Capital

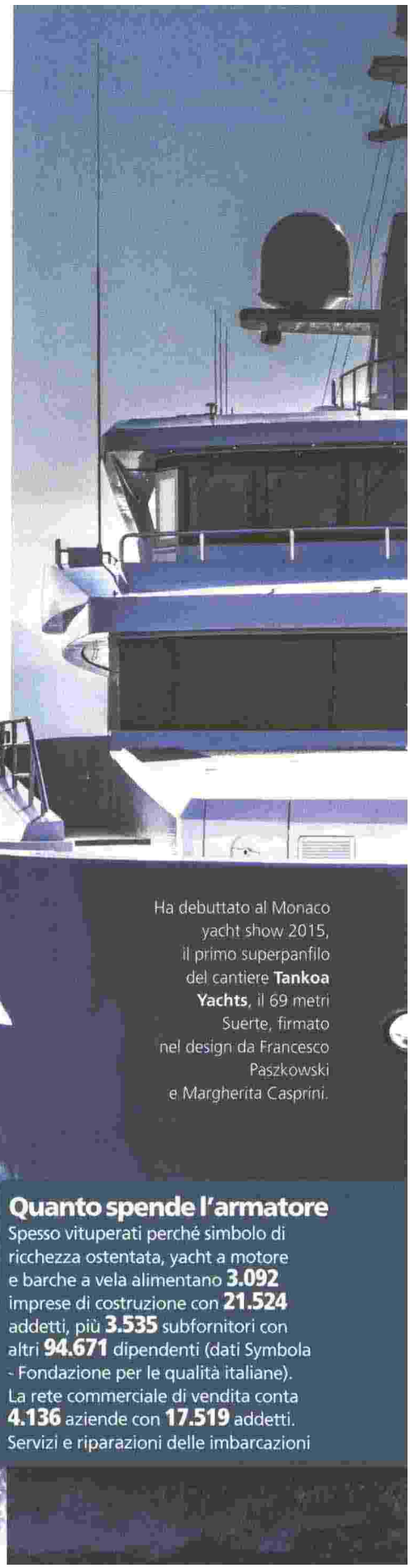
Mensile

TANKOA
ITALIAN YACHTS

Data 11-2015
Pagina 60/62
Foglio 1 / 3

Cantiere, ormeggio ed equipaggio, manutenzione, assicurazione e tasse, bunkeraggio, cambusa, approvvigionamenti... **Più è grande una barca**, più muove lavoro: **200mila persone** solo in Italia | **Chiara Cantoni**

Uno yacht fa bene anche a chi non ce l'ha



Ha debuttato al Monaco yacht show 2015, il primo superpanfilo del cantiere **Tankoa Yachts**, il 69 metri Suerte, firmato nel design da Francesco Paszkowski e Margherita Casprini.

Costi di ormeggio ed equipaggio, manutenzione ordinaria e straordinaria, assicurazione e tasse di stazionamento, bunkeraggio, cambusa, approvvigionamenti... se è vero che la barca rappresenta un investimento ad alto rendimento emozionale, il conto a carico dell'armatore è spesso più salato delle acque in cui naviga. Non solo per i prezzi d'acquisto, per un superyacht anche 1 milione di euro per metro lineare, ma soprattutto per i costi di gestione. Esplosi, negli ultimi 20 anni, in proporzione alla crescita delle dimensioni. «Fra posto barca, carburante, maintenance, rimessaggio e spese amministrative, il proprietario di un'imbarcazione a vela o a motore da 35-40 metri spende in media 1 milione di euro l'anno», fa sapere **Floating Life**, gruppo svizzero specializzato nel management, charter e vendita di super e megayacht. «Di questi, 400-500mila euro vanno a coprire le spese generali e gli stipendi per mantenere un equipaggio fisso di quattro o cinque persone».

Praticamente, un'azienda che cresce nei numeri e nella complessità amministrativa con l'aumentare del piedaggio. «Il 30% del budget annuale, circa 300mila euro considerando scafi da 35 metri, è rappresentato dai lavori di manutenzione e invernaggio, comprensivi di shipping da e verso i Caraibi», sostiene Floating Life. «I costi del personale, relativi a reclutamento, contrattazione, controllo del rendimento, stipendi ed extra, pesano per il 25% circa, mentre il soggiorno a bordo dell'armatore e dei suoi ospiti implica una spesa media di 150mila euro, rifornimento carburante incluso. A cui si aggiunge un altro 20% equamente ripartito fra costi di logistica, ossia prenotazione dei porti, approvvigionamento di bordo, come sea toys, tender, jet-ski o elicotteri, e costi per i prodotti di consumo, dagli articoli di pulizia ai complementi d'arredo. Vanno considerati, infine, un 5% di spese amministrative e un ulteriore 5% rappresentato da costi vari, come il servizio di concierge o le attività di marketing e comunicazione per il charter, ad oggi la sola voce positiva nel bilancio di un superyacht».

Inutile dire che il diporto di lus-

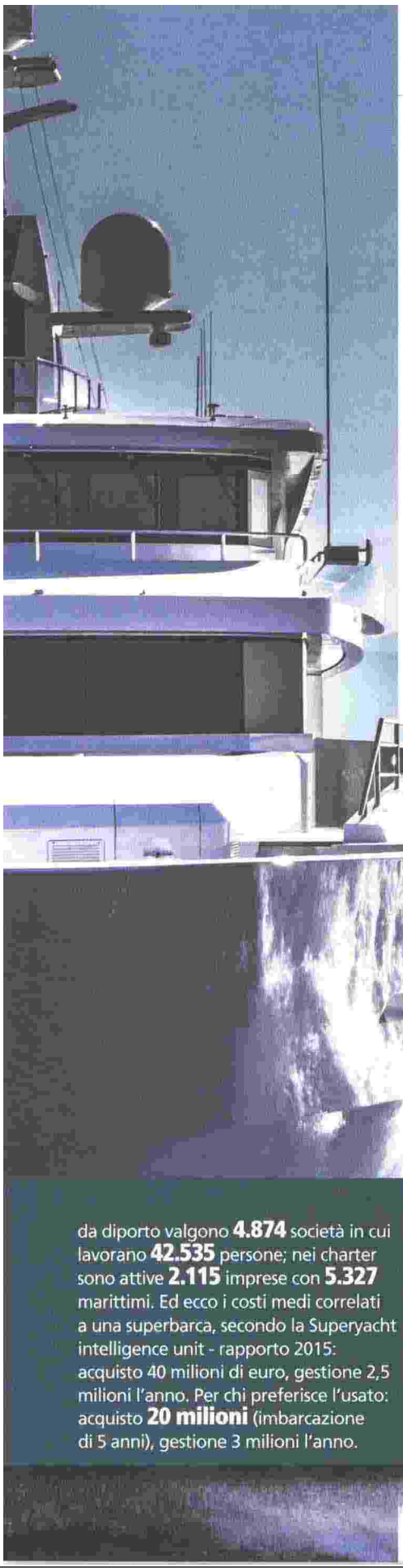
Quanto spende l'armatore

Spesso vituperati perché simbolo di ricchezza ostentata, yacht a motore e barche a vela alimentano **3.092** imprese di costruzione con **21.524** addetti, più **3.535** subfornitori con altri **94.671** dipendenti (dati Symbola - Fondazione per le qualità italiane). La rete commerciale di vendita conta **4.136** aziende con **17.519** addetti. Servizi e riparazioni delle imbarcazioni

Codice abbonamento: 130440

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Tankoa Yachts



Il superfluo è nobile (e utilissimo)

di Carlo Lottieri*

Il lusso non gode di buona stampa e molti moralisti puntano il dito contro chi insegue godimenti effimeri e costosi. Si condanna il fatto che, mentre tanti patiscono per la povertà, vi sia chi brucia enormi ricchezze in consumi ritenuti inessenziali. Tutto questo scandalo, però, è ingiustificato. Innanzitutto chi spende soldi propri, e ottenuti in modo legittimo, va rispettato nelle sue scelte e preferenze. Nessuno mette in discussione che generosità e altruismo siano lodevoli, ma in una società libera tutto questo non s'impone con la forza. In aggiunta a ciò, il comportamento di chi ama il lusso non di rado ha conseguenze positive anche sugli altri. Secondo la tesi classica di Werner Sombart («Lusso e capitalismo» è del 1913), la forza impetuosa dell'economia di mercato non va sempre ricondotta all'ascetismo degli imprenditori puritani che piacevano a Max Weber, determinati a risparmiare e accumulare. Per Sombart la ricerca di prodotti raffinati ha giocato un ruolo importante (vedere l'articolo). E d'altra parte è sicuramente vero che l'innovazione genera spesso prodotti raffinati e ad alto prezzo che, in seguito, diventano accessibili alle masse. Il primo telefono cellulare messo sul mercato pesava 800 grammi, serviva solo a conversare, non permetteva chiamate superiori ai 30 minuti e, soprattutto, era molto caro. Negli anni Ottanta in pochi potevano permetterselo, ma oggi pure un ragazzino dispone di un dispositivo ben più economico e in grado di svolgere tantissime altre funzioni. Quello che era nato come un prodotto di lusso è diventato popolare e ha migliorato la nostra vita, ma se non vi fossero stati milionari attratti da esso difficilmente il processo di investimenti e ricerche che ha condotto a quell'innovazione avrebbe avuto luogo.

Per giunta, il lusso ha una sua dimensione nobile e spirituale. Fu Oscar Wilde ad ▸▸

so non sarà mai un hobby di massa. Ma se non è per tutti, di certo fa bene a tanti. I dati presentati al Salone nautico di Genova 2015, in occasione del convegno inaugurale, *La nautica a confronto. Le filiere produttive al servizio del Paese*, organizzato da Ucina Confindustria nautica, parlano chiaro: «L'Italia è prima al mondo per ordini e lunghezza di megayacht sopra i 24 metri. Nel medagliere internazionale, che considera i prodotti in cui l'Italia detiene la leadership globale, la nautica occupa l'ottavo posto, confermando l'importanza del settore per il made in Italy», ha spiegato **Marco Fortis** di Fondazione Edison, nel presentare la ricerca *L'industria italiana della nautica da diporto: i segni della ripresa*. «In pole position nell'export, il paese detiene la leadership anche per quanto riguarda il saldo commerciale, valutato nel 2014 oltre 2 miliardi di dollari».

Un settore in crescita, dunque, che oggi occupa più di 200mila persone fra lavoratori diretti e indotto. L'analisi sulla Filiera nautica firmata da Symbola, in collaborazione con Ucina, fotografa le ricadute economiche e occupazionali sul territorio nazionale. «Solo la cantieristica vale 1.458 miliardi di euro, ma si traduce in 10 miliardi per tutto il comparto, vale a dire che ogni euro in produzione ne genera 5,9 lungo tutta la filiera», calcola **Fabio Renzi**, segretario generale di Symbola. «Sono quasi 3.100 le imprese impegnate nella cantieristica, che sfiorano le 18mila se consideriamo l'intero sistema di fornitura, subfornitura, commercio, charter, servizi e riparazioni». Le aziende legate alla produzione sono più concentrate al Nord-Ovest (il 33%), dove la Liguria traina la redditività della cantieristica, con 350 milioni di valore aggiunto prodotto. Considerando l'intera filiera, la ripartizione fra Nord e Meridione appare più omogenea. Buone nuove anche sul fronte dell'occupazione, dove il settore registra un moltiplicatore di 7,4: «Significa che per ogni operaio impiegato nella costruzione si apro- ▸▸

da diporto valgono **4.874** società in cui lavorano **42.535** persone; nei charter sono attive **2.115** imprese con **5.327** marittimi. Ed ecco i costi medi correlati a una superbarca, secondo la Superyacht intelligence unit - rapporto 2015: acquisto 40 milioni di euro, gestione 2,5 milioni l'anno. Per chi preferisce l'usato: acquisto **20 milioni** (imbarcazione di 5 anni), gestione 3 milioni l'anno.

Codice abbonamento: 130440

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Tankoa Yachts

Lusso

no 7,4 posizioni lungo la filiera e che gli oltre 21mila addetti della cantieristica attivano altri 181mila posti di lavoro».

La barca, insomma, fa bene a tutti, anche a chi non ce l'ha. Se è ingenuo pensare il contrario, la politica fiscale aggressiva, che negli ultimi anni ha allontanato dalle coste italiane tante grandi imbarcazioni, appare persino masochista. Sindrome di Robin Hood, l'hanno ribattezzata al primo Forum del lusso possibile, organizzato a Porto Cervo da Federagenti, che riunisce gli agenti marittimi italiani e che, nel corso dei lavori, ha presentato una ricerca commissionata a Deloitte financial advisory. Secondo i dati, uno yacht fra i 30 e i 60 metri occupa in media 15 membri di equipaggio, ma mantiene anche 75 famiglie fra addetti alla manutenzione, elettricisti, tecnici, fornitori di bordo e negozianti; un'imbarcazione compresa fra i 60 e gli 80 metri impiega 25 uomini a bordo, dando lavoro a 140 persone nell'indotto e nei servizi; uno scafo che supera gli 80 metri, invece, garantisce occupazione permanente a circa 50 risorse dell'equipaggio, operative a rotazione, producendo reddito per oltre 250 famiglie. Superfluo dire che, una volta a bordo, il risparmio non è un'opzione: queste lussuose ville sull'acqua, dicono da Federagenti, attivano a terra una spesa annua che mediamente varia dai 2,35 milioni di euro, per la prima fascia, fino ai 6 milioni 750mila euro per le taglie giganti. Oggi, l'Italia, dove il mercato dei grandi yacht fattura 2,5 miliardi di euro l'anno e dà lavoro a 13mila addetti, è leader nella cantieristica con il 38% della produzione mondiale. Miope sarebbe costruirli senza goderne i frutti a causa di politiche boomerang, che dirottano il business sulle coste francesi, spagnole, slovene e montenegrine.

affermare che «niente è più essenziale del superfluo». Contro ogni grezzo materialismo, egli intendeva evidenziare che l'uomo è più caratterizzato dai desideri che dai bisogni, più dai sogni che dalle necessità. Se pensiamo agli uomini preistorici che realizzarono mirabili incisioni rupestri, dedicando ore a inseguire il bello e il sacro, nonostante la fame e il freddo, il senso della boutade di Wilde appare chiaro. D'altra parte, tutti noi mangiamo e beviamo, ma anche in queste attività riveliamo davvero la nostra natura quando trasformiamo la soddisfazione di esigenze elementari in qualcosa di più raffinato e diverso. Lo stesso Gesù, quando Maria, sorella di Marta, usò un prezioso unguento per profumargli i piedi, apprezzò quel gesto e respinse le critiche di Giuda. Nel testo evangelico, insomma, la celebrazione di Cristo passa anche attraverso il lusso; e molto costose saranno pure le splendide cattedrali medievali, dedicate alla gloria di Dio, che ancora oggi tanto ammiriamo.

Non c'è umanità senza fasti e senza sfarzi: prendiamone atto e non facciamoci ingannare da pregiudizi anticapitalistici e ideologie pauperistiche.

** Carlo Lottieri insegna filosofia politica a Siena e Padova. È uno dei fondatori dell'Istituto Bruno Leoni.*

Classifica dei dieci megayacht più costosi al mondo

Al PRIMO POSTO **Azzam** (foto) dell'emiro **Sheikh Khalifa bin Zayed al-Nahyan**, valore 630 milioni di euro, 180 metri per 22 di larghezza, velocità max 32 nodi. Il salone principale è 29x18 metri. Ha sistema di difesa antimissile, due eliporti e un piccolo sottomarino, cinema, ristorante e discoteca. Il design degli esterni è dello studio milanese Nauta Yachts.

Al SECONDO POSTO **Eclipse**, di **Roman Abramovich**, 161 metri, 70 persone d'equipaggio, 18 cabine per 36 ospiti complessivi. Ha dispositivo anti paparazzi, è stimato 485 milioni.

In TERZA POSIZIONE **Serene** di **Yuri Scheffler**. È stato costruito e allestito da Fincantieri Yachts. Equipaggio di 50 marinai, è lungo 134 metri. Valore 330 milioni.

QUARTO il megayacht **A** del russo **Andrey Melnichenko**, spinto da due motori da 6.035 cavalli l'uno. All'interno, legno, vetro, acciaio, cuoio e onice. Costo 324 milioni.

Dubai, QUINTO, è lungo 160 metri. Di proprietà di **Mohammed bin Rashid al-Maktoum**, sovrano dell'emirato, ha interni disegnati da Philippe Starck, può ospitare anche 115 persone oltre all'equipaggio di 88 membri. Prezzo 300 milioni.

Pelorus, SESTO, è anch'esso del russo **Roman Abramovich**, e ha una base di atterraggio per elicotteri e alcuni jet sky. Il prezzo è di 298 milioni di euro.

SETTIMO **Radiant** dell'emiro **Abdulla al-Futtaim**, valutato 285 milioni di euro. Ha una stazza lorda di oltre 5mila tonnellate.

OTTAVO POSTO per **Dilbar** del magnate **Alisher Usmanov**. Ha piscina coperta, palestra, spa; 263 milioni.

NONO è **Al-Mirqab** dello sceicco **Hamad bin Jassim bin Jaber al-Thani**; è costato 250 milioni.

DECIMO POSTO **Lady Moura** del saudita **Nasser al-Rashid**, 210 milioni per 106 metri.

Fonte: informazioni dal sito ***Liguria nautica*** *(http://www.newsliguria.com/mega-yacht/dieci-megayacht-piu-costosi/38821/)*

Codice abbonamento: 130440

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Tankoa Yachts