

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Amadio (Sacomar): “Elba pronta per i giganti del mare, ma la burocrazia frena”

Nicola Capuzzo · Friday, January 30th, 2026

Il gigantismo navale non è più una tendenza futura, ma una realtà operativa con cui l’Arcipelago Toscano deve fare i conti già oggi. Se le infrastrutture dell’Elba dimostrano di reggere l’impatto dei nuovi megayacht, è sul fronte gestionale che il sistema rischia di andare in affanno.

In questa intervista a SUPER YACHT 24, Massimo Amadio, managing director di Sacomar – storica agenzia elbana che vanta una profonda cultura istituzionale, grazie anche al socio Giovanni Gasparini, per otto anni presidente della sezione Yacht di Federagenti – traccia la rotta di una stagione spartiacque, segnata dal cambio della guardia tra clientela russa e americana e da nuove esigenze di management. Un’analisi che tocca i nervi scoperti del comparto indicando la rotta per non perdere terreno nei confronti dei competitor del Mediterraneo.

Signor Amadio, assistiamo a un continuo aumento delle dimensioni medie delle unità. Dal punto di vista puramente tecnico, l’infrastruttura portuale e le rade dell’Elba riescono ad accogliere agevolmente questi colossi sopra i 60-80 metri o vi scontrate con limiti fisici che rendono l’accoglienza una sfida logistica?

«La crescita dimensionale è un dato di fatto, confermato in modo evidente dagli scali registrati nell’Arcipelago Toscano nelle ultime stagioni, inclusa quella del 2025. Ma le dirò: per l’Elba questa evoluzione è più un’opportunità che una criticità. Fortunatamente disponiamo di infrastrutture già pronte per questo salto di qualità. Prendiamo Portoferraio: consente l’ormeggio di yacht fino a 100 metri con una peculiarità unica nel Mediterraneo, ovvero permettere agli ospiti di sbarcare direttamente di fronte alla Porta a Mare, nel cuore della passeggiata della Darsena Medicea. Sono davvero pochi i marina italiani che possono vantare una logistica simile per queste dimensioni. Anche il resto dell’isola si sta muovendo bene: Porto Azzurro sta potenziando le infrastrutture per ospitare scafi fino a 60 metri, mentre Marciana Marina copre il segmento fino ai 40. Questo ci permette di “fare sistema”, diversificando l’offerta e proponendo ai comandanti una permanenza variegata. Anche sulle rade non vedo criticità: l’Elba è una tappa consolidata sull’asse nord-sud del Tirreno e offre ancoraggi sicuri con ogni meteo. Il rischio di perdere una giornata di mare per gli ospiti è ridotto al minimo».

Spostandoci sul lato umano, come sono cambiate le abitudini di chi vive a bordo? Riscontrate differenze operative tra l’armatore “tradizionale” e la frenesia dei charter moderni?

«È cambiato tutto per effetto di due grandi eventi: il Covid e la guerra in Ucraina. Il primo ha dato un impulso paradossale ma fortissimo al charter di lusso; il secondo ha ridisegnato la geografia dei clienti. Abbiamo visto una contrazione netta dei russi e un massiccio ritorno degli americani. E questo ha modificato le richieste. L'Elba resta la meta prediletta dell'armatore tradizionale che cerca la bellezza naturalistica e la privacy, lontano dai riflettori dei rotocalchi. Ma con il ritorno della clientela statunitense, soprattutto sui charter, è subentrata una certa frenesia. È un management diverso, più veloce, influenzato dai mezzi di comunicazione: gli ospiti arrivano già informati, sanno cosa vogliono e lo vogliono subito. Il nostro ruolo si è evoluto in un vero "lifestyle management": dobbiamo profilare gli ospiti in anticipo, incrociare età, lingua e desideri per costruire 'experiences' su misura di cui ci facciamo garanti. Tuttavia, c'è una costante che mette tutti d'accordo: Napoleone. Il marketing territoriale legato all'Imperatore ha da sempre un grande fascino. Circa il 70% dei clienti sui superyacht chiede di visitare i Musei Napoleonici: sono il nostro "asso nella manica" per portarli a scoprire anche il resto dell'isola».

In un Mediterraneo dove Costa Smeralda e Liguria sono spesso sature, come si posiziona l'Elba? L'offerta a terra tiene il passo con il lusso richiesto da questi ospiti?

«Qui bisogna sfatare un mito. Spesso si pensa che l'ospite di uno yacht da 100 metri cerchi a terra lo stesso lusso sfrenato che ha a bordo. Non è così. A bordo hanno già chef stellati e servizi inarrivabili; replicarli a terra è quasi impossibile e spesso inutile. Ciò che cercano scendendo a terra è l'autenticità, qualcosa che il denaro non può comprare in cabina. Cercano il racconto del territorio. All'Elba, accanto ai resort di alto livello, vincono le piccole realtà 'family-based': posti di grande qualità, riservati, immersi in contesti naturali suggestivi, che offrono un'attenzione al cliente forse superiore a quella di un ristorante stellato formale. Oggi il vero lusso è la capacità di sorprendere con un'esperienza vera, specialmente nell'outdoor, dove l'Elba non è seconda a nessuno».

Sacomar ha un osservatorio privilegiato sulle dinamiche normative, forte anche della lunga militanza del suo socio Giovanni Gasparini ai vertici di Federagenti Yacht. Le chiedo una riflessione sul 'Sistema Italia': qual è oggi il principale ostacolo che frena la competitività dei nostri porti?

«L'Amministrazione marittima ha sempre mostrato disponibilità, va riconosciuto. E il Decreto Ministeriale del 2017 ha aiutato molto a semplificare. Ma il vero freno oggi è rappresentato dalla non uniforme applicazione delle norme sul territorio nazionale. A parità di legge, le prassi operative e le interpretazioni cambiano sensibilmente da un porto all'altro. Questo genera incertezza e tempi morti che gli operatori stranieri faticano a comprendere. Per competere con l'estero non servono nuove leggi, ma un'omogeneizzazione applicativa: servono criteri chiari, prevedibili e identici in tutta Italia. Solo così saremo davvero attrattivi. Resta poi il nodo della pianificazione e dei servizi: con navi sempre più grandi e complesse, dobbiamo garantire risposte puntuali. La semplificazione deve proseguire, ma senza abbassare l'asticella della sicurezza e delle norme».

Chiudiamo con l'ambiente. L'Elba è un gioiello naturalistico. Ritiene che l'attuale quadro normativo riesca a bilanciare la tutela dei fondali con le esigenze operative dei mega yacht?

«Tocco un tasto delicato. Il mio punto di vista parte dal "sistema Elba": siamo la terza isola italiana, con infinite baie e un traffico che non è fatto solo di superyacht, ma di migliaia di imbarcazioni che arrivano quotidianamente dalla costa toscana. Il vero impatto sui fondali è dato

dai grandi numeri del diporto medio-piccolo, non dalle poche unità giganti. Per proteggere davvero i fondali servirebbe un numero elevatissimo di campi boe e un'area marina protetta estesa. Ma attenzione: istituire un'area marina protetta ha senso solo se, parallelamente, si realizzano veri porti turistici capaci di assorbire le barche che togli dalle rade. E all'Elba, storicamente, abbiamo adattato porti rifugio, non abbiamo costruito nuove marine turistiche. Inoltre, va detto chiaramente: i superyacht di lusso hanno un impatto ambientale marginale. Sono quasi tutti 'Marpol compliant' ai massimi livelli e molti usano sistemi di posizionamento dinamico che evitano proprio di calare l'ancora sul fondale. Se pensiamo di proteggere l'ambiente importando il modello 'punitivo' francese, fatto solo di divieti di ancoraggio per i grandi yacht senza offrire alternative infrastrutturali, otterremo solo un risultato: affossare l'indotto economico, come è già successo in Corsica».

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

**SUPER YACHT 24 E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

Ecco i due panel e i primi speaker confermati per l'8° Forum di SUPER YACHT 24

This entry was posted on Friday, January 30th, 2026 at 1:11 pm and is filed under [Interviste](#), [Services](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.