



«Nel primo trimestre del 2011 il settore ha segnato una crescita di fatturato compresa tra +3% e +7%, rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso»

ANTON FRANCESCO ALBERTONI
PRESIDENTE DI UCINA (CONFININDUSTRIA)



► COSTACROCIERE IL MIP STIMA IMPATTO A 2,2 MLD

Con 2.2 miliardi di euro l'anno Costa Crociere è tra le prime dieci aziende italiane a maggior incidenza sul sistema economico nazionale e la 49ª per fatturato nella classifica 2010 di Mediobanca. La stima è del MIP, la business school del Politecnico di Milano. Il gettito fiscale di Costa è, invece, pari al 4,4% della Finanziaria del 2011. "Ogni 1.235 euro di uno stipendio lordo italiano c'è un euro da attribuire al sistema Costa crociere" – dice Pier Luigi Foschi, Presidente e Amministratore Unico del gruppo – "impieghiamo 12.300 unità, di cui 3.600 dipendenti diretti mentre 8.700 sono risorse generate lungo le catene di fornitura e tra gli operatori turistici". Ovviamente il circuito econo-



mico attivato da Costa comprende non soltanto la spesa diretta, ovvero quella dei fornitori di servizi (agenzie di viaggi), ma anche la spesa indiretta determinata dai viaggiatori durante i giorni di vacanza. Un circuito stimato in 880 milioni di euro, pari allo 0,05% del Pil. Il turismo crocieristico è una delle poche tipologie di vacanza che ha resistito agli attacchi della crisi economica mondiale. Nel 2010 5,5 milioni di europei sono andati in crociera facendo registrare un aumento del +9,3% rispetto all'anno precedente. Una crescita positiva che però non permette alla stessa Costa Crociere di dormire sugli allori: "Ci serve l'incoraggiamento nazionale" – continua Foschi – "perché le aziende da sole non sono in grado di valorizzare il compartimento nautico, per esempio, ma il sistema sì". "La responsabilità è in parte della aziende" – aggiunge Giuliano Noci, professore responsabile del progetto del MIP – "ma la nostra politica è stata carente e ora i limiti sono molteplici".

VR.

Sviluppo adottato nel mese di maggio e che reca con sé un percorso facilitato per ottenere permessi di costruzione di pontili galleggianti utili al fine di aumento il numero dei posti barca di una marina. A questo si aggiungono: la facilitazione della registrazione per il noleggio e la locazione dei grandi yacht, la possibilità di utilizzare le aree portuali dismesse per realizzare porti ed approdi turistici, la semplificazione delle procedure di concessione per i porti turistici e del trasporto delle barche come veicoli eccezionali. Una serie di iniziative che hanno trovato il plauso di Ucina e di tutto il comparto che, attraverso la voce del Presidente Albertoni, ha così commentato: "Adesso siano emanati al più presto anche i provvedimenti amministrativi attesi da lungo tempo. Ora ci aspettiamo che il segnale

sia subito raccolto anche dai vari settori dell'amministrazione chiamati a completare quei provvedimenti che il comparto attende da molto tempo". Eppure, sempre secondi i dati Ispo, nonostante le buone intenzioni manifestate dagli amministratori, soltanto il 16% di questi dichiara che "sicuramente" prenderà delle iniziative legate alla nautica da diporto". Un risultato paradossale se si pensa che sono state segnalate come priorità per lo sviluppo di una città di mare la costruzione di un approdo/darsena/pontile e la realizzazione di tutte le infrastrutture necessarie. Come si chiuderà la partita dei progetti di crescita della settore della nautica italiana lo vedremo soltanto alla fine dell'anno, almeno per quanto riguarda i dati di vendita delle produzioni di settore. La politica, purtroppo, ha altri tempi.