

RAPPORTI / Nautica

Su tutte le coste della Penisola è in costante crescita il giro d'affari dell'affitto

Il noleggio ringrazia lo

La passione per fiocco e randa mette le ali al charter nautico che però lame

La passione per la vela ha contagiato gli italiani. Lo sport e il turismo legati al mare non sono più considerati come una volta "cose da ricchi", hobby di cui quasi vergognarsi. Da qualche tempo l'atteggiamento, anche da parte delle istituzioni, è cambiato. Nel nostro Paese (come già in Francia o in Gran Bretagna) ha cominciato a diffondersi una cultura

Alla Grecia e alla Francia la leadership europea

del mare, che coinvolge un numero crescente di persone, e che ha nel charter a vela, cioè nelle vacanze attraverso il noleggio di imbarcazioni non a motore, la manifestazione più evidente e significativa. Vent'anni fa era turismo d'avventura e business da pionieri. In Italia c'erano poche decine di barche disponibili, con appena un centinaio di addetti. Il giro d'affari era modesto. Alla metà degli anni 80 le cifre erano già cresciute di dieci volte, e nel '95 si contava-

no ormai mille barche dedicate al charter, 90 miliardi di fatturato diretto e circa 1.100 addetti. Quest'anno c'è stato un nuovo salto: le imbarcazioni che operano nel comparto sono almeno 1.500 e i posti di lavoro 2mila. Il business ha toccato i 120 miliardi ufficiali. E il trend di crescita continua.

Siamo ben lontani, però, dai primi della classe. L'Italia rappresenta appena il 10% del mercato europeo, pur disponendo di circa un terzo delle coste "sfruttabili". La Grecia ha una flotta "dedicata" di 3.500 imbarcazioni a vela, e in pratica non può contare su un flusso apprezzabile di clientela dome-

Quanto costa una settimana						
Prezzi in milioni di lire per alta e bassa stagione						
	Italia		Grecia		Caraibi	
	Alta	Bassa	Alta	Bassa	Alta	Bassa
11,5 metri, 8 cuccette	5,075	3,100	4,100	2,750	4,725	2,100
12,5 metri, 10 cuccette	6,625	4,025	5,350	3,575	6,250	2,775
14,5 metri, 12 cuccette	8,775	5,350	7,425	4,975	8,075	3,600

Fonte: Centro nautico italiano

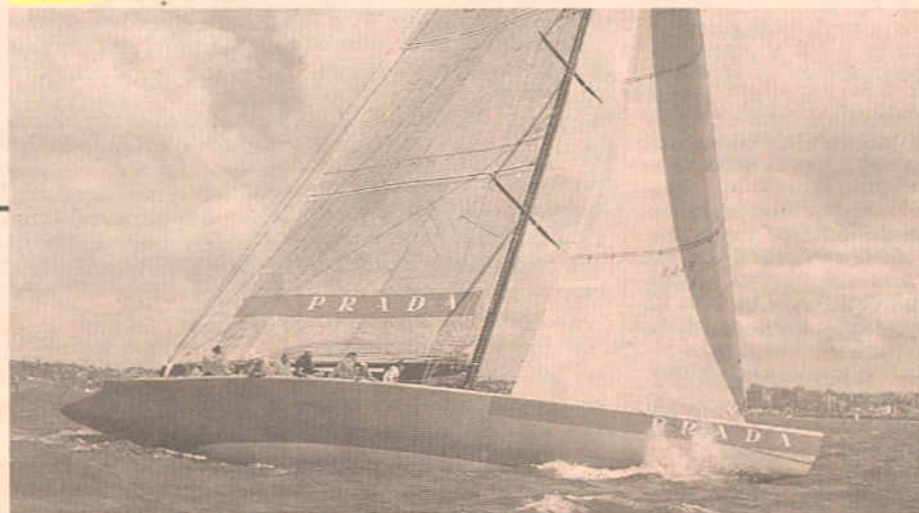
stica. La politica del Governo di Atene, mirata a far crescere il settore della nautica da diporto, ha consentito di svilupparsi a gruppi armatoriali come Vernikos (20 miliardi di lire di fatturato e 150 barche) e Kiriacoulis (numero uno nel Mediterraneo, 300 imbarcazio-

ni e circa 40 miliardi di lire di giro d'affari), entrambi quotati in Borsa.

La Francia, che mette in mare una flotta di 3mila vele (tra Europa e Caraibi) ha fatto ancora meglio: attraverso le agevolazioni fiscali e finanziarie (il famoso "leasing a tasso ze-

ro"), è riuscita a prosperare nel campo della vela di medio calibro. In Francia, neau, in grado di offrire una gamma di barche business è diffusa sulla scia del charter a vela. Germania, che più importando sbocco del 30% della clientela dalla Francia, l'Italia appunto, se si sono a che oggi vanno re, a comincia-

Una delle imbarcazioni del team Prada che sarà impegnata nelle regate della Coppa America



La sfida italiana alla Coppa America approda nuovamente in Nuova Zelanda. Era già accaduto in primavera, quando il team Prada si trasferì nella terra dei kiwi per prendere parte alla Mini America's cup, un assaggio di quella che sarà la sfida vera e propria, che inizierà nell'ottobre del 1999. Ora è tempo di un nuovo trasloco, con l'obiettivo di verificare le con-

dizioni meteo e del mare che si incontreranno il prossimo anno di questo periodo.

Infatti, tra fine ottobre e metà dicembre '99 si svolgeranno ad Auckland i tre round robin, ossia le regate tra gli sfidanti che contendono ai neozelandesi il prestigioso trofeo

velico. Dai round robin e dai turni di semifinali e finali (questi ultimi si disputeranno tra inizio gennaio e metà febbraio 2000) uscirà l'equipaggio che affronterà il difensore della Coppa, rappresentato dallo Royal New Zealand yacht squadron e dal team New Zea-

land. La sfida tra il challenger (lo sfidante) e il defender (i neozelandesi) inizierà il 26 febbraio 2000.

Per affrontare i round robin al meglio, il team Prada ha, pertanto, deciso di anticipare il trasferimento ad Auckland. Non solo per potersi allenare

in condizioni alle che si dovranno affrontare l'anno prossimo che a Punta dove si trova del team, in quanto il vento è più debole a Punta.

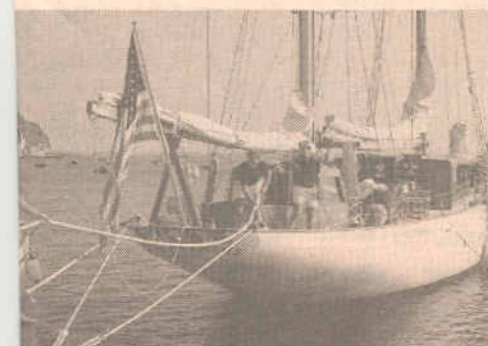
L'attuale team, comunque, tornerà in marzo '99 in patria per rientrare a Punta. Prada hanno varato le loro man Frers (pr

Coppa America
cerca

fitto di barche a vela

skipper

enta la carenza di strutture



ioni di attracco in un porto turistico

a far nascere e
uni colossi nel
antieristica. No-
di Beneteau-Jea-
di produrre mi-
e ogni anno. Il
collato proprio
boom delle va-
di produrre mi-
e costituisce il
mercato di
ntinente con il
entela (seguita
on il 20 e dal-
o con il 10) do-
fermati marchi
per la maggio-
e da Bavaria.

«Questo è un treno che il
nostro Paese ha ormai perso
definitivamente — dice Anto-
nio Risetti, uno dei titolari del
Cni Europa, tour operator fi-
orentino specializzato nell'affi-
tito di imbarcazioni a vela — i
cantieri italiani hanno saputo
ritagliarsi spazi di nicchia nel-
la fascia alta del mercato inter-
nazionale, ma hanno completa-
mente abbandonato qualsiasi
ambizione per quanto riguarda
i grandi numeri». Il problema
si può riassumere così: man-
canza di una tradizione marina-
ra, carenza di strutture (porti),
un quadro normativo penaliz-
zante. Basti dire che, ancora
oggi, il settore della nautica da
diporto ha l'Iva doppia (20%
anziché 10) rispetto alle altre
attività turistiche.

La voglia di andare per mare,
però, è diventata di massa
ormai anche in Italia. «È il
Paese dove il settore del char-
ter a vela crescerà di più nei
prossimi anni — conferma Lu-
ciano Rigli, presidente del Cen-
tro nautico italiano, associazio-
ne di consumatori che racco-
glie 4mila velisti — c'è la pos-
sibilità di raddoppiare in poco
tempo la flotta di 1.500 imbar-
cazioni attualmente in attività

lungo le nostre coste».

Il business in effetti registra
tassi d'incremento di due cifre
all'anno (nel '98 sarà intorno
al 15%) e si avvia a uscire
definitivamente dal ghetto (più
o meno dorato) in cui è rima-
sto confinato. Soprattutto se sa-
ranno portati avanti i progetti
previsti sul fronte delle strutture.
Si tratta di investimenti,
pubblici e privati, che promet-
tono di alzare il numero dei
posti barca disponibili in Italia
da 86mila e oltre 133mila nei
prossimi due anni.

Cesare Peruzzi

Il business del settore

	1975	1985	1995	1998
Imbarcazioni	40	300	1.000	1.500
Giorni di utilizzo	50	90	105	140
Giro d'affari	1 mld	15 mld	90 mld	120 mld
Addetti	100	400	1.100	2.000

Fonte: Centro nautico italiano

E prende quota il fascino del turismo fluviale

Il rilancio della navigazio-
ne interna e soprattutto del
turismo fluviale comincia-
no a diventare una realtà anche
per l'Italia. Il turismo fluviale
è un business che, in Europa e
nei Paesi dell'Est, si stima at-
torno ai 2mila miliardi l'anno
e che coinvolge oltre un milio-
ne di passeggeri per un totale
di circa 140 navi, un numero
di turisti tutt'altro che margina-
le se si considera che i passeg-
geri del trasporto marittimo
nello stesso ambito geografico
si aggirano attorno ai 1,5 milio-
ni. In Italia i passeggeri si valu-
tano attorno ai 350mila e l'atti-
vità crocieristica è appena agli
inizi ma presenta buone pro-
spettive di sviluppo.

L'unica nave esistente, che
propone una crociera sul Po da
Venezia a Cremona, in servi-
zio dallo scorso anno, nel peri-
odo da aprile a fine settembre
'98 ha registrato un afflusso di
3mila passeggeri (per 80 posti
disponibili) ed è completa-
mente prenotata fino al 2002.
Un'altra nave da crociera an-
cora in costruzione è già prenota-
ta per i prossimi due anni. En-
trambe battono bandiera sviz-
zera e i passeggeri sono perlo-
più stranieri. Secondo le stime
di alcuni tour operator america-
ni attualmente sul Po esiste
mercato per almeno 10 navi da
crociera da cento passeggeri
ciascuna. Tuttavia per un'utili-
zzo commerciale su vasta scala
servono infrastrutture. Il porto
fluviale di Cremona per esem-
pio ha inaugurato pochi giorni
fa il primo lotto di 20 posti
barca turistici. La metà sono
già stati assegnati.

Di tutte le opportunità lega-
te al trasporto fluviale si discu-
terà al convegno internazio-
nale sulla «Navigazione interna e
turismo fluviale: nuova risorsa
per l'economia padano-vena-
ta» che si terrà a Cremona il 9
ottobre. Il convegno è organizza-
to dalla commissione peri-
trasporti e il turismo del parla-
mento europeo e dall'Intesa in-
terregionale per la navigazione
interna (di cui fanno parte Emi-
lia Romagna, Lombardia, Pie-
monte e Veneto).

Lara Ricci

pa America, gli italiani ano la rivincita a Aukland

naloghe a quel-
anno affrontare
, ma anche per-
Ala (Grosseto),
la base italiana
questo periodo il
ole che in Nuo-
asferimento è,
mporaneo. A
fatti previsto il
Ala, dove sa-
rebbe che Ger-
ndre e figlio),

Doug Peterson e David Egan
stanno progettando.
Fino a quel momento, il te-
am messo in piedi da Patrizio
Bertelli, marito della stilista
Miuccia Prada e amministrato-
re delegato dell'azienda di fami-
glia "I Pellettieri d'Italia",
continuerà ad allenarsi con le
tre barche acquistate dal ma-
gnate americano Bill Koch,
che nel '92 riuscì a conquista-
re la Coppa battendo in finale
il "Moro di Venezia" di Raul

Gardini. Protagonista di quella
sfida fu "America 3", una del-
le tre barche acquistate da Ber-
telli. Le altre due sono "Kan-
za" e "Mighty Mary".
La sfida si preannuncia diffi-
cile. C'è soprattutto da veder-
sela con gli americani, che ten-
teranno il tutto per tutto per
riportare a casa il trofeo che
fin dal 1851, anno in cui ven-
ne istituito con il nome di
"Coppa delle cento ghinee", è
stato loro appannaggio. Tran-

ne due brevi e scottanti paren-
tesi: nel 1983 per mano degli
austriaci e nel 1995 dei neo-
zealandesi.

Per ripristinare la suprema-
zia perduta, gli americani scen-
dono in campo con sei team
sfidanti; tanti, almeno, sono
quelli che hanno regolarizzato
l'iscrizione. Le altre dieci
squadre provengono, invece,
dalla Francia (due team), dalla
Cina (Hong Kong), dalla Sviz-
zera, dall'Australia, dalla Spa-
gna, dal Giappone, dalla Gran
Bretagna e dalla Russia. Oltre,
ovviamente, al team Prada, no-
stro portacolori.

Antonello Cherchi

no mordaci che in passato tanto che anche la sinistra si interroga (e non poco) sull'esigenza di ammodernare l'ideologia del lavoro.

Il Nord, dove l'occupazione c'è eccome — è l'argomentazione usata da quelli che criminalizzano chi osa parlare di riforma delle leggi sui licenziamenti — dimostra che non serve a nulla la flessibilità in uscita, perchè semmai servirebbe solo più manodopera. È un artificio sofisticato che dimostra anche il contrario: vale a dire che proprio là dove c'è piena occupazione anche una riforma dei licenziamenti non creerebbe quegli sconvolgimenti temuti proprio da quanti la osteggiano. Provare per credere.

C'è un punto che sfugge: oggi parte delle imprese non cresce (quindi parte degli investimenti non dispiega i suoi frutti per la crescita dell'intero Paese) perchè è preoccupata di non essere in grado di gestire il futuro.

(continua a pag.3)

Pensioni in sorpasso sugli

Nord più «tutelato» (41 trattamenti ogni 100 abitanti) risp

Oltre la soglia

Pensioni lvs ogni 100 occupati (1997)

1	Molise	115,3
2	Liguria	113,2
3	Friuli V.Giulia	107,8
4	Calabria	105,3
5	Umbria	104,9
6	Basilicata	103,0
Media nazionale		87,9

Fonte: elaborazione del Sole 24 Ore del lunedì su dati Istat

MILANO — Più pensioni che occupati. Il tanto temuto sorpasso degli assegni di vecchiaia e anzianità rispetto alla forza lavoro in sei regioni è già avvenuto. Il primato negativo spetta al Molise con 115 pensioni ogni 100 occupati, seguito da Liguria (113) e Friuli-Venezia Giulia (108). Su scala nazionale l'equilibrio non si è ancora rotto, ma il dato di 88 pensioni ogni 100 occupati è in ogni caso preoccupante. Queste indicazioni emergono da un'elaborazione del Sole-24 Ore del lunedì che, oltre all'affanno del sistema previdenziale nel suo complesso, fotografa anche il divario che separa il Nord (41 trattamenti pensionistici ogni 100 abitanti) dal Sud (solo 31).

FATIGUSO A PAG. 9

Spec

di

Se il futuro basterà sc...
nistici de...
della previdenz...
traddizioni del...
soluzione senz...

Innanzitutto, risorse pension...
il tessuto econ...
stabile e garant...

NAUTICA

In Italia il 10% del mercato europeo del charter a vela

La barca: un investimento che dà gli utili in vacanza

L'ultima frontiera dell'investimento alternativo, in Italia, è arrivata a toccare le coste del turismo nautico. Funziona così: si acquista un'imbarcazione, generalmente a vela, pagando tra il 30 e il 50% del prezzo; sul resto viene fatto un finanziamento (quello standard è di cinque stagioni), che sarà interamente speso attraverso il noleggio della barca con la formula del charter. Lasciando al proprietario la dispo-

nibilità di alcune settimane all'anno.

Una volta esaurito il periodo del finanziamento, l'investitore ha due opzioni: rientrare nella piena disponibilità dell'imbarcazione, per tenerla o venderla; oppure prolungare la formula (anche a tempo indeterminato), da quel momento potendo contare

sui proventi del noleggio. A livello mondiale la ricetta è ampiamente sperimentata. I grandi operatori, come Mooring, Stardust, Sun Sail, Vernikos o Kiriacoulis (gli ultimi due approdati anche al listino della Borsa di Atene), con migliaia di imbarcazioni e centinaia di "basi" tra il Mediterraneo e i Caraibi, controllano direttamente meno di un quarto delle loro flotte.

La maggior parte dei cabinati a vela (dai 9 ai 16 metri) di queste compagnie in-

BUON VENTO

Il settore del charter a vela in Italia



	1975	1985	1995
Imbarcazioni	40	300	1.000
Giorni di utilizzo	50	90	105
Giro di affari	1 mld	15 mld	90 mld
Addetti	100	400	1.100

mld = miliardi

RAPPORTI

LE CROCIERE

Alle pagine 25-27

GUIDA ALLA LETTURA

Affitti	17	Crociere	25-27	Leggi Bassanini	6 e 22	Rottamazione	11
Andersen Consulting	30	Direct marketing	31	Medici	5 e 7	Scm	30
Antitrust	20	Enel	19	Natuzzi	30	Semplificazione	6
Assolombarda	10	Enti locali	13-16	Omnitel	19 e 31	Sfratti	17
Avvocati	5 e 41	Enti previdenziali	9	Opportunità di lavoro	42 e 43	Sondaggio	2 e 3
Bayer	20	Ernst & Young	30	Padova	7	Spagna	10
Bonus assunzioni	8	Euro	10	Pensioni	9	Stock option	29
Calcio	12	Feste di partito	4	Pirelli	10	Tasse auto	22
Cariplo	30	Finanziaria	21	Privacy	5 e 31	Telecom	31
Codici deontologici	5	Ferrovie dello Stato	19	Reckitt	20	Tim	19
Condominio	17	Gildemeister	30	Risorse umane	30	Unisys	30
		Lazio	7			Università	8
						Welfare	23