

In Corsica una tassa per i diportisti «Yacht in fuga dal Mediterraneo»

Imposte, caro carburante, burocrazia: in Italia dimezzato il giro d'affari della nautica

L'allarme

Secondo il Sunday Times c'è anche la minaccia dell'Isis sul turismo del mare

Il caso Concordia

Dopo la tragedia del Giglio i panfili non possono più avvicinarsi alle coste italiane

PORTO CERVO C'è ancora, sul molo esterno, la grande cabina elettrica che negli anni 80 Adnan Khashoggi, allora fra i più ricchi del pianeta, aveva preteso. «Il Nabila non può attraccare, non c'è sufficiente energia per alimentarlo» si era sentito dire. E aveva ordinato: «Voglio una centrale tutta per me quando ritorno, la prossima estate». Fatto. Di Khashoggi si è perduta la memoria; il Nabila, 80 metri, oggi farebbe forse da barca appoggio ad Azzam, il più grande yacht al mondo, 180 metri, 600 milioni spesi dall'emiro Walid Bin Talal per metterlo in acqua, più di 40 a stagione per farlo navigare. Ma la rotta dei vip non è cambiata: Costa Azzurra-Portofino-Corsica-Sardegna-Capri-Eolie e ritorno. Al mondo ci sono mille megayacht e altrettanti plurimiliardari: il 90 per cento fa vacanze in quest'area del Mediterraneo. E al loro seguito altre centinaia, le seconde linee vip, panfili sempre sopra i 70 metri, un giro d'affari valutato assai più di un miliardo: ogni ospite lascia a terra in media — stima alla Rete dei porti Sardegna — 2 mila euro al giorno.

«L'Italia — ha però scritto di recente il Sunday Times — rischia di perdere questa eccellenza, l'Isis si affaccia sulle sponde sud del Mediterraneo, nessuno è al riparo da possibili incursioni...». E poi ci sono i vincoli che da sempre lamenta chi opera nel turismo nautico:

tasse, burocrazia, costo del carburante troppo elevato. Ma c'è davvero il rischio di una nuova fuga di diportisti? L'ultima, nel 2012, seguì di qualche mese le misure fiscali del governo Monti: 30-35 mila imbarcazioni — stima di Marconline — a terra o all'estero, 600 milioni di minori introiti nel settore, 20 mila posti di lavoro perduti. Più di 600 mila barche, una cantieristica che vale dai 3 ai 4 miliardi di euro, 160 mila ormeggi in 350 strutture portuali, un affare da 11 miliardi prima della crisi, ora dimezzato.

I posti barca sono concentrati in Adriatico settentrionale (30 mila, 46 porti), Sardegna (26 mila, 38 porti), Liguria (24 mila), Tirreno centrale, meridionale e Adriatico centrale (15 mila ciascuno). E gli operatori — cantieri e costruttori, gestori dei Marina, Reti dei porti — non sono pessimisti. «Il Sunday Times? Terrorismo psicologico infondato — è convinto Luciano Serra, presidente della rete Assonat, che associa 130 porti — c'è invece qualche spiraglio». Per esempio l'Iva: nel 2015 non sarà più del 22 per cento, ma del 10: i Marina Resort vengono equiparati ad alberghi e camping.

Per Franco Cuccureddu, presidente della Rete porti Sardegna, è un segnale, ma non basta: «Il carburante in Italia costa 0,4 euro al litro più che nei Paesi vicini. Per le barche che in un mese "bevono" 200 mila

litri, sono 80 mila euro in più. Tanti yacht ormeggiati in Costa Smeralda si spostano di poche miglia e fanno il pieno in Corsica. Un po' come quando c'era la tassa sul lusso di Soru, nel 2006. Molti quell'anno non sono venuti».

Ma ora a tassare i diportisti sono anche i Paesi vicini. La Francia chiede a chi ormeggia in rada in Corsica (Bonifacio e la Girolata) un «contributo» di 20 euro al metro per notte. Una barca di 10 metri pagherà 200 euro; e 2 mila una di 100, quanto nei marina più cari al mondo: «Così non va» protesta Jean Toma, presidente della Rete portuale Corsa. Anche la Grecia ha istituito un balzello sulle presenze nei porti. Infine la burocrazia. «Una stessa barca a volte viene fermata da guardia costiera, polizia, finanza e persino corpo forestale» lamentano le associazioni dei diportisti. In Sardegna ricordano la storia del gigayacht Topaz, 135 metri: lo sceicco Mansur voleva avvicinarsi alla baia di Cala di Volpe, una motovedetta intimò l'alt. Da poco la «legge Schettino» vietava il transito delle navi a meno di 2 miglia dalla costa. Ambasciate in agitazione. Per evitare l'incidente diplomatico, soluzione all'italiana: fu esibito un cavo, Mansur — ministro degli Emirati Arabi — era in Costa Smeralda in visita di Stato.

Alberto Pinna

© RIPRODUZIONE RISERVATA





- ### La top ten dei porti più costosi
-  **1) Capri**
Italia
 -  **2) Porto Cervo**
Italia
 -  **3) Portofino**
Italia
 -  **4) Ibiza**
Spagna
 -  **5) Saint-Tropez**
Francia
 -  **6) Pt. Hercule**
Monaco
 -  **7) Miami Beach**
Stati Uniti
 -  **8) Cannes**
Francia
 -  **9) Saint Barth**
Francia
 -  **10) Abu Dhabi**
Emirati Arabi