

Sono 2.200 unità. Gli operatori: «Forte crescita per soli due mesi»

Mar Mediterraneo, dopo lo stop del 2020 tornano i megayacht

IL CASO

Alberto Quarati / GENOVA

Sono 2.200 i megayacht (sopra i 30 metri di lunghezza) che sono arrivati nel Mar Mediterraneo in questi due mesi d'estate: a cimentarsi in questa fotografia il gruppo Acquera, agenzia marittima di Venezia specializzata nel settore yachting, che ha incrociato i dati dei satelliti collegati alle navi da diporto con l'obiettivo di tradurre in numeri la sensazione, diffusa tra gli operatori, di una ripresa del comparto.

Ripresa sì, almeno rispetto al 2020, quando il totale a fine stagione si era fermato a poche centinaia di unità, ma non ancora sui livelli del 2019, che peraltro fu un anno record: pochi mesi a disposizione per recuperare, e senza l'apporto significativo della componente di arrivi dagli Stati Uniti e dall'America. Il calo si traduce in un -30%, -35% rispetto al 2019, i numeri definitivi si vedranno in autunno, ma il sentiment è in linea con i dati che sin qui si possono raccogliere: secondo il report di Superyacht Times, la flotta mondiale di mega-yacht è costituita da 5.245 unità, di cui negli anni



passati fino a due terzi sostavano nel Mar Mediterraneo nella bella stagione (quindi circa 3.500 unità): se oggi sono 2.200, la fetta di torta che manca è in effetti di circa un terzo.

Ma le agenzie hanno comunque ricominciato a lavorare, e il business per l'Italia ha una doppia valenza: non solo come destinazione, dove il Paese da anni è il riferimento nel Mediterraneo, ma anche come produzione, con l'Italia primo costruttore mondiale con un

fatturato annuo di 2,8 miliardi: a giugno Deloitte segnalava che il portafoglio ordini italiano ammontava a 407 unità, contro le 76 della Turchia e le 74 dei Paesi Bassi.

Conferma la tendenza di crescita Lorenzo Pollicardo, direttore tecnico di Sybass e consulente di Federagenti Yacht: «Lo scorso anno non abbiamo fatto i conti di quanti megayacht erano presenti in Mediterraneo: sarebbe anche stato fuorviante, perché molti arma-

tori hanno portato le loro unità in riparazione, approfittando dei lockdown. I megayacht c'erano, ma non hanno creato il valore che deriva dalla loro navigazione: a parte per il refitting, l'attività era all'umicino».

«I numeri non sono ancora quelli del 2019, ma le condizioni sono molto diverse - dice Carolina Villa, ad dell'agenzia marittima genovese Ship & Crew Services - i charter dei megayacht abitualmente si fissano a marzo, periodo nel quale, almeno in Italia, c'erano ancora profonde incertezze su come si sarebbe sviluppata l'estate, anche sotto il profilo regolamentare. Alcuni Paesi si sono mossi prima, penso alla Croazia, oppure alla Grecia con le isole Covid-free. L'immagine data dall'Italia è stata sicuramente diversa: nei fatti, per noi la stagione è iniziata a giugno». Il virus ha toccato la stagione dei megayacht, non solo accorciandone la durata, ma ponendo degli ostacoli in termini di accesso ai singoli Paesi: «Sul Green pass - dice Villa - non ci sono mai stati problemi: in linea di massima funziona che il documento è necessario a chi deve scendere nel porto di arrivo, che sia l'armatore, il noleggiatore o l'equipaggio. Chi non ha il pass, deve aver fatto un tampone almeno 48 ore prima dello sbarco. È successo proprio la settimana scorsa, a Portofino, che una persona dalla Russia non avesse quest'ultimo requisito: non ha potuto sbarcare».

«Manca ancora l'apporto dall'America - commenta Fabio Pesto, amministratore delegato di Pesto Sea Group -. Qualche ritorno c'è, ma le difficoltà che ancora sussistono negli spostamenti hanno scoraggiato chi da Oltreoceano voleva trascorrere la vacanza nel Mar Mediterraneo. Pesano i controlli e le quarantene: le regole valgono per tutti». —