

LA NAUTICA

I super yacht italiani non hanno mai navigato così bene

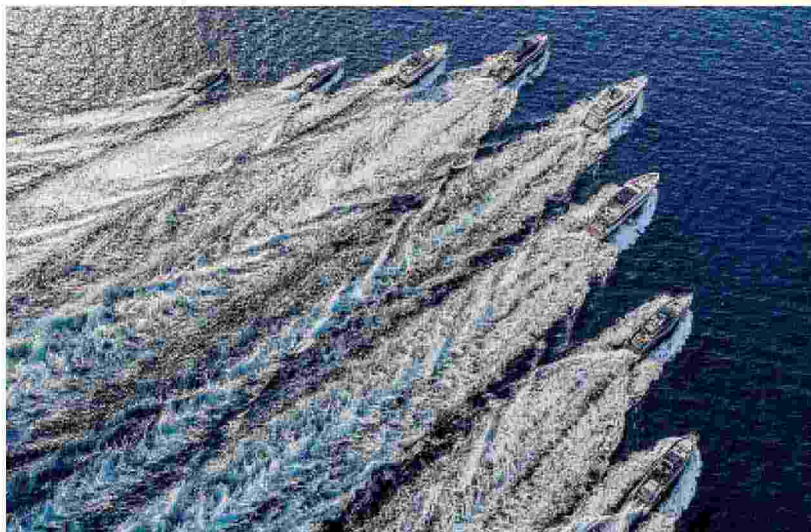
Siamo il paese leader per saldo commerciale. Galassi: "La barca trasmette un'idea di libertà e sicurezza"

DI MAURIZIO BERTERA

Esattamente come per le auto: il 2021 è stato un anno eccezionale e non ha senso fare analisi sociologiche: la storia del mondo dice che i ricchi diventano ancora più ricchi nei momenti di grande crisi, a parte qualcuno (che le sbaglia tutte). Quindi come tutti i marchi automotive premium hanno mandato in archivio una stagione molto buona (caso emblematico: il record di Rolls-Royce, che ha raggiunto le 5.586 unità vendute), gli yacht sopra i 30 metri di lunghezza hanno vissuto un anno incredibile che apre un 2022, probabilmente migliore. I conti definitivi sul 2021 si faranno più avanti ma i numeri salienti sono stati riassunti da *Superyacht Times*, bibbia del settore. A livello mondiale la flotta ha raggiunto quota 5.400 imbarcazioni, di cui circa 850 sono a vela. Una bella notizia per la nautica italiana e la nostra economia: i cantieri italiani e le centinaia di aziende che producono componenti rappresentano la punta di diamante di tutta la filiera mondiale, con una leadership assoluta e ormai consolidata nella produzione di scafi oltre i 24 metri. A fine anno, erano 407 gli yacht in costruzione su un totale di 821, ovvero il 50% degli ordini a livello internazionale: per il nostro Paese si tratta del maggiore numero di prenotazioni registrato nel Global Order Book dal 2009, l'anno seguente al disastro Lehman Brothers. Nello specifico, la quota italiana rappresenta poco meno della metà degli or-

dini mondiali, raggiungendo il 49,6%. Per chiudere con i numeri: la nautica italiana vanta un fatturato globale di circa 5 miliardi di euro, di cui solo 1,64 nel mercato interno, e quasi 24 mila addetti diretti, che salgono a oltre 180 mila considerando la filiera. Secondo i dati più recenti della Fondazione **Symbola**, il nostro Paese è leader per saldo commerciale, con 2,2 miliardi di dollari, davanti a Regno Unito (1,5), Paesi Bassi (1,4), Germania (0,7), Polonia (0,5) ed è tra i maggiori esportatori, secondo solo ai Paesi Bassi - che hanno storicità maggiore nel settore - ma davanti a Regno Unito, Stati Uniti, Francia e Germania. Inutile girarci intorno: è (forse solo) effetto della pandemia. «L'idea di libertà che dà la barca, il senso di sicurezza e la possibilità di fare tutto quanto veniva precluso, muoverti, viaggiare, fare tardi, stare insieme ha fatto sì che la barca diventasse un oggetto mai così tanto utilizzato dagli armatori - dice Alberto Galassi, a.d. di Ferretti Group - in termini di margini, fatturato e soprattutto di raccolta ordini abbiamo bruciato il 2020». E' andata benissimo anche al gruppo Azimut-Benetti, Sanlorenzo, Italian Sea Group che ha da poco acquistato Perini Navi: tutti alla ricerca di nuovi siti costruttivi, visto che si lavora già a tempo pieno per le consegne del 2024. In un contesto rosa a tutti gli effetti, il problema resta l'infrastruttura (vi ricorda qualcosa, pensando all'elettrico?) che in

Italia resta lacunosa, adatta maggiormente alla media e piccola nautica. Anche per quella visione storicamente negativa nei riguardi della nautica 'da ricchi', che negli ultimi anni è andata (fortunatamente) mitigandosi. Ma di fronte a ricerche serissime che stimano in ben 45mila euro la spesa giornaliera di un superyacht all'attracco, l'Italia non si è adeguata al trend. Se Francia e Spagna sono partite in vantaggio e ci restano, il problema è sulla sponda orientale dell'Adriatico dove non solo la Croazia e il Montenegro spingono forte ma il futuro potrebbe avere un player come l'Albania, dove il Governo ha già iniziato un progetto per il 2030. Non è solo questione di piazzare un porto qua e là ma di un concetto completo: per esempio, dopo l'annuncio in settembre, dell'investimento da 20 milioni di euro a Port Vell per convertire un'area del porto a centro per superyacht. L'amministrazione di Barcellona ha dichiarato l'intenzione di voler trasformare la città, insieme ad alcune società private, in un hub attrattivo per le barche di lusso. Aspetto importante: i soldi sono di una società di investimenti del Qatar insieme a un gruppo di investitori capitanato dal miliardario russo Vagit Alekperov. Il progetto vuole creare 23 nuovi ormeggi per ospitare yacht lunghi fino a 70 metri, entro la fine del 2023. Milioni e milioni di dollari in entrata, senza troppa fatica: è il caso di pensarci anche dalle nostre parti.



Il Gruppo Ferretti raggruppa i brand Ferretti Yachts, Pershing, Riva, CRN e Wally



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.