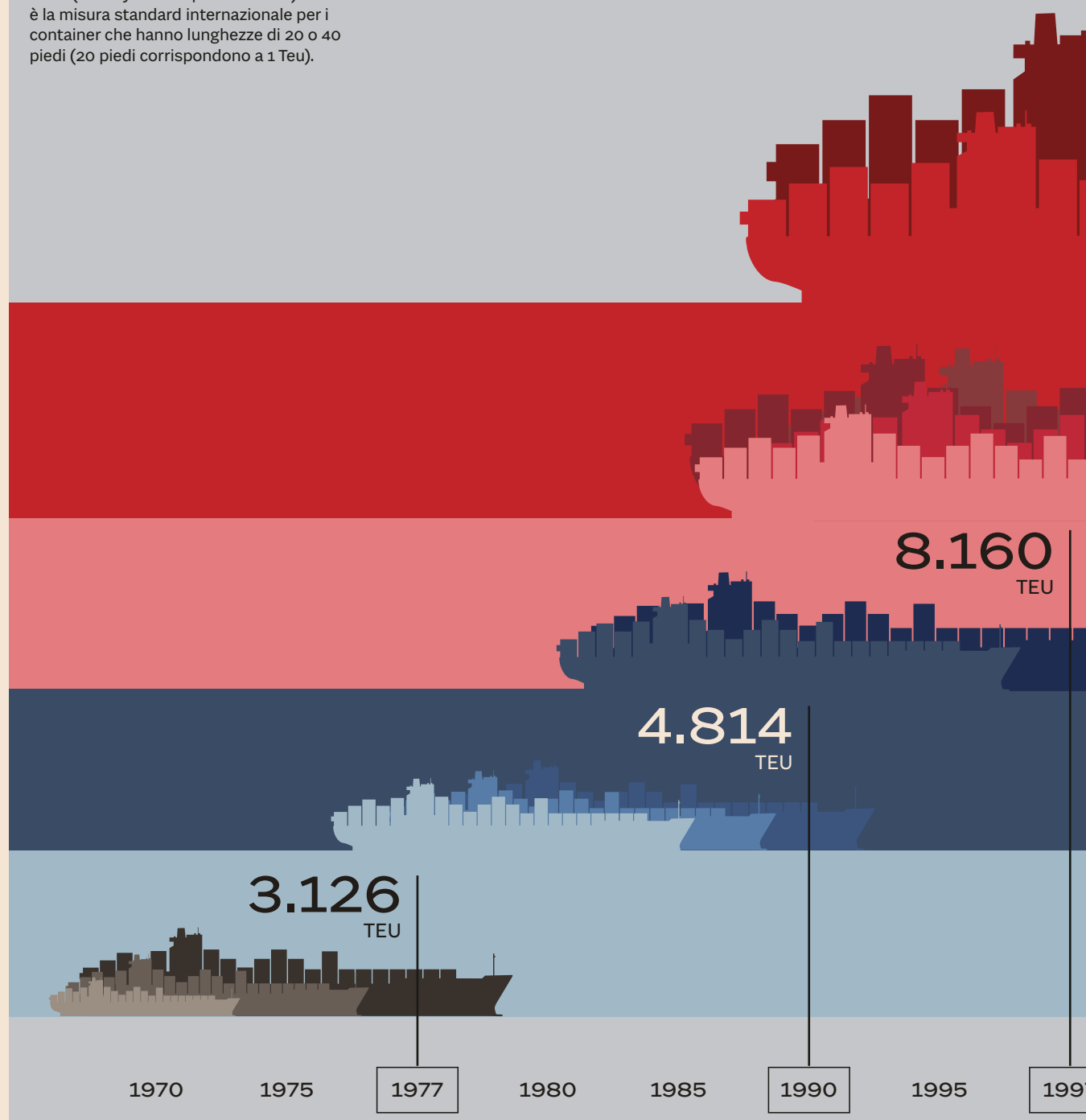
Quote % di mercato

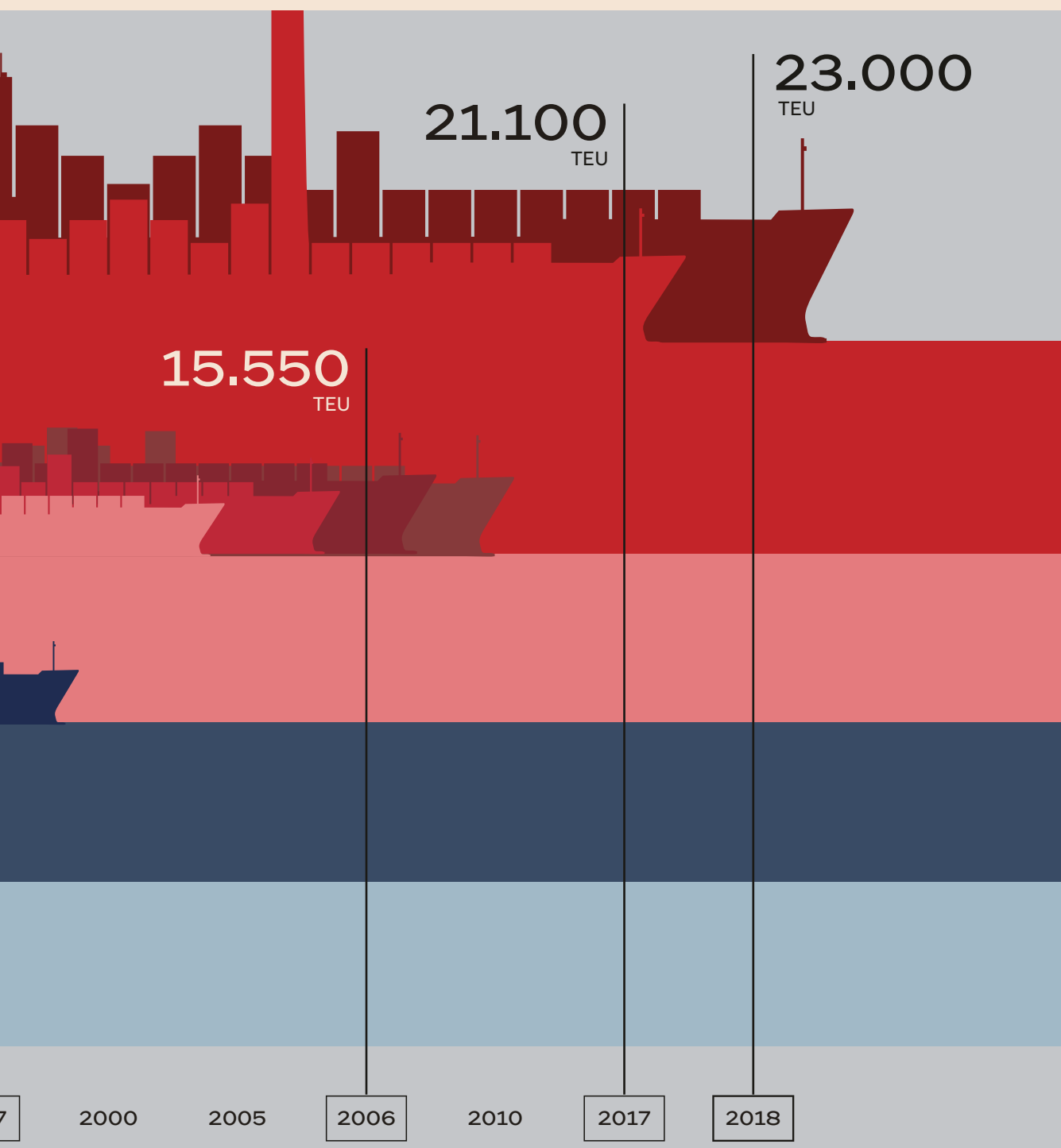


Fonte: IHS Lloyd's Fairplay, elaborazioni Fincantieri

La corsa al gigantismo

Il Teu (Twenty-Foot Equivalent Unit)
è la misura standard internazionale per i
container che hanno lunghezze di 20 o 40
piedi (20 piedi corrispondono a 1 Teu).





Le consegne

Navi da crociera, Tonnellate stazza lorda ≥ 10.000

NOME	TSL	LB	BRAND	CANTIERE
CONSEGNE 2018				
MEYER WERFT				
1. Norwegian Bliss	167.800	4.000	NCLH	Papenburg
MEYER TURKU				
2. Mein Schiff 1	111.500	2.894	TUI	Turku
FINCANTIERI				
3. Carnival Horizon	133.500	3.954	CCL	Marghera
4. Seabourn Ovation	40.350	604	CCL Seabourn	Sestri
5. MSC Seaview	154.000	4.140	MSC	Monfalcone
6. Viking Orion	47.800	930	Viking	Ancona
VARD				
7. La Lapérouse	10.000	180	Ponant	Søviknes
8. Le Champlain	10.000	180	Ponant	Søviknes
CHANTIERS DE L'ATLANTIQUE				
9. Symphony of the Seas	227.000	5.408	RCL	S. Nazaire
FINCANTIERI				
10. Nieuw Statendam	99.500	2.650	HAL	Marghera
CHANTIERS DE L'ATLANTIQUE				
11. Celebrity Edge	129.500	2.900	RCL - Celebrity Cruises	Saint Nazaire
MEYER WERFT				
12. AIDAnova	183.900	5.252	CCL-Aida	Papenburg
Totale 12 navi	1.314.850	33.092		
CONSEGNE 2019				
MEYER TURKU				
1. Mein Schiff 2	111.500	2.894	TUI	Turku
FINCANTIERI				
2. Viking Jupiter	47.800	930	Viking	Ancona
FINCANTIERI				
3. Costa Venezia	135.500	4.200	Costa Asia	Monfalcone

vamente sulla concorrenza nei territori degli Stati membri che presentano la richiesta. L'Antitrust tedesco si è associato alla richiesta della Francia. E ora si attende il giudizio, in merito, dell'Antitrust europeo.

Nel frattempo, Fincantieri ha siglato un accordo di collaborazione con Genova Industrie Navali (Gin), holding costituita dall'unione di due storici cantieri privati: T. Mariotti e San Giorgio del Porto. L'intesa coprirà diversi ambiti, dalle nuove costruzioni, alle riparazioni e trasformazioni fino agli allestimenti navali. L'operazione prevede che Fincantieri acquisisca una partecipazione di minoranza nella holding del gruppo e un'opzione per una quota, sempre di minoranza, nella Mariotti.

Il gruppo a capitale pubblico italiano, peraltro, si sta muovendo anche sul fronte della Cina. Ha stretto un'intesa con China State Shipbuilding Corporation (Cssc), il maggiore conglomerato cantieristico cinese. La collaborazione include una joint venture dedicata alle prime unità da crociera mai realizzate in Cina per il mercato locale e ad altre attività affini ma si potrà allargare, grazie a un accordo ad hoc, anche a progetti di ricerca e sviluppo in diverse aree della navalmeccanica. Tra le quali i settori oil & gas, cruise-ferry, mega-yacht, navi speciali, infrastrutture in acciaio, sistemi, ingegneria e marine procurement; nonché cabine, interni e la creazione di una catena di fornitura nel comparto crocieristico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PARADOSSI

Navi giganti per trasportare container e turisti ma porti inadatti ad accoglierle

Negli ultimi anni, per alcune categorie di navi, in particolare le portacontainer e le navi da crociera, gli armatori hanno imboccato la via del gigantismo, ordinando ai cantieri unità sempre più grandi. Una strada intrapresa per favorire le economie di scala ma che non ha mancato di creare una serie di problemi. Delle unità da crociera parleremo, in particolare, nel capitolo dedicato al settore, mentre qui ci soffermeremo soprattutto sulle navi portacontainer.

In ogni caso, sia per l'una che per l'altra categoria, l'aumento delle dimensioni delle navi risponde all'esigenza, sempre più avvertita dai vettori marittimi globali, di contenere i costi operativi. Ma comporta la necessità, per i porti, di effettuare costosi investimenti in nuove opere la cui realizzazione, specie in Italia, richiede tempi lunghi. Parliamo, ad esempio, di dragaggi, di banchine capaci di reggere gli ormeggi di navi enormi, di nuove gru di banchina in grado di raggiungere le file di container più lontane, di piazzali per scaricare le grandi quantità di merci che arrivano in un solo viaggio ma anche di stazioni marittime in grado di accogliere migliaia di passeggeri.

Per quanto riguarda le portacontai-

ner, a favorire la corsa al gigantismo, con la costruzione di navi capaci di trasportare da 21 mila a 23 mila teu (contenitori da 20 piedi) in un solo viaggio, è stata anche la concentrazione della maggior parte del traffico nelle "stive" di pochi grandi gruppi armatoriali che stanno monopolizzando il mercato. Se una ventina di anni fa le prime 20 compagnie portacontainer controllavano l'80% del mercato, oggi a controllare quella stessa percentuale sono le prime quattro al mondo, cioè la danese Maersk, l'italo-svizzera Msc, la francese Cma-Cgm e la cinese Cosco. Pochi player stanno quindi imponendo una politica navale, quella appunto del gigantismo, che condiziona sempre più i traffici e le infrastrutture che li accolgono.

Il maggiore volume di carico trasportato dalle mega-navi, d'altra parte, comporta radicali modifiche nell'organizzazione operativa dei porti per evitare possibili effetti di congestionamento nel trasferimento della merce ai centri più vicini ai mercati. Si rende quindi necessaria anche la realizzazione di opere per migliorare il collegamento dei porti con l'entroterra senza creare colli di bottiglia. Il gigantismo è problematico, infine, sotto il profilo dell'organizzazione del lavoro portuale. Mentre in precedenza nei porti arrivava un flusso costante di merce con navi più piccole, le meganavi impongono ritmi diversi, con picchi di lavoro concentrati in periodi più brevi, alternati a più lunghi periodi di vuoto banchina. Una situazione di difficoltà più volte denunciata dalle associazioni italiane ed europee di terminalisti.

R.d.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Boom di domanda per le **crociere**: gigantismo la parola d'ordine

di **Raoul de Forcade**

Le crociere sono uno dei settori dello shipping in costante crescita, nonostante abbiano raggiunto uno sviluppo maturo in diverse aree del mondo. La dimostrazione del boom del comparto è nell'aumento degli ordini di nuove navi passeggeri: ciò consente all'Europa, e per prima all'Italia, di avere una leadership mondiale nella realizzazione di unità dedicate ai passeggeri. Solo negli anni del default mondiale, dopo il 2008, il numero delle commesse aveva subito un pesante rallentamento ma è ripartito non appena la crisi globale ha cominciato ad arretrare. La Clia (*Cruise lines international association*), che

riunisce una sessantina di compagnie da crociere e rappresenta oltre il 95% della capacità globale, ha previsto, per il 2019, un record di 30 milioni di crocieristi nel mondo pari a +6% rispetto ai 28,2 milioni registrati nel 2018. E si tratta comunque di numeri destinati ancora a salire, visto che nel 2019 entreranno sul mercato, ricorda sempre Clia, 18 nuove navi da crociera, che faranno arrivare a 272 le unità di quel tipo in navigazione nel mondo.

Si tratta di cifre molto significative, basti pensare che, nel 1998, il numero di crocieristi trasportati si limitava a 7,8 milioni, saliti nel 2008 a 16,2 milioni. Anche negli anni della crisi globale, comunque, pur a fronte di un signifi-



cativo rallentamento degli ordini di nuove navi, il numero di crocieristi non ha smesso di aumentare. Gli anni in cui il tasso di crescita è stato minore sono il 2011, 2012 e 2013, periodo durante il quale i passeggeri sono aumentati “solo” di 400 unità l’anno, contro il milione circa annuale segnato dal 2014 in poi.

Un occhio sul mondo

Guardando alla distribuzione delle crociere a livello globale, si nota che il maggior numero di crocieristi proviene dal Nord America, seguono gli europei e il resto del mondo. Una tendenza che si riflette nella distribuzione dei posti letto delle navi. Risposte

Turismo, società italiana specializzata nell’analisi di dati sul settore delle crociere, per il 2019 stima una capacità schierata di posti letto pari al 34,4% nei Caraibi (era il 34,8 nel 2010), del 17,3% nel Mediterraneo (17,8% nel 2010), dell’11,1% nel resto d’Europa (8,7% nel 2010) e del 9,2% in Asia (2,4% nel 2010). Seguono Australia - Nuova Zelanda - Sud Pacifico (4,8% nel 2019), Alaska (4,7%) e Sud America (2,3%). Mentre il 16,2% dei posti letto è impiegato su altri itinerari (26,1% nel 2010).

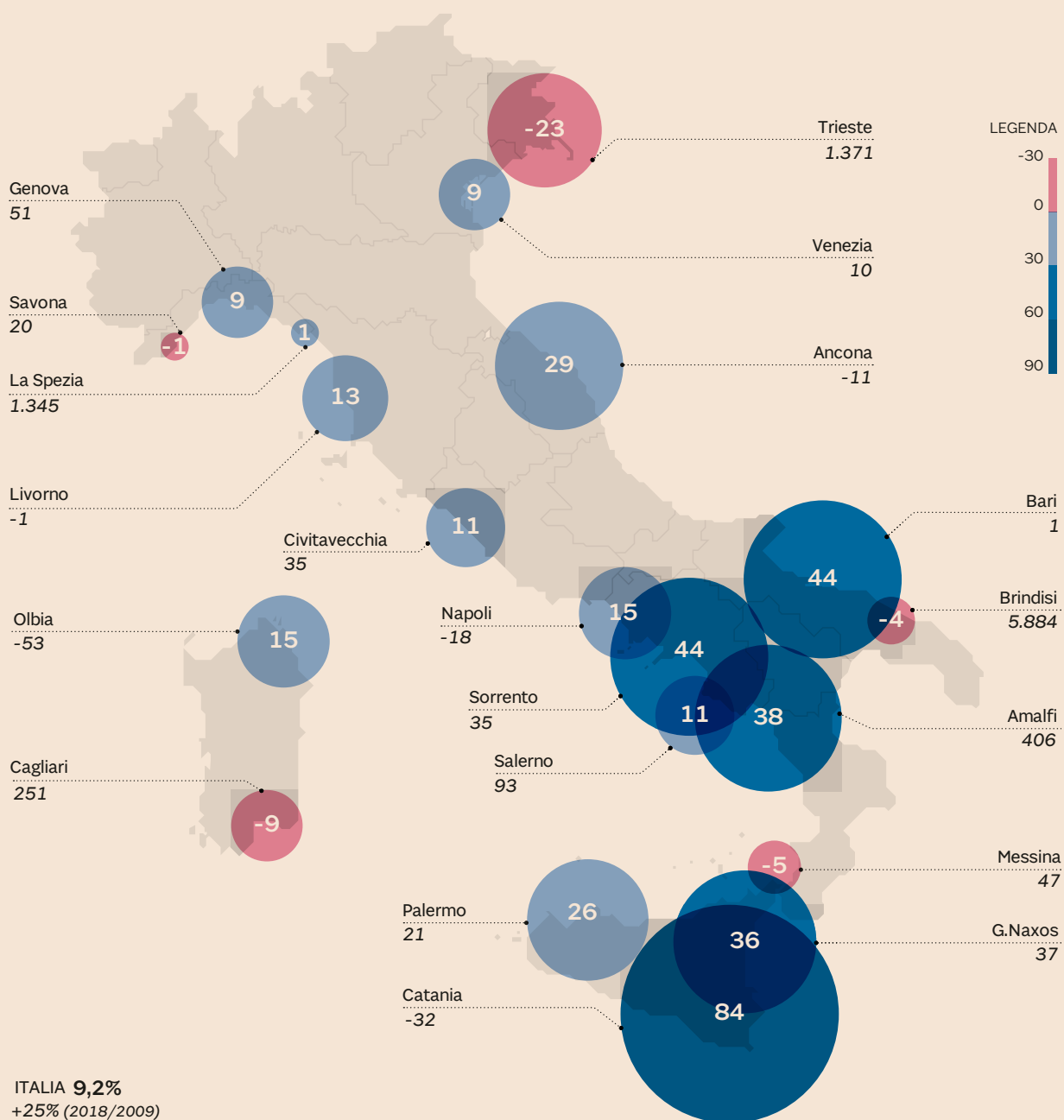
Quest’anno, sempre secondo Risposte Turismo, i posti letto sul Mediterraneo aumenteranno dello 0,6% rispetto al 2018, superando i 32 milioni giornalieri complessivamente di-

Grandi navi.

Con la crescita della domanda di crociere le compagnie seguono la strada del gigantismo. Costa Diadema può portare quasi 5mila ospiti

Sud eldorado delle crociere

La crescita dei primi 20 porti crocieristici italiani per passeggeri movimentati, var. % 2018-2017 e in corsivo 2018-2009



Fonte: Risposte Turismo (2019), Speciale Crociere

sponibili, a fronte dei 30 milioni registrati lo scorso anno. L'area dei Caraibi, nonostante un piccolo decremento rispetto al 2018 (-0,6%), si conferma prima area mondiale, con circa 63 milioni di posti letto-giornalieri. Nel corso dell'ultimo decennio, come si vede, la distribuzione per quote percentuali non risulta radicalmente cambiata, fatta eccezione per la crescita dell'Asia, e per quelle, meno accentuate, dell'Europa (senza Mediterraneo) e dell'Australia - Nuova Zelanda - Sud Pacifico, nonché per il calo della quota residuale degli altri itinerari.

Asia superstar

Il mercato asiatico si sta dimostrando sempre più interessante per le compagnie crocieristiche ma evidenzia anche caratteristiche peculiari. La clientela di quell'area chiede navi concepite secondo il gusto orientale e alcune società, come Costa Crociere (azienda italiana del gruppo Usa Carnival), stanno costruendo unità concepite appositamente per quelle esigenze. In ogni caso, il mercato appare trainato dall'offerta delle stesse compagnie, che puntano sull'Asia: nel 2018, rileva Risposte Turismo, sono saliti a 38 i brand operativi nella zona per oltre 7.100 approdi di navi da crociera.

Il Mediterraneo e l'Europa

Sono oltre 60 le compagnie crocieristiche che solcano le acque europee, un mercato che rappresenterà, nel 2019, oltre il 28% di quello mondiale. All'interno di quest'area, la quota me-

diterranea è rilevante. Tuttavia i dati statistici mostrano che, negli ultimi 10 anni, la serie storica di questa zona non si è distaccata da una linea mediana che si attesta intorno ai 18 punti percentuali, con un picco nel 2013 (21,7% della quota mondiale) e la maggiore contrazione nel 2017 (15,5%). In ogni caso, il valore assoluto dei posti letto disponibili nel 2019, rispetto al 2009, è raddoppiato, passando da circa 96 milioni a più di 190 milioni di unità. I Paesi di provenienza dei crocieristi vedono al vertice la Germania, seguita da Regno Unito e Irlanda, Italia, Spagna, Francia.

L'Italia riparte

Nel nostro Paese il traffico crocieristico, dopo un 2017 (con un totale 10 milioni di passeggeri movimentati) da archiviare come l'anno con il peggior risultato dal 2011, ha chiuso il 2018, evidenzia Risposte Turismo, in ripresa, con oltre 11 milioni di passeggeri. Nel 2019, poi, è prevista un'ulteriore crescita, tanto che, secondo gli analisti del settore, questo potrà essere l'anno record per l'Italia, con 11,89 milioni di movimenti passeggeri nei porti nazionali (+0,7% sul 2018). Nella classifica dei più importanti scali crocieristici del Mediterraneo, prima è Barcellona con 3 milioni di passeggeri nel 2018, seconda Civitavecchia, con 2,4 milioni e terza Palma de Mallorca con 2 milioni. Nella top ten, inoltre, figurano diversi scali italiani: Venezia al quinto posto con 1,56 milioni, Napoli al sesto con 1,06 milioni, Genova al settimo con 1,01 milioni, Savona al



Per Vip. La Silversea Cloud passa sotto il London Bridge. La compagnia offre crociere extra lusso



In espansione. Le Msc Splendida e Fantasia fanno parte di una flotta in continua crescita

nono con 848mila passeggeri e Livorno al decimo con 786mila. E se si guarda la top 20 2018, altri due scali italiani entrano nella classifica: Palermo al 16° posto (con 577mila passeggeri movimentati) e Bari al 17° (con 572mila).

Analizzando i passeggeri movimentati nell'ultimo decennio (2009-2018), i dati mostrano che la somma di quelli imbarcati, sbarcati e in transito, registrata nei porti crocieristici italiani, ha seguito, dal 2011, un trend altalenante, con variazioni percentuali comprese tra -10 e +20%, e con valori assoluti che oscillano tra i 10 e gli 11,5 milioni di passeggeri. Anche l'andamento delle toccate di navi nei porti è stato altalenante nel decennio, con variazioni annuali tra il -10 e il +15%. Inoltre, solo 5 porti, su 20, nel 2018 hanno registrato, rispetto al 2017, un decremento nel numero di passeggeri trasportati: Savona, Messina, Cagliari, Brindisi e Trieste.

Giganti del mare

La crescita del comparto crocieristico, negli anni, è stata caratterizzata non solo da un aumento del numero di passeggeri ma anche dal fenomeno del gigantismo navale. Le compagnie crocieristiche, al pari di quelle merci, puntano sulle economie di scala e creano unità sempre più grandi, capaci di trasportare, in un unico viaggio, un alto numero di passeggeri. A partire è stata Royal Caribbean nel 2006 con Oasis of the seas, capace di ospitare 5.400 passeggeri. Ma oggi la Symphony of the seas, sempre di Royal, è in grado di viaggiare con ben 6.178 persone a bor-

Il mercato interno

34

PER CENTO

Posti letto

È la quota schierata per destinazione che segna la testa della classifica globale delle destinazioni nel 2019 (oltre 63 milioni di unità giornaliere). Per la quota del Mediterraneo sul totale mondiale è previsto un aumento dello 0,6% rispetto al 2018 (oltre 32 milioni di posti letto giornaliere). In dieci anni le quote sono rimaste pressochè simili ad eccezione di una crescita dell'Asia (passata da poco più del 2 al 9,4 per cento).

3,041

MILIONI

Passeggeri

È il numero più alto della classifica dei porti del Mediterraneo che vede in testa Barcellona seguita da Civitavecchia e Palma de Mallor-

ca, che ha superato per la prima volta i 2 milioni di crocieristi. Nelle successive posizioni Marsiglia, Venezia e Napoli. Nella Top10 entra anche Livorno, con un incremento di passeggeri del 12,5%. L'unico a perdere appeal è il porto greco del Pireo (-8,9%).

22,1

PER CENTO

Passeggeri Italia

È la quota più alta tra i primi 13 porti italiani e spetta ai tre scali del Lazio. Seguono Liguria, Veneto e Campania. Al tredicesimo posto l'Abruzzo con meno dell'1%. Nel 2018 rispetto all'anno precedente Sardegna, Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia e Calabria segnano una variazione negativa nel traffico passeggeri che, nel complesso, sono stati oltre 11 milioni. In Puglia e Marche la crescita maggiore (+31 e +29%).



do (più 2.100 membri dell'equipaggio). Anche altre compagnie, come Msc e Carnival, hanno puntato, e stanno puntando, su navi capaci di trasportare oltre 5mila ospiti.

L'attenzione all'ambiente

Da qui ai prossimi otto anni, tra le almeno 120 navi da crociera in consegna, i colossi dal mare saranno numerosi, unità ultramoderne che uniscono le attenzioni dedicate al design sofisticato

degli interni alla necessità, che si fa pressante (anche per le nuove norme internazionali marittime sulle emissioni, si veda il capitolo sulla cantieristica) di investire sulla sostenibilità. Non è un caso quindi che diverse navi, tra quelle in consegna nei prossimi anni, siano alimentate anche a Gnl (gas naturale liquefatto). La prima unità da crociera a metano a prendere il mare è stata Aidanova, del gruppo Costa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ADDIO PRIMATO

Venezia perde crocieristi in attesa di un accordo sui passaggi

Nel panorama italiano delle crociere spicca la situazione anomala di Venezia, che nel 2013 era il primo homeport italiano, movimentando oltre 2 milioni di passeggeri ma che oggi è scesa a 1,5 milioni. Motivo? Gli effetti di un incidente accaduto lontanissimo dalla sua laguna: il naufragio di Costa Concordia, davanti all'isola del Giglio, il 13 gennaio 2012.

Quel tragico avvenimento è destinato ad avere effetti inattesi per la crocieristica veneziana. Fino a quel momento, infatti, le grandi navi passeggeri avevano navigato senza problemi attraverso il canale della Giudecca, per arrivare al porto di Marittima, l'antico scalo commerciale di

Venezia, ormai deputato, con otto accosti, ad accogliere unità da crociera. Il disastro di Concordia dà forza a chi ritiene che il passaggio delle navi per la Giudecca possa causare danni a Venezia, in caso di imprevisti o "inchini", come quello disastroso fatto dalla Concordia al Giglio.

Nel marzo 2012 anche il Governo si muove col decreto Clini-Passera che impone il «divieto di passare davanti bacino San Marco», fino a quando sarà «trovata una via d'acqua alternativa per raggiungere il porto crociere di Marittima». E qui sta il punto dolente. Perché quell'alternativa, a oggi, non è stata ancora trovata. E così si sono susseguiti provvedimenti (innumerevoli), legislature (tre) e Governi (cinque), conditi da comitati interministeriali, che non hanno raggiunto una soluzione definitiva. Le compagnie crocieristiche, sull'onda di un'indicazione governativa del 2013, poi annullata dal Tar nel 2014, hanno deciso comunque di darsi un'autoregolamentazione, limitando l'ingresso delle navi in laguna a quelle entro le 96 mila tonnellate di stazza. E se, dopo anni di discussione, nel 2017 sembrava essersi delineato un accordo (navi oltre le 55 mila tonnellate a Marghera e quelle più piccole alla Marittima ma non più da Giudecca, bensì attraverso il canale dei petroli e poi il canale Vittorio Emanuele, da adeguare al servizio), l'arrivo del Governo gialloverde ha sparigliato le carte. L'attuale ministro delle Infrastrutture vuole un'analisi costi-benefici, valutando tre ipotesi alternative a quella descritta. Nel frattempo, Venezia continua a perdere crocieristi.

R.d.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

In laguna.

Una nave da crociera attraversa il canale della Giudecca. Si cercano rotte alternative



È made in Italy il top mondiale di **superyacht** e barche di lusso

di **Raoul de Forcade**

La nautica da diporto è uno dei settori di punta del made in Italy. La centralità dell'industria tricolore in questo comparto è dimostrata, se ve ne fosse bisogno, anche nel 2019 dal *Global Order Book*, classifica dei cantieri elaborata annualmente da *Boat International*, la guida ai superyacht e alle barche di lusso che viene considerata un faro nel settore. Nel 2019, dunque, come già accaduto negli anni precedenti, l'industria italiana risulta al top mondiale per ordini di barche oltre i 24 metri, con 379 yacht in costruzione su un totale di 830 a livello globale. La quota italiana rappresenta il 45,7% degli ordini nel mondo. I primi tre cantieri della classifica *Global Order*

Book, peraltro, sono italiani e rappresentano, da soli, oltre il 20% degli ordini globali: si tratta di Azimut-Benetti, Ferretti e Sanlorenzo.

La capacità di mantenere un livello di qualità produttiva molto alto ha consentito alla nautica italiana di restare ai vertici mondiali anche durante gli anni della crisi globale, quando il mercato interno del comparto è crollato. Un periodo lungo e difficile che oggi, dopo cinque anni di ricrescita costante del fatturato, sembra finalmente rientrato.

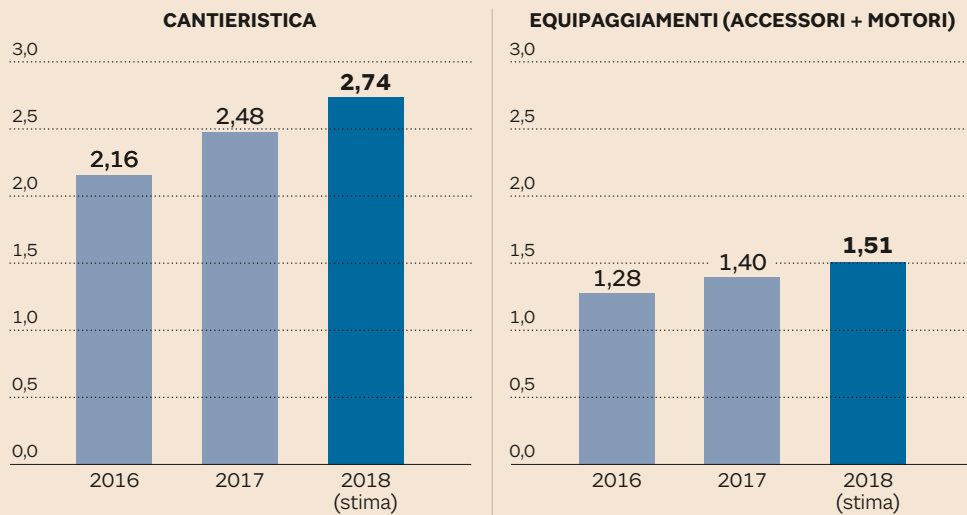
L'ora più buia

Il momento più complesso per la nautica tricolore si è consumato dopo diversi anni di crescita, durante i quali i cantieri

Un mercato in crescita

Ripartizione
2016-2017
e proiezione 2018
del fatturato.
Valori in miliardi
di euro

Fonte: La nautica
in cifre - Monitor



hanno vissuto quasi un'età dell'oro. Dal 2000 al 2007, infatti, i ricavi complessivi del settore non hanno smesso di salire, passando dai 2,43 miliardi di euro, registrati a inizio millennio, per arrivare, testimoniano i dati di Ucina Confindustria nautica, fino ai 6,2 miliardi del 2007, massimo picco raggiunto, che sembrava preludere a un periodo di florida stabilità, di cui si è avuta ancora traccia nel 2008, con 6,18 miliardi di fatturato raggiunti. Proprio quell'anno però, a settembre, arriva il fallimento di Lehman Brothers e il mondo cambia. La nautica si accorge immediatamente che il vento sta mutando. A Genova, tra il 4 e il 12 ottobre 2008 si tiene la 48ª edizione del Salone Nautico Internazionale. Si tratta di un allestimento in grande stile, probabilmente il più ampio, in termini di spazi e barche presenti, che si sia mai svolto. Il giorno dell'inaugurazione tutto è pronto. Gli stand sono allestiti, gli espositori, con barche in mare e in ter-

ra, si preparano al consueto assalto di migliaia di visitatori, come era accaduto nelle edizioni precedenti. Arriva anche l'allora ministro delle Attività produttive, il ligure Claudio Scajola, che annuncia un programma straordinario di interventi a favore della portualità turistica. Ma al di là dell'evento inaugurale, nei giorni successivi succede qualcosa: al Salone mancano i visitatori, italiani e internazionali, quelli pronti ad aprire metaforicamente il portafoglio e a comprare uno yacht, che erano ormai una presenza costante alla kermesse. Il fallimento di Lehman e la crisi dei mutui subprime hanno iniziato a mutare la realtà. E i grandi clienti, capaci di decidere in pochi minuti l'acquisto di una barca da decine di milioni, sono improvvisamente spariti.

Nel 2009 il fatturato della nautica italiana ha già perso oltre due miliardi. E la discesa è destinata a durare ancora a lungo. Anche perché uno sciagurato

provvedimento del Governo guidato da Mario Monti, arrivato a palazzo Chigi per sanare col rigore la crisi italiana, ha rischiato di dare il colpo di grazia alla nautica tricolore.

La tassa sugli yacht

Nel 2011 quell'Esecutivo ha introdotto, improvvidamente annunciandola ancor prima di vararla, la tassa di stazionamento (poi divenuta di possesso) per le barche. Una decisione che ha provocato l'immediata fuga dai porti turistici italiani di migliaia di barche, "rifugiatesi" in vicini approdi stranieri. Grazie a questo provvedimento, che si è aggiunto alla crisi in atto, il giro di affari delle marine italiane si è ridotto drasticamente del 35%, per iniziare a riprendersi, molto lentamente, solo a partire dal 2006. E a tutt'oggi si attesta, secondo Assomarinas (associazione che raggruppa i porti turistici), su un 20% in meno rispetto al periodo pre-crisi.

Accompagnato, dunque, da fattori esogeni quali la crisi globale e italiana nonché norme sbagliate sul settore, ma anche da cause endogene, come il proliferare eccessivo di cantieri e marine durante gli anni del boom, il fatturato della nautica nel 2013 è arrivato al punto più basso: 2,43 miliardi, con più di quattro miliardi persi nell'arco di sei anni e decine di aziende sull'orlo del fallimento (per molte, poi, puntualmente arrivato).

La corsa all'export

I cantieri, almeno quelli più solidi e ben gestiti, hanno però reagito a crisi e norme punitive, prendendo atto delle difficoltà del mercato italiano, facendo leva



Fuoriclasse. Dall'alto in basso: il giga yacht Benetti FB275 da 108 metri; il Sanlorenzo SX88 lungo 27 metri; il Riva 90 Argo (28 metri) del gruppo Ferretti



sul valore del made in Italy ed esportando in quei Paesi che hanno reagito prima e meglio del nostro al default mondiale; ma anche cercando nuovi mercati.

Una mossa che si è dimostrata vincente e che è fotografata nei dati dell'aumento dell'export: nel 2010 la produzione nazionale di nuove unità da diporto aveva come sbocco, per il 33%, il mercato italiano e per il 67% quello estero. Nel 2013 il fatturato estero era arrivato al 93% e quello interno era sceso al 7%. Poi, fortunatamente, sia pure con lentezza, gli italiani hanno ricominciato a comprare barche e la produzione per il mercato nazionale ha cominciato a risalire: nel 2017 si è attestata al 13%, a fronte di un'esportazione all'87%.

Il periodo della crisi, come è logico, non ha mancato di lasciare strascichi sul settore. Tra questi l'uscita di alcuni grandi cantieri da Ucina. Cantieri che hanno dato vita all'associazione Nautica Italiana.

La nautica oggi

Per avere un quadro indicativo del settore oggi, sono essenziali i dati raccolti da Ucina nel report annuale *La nautica in cifre*, stilato col supporto di Fondazione Edison. Il fatturato globale del settore, si legge nell'edizione 2018, è passato dai 3,44 miliardi del 2016 ai 3,88 miliardi del 2017, facendo registrare un aumento del 12,8% rispetto all'anno precedente e rafforzando il trend positivo dell'ultimo quinquennio (+55%). Gran parte del fatturato complessivo, come si è visto più su, è stato realizzato grazie alla produzione nazionale, che ha raggiunto il valore di 3,23 miliardi di euro, coprendo una quota pari all'83,3% (mentre la vendita di

prodotti di importazione è stata di 646 milioni di euro circa). Ma il preconsuntivo del 2018 indica un ulteriore miglioramento, che emerge dal questionario statistico sull'andamento del fatturato della nautica raccolto da Ucina in base alle revisioni di chiusura dei bilanci dell'anno scorso. Il campione considerato prevede un valore pari a +9,5% per il fatturato globale dell'industria italiana della nautica (con una forchetta variabile da +7,7% a +11,3%). Se questi dati troveranno conferma a consuntivo, il fatturato globale del comparto raggiungerà il valore di circa 4,25 miliardi (con una forchetta compresa fra 4,18 e 4,32 miliardi).

Questo porterebbe la nautica a raggiungere il goal di cinque anni consecutivi di crescita, con un incremento di fatturato del 75% rispetto ai valori minimi toccati nel 2013. Per quanto attiene ai singoli settori merceologici, le stime sul 2018 prefigurano una crescita pari al 10,4% per la costruzione di nuove unità da diporto e del 7,8% per il macro settore degli equipaggiamenti (accessori nautici e motori marini). Analizzando la proiezione dei dati aggregati per il 2018, si può stimare che la cantieristica fatturi circa 2,74 miliardi, a fronte di 1,51 miliardi di euro per gli equipaggiamenti.

L'occupazione

In linea con la ripartenza del settore, anche l'occupazione ha ricominciato a crescere. Gli addetti del comparto nautico, nel 2017 sono saliti a 19.600 (dipendenti più addetti equivalenti) dai 18.480 del 2016 (+6,1%). Circa metà degli addetti del settore è impiegato nel comparto della costruzione di nuove unità, che occupa

9.860 addetti; altri 6.090 addetti sono impiegati nel settore degli accessori; 2.960 in quello del refitting, riparazione e rimessaggio; 690 in quello dei motori.

I posti barca

Sul versante della ricettività, in Italia, lo rileva *La nautica in cifre*, traendo i dati dalle *Pagine Azzurre* 2018, si contano 160.690 posti barca (2017), distribuiti tra 459 porti polifunzionali (prevalentemente a gestione pubblica con destinazioni varie e una porzione utilizzata per la nautica da diporto), 236 punti di ormeggio (strutture di carattere stagionale con banchine rimovibili durante l'inverno) e 86 porti turistici (marine interamente dedicate al diportismo). La regione con il più alto numero di posti barca è la Liguria (23.254), seguita da Sardegna, Toscana, Sicilia e Friuli Venezia Giulia, che superano tutte i 15 mila posti barca. La concentrazione minore si registra in Basilicata e Molise. Prevale, inoltre, il numero di posti barca nei porti polifunzionali (oltre 100 mila posti, pari al 63% circa del totale), seguiti dagli scali turistici (oltre 43.970 posti, cioè il 27%); i punti di ormeggio, invece, con 16.084 posti, rappresentano il 10% del totale nazionale. Inoltre i posti barca nei porti turistici sono concentrati soprattutto in Liguria (7.511 posti), Friuli Venezia Giulia (5.469), Sardegna (4.999) e Toscana (3.999): queste quattro regioni insieme offrono il 50% dei posti complessivi nelle marine italiane. I punti di ormeggio sono invece situati prevalentemente in Sardegna e Sicilia (rispettivamente 3.873 e 3.756) e in Veneto (1.970). Queste tre regioni raggiungono quasi il 60% dei punti di ormeggio complessivamente disponibili sul territorio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

MANIFESTAZIONI

Il Salone nautico di Genova all'edizione numero 59



I saloni nautici sono il luogo principe in cui gli appassionati del diporto hanno modo di vedere, dal vivo, le novità del settore. Pur colpiti dalla crisi del 2008, queste manifestazioni sono tornate a essere un punto di riferimento per i facoltosi acquirenti dei grandi yacht ma anche per i semplici appassionati di barche. In Italia la kermesse per eccellenza è il Salone Nautico di Genova. Evento che quest'anno celebrerà la 59ª edizione (dal 19 al 24 settembre) e che è stato anche la cartina tornasole prima della crisi e poi della graduale ripresa del comparto. I numeri parlano da soli: nel 2007 passarono i varchi d'ingresso 327 mila visitatori. Negli anni successivi il crollo, fino ad arrivare ai 107 mila del 2014. Poi però, grazie alla caparbia degli organizzatori (Ucina) e soprattutto a quella degli espositori, che non hanno mollato, la kermesse ha ricominciato a crescere. L'edizione 2018 ha superato i 174 mila visitatori marcando +16% sull'anno precedente e ha segnato il ritorno dei buyer italiani. Un traguardo positivo tenendo conto della concorrenza che il salone subisce dal vicino, anche temporaneamente, Cannes Yachting Festival. Altra manifestazione italiana che sta emergendo è il Versilia Yachting Rendez-vous di Viareggio, che ha appena vissuto la sua 3ª edizione (9-12 maggio). Una kermesse organizzata da Fiera Milano, con il supporto dell'associazione Nautica Italiana, che raggruppa alcuni dei grandi cantieri tricolori.

FINANZIAMENTI

Il leasing nautico riparte con il mercato e vale 407 milioni (e 371 contratti)

È noto che molte delle barche in circolazione non sono di proprietà diretta ma beni utilizzati con una forma particolare di leasing, appunto il leasing nautico. Ciò permette di disporre di una barca pagando un canone a una società finanziaria che ne resta proprietaria fino alla scadenza del contratto. Questa forma di utilizzo è ripartita non appena ha ripreso fiato il mercato del settore in generale. Secondo i dati Assilea (l'associazione che

raggruppa la quasi totalità degli operatori) dal 2013 lo stipulato è più che triplicato e ha raggiunto un valore dei contratti pari a 407,9 milioni. Nella stragrande maggioranza dei casi (oltre il 90%) si tratta di noleggi sottoscritti nella nautica da diporto che se tradotti in termini di valore coprono il 94% dei contratti di leasing.

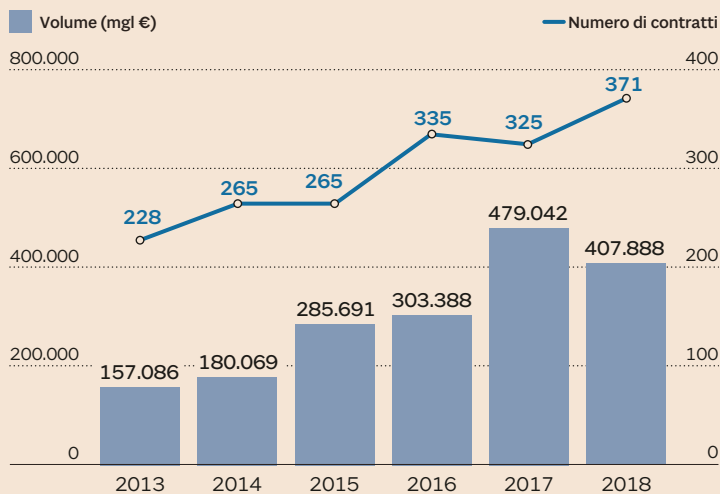
Rispetto al 2017, poi, il numero di contratti ha continuato a crescere, sia per la nautica da diporto che per il navale commerciale (rispettivamente dell'11,7% e del 40,7%).

Sono importanti anche le dinamiche stagionali per questo tipo di accordi: i valori migliori si registrano tra marzo e luglio con picchi significativi a maggio (pari a 78 milioni di euro nel 2018 pari a un aumento dell'80% sull'anno precedente) e a luglio (+151%). La quota più rilevante dei sottoscrittori (74% dei contratti e per l'82,2% del valore) è composta da ditte individuali, persone fisiche e professionisti.

Il Fisco ha sempre tentato di considerare il leasing come una forma borderline di possesso. Ma due sentenze della Corte di Cassazione hanno fatto chiarezza, e respinto le tesi avverse dell'Agenzia delle Entrate, stabilendo come un maxicanone iniziale pari al 40-50% del valore del leasing di una unità da diporto, non sia di per sé indice di abuso del diritto né la conseguenza di una permuta o di una compravendita simulata. Il contenzioso aveva avuto origine dalle contestazioni dell'amministrazione finanziaria relative all'applicazione della normativa Iva forfetaria a contratti di leasing nautico a privati.

Il boom del leasing nautico

Valori in migliaia di euro



Fonte: Assilea

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IN ATTESA DI UNA LEGGE

Su 26 marine pesa l'incertezza di un infinito contenzioso fiscale sui canoni

Nonostante le ripresa della nautica italiana dopo la lunga crisi iniziata nel 2008 e l'attenuarsi degli effetti avuti con la legge Monti sulla tassa di stazionamento degli yacht (poi ritirata), 26 porti turistici tricolori (compresi alcuni tra i più importanti) restano sotto scacco a causa di una normativa che, ancora una volta, penalizza il diportismo in Italia. Il Governo Prodi, con la Finanziaria per il 2007, ha istituito un aumento retroattivo, superiore al 300% dei canoni dovuti dai concessionari di strutture destinate alla nautica da diporto, innalzando il canone là dove erano stati realizzati maggiori investimenti. In origine, per i porti si applicava la regola per cui maggiore era l'investimento, minore era l'importo del canone dovuto; secondo il presupposto che il privato realizza con i suoi denari un'infrastruttura la quale, allo scadere della concessione, diventa un bene pubblico. Con la Finanziaria 2007, viceversa, il contraente pubblico ha unilateralmente capovolto questo criterio, arrivando al paradosso di far sì che più è rilevante l'investimento fatto dai privati, più per questi crescono gli oneri concessori.

Questa situazione ha dato il via a un lungo contenzioso, durato più di 10 anni, che è arrivato fino alla Corte Costituzionale. La Con-

IL FENOMENO DEI CHARTER

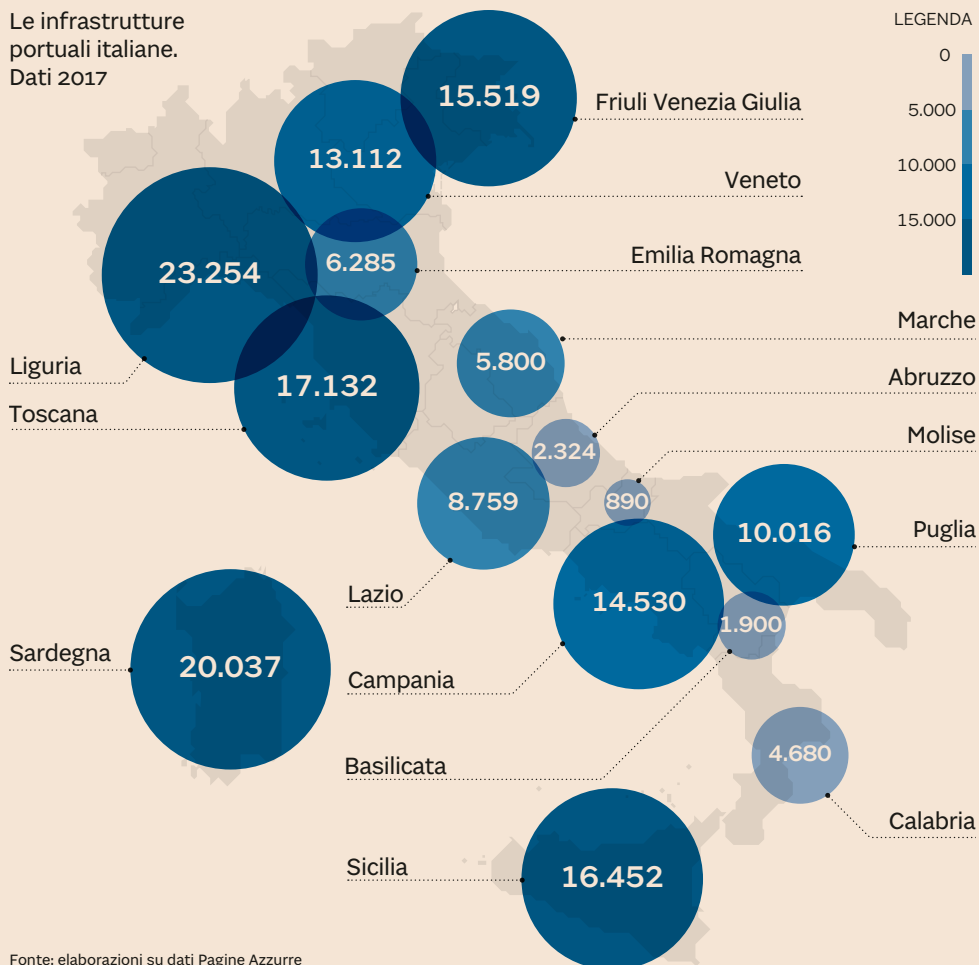
A vela con lo skipper: il mercato cresce dell'8%



Tra i fenomeni di rilievo nel mondo della nautica c'è il charter, che negli ultimi anni, passata la boa della crisi del 2008, in Italia ha ricominciato a crescere. Sul comparto i dati sono scarsi ma Federagenti Yacht (sezione della Federazione agenti e broker marittimi) quantifica in 8.850 le toccate di yacht oltre i 24 metri sulle coste italiane nel 2018: +8% rispetto al 2017. Di queste, il 65% è stato effettuato da barche in charter. Si tratta di commercial yacht di una flotta che per il 31% batte bandiera europea e per il 69% extra Ue. Esperti del settore che operano nel ramo del noleggio d'imbarcazioni, ritengono che nel 2018 il charter di imbarcazioni sotto i 24 metri abbia avuto una crescita in Italia, sull'anno precedente, tra l'8 e il 10%. Mentre per i grandi yacht l'aumento medio sarebbe tra il 15 e il 18% (con il Sud Italia che segna +25%). Insomma, archiviati gli effetti della crisi globale, il mercato è ripartito e oggi il settore conta grandi società italiane come North Sardinia Sail ma anche realtà straniere che si affacciano in Italia, quali Moorings, Dream yacht charter e Sunsail. Inoltre diventano sempre più numerose le startup online che operano nel campo dell'intermediazione sul charter di barche. Secondo gli operatori, poi, il mercato sotto i 24 metri potrebbe esplodere, con aumenti del 20-30%, se le società di charter potessero dare a noleggio imbarcazioni con uno skipper con un'abilitazione professionale semplificata e un contratto stagionale o a breve termine.

I posti barca per regione

Le infrastrutture portuali italiane.
Dati 2017



sultano non hanno tenuto di persé illegittimo l'applicazione alla portualità della normativa in questione, pensata per le concessioni turistico-ricreative. Tuttavia la sentenza statuisce che il Consiglio di Stato e i Tar, debbano attenersi a precisi paletti interpretativi nell'applicarla. In sostanza la Consulta ha decretato che i criteri di calcolo dei canoni basati su valori immobiliari di mercato possono riferirsi solo alle opere che già appartenevano allo Stato al momento del rilascio della concessione. Per le opere ancora da realizzare o rea-

lizzate a cura del concessionario, il calcolo dei nuovi valori immobiliari può avvenire solo al termine della concessione e non mentre questa è in corso. Alla sentenza della Consulta, peraltro, non ha corrisposto una legge nazionale che mettesse la parola fine sui contenziosi. Al momento, quindi, le marine interessate continuano ad avere procedimenti in corso con l'Agenzia delle entrate, che chiede canoni maggiorati.

R.d.F

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'istituto nautico trova la rotta per il lavoro della gente di mare

di **Claudio Tucci** e **Laura Virli**

Dall'ufficiale di marina mercantile al perito nel settore marittimo, passando per i centri di ricerca oceanografiche, la protezione della fascia costiera (dall'inquinamento), il monitoraggio dell'ambiente marino e terrestre. Fino ad arrivare al tecnico superiore nell'ambito della filiera marittimo-portuale e dei servizi di bordo o alla laurea in Ingegneria del mare (l'università di Roma Tre ha in pista un corso ad hoc). L'offerta formativa per le "professioni del mare" inizia dalla scuola superiore: sono circa 50 gli istituti tecnici per i trasporti e la logistica, spesso identificati alla vecchia maniera, come istituti nautici, nati, con Gentile, nel 1923, e mantenutisi tali fino al

2010, quando il ministro Mariastella Gelmini operò un restyling di quel percorso di studi che oggi rappresenta uno degli 11 indirizzi dell'istruzione tecnica. Oltre alle basilari fisica, chimica, tecnologie informatiche e scienze applicate, c'è una particolare attenzione a materie come matematica, elettrotecnica, elettronica e automazione, diritto ed economia, meccanica e principi della navigazione.

Per iniziare la carriera marittima occorre essere diplomati presso un istituto nautico, essere iscritti nelle matricole della "gente di mare" ed aver effettuato con esito positivo l'addestramento di base. Con tali requisiti si ottiene la qualifica di allievo ufficiale di coperta, ossia addetto alla conduzione nautica, o di allievo uf-



In plancia. Con l'istituto nautico si acquisisce il titolo di allievo ufficiale di coperta

ficiale di macchina, ossia addetto alla conduzione e manutenzione di tutte le apparecchiature meccaniche ed elettriche di bordo, e dell'apparato motore principale. Sarà così possibile iniziare gli imbarchi su navi mercantili che consentiranno il proseguimento della carriera.

Dopo aver effettuato 12 mesi di navigazione (circa 2 anni) come allievo ufficiale di coperta è possibile sostenere l'esame di abilitazione a ufficiale di navigazione o di macchina. A questo punto la carriera si suddivide a seconda del tonnellaggio della nave (per l'ufficiale di navigazione) o della potenza dell'apparato motore della nave (per l'ufficiale di macchina) su cui si effettua la navigazione richiesta per le successive abilitazioni. Crescente, negli anni, è anche l'offerta accademica: all'università di Bari, per esempio, c'è un corso di laurea in Scienze e gestione delle attività marittime; a quella di Messina in Scienze e tecnologie della navigazione, alla «Parthenope» (Napoli) ci si specializza, invece, sia nella conduzione del mezzo navale sia nelle scienze nautiche, aeronautiche e meteo-oceanografiche.

Gli studenti che si diplomano negli istituti nautici possono accedere a tutte le facoltà universitarie e a varie tipologie di Istituti tecnici superiori (Its), all'Accademia italiana di marina mercantile e ad altre accademie militari. Il tasso di occupabilità di un perito nautico a un anno dal titolo si attesta intorno al 50% (l'84% cerca subito lavoro); per un tecnico superiore si sale oltre il 90 per cento. Per imbarcarsi su navi che appartengono alla Marina militare, al pari degli altri diplomati, si deve superare un concorso pubblico e frequentare l'Accademia navale di Livorno.

L'84% cerca subito lavoro

Profilo dei diplomati 2018, Almadiploma

		ITT*	TOTALE ALMADIPLOMA
ANAGRAFICO			
Genere (%)			
Maschi		84,7	46,3
Femmine		15,3	53,7
Età al diploma (medie, in anni)*		19,3	19,3
Cittadini stranieri (%)*		5,0	6,1
RIUSCITA NELLA SCUOLA SECONDARIA DI II GRADO			
Regolarità negli studi (%)*			
Nessuna ripetenza		87,7	89,5
Voto di diploma (medie, in centesimi)*		74,8	77,7
VALUTAZIONE DELL'ESPERIENZA SCOLASTICA			
Sono soddisfatti? (%)			
Esperienza complessiva	Decisamente sì	25,7	23,3
	Più sì che no	53,0	55,7
	Più no che sì	18,2	17,4
	Decisamente no	3,2	3,3
Se tornassero indietro, si iscriverebbero (%)			
Allo stesso indirizzo/corso nella stessa scuola		61,7	53,7
Ad un altro percorso scolastico		37,5	46,0
Percorso	Stesso indirizzo/corso, ma altra scuola	11,1	12,1
	Stessa scuola, ma altro indirizzo/corso	5,9	7,9
	Altro indirizzo/corso in altra scuola	20,6	25,9
ALTERNANZA SCUOLA-LAVORO			
Tipo di attività svolta nell'ambito dell'alternanza scuola-lavoro (% per ciascuna attività)			
Stage		95,2	81,5
Impresa Formativa Simulata		13,3	21,6
Attività di formazione sulla salute e la sicurezza nei luoghi di lavoro		36,1	42,6
PROSPETTIVE DI STUDIO			
Intendono proseguire gli studi (%)		28,1	70,0
Sono molto incerti se proseguire gli studi o no		26,9	16,0
Non intendono proseguire gli studi		45,1	13,5
Tipo di attività (per 100 che sono certi di proseguire gli studi)	Corso di laurea universitario	52,1	91,5
	Alta formazione artistica e musicale	-	3,7
	Specializzazione post-diploma	23,9	1,4
	Tirocinio, praticantato	2,8	0,3
	Altre attività di qualificazione professionale	21,1	2,3
PROSPETTIVE DI LAVORO			
Intendono lavorare (o cercare lavoro) dopo la "maturità" (%)		84,2	63,0
Lavoro continuativo a tempo pieno		64,8	25,4
Lavoro occasionale, saltuario o a tempo parziale		19,4	37,6
Molto incerti se lavorare/cercare lavoro o no		9,5	13,8
Non intendono lavorare (né cercare lavoro)		6,3	22,7

(*) Trasporti e logistica - Conduzione del mezzo - Navale

Gli istituti nautici per regione

LIGURIA

I.T.N. San Giorgio	Via Bettolo 17	16032 Camogli (GE)
I.T.N. San Giorgio	Edificio Calata Darsena	16126 Genova
I.T.N. Ferraris Pancaldo	Piazza Cavallotti 2	17100 Savona
I.T.N. G. Cappellini/Sauro	Viale Italia	19124 La Spezia

SARDEGNA

I.T.N. Buccari	Viale Colombo 60	09125 Cagliari
I.T.N. Don Gabriele Pagani	Corso Battellieri 32	09014 Carloforte (CI)
I.T.N. M. Paglietti	Via Lungomare 07046	Porto Torres (SS)
I.T.N. D. Millelire	Via Terralugiana	07024 La Maddalena (OT)

TOSCANA

I.T.N. A. Cappellini	Piazza la Giovine Italia 1	57126 Livorno
I.T.N. Artiglio	Via dei Pescatori	55049 Viareggio (LU)
I.T.N. G. Da Verrazzano	Via Panoramica 81	58019 Monte Argentario Porto Santo Stefano (GR)

SICILIA

I.T.N. Duca degli Abruzzi	Via Artale Alagona 97	95126 Catania
I.T.N. Caio Duilio	Via G. la Farina 70	98123 Messina
I.T.N. Gioeni Trabia	Corso Vittorio Emanuele 27	90133 Palermo
I.T.N. Giorgio la Pira	Via Enrico Giunta	97016 Pozzallo (RG)
I.T.N. Rizzo	Via Federico Cafiero n. 2	95018 Riposto (CT)
I.T.N. A. Rizza (ex G.A. Della Targia)	Via Catania 25	96100 Siracusa
I.T.N. L. Da Vinci	Viale Regina Elena 90	91100 Trapani

VENETO

I.T.N. Giorgio Cini	San Giuseppe di Castello 787	30122 Venezia
----------------------------	------------------------------	---------------

PUGLIA

I.T.N. Euclide	Via Caldarola	70126 Bari
I.T.N. Carnaro	Via N. Brandi 11	72100 Brindisi
I.T.N. Amerigo Vespucci	Via della Provvidenza	73014 Gallipoli (LE)
I.T.N. Rotundi	Via Dante Alighieri	71043 Manfredonia (FG)

MOLISE

I.T.N. Ugo Tiberio	Viale Trieste n. 22	86039 Termoli (CB)
---------------------------	---------------------	--------------------

MARCHE

I.T.N. Volterra Elia	Lungomare Vanvitelli 76	60100 Ancona
I.T.N. Fano Volta Polo S.3	Via Caduti del Mare 24	61032 Fano (PU)

LAZIO

I.T.N. Luigi Calamatta	Via A. Da Sangallo 3	00053 Civitavecchia Roma
I.T.N. M. Colonna	Istituto Nautico ed Aeronautico	Via Salvatore Pincherle 201
I.T.N. G. Caboto	Piazza Trieste 7	04024 Gaeta (LT)

FRIULI VENEZIA GIULIA

I.T.N. Galvani (T. di Savoia Duca di Genova)	Piazza Attilio Hortis n. 1	34123 Trieste
---	----------------------------	---------------

CAMPANIA

I.T.N. Duca degli Abruzzi	Via di Pozzuoli N.5	80124 Napoli
I.T.N. F. Caracciolo	Via Principe Umberto 40	80079 Procida (NA)
I.T.N. C. Mennella	Corso Garibaldi 11	Casamicciola Terme (NA)
I.T.N. M. De Vivo	Via F.S. Nitti s.n.c.	Agropoli (SA)
I.T.N. N. Bixio	Via E. De Martino 16	80063 Piano di Sorrento (NA)
I.T.N. Giovanni XXIII	Via A. Alvarez 9	84100 Salerno
I.T.N. Colombo	Corso V. Emanuele - Villa Comunale	80059 Torre del Greco (NA)

CALABRIA

I.T.N. Mario Ciliberto	Via Siris n. 10	88900 Crotone
I.T.N. Pizzo Via M. Salomone	89812 Pizzo (VV) Nautico Pizzo	

ABRUZZO

I.T.N. L. Acciaiuoli	Via Mazzini 26	66026 Ortona (CH)
-----------------------------	----------------	-------------------

L'ITS DI GAETA

Al Caboto 12 mesi di tirocinio a bordo: il tasso di occupazione sfiora il 100%

«Noi lavoriamo a stretto contatto con le aziende. L'ad della d'Amico Società di Navigazione, Cesare d'Amico, è il presidente della nostra Fondazione Its, intitolata a Giovanni Caboto, con sede a Gaeta (Lt). Formiamo il personale navigante di navi petroliere, gasiere, chimichiere, portarinfuse e passeggeri, oltre che figure professionali che possano operare nel settore della logistica». Per il dg dell'Its Caboto, Clemente Borrelli, il punto di forza dei percorsi offerti ai giovani è «il forte legame tra aula ed esperienza on the job. Un'alternanza tra aula e lavoro in azienda, che permette all'allievo di acquisire un elevato livello di professionalità».

Con gli ultimi bandi del 2018, i corsi sono saliti, complessivamente, a 21, coinvolgendo 340 allievi, di cui 163 di coperta e 147 di macchina e per il primo anno, 30 allievi destinati ai cosiddetti "servizi ai passeggeri". Lo scorso anno, infatti, sono partiti tre Corsi, tra cui è stato avviato, in collaborazione con la Compagnia "Corsica & Sardinia Ferries", uno per tecnico superiore per «Gestione delle attività a servizio dei passeggeri a bordo delle navi - Hospitality & Food Manager» rivolto prevalentemente ai giovani con diploma alberghiero o settore turistico, con lo scopo di aumentare la qualità dei servizi offerti ai passeggeri. «Per i prossimi bandi - aggiunge Borrelli - oltre a riproporre questi percorsi formativi, un'altra novità, è l'idea di avviare un corso per ufficiali di navigazione per unità del diporto (yacht, mega yacht, ndr) per formare nuove risorse, altamente specializzate, da inserire anche in questo settore del mercato». Nel 2018, si sono diplomati i primi allievi con l'applicazione dell'Esame Unificato, potendo conse-



guire contemporaneamente, il diploma di tecnico superiore e il certificato di competenza di ufficiale di coperta o ufficiale di macchina. La maggior parte di costoro, grazie a questa opportunità, vengono imbarcati immediatamente come Terzi Ufficiali. Nel corso del 2019 accederanno all'esame circa 70 allievi.

«Il tasso di occupazione dei nostri diplomati - prosegue Borrelli - sfiora il 100%. Ciò dipende, a mio avviso, da almeno tre fattori: tanta didattica laboratoriale, dove cioè l'allievo è chiamato a costruire attivamente i suoi saperi e le sue competenze. Poi, dallo stretto collegamento con le imprese: almeno il 50% dei docenti proviene direttamente dal mondo del lavoro e il percorso formativo per il personale marittimo prevede fino ad un massimo di circa 12 mesi di tirocinio a bordo di navi in esercizio, regolarmente retribuito. Infine, dal rapporto costante con gli imprenditori del settore, quelli che poi assumeranno i ragazzi»

L'ITS DI GENOVA

All'Accademia italiana della Marina mercantile 11 corsi e un occhio anche all'hotellerie di bordo

Oltre 200 nuovi iscritti l'anno (ma alle preselezioni i candidati che si presentano sono quasi cinque volte i posti disponibili); e un tasso di occupazione a 12 mesi dal titolo del 92% (da sempre al top nelle classifiche Indire). Si presenta con questi numeri l'Accademia italiana della marina mercantile, nata a Genova nel 2005, e riconosciuta come Fondazione Its nel 2011 nel campo della mobilità sostenibile - Settori trasporti marittimi e pesca. «Quest'anno, cioè tra fine 2018 e inizi 2019 - racconta il direttore generale, Daniela Fara - abbiamo in pista 11 corsi. Tra le novità, tre percorsi nel settore hotellerie di bordo, uno di tecnico superiore in ospitalità, realizzato in collaborazione con Costa crociere, e altri due, commissario di bordo e tecnico multimediale e digitale, portati avanti con Msc crociere e Grandi navi veloci. In via sperimentale, abbiamo avviato anche un corso in trasporto ferroviario ed intermodale con qualifica di agente polifunzionale. L'obiettivo è sfornare figure professionali con competenze di base e specialistiche che possano operare nel settore ferroviario come tecnici specializzati da impiegare in mansioni di gestione e programmazione dei servizi e ufficio e di condotta dei treni».

Del resto, la "mission" dell'Accademia consiste proprio nell'erogare una formazione specialistica mirata verso occupazioni ad alto contenuto professionale e tecnologico, sulla base dei fabbisogni delle imprese dei settori interessati e nelle aree strategiche del marittimo e della logistica. «Quest'anno abbiamo poi cinque percorsi nel settore marittimo, tre per divenire ufficiali di



coperta, due per ufficiali di macchina - ha aggiunto Fara -. Un altro corso è nel settore trasporto e logistica: qui la risorsa andrà a operare nelle aziende che si occupano di logistica a 360 gradi, a cominciare da agenzie e terminal marittimi». L'elevato tasso di occupazione - una caratteristica comune ai percorsi Its, che a oggi rappresentano l'unico canale di istruzione terziaria non accademica - è dovuto a due fattori: formazione "on the job" e la presenza di docenti che provengono dal mondo del lavoro (in media, circa 70% degli "insegnanti" sono imprenditori o loro collaboratori, il restante 30% liberi professionisti). «I diplomati dell'Accademia - chiosa Fara - entrano subito nel mondo del lavoro. Nel nostro mondo non esistono rapporti a tempo indeterminato. I giovani firmano un contratto "a viaggio" che garantisce comunque stabilità perché fa accedere alle turnazioni e ciò permette di essere sempre richiamati».

Le importazioni spiazzano gli oltre 25mila **pescatori** italiani

LA PESCA 08

di **Giorgio dell'Orefice**

L'Italia vanta più di 8mila chilometri di coste, ma importa il 73% dei prodotti ittici consumati. È racchiusa un po' in questo paradosso la parabola della pesca italiana negli ultimi venti anni. Un settore che affonda le radici nei secoli, ma che in anni recenti è diventato sempre più marginale pur mantenendo ancora un importante valore specifico soprattutto per numero di imprese e di occupati.

La sproporzione tra esposizione della Penisola (una sorta di naturale molo allungato al centro del Mediterraneo), il ruolo che la pesca ha sempre avuto nella storia nel nostro Paese e, d'altro canto, l'effettivo peso ricoperto nel rispondere

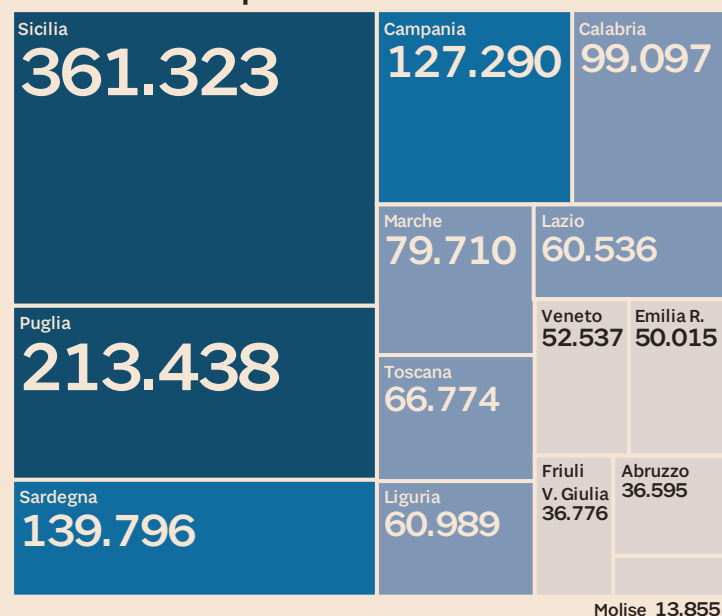
alla domanda di prodotti ittici, va però spiegata nei dettagli. In realtà, nell'ultimo ventennio non si è solo ridotta la flotta italiana ma – soprattutto – è esplosa la domanda dei consumatori. «Fino a non tanti anni fa – spiega il direttore generale del settore pesca al ministero delle Politiche agricole, Riccardo Rigillo – il pesce a tavola era un prodotto per pochi. Oggi, con la maggiore consapevolezza circa il valore nutrizionale dei prodotti del mare, il loro consumo è diventato di massa. Non esiste mensa scolastica che non preveda pesce nei propri menu, e non dirado si assiste a qualcuno che ordina spigola al ristorante persino nel corso di una settimana bianca sulle Dolomiti».

Vediamo i numeri. Secondo i dati del

La flotta italiana divisa per Regione

Giorni a mare. Dati 2017

Totale complessivo 1.398.732



ministero delle Politiche agricole nel 2017 dalla pesca marittima sono venute 192mila tonnellate che, sommate alle 156mila prodotte dall'acquacoltura, ha portato l'offerta nazionale a quota 348mila tonnellate. I consumi interni sono ammontati a 1,29 milioni di tonnellate e per soddisfarli è stato necessario importare 1 milione di tonnellate (altre 123mila sono invece quelle esportate). I consumi pro capite ammontano a 21,4 chilogrammi l'anno e sono ai livelli più elevati tra i Paesi Ue. Ma è anche vero che il tasso di autoapprovvigionamento è fermo al 23% del totale. Il resto quindi viene dall'estero.

«E non poteva essere altrimenti – aggiunge Rigillo – perché la domanda in-

terna è cresciuta a ritmo vertiginoso e non potevamo soddisfarla con la nostra flotta che, a differenza di quella spagnola o o portoghese attive anche negli oceani, opera solo in alcune specifiche aree del Mediterraneo».

Inoltre a questo trend di evoluzione dei consumi si è aggiunto il processo di ridimensionamento della flotta italiana, innescato dalla bassa redditività del settore. Un ridimensionamento accompagnato anche dalle politiche comunitarie come quella che ha stanziato incentivi per la rottamazione dei pescherecci, il cosiddetto «arresto definitivo». Incentivi che sarebbero dovuti terminare lo scorso anno mentre invece con ogni probabilità, continueranno ancora.

Il risultato, secondo l'Alleanza delle cooperative italiane, è che la flotta made in Italy che negli anni '80 contava circa 20mila imbarcazioni all'inizio degli anni 2000 era scesa a 14mila natanti. «E nel corso del decennio 2006-16 – spiegano – ha toccato quota 12mila con un ulteriore calo del 16,5%. I lavoratori imbarcati sono circa 25mila mentre altri 100mila operano nell'indotto. Complessivamente la flotta italiana sbarca oggi circa la metà delle 400mila tonnellate pescate 30 anni fa».

Le campagne di rottamazione di questi anni sono state solo uno dei pilastri della politica Ue che tra giri di vite introdotti sugli strumenti da pesca (e la progressiva eliminazione di quelli più impattanti), la limitazione delle giornate di attività, la fissazione di quote di cattura (divise per singole specie) aveva un obiettivo su tutti: tagliare la capacità di pesca e la pressione sugli stock ittici sovrasfruttati.

Misure che hanno dato risultati. Basti pensare al caso del tonno rosso per il quale all'introduzione delle quote di cattura nel 2007 (i contingenti gestiti da un organismo sovranazionale l'Iccat ovvero l'International Commission of the Conservation of Atlantic Tunas) è seguito un periodo di attività "controllata" che ha portato a una ripresa degli stock e, proprio quest'anno, a un rialzo delle quote di cattura di circa il 20% al quale seguirà un ulteriore incremento il prossimo anno.

Il principale interrogativo riguarda però la flotta che ancora è attiva in Italia e che ancora rappresenta numeri di rilievo. Quale può essere il suo futuro? «Bisogna distinguere – aggiunge il Dg Pesca del ministero delle Politiche agricole, Rigillo –. All'interno di quelle 12 mila imbarcazioni ci sono alcuni poli che possono guidare il processo di cambiamento. Si tratta di Chioggia e San Benedetto del Tronto in Adriatico, Mazara del Vallo nel canale di Sicilia e Salerno. In Adriatico sono specializzati sui piccoli pelagici (acciughe e sardine), a Salerno sul tonno rosso e a Mazara sul gambero rosso. Si tratta di imprese più organizzate e che cercano di operare in una logica di filiera per valorizzare, anche attraverso la trasformazione, i propri prodotti».

Imprese che auspicano l'introduzione di sistemi di Tac (totale ammissibile di cattura) e quote, quindi di catture contingentate «strumenti che – aggiunge Rigillo – hanno una controindicazione ma un triplice pregio. La controindicazione è che devono essere adottate da tutti gli operatori attivi in uno specifico bacino indipendentemente dalla nazionalità perché non si può imporre ad alcuni dei contingenti



Pescatori. Sono 25 mila gli imbarcati e 100 mila nell'indotto



Pescherecci. Erano 20mila negli anni 80 ora sono 14mila

© RIPRODUZIONE RISERVATA

se altri vicini poi continuano a operare liberamente. I pregi invece sono diversi perché il sistema delle quote, in mare tutela la risorsa ittica, sul mercato sostiene i prezzi e infine, sul fronte imprenditoriale rappresenta un paracadute a garanzia del capitale investito. Nel settore del tonno rosso, quando furono introdotte le quote alcuni quasi derisero chi le acquistava. Adesso tutti le vorrebbero. Occorre insomma augurarsi che la fetta principale della flotta italiana compia questo passaggio. Per le altre non resta che il ridimensionamento a pesca artigianale svolta in aree protette e con un forte legame al territorio ma poco più che residuale e con una valenza economica limitata».

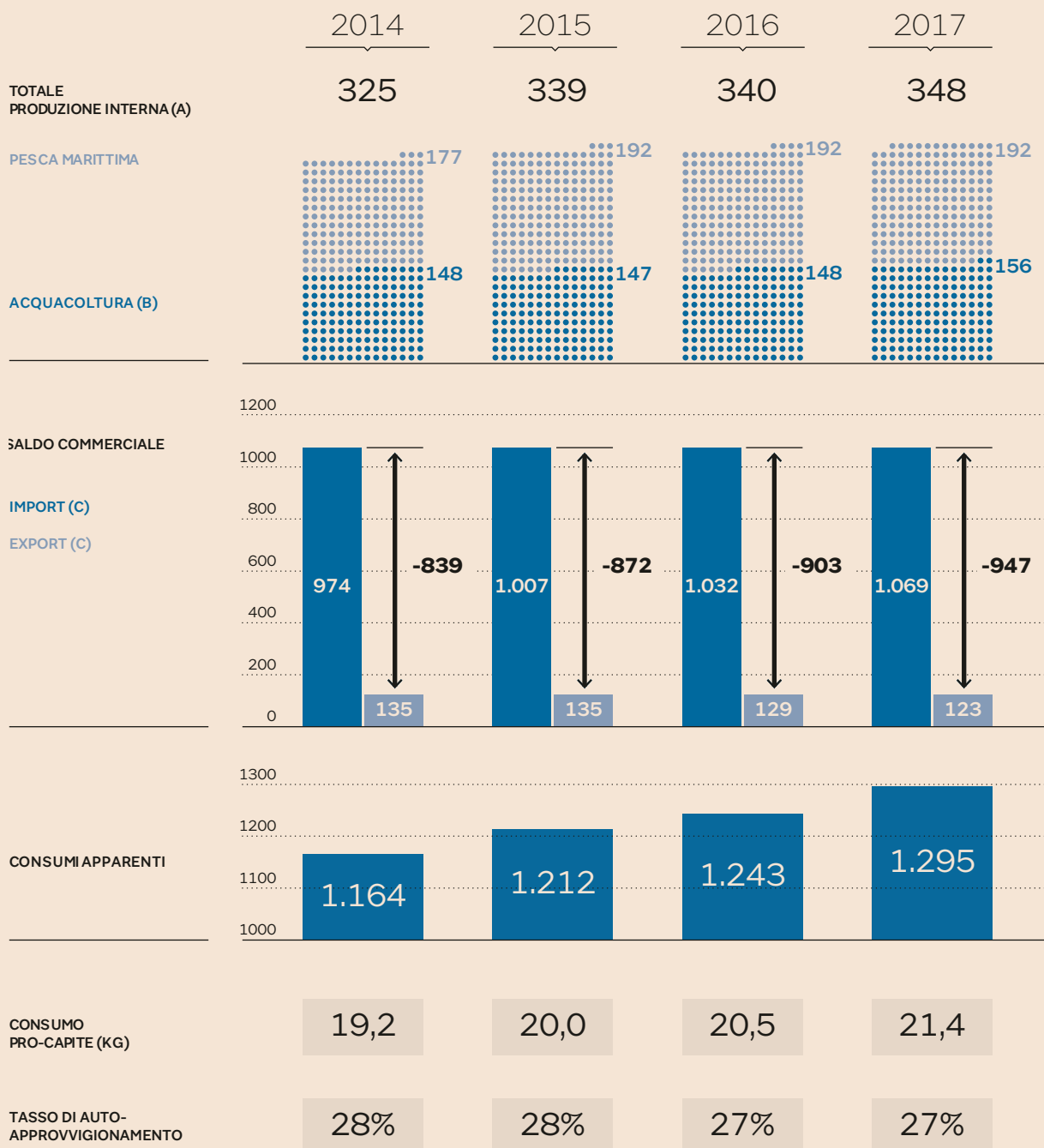
Le quantità pescate per Regione

Dati 2017

REGIONE	VOLUME DEGLI SBARCHI (TON.)	VALORE DEGLI SBARCHI (MLN €)	PREZZO (€/KG)
Abruzzo	9.075,23393	36,92782568	4,069077
Calabria	6.445,23724	42,10419581	6,53260605
Campania	8.751,08484	54,43738717	6,22064443
Emilia Romagna	17.460,50111	46,82360317	2,68168725
Friuli Venezia Giulia	2.622,61328	15,93080231	6,07440008
Lazio	5.944,20818	39,31040525	6,61322821
Liguria	4.513,90525	23,39241624	5,18230112
Marche	19.982,5548	78,70332267	3,93860162
Molise	1.443,7365	13,22307039	9,15892228
Puglia	28.442,94599	132,8142093	4,66949553
Sardegna	7.114,24424	57,03972677	8,01767902
Sicilia	39.481,34244	274,8462575	6,96142128
Toscana	7.314,5286	45,0787849	6,16291047
Veneto	26.185,898	69,91671322	2,67001396
Totale complessivo	184.778,0344	930,5487204	5,03603539

Un mercato dominato dalle importazioni

Quadro macroeconomico del settore ittico in Italia. Anni 2014-2015-2016-2017 in migliaia di tonnellate



Fonte: (a) Mipaaf – Raccolti dati alieutici – (b) Mipaaf (dato provvisorio per il 2016) – (c) Istat



Il porto. Uno scorcio dello scalo di Mazara del Vallo

IL DISTRETTO SICILIANO

Mazara del Vallo subisce la concorrenza del Nord Africa e delle regole Ue

Una corsa contro il tempo. Questo è diventato il leit motiv per la pesca a Mazara del Vallo, cittadina che vive di questo da sempre ma dove la vita è diventata davvero difficile. E lo è diventata perché per Mazara come principale centro per la pesca in Sicilia, ma per tutta la Sicilia, le condizioni concorrenziali per praticare l'attività nel Mediterraneo sono diventate davvero proibitive. «Al di là dei costi generali come quelli per il gasolio – spiega il pescatore Nicola Asaro che collabora con il Diretto della pesca di Mazara del Vallo, creatura di Giovanni Tumbiolo scomparso circa un anno fa – la nostra spina nel fianco è la competizione con gli operatori dei paesi Nordafricani, Tunisia ed Egitto su tutti. Il punto è che mentre noi siamo assoggettati alle stringenti regole di Bruxelles sulle caratteristiche delle nostre imbarcazioni, sugli attrezzi per la pesca e sui periodi nei quali effettuare l'attività come su quelli nei quali stare fermi mentre sull'altra sponda del Mediterraneo hanno mano libera. Il che si traduce in minori costi per loro e in prezzi molto più concorrenziali dei loro prodotti sul mercato. E noi facciamo sempre più

L'identikit del polo mazarese

102

UNITÀ

IMPRESE

Il numero delle aziende del polo siciliano

1.294

UNITÀ

OCCUPATI

Il numero totale dei lavoratori

206

UNITÀ

IMBARCAZIONI

Il numero dei pescherecci della flotta mazarese

12.993

TONNELLATE

POTENZIALE

È la stazza lorda complessiva

407

MILIONI

FATTURATO

È la quota dei ricavi annui

60

MILIONI

EXPORT

È il valore delle esportazioni

fatica ad andare avanti».

Il caso più eclatante è quello che riguarda il fermo biologico. «Mentre noi lasciamo le imbarcazioni in porto per consentire il ripopolamento delle specie – aggiunge Asaro – i pescatori nordafricani continuano tranquillamente a pescare nelle nostre medesime zone. Così le risorse ittiche non ne ottengono alcun beneficio e il fermo biologico si traduce solo in un calo del nostro fatturato».

E così la flotta si è assottigliata. Basti pensare che circa 20 anni fa a Mazara erano presenti circa 300 pescherecci d'altura, oggi ce ne sono non più di 70-80. «Molti operatori in questi anni hanno colto al volo l'occasione delle varie campagne di rottamazione dei pescherecci avviate da Bruxelles – dice ancora Asaro -. Hanno incassato il contributo Ue e hanno definitivamente chiuso la propria attività».

Unica soluzione che in questi anni è stata individuata è la riconversione dalla pesca al pesce fresco a quella al gambero rosso. «Una tipologia di ottima qualità e che è stata anche molto valorizzata sui mercati – dice ancora Asaro -. In più su un'imbarcazione adibita alla pesca al gambero bastano 6 persone contro l'equipaggio da almeno 10 richiesto dalle catture di pesce fresco».

Il nodo da sciogliere resta però sempre quello dei «rapporti di vicinato». L'unica strada – dicono a Mazara – è quella degli accordi bilaterali tra Ue e Tunisia, Egitto o anche Marocco: solo in quella sede si può sperare almeno di fissare regole uguali per tutti.

G.d.O.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL POLO MARCHIGIANO

A San Benedetto del Tronto puntano sulla qualità e sui giovani

«Il nostro problema non è che importiamo il 70-75% dei prodotti ittici consumati, ma come valorizzare quel 30% che invece ancora sono frutto dell'attività delle marinerie italiane». Ne è convinto Mauro Colarossi, a lungo distaccato alla direzione pesca del ministero delle Politiche agricole e attuale Comandante della Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto, storicamente una delle prime marinerie d'Italia insieme a Mazara del Vallo. «Il punto è che negli anni il consumo di pesce è cambiato ed è enormemente cresciuto – spiega -. E per fronteggiare questa nuova domanda diventata di massa bisogna far ricorso al prodotto di importazione. La nostra pesca non è mai stata attrezzata per soddisfare una richiesta di queste proporzioni. Il problema invece è come valorizzare quel 30% di pescato di grande qualità che ancora viene prodotto lungo le nostre coste. Faccio un esempio: vendiamo gran parte del pesce azzurro dell'Adriatico alla Spagna che lo trasforma in tapas per poi rivendercelo a un prezzo 10 volte superiore a quello che ci siamo visti riconoscere. Chi è che realizza un affare?».

Secondo Colarossi la sfida della pesca

WHAT IS AVAXHOME?

AVAXHOME-

the biggest Internet portal,
providing you various content:
brand new books, trending movies,
fresh magazines, hot games,
recent software, latest music releases.

Unlimited satisfaction one low price

Cheap constant access to piping hot media

Protect your downloadings from Big brother

Safer, than torrent-trackers

18 years of seamless operation and our users' satisfaction

All languages

Brand new content

One site



AVXLIVE ICU

AvaxHome - Your End Place

We have everything for all of your needs. Just open <https://avxlive.icu>



Distretto. I pescherecci di San Benedetto del Tronto

Il polo adriatico

115
UNITÀ

LA FLOTTA

È il numero di navi attive (pari a 4 mila tonnellate di stazza lorda). La flotta più numerosa riguarda la pesca a strascico (45 pescherecci), seguita dalla piccola pesca (35) e dalle draghe idrauliche (23).

4.400
TONNELLATE

LE CATTURE

È la media annua: 2.500 tonnellate circa sono di pesce azzurro, 1.200 di pesce bianco e un migliaio di vongole. Il fatturato medio è di 11,5 milioni di euro. Gli addetti diretti sono 310, nell'indotto sono 150.

italiana è quindi quella di operare mediante logiche di filiera e lavorare sulla valorizzazione della qualità italiana. «Gran parte del pescato made in Italy come in genere del Mediterraneo – aggiunge – è di elevata qualità e vanta caratteristiche organolettiche uniche. Ma occorre farlo sapere ai consumatori attraverso ad esempio le certificazioni. Ci sono alcune filiere ittiche che sono un passo avanti su questo percorso come il gambero di Mazara o le vongole di varie aree dell'Adriatico. Si potrebbe cominciare da lì ed estendere i processi di certificazione anche ad altri segmenti come ad esempio la pesca a strascico».

Secondo il Comandante della Capitaneria di porto di San Benedetto del Tronto la strada della valorizzazione della qualità made in Italy in prospettiva potrebbe garantire non solo la sopravvivenza di un settore ma anche importanti ricadute occupazionali. «E qui vorrei sottolineare un aspetto – conclude –: essere imbarcati su un peschereccio non è una passeggiata, ma va detto che i lavoratori sono tutelati da un contratto collettivo nazionale che prevede un minimo retributivo di 1.200 euro al mese più bonus legati alla tipologia di pesce pescato. Le giornate lavorative, a causa dei vincoli all'attività di pesca, non sono più di 4 a settimana, più spesso 3, i weekend sono liberi e anche per via del fermo biologico ci sono almeno 45 giorni di ferie estive. Questo ai giovani che vanno a lavorare con turni spesso massacranti nel call center o nella grande distribuzione per poche centinaia di euro, qualcuno glielo spiega?».

G.d.O.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL PRESIDIO VENETO

Chioggia prova a fermare il declino: in 10 anni perso il 30% della flotta

«Anche a Chioggia e in Veneto fermo l'inesorabile declino, tuttavia, va anche detto che in anni recenti e non senza una qualche sorpresa, abbiamo assistito spesso a spostamenti delle imbarcazioni tra compartimenti e persino a qualche nuova immatricolazione. Non abbastanza per far parlare di rimbalzo, ma all'emorragia degli anni Novanta e primi anni Duemila è seguita una buona tenuta». A sostenerlo è il responsabile di Fedagri pesca per il Veneto Marco Spinedin. Certo non siamo in presenza di un fenomeno di ritorno alla pesca «ma al mancato abbandono da parte di chi già conosce il settore».

I numeri dicono che a Chioggia in dieci anni si è perso circa il 30% della flotta con un rallentamento del processo nel 2011 e 2012. «Oggi – aggiunge il responsabile regionale di Fedagri pesca – contiamo 165 barche che fanno l'attività a strascico, 17 volanti (che è un'altra tipologia di strascico) e 150 turbosoffianti (pesca delle vongole) e numerosa attività artigianale nelle lagune do-

ve contiamo 2.100 operatori ma il numero di imbarcazioni è molto inferiore perché più operatori possono usare una medesima barca».

Nonostante l'eredità di una storia antica fatta di una flotta di tartane e sardellare (le imbarcazioni più antiche poi sostituite dai bragozzi più leggeri e meno costosi) e di spedizioni mitiche che vedevano i locali impegnati per mare per mesi, magari vicino alla Jugoslavia (quando si chiamava così), oggi manca il ricambio generazionale.

I giovani anche in Veneto restano lontani da un settore che comunque in questi anni e al netto delle riduzioni imposte da Bruxelles (con rottamazione dei pescherecci

Chioggia.

Il porto veneto cerca di fermare la crisi: sono 165 le barche per la pesca a strascico



AGF

ORBETELLO

Un polo dell'acquacoltura da 2.200 tonnellate di pesce



Orbetello in provincia di Grosseto rappresenta uno dei primi poli in Italia per l'acquacoltura. Nella Costa d'argento e nella laguna di Orbetello, che divide il promontorio del Monte Argentario dalla costa toscana, i primi allevamenti ittici risalgono ai primi anni '70. Qui si producono oggi 2.200 tonnellate di pesce in particolare orate e spigole (branzini). Gli operatori del settore sono circa 90. «Nella laguna – spiega il presidente della Cooperativa I Pescatori di Orbetello, Pier Luigi Piro – la crescita del prodotto avviene in modo naturale dopo una prima fase di svezamento e di protezione dagli uccelli predatori, gli avannotti vengono lanciati quando raggiungono il peso di 70 grammi ed iniziano così l'adattamento e la crescita in laguna. Va detto che inoltre dal mare entrano nella Laguna di Orbetello anche avannotti di tutte le altre specie (saraghi, cefali, sogliole, spigole) che nelle nostre acque crescono alimentandosi al naturale con quello che trovano nell'habitat della laguna stessa». A Orbetello tra il 2012 (con un'alluvione che costrinse a liberare in mare 3mila quintali di prodotto) ed il 2015 (moria per anossia e circa 2mila quintali di prodotto smaltito) si è registrata una perdita di circa 10 milioni di euro tra prodotto “perso” e danni conseguenti al maltempo per i quali c'è stato un risarcimento di 3,2 milioni da parte dello Stato. Nel 2018 il polo di Orbetello ha registrato un fatturato 3,5 milioni di euro (si punta a 6 in un biennio).

e regole sempre più stringenti) ha dimostrato di saper stare a galla.

La realtà quindi è quella di un lentissimo ma inesorabile declino. «Ci sono attività che sono riuscite ad adeguarsi ai tempi – aggiunge Spinedin – organizzandosi in associazioni di produttori o in consorzi.

Alcuni stanno facendo un grande lavoro come chi opera nel settore dei molluschi e sposta il seme dal Delta del Po, dove è più diffuso, sulla costa per dar vita a delle nursery e favorire il ripopolamento.

Alcuni si stanno concentrando più sul fronte commerciale a valle della filiera, sulla trasformazione, creando ad esempio piatti pronti da promuovere in giro per le fiere di settore. La logica è sempre la stessa: cercare di valorizzare il prodotto per pescarne di meno e tutelare la risorsa».

Insomma si sopravvive, ma anche se c'è qualche numero positivo, non sposta granché in termini di scenario futuro. «Lo capisci quando per riparare una rete – dice ancora Spinedin – non puoi far altro che rivolgerti a un pensionato perché non c'è nessun altro in grado di fare questo lavoro. Lì diventa chiaro che siamo alle prese con una logica di resistenza, e anche chi compra una barca lo fa perché conosce il settore, perché ha sempre fatto questo mestiere. Lo fa consapevole che il proprio è davvero un azzardo».

G.d.O.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Viene dal mare il 66% del gas, i **giacimenti** sono un tesoro

L'ENERGIA 09

di **Jacopo Giliberto**

Il mare porta energia. A titolo di esempio, un solo dato: anche se gli italiani non le notano, nelle nostre acque italiane ci sono 108 installazioni petrolifere e piattaforme per l'estrazione del metano. Questo numero è quasi un simbolo per indicare che una parte importante dell'economia del mare è l'energia. Non ci sono solamente i giacimenti nazionali: attraversano il mare le petroliere e le metaniere che portano i combustibili e, posati, sul fondo, ecco i gasdotti e le linee di alta tensione.

Lente d'ingrandimento sul tema del metano. Dei 72,6 miliardi di metri cubi di metano bruciati in Italia nel 2018 circa 21 miliardi sono entrati attraverso i

due gasdotti posati sul fondo del Canale di Sicilia, cioè la tubazione che arriva dall'Algeria e prende terra a Mazara del Vallo (17 miliardi di metri cubi nel 2018) e la condotta che viene dalla Libia e approda a Gela (4,4 miliardi di metri cubi di gas).

Altre tubazioni sono allo studio, come quella che la multinazionale Tap sta costruendo dall'Azerbaigian fino all'Italia. Il metanodotto Tap, la cui posa è contestata da molti in Puglia, unisce le due rive dell'Adriatico tra Fieri (Albania) e San Foca di Melendugno (Lecce).

Sul mare viaggiano anche le navi metaniere cariche di gas liquefatto, e approdano quasi tutte nel terminale

ADRIATICO

E intanto la Croazia cerca il metano che l'Italia snobba



Sotto il fondo del mare Adriatico ci sono numerosi giacimenti di metano a cavallo fra le aree di competenza italiana e croata. E nei giacimenti funziona come con le granite: la prima cannuccia che arriva al fondo suggerisce tutto lo scioglimento. Così nel febbraio 2019 il Governo di Zagabria ha avviato una nuova serie di gare per affidare la ricerca di giacimenti, soprattutto nell'entroterra. Oltre al solito Adriatico, il Governo ha voluto esplorare il sottosuolo di zone anche nelle pianure settentrionali verso la Pannonia e anche nel Mezzogiorno del Paese. In particolare, il ministro dell'Energia e dell'ambiente Tomislav Coric ha detto che saranno assegnati blocchi esplorativi «su un'area complessiva di 12.134 chilometri quadrati. I lavori di ricerca dureranno cinque anni». Le riserve croate sono stimate in 12 miliardi di metri cubi di petrolio e in 17 miliardi di metri cubi di metano. La maggiore compagnia croata è l'Ina, che opera per esempio con le piattaforme adriatiche Ivana (condivisa con l'Eni) e Izabela (condivisa con la milanese Edison).

dell'Exxon Mobili e della Qatar Petroleum che si trova al largo del delta del Po. Nel 2018 a questo impianto colossale sono giunti 6,7 miliardi di metri cubi di metano. Altri impianti simili sono a Panigaglia nel golfo della Spezia (quasi 900 milioni di metri cubi nel 2018) e l'Olt di Livorno (circa 1 miliardo di metri cubi).

In tutto — per nave o correndo dentro le tubature — via mare nel 2018 sono entrati in Italia circa 30 miliardi di metri cubi di gas, circa il 40% dei consumi italiani.

Una storia antica hanno anche i cavi di collegamento elettrico sottomarino, che nacquero più di 150 anni fa a Milano. È il caso del collegamento che da Piombino alimenta l'isola d'Elba, oppure della connessione fra Capri e la terraferma. Ma sono cavi da primato quelli che passano sul fondo del mare e uniscono la Grecia con l'Italia (il Grita tra Otranto e Corfù), oppure la Sicilia con la Calabria (38 chilometri tra Villafranca e Scilla) o ancora la Sardegna con il Lazio (il Sapei tra Latina e Sassari è il cavo sottomarino più profondo al mondo). Nelle attività di costruzione e posa di cavi di alta tensione nel mare gli italiani sono imbattibili nel mondo, come insegna la multinazionale Prysmian che ha raccolto l'eredità unica della Pirelli Cavi e che opera con la Giulio Verne, la nave posacavi più grande al mondo.

E poi ci sono i giacimenti. Oggetto di fastidio di molti, contestati e maltrattati dai comitati nimby, i giacimenti nel mare forniscono circa i due terzi del metano di produzione nazionale, la

La mappa dei siti per la ricerca di gas

Carta delle istanze e dei permessi di ricerca in mare.

Situazione a settembre 2016



ELETTRICITÀ DAL MOTO ONDOSO

L'Eni si allea per provare le boe in Adriatico e Tirreno



L'energia estratta dalle onde tramite boe galleggianti interessa l'Eni che — dopo le sperimentazioni condotte nel mare Adriatico di fronte a Ravenna con il Politecnico di Torino, il Cnr e altri centri ricerche — si è alleata con Cassa Depositi e Prestiti, Fincantieri e Terna per passare all'applicazione pratica. Il modello più piccolo, l'Otp della potenza da 5 a 50 chilowatt, lavora sulle onde piccole e continue dell'Adriatico già con un'oscillazione di appena 20 centimetri. Il modello più grande Iswec funziona meglio quando l'onda supera l'altezza di un metro, in mari più nervosi come il Tirreno. Le boe producono elettricità in modo costante e continuativo con una variazione morbida nel tempo. Non ci sono i picchi generati dalle folate di vento, i quali mettono in pericolo la rete elettrica, né ci sono le cadute di produzione create dalla bonaccia. Inoltre, i "campi" di boe elettriche non occupano vista o paesaggio. Si possono mettere vicino alla costa, dove l'onda è più vivace, senza dare disturbo. Potrebbero dare energia alle isole oggi alimentate da centrali a gasolio, isole che non amerebbero "ventilatori" eolici sul profilo del paesaggio.

quale nel 2018 è stata in tutto 5,4 miliardi di metri cubi (compresi i giacimenti su terra).

Sotto l'Adriatico si nasconde una delle più interessanti aree minerarie italiane. Da Venezia fino alle Marche sotto il fondale c'è soprattutto metano mentre, più ci si sposta verso Otranto, diventa più comune la presenza di petrolio.

Fondamentale anche il Canale di Sicilia dove operano soprattutto l'Eni (piattaforme Perla e Prezioso) e l'Edison (piattaforma Vega). Vi si trova soprattutto greggio, ma i nuovi giacimenti Argos e Cassiopea che l'Eni si prepara a utilizzare sono ricchi di metano. Diverso il caso di Vega, dove i programmi su nuovi giacimenti è stato di recente bloccato dal no del ministro dell'Ambiente, Sergio Costa.

E opposizioni trovano altri bracci di mare aperto che paiono nascondere tesori di grande valore economico, cioè la zona a nord-ovest della Sardegna e il mare Ionio, dove sono stati posti veti insormontabili alla ricerca dei giacimenti che si prospettano davvero importanti.

Secondo le imprese del settore, il blocco delle attività sui giacimenti italiani potrebbe tagliare gli investimenti per circa 400 milioni, mentre dal calo dell'estrazione di metano e petrolio potrebbe conseguire «e conseguente diminuzione delle entrate per le casse dello Stato (tra tasse, contributi e royalties) per circa 110 milioni di euro per anno», dice l'Assomineraria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Rischi. Il blocco delle attività potrebbe costare 400 miliardi

ESPERIMENTI

Produrre energia con le onde: ci prova la start up 4oSouth Energy

Produrre energia con le onde del mare. è l'obiettivo di una start up italiana, la 4oSouth Energy che ha installato davanti a Marina di Pisa il primo sito di creazione di energia dal moto ondoso e ha iniziato a immetterla nella rete. L'apparecchio, installato sulla costa toscana nel novembre 2015 e ora rilevato da Enel Green Power, ha una capacità di 50 Kwh e può coprire il consumo energetico di una quarantina di famiglie; funziona H24 in continua, con un costo di produzione che dipende ovviamente dalla localizzazione e dalla forza delle onde, ma che si aggira attorno ai 20 centesimi a livello di Lcoe (levelized cost of electricity), ancora lontana quindi dalla grid parity (5-6 centesimi). La strategia di 4oSouth Energy è quella di creare energia da abbinare ad altre rinnovabili.

«Abbiamo puntato tutto su impianti contenuti a impatto neutrale sull'ambiente», ha detto il Ceo e fondatore Michele Grassi al Sole 24 Ore (si veda articolo di Pierangelo Soldavini del 24 gennaio 2019) _ . Siamo ai primi passi. Il potenziale cliente early adopter è un operatore di microgrid, reti piccole e non connesse alla rete elettrica nazionale, come le piccole isole, che possono integrarlo con la



produzione da rinnovabili su cui stanno investendo, ma anche aree favorevoli dal punto di vista del moto ondoso come la costa occidentale della Sardegna e la Sicilia occidentale. In questo caso la tecnologia riesce a essere competitiva con le altre rinnovabili anche in questa fase iniziale del suo sviluppo».

«Quando lo sviluppo tecnologico raggiungerà il livello di maturità commerciale, abbiamo ottime speranze per cui la produzione di energia dal mare risulti vantaggiosa: non solo in termini economici, ma anche grazie alla sua comple-

mentarità con le altre fonti rinnovabili rendendole nell'insieme più stabili e prevedibili», è la tesi di Giovanni Tula, responsabile Innovazione e sostenibilità di Enel Green Power. La società ha investito direttamente nella start up nell'ambito di un finanziamento 2,25 milioni insieme a Invitalia Ventures.

Si stima che il mercato globale potenziale di queste tecnologie sia stimabile in circa 340 GW di capacità installata al 2050 nel mondo di cui 100 GW in Europa.

40SouthEnergy.

Il mercato globale potenziale di una tecnologia che sfrutti le onde per produrre energia è di 340GW di capacità installata al 2050

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Spiagge, fitness e idromassaggio

Un giro d'affari di oltre 30 miliardi

di **Giovanna Mancini**

La parola d'ordine al mare, da qualche anno a questa parte, è ibridazione. Perché sdraio, ombrellone e borsa-frigo non bastano più. Non bastano acque cristalline o litorali di sabbia bianca e sottile. Né gite in barca o corsi di windsurf. I turisti, oggi, chiedono anche lezioni di yoga sulla spiaggia al mattino; aree fitness attrezzate a due passi dal mare, possibilmente con piscina idromassaggio per il meritato relax; bar e ristoranti che offrano cibi sani e leggeri; attrezzature moderne, pulite e tecnologiche; attività per i bambini; connessione WiFi e totem per la ricarica dei cellulari.

Le mete più ambite, soprattutto dagli stranieri, sono quelle che accanto alla

vita da spiaggia offrono la cultura delle città d'arte nei dintorni, percorsi enogastronomici o naturalistici nell'immediato entroterra. Ed è questa la carta su cui l'Italia – con i suoi 7.400 chilometri di costa, di cui circa 5 mila balneabili – può puntare per differenziarsi dai principali competitor, in particolare Spagna, Francia e Croazia. Tra il 2010 e il 2017 – rileva la Banca d'Italia nel suo ultimo Rapporto sul Turismo – la «progressiva ibridazione dei contenuti della vacanza» ha interessato un numero crescente di destinazioni. La combinazione di maggior successo è quella che offre mare e cultura: nel periodo considerato località come Sorrento, Amalfi, Positano, Capri e Genova sono passate

10
IL TURISMO



In concessione. Sono circa 30mila gli stabilimenti balneari in Italia, gestiscono le aree date in concessione dal Demanio e impiegano 300mila addetti diretti

dalla caratterizzazione di “città d’arte” a quella di “mare”, mentre il contrario è accaduto ad alcune importanti destinazioni siciliane come Palermo, Taormina, Agrigento, Siracusa e Ragusa, in cui alla fine del periodo prevaleva la motivazione della vacanza culturale su quella balneare.

Un business da 30,8 miliardi

Ma andiamo con ordine: il turismo legato al mare in Italia muove un fatturato di circa 30,8 miliardi di euro nel 2018 (secondo i dati elaborati dall'Osservatorio Jfc), comprensivi di tutte le attività balneari (stabilimenti, somministrazione, attività e servizi sulla spiaggia), che rappresentano oltre due terzi del valore complessivo, e delle strutture ricettive

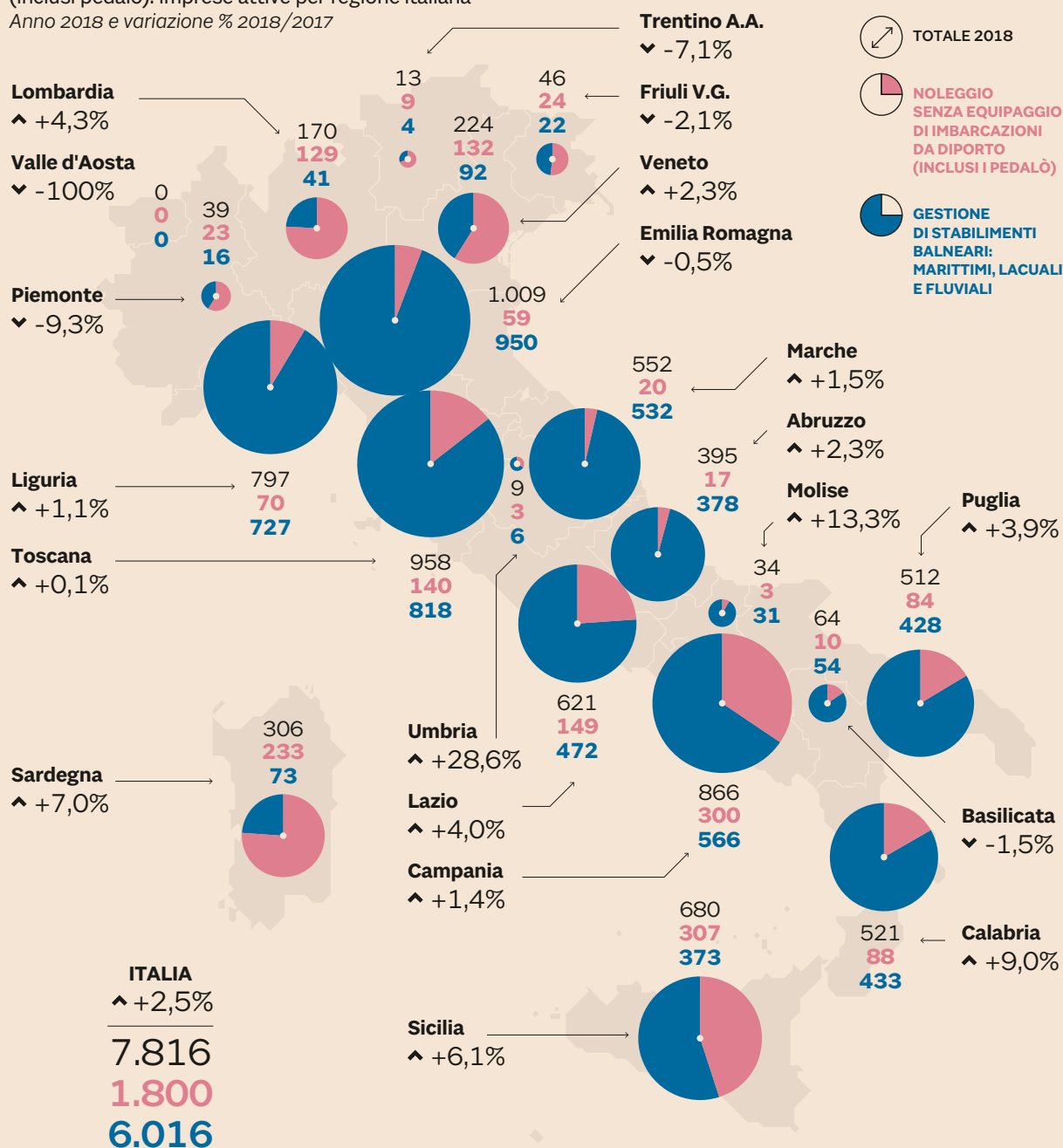
come hotel, B&B, campeggi e camere o appartamenti in affitto, che rappresentano il 29% del totale. Se consideriamo gli stabilimenti balneari in senso stretto, secondo Assobalneari le imprese del settore sono circa 30mila e danno lavoro a oltre 300mila dipendenti diretti e quasi un milione di persone considerando l'indotto. Le più recenti rilevazioni Nomisma parlano di 58.200 esercizi attivi nel 2017 nel turismo balneare, per la gran parte extra-alberghieri.

Il business del mare ha risentito pesantemente della crisi economica dell'ultimo decennio, dato che la componente principale della domanda proviene dall'Italia (con il 66,6% della spesa, secondo Jfc). Tuttavia, come rileva il Centro Studi Turistici (Cst), dal 2015 in

Le imprese balneari in Italia

Gestione di stabilimenti marittimi, lacuali e fluviali e noleggio di imbarcazioni da diporto senza equipaggio (inclusi pedalò): imprese attive per regione italiana

Anno 2018 e variazione % 2018/2017



Fonte: elaborazione Camera di Commercio di Milano su dati registro imprese al primo trimestre 2018



In crescita.

Dal 2015 è tornato a crescere il numero di turisti nelle località di mare

avanti c'è stato un graduale recupero del settore, dovuto sia alla ripresa del mercato, sia alle tensioni geopolitiche nel Mediterraneo, che hanno spinto molti turisti stranieri a riscoprire le nostre coste. Se nel 2014 (anno del picco più basso della crisi) gli arrivi si erano fermati a 22,9 milioni e le presenze a 112,9 milioni, lo scorso anno sono risaliti, rispettivamente, a 28 e 135,3 milioni. In parte, spiegano da Cst, il merito va attribuito proprio alla capacità degli operatori di offrire maggiori servizi e attività per arricchire la semplice vacanza al mare. Secondo l'Osservatorio Jfc 2018, lo scorso anno il 40,7% degli imprenditori del set-

tore ricettivo ha dichiarato nuovi investimenti per rinnovare le strutture e ammodernare l'offerta di servizi, dalle aree gioco alle bici elettriche, dai centri benessere alle attrezzature tecnologiche.

Fatto sta che nell'estate 2018 – dopo i record del 2016 e 2017 – Jfc ha stimato un ulteriore aumento di arrivi (+3,9%) e presenze (+3,1%), dall'Italia e dall'estero, e di fatturato (+5,1%), con una dinamica particolarmente positiva per le località marittime del Mezzogiorno, in particolare Puglia, Sicilia e Sardegna. Anche per quest'anno si prevede un ulteriore consolidamento di queste aree, mentre quelle più tradizionali (Emilia-Roma-

gna, Veneto, Toscana e Liguria) dovrebbero registrare una sostanziale stabilità.

L'affermazione del Sud

Confermano questo trend le elaborazioni della Banca d'Italia, che nel Rapporto sul Turismo 2018 sottolinea come il Sud abbia fornito, tra il 2010 e il 2017, il contributo maggiore alla crescita delle presenze, finendo per assorbire il 30% della spesa nazionale in località balneari e un terzo circa anche di quella straniera. Del resto, secondo il ranking elaborato dall'Osservatorio Jfc, sono proprio le spiagge di Sud e isole quelle che si aggiudicano il podio di diverse classifiche: Sardegna e Puglia sono, assieme all'Emilia-Romagna, le aree più "famosi" e più "trendy", mentre la Sicilia segue la Sardegna nella classifica sulle "migliori spiagge". Resta al Centro-Nord, però, il primato per le località con maggiori servizi, che si concentrano in Emilia-Ro-

magna, Veneto e Toscana.

Il mare – secondo la Banca d'Italia – rappresenta la seconda tipologia di vacanza preferita nel nostro Paese, alle spalle delle città d'arte, ma è la prima destinazione per i nostri connazionali. Secondo Federalberghi, la scorsa estate il 67% del business vacanziero movimentato dagli italiani (24,1 miliardi di euro in totale) ha interessato le mete balneari e anche il lungo ponte di aprile appena trascorso (tra Pasqua, 25 aprile e 1° maggio) il mare ha assorbito il 27,6% della spesa per le vacanze degli italiani. Il trend favorevole sembrerebbe dunque confermato anche per l'anno in corso anche se competitor low cost come Grecia, Albania e Montenegro stanno alzando la testa, e stanno lentamente recuperando anche le mete del Nord Africa. L'ultima indagine Coop sui viaggi per la prossima estate rileva che le spiagge sono la meta favorita dagli italiani (55%,

Il turismo legato al mare

30,8
MILIARDI

Il business balneare

È il fatturato delle attività legate al turismo balneare in Italia (stabilimenti, hotel, campeggi, attività, servizi...) timati dall'Osservatorio Jfc, di cui il 66,6% è movimentato dai turisti italiani, che sono circa due terzi degli arrivi al mare

67
PER CENTO

Turismo in spiaggia

È la quota sul totale del business vacanziero generato dagli italiani che frequentano le spiagge secondo i dati Federalberghi. Il trend positivo sembra confermato anche per l'anno in corso: le spiagge restano la meta preferita dai nostri connazionali

25
PER CENTO

Stranieri

Secondo la Banca d'Italia dal 2010 al 2017 il mare ha contribuito per un quarto della crescita della presenza di stranieri in Italia. Il Mezzogiorno e il Nord-Est ospitano ciascuno oltre un terzo dei flussi turistici esteri per vacanza balneare in Italia

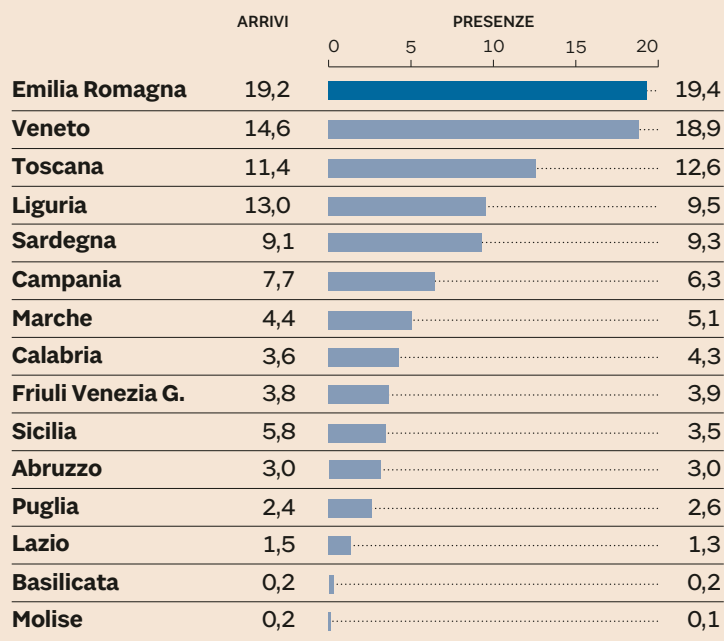
28
MILIONI

Arrivi

È il dato relativo al turismo balneare per lo scorso anno, secondo il Centro Studi Turistici: in Italia registrate anche 135,3 milioni di presenze. Un deciso aumento rispetto al picco negativo del 2014, quando gli arrivi furono 22,9 milioni e le presenze 112,9 milioni

Le mete preferite

Il turismo balneare nelle regioni italiane. Dati in percentuale



Fonte: CST Centro Studi Turistici

contro il 50% del 2018) e che, per il 63%, i nostri connazionali sceglieranno litorali all'interno dei confini. Per quanto riguarda i turisti stranieri, i principali estimatori delle nostre spiagge sono tedeschi, austriaci e svizzeri, anche se negli ultimi anni di registra un crescente interesse dai Paesi dell'Est Europa.

I limiti da superare

A limitare la presenza estera sui lidi italiani (poco più di un terzo del totale) non è tanto una questione di servizi (le nostre spiagge, in particolare quelle del Centro-Nord, sono tra le più attrezzate d'Europa), quanto un problema di raggiungibilità. Le località balneari italiane, soprattutto al Sud, sono in genere di-

stanti da stazioni ferroviarie e aeroporti e scarsamente infrastrutturate. Le cose stanno migliorando, ma la strada da fare per tenere il passo con le esigenze di comodità dei turisti odierni è ancora lunga. Così come molto resta da fare sul fronte della comunicazione: il 33,3% dei turisti sceglie la propria destinazione attraverso Internet e, prima di decidere dove andare, consulta recensioni e giudizi sui social media. Essere presenti sul web con una efficace e strutturata strategia di marketing è imprescindibile.

Chi è il padrone delle spiagge?

Altro tema di grande attualità è la questione delle concessioni delle spiagge, che appartengono al Demanio e che per decenni sono state date alle imprese balneari attraverso rinnovi quasi automatici. Un sistema messo in discussione dall'approvazione, nel 2006, della direttiva Bolkestein da parte dell'Unione europea, che prevedeva il termine delle concessioni al 2020. Secondo Assobalneari, questo ha gettato nell'incertezza le 30 mila imprese balneari italiane, che hanno di conseguenza ridotto gli investimenti per l'ammodernamento degli stabilimenti, riducendone così l'attrattività nei confronti dei turisti, soprattutto stranieri, a vantaggio di Paesi come Spagna e Portogallo, che hanno invece dato una lettura meno restrittiva della direttiva.

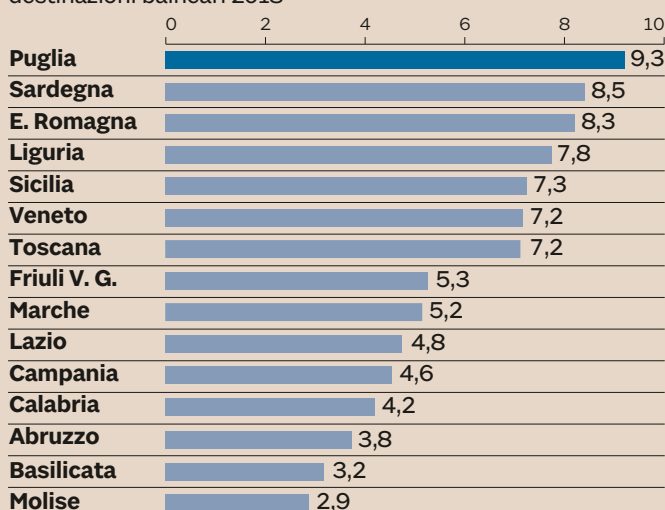
Con l'ultima legge Finanziaria, il governo italiano ha però prorogato le concessioni al 2034 e questo, secondo Assobalneari, ha rimesso in moto gli investimenti degli operatori.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'appeal balneare

LE SPIAGGE PIÙ TRENDY

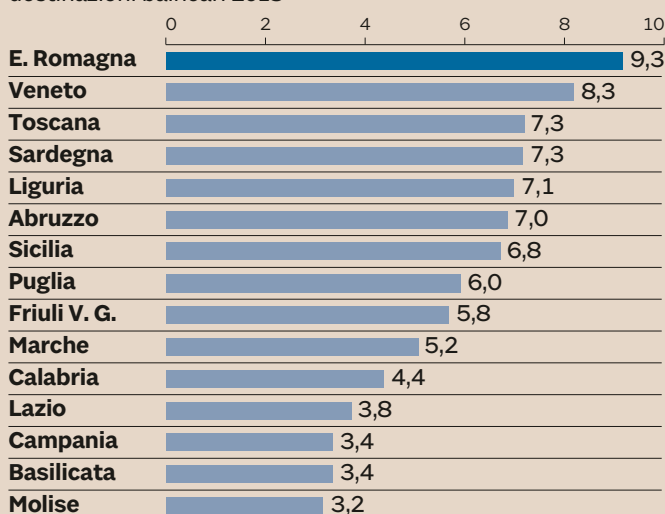
Il ranking assegnato dall'Osservatorio Italiano JFC delle destinazioni balneari 2018



Fonte: JFC

LE SPIAGGE PIÙ ATTEZZATE

Il ranking assegnato dall'Osservatorio Italiano JFC delle destinazioni balneari 2018



Fonte: JFC

IL PRIMATO ALLE MARCHE

I ristoranti sul mare diventano traino per la crescita del territorio

di **Federico De Cesare Viola**

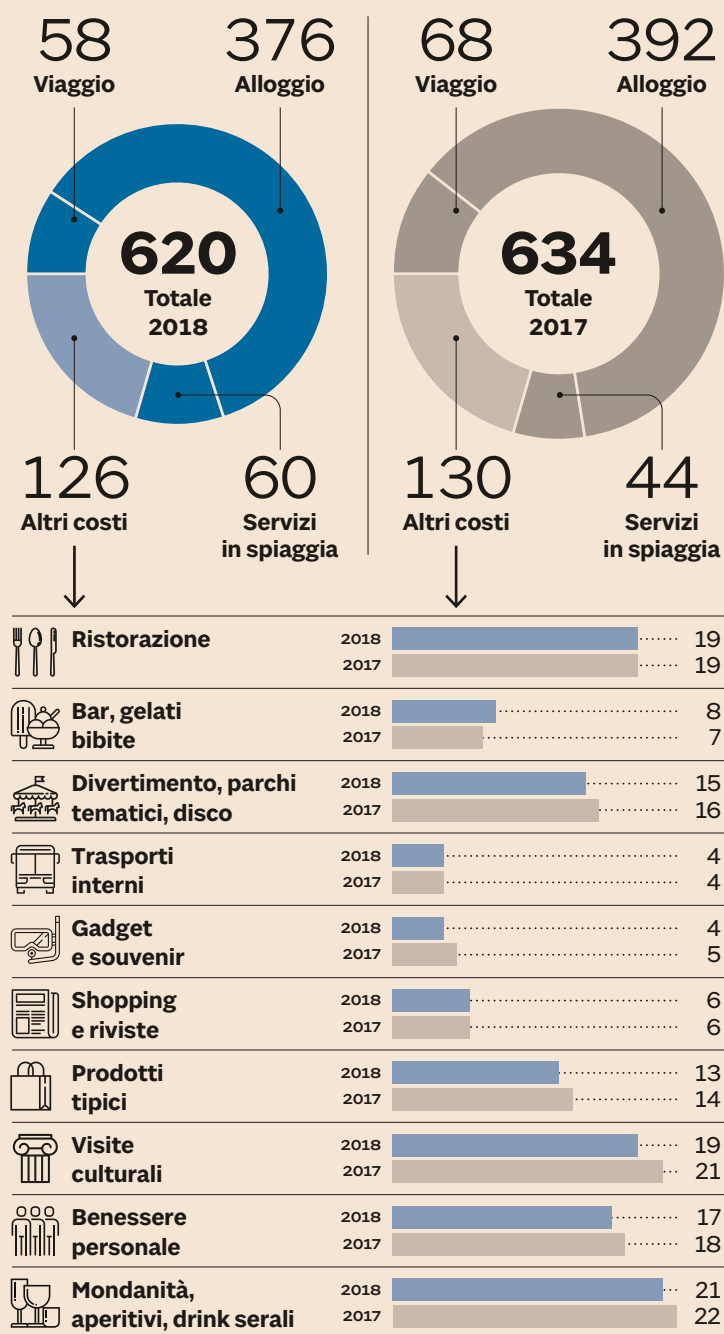
Con quasi 8mila chilometri di coste, va da sé che l'Italia vanta una lunga e solida tradizione di cucina di mare. Una ristorazione che, com'è altrettanto ovvio, trova spesso eccellenti espressioni anche lontano dai litorali.

È il caso di Milano dove, oltre al mercato ittico più importante d'Italia, si sono affermati progetti imprenditoriali di grande successo come Langosteria. Il Gruppo di Enrico Buonocore, a suon di king crab, astici e ostriche (ne vengono aperte 160mila ogni anno), ha sfiorato nel 2018 un fatturato di 18 milioni di euro attraverso tre insegne a Milano e una (ultima aperta in ordine di tempo) sulla spiaggia di Paraggi. Quella ligure, da sola, lo scorso anno ha superato i 2 milioni e 200mila euro.

In questa sede, proprio i ristoranti *pieds dans l'eau* come il sopra citato sono quelli che più ci interessano perché capaci di contribuire sensibilmente alla reputazione e/o all'economia di una zona costiera.

Quanto si spende per la vacanza al mare

Spesa media per italiano per una settimana di vacanza al mare in Italia.
Dati in euro



Fonte: Osservatorio Italiano JFC

Il primato marchigiano

Basti pensare al caso di Senigallia, sulla costa medio-adriatica in provincia di Ancona, divenuta una destinazione internazionale di alta cucina grazie alla presenza di due ristoranti che mettono insieme ben cinque stelle Michelin. Nella cittadina marchigiana, infatti, a distanza di soli 6 chilometri e mezzo lavorano Mauro Uliassi, cuoco dell'eponimo ristorante sulla Banchina di Levante finalmente premiato nell'edizione 2019 della guida con la terza, meritissima stella, e Moreno Cedroni, chef bistellato della Madonnina del Pescatore, ma anche patron di Anikò, sempre a Senigallia, e del Clandestino, incantevole susci bar (proprio con la c al posto dell'h) nella baia di Portonovo, una palafitta azzurra incorniciata da bianche falesie e acque cristalline.

Il fenomeno Costiera

Se è difficile superare il primato di Senigallia, in Italia non mancano certo altri lidi dalla spiccata vocazione gourmet. A cominciare dalla Penisola Sorrentina e Costiera Amalfitana, uno straordinario paesaggio italiano costellato da locali di livello mondial. È a Sant'Agata dei Due Golfi che Alfonso e Lidia Iaccarino, nel 1973, inaugurarono il ristorante Don Alfonso 1890, intitolato al nonno fondatore dell'hotel di famiglia, diventando pionieri della grande ristorazione del Sud Italia attraverso una cucina in simbiosi con il territorio e con l'orto. Oggi il Don Alfonso



di stelle Michelin ne ha due, tante quante La Torre del Saracino di Genaro Esposito, a Vico Equense, e Quattro Passi di Tonino Mellino, affacciato sulla baia di Nerano, ottima tavola dove assaggiare gli ormai celebri spaghetti alla Nerano (cioè con le zucchine), ricetta per la quale va però dato credito al ristorante Maria Grazia. E bistellati, spostandosi sulle vicine isole, sono pure L'Olivo del Capri Palace, ad Anacapri, e Danì Maison a Ischia. Proseguendo lungo la Costiera in direzione Salerno, si può far tappa – tra i tanti – allo Zass del San Pietro di Positano, al Refettorio del Monastero Santa Rosa Hotel & Spa a Conca dei Marini, al Ros-

sellinis di Palazzo Avino a Ravello, tutti ristoranti stellati all'interno di alberghi di lusso, a dimostrazione che qui l'alta cucina fa (quasi) sempre rima con alta ospitalità.

Gli altri litorali

A Forte dei Marmi, località icona del Tirreno, sono ben quattro i ristoranti con una stella: lo storico e intramontabile Lorenzo, il Bistrot, il Lux Lucis del Principe Forte dei Marmi e La Magnolia dell'Hotel Byron. A Fiumicino, Porto di Roma, ci sono due approdi sicuri tra tanta approssimativa ristorazione della costa laziale: Pascucci al Porticciolo di Gianfranco Pascucci e il Tino di Daniele Usai.

In Abruzzo.

I ristoranti sui trabocchi hanno dato grande impulso al turismo sulle coste abruzzesi

Non si parli però solo di *fine dining*: è anche la ristorazione più tradizionale e popolare a incidere sulle economie e sul turismo del territorio. Basti pensare alla Costa dei Trabocchi, 70 chilometri tra Ortona a San Salvo in Abruzzo, caratterizzati dalla presenza di antiche e straordinarie macchine da pesca nate dall'ingegno delle popolazioni costiere. Oggi queste palafitte sull'acqua - sentinelle leggere, flessibili e resistenti - sono state ristrutturate e trasformate in ristoranti che garantiscono un'esperienza unica al mondo e che servono frutti di mare, brodetti e frittture. Tra i tanti trabocchi c'è il Pesce Palombo e il Punta Rocciosa, entrambi a Fossacesia Marina (Ch) e il Punta Fornace a San Vito Chietino.

Romagna: missione fritto

Coniugare alta qualità e grandi numeri: è questa la missione della famiglia Bartolini, alla guida di un sistema di locali a due passi dal mare - due a Cesenatico, La Buca e Osteria del Gran Fritto, e due a Milano Marittima, Terrazza Bartolini e il format gemello Osteria del Gran Fritto - che in Romagna è diventato una *case study*. L'azienda di Andrea e del padre Stefano, al netto dell'Osteria Bartolini a Bologna (quinta insegna, sempre di pesce, che qui però non teniamo in considerazione), fattura infatti 6 milioni e 200mila euro, con 130 dipendenti e 175mila coperti annui, e poggia su alcuni mantra: legame con il territorio d'origine, differenziazione dell'offerta, conoscen-

za e rispetto della materia prima, che per il 70% arriva dall'asta locale di Cesenatico. Servono 70mila litri di olio di girasole alto oleico per friggere il più croccante dei loro bestseller: la frittura di sarde, totanetti e triglie.

Viaggio alle Eolie

Tra le tante isole e i tanti arcipelaghi italiani, le Eolie stanno riuscendo a esprimere una cucina di grande qualità e creatività, nonostante i limiti oggettivi del luogo: la brevità della stagione turistica e un isolamento che non facilita la qualità dei collegamenti con la Sicilia e il resto d'Italia. Di necessità ha fatto virtù Martina Caruso, chef del Signum di Salina, un boutique hotel in località Malfa. Dopo aver conquistato la sua prima stella Michelin quando aveva solo 25 anni, la Caruso ha ricevuto dalla guida rossa il Premio Chef Donna 2019, grazie alla sua capacità di esaltare i sapori e i profumi dei prodotti locali. Provare per credere il gambero rosso di Salina con Bloody Mary, frutta e limone salato e la triglia con le sue frattaglie e salsa al cacciucco, salicornia, olio e limone. Sull'isola lavora anche l'ottimo Ludovico De Vivo, lo chef (campano) del ristorante di Capofaro, il Relais & Châteaux della Famiglia Tasca d'Almerita immerso tra le vigne di Malvasia. La cucina attinge al sistema di orti di proprietà e alle barche dei pescatori locali, con l'utilizzo esclusivo del pesce azzurro, nel rispetto della sostenibilità del mare locale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Gli italiani tornano a comprare la **seconda casa** lungo la costa

di **Paola Dezza**

Prima linea sul mare, un bel panorama, uno spazio esterno vivibile. Sono le caratteristiche imprescindibili perché una casa al mare possa mantenere il proprio valore nel tempo.

Il segmento, passata la crisi immobiliare, torna a interessare i potenziali acquirenti, anche nella formula per investimento.

Nel 2018 sono state 43mila le compravendite relative alla seconda casa in Italia, di cui ben 26.600 lungo la costa. In montagna sono state acquistate, invece, 6.600 case e nelle altre località di villeggiatura, come lago o collina, 9.800 abitazioni.

Al mare gli acquisti sono quindi aumentati del 16,2% rispetto al 2017, un valore che torna a superare le 23.600 unità registrate nel lontano 2009. Da allora il trend si era mosso in discesa fino al 2014.

«La caduta dei tassi di interesse ha senz'altro contribuito a riaccendere un segmento di mercato che, nonostante rimanga fortemente penalizzato da un'alta imposizione fiscale, ha trovato anche negli anni più bui della crisi una sponda favorevole nella domanda in locazione» dicono da Abitare.Co. La domanda, che ha ben tenuto e anzi si è rafforzata con l'offerta di appartamenti disponibili anche per periodi brevi (week end o long week end),

11
GLI IMMOBILI



Sardegna.
Porto Cervo è una delle località di mare più care

è cresciuta negli ultimi due anni del 20% rispetto al periodo 2012-2014. La buona ripresa del mercato è nei numeri, anche se la vivacità è limitata dalla scarsa offerta in circolazione. «Chi compra cerca in genere una casa bella e comoda - dice Mario Breglia, presidente di Scenari Immobiliari -, una seconda casa complementare alla pri-

ma, che abbia il giardino se non lo si ha in città e così via. Non sempre però si trova la soluzione adatta».

Mancano i prodotti perché anche nelle zone più richieste le ristrutturazioni sono poche. «Sono quasi scomparsi gli sviluppatori turistici, i piccoli costruttori locali che non hanno retto alla crisi - dice ancora

Breglia -. I prezzi sono rimasti abbastanza alti e quindi le operazioni piccole sono rischiose. Gli interventi grossi sono pochi, si può citare Porto Piccolo, nella baia di Sistiana (Trieste), che ha avuto comunque difficoltà negli anni (pur potendo contare su un bacino di compratori in arrivo da oltreconfine, ndr)».

Se non si trova l'oggetto giusto l'acquisto si può rinviare. E chi non trova la casa al mare in Italia la cerca fuori dai confini nazionali. L'investimento medio è di 200-300 mila euro perché si cercano in genere case piccole.

«Il mercato va bene a chiazze - dice Breglia -, sempre più concentrato nelle località importanti, dove gli scambi sono vivaci. Nelle altre località ci possono essere interi periodi senza compravendite. Per esempio Toscana e Liguria rimangono ricercate. Località come Jesolo e Bibbione riprendono quota perché sono riuscite a fare una ampia offerta di servizi». Jesolo vive una fase positiva con molte costruzioni innovative e moderne anche firmate da famosi architetti. Tra gli altri la Cross Lam Tower, 14 piani, 28 appartamenti, completamente in legno: la più alta in Italia (e in Europa con questa tecnologia costruttiva). La torre, che sarà pronta per l'estate alle spalle di Piazza Trieste, è promossa dalla società Urban-Bio guidata dall'imprenditore veneto Fabio Bordin, e il design è di Demogo.

Tornando alle zone che vivono alcune difficoltà, la Sardegna vede le località top di richiamo e le altre invece alle prese con i problemi di una stagione



Sicilia. Panorama dei Giardini Naxos visti da Taormina



Liguria. Case colorate a Portofino



Toscana. La fortezza spagnola a Porto Ercole

MARKA

Le trenta migliori

Classifica della variazione % dei prezzi medi euro\mq in alcune località di mare in Italia, marzo 2019

LOCALITÀ	PROVINCIA	REGIONE	MIN	MAX	VAR % MAR. 2019/ MAR. 2018	VAR % MEDIA MAR. 2019/ MAR. 2009
Porto Ercole	Grosseto	Toscana	5.150	9.400	4,4	8,2
Vieste	Foggia	Puglia	1.650	3.650	3,4	-9,5
Porto Santo Stefano	Grosseto	Toscana	4.650	8.750	3,4	14,6
Giardini-Naxos	Messina	Sicilia	1.800	3.750	3,3	-16,2
La Maddalena	Sassari	Sardegna	1.950	4.250	2,9	-14,7
Arzachena	Sassari	Sardegna	2.400	4.800	2,8	-8,3
San Teodoro	Nuoro	Sardegna	2.500	5.150	2,8	-8,0
Villasimius	Cagliari	Sardegna	950	2.200	2,8	-7,8
Ustica	Palermo	Sicilia	1.200	2.750	2,7	-8,6
Vietri sul Mare	Salerno	Campania	2.900	4.800	2,6	-15,3
Stintino	Sassari	Sardegna	2.500	4.800	2,6	-13,7
Isole Tremiti	Foggia	Puglia	2.800	5.300	2,5	-5,3
Sorrento	Napoli	Campania	5.450	10.550	2,5	-6,3
Porto Rotondo	Sassari	Sardegna	5.650	10.950	2,4	10,0
Castagneto Carducci	Livorno	Toscana	3.700	7.500	2,3	-8,5
Santo Stefano al Mare	Imperia	Liguria	3.400	5.900	2,2	-7,2
Zoagli	Genova	Liguria	4.800	8.500	2,2	-9,3
Porto Cervo	Sassari	Sardegna	6.700	11.650	2,2	14,4
Celle Ligure	Savona	Liguria	3.300	6.200	2,1	-22,8
San Vincenzo	Livorno	Toscana	3.700	6.900	2,1	-13,8
San Felice Circeo	Latina	Lazio	3.650	7.250	2,0	-14,2
Lavagna	Genova	Liguria	3.250	6.400	2,0	-13,3
Loano	Savona	Liguria	3.600	7.100	2,0	-15,0
Sanremo	Imperia	Liguria	4.250	9.550	2,0	8,3
Alassio	Savona	Liguria	8.200	14.750	2,0	4,5
Borghetto Santo Spirito	Savona	Liguria	3.100	6.900	1,9	-6,7
Monte Argentario	Grosseto	Toscana	3.300	6.700	1,8	-2,0
Santa Margherita Ligure	Genova	Liguria	7.300	13.950	1,8	10,3
Portofino	Genova	Liguria	11.550	20.600	1,8	13,4
Anacapri	Napoli	Campania	8.700	14.950	1,8	9,3
MEDIA					1,5	-5,4
ITALIA					-0,2	-16,2

FONTE: Scenari Immobiliari

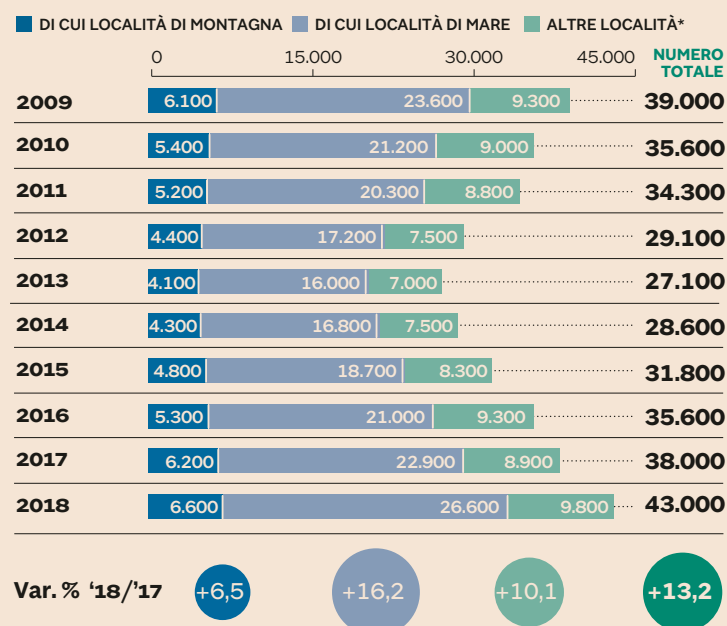
Le trenta peggiori

Classifica della variazione % dei prezzi medi euro\mq in alcune località di mare in Italia, marzo 2019

LOCALITÀ	PROVINCIA	REGIONE	MIN	MAX	VAR % MAR. 2019/ MAR. 2018	VAR % MEDIA MAR. 2019/ MAR. 2009
Santa Marinella	Roma	Lazio	1.950	4.450	-6,5	-18,5
Rodi Garganico	Foggia	Puglia	950	2.850	-5,3	-21,0
Peschici	Foggia	Puglia	1.450	3.350	-4,7	-21,0
Gallipoli	Lecce	Puglia	1.650	3.100	-3,8	-14,5
Lipari	Messina	Sicilia	3.050	5.200	0,0	-13,2
Lerici	La Spezia	Liguria	5.700	9.000	0,8	-6,7
Ponza	Latina	Lazio	7.150	11.650	0,8	7,6
Camaione	Lucca	Toscana	6.300	10.400	1,1	-4,2
Pietrasanta	Lucca	Toscana	6.650	11.150	1,2	4,3
Camogli	Genova	Liguria	6.300	10.850	1,2	6,2
Rapallo	Genova	Liguria	6.250	10.050	1,3	-4,3
Capri	Napoli	Campania	10.200	19.550	1,3	13,8
Amalfi	Salerno	Campania	5.250	9.400	1,3	-5,7
Portovenere	La Spezia	Liguria	5.250	9.450	1,3	7,8
Portoferraio	Livorno	Toscana	4.800	9.650	1,4	-6,3
Bordighera	Imperia	Liguria	5.250	8.900	1,4	-4,3
Monterosso al Mare	La Spezia	Liguria	5.050	8.200	1,5	-4,4
Spotorno	Savona	Liguria	4.500	8.200	1,5	-15,0
Pietra Ligure	Savona	Liguria	4.550	9.150	1,5	-7,5
Positano	Salerno	Campania	7.100	12.250	1,5	14,3
Varazze	Savona	Liguria	4.400	8.100	1,5	-12,3
Vernazza	La Spezia	Liguria	4.950	7.800	1,6	-10,3
Albenga	Savona	Liguria	4.000	7.900	1,6	-10,2
Finale Ligure	Savona	Liguria	4.100	7.800	1,6	-19,7
Ischia	Napoli	Campania	4.100	7.900	1,6	-11,3
Sperlonga	Latina	Lazio	3.750	7.800	1,7	-10,7
Procida	Napoli	Campania	4.250	7.750	1,7	-8,9
Forte dei Marmi	Lucca	Toscana	7.000	15.100	1,7	11,4
Isola del Giglio	Grosseto	Toscana	6.150	11.200	1,7	-8,7
Chiavari	Genova	Liguria	3.800	6.900	1,8	-17,1
MEDIA					1,5	-5,4
ITALIA					-0,2	-16,2

FONTE: Scenari Immobiliari

Numero di compravendite di seconde case in Italia



(*) Lago, campagna, collina. Fonte: Scenari Immobiliari

corta. «Va abbastanza bene la Sicilia, soprattutto la parte meridionale, grazie a prezzi contenuti. Piace la zona di Ragusa, Siracusa e Scicli» dice Breglia. Qui sono arrivati nomi noti ad acquistare case e casali nel verde.

Nella seconda parte del 2018, secondo l'ufficio studi di Tecnocasa, i valori immobiliari delle località turistiche di mare hanno registrato una contrazione dello 0,9 per cento. Anche Tecnocasa segnala un maggiore appeal per quei comuni dove si sono realizzati interventi di riqualificazione o di miglioramento dei servizi turistici. In particolare la realizzazione delle piste ciclabili sta portando a un maggiore interesse soprattutto da parte degli acquirenti stranieri.

Interessante notare come in alcune località sono riprese, in modo soft, le attività di riqualificazione di vecchi stabili o vecchi alberghi in disuso per la creazione di case vacanza. Un segnale importante che mostra anche la nuova sensibilità sul recupero dell'esistente.

«I prezzi si avviano a stabilizzarsi in quasi tutte le località, ed è un processo di stabilizzazione che concerne tutte le tipologie di residenze sia quelle di livello medio che quelle di standing medio alto - dice Alessandro Ghisolfi, responsabile dell'ufficio studi di Abitare.Co. -. Per le ville e le case di pregio la variazione dei prezzi dipende innanzi tutto dalla loro localizzazione. Una villa a Portofino oggi viene valutata allo stesso prezzo di qualche anno fa, una villa a Forte dei Marmi, invece, ha subito in termini di valore un calo almeno del 13%, rispetto al periodo top del 2011-2012. Anche in Sardegna, come a Capri, i valori delle case si sono stabilizzati, dopo che avevano registrato un ribasso medio generale del 10% durante il biennio 2014-2016».

La domanda di case in affitto nelle località di mare si è notevolmente modificata negli ultimi 20 anni e l'affitto per l'intera stagione estiva, da giugno a settembre, ha lasciato il posto alla domanda di chi affitti per una o al massimo tre settimane, diversificando così non solo la tipologia di utilizzatori ma anche gli stessi canoni di locazione che in giugno e settembre sono meno cari rispetto a quelli richiesti in luglio e agosto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I BORGHI STORICI

Agli stranieri piacciono le case storiche con vista mare nell'entroterra

Piccoli borghi marinari o situati appena lontano dalla costa nell'entroterra. Sono le location che offrono oltre alla spiaggia anche storia e cultura e che attirano l'interesse soprattutto degli acquirenti esteri.

Il mercato della casa vacanza, che in generale registra un maggiore interesse, in particolare vede un ritorno degli acquirenti stranieri e di coloro che acquistano per mettere a reddito. La quota di stranieri che ha acquistato la casa vacanza è passata dal 7,9% del 2017 al 9,3% del 2018. «In particolare riscontriamo la loro presenza nei borghi di mare come Amalfi e Positano ma anche in Liguria e in Sicilia - dicono da Tecnocasa -. Sono particolarmente attratti dai borghi e dalle case tipiche oppure dalle soluzioni indipendenti. Gli acquirenti italiani sono maggiormente interessati a piccoli trilocali e bilocali possibilmente in posizione da cui è facile raggiungere il mare. L'aumento delle presenze turistiche in Italia inoltre ha fatto aumentare le richieste di immobili in affitto e di conseguenza questo ha stimolato gli investitori, che sempre più si orientano su affitti brevi».

In generale si acquistano prevalentemente trilocali, bilocali e a seguire soluzioni indipendenti. Si prediligono le soluzioni in buono stato perché la distanza tra la località di residenza e quella di vacanza non sempre consente di seguire i lavori.

Liguria, Toscana, Campania sono tutte costellate di borghi che negli anni sono stati ristrutturati mantenendo lo charme originale. La stessa cittadina di Caorle in Veneto era un borgo di marinai che negli anni ha cambiato pelle ed è diventata una meta ricercata per le vacanze con le sue case colorate al centro paese.

Tra i borghi che sono in fase di espansione ci sono, secondo un'analisi di Tecnocasa, località come Perinaldo, Pisciotta, Nicotera e Castelsardo.

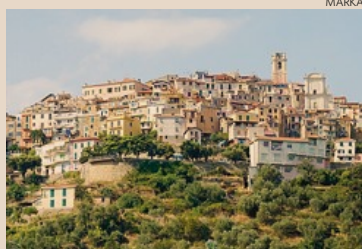
In Sardegna è anche il momento della riscoperta dei paesini dell'entroterra che stanno cercando di fare sistema per attirare turisti e compratori, italiani ed esteri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Caorle. Da paesino di pescatori a rinomata meta turistica

Viaggio in Italia tra i borghi più famosi/1



MARKA

PERINALDO (IMPERIA)

Perinaldo, borgo dell'entroterra a 12 km da Bordighera, è amato da stranieri e italiani che scelgono la tranquillità. Ha dato i natali a Cassini (astronomo del XVII secolo) e ospita un osservatorio astronomico. Il centro storico medioevale offre case d'epoca, in pietra con prezzi da 500 euro al mq (da ristrutturare) a mille euro al mq (se ristrutturate).



MARKA

PISCIOTTA (SALERNO)

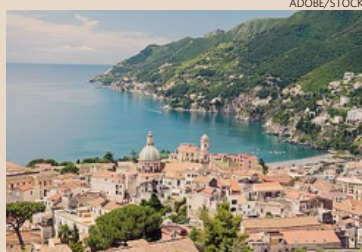
Secondo Tecnocasa a Pisciotta è gettonata la marina rispetto al borgo, più scomodo da raggiungere e lontano 7-8 km dal mare. Qui le tipiche case in pietra costano in media 500-800 euro al mq. Piacciono più le soluzioni d'epoca posizionate sulla marina, con valori da 2.000 a 2.500 euro al mq.



MARKA

SPERLONGA (LATINA)

Una lunga spiaggia a mezzaluna e su uno sperone di roccia Sperlonga. La località è rinomata come meta di mare nel Lazio e non solo, paesino elegante che riserva sorprese. In zona ci sono diversi siti archeologici tra cui la villa dell'imperatore romano Tiberio.



ADOBE/STOCK

RAITO (SALERNO)

Tra i borghi meno noti c'è Raito, frazione di Vietri sul mare. Patrimonio dell'Unesco insieme alla Costiera Amalfitana, il suo nome deriva dal latino "ragitus", ossia baciata dal sole. Lo deve alla posizione geografica che dall'alto del colle domina il Golfo di Salerno. Ricercati appartamenti dotati di terrazzo e vista mare.

Viaggio in Italia tra i borghi più famosi/2



MARKA

PROCIDA (NAPOLI)

Isola di pescatori, Procida ha saputo mantenere angoli caratteristici che ne fanno una meta di richiamo tra l'elegante Capri e la panoramica Ischia. Qui si trovano villette con affaccio sul mare a partire da 200mila euro per arrivare a ville di oltre 150 mq in posizione panoramica che costano oltre 350mila euro.



MARKA

NICOTERA (VIBO VALENTIA)

Nicotera si è sviluppata sul terreno della Magna Grecia. È un borgo affacciato come una terrazza sul mare della Calabria. Stretta tra la natura della Piana di Gioia Tauro e l'affaccio privilegiato sul Tirreno e sulle isole Eolie. Tra i monumenti il Castello Ruffo e la Cattedrale di Santa Maria Assunta.



SANTA MARIA NAVARRESE (NUORO)

Deve il suo nome alla Principessa di Navarra che, secondo la leggenda, scampata a un naufragio (era l'anno mille) trovò riparo qui e fece edificare una chiesetta tuttora visibile. Da qui si parte per visitare le spiagge più belle che vanta la nostra penisola. I prezzi del nuovo non superano i 2mila euro al metro quadrato.



MARKA

CASTELSARDO (SASSARI)

Fa parte dei borghi più belli d'Italia e quindi è preso d'assalto dai turisti. Gli stranieri si orientano verso il borgo, più scomodo ma panoramico. Le case tipiche colorate, spesso da ristrutturare, costano 700-800 euro al mq. La località piace perché è strategica per raggiungere Stintino, Santa Teresa di Gallura, Alghero e la Costa Smeralda.

Praticanti o esperti il popolo marino di **velisti e surfisti** continua a crescere

di **Antonello Cherchi**

Non c'è dubbio che le attività nautiche sviluppino un importante indotto economico. Quantificarlo, però, non è facile. Un dato di partenza può essere quello delle federazioni, che fotografano il numero dei praticanti. Si tratta, tuttavia, di rilevazioni parziali, perché sfuggono gli appassionati di vela, windsurf, kitesurf, surf da onda, sup, pesca sportiva che non sentono l'esigenza di avere una tessera in tasca. Eppure anche quelle persone - e sono molte di più degli affiliati alle Federazioni - acquistano attrezzature e abbigliamento e si muovono per raggiungere i luoghi del loro sport preferito, sostenendo un mercato di tutto rispetto.

Vela e dintorni

La Federazione italiana della vela registra un numero di tesserati in crescita: erano poco più di 99mila nel 2009 e l'anno scorso sono diventati oltre 147mila, in prevalenza uomini (quasi il 70%). Dunque, un aumento in dieci anni del 48 per cento. Particolare concentrazione nel Lazio e Liguria (rispettivamente, più di 21mila e di 16mila affiliati). Un universo che raccoglie i praticanti di vela, windsurf e kitesurf, che possono contare su 507 scuole sparse lungo tutta la Penisola. Si tratta di sportivi che fanno girare l'economia, perché - imbarcazioni e tavole a parte - acquistano abbigliamento tecnico (mutte, calzari, guanti), vele, attrezzature

IMAGOECONOMICA



In crescita. I praticanti di vela, kitesurf e windsurf possono contare su 507 scuole della Fiv

ANDARE SOTT'ACQUA

Per le attività subacquee 12mila brevetti all'anno

La Fipsas (Federazione italiana pesca sportiva attività subacquee e nuoto pinnato) rilascia ogni anno circa 12mila brevetti per le attività subacquee. Si tratta solo di una parte delle certificazioni, perché nel settore operano molte organizzazioni, alcune a diffusione internazionale, come la Padi (Professional association of diving instructors). Secondo Cressi, una delle maggiori aziende italiane del settore con filiali nel resto del mondo, le quote di mercato della subacquea possono essere attribuite per il 35% alle immersioni con le bombole, per un altro 35% allo snorkeling, per il 20% alla pesca subacquea sportiva e ricreativa e per il 10% al nuoto. Il settore che richiede il maggiore investimento iniziale - a meno che non si ricorra al noleggio - è quello della subacquea con le bombole. Sempre da Cressi fanno sapere che l'acquisto dell'attrezzatura di base - bombole escluse, perché ormai non si usa più comprarle, ma si noleggiano - varia dai 900 ai mille euro.

Il fatto che le bombole non rientrino quasi mai nel kit personale del subacqueo si spiega - oltre che con la difficoltà di gestione di quel tipo di attrezzatura e con i conseguenti problemi di sicurezza - anche con la difficoltà di portarsi appresso il peso e l'ingombro di un monobombola o, ancora di più, di un bibombola. Il subacqueo è, infatti, uno sportivo pronto agli spostamenti. In Italia spot molto frequentati sono quelli del parco marino di Portofino e i fondali dell'arcipelago toscano, dell'Argentario, di Sardegna, Sicilia e Puglia. Ci sono poi le mete internazionali. A cominciare, per gli europei, dal mar Rosso, che però, a causa dei problemi legati al terrorismo, in questi ultimi anni ha avuto un calo. E questo spiega anche perché il mercato della subacquea, che è in crescita a livello mondiale, in Europa si mantiene stabile. In espansione, invece, il settore dello snorkeling, dove c'è una forte concorrenza da parte della Cina.

specifiche, partono per partecipare a eventi nazionali e internazionali (sono più di 400 quelli coordinati dalla Fiv).

E comunque, come detto, anche a voler immaginare l'indotto generato da quei numeri, c'è il rischio di sottostimarli. Non esistono - confermano dalla Fiv - analisi in grado di fornire un'indicazione generale del mercato che si muove attorno agli sport veloci. Per trovare qualche ordine di grandezza bisogna rifarsi a eventi specifici. Come, per esempio, la Barcolana, la regata che da 50 anni si svolge a Trieste ed è diventata l'appuntamento velico più partecipato al mondo: nell'edizione 2018 erano iscritte oltre 2.600 imbarcazioni.

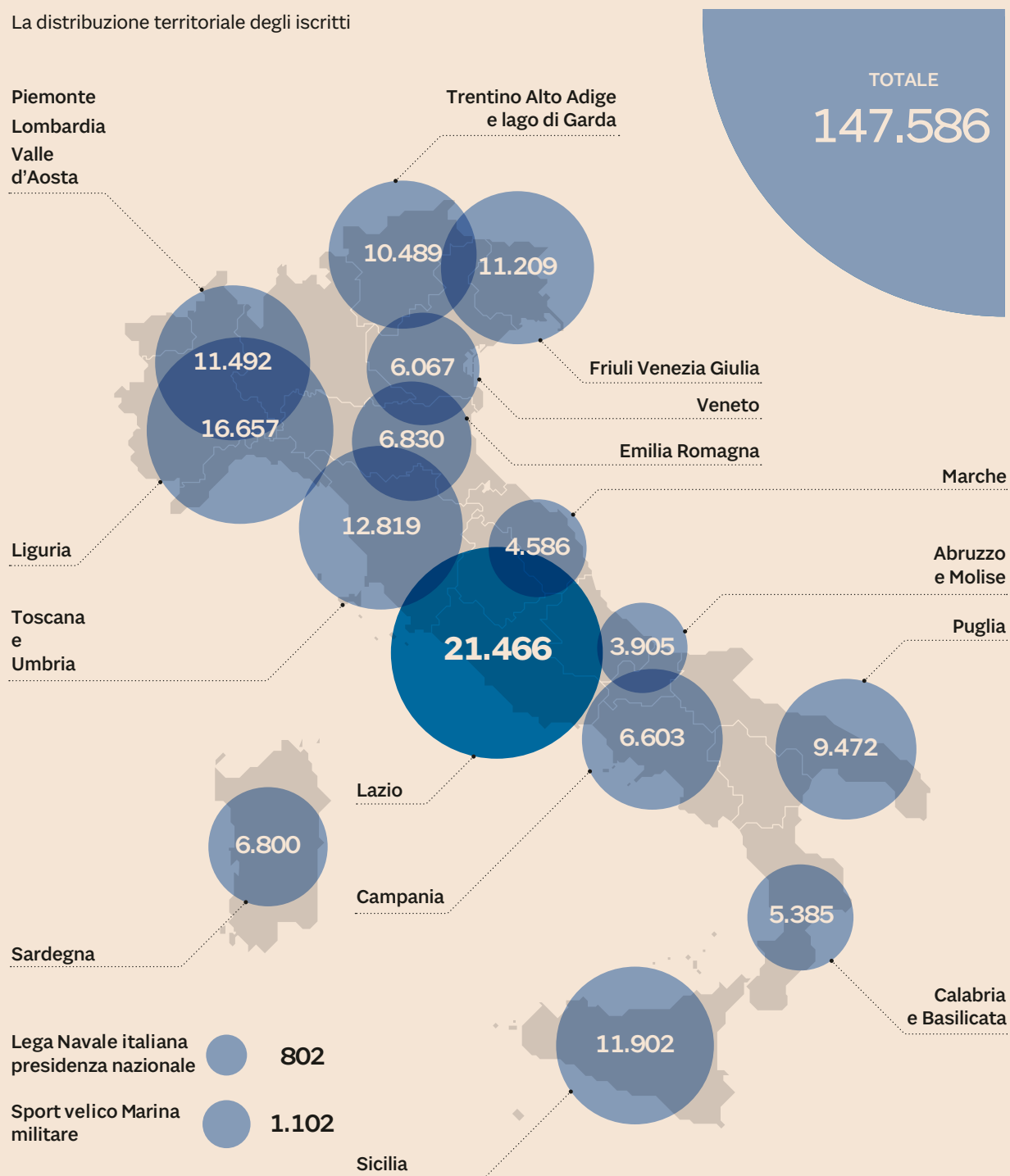
Proprio in quell'occasione la Società velica di Barcola e Grignano, che organizza l'evento, ha commissionato a Guido Guerzoni, dell'università Bocconi, uno studio sulle ricadute economiche della regata. È risultato che l'appuntamento produce per Trieste una ricchezza di 71,5 milioni di euro. Per creare un valore analogo il capoluogo dovrebbe avviare sul territorio un'azienda che dia lavoro a tempo pieno a 572 persone. Non secondario l'impatto fiscale: gli enti pubblici locali contribuiscono all'evento con 340mila euro, soldi che poi producono, per effetto della tassazione diretta e indiretta, oltre 6,2 milioni. Gettito che, essendo il Friuli Venezia Giulia autonomo, rimane nelle casse regionali.

La pesca sportiva

In questo settore i numeri sono, a livello generale, più puntuali. La Federazione italiana pesca sportiva, atti-

Dalle vele agli aquiloni

La distribuzione territoriale degli iscritti

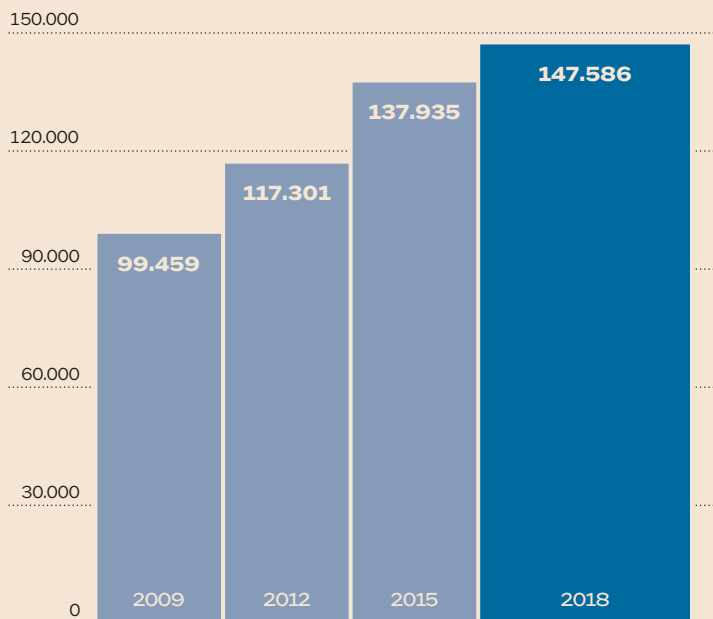




Ricadute. La Barcolana vale 715 milioni per Trieste

Il boom

I tesserati alla Federazione italiana vela negli ultimi dieci anni



Fonte: Fiv (dati 2018)

vità subacquee e nuoto pinnato è, come numero di affiliati, la quinta del Coni, dopo calcio, pallavolo, tennis e basket. Ha circa 190mila iscritti, ma - a riprova di quanto detto a proposito degli sport velici - i praticanti complessivi sono stimati tra i 2,5 e i 3 milioni. Tuttavia, anche questo numero si considera sottostimato. Le attività sportiva che fanno capo alla Federazione sono diverse: la pesca di superficie in acque interne e marittime, il nuoto pinnato (che comprende anche l'apnea) e la subacquea.

In Italia ci sono decine di aziende che producono attrezzature per la pesca - alcune con un'importante quota destinata all'export- e circa 1.500 negozi, con un indotto che, fanno sapere dalla Federazione, può essere quantificato - tra spese di ciascun pescatore anche per gli spostamenti, il vitto, l'alloggio e l'acquisto o noleggio delle barche - in 1,5-2 miliardi l'anno. Se si depura quel dato della spesa per l'imbarcazione, il volume d'affari del settore - riferito soprattutto alla commercializzazione di canne da pesca, mulinelli, esche, accessori e abbigliamento tecnico - è di circa 350 milioni di euro l'anno.

Volendo fare qualche altro calcolo, si può stimare che la spesa media di un pescatore agli esordi sia - come spiegano alla Fiops (Federazione italiana operatori pesca sportiva) e alla Fipo (Federazione italiana produttori e operatori articoli pesca sportiva) - tra i 300 e 400 euro, che salgono a circa mille per un praticante di media esperienza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

REGATE

Coppa America: il mito che unisce vela e business fin dai tempi di Thomas Lipton

di **Antonello Cherchi**

L'inglese sir Thomas Lipton, il re del tè, e il barone francese Marcel Bich, che ha fatto conoscere al mondo la penna a sfera, lo avevano già intuito. Il primo, nonostante le cinque sfide lanciate senza successo con i suoi Shamrock tra il 1899 e il 1930, aveva capito che la passione per la vela e per la Coppa America avrebbe potuto avere significative ricadute sul commercio oltreoceano dell'infuso che portava il suo nome. E così accadde. E anche quando, nel 1970, fu il turno di Bich a cercare di sfilare agli americani la coppa delle Cento ghinee, l'insuccesso sportivo del barone non impedì alle penne a sfera di farsi largo nei nuovi mercati al di là dell'Atlantico.

Due esempi di come vela ed economia camminano spesso appaiati. La storia si è ripetuta in anni più vicini a noi anche con sfide italiane, come quella di Prada e di Luna Rossa. Quattro assalti alla Coppa, a cominciare da quello del 2000, in cui Luna Rossa riuscì a battere tutti i defender e accedere alla vera e propria America's Cup, dove fu sconfitta dai detentori neozelandesi. Ora Luna Rossa è nuovamente in campo per la

sfida che si svolgerà ad Auckland, in Nuova Zelanda, a partire dalla metà di gennaio 2021. La barca italiana si sta allenando a Cagliari, città che, per le condizioni meteo e per la logistica, è stata scelta come base del team. «Siamo nel capoluogo sardo - spiega Max Sirena, skipper e team director di Luna Rossa - da novembre 2017, ma già nel 2013 e 2014 abbiamo iniziato a frequentare la città, che ora ospita le persone della squadra e le relative famiglie. Un indotto importante per il centro isolano. Alcuni hanno acquistato casa e qualcuno pensa di fermarsi a vivere qui».

Non è l'unico impatto economico che la sfida, che può contare su un budget di 80-100 milioni di euro, ha generato. Intanto, c'è la struttura del team, composto da 85-90 persone sotto contratto: dai ventivelisti ai quaranta specialisti del dipartimento che si occupa della progettazione delle barche, agli addetti dello shore team, che come i meccanici di Formula 1 operano dietro le quinte, ma sono fondamentali per la messa a punto del mezzo. «Eppoi - aggiunge Sirena - ci sono coloro che comunque ruotano attorno alla sfida. Come le maestranze del cantiere Persico di Bergamo, che realizza lo scafo. A cui si aggiungono quanti sono impiegati nelle imprese di elettronica, mecatronica e idraulica che forniscono parti essenziali della barca. Abbiamo scoperto con piacere che il nostro Paese è leader in questi settori».

C'è poi la ricaduta delle soluzioni all'avanguardia studiate per gli scafi di Coppa America sul "normale" mercato del diporto. «Le barche della sfida hanno sempre fatto da battistrada, perché sono



Cinque sfide. Luna Rossa in una delle precedenti Coppe

altamente tecnologiche. Utilizziamo - spiega Sirena - le stesse soluzioni della Formula 1 e dell'industria aerospaziale. Abbiamo, per esempio, sviluppato un simulatore che riproduce tutte le condizioni di navigazione. Parte delle innovazioni sono poi trasferite nella costruzione delle unità da diporto, a motore e a vela. È il caso dei foil, le appendici che da qualche edizione dell'America's cup si usano per far volare gli scafi sull'acqua, riducendo al minimo la superficie bagnata. Ci sono in produzione barche a motore che vi fanno ricorso, con significativi impatti sui consumi e, di conseguenza, sull'inquinamento».

Così come accaduto a Lipton e a Bich, anche il marchio Prada trae giovamento dalla sfida. Per quanto, quando vent'anni fa iniziò l'avventura di Luna Rossa, Prada fosse già un brand conosciuto, «la Coppa America - aggiunge Sirena - ha sicuramente contribuito ad aumentare la penetrazione della maison nel mondo. Ma c'è anche da considerare che quando una sfida è competitiva, pure altri marchi scendono in campo. È il caso, per esempio, di Pirelli e Panerai, che supportano l'attuale campagna».

Infine, c'è l'indotto generato dagli eventi internazionali di avvicinamento alla sfida vera e propria. Saranno almeno tre - le America's cup world series -, di cui il primo - probabilmente nella primavera del prossimo anno - a Cagliari. «Sarà l'occasione - conclude lo skipper di Luna Rossa - per vedere per la prima volta in acqua le nuove barche di Coppa America». E per il capoluogo isolano si tratterà di un'ulteriore opportunità economica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

l'economia del mare

Il Sole

24 ORE

I LIBRI

DELL'ESPERTO RISPONDE

Pubblicazione settimanale

n.3/2019 – Maggio 2019

In vendita con Il Sole 24 ORE

Prezzo € 2,50

(I Libri dell'Esperto Risponde

€ 0,50 + Il Sole 24 Ore € 2,00)

NON VENDIBILE

SEPARATAMENTE



9 771825 857421