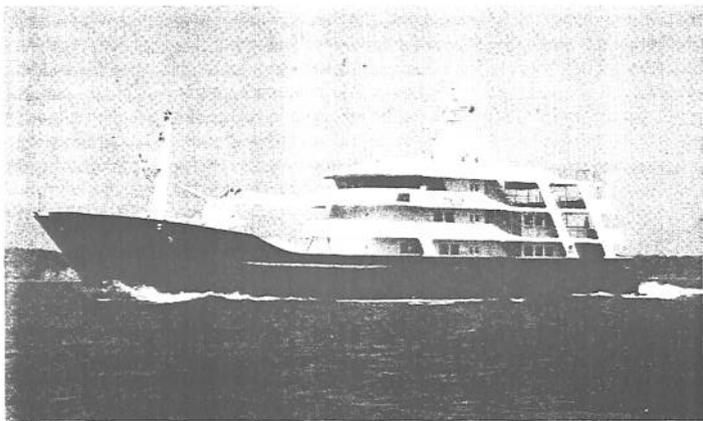


DOPO I RECENTI MAXI-SEQUESTRI DI YACHTS A NOLO

## Charter nautici in fuga verso Francia e Spagna

Un duro colpo all'indotto turistico che secondo l'osservatorio perde quest'anno almeno un milione di euro



Nella foto: lo yacht sequestrato al manager Briatore.

GENOVA - L'industria nautica italiana è la prima in Europa e la seconda al mondo dopo gli USA, ma nella fascia delle navi da diporto (scafi > 24 m) detiene il primato assoluto, con il 51% del portafoglio ordini mondiale. Questo - secondo il recentissimo studio della Fondazione Edison - fa sì che la Nautica sia la quinta forza dell'export italiano appena dopo il calzaturiero.

Al crescere della dimensione, questo tipo di navi da diporto non viene acquistato da privati, ma da società che le destinano in via esclusiva al noleggio, in conformità al Codice della Nautica (decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171). La possibilità di esercitare attività commerciale è dunque condizione essenziale alla determinazione di porre in costruzione

(segue in ultima pagina)

### Charter nautici

l'unità.

Importantissimo è anche l'indotto economico generato dall'attività di noleggio. Si deve tenere presente che secondo uno studio di Bain&Co un «superyacht» attiva annualmente risorse economiche sul territorio sul quale insiste pari al 10% del suo valore.

Per questo secondo l'Osservatorio Nautico Nazionale l'attività di refitting collegata al noleggio (il cui comandante durante le crociere estive sceglie dove svernare), può rappresentare il miglior paracadute per i produttori di navi da diporto, che sono il segmento più colpito dalla crisi finanziaria (da soli assorbono l'80% dell'occupazione e di riflesso della cassa integrazione dell'intero comparto, ormai salita al 40% delle ore lavorative).

La mancanza di chiarezza su alcuni aspetti della normativa unita-

mente all'eco avuto sulla stampa estera dei recenti sequestri di navi da diporto comporta tuttavia la fuga all'estero di queste unità, segnatamente Francia, Spagna, Croazia, ma anche Turchia, Tunisia e Montenegro. Le ripercussioni sulla domanda del charter nel Mediterraneo sono state immediate, con un danno per l'economia italiana stimato dagli agenti marittimi in 1 miliardo di euro.

Si stimano in 750 le unità che transitano in acque italiane durante la stagione estiva e rappresentano il 70% della flotta mondiale complessiva di navi da diporto, che per la stragrande maggioranza naviga in Mediterraneo e per circa un 18% nei Caraibi.

L'Osservatorio Nautico Nazionale ha curato un'indagine presso i principali operatori del charter di lusso che lavorano nel nostro bacino (Italia, Monaco, Francia-Costa Azzurra) e dei principali marinas italiani che offrono servizi per queste unità dalla quale risulta che gli operatori del settore segnalano una forte flessione tra il 30% e il 40%

dei charter.

I principali operatori francesi, in particolare, segnalano una riduzione di contratti di charter da/per l'Italia del 40% a favore della Costa Azzurra, nonostante le tariffe e i costi dei porti transalpini siano mediamente più alti della maggior parte delle strutture italiane.

La situazione è unanimemente ritenuta "molto critica" - dal 94% degli intervistati - e gli operatori ritengono debba perdurare sicuramente per tutta la prossima stagione - per il 75% delle risposte. È particolarmente significativo come tutti gli operatori evidenzino che la scelta di evitare la Penisola sia legata soltanto alla diffidenza verso la poca chiarezza normativa.