

# I maxi-yacht snobbano l'Italia

## Luise: presenze giù anche del 15%, timori su tasse e controlli

### LE STIME

Ipotizzata la perdita di almeno 70 milioni di introiti per gli scali turistici; il carburante è il più caro d'Europa

### Raoul de Forcade

■ Hanno subito un sensibile calo nel 2012, pari a una media di -6%, le toccate dei megayacht nei porti italiani. È la prima volta dall'inizio della crisi del 2008 ed è la conferma che, dopo la nautica di medie dimensioni, anche i proprietari di barche con grande capacità di spesa, guardano con diffidenza alle regole italiane incerte su Iva e tassazione, all'eccessivo prezzo del carburante e alle procedure dei controlli in mare e in banchina. Cala, quindi anche la permanenza negli scali e si è perso un indotto di sul territorio che ha superato i 70 milioni di euro.

È quanto certifica Federagenti Yacht, la sezione della Federazione agenti marittimi che si occupa di barche da 24 metri in su (è in particolare di quelle sopra i 30 metri).

«Il diporto di lusso - afferma Fulvio Luise, presidente di Federagenti Yacht - per la prima volta in cinque anni ha registrato una flessione: c'è un calo del 6% delle toccate in Italia, che sono passate da 6.764 nel 2011 a 6.360 l'anno scorso. Ma se si va oltre il valore medio, si scopre che alcuni scali hanno perso fino al 15%. Paradossalmente, hanno tenuto di più i porti meno in vista, quelli che non sono stati sottola lente d'ingrandimento mediatica. In aree come il Golfo di Napoli, Capri, Positano e la Costa Smeralda, luoghi sotto i riflettori, anche dei controlli, si sono registrate, appunto, cadute fino al 15% per i megayacht».

È in calo, in generale, «anche la permanenza media complessiva su una banchina degli yacht. Nel 2011 era di 2,85 giorni; nel 2012 si è scesi a 2,65 giorni».

Il che, prosegue Luise, comporta una perdita dell'indotto per l'area che viene lasciata.

«La permanenza di uno yacht superiore ai 40 metri - afferma - genera sul territorio, se si escludono i servizi puramente marittimi, una spesa giornaliera, da parte degli ospiti che alloggiano a bordo, che oscilla tra i 20mila e i 25mila euro. Abbiamo calcolato che, con la diminuzione di giorni di fermata, la perdita dell'indotto si aggira sui 45 milioni. Ai quali si devono aggiungere i denari bruciati per il calo di toccate, che sono state 404 in meno, pari a una perdita compresa tra 23 e 28 milioni. Si raggiunge così una caduta di introiti, per il territorio, superiore ai 70 milioni».

Insomma, spiega Luise, a subire la perdita è stato più l'indotto che non altre voci. «Noi agenti, ad esempio - chiarisce - nonostante il calo, siamo riusciti a mantenere, più o meno, gli stessi numeri degli anni scorsi, mettendo a punto e offrendo pacchetti per rendere più appetibili i territori ai clienti di qualità. Non bisogna dimenticare che il valore medio del charter per una barca di 60 metri è di 300-400mila euro a settimana più le spese».

In ogni caso, a giocare a sfavore dei porti italiani, dice Luise, «ci sono stati controlli troppo esibiti e reiterati. Su alcune barche sono state fatte fino a 10 verifiche da differenti corpi di polizia: non esiste un database interforze e quindi si creano duplicazioni. Inoltre, in tema di Iva, l'incertezza normativa italiana ha dissuasato molti clienti. E i Paesi vicini ne hanno approfittato. La Francia, ad esempio, ha ignorato la norma europea per cui l'Iva si paga nel Paese dove la barca parte per il charter: ha lasciato deliberatamente correre, tanto da avere un richiamo (ormai tardivo, ndr) dall'Ue. Infine, il prezzo del carburante: in Italia è sta-

to più caro che altrove».

Altri dati di Federagenti arrivano su equipaggi e ospiti. Per i primi la nazionalità italiana ha subito un decremento: si è attestata, nel 2012, al 4%, contro il 5% del 2011. Gli ospiti italiani, invece, sono scesi al 3%, contro il 4% del 2011 e la nazionalità europea è calata al 24%, contro il 26% del 2011. Si riducono, invece, per questioni burocratiche, le barche con bandiera non Ue, che scendono da 1.780 nel 2011 a 1.590 l'anno scorso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### I NUMERI CHIAVE

## 6.360

#### Le toccate

Nel 2012 sono diminuite di 404 unità, rispetto la 2011, in cui erano state 6.764, le "toccate" dei megayacht nei porti italiani, segnando -6%. ma in alcuni scali, in particolare quelli più in vista, il calo ha raggiunto punte del 15%.

## 2,65

#### La permanenza

In diminuzione la permanenza media su una banchina delle navi da diporto. Nel 2011 si attestava a 2,85 giorni. Ma nel 2012 è scesa a 2,65. Un indicatore che pesa anche sull'indotto.

## 70 milioni

#### Gli introiti

Per i territori italiani si registra così una caduta degli introiti superiore a 70 milioni.