

La Toscana costruisce porti, ma la crisi dimezza le barche

Sulla costa della Regione crollano gli approdi: meno 40 per cento di yacht e vele E i progetti nati col boom? «Noi continuiamo a investire, siamo terzi in Italia»

DAL NOSTRO INVIATO

PIOMBINO — Passeggiando sui moli, sembra che scorrano acque diverse a seconda del lato che si guarda. Se da una parte, infatti, i porti turistici stanno vivendo un momento drammatico, con perdite di presenze (sia stazionarie sia di transito) mai viste prima, dall'altra le varie proprietà continuano a riqualificare, ad ampliare e persino a costruire nuove strutture, da Porto Ercole a Marina di Massa. È il mistero del «posto barca» in Toscana, oggetto che si vende male, anzi malissimo, ma su cui il settore non demorde e continua a investire a suon di milioni di euro, convinto che la tempesta possa essere superata.

Facendo due conti, dal 2011 a oggi sono sparite migliaia di presenze fisse e oltre il 40 per cento dei transiti, ossia quelle imbarcazioni che attraccano di porto in porto durante una gita. «A livello nazionale abbiamo perso 27 mila barche stazionarie e circa il 38 per cento di transito e la Toscana è in linea come questi dati. Anzi, sui transiti supera la media» spiega Luciano Serra, presidente nazionale di Assonat, l'associazione che riunisce approdi e porti turistici, nonché del San Rocco a Marina di Grosseto.

È una tendenza che coinvolge tutta la costa, da nord a sud. E il motivo, secondo Serra, è da collegare a due fattori, partendo dal governo Monti. «Le tasse come quella di approdo o quella sul possesso hanno impaurito la gente», quella che — ovviamente — poteva permettersi una barca. Ma c'è anche un altro fattore: la concorrenza estera. «A partire dal 2007 si è iniziata a registrare un calo delle presenze, che si sono spostate all'estero dove c'erano tariffe più basse» continua Serra. Così per la Toscana la vicina Corsica con tutto il sud della Francia sono diventati avversari troppo forti. Neanche in quelle isole felici dove il vento di crisi non ha portato la stessa tempesta. Come al porto turistico La Madonnina di Viareggio. «Noi abbiamo il 90 per cento dei posti barca affidati per contratto — spiega il direttore Pietro Romani — Ma abbiamo un forte calo nel transito: in due anni abbiamo perso circa 200 mila euro».

Ma allora perché un settore così fortemente in crisi continua a investire milioni di euro? «Perché per migliorarsi serve programmazione» spiega il presidente Assonat, che va unita alla storia della Toscana. «La nostra è la terza regione nel campo di porti turistici (dietro a Sardegna e Liguria *ndr*): quindi non stiamo parlando di un settore da nulla». Un credo che hanno fatto proprio diversi porti lungo la costa nati o pensati negli anni del boom. Prendiamo La Marina di Scarlino, che fa capo a Leonardo Ferragamo: qui i posti barca dal 2011 ad oggi sono calati di circa il 30 per cento e aspettando che il vento cambi si è deciso di investire sulla parte a terra, con una galleria commerciale di alta qualità a prezzi ragionevoli. «È un porto per tutti» è il motto fatto proprio dal presidente della società Leonardo Pagni. Proprio in questi giorni, poi, la Regione ha dato il via all'iter per la riqualificazione del porto di Punta Ala, portandolo a mille posti barca dai 900 oggi esistenti.

Insomma, qualche segnale positivo c'è, grazie anche agli incentivi che arrivano dall'alto, come il protocollo tra associazioni e governo che mette a disposizione dei porti in Toscana 1.500 comandanti di yacht club. La brezza più fresca di speranza comunque la dà Boccadarno, il nuovo porto turistico di Marina di Pisa inaugurato a fine giugno. «La struttura deve ancora essere completata — spiega la direttrice Antonella Conca — Ma siamo soddisfatti: dei circa 170 posti barca al momento utilizzabili,

ne abbiamo occupati più della metà».

Nonostante il «bagno di sangue», come lo definisce Serra, nessuno sembra voler mollare con i porti turistici. Basta guardare a Cecina, dove i lavori stanno andando avanti, oppure a Marina di Massa, dove siamo ancora a una fase progettuale. «Ora però serve un aiuto anche dalla politica, che deve smaltire le procedure per gli interventi sulle strutture, rendendole più veloci» conclude Serra. Una rotta da tracciare tutti insieme, forti del proverbio marinaio secondo cui ogni tempesta, prima o poi, passa.

Alfredo Faetti

RIPRODUZIONE RISERVATA