

INCHIESTA

Italia che vai, marina che trovi (o forse)!

Nell'ultimo triennio, è stata annunciata la costruzione di numerosi nuovi marina, come anche l'ampliamento o la totale riqualificazione di molte strutture già esistenti. Secondo i dati di Assomarinas, negli ultimi due anni sono stati creati 8.000 nuovi posti barca e altri 40.600 sono in arrivo nei prossimi 3 anni. Ci è venuta la curiosità, di fare una breve panoramica su ciò che è stato fatto e su quello che resta ancora da fare, per "tastare il polso" ad un comparto nel quale vengono riposte tante speranze di rilancio dell'intero settore

di Paola Vecchiarelli



Barche Gommoni è attenta a questi temi e la rubrica "Porti" è da anni una pagina fissa della rivista. Ci è sembrato opportuno dedicare una piccola inchiesta a questo argomento sul numero di ottobre, proprio perché il Salone di Genova non solo inaugura l'"Anno Nautico" e festeggia quest'anno il suo cinquantenario di vita, ma è anche tradizionalmente cornice di tanti convegni e seminari di approfondimento e ci è sembrato importante dare il nostro piccolo contributo su un argomento che ci sta davvero a cuore. Sono tante le domande per le quali avremmo voglia di trovare una risposta: c'è corrispondenza tra i progetti e le realizzazioni effettive? A quanto ammontano gli investimenti realizzati? Quali sono i tempi medi per la costruzione di un marina? Quali sono le principali tipologie di finanziamento? Quali le prospettive strategiche di sviluppo del settore e quali i principali limiti? Come impatta la crisi della nautica sulla portualità turistica? Senza velleità di completezza, abbiamo cercato di fare le nostre verifiche e pubblichiamo un breve resoconto dei progetti completati e di quelli ancora incompiuti. Abbiamo anche

della Spero a Siracusa e Marina di Cala del Sole di Agrigento e molti altri progetti ancora in fase di approvazione burocratica o amministrativa; in Puglia, dove anche grazie all'attività di Italia Navigando e di concerto con i Ministeri dello Sviluppo Economico, delle Infrastrutture e dei Trasporti e della Regione Puglia, è stata finanziata la riqualificazione dei porti di Gallipoli, Trani e Brindisi (19 milioni di euro) e sono previsti ulteriori investimenti per quasi 80 milioni di euro per gli approdi di Porto Cesareo, Ostini, Fasano, Manfredonia, Margherita di Savoia, Molfetta, Bari, Santa Cesarea Terme, Tricase, Taranto e Racale. Sembra davvero che il gap tra nord e sud del paese rispetto al numero di moderni approdi e di posti barca disponibili stia per essere definitivamente colmato e questo è un dato incoraggiante. Ci viene comunque da chiederci se esiste in queste aree il rischio di infiltrazioni di "diverso" tipo? Mentre stiamo scrivendo questa inchiesta, ci è giunta la notizia dell'assassinio del sindaco di Pollica, nel Cilento, e questo tragico evento ci porta a fare qualche riflessione. È indubitabile la firma camorristica

dell'omicidio, ma quali sono i moventi? Uno dei motivi per cui il sindaco sarebbe stato ucciso sembra essere legato alla gestione del porto turistico di Acciaroli, che voleva togliere ai privati per farla ritornare all'Ente pubblico, in una terra, quella campana, dove gli interessi della criminalità organizzata sembrano non poter non riguardare il lucroso "business" della portualità e degli investimenti immobiliari a essa connessa. L'attenzione e gli anticorpi delle società civile sugli investimenti e sugli appalti in questo settore sono sufficienti a impedire commistioni che portano al degrado del territorio e che di sicuro non vanno nella direzione della prosperità e dell'interesse comune? Certo, come ci ha insegnato Roberto Saviano, non solo nel Sud d'Italia. Non si tratta di criminalizzare gli investimenti privati rispetto a quelli pubblici, peraltro di gran lunga inferiori in questo comparto; si tratta di vigilare, di non abbassare la guardia, di non farsi tentare da valutazioni troppo semplicistiche. Quella che segue è una lunga e panoramica carrellata dei porti inaugurati, ampliati o ristrutturati negli ultimi 3 anni.

8000 nuovi posti barca

raccolto direttamente alcune opinioni per noi particolarmente importanti al riguardo, come quella del Dott. Roberto Perocchio, Presidente di Assomarinas e quella del Dr. Emanuele Rinaldi, Direttore del Marina di Varazze in Liguria. La media nazionale è di 15 posti barca per ogni chilometro di costa. Nel meridione, soprattutto in certi tratti di costa, come quella calabrese, questa media si abbassa di molto. Proprio il meridione d'Italia è una delle aree più attive dal punto di vista della costruzione di nuovi marina. In Campania dove si stanno costruendo il Marina di Arechi, quello di Vigliena, il Porto di Bagnoli, quello di Torre Annunziata e altri approdi, a poca distanza l'uno dall'altro; in Sicilia con il Marina di Archimede e l'approdo



> Il porto di Lavagna

La voce di Assomarinas



Abbiamo fatto una istruttiva chiacchierata con il Dott. Roberto Perocchio, Presidente di Assomarinas, sulla situazione attuale della portualità turistica italiana. Negli ultimi 3 anni c'è stato un cospicuo incremento nella costruzione di nuovi porti turistici in Italia. I numeri: «Indubbiamente, il settore manifesta un notevole dinamismo: secondo i nostri dati ci sono al momento in Italia circa 140.000 posti barca, per quanto ci siano molti posti non censiti o precari, dei quali non possiamo ovviamente dare conto. Per soddisfare la domanda ce ne vorrebbero almeno altri 50.000. Negli ultimi 2 anni sono stati realizzati circa 8.000 nuovi posti barca e altri 40.600 sono in arrivo nei prossimi 3 anni». Assomarinas ha monitorato tutte le coste italiane e i progetti e gli ampliamenti in programma dovrebbero finalmente andare a colmare il gap tra la disponibilità di posti barca nei porti italiani e una domanda, che è da sempre, di molto superiore. Fattori importanti sono stati senz'altro: l'approvazione della Legge Burlando, la n. 509 del 1997, la prima legge specifica sui nuovi progetti di porti turistici, varata su proposta di Ucin, che ha istituito l'utilizzo della Conferenza dei servizi, nella quale sono riuniti tutti gli enti potenzialmente coinvolti nella costruzione di una struttura portuale turistica e che ha creato quindi uno sportello unico, semplificando e riducendo i tempi burocratici per l'approvazione di un nuovo porto. Fondamentale anche, nel 2001, la modifica del titolo V della Costituzione, che ha trasferito la competenza a rilevare la concessione demaniale dallo Stato alle Regioni. Ci sono stati alcuni anni travagliati di incertezza, che hanno portato anche a pronunce della Corte Costituzionale, che alla fine ha stabilito la piena competenza regionale o comunale per il rilascio della

concessione. È stato risolto anche il problema della pubblicità della procedura dei progetti che devono essere annunciati a tutti i soggetti che abbiano potenzialmente interesse al progetto, compresi soggetti transnazionali, e che ha bloccato la costruzione di alcuni porti, come quello di Pesaro, in cui vari anni di procedura avviata sono stati vanificati e si è dovuto ricominciare tutto da zero. È terminato il quinquennio di faticoso passaggio agli enti locali delle competenze stabilite dalla legge 509. Così questa legge comincia a dare i suoi frutti. «La legge 509 è stata mantenuta da tutte le regioni italiane, - continua il Presidente - tranne la Campania, che ha adottato un provvedimento ad hoc, veramente ben concepito e dettagliato». In Campania sono stati, infatti, realizzati o sono in corso numerosi progetti: sono iniziati i lavori del Marina di Vigliena; è operativo il Marina di Procida; sono in corso i lavori per il porto di Bagnoli ed è stata posata la prima pietra del Marina di Arechi, che disporrà di 1.000 posti barca, con un progetto davvero innovativo e unico, sul piano europeo, firmato dall'architetto Santiago Calatrava. Sono numerosissimi i progetti di grande respiro in corso di attuazione: Fiumicino, Imperia, Siracusa dove i lavori stanno procedendo a ritmo serrato per la realizzazione del Marina di Archimede. Sempre a Siracusa c'è il progetto di un altro porto, presentato dalla Spero srl, che sta avanzando nell'iter burocratico. «A nostro avviso - riprende il Dott. Perocchio - niente vieta infatti, nelle località che presentino caratteristiche adeguate, di pensare a più approdi turistici anche nello stesso Comune». Anche la Marina di Cala del Sole di Agrigento è in avanzata fase di costruzione, con la realizzazione delle opere a mare e la posa dei pontili galleggianti. Sembra quindi che l'annoso gap tra Nord e Sud d'Italia nella disponibilità di posti barca si stia lentamente colmando, anche se sarà necessario mirare un po' meglio gli investimenti per localizzare le strutture in modo che non si creino eccedenze in certe aree. Per la realizzazione di un porto turistico ci vogliono circa 3 anni, per quanto ci siano alcuni fenomeni che spesso rallentano le procedure, come la richiesta di documentazioni supplementari da parte delle Sovrintendenze competenti, o il problema dei ricorsi amministrativi

presentati a vario titolo da associazioni o enti, per i quali bisogna attendere i tempi del giudizio e quindi a volte i tempi si allungano fino a 5 anni, talvolta c'è addirittura il diniego. Più semplice e snella è la procedura che riguarda la riqualificazione di aree degradate, perché si tratta di progetti ben recepiti dal comune sentire. A questo punto viene da chiedersi come si può quantificare l'ammontare degli investimenti realizzati. «Bisogna tener presente che un posto barca costa dai 50.000 ai 200.000 euro. Non si tratta di un costo eccessivo se si considera il fatto che la costruzione dei posti barca del futuro risponde a criteri di assoluta modernità». Questi criteri sono stabiliti e certificati dal PIANC (the World Association for Waterborne Transport Infrastructure, ndr), un organismo internazionale di ingegneri e tecnici finalizzato a fornire supporto tecnico, economico e ambientale, attraverso vari strumenti e di cui esiste una sezione italiana con sede presso il Ministero dei Lavori Pubblici. «Il costo di investimento è collegato - conclude Perocchio - a livelli di esercizio molto onerosi. La progettazione dei posti barca risente infatti di un nuovo approccio al layout, che tiene conto dell'impatto ambientale e di numerosissimi altri criteri. La costruzione delle dighe foranee, dei frangiflutti è molto dispendiosa ed è necessaria per ottenere la 'calma d'onda'. Oggi un porto turistico è, infatti, concepito come un 'villaggio galleggiante' dove poter soggiornare anche per lunghi periodi, quindi, a differenza dei porti destinati a ospitare le grandi navi, anche un'onda di 5 cm costituirebbe un problema e impedirebbe una confortevole vita a bordo. Poi bisogna considerare moltissimi altri fattori come il recupero degli spazi dimessi, le aree di parcheggio, la viabilità, ma ancora molto altro». Quindi, facendo un calcolo approssimativo e considerando un costo medio di 100.000 euro a posto barca, si può stimare che negli ultimi due anni sia stato realizzato un investimento di circa 800 milioni di euro. Rispetto alla tipologia di finanziamento per la costruzione di nuovi approdi, Assomarinas rileva che la modalità prevalente e più duttile è quella privata, mentre l'intervento pubblico è percepito come uno strumento superato, anche perché «è importante concepire il porto come un'impresa turistica a tutti gli effetti».

Marina di S. Vincenzo: inaugurato nel giugno di quest'anno, dispone di 283 posti barca per imbarcazioni fino a 27 m. Situato nel cuore della Val di Cornia, il nuovissimo marina ha la peculiarità di essere un porto cittadino a tutti gli effetti, che garantisce ai suoi ospiti ogni tipo di servizi nell'arco di 500 metri dal proprio posto barca. È gestito dalla Sales Spa.

Marina di Rodi Garganico: inaugurato alla fine del 2009, realizzato lungo la Costa Adriatica, a sud dell'arcipelago delle Tremiti, dispone di 316 posti barca per imbarcazioni dagli 8 ai 40 m. L'investimento realizzato dalla Pietro Cidonio Spa è di 17 milioni di euro. È il primo punto IBS Yachting dell'Adriatico. È da poco iniziata la costruzione di un residence panoramico al servizio del porto.

Marina Sveva: inaugurato nell'agosto del 2009, dispone attualmente di 230 posti barca. È in fase di completamento: una volta ultimato disporrà di circa 400 posti barca dagli 8 ai 20 m. + 6 fino a 30 m.. Il progetto, di iniziativa privata è realizzato su area demaniale, in uno dei tratti più suggestivi del litorale molisano denominato "Costa Verde". Gestione: Società Marittima Molisana srl.

Marina di Olbia: Operativo dalla scorsa stagione, è situato in posizione privilegiata rispetto alla principali vie di comunicazione nazionali ed internazionali, è concepito come un "sistema" completo di servizi di alto livello. Dispone di 270 posti barca, per imbarcazioni fino a 60 m. Gestione: IBS Group.

Marina di Policoro: Il porto, un marina moderno e attrezzato, è aperto tutto l'anno e costruito per accogliere nel massimo comfort ed in sicurezza diportisti esperti e semplici appassionati. Sorge all'interno del complesso Marinagri, che offre residenze esclusive, dotate di giardino e posto barca, all'interno di un ecosistema di 350 ettari. Dispone di 522 posti barca, dei quali 287 in darsena privata per imbarcazioni dagli 8 ai 30 m. Direzione e Gestione: Marinagri Spa. L'investimento realizzato è di 200 milioni di euro.

Marinara di Ravenna: operativo dal 2007 e stato completato nel 2009 e dispone di 1.150 posti barca. L'intervento è frutto dell'iniziativa della Società Seaser, già promotrice della creazione del porto. La società è controllata dalla Cooperativa Muratori Riuniti di Filo d'Argenta, a cui è stata affidata la realizzazione del progetto.

Marina di Ragusa: inaugurato nella scorsa stagione, dispone di 800 posti barca per imbarcazioni fino a 50 metri. Realizzato da Tecnis spa, società leader nelle costruzioni marittime, costituisce uno dei principali punti di approdo per le imbarcazioni turistiche provenienti dalla vicina isola di Malta e gode di una privilegiata posizione baricentrica nel Mediterraneo. Direzione e gestione: Porto Turistico Marina di Ragusa Spa. È stato finanziato grazie ai fondi dell'Unione Europea e i lavori sono iniziati nell'aprile del 2006. L'investimento, finanziato quasi per metà dal partner privato, è stato di 70 milioni di euro. Tecnis spa, che gestisce il porto attraverso una controllata, ha una concessione per 60 anni.

Marina di Loano: Il marina si trova al centro del Ponente ligure, in un suggestivo scenario naturale, ricco di storia, di cultura e di tradizione marinara, di fronte al Mediterraneo. È la prima iniziativa di Fondiaria-SAI S.p.A. nel settore portuale



> Marina di Sveva



> Cattolica



> Marina di Olbia



> Marina di Ragusa



> Marina di San Vincenzo



> Marina S. Pietro



> Marina di Loano



> Porto Parco di Jesolo



> Porto degli Argonauti



> Porto di Rodi Garganico

turistico, progettata e costruita secondo i più elevati standard qualitativi. Dispone di 872 posti barca, per imbarcazioni fino a 20 m. Ancora in fase di ampliamento: il termine dei lavori è previsto per la fine dell'anno in corso.

Marina San Pietro di Termoli: dispone di 250 posti barca per imbarcazioni dagli 8 ai 30 m. Realizzato con fondi interamente privati per un investimento complessivo di 8 milioni di euro e inaugurato lo scorso anno, è aperto tutto l'anno; costituisce una delle particolari strutture operanti per il diporto nell'area centro/sud Adriatica. Gestione: Marinucci Yachting Club srl.

Porto degli Argonauti: un porto interno della costa ionica della Basilicata, il primo della regione ed è situato a Marina di Pisticci (MT) nel cuore del Mar Jonio. Elegante e funzionale, il porto è preceduto da un avamposto esterno a moli foranei convergenti che delimita l'imboccatura di ingresso larga 50 m e profonda 4 m. Dispone di 450 posti barca per imbarcazioni fino a 40 m.

Porto di Mirabello: ubicato nel Golfo dei Poeti, tra Lerici, Tellaro e Portovenere, il nuovo Marina di La Spezia, operativo dal 2009 ed inaugurato ufficialmente il 18 settembre scorso, è l'unico in Italia a svilupparsi su un' isola artificiale di 50.000 mq., appositamente realizzata senza togliere spazio al fronte mare della città. Numero posti barca all'interno del molo principale: 387, per imbarcazioni dai 14 ai 65 m; numero posti barca all'esterno del molo principale: 728, per imbarcazioni fino a 10 m. Gestione: ITN Industrie Turistiche Nautiche Spa

Porto Parco di Jesolo: operativo, ma ancora in fase di completamento per arrivare a 1.000 posti barca complessivi, è punto di partenza perfetto per scoprire le meraviglie della laguna e per navigare nelle acque interne. È situato alla foce del fiume Sile, a 11 miglia da Venezia e 40 dalla costa Croata. Numero posti barca attualmente disponibili: 650, per imbarcazioni fino a 35 m. Gestione: Porto Turistico di Jesolo Spa.

Marina di Stabia: l'inaugurazione è avvenuta nel giugno 2007, e ora, il work in progress del porto è in continua ascesa, con la darsena riservata ai mega yachts fino ad 80 metri e la recente inaugurazione dell'esclusivo Yacht Club. Dispone di 900 posti barca in uno scenario d'incomparabile bellezza, con il Vesuvio e il Faito. Il progetto del porto è stato firmato dalla Conti & Associati di Udine, mentre il waterfront, è stato progettato dall'architetto Massimiliano Fuksas.

Marina di Cattolica: inaugurato nel giugno del 2008, dispone di 180 posti barca nella darsena a mare (dai 10 ai 30 m.) e di 70 posti barca nella darsena interna (dai 6 ai 32 m.). Il progetto, iniziato nel 2005, ha lavorato sulla riqualificazione e valorizzazione di tutto il porto canale e delle aree adiacenti. La realizzazione dell'opera è della Società Marina di Cattolica del Gruppo Gecos spa di Rimini. L'investimento: 14 milioni di euro.

Marina di Procida: Inaugurato nel luglio del 2008, fa parte della rete di Italia Navigando. Dispone di 491 posti barca per imbarcazione da 7 a 30 m. Incastonato nel pieno centro storico dell'isola, il Marina è ubicato nello specchio acqueo adiacente al porto commerciale e affaccia sulle acque del canale di Procida, dello stretto tra Procida e Monte di Procida e con vista su Capo Miseno e sul Vesuvio.

Progetti in forse

Progetti in ritardo

Darsena del Triangolo di Viareggio: entro 6 mesi, a partire da agosto 2010, la società Viareggio Porto Spa sarebbe obbligata a iniziare i lavori per il nuovo approdo turistico, ma non può farlo perché il Consiglio di Stato ha annullato la gara indetta per finanziare il progetto. La società presieduta da Alessandro Volpe rischia di perdere la concessione demaniale rilasciata per realizzare l'approdo sulla piccola spiaggia della Darsena, perché non utilizzata. Il contenzioso fra Comune di Viareggio e gruppo Ferragamo, aperto dalla sentenza del Consiglio di Stato che ha annullato la gara con cui nel 2008 era stato assegnato per 10 milioni di euro a Ferragamo il 48,5% delle azioni della società, è ancora in alto mare e sta bloccando qualsiasi iniziativa inerente al progetto. In attesa del giudizio dei legali, l'unica soluzione per uscire dall'empasse sembra essere quella di stralciare dal progetto generale del Triangolo una piccola parte dei lavori, ai quali dar corso senza grosse spese per evitare la revoca della concessione. L'ultima parola spetta al consiglio di amministrazione della Viareggio Porto.

Porto di Pinetamare di Castelvoturno: annunciato nel 2008, doveva essere pronto nel 2011. Slitta di un anno buono (entro il 2013) l'apertura del nuovo porto turistico da 1.200 posti barca, il primo del litorale casertano. Investimento previsto: 85 milioni di euro (capitali privati). I dirigenti della società Marina di Castello, che nel 2008 si è aggiudicato il financial project della Regione Campania per la realizzazione del porto, hanno garantito che la prima pietra sarà posta non più tardi di questo mese. L'infrastruttura sorgerà nella località domizia che segna il confine fra le province di Napoli e di Caserta, e sita nel bel mezzo di un comprensorio già scelto dal Calcio Napoli per la realizzazione della sua cittadella sportiva e che tenderà il rilancio anche con la prevista realizzazione del nuovo aeroporto internazionale di Grazzanise. L'area in questione è tristemente famosa per essere territorio della criminalità organizzata e per aver fornito la location al film Gomorra.



> Il progetto del nuovo porto di Anzio



Porto di Anzio: un importante passo avanti verso la realizzazione del nuovo Porto di Anzio è stato compiuto nel febbraio scorso, quando il Ministero delle Infrastrutture - Capitaneria di Porto di Roma ha formalmente consegnato al Comune di Anzio le aree demaniali marittime e gli specchi acquei destinati a uso pubblico (pescherecci, traghetti, aliscafi, navi crociera, ecc) per un totale di 66.165 mq. Uno step concreto verso la realizzazione del nuovo porto turistico, da più parti osteggiato.

lavori avviati



> Acquamarcia

Marina d'Arechi: è stata posata, nell'agosto scorso, la prima pietra del nuovo porto turistico, definito dal patron della Gallozzi Group, un "capolavoro dell'urbanistica contemporanea". Il progetto, che prevede un investimento di 120 milioni di euro, è davvero galattico e si svilupperà su un tratto di costa campana lineare, per costruire un porto completamente staccato dalla terraferma e collegato alla medesima da strutture paraboliche "che intersecano il cielo e il mare", disegnate dal prestigioso architetto Santiago Calatrava. Prevede la realizzazione, entro il 2013, di 1.000 approdi per barche dai 10 ai 50 m., 8700 mq. di aree commerciali e per il tempo libero e 27.000 mq di verde pubblico e passeggiate a mare. Alla cerimonia è intervenuto anche il Pres. della Ferrari Luca Cordero di Montezemolo.

Porto di Fiumicino: sono iniziati i lavori nel febbraio scorso, con la posa della prima pietra, del futuro Porto Turistico della Concordia; i tempi stimati per la realizzazione complessiva sono di 5 anni per un investimento di 400 milioni di euro. Un progetto per il "più grande porto del Mediterraneo", che vede impegnato nella sua realizzazione il Gruppo Acqua Marcia. Prevede quattro darsene principali, 1.445 posti barca (400 dei quali riservati ad imbarcazioni sopra i 18 m.), una superficie complessiva di 104 ettari. Il nuovo marina sarà frutto della concertazione di Regione e Amministrazione locale, per il rilancio economico del territorio. Il progetto evidenzia gli elementi qualificanti di un porto ecosostenibile (certificazione ambientale, bioedilizia, domotica), l'integrazione con il tessuto urbano e la posizione strategica lungo la costa tirrenica per la logistica e i collegamenti.

Marina di Baiaverde di Imperia: i lavori sono iniziati nel 2008 e sarà possibile ormeggiare a partire dalla stagione 2012, per quanto saranno necessari dai 24 ai 36 mesi in più per il completamento delle opere a terra. Disporrà di 390 posti barca per imbarcazioni fino a 33 m. Il general contractor è la Rosso spa di Torino e le opere a mare sono realizzate dalla Cema Spa di Sorrento. L'investimento complessivo sarà di circa 100 milioni di euro, di poco maggiore agli 85 milioni inizialmente previsti. Si è verificato un ritardo anche rispetto al termine previsto per la fine dei lavori, in seguito a due disastrose mareggiate, che hanno completamente distrutto la diga foranea. Il progetto definitivo dell'area (ex discarica CO.GE.FAR), finalizzato alla riqualificazione urbana, paesistica ed ambientale del sito, riguarda quella parte del territorio del Comune di Ospedaletti, in provincia di Imperia, consolidatosi a seguito del riempimento, effettuato a mare, con la discarica dei materiali di risulta dello scavo della nuova galleria della linea ferroviaria, realizzata nel decennio 1975/1985. Il "Parco & Marina di Baiaverde" sarà un moderno parco vacanze, immerso nel verde della superficie complessiva di circa 60.000 mq.

Marina di Vigliena: nel 2009 è stata realizzata la posa dei primi massi della scogliera esterna del nuovo porto turistico a S. Giovanni a Teduccio, Napoli. Sarà un "porto nel porto", protetto dall'antemurale del porto commerciale della città. Già nell'estate del 2011 dovrebbero essere disponibili 300 posti barca sugli 853 totali (in concessione quarantennale) per imbarcazioni dai 12 agli 80 metri, su fondali che variano da 4 a 10 metri. I lavori di completamento dovrebbero essere ultimati entro la fine del 2012. Società concessionaria dei lavori è la Porto Fiorito Spa. C'è qualche perplessità rispetto alla collocazione periferica del porto.

"Approdo Poseidon": pensato per le imbarcazioni fino a 8 m., disporrà di 205 posti barca. Situato in provincia di Savona, l'approdo si trova lungo l'arenile di Borghetto S.Spirito al confine con Loano. I lavori sono iniziati nel 2007. A gennaio 2011, sarà operativa la parte a mare e il completamento è previsto per l'inizio della prossima stagione. Costruito e in concessione alla Società Poseidon srl, sarà gestito dalla Sermar Servizi Marini srl.

Porto di Boccadarno: la cerimonia della posa della prima pietra si è svolta nel maggio scorso e così prende finalmente il largo l'ambizioso progetto di un porto turistico alla foce dell'Arno. Il Porto è frutto di un'iniziativa di capitali locali, riuniti nella Boccadarno Porto di Pisa Spa e i lavori sono stati affidati alla CMC (Cooperativi Muratori e Cementisti) di Ravenna, importante azienda italiana che vanta grande esperienza nel settore. La società che realizzerà i lavori si è impegnata a completare il porto in 670 giorni di lavoro, per consentire i primi ormeggi già nella stagione 2012. Le opere saranno realizzate senza modificare la linea di costa: verrà realizzata un'ampia strada pedonale panoramica che delimiterà il bacino di ormeggio vero e proprio con circa 450 posti barca, suddivisi secondo un mix che risponde alle ultime tendenze del mercato. Investimento complessivo: duecento milioni di euro, di cui circa 32 impiegati per le opere portuali vere e proprie (diga costiera e banchine).

Marina di Cala del Sole di Agrigento: nel cosiddetto approdo di Finthia potranno attraccare 1.502 barche, da 8 a 70 metri, con tutti i più moderni e funzionali servizi per la nautica (alaggio, varo, carburanti, cantiere navale ed officine varie, travel-lift, torre di controllo, ufficio meteo ed imponenti opere a terra. Il progetto definitivo è stato approvato nel 2005, la concessione demaniale per 99 anni è del 2006 e di lavori sono iniziati nell'estate del 2007 e sono stati suddivisi in tre lotti: il primo lotto, comprendente la realizzazione di 344 posti barca, oltre a varie opere a terra, da completare entro fine 2008; un secondo lotto il cui termine era previsto per la primavera di quest'anno; un terzo lotto da completare entro la primavera del prossimo anno. Progetto di: Iniziative Immobiliari Spa.

Cala del Forte di Ventimiglia: il nuovo marina della cittadina frontaliera ligure dovrebbe essere ultimato in 4/5 anni., con la vocazione di essere il porto più ecologico d'Europa e un vero e proprio gioiello, per design, soluzioni progettuali e novità tecnico ambientali: incastonato nella baia degli Scoglietti, dominato dall'alto dall'antico Forte dell'Annunziata, praticamente affacciato sulla Costa Azzurra. L'approdo sarà realizzato dalla Società Cala del Forte srl di Beatrice Parodi con un investimento pari a circa 80 milioni di euro. La superficie totale della concessione è di 140.000 metri quadrati; sono previsti 348 posti barca, da 6,5 a 45 metri di lunghezza.

Progetti del Gruppo Acqua Marcia: oltre al Porto della Concordia di Fiumicino, stanno realizzando:

- **Marina di Archimede** di Siracusa che prevede opere a terra per 49.467 mq, opere a mare su una superficie di oltre 97.000 mq., cantieri nautici, attrezzature per il diporto e di rimessaggio/refitting all'avanguardia. Le opere a mare, circa 600 posti barca per yacht di stazza media e maxi, si concluderanno nella seconda metà del 2010.
- Nuovo **porto turistico di Imperia:** andrà a riqualificare



> Ventimiglia



> Fiumicino

l'area compresa tra il molo Lungo di Porto Maurizio e il canale Rio de Baité, ridisegnando l'intero waterfront cittadino. La struttura, che si candida a diventare uno dei più grandi scali turistici del Mediterraneo, sorge su uno specchio acqueo di circa 268.000 mq e comprende 1.300 posti barca e importanti opere a terra.

• La realizzazione delle opere a terra di un **Approdo Turistico per la nautica da diporto nel Comune di S. Lorenzo al Mare.** La struttura fungerà da raccordo tra la linea di costa e l'ambiente situato a livelli superiori, costituito in parte da aree verdi e in parte da edifici di recente costruzione. Il complesso comprenderà un'area residenziale di 60 unità abitative dotate di ampie terrazze con vista sul mare. Faranno parte del complesso anche uno stabilimento balneare, un rimessaggio per le imbarcazioni, un ristorante e un bar panoramici, due piazze di pianta lenticolare e una grande struttura ricettiva-commerciale. Il porto disporrà di 360 posti barca da 8 a 30 m.

• Il progetto per il nuovo **porto turistico di Civitavecchia** è stato presentato al pubblico a Saragozza, in occasione dell'Expo Internazionale e prevede il recupero di uno dei più antichi porti del Mediterraneo che sarà realizzato dal Gruppo Acqua Marcia in collaborazione con il Gruppo Cozzi Parodi. Investimento previsto: 150 milioni di euro. Previsti 200 posti barca per maxi yacht e una darsena privata per imbarcazioni più piccole. Particolare attenzione verrà data al risparmio e all'uso di energie alternative mediante l'impiego di pannelli fotovoltaici. L'architettura si gioverà di materiali perfettamente compatibili ed armonici con l'ambiente circostante: niente acciaio e cemento armato, ma cristallo, per ricordare le trasparenze dell'acqua, laterizie e travertino. La fase procedurale si trova in fase finale, il progetto definitivo è stato approvato in sede di Conferenza dei Servizi. Nel corso dei prossimi mesi verranno sottoscritti l'accordo di programma, la convenzione urbanistica e verrà rilasciata la concessione demaniale marittima.



> Il Marina di Arechi



> Vigliena

Botta e risposta con **il Marina di Varazze**

Nell'ambito di un'inchiesta che si propone di fare il punto sullo "stato dell'arte" della costruzione dei porti turistici in Italia, sull'andamento della loro gestione, su prospettive e limiti della loro attività e del loro sviluppo, non si poteva prescindere dall'ascoltare l'opinione di chi gestisce quotidianamente un'esperienza di "eccellenza" nel panorama dei porti turistici italiani. Abbiamo raggiunto il Dr. Emanuele Rinaldi, Direttore, dal 2006, del prestigioso Marina di Varazze e uomo di mare a tutti gli effetti.

Quando è stato inaugurato il Marina di Varazze e a quanto ammonta l'investimento realizzato per costruirlo? Qual è il segreto del vostro successo e dei numerosi riconoscimenti ottenuti: dal 2009 siete l'unico porto a 5 stelle d'Italia con l'attestazione dell'International Marine Certification Institute di Bruxelles; certificati dal 2007 Iso 14001, insigniti nel 2008 dell'European Property Award; Bandiera Blu per due anni consecutivi e nel 2010 l'Overseas Living Award per l'eccellente sviluppo del Marina di lusso.

Il Marina è attivo dal 2006 e l'investimento realizzato per la sua realizzazione ammonta a circa 50 milioni di euro, con capitali esclusivamente privati. La società vede nel proprio azionariato la presenza di diversi soci, tra cui anche il Gruppo Azimut/Benetti. Ogni anno viene realizzato un investimento ulteriore su servizi e miglioramento dell'offerta. Nel 2010 sono stati inaugurati due nuovi spazi: la Maison Yachtique e il nuovo centro benessere Madica Milano. La connotazione saliente del Marina di Varazze è quella di essere sempre più un

luogo dedicato alle persone, a coloro che condividono l'amore per il mare e per la vita in banchina ed è questo tratto, insieme alla ricerca continua, che ci permette di migliorare costantemente e di offrire un servizio di altissima qualità.

Nell'ultimo triennio sono stati inaugurati, ampliati o riqualificati più di 20 approdi e numerosi sono i progetti in corso, che vedranno la luce nei prossimi 2/3 anni. Cosa pensa di questa vivacità? "Si fa presto a dire porto..."

È senz'altro positiva, per quanto la sua sia una frase perfetta: si fa presto a costruire un porto, il problema vero è la gestione; voglio dire che è difficile riuscire a far fruttare un porto, a non farlo andare in rosso. A mio avviso la carenza più grande in Italia consiste nella mancanza di professionalità adeguate in questo settore; quasi sempre si attinge a professionalità provenienti da esperienze diverse, come il settore alberghiero, che sono chiamate ad adattarsi a un sistema porto turistico che ha peculiarità molto spiccate, che attengono all'accoglienza, a mio avviso, la parola 'chiave' di questo mestiere, alle specifiche normative, al marketing, al rispetto della privacy e a tutte quelle delicate competenze, necessarie alla moderna e proficua gestione di un marina.

Parlando della Liguria, che è l'area in cui operate, si evidenzia una vivacità costruttiva davvero eccezionale: sono stati di recente inaugurati numerosi approdi e altrettanti sono in costruzione. Pensa che ci sia spazio per tutti? Non c'è il rischio di una eccessiva cementificazione della costa?

Sì, secondo me c'è spazio per tutti. Il mercato è ancora aperto, visto che per

fortuna ci sono ancora più imbarcazioni di quelli che sono i posti barca disponibili e in un contesto dove la domanda supera l'offerta, è importante che si continui a investire sui nuovi porti per la creazione di posti di lavoro e per il positivo impatto sull'indotto ricettivo e dei servizi correlati. Certo, si arriverà a un punto di saturazione, al punto in cui i diportisti potranno davvero scegliere ed è per questo che bisogna investire sulla qualità. La qualità deve vincere e deve diversificarci da altri stati, puntando su quelle che sono le peculiarità vincenti del nostro paese, prima tra tutte l'ospitalità e anche, senza dubbio, una univocità e omogeneità di regole che manca in altre nazioni europee. Rispetto all'impatto ambientale e in una regione come la Liguria molto particolare dal punto di vista geomorfologico, dove praticamente ogni centro ha il suo porto turistico, il rischio di una cementificazione dissennata è concreto, per quanto io pensi che ci siano attualmente tutti gli strumenti per evitarlo e anzi per recuperare aree depauperate. Ad esempio, Varazze era una discarica e nella realizzazione del marina ci siamo attenuti a criteri progettuali che potessero esaltare la conformazione della costa, scegliendo pontili di forma arrotondata e materiali che potessero armonizzarsi con le caratteristiche anche storiche del litorale: nel nostro caso legno, pietra e rame anticato che richiamano i vecchi stabilimenti balneari liguri. Ci atteniamo inoltre, nella gestione del marina, ai più innovativi criteri di rispetto ambientale: recupero delle acque nere, delle acque di lavaggio sala macchine, degli olii esausti; teleriscaldamento con acqua di mare tramite pompe di calore per gli edifici del porto; circolazione esclusivamente con veicoli elettrici e biciclette all'interno del

marina e molto altro ancora. Sul nostro sito è pubblicata la Nota Informativa sull'Impatto Ambientale alla quale tutti i diportisti devono attenersi e per noi la tutela dell'ambiente è un tema di prioritaria importanza.

Come è andata la stagione 2010? Ci può anticipare qualche dato?

Direi che è andata piuttosto bene e il nostro fatturato è in linea con quello dello scorso anno. Abbiamo incrementato i posti barca e le residenze sono state quasi totalmente vendute: ne rimangono 8 sulle 30 disponibili. Le nostre tariffe sono comunque immutate: non abbiamo aumentato i prezzi, né li abbiamo mai diminuiti e questo fa parte della scelta che ci identifica.

Come impatta, secondo lei, la attuale crisi della nautica sulla portualità turistica e sulla costruzione di nuovi porti? È giusto, come è stato fatto negli ultimi anni, continuare ad investire sui megayacht, adesso che il low profile sembra essere diventato la cifra del futuro anche per coloro che hanno grandi possibilità economiche?

Beh, indubbiamente la forbice si è ulteriormente allargata e i pochi che possono ancora permettersi un megayacht, potrebbero in teoria puntare a uno yacht ancora più 'mega' e, paradossalmente, a prezzi più competitivi, perché la contrazione di mercato costringe i produttori a una guerra dei prezzi. Questo si ripercuote indubbiamente anche sulla portualità e su tutti i servizi correlati. Per quanto ci riguarda, abbiamo assistito alla perdita di una fetta importante della piccola nautica, delle barche dagli 8 ai 10 m., per intenderci. Questo è comprensibile, se si considerano i costi di manutenzione, gestione e ormeggio, perché chi acquista una barca che costa in media 30/40.000 euro non può certo permettersi di affrontare annualmente costi di gestione, alaggio e varo vicini ai 10.000 euro. E magari ripiega su marina più periferici e a buon mercato, accettando implicitamente di usare meno la propria imbarcazione. Come marina, stiamo cercando di far tornare questi clienti, predisponendo una sorta di promozione per le barche più piccole, perché crediamo che tra loro ci siano molti veri amanti del mare e della

vita in barca e che la vitalità e il futuro dei porti turistici siano riposti anche nella loro presenza cospicua.

Che opinione ha sui limiti del contesto istituzionale di riferimento.

A titolo generale, sarebbe, secondo me, necessario che si comprendesse sul piano istituzionale che i porti turistici rappresentano una parte importante della nostra economia, perché creano posti di lavoro e un indotto di tutto rispetto, oltre a rappresentare un efficace volano per un turismo di qualità e che non sono solamente appannaggio di una minoranza di privilegiati. Il limite più macroscopico è, senz'altro, l'eccessiva tassazione. Con un decreto governativo di 2/3 anni fa il costo delle concessioni demaniali è stato quadruplicato e questo va a incidere esclusivamente sui porti turistici. Noi l'abbiamo pagato, perché ci piace stare alle regole, ma abbiamo fatto ricorso, del quale non conosciamo ancora gli esiti. Ci vorrebbe un occhio più attento prima di fare certe scelte: se non si andasse a incidere così tanto, probabilmente ne trarremmo tutti un beneficio.

IL MONDO
Cronologia
OROLOGIO

Tutto
il tempo
che vuoi

IN EDICOLA

