



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

Descrizione

(Adnkronos) â?? Sostenibilit  , innovazione e competitivit  rappresentano oggi le direttrici decisive a cui il mondo delle imprese   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 sostenibilit  stia trasformando la nautica. Con oltre 120 delegati presenti in sala, la sostenibilit    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   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 opportunit  pi  rilevanti per il settore. La sessione di apertura, â??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'Unit  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 competitivit  dell'economia blu sostenibile europea, dal consolidamento della diplomazia degli oceani all'avanzamento di ricerca, innovazione e competenze. Il messaggio per la nautica   stato chiaro: l'industria del diporto deve fare un passo avanti e farsi ascoltare come settore autonomo nella definizione dell'economia blu europea, non pi  come semplice appendice del turismo o della cantieristica navale. Il discorso   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 sostenibilit  , da tema di nicchia,   diventata mainstream, con il 79% dei consumatori che cerca attivamente prodotti e servizi responsabili. I clienti pi  giovani, in particolare, stanno guidando il cambiamento: l'et  media dei proprietari scende dalla fascia 55  65 a 45  55 anni e questi nuovi armatori pongono la sostenibilit  al centro delle decisioni d'acquisto. Pur essendo disposti a pagare di pi  per soluzioni pi  green , ha precisato Gozzi, il valore dev'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 più 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 più alti o minori volumi a bordo per ottenere imbarcazioni più 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 più 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 *“più grande, più veloce, più pesante”* che ha dominato dagli anni '90. Carene filanti e strette con motori più 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 più verdi arrivano oggi al 40-50%. Colmare questo divario resta una sfida. È per questo 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 più 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 più opzionale. 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.      economywebinfo@adnkronos.com (Web Info)

Categoria

1. H24News

Tag

1. adnkronos
2. Ultimora

Data di creazione

Settembre 20, 2025

Autore

andreaperocchi_pdnrf3x8