



Nautica, seconda giornata 65° Salone tra sostenibilità e nuove sfide innovazione

Descrizione

(Adnkronos) La sostenibilità, innovazione e competitività rappresentano oggi le direttrici decisive a cui il mondo delle imprese è chiamato a dare risposte concrete. La filiera della nautica da anni ha intrapreso questa direzione e lo testimoniano i numerosi appuntamenti che hanno animato la seconda giornata del 65° Salone Nautico Internazionale. La quarta edizione del World Yachting Sustainability Forum ha riunito in Sala Forum decisori politici e leader dell'industria per mostrare come la sostenibilità stia trasformando la nautica. Con oltre 120 delegati presenti in sala, la sostenibilità è stata al centro di un programma vivace che ha combinato insight esclusivi della Commissione europea, una nuova ricerca sui consumatori e un dibattito tra operatori sul futuro della nautica. Il Forum si è aperto con i saluti del direttore di Ibi, Ed Slack, affiancato da Marco Cappeddu di Fincantieri, referente Esg di Confindustria Nautica, che ha introdotto la sessione dedicata alle sfide e alle opportunità più rilevanti per il settore. La sessione di apertura, "The European Ocean Pact and Its Impact on the Boatbuilding Sector", ha riunito esponenti di vertice della Commissione europea, tra cui Massimo Pronio, Responsabile della Comunicazione in Italia, e Karin Aschberger, Vicedirettrice dell'Unità Oceani e Acque presso il Joint Research Centre. Con loro Philip Easthill, Segretario generale della European Boating Industry, per illustrare la nuova strategia della Commissione e le sue possibili implicazioni per la nautica da diporto. In un confronto serrato ed efficace, il panel ha illustrato i sei pilastri del Patto: dalla tutela e dal ripristino della salute degli oceani al rafforzamento della competitività dell'economia blu sostenibile europea, dal consolidamento della diplomazia degli oceani all'avanzamento di ricerca, innovazione e competenze. Il messaggio per la nautica è stato chiaro: l'industria del diporto deve fare un passo avanti e farsi ascoltare come settore autonomo nella definizione dell'economia blu europea, non più come semplice appendice del turismo o della cantieristica navale. Il discorso è poi passato dalle politiche ai diportisti con la relazione di Filippo Gozzi di McKinsey & Company. Gozzi ha presentato dati che mostrano come gli acquirenti di imbarcazioni stiano ridisegnando il mercato: la sostenibilità, da tema di nicchia, è diventata mainstream, con il 79% dei consumatori che cerca attivamente prodotti e servizi responsabili. I clienti più giovani, in particolare, stanno guidando il cambiamento: l'età media dei proprietari scende dalla fascia 55-65 a 45-55 anni e questi nuovi armatori pongono la sostenibilità al centro delle decisioni d'acquisto. Pur essendo disposti a pagare di più per soluzioni "green", ha precisato Gozzi, il valore deve essere chiaro. I Millennial, ad esempio, mostrano il maggiore interesse per imbarcazioni con alimentazioni alternative, ma l'education del consumatore resta fondamentale.

Evidenziando la riduzione dei costi operativi e il miglioramento dell'efficienza di lungo periodo, l'industria può giustificare prezzi iniziali alti e presentare la sostenibilità non solo come un imperativo morale, ma come un investimento ragionevole. Cuore del Forum è stato il panel "Navigating Sustainability: Redesigning Boating for the Consumer, the Industry, and the Planet", moderato da Ed Slack. Leader del settore: Giordano Pellacano (Ferretti Group), Erik Stromberg (Beneteau), Romain Motteau (Fountaine Pajot), Alessandro Rossi (Azimut|Benetti) e il designer Dan Lenard hanno proposto diverse riflessioni su dove si trovi oggi la nautica e su dove debba dirigersi. Sono emersi diversi temi. Gli atteggiamenti dei clienti stanno cambiando, ma solo alcuni sono disposti ad accettare prezzi alti o minori volumi a bordo per ottenere imbarcazioni sostenibili. Stromberg ha osservato che i dati interni all'industria mostrano un disallineamento tra le dotazioni installate e il loro effettivo utilizzo, suggerendo che progetti semplici, leggeri ed efficienti potrebbero soddisfare meglio, insieme, esigenze ambientali e aspettative dei consumatori. Con un intervento provocatorio, Lenard ha invocato un ripensamento radicale dell'immagine della nautica: occorre abbandonare il paradigma "grande, veloce, pesante" che ha dominato dagli anni '90. Carene filanti e strette con motori piccoli potrebbero ridefinire la sostenibilità come qualcosa di aspirazionale per la nuova generazione di armatori. I relatori si sono confrontati anche con le realtà economiche. Se i nuovi acquirenti possono accettare un premium del 10-15% per la sostenibilità, i sovraccosti di propulsioni e soluzioni verdi arrivano oggi al 40-50%. Colmare questo divario resta una sfida. In corso una sinergia, ha ricordato Romain Motteau (Fountaine Pajot), con aziende che esplorano benchmark condivisi di sostenibilità per aiutare i clienti a scegliere consapevolmente e comprendere i benefici di lungo periodo delle barche green. Nonostante le sfide, l'ottimismo è diffuso. Regolazione, domanda dei consumatori e innovazione industriale stanno convergendo per accelerare il cambiamento. Come ha sottolineato Pellacano, queste pressioni non sono un fardello, ma un catalizzatore in grado di stimolare creatività e soluzioni che rafforzeranno il settore. Stromberg ha aggiunto che, rispetto a pochi anni fa, le discussioni sulla sostenibilità sono oggi supportate da progetti reali e dati concreti, segnando un avanzamento significativo. Dalla presentazione del Patto europeo per gli oceani al confronto serrato tra i leader dell'industria, il Forum ha messo in evidenza come la sostenibilità non sia un'opzione. È la lente attraverso cui verrà costruito il futuro della nautica. La mattinata è proseguita con il convegno "La competitività della bandiera italiana: Il futuro del mercato tra novità normative e nuove opportunità", a cura di TopLegal in collaborazione con Confindustria Nautica. La competitività della bandiera italiana è un tema cruciale per le politiche del mare: riguarda il trasporto mercantile, il traffico passeggeri e la crocieristica, fino alla nautica da diporto. Uno snodo strategico su cui si gioca il futuro della marittimità italiana e su cui è forte l'impegno delle istituzioni pubbliche e dell'intera filiera. La giornata si è aperta con i saluti di Marco Monsurrò, Vicepresidente di Confindustria Nautica con un focus introduttivo sulla non attrattività della bandiera nazionale e sulle sue ricadute per il sistema Paese. La prima tavola rotonda "Norme in rotta di collisione" ha approfondito il tema dell'armamento italiano ed europeo che sconta un quadro normativo frammentato e spesso incoerente, che alimenta incertezza giuridica. Le nuove disposizioni ambientali se non armonizzate rischiano di favorire la delocalizzazione verso Paesi con regole meno stringenti (carbon leakage) e di produrre disparità competitive tra imprese all'interno dell'UE. Nella nautica da diporto, dopo fenomeni di flag out, il noleggio riduce gli scali in Italia a causa di una burocrazia asfissiante e della reiterazione dei controlli di polizia. Ne hanno parlato l'Avv. Chiara Todini (Founding Partner, Salvini e Soci ETS e carbon credit), l'Avv. Enrico Napoletano (Founding Partner, Studio Napoletano - Diritto ambientale), Marco Cappeddu (Comitato ESG di Confindustria Nautica; ESG Manager, European Union Office - Fincantieri), Simone Parizzi (Responsabile Tecnologia Navale, Sicurezza Marittima e Ambiente - Assarmatori). La seconda tavola rotonda "La competitività della bandiera italiana? Riflessioni per

riconquistarla?• ha visto un confronto operativo su leve regolatorie, semplificazioni, attrattivit  del registro e sistemi di incentivo per riportare flotte e traffici sotto bandiera italiana, rafforzando la capacit  del cluster di generare valore, occupazione e investimenti. A parlarne Fulvio Luise (Partner Manager, Luise Group), Domenico Ardolino (Partner, d ?Aniello & Associati), Massimiliano Musi (Of Counsel, Pirola Pennuto Zei & Associati). Il convegno si   chiuso con il panel dal titolo  ?Sinistri, coperture assicurative e lâ??incognita delle sanzioni  che ha trattato della gestione dei sinistri marittimi e di come sia resa complessa da iter procedurali articolati, obblighi stringenti e una normativa non sempre coordinata. In questo contesto crescono la centralit  del legale e il ruolo delle assicurazioni: dalla denuncia tempestiva alla gestione stragiudiziale e contenziosa, fino agli impatti del regime sanzionatorio (anche nel settore yacht). Sono intervenuti sul tema Georgia Agu (General Counsel, Azimut|Benetti), Flavia Melillo (Funzionario Responsabile Marine & Aviation, ANIA  ? Associazione Nazionale fra le Imprese Assicuratrici), Francesco Gasparini (Partner, Studio Legale Mordiglia  ? sinistri marittimi, sanzioni yacht), Alessandro Stabile (Avvocato cassazionista; Managing Partner, SLS  ? Studio Legale Stabile). Nella mattinata, lâ??Eberhard & Co. Theatre ha ospitato, invece, la presentazione di CORE, il progetto transfrontaliero che unisce Italia e Francia per sostenere la piccola pesca nell ?alto Tirreno. Presentato da Camera di Commercio di Genova e finanziato con 1,5 milioni di euro dal Programma Interreg Italia-Francia Marittimo 2021-2027, coinvolge 5 partner italiani. L ?iniziativa punta a creare un modello condiviso di gestione della pesca, sviluppare formazione avanzata per gli operatori e attrarre i giovani al settore. A seguire, Comune di Genova ha presentato le politiche sportive per il quinquennio 2025  ? 2030 e il Test-match Italia-Samoa che sar  ospitato allo Stadio  ?Luigi Ferraris  di Genova sabato 22 novembre, quando gli Azzurri concluderanno la finestra internazionale delle Quilter Nations Series sfidando sul prato del capoluogo ligure le isole Samoa.  ?  ?economiewebinfo@adnkronos.com (Web Info)

Categoria

1. H24News

Tag

1. adnkronos
2. Ultimora

Data di creazione

Settembre 20, 2025

Autore

andreaperocchi_pdnrf3x8