

La città, i nodi

(C) Ced Digital e Servizi | 1747293935 | 151.0.189.196 | sfoglia.ilmattino.it

L'intervista Gennaro Amato (Afina)

Antonino Pane

Ormezzi regolari, ormezzi abusivi. Ci sono abusivi che sono diventati regolari e finanche regolari che sono diventati abusivi. La caccia all'ormeggio ormai impazza lungo tutto il litorale napoletano. Chi riesce a conquistare uno in regola è come se avesse vinto al Superenalotto. Chi lo tiene da anni non lo molla di certo, anche se quella cima a cui legare la barca costa come l'oro. E in tutto questo marasma Napoli non riesce a darsi di un porto sicuro, di un Marina capace di soddisfare le richieste degli armatori e arrestare anche la strisciante crisi di un settore importantissimo per l'economia regionale. Sì, strisciante crisi perché sono sempre di più quelli che in assenza di un posto barca regolare preferiscono rinunciare all'acquisto. Gennaro Amato, il presidente di Afina, l'Associazione della filiera nautica, si batte da anni per dare a Napoli un Marina degno di questo nome. Ritiene che sia inconcepibile, e in effetti lo è, che una città con un fronte mare così ampio non abbia un regolare porto turistico.

Presidente ci risiamo. Non siamo ancora a metà maggio, la guerra per i posti barca è già iniziata.

«Siamo alle solite, a maggio saranno circa 20mila le imbarcazioni da diporto in tutta la regione che scenderanno in acqua e in Campania i posti all'ormeggio sono poco più di 16mila. Questo senza contare che oltre 40mila unità da diporto, tra giugno e luglio, lasceranno i cantieri dove hanno effettuato riparazioni o rimessaggi per essere varate. Dove saranno ormeggiate nessuno sa dirlo. Ma allora come uscire da questa situazione?»

«La visione di Afina, mia e dei soci, è allarmante. I numeri sono più che reali, stando allo studio realizzato dal PwC Italia, la società di studio e ricerca, che si rifa a conteggi fermi al 2023 ma supportati da fonti ufficiali come il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e di Confindustria nautica, che fissano il parco imbarcazioni da diporto a circa 63mila unità in Campania, quest'anno ci sarà veramente da combattere una guerra».

Insomma va sempre peggio?
«Sì purtroppo. Considerando la costante crescita produttiva del segmento negli ultimi due anni si può, facilmente, immaginare che la situazione è in progressivo peggioramento e senza soluzioni».

Veniamo ai campi boa. Abusivi, regolari, che si dilatano da soli, ormai non si capisce più nulla. La Guardia Costiera fa quello che può, ma è sufficiente?

«C'è troppa burocrazia il settore in sofferenza»

► Il presidente dell'Associazione armatori
«Vanno realizzati subito nuovi posti barca»

► Il piano del Comune non ha ancora
incassato il via libera della Sovrintendenza»



L'assenza di ormezzi non può essere risolta con l'aiuto dei campi boa

Occorrono soluzioni strutturali a partire dall'ampliamento dei porti turistici



L'ANALISI
Gennaro Amato, presidente di Afina, l'associazione che riunisce gli armatori; in alto le barche in vetrina all'ultima edizione di Nauticsud

«L'assenza di ormezzi non può essere risolta, parzialmente, dall'assegnazione di campi boa con concessioni stagionali, sia perché oggi una barca a Napoli resta in acqua sino a novembre, sette mesi contro i 4 mesi di concessione, sia perché queste soluzioni temporanee non riescono a garantire accessi, misure di sicurezza e di servizi necessari per un armatore. L'unica soluzione è un intervento massiccio di recupero delle strutture già esistenti, attraverso l'ampliamento di alcuni porti turistici, o quello delle realizzazioni di nuovi Marina attrezzati».

Lei da 5-6 anni, ormai, lancia appelli. Ha riunito ministri, parlamentari, amministratori comunali e regionali. Ma niente, non si muove niente.
«Le soluzioni non sono di facile applicazione, questo è certo. I tempi realizzativi sono lunghi e i costi alti. Ma non ci spaventa nulla. Vorremmo solo buona

volontà; o meglio la volontà di fare. Da sei anni diciamo che il rischio per il comparto è elevato: pochi ormezzi significano una riduzione della domanda di acquisto e di conseguenza una contrazione dell'offerta produttiva, cosa che oggi è già una difficile realtà del mercato. I numeri degli ormezzi sono evidenti, ogni dieci barche solo 2,7 trovano un ormeggio, le altre 7,3, se trovano posto, finiscono sui campi boa, realizzati all'imbocco di insenature o a ridosso dei moli di sopralluoto dei porti, esponendo ai rischi di sicurezza, che il mare aperto può creare, le barche. Senza considerare altri due aspetti: da una parte l'aumento dei costi di ormeggio che sono divenuti impraticabili, dall'altra le condizioni creano una ideale diffusione di situazioni fuori dalle regole che ogni anno, pur contrastate dalle forze dell'ordine, vedono la confisca di numerose imbarcazioni a danno

degli armatori ignari del comportamento dei gestori dei campi boa che si muovono fuori dalle regolamentazioni delle concessioni».

Insomma un Far West.
«Sì, un vero e proprio caos che ogni anno coinvolge professionisti e privati cittadini, ma che non trova una soluzione. Il Pua, il piano urbanistico attuativo, definito dal Comune di Napoli, prevede proprio la valorizzazione della linea di costa, con particolare riferimento agli specchi d'acqua, tra cui la fruizione per i cittadini delle passeggiate lungo l'intera estensione dei moli, la valutazione della possibilità di incremento della capienza di ormezzi per natanti, la regolamentazione di ormezzi stagionali negli specchi d'acqua esterni ai porticcioli, le opere di difesa costiera».

E allora?
«C'è, ma deve essere condiviso, ed approvato, dalla Sovrintendenza che ancora non si pronuncia. Guardi il problema non è solo Napoli, pur essendo la punta dell'iceberg della crisi di ormezzi, ma l'intero territorio nazionale. Noi, nello spirito della collaborazione pubblico-privati, abbiamo creato una società ad hoc per finanziare lo studio ed il progetto attuativo di un Marina a Napoli e con il supporto del gruppo bancario Bcc di Napoli, presieduto da Amedeo Manzo, siamo pronti ad investire sino a 10 milioni di euro per la sua realizzazione. Certo non basta la volontà dei privati e neanche quella del Comune, ma serve anche la condivisione con gli enti di tutela del territorio, cosa che qui non succede».

Perché dice qui?
«Perché in altri territori i passi sono stati compiuti e grazie ai nuovi Marina sorti, vedi quello di Salerno, non solo si è risolto il problema, ma si è dato anche impulso alla cantieristica e all'aumento dei posti di lavoro diretti come carpentieri, falegnami, tecnici, studi di progettazione e altre micro realtà produttive che gravitano nel comparto. Se poi si considera l'indotto economico, che a volano porta ricchezza sul territorio dove insistono, allora i vantaggi economici di un porto turistico da diporto si quintuplicano».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«LA DIFFUSIONE DEGLI ABUSIVI DANNEGGIA ANCHE GLI IMPRENDITORI IGNIARI DEL CAOS CREATO DAI GESTORI»

Finarte
CASA D'ASTE

I tuoi beni, la nostra esperienza

GIORNATA DI VALUTAZIONE

NAPOLI - 25 GIUGNO 2025

de Bonart Naples, Curio Collection by Hilton, C.so Vittorio Emanuele, 133

Gioielli, Orologi, Luxury Fashion

Il nostro team di esperti valuta e seleziona beni preziosi da inserire nelle prossime aste, solo su appuntamento

B partnership
de Bonart



Prenota un appuntamento

finarte.it
valutazioni@finarte.it
349 911 7695

CHANEL
Borsa Patchwork, 2010
base d'asta € 4.500
in asta il 29 maggio, Milano



1172dd6bdf19e81deaf2a02fa07636d