



Dalla riconversione dei brownfield ai superyacht: Palermo ridisegna la portualità turistica nel Mediterraneo

Il Mar Mediterraneo è oggi il più importante bacino mondiale per il diporto nautico e per le attività di turismo nautico: con il suo clima temperato, le condizioni meteomarine normalmente miti, le destinazioni storico-culturali molto ravvicinate, le molte nazioni e culture che vi si affacciano, la vasta scelta di porticcioli, i circa 500.000 posti barca distribuiti lungo le sue coste, le innumerevoli cale e rade adatte all'ancoraggio, e un'economia nautica sostenuta sia dai bacini di utenza locali, sia dai diportisti centro-europei che vi ormeggiano le proprie imbarcazioni, sia dalla massima concentrazione mondiale di superyacht (navi da diporto, superiori ai 24 metri) che percorrono tragitti di lungo raggio (provenendo anche dall'area caraibica e statunitense nei mesi estivi), rappresenta indubbiamente il mare più sicuro, attrezzato ed attrattivo nel panorama globale.

La crescita di questo vastissimo ecosistema nautico è stata favorita dai numerosi distretti di costruzione navale già storicamente presenti sin da epoca medievale (si pensi a Barcellona, Genova, Pisa, Venezia, Istanbul, Alessandria d'Egitto) e dalla stabilizzazione politica complessiva del bacino mediterraneo favorita dalla Nato e dall'espansione dell'Unione Europea.

Dopo la crisi globale finanziaria del 2009 e la pandemia da Covid le attività di turismo nautico sono riprese con grande slancio, il mercato delle nuove imbarcazioni ha alimentato il settore, sia nella vela che nel motore, con unità sempre più grandi, e decine di migliaia di imbarcazioni usate sono state rinnovate con interventi di refitting e rimotorizzazione, uscendo finalmente dai piazzali e capannoni di ricovero e tornando a navigare.

Questa situazione di ripresa ha dato fiducia anche all'economia dei porti turistici ed alle imprese di costruzione e gestione dei marina, che nel frattempo si sono strutturate anche in catene commerciali alimentate da fondi di investimento. In questo modo, negli ultimi anni, molti porti turistici in posizione privilegiata, che hanno fatto la storia della nautica mediterranea, sono stati acquisiti, rinnovati e

ampliati da gruppi internazionali come D-Marin, con sede a Londra, che oggi controlla 26 porti turistici dalla Turchia alla Spagna passando per Grecia, Croazia e Italia, o Island Global Yachting (IGY), di provenienza statunitense, che ha acquisito il porto vecchio di Cannes, Porto Cervo e Portisco in Sardegna, o Setur, che per ora è concentrata in Turchia ma ha programmi di espansione, mentre Safeharbor, la più grande catena del mondo con 145 porti turistici, ha per ora acquisito i cantieri di refitting di Monaco Marine in Francia e nel Principato.

La portualità turistica professionale del Mediterraneo ha avuto il suo inizio proprio in Spagna e Francia inizialmente come appendice di grandi operazioni immobiliari turistiche, come Marina Marbella, Ampuria Brava, o Port Grimaud, o Baie des Anges, un trend che poi è stato limitato da leggi successive di protezione del paesaggio costiero come la Lois Littoral in Francia o la Legge Galasso in Italia, o la convenzione internazionale di Ramsar per la protezione delle zone umide di riproduzione degli uccelli e della biodiversità, che limita fortemente la trasformazione di coste naturali e lagune in strutture per la nautica.

Di conseguenza, la maggior parte dei progetti degli ultimi 30 anni si sono focalizzati sul recupero dei cosiddetti “Brownfields”, ossia spazi portuali commerciali ed industriali dismessi, più semplici da riqualificare con interventi di recupero e valorizzazione del waterfront urbano. Ne sono stati esempi tipici la trasformazione del Porto Olimpico e di Port Vell a Barcellona, del vecchio porto di Valencia, di Palma di Maiorca, di Porto Antico a Genova, di Porto Mirabello e Porto Lotti alla Spezia, di Marina San Giusto a Trieste, di Marina Dorica ad Ancona, di Marina Tivat in Montenegro, di Grand Harbour Marina a Malta, di Marina Zea e Marina Flisvos ad Atene, di Marina Limassol a Cipro, di Marina Atakoy a Istanbul.

Questo percorso di diffuse riqualificazioni e riconversioni ad uso nautico procede celermente attraverso tutte le aree costiere del Mediterraneo che si sono recentemente aperte al libero mercato ed all’economia nautica, come dimostrano anche gli ambiziosi progetti albanesi della trasformazione del vecchio porto di Durazzo e di una parte del waterfront di Vlora e Saranda.

Tra tutti questi interventi di recupero brilla come antesignano proprio il Marina Villa Igiea di Palermo, che fu tra i primi esempi di trasformazione di una porzione dismessa del vecchio porto commerciale di Palermo, quello dell’“Acqua Santa”, e che fu anche oggetto di una presentazione alla prima conferenza mondiale dei porti

turistici di Icomia (organizzazione mondiale delle industrie nautiche), svoltasi ad Amsterdam nel 1993, in cui venne spiegato il durissimo dibattito urbanistico che si venne all'epoca a creare a Palermo su quel progetto innovativo.



Il porto turistico Marina Villa Igiea incorniciato da Monte Pellegrino e dal waterfront della città. (Fonte: Marina Villa Igiea; <https://www.marinavillaigiea.it/>).

È oggi indubbio che fu quella scelta realizzativa a svelare la vocazione di Palermo a destinazione strategica e d'eccellenza del grande yachting internazionale, che oggi

si esprime ai massimi livelli anche con la trasformazione a waterfront urbano di ispirazione nautica del “Molo Trapezoidale”, capace oggi di accogliere megayacht fino a 100 metri di lunghezza.

La decisione presa alla fine degli anni '80 da parte dell'autorità portuale di Palermo di riconvertire alla nautica da diporto una porzione delle proprie aree, stimolata anche da imprenditori preveggenti, servì non solo a soddisfare la crescente domanda di spazi nautici dei residenti, ma anche ad intercettare il crescente flusso di superyachts provenienti dalle isole Baleari, da Barcellona, e dalla Costa Azzurra francese che si dedicavano al “Grand Tour” del Mediterraneo, che aveva ormai scelto quella tra Sardegna, il Golfo di Napoli, la Sicilia e la Grecia come propria rotta prioritaria.

Come già avvenuto a Maiorca o ad Antibes, l'incremento del tasso di occupazione degli ormeggi di Palermo, sia con clientela residenziale che di transito, ha generato una intensificazione locale delle attività di assistenza tecnica dedicata ai mezzi nautici da diporto, con la crescita del cantiere Motomar di Capo Gallo ed altre attività affini, con il rafforzarsi della presenza di circuiti di agenzie marittime come Blue Water Alliance (BWA), e di tutta la lunga filiera tipica della nautica da diporto, tenuto conto del fatto che ogni mezzo nautico porta con sé i componenti di un centinaio di ditte diverse.

Tutto questo fermento nautico è certamente stato alla base del restauro e della rivitalizzazione del vicino centro storico di Palermo, e della rinascita dell'elegantissimo hotel Villa Igiea ad opera del gruppo Rocco Forte.

Il porto turistico dell'Acquasanta a Palermo. Veduta panoramica dalle terrazze dello storico hotel Villa Igiea. (Fonte: Marina Villa Igiea; <https://www.marinavillaigiea.it/>).

From Brownfield Redevelopment to Superyachts: Palermo is Reshaping Tourist Ports in the Mediterranean





Considerato poi che in Mediterraneo si concentrano, specie nella parte occidentale, circa 4.000 superyacht superiori ai 30 metri, e che 2.000 tra questi stazionano o transitano regolarmente in Italia, e che il 50 per cento di queste unità vengono oggi costruite nel nostro Paese, era ovvio che il porto di Palermo dovesse diventare, per la sua posizione di crocevia del Mediterraneo, un luogo d'elezione di questa clientela, promosso a livello internazionale anche dal grande raduno di yacht organizzato dal brand di alta moda Dolce & Gabbana pochi anni fa.

Nel valutare il pregio di questo tipo di traffico va anche considerato che il 60 per cento di questi yacht è adibito al noleggio per una media di circa 10 settimane estive, e che quindi ogni yacht tocca gli stessi porti a ripetizione diverse volte, e sempre con ospiti nuovi ed entusiasti di andare alla scoperta delle eccellenze del territorio. Le agenzie marittime stimano che un superyacht in esercizio estivo con ospiti ed equipaggio lasci mediamente circa 10.000 euro al giorno nelle destinazioni, per servizi tecnici e spesa turistica, e necessiti annualmente del 7 per cento del proprio valore in gestione e manutenzione, rappresentando quindi un sicuro attivatore economico.

Questo percorso virtuoso non è stato tuttavia privo di ostacoli, il consolidamento turistico di marina Villa Igiea e della Cala ha dovuto attraversare le laboriose e annose modifiche dei piani regolatori portuali, i problemi di potenziamento delle reti di fornitura elettrica agli yacht che chiedono potenze sempre più elevate (fino a 1.000 kw per postazione), i problemi di delimitazione delle aree di security imposte dal codice di sicurezza internazionali degli yacht adibiti al noleggio (ISPS code), le regole di convivenza con l'intenso traffico delle crociere e dei traghetti.



Il porto turistico del Marina Villa Igiea all'Acquasanta e le gru dello storico Cantiere Navale Fincantieri di Palermo sullo sfondo. (Fonte: Marina Villa Igiea; <https://www.marinavillaigiea.it/>).

Altre esigenze di trasformazione ed adattamento si delineano all'orizzonte:

innanzitutto il potenziamento della resilienza ai fattori meteorologici. I *medicanes*, o uragani mediterranei di alta ed eccezionale potenza, erano quasi sconosciuti in passato, ed investono oggi le nostre coste con forza mai vista. Anche il porto di Palermo ne ha subito le conseguenze, e dovrà tenerne conto in futuro, insieme al fatto che la comunità scientifica internazionale prevede purtroppo un innalzamento di circa 80 centimetri del livello medio del mare per fine secolo, a causa del cambiamento climatico e dello scioglimento dei ghiacci.

Inoltre, l'indebolimento della classe media a livello europeo, la verticalizzazione della ricchezza a livello globale, stanno anche modificando le caratteristiche del parco nautico mediterraneo, con la riduzione prospettica delle unità tra i 10 ed i 20 metri, a vantaggio di natanti inferiori ai 10 metri da un lato, e superyacht superiori ai 24 dall'altro. Questo imporrà una riorganizzazione degli spazi di ormeggio, ed un potenziamento dei servizi di *dry storage*, o servizio a secco, per lasciare a terra le imbarcazioni minori e calarle in acqua solo quando devono essere effettivamente utilizzate.

La borgata, il porticciolo e la caratteristica palazzina neogotica dei Quattro Pizzi dell'Arenella. (Source: Marina Arenella; <https://www.marinaarenella.it/>).

From Brownfield Redevelopment to Superyachts: Palermo is Reshaping Tourist Ports in the Mediterranean



From Brownfield Redevelopment to Superyachts: Palermo is Reshaping Tourist Ports in the Mediterranean





Il porticciolo turistico dell'Arenella dominato dal profilo del Monte Pellegrino. (Fonte: Marina Arenella; <https://www.marinaarenella.it/>).

Le sfide dei prossimi anni per l'efficientamento degli approdi si concentreranno su un maggior uso dei pannelli fotovoltaici per sostenere le potenze elettriche erogate agli yacht (l'art.27 della recente legge "valorizzazione della risorsa mare" ha ridotto le competenze delle soprintendenze negli ambiti portuali, il che snellisce le procedure di installazione), su un maggior uso dei provider digitali per le prenotazioni degli ormeggi e sull'intelligenza artificiale per la gestione dei contatti con la clientela, su una maggiore varietà dei carburanti disponibili per il rifornimento, dal biodiesel HVO, al metanolo verde (Marina Villa Igia è stato il primo marina italiano ad avviare un protocollo di rifornimento di metanolo per gli yacht del cantiere Sanlorenzo), all'idrogeno (quest'anno il World superyachts award

di Boat International è stato vinto dal 120 metri Breakthrough costruito da Feadship, con propulsione interamente basata su idrogeno e celle ad energia, collegati a motori elettrici). Di quest'ultima evoluzione rivoluzionaria ha tenuto conto anche l'Unione Europea, includendo i porti turistici nello STIP (Sustainable Transport Investment Plan), il sistema di finanziamento dei nuovi impianti di distribuzione dei carburanti che ci aiuteranno a compiere la transizione energetica.

La riconversione ad usi nautici, e crocieristici, del vecchio porto di Palermo si è quindi dimostrata un'operazione Win-Win non solo come nuova linfa economica della città, ma anche come fattore di attivazione di molte nuove sperimentazioni e tecnologie innovative, che accompagneranno la crescita dell'industria nautica dell'intero Mar Mediterraneo.

IMMAGINE INIZIALE | *Veduta del borgo marinaro di Arenella a Palermo, con il suo storico molo. (Fonte: Marina Arenella; <https://www.marinaarenella.it/>).*

