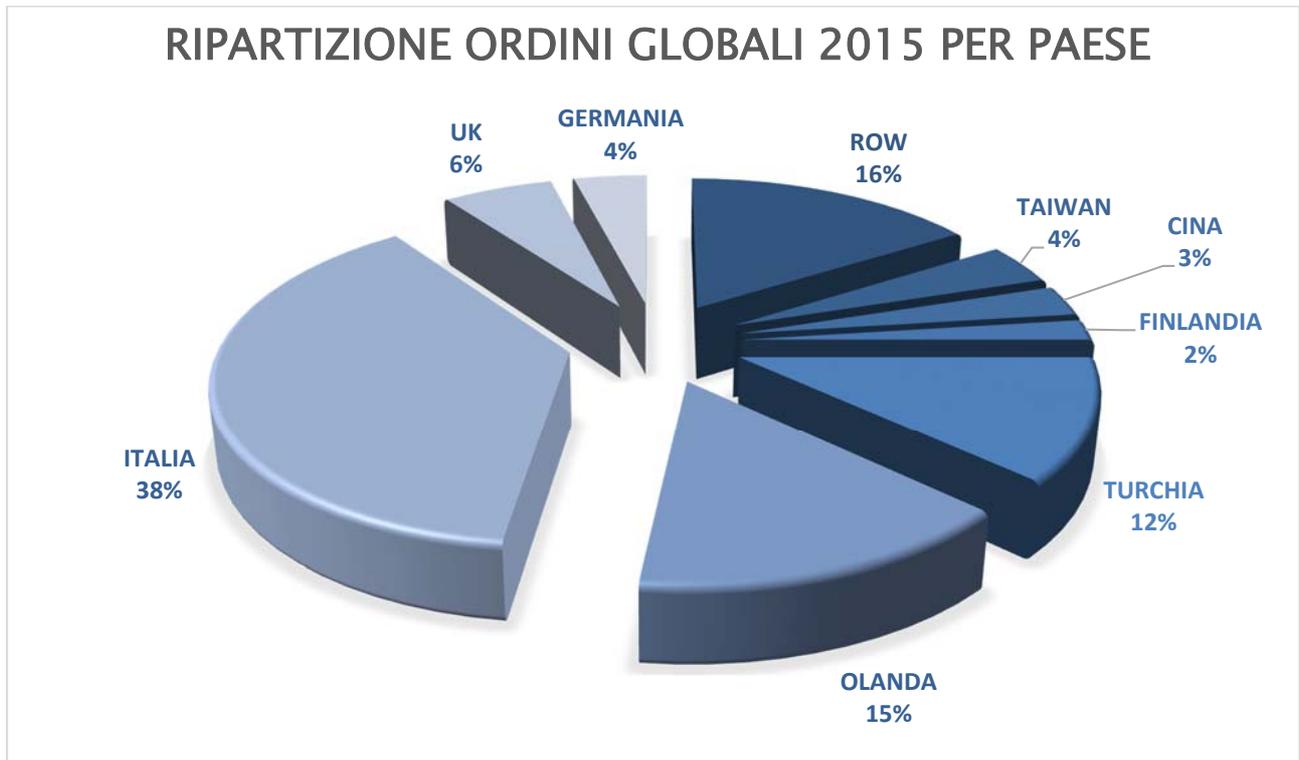


A fronte degli oltre 410 yacht di lunghezza oltre i 30 metri che vanno a comporre il portafoglio ordini globale, è ancora una volta di soddisfazione per il nostro Paese il dato relativo alla ripartizione ordini a livello globale. Seppur con le opportune cautele data la crescita delle dimensioni di molti grandi yacht in ordine, la cantieristica italiana risulta ancora una volta leader mondiale con una percentuale pari al 38% degli ordini globali 2015.

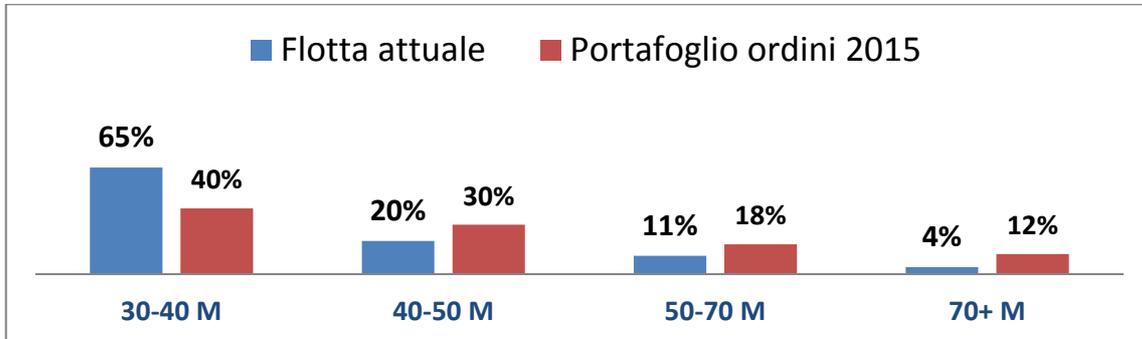


Come successivamente si potrà riscontrare, tuttavia, il nuovo portafoglio ordini 2015 è caratterizzato da yacht di dimensioni sempre maggiori. Si tratta in termini prospettici di un elemento di particolare sensibilità per la nostra cantieristica che come noto è storicamente orientata ai segmenti dimensionali più ridotti; essenzialmente nella fascia 30-50 metri dove ben 7 cantieri italiani risultano tra i primi dieci produttori al mondo. In tale ottica sono comunque stati accolti con grande soddisfazione per il nostro Paese i recentissimi ordini di yacht oltre i 100 metri da parte di Benetti e con grande probabilità un nuovo ordine di simili dimensioni anche da parte di Fincantieri.

Al Dicembre 2014 è risultata superata la soglia delle 5,000 unità componenti la flotta mondiale degli yacht di lunghezza oltre i 30 metri.

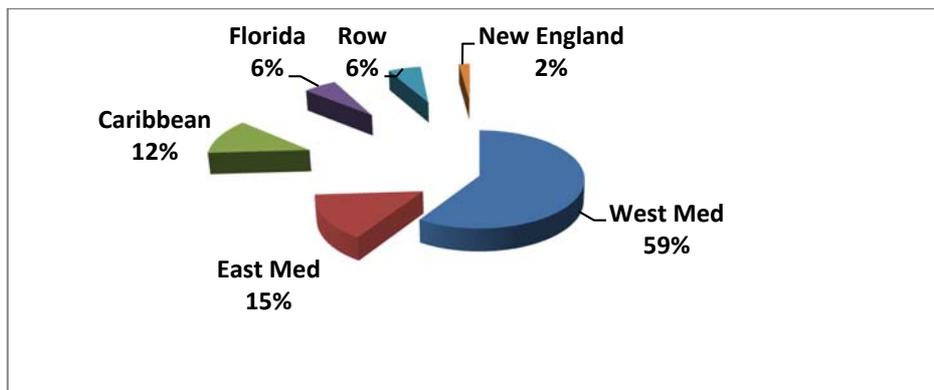
I rapporti dimensionali in seno alla flotta dei grandi yacht sembrano tuttavia evolversi rapidamente. Una conferma evidente è data dal confronto tra la flotta esistente e gli attuali yacht in ordine presso i cantieri.

Rapporto tra le fasce di lunghezza della flotta e del portafoglio ordini



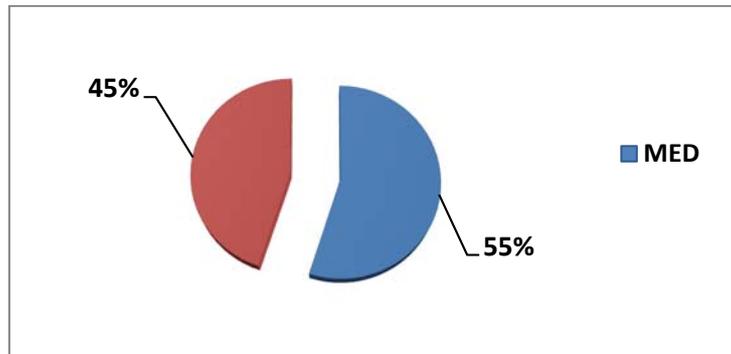
Particolarmente rilevante di conseguenza l'entità dei grandi yacht prodotti in Italia che vanno a comporre la flotta degli oltre 5000 yacht. Sono 1494 gli yacht costruiti nel nostro Paese, con una lunghezza media pari a oltre 39 metri.

Confermata la leadership del Mediterraneo che totalizza il 74% dei contratti di charter dei grandi yacht, con l'area tirrenica leader con il 59%.



È confermata la sensibile presenza "stanziale" dei grandi yacht nell'area del Mediterraneo. Il data base di Superyachtintelligence.com fornisce le indicazioni del porto base ("home port") della flotta dei grandi yacht. Anche l'analisi del 2014 conferma il dato del 55%, quale percentuale degli yacht che eleggono un porto del Mediterraneo come proprio home port.

Home port dei superyacht a livello globale



Delle oltre 6000 toccate di grandi yacht registrate ogni anno da Federagenti Yacht lungo le coste del Paese, oltre il 25% risultano nella nostra Regione. A fronte di un permanenza media nazionale di circa 2,8 giorni a toccata, Genova e il suo ambito portuale vanta una media che supera i 4 giorni (escludendo le unità stanziali non operative e quelle soggette a grandi lavori di riparazione/trasformazione) a conferma di un orientamento maggiore, anche in fase turistico/operativa, a fruire di servizi portuali tecnico/nautici e dell'offerta della città e del suo territorio. Significativo riscontrare come, in linea con i dati Federagenti, circa il 75% degli yacht battano bandiera non UE e che quelli immatricolati per attività charter superino il 60%. Oltre un terzo dei grandi yacht censiti sosta nella stagione invernale con una media di permanenza pari a circa tre mesi, a fronte di una sosta media nella stagione estiva che spesso non supera la settimana.

I dati complessivi forniti per la Regione Liguria dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, relativamente al naviglio da diporto immatricolato e alla logistica costiera, sono i seguenti.

Sono 19.717 le unità da diporto iscritte in Liguria, tra Capitaneria di Porto e Motorizzazione Civile, pari al 19,1% del totale nazionale, grazie alle quali la Regione si attesta al primo posto, seguita da Campania, Toscana e Lazio, per unità iscritte.

Unità iscritte	% unità iscritte su tot nazionale	Posti barca	% posti barca su tot nazionale	Unità iscritte per ogni 100 posti barca	Km di litorale	Posti barca per km di litorale
19.717	19,1 %	24.177	16,4 %	81,6	389	62,6

La Regione è anche la prima in Italia, seguita da Campania, Lombardia e Lazio, per numero di patenti nautiche rilasciate nel corso del 2013 (8.771 sul totale nazionale di 62.122).

Per quanto riguarda la tipologia di unità da diporto iscritte, limitatamente a quelle presso le Capitanerie di Porto, lo scenario che caratterizza la Regione **Liguria** è molto articolato.

Unità a vela					Unità a motore					Nav i	Tot
L<1	10<L<1	12<L<1	18<L<2	Tot	L<10	10<L<1	12<L<1	18<L<2	Tot		
0	2	8	4			2	8	4			
622	2.289	1.809	913	5.633	5.984	3.700	3.932	706	14.322	73	20.028

Le nuove immatricolazioni registrate nel corso del 2013 in Liguria risultano 162, con un saldo particolarmente negativo nei confronti delle cancellazioni che nello stesso periodo sono risultate di 548 unità.

Nello specifico, sul tema del grande yachting, un primo elemento che gioca a favore del Capoluogo ligure è la centralità geografica nella distribuzione dei posti barca lungo le coste italiane per gli yacht oltre i 24 metri. A fronte di un totale stimato di circa 3500 posti barca per grandi yacht a livello nazionale, quelli liguri sono oltre 1300, superando cioè il 37% del totale nazionale.

A conferma i dati relativi al naviglio immatricolato in Italia che seppur non particolarmente significativi nell'ambito del grande yacht, costituiscono tuttavia un buon indice di valutazione. A fronte di 198 navi da diporto (oltre i 24 metri) di bandiera italiana, ben 124 risultano quelle immatricolate negli Uffici Marittimi liguri e toscani.

Un secondo significativo elemento vincente è la vicinanza e ancora una volta la centralità con le principali mete del turismo nautico d'eccellenza e del grande charter: Sardegna, Corsica, Costa Azzurra, Portofino, Cinque Terre.

Terzo fattore di scelta è la qualità dell'offerta infrastrutturale: il Porto Antico di Genova si è progressivamente rivelato capace di coniugare l'offerta pubblica del waterfront, con l'apprezzato Marina per i grandi yacht che oggi si propone ad una clientela di buona qualità e l'industria genovese del refit & repair ha in breve tempo acquisito posizioni di leadership nel contesto mediterraneo. Il contesto territoriale del capoluogo di regione ha mostrato una sua fortissima evoluzione essenzialmente grazie all'emergente ruolo del refit & repair che attorno a 2/3 marchi di eccellenza (Amico, Mariotti, San Giorgio) ha polarizzato molte realtà di filiera dell'indotto portuale e del territorio circostante giungendo anche a ri-orientare verso la nautica aziende della sub-fornitura navale e militare. Anche la realtà portuale turistica, particolarmente in seno al porto commerciale della città, ha sofferto solo minimamente l'esodo verso l'estero dei diportisti italiani, in quanto specializzatasi nell'accoglienza invernale, come "Hub", dei grandi yacht che eseguono lavori di manutenzione e riparazione. Si può affermare che nell'arco di un decennio il valore economico della produzione e dell'indotto legato alla grande nautica all'interno del porto di Genova abbia guadagnato significativamente punti percentuali nei confronti delle altre attività commerciali.

È nel mix vincente di centralità e qualità del territorio sotto il profilo turistico, insieme all'eccellenza del servizio e della tecnologia della cantieristica e della sua filiera e dei servizi in banchina offerti



dagli operatori, che Genova può giocare un ruolo vincente.

Con buon anticipo rispetto ad altre realtà portuali italiane, il capoluogo ligure ha saputo riorientare una parte significativa della propria vocazione e tradizione marittima verso la grande nautica da diporto. Seppur con lentezza e fatica il radicamento navale/industriale del porto e del suo indotto ha trovato situazioni di compromesso tra il mercato marittimo e quello nautico, generando realtà di eccellenza oggi leader nel contesto Mediterraneo.

In altri termini Genova coniuga con successo quel già descritto binomio turismo/servizi tecnici, capace di motivare una maggior permanenza dello yacht e di renderne appieno sfruttabili i benefici diretti e di indotto che tale stanzialità genera.

Sul piano istituzionale vi sono forti e ulteriori opportunità di sinergie, non ancora interamente sfruttate, che si possono sviluppare grazie alle molte realtà liguri di valenza internazionale; molte di queste storicamente legate al mondo marittimo, ma già oggi rivolte anche alla grande nautica.

Il RINA, uno dei tre Istituti di Classificazione leader nello yachting, ha in Genova la sua Direzione Generale. L'Accademia Italiana della Marina Mercantile, si è già resa operativa anche nella formazione degli ufficiali del diporto. Le Facoltà Universitarie ad indirizzo nautico/navale nella formazione tecnica (Ingegneria e Architettura) e nel mondo economico (Economia Marittima) sono tra le più accreditate a livello anche internazionale. La Guardia Costiera italiana ha in Genova una delle Sedi più prestigiose e strategiche che l'hanno recentemente resa leader nel contesto Mediterraneo (rimediando, per ora in parte, al torto subito con l'Agenzia Europea della Sicurezza Marittima).

Un ulteriore elemento che merita forte approfondimento è la messa a sistema dell'indotto industriale e di filiera, con l'obiettivo di ottimizzare l'offerta dei servizi tecnici, ma anche di ampliarne l'ambito. Esistono oggi settori di tecnologia e subfornitura in cui Genova è ancora "scoperta" nei confronti dei competitors nazionali e internazionali: i materiali compositi, l'attrezzatura e la tecnologia velica. Per alcuni di questi possono essere valutate le opportune sinergie con le più evolute realtà industriali delle vicine Lombardia e Piemonte, proponendosi come sede operativa di tali società. Analogamente nei servizi turistico-nautici, sono ancora troppo pochi gli operatori del grande charter internazionale che forse non hanno ancora visto nel capoluogo ligure un potenziale di sviluppo anche sotto l'aspetto di tale componente di business dello yachting.

Sul piano della logistica può anche risultare significativo uno studio atto all'ottimizzazione degli spazi acquei portuali tradizionalmente dedicati alla piccola nautica. Oggi lungo le coste di tutto il mondo la piccola nautica è sempre più razionalmente organizzata in strutture ricettive a secco, con evidenti benefici nei costi di gestione e nell'offerta al diportista.

Significativo lo studio sulla Nautica Sociale, realizzato nel 2005 dall'Assessorato alle Infrastrutture della Regione Liguria, dall'allora Assessore Merlo, che stimava in circa 10.000 piccole unità la flotta diportistica residente, ospitata per la quasi totalità in strutture ricettive "a terra".



Genova, hub internazionale per il grande yachting



Il modello di “International Yacht Hub” per Genova

Le valutazioni fin qui condotte portano a ritenere che il Golfo Ligure ed in particolare Genova si trovino oggi in una condizione di forte privilegio di fronte alle opportunità che nei prossimi anni la grande nautica svilupperà nel contesto dell’offerta turistica e dei servizi.

La competizione tuttavia è forte e qualificata, essenzialmente perché esiste la consapevolezza di un significativo rallentamento della produzione e perché da parte di molte Amministrazioni ed Istituzioni estere limitrofe, risulta ben compreso il valore economico ed occupazionale di una flotta stanziata di grandi yacht. Gli esempi non lontani di Spagna e Francia dimostrano come possano risultare vincenti l’integrazione e la sinergia tra città, porto, industria e turismo. Dimostrano anche la perfetta coesistenza e compenetrazione sfatando una volta per tutte quella diffidenza che per molti anni nelle città-porto del bacino Mediterraneo ha influenzato i rapporti tra attività marittima e turismo, spesso isolando il porto dalla città, dai suoi abitanti e dai turisti che la visitano.

Un ulteriore elemento di valutazione positiva è dato dallo sviluppo dei waterfront di tali città-porto: chi ha investito per tempo nel recupero e nella valorizzazione pubblica e turistica dei propri waterfront si trova oggi in una condizione di assoluto privilegio non solo per sviluppare una concreta offerta turistica a favore dell’intera città, ma anche per ricreare un tessuto di industria “leggera” e di servizi tecnici altamente qualificati e di forte indotto economico ed occupazionale per l’intera regione circostante.

È dunque con l’integrazione e con lo sviluppo di partnership e sinergie che si può vincere la competizione internazionale. Con un tale approccio Genova può diventare un vero e proprio Hub Internazionale per la flotta mediterranea dei Grandi Yacht, grazie alle attività ed agli essenziali per poter garantire un’offerta leader sul bacino mediterraneo:

- Offerta ricettiva qualitativa con logistica e servizi per il grande yacht.
- Investimenti logistici per tutto il settore del refit & repair, distinguendo tra grande riparazione e assistenza tecnica, assumendo se necessario che quest’ultima potrebbe coesistere con alcune strutture turistico-ricettive.
- Razionalizzazione degli spazi acquei destinati alla piccola nautica.
- Costituzione di un Polo della Tecnologia D’eccellenza per la Grande Nautica rivolta ad esempio alla propulsione, alla tecnologia velica, alla tecnologia dei materiali compositi ed innovativi, all’automazione e all’elettronica di bordo.
- Offerta formativa di valenza internazionale (ad esempio i corsi MCA).
- Attivazione da parte delle Amministrazioni del territorio di uno specifico canale promozionale di iniziative progettate di concerto con gli operatori del charter e dei servizi turistici della grande nautica.

Il principio ispiratore è il modello di Barcellona ma le prospettive della Liguria e di Genova in particolare sono innovative e si pongono l’obiettivo di valorizzare la capacità tecnica e la vocazione marittima dell’intero ambito portuale, prima ancora che l’offerta turistico nautica fine a se stessa. È nella coesistenza delle due forme che si può sviluppare il modello funzionale della nautica all’interno del Porto di Genova. Anche in termini di opportunità di eventi internazionali, risulta coerente valutare come il business del charter, delle riparazioni e dei servizi in genere del grande yacht debba presto



trovare nuovi eventi espositivi internazionali di riferimento, così come è stato in questo ultimo decennio per i saloni della nautica orientati al grande yacht (Monaco, Fort Lauderdale).

Valutazioni economiche di indotto

Come già richiamato precedentemente la permanenza dei grandi yacht nel bacino mediterraneo risulta oggi particolarmente significativa. The Super yacht Intelligence indica in 8 mesi la permanenza nelle nostre acque; lo stesso rapporto segnala che il 76% dei grandi yacht tenderebbe a rimanere in Europa, nei mesi invernali di inattività, presso il proprio “homeport” o presso un cantiere di refit, come alternativa ad attraversare l’oceano.

D’altra parte la crisi economica conferma e rafforza il principio logico che lo yacht, anche nelle sue fasi temporali di inattività commerciale o di manutenzione, debba rimanere il più possibile vicino alle acque in cui normalmente opera. Oltre al risparmio evidente di combustibile e di equipaggio necessario alla navigazione, lo yacht è anche tempestivamente disponibile per l’armatore e i suoi ospiti.

Interessanti le valutazioni generali circa l’indotto economico generato in modo diretto dalla permanenza di un grande yacht lungo le nostre coste, con particolare attenzione alle attività indotte in un’area, come quella di Genova, a forte vocazione legata alle attività di Refit & Repair.

La tabella che segue, frutto del rapporto, illustra le singole voci di costo che vanno a comporre i costi complessivi di gestione annuale dello yacht, espressi in percentuale del valore dell’unità

Attività	Costo percentuale medio
Service & Refitting	3%
Spese generali yacht	1%
Spese ospiti/equipaggi	1,5%
Emolumenti equipaggi	1,5%
Agenzie/Enti Classe	1%
Varie, Altre voci	2%
TOTALE GESTIONE	10%

In relazione alle singole voci di costo di gestione, si evidenziano valori in termini percentuali superiori al crescere della dimensione dell’imbarcazione. I costi di natura finanziaria (assicurazione, handling, comunicazione), e di agenzia non stati inclusi nelle stima complessive.

A titolo di esempio uno yacht di poco oltre 30 metri di lunghezza genera costi operativi pari a circa 2,5 milioni di euro all’anno; ma tale valore sfiora i 7 milioni di euro annui per i grandi yacht di 70 metri di lunghezza.