

Una grande opportunità per utenti e operatori

di Edoardo Napodano

Lavagna: 1.500 posti barca che danno il polso della situazione nel cuore della cantieristica ligure

In questo momento 'complicato' per il nostro settore, NauTech parla con il Dottor Roc Jack Mazreku, amministratore delegato della Porto di Lavagna Spa, gestore di un marina nevralgico del Nord Italia per operatori e utenti. Lavagna: 1.500 posti barca che danno il polso della situazione nel cuore della cantieristica ligure da un punto di vista privilegiato, ma anche in prima linea. L'uomo e la società, al centro di lunghe polemiche e accuse mai provate (anche recentemente fuggite da sentenze di Cassazione favorevoli), si apprestano a inaugurare il 1° Salone Internazionale di Lavagna, basato soprattutto sull'usato, per fornire un pratico aiuto ai tanti cantieri e broker con il grande problema dell'invenduto.



Non solo un porto

Il porto di Lavagna è un sistema complesso che non si limita a un offerta di posti barca da 8 a 50 metri con tutto ciò che ne consegue, ma tra aree di proprietà e concessioni demaniali ospita una decina di diversissimi cantieri di costruzione, manutenzione e rimessaggio, una grande area e banchina tecnica, decine di broker per nuovo e usato, travel lift e movimentazione fino a 300 tonnellate, stazione carburanti: per il ruolo che ricopre si troverà a dover mediare tra tanti interessi e servizi così differenti e complessi.

Dottor Mazreku, qual è la sua linea d'azione?

La fruibilità portuale per gli utenti in primis. L'adeguamento della struttura portuale alle odierne necessità nautiche, la sicurezza all'interno dell'approdo e l'ampliamento dei servizi offerti sono parte del nostro impegno quotidiano per soddisfare le richieste e i fabbisogni sia degli armatori che degli equipaggi.

L'eccezionale volume di imbarcazioni (in mare, a terra, rimessate nei capannoni, in costruzione in altri cantieri) generano un indotto importante che non si limita ai confini del porto e agli esercizi di Via

dei Devoto, ma investe una città e il suo entroterra per chilometri: servizi specifici, aziende di accessori, artigiani, tecnici, terzisti, cantieri di rimessaggio e manutenzione in una vasta area che è un polo nautico vero e proprio da Chiavari col suo porto ed entroterra, Carasco, Borzonasca, Sestri Levante, fino a Riva Trigoso. Questo solo 'tecnicamente' come nautica.

Poi ha lavorato anche a un indotto più indiretto: ristoranti, alberghi, esercizi commerciali, servizi vari. Che rapporto c'è quindi con la città?

Contrariamente a quanto si possa pensare, i porti del nord Italia vivono la loro 'alta stagione' durante i mesi autunnali, invernali e primaverili. Qualunque armatore

che possieda un'imbarcazione che permetta crociere a medio raggio, predilige mete diverse per le sue ferie. Questo non perché altre zone siano più appetibili dal punto di vista marino, ma per sentirsi davvero in vacanza, per ricaricarsi dopo un inverno di lavoro. È proprio durante questi periodi che la nautica locale dà il meglio di sé fornendo quel know how, quei servizi e quell'assistenza che daranno l'opportunità di passare le ferie senza problemi. Il rapporto con la cittadinanza è stato, in passato, controverso per poi diventare quasi un rapporto di reciproca indifferenza. Il nostro scopo è quello di riuscire, finalmente, a integrare questi due elementi che si completano vicendevolmente. D'altronde il porto dà da vivere, in maniera diretta e indiretta, alla città e la città, sempre direttamente o indirettamente, permette al porto di funzionare nella sua complessità.

Quanti dipendenti diretti ha il porto e quanti i moltissimi indiretti? Quali mestieri e professioni sono utili nell'ambito della portualità turistica? Avete difficoltà nel reperire personale? Che tipo di formazione sarebbe necessaria?

Lo staff della Porto di Lavagna Spa è composto da 35 collaboratori che diventano 38 nei periodi estivi. L'indotto totale, calcolando cantieri, broker, meccanici, elettricisti, tubisti, tappezzieri, artigiani supera le due migliaia di addetti.

Fortunatamente il territorio è un bacino notevole per le nostre necessità. Una buona conoscenza del mare e dei suoi aspetti è necessaria



La foce del fiume Entella che divide Lavagna da Chiavari

Passeggiata diga foranea

per gestire un volume così elevato di imbarcazioni. Ciò che manca, a mio avviso, è una scuola che formi equipaggi internazionali. Equipaggi che siano professionali e sappiano gestire imbarcazioni dalla A alla Z, ma che soprattutto siano fluenti in almeno tre lingue, inglese, francese e spagnolo. Non è piacevole sentirsi dire che i migliori fornitori di equipaggi non siamo noi. La nostra inventiva e flessibilità mentale ci rende famosi nel mondo intero, ma non viene messa a frutto per nulla, almeno in questo campo.

Quale è la situazione dei cantieri, seppur così differenti, in questo periodo? Può farci una panoramica diffusa e diversificata: il parterre è ricco.

La nautica, nell'ultimo anno in special modo, ha subito un durissimo colpo. Difficile fare previsioni che abbiano una parvenza di autorevolezza o fondatezza. Sebbene la crisi ci sia e sia andata a colpire in modo particolare il settore nautico per il quale l'Italia si è sempre contraddistinta, i cantieri che lavorano con serietà e consapevolezza delle proprie capacità, riusciranno a sopravvivere a questo 'cataclisma internazionale'. Questi scossoni servono anche a rimettere un



po' d'ordine in un settore che ha visto la nascita dei 'soliti improvvisati' che cavalcano l'onda del business del momento.

E gli armatori? Qual è la loro situazione? Le barche si muovono? Hanno fatto i lavori per la stagione? La stazione di servizio ha lavorato (la vera prova del 9!). Avete insolventi?

C'è stato un incremento delle uscite rispetto agli ultimi due anni e, a mio avviso, la ragione va cercata nel costo del carburante. Minori sono i costi d'esercizio di un qualsiasi bene, maggiore è l'utilizzo dello stesso. Direi che rispetto alle passate stagioni abbiamo avuto un

buon incremento dei litri erogati, forse anche in ragione del nuovo impianto di distribuzione che è stato approntato, sostituendo per intero tutto il pontile. Un investimento notevole, ma necessario. Le insolvenze sono nella normalità fisiologica. Non abbiamo grandi preoccupazioni al riguardo.

Quale è la situazione dei broker?

La disponibilità di imbarcazioni usate è cresciuta rispetto alle annate precedenti, va ancora una volta ricordato che tale fenomeno era prevedibile alla luce degli avvenimenti americani (crisi bancaria con stretta al credito imponente).

A proposito, la Porto di Lavagna Spa, per dare una mano, pratica, a cantieri e broker, sta organizzando un salone nautico dedicato...

L'obbiettivo è dare ai futuri armatori un punto di riferimento che vada oltre al mero "construct" espositivo. Un salone dove è possibile chiacchierare con chi espone senza la frenesia delle ben più blasonate manifestazioni similari. Ovvio è che gli espositori, tutti, espongono per vendere; è anche vero che senza cacofonia e caos si ragiona più lucidamente. Quindi ben venga una manifestazione dove è possibile muoversi come esseri umani e non come pedine numerate. Dal 24 ottobre al 1° novembre ospiteremo il primo Salone Internazionale di Lavagna – usato e nuovo, con il patrocinio del Comune di Lavagna e la collaborazione del Circolo Nautico Lavagna. Un'organizzazione che ultimamente assorbe la stragrande maggioranza del mio tempo e che sono certo porterà benefici a tutti, espositori e armatori.

Ci parla, dottor Mazrecu, dei lavori che sono stati fatti negli ultimi anni?

Sono quasi passati dieci anni da quando subentrammo al fallimento della Cala dei Genovesi e devo dire che la situazione, all'epoca, era pressoché disperata. Pontili che crollavano, pontili interdetti da ordi-

nanze della Capitaneria, impianti idrici elettrici e antincendio disastrosi, il molo di sopraflutto che era in condizioni precarie, le aree adibite a sosta operosa imbarcazioni (piazzi di ponente) erano un pantano unico, la stazione carburanti erogava una miscela di carburante e acqua, senza contare il dissesto generalizzato che investiva gli utenti, tutti. Mettere mano a così tanti aspetti e riuscire nel contempo a raddrizzare una situazione, oserei dire, anarchica, ha richiesto impegno e abnegazione. Ora il molo di sopraflutto è saldo e, nonostante le catastrofiche mareggiate della passata stagione (ben cinque), non abbiamo riscontrato danneggiamenti rilevanti, mentre in altri luoghi ci sono stati danni consistenti. Ciò mi conferma la bontà dell'intervento che, tra l'altro a breve andrà in manutenzione come programmato. La stazione carburanti è nuova di zecca e le cisterne sono state tutte vetrificate per evitare commistione di carburante e acqua e soprattutto per evitare contaminazioni del terreno. I piazzali di ponente sono asfaltati permettendo una più facile e pulita manutenzione alle imbarcazioni e questo anche a vantaggio degli operatori del settore. Gli impianti elettrici idrici e antincendio sono a norma, vengono costantemente mantenuti e aggiornati laddove ve ne sia necessità. Il porto, finalmente, è redivivo.

Ci parli invece del progetto architettonico e tecnico che renderà nei prossimi anni il porto molto accogliente, moderno e in linea con gli esempi più recenti, con particolare riguardo a tutti gli standard di ecocompatibilità, di impatto ambientale...

Un progetto impegnativo. Comprende la chiusura di tutto il contenziioso formatosi tra i nostri predecessori e il Comune di Lavagna. Comprende il totale rifacimento della sovra piastra portuale a oggi poco utilizzata sia dalla città che dagli utenti portuali. Abbiamo progettato un totale rifacimento dei pontili per renderli sicuri e moderni. Verrà realizzata una risagomatura delle aree di alaggio varo, sosta a terra, per

Teatro all'aperto





2005: lavori in corso in diga

dare l'opportunità di lavorare su imbarcazioni di dimensioni notevoli. L'impatto ambientale di tutto il progetto è minimo e non sono previste speculazioni edilizie di nessuna sorta. Di fatto, come concordato con i rappresentanti del Comune di Lavagna, non è previsto nessun insediamento abitativo, residenziale, alberghiero. Verranno realizzate due passeggiate, una sul molo di sottoflutto, con la costruzione di locali sottostanti a uso commerciale e alcuni dedicati ai pescatori professionisti locali. L'altra sulla sommità dell'attuale diga foranea che andrà a collegarsi con il lungo Entella attuale, finendo così un percorso preferenziale per chi vuole spostarsi a piedi o in bicicletta.

Sicuramente verrà posta particolare attenzione all'aspetto ecologico ed è nostra intenzione abbattere l'impatto ambientale che il porto ha sul territorio. Un piccolo, ma importante passo è sicuramente l'installazione di una stazione di pompaggio acque nere e di sentina nel pontile carburanti. Lo scopo è quello di avere il numero più alto possibile di utenti che mentre fanno rifornimento svuotano le loro casse, i classici "due piccioni con una fava". Per quanto riguarda altri aspetti ecologici, come la raccolta dei filtri e degli oli usati abbiamo già questo servizio, in funzione da dieci anni.

Cosa ne pensa degli altri marina? Ci parli dei problemi che si incontrano nel progettare, realizzare, gestire un marina (si pensi anche solo alla ridda di enti, istituzioni che hanno voce in capitolo in materia di porti.

Difficile raffrontarsi con realtà decisamente più recenti. La progettisti-

ca odierna e quella che ha partorito il nostro porto sono a secoli di distanza sia in termini tecnici che qualitativi. La nostra realtà è principalmente focalizzata all'adeguamento, mentre partire con un progetto nuovo apre possibilità che a noi sono intrinsecamente precluse. Nel nostro piccolo cerchiamo di ottenere il meglio con le 'carte che ci sono state date', fermo restando che siamo una Spa e che se le cose dovessero andar male non abbiamo il lusso di un 'aiutino statale'. Quindi manovrare con cautela è un "must". Senza rete di

sicurezza se si cade ci si fa davvero male, se in più si sommano anche le ginnastiche istituzionali allora il compito diventa tedioso e arduo. La burocrazia, come atto fine a se stesso è solamente nociva. Basti pensare che da quando si inizia un progetto a quando si posa la faticosa prima pietra passano facilmente anni. Questo è inaccettabile. Se nell'ottica dello Stato c'è lo sviluppo turistico/nautico si dovrebbero varare strumenti atti a snellire, facilitare e rendere realizzabili le proposte positive. Il guazzabuglio di enti, pareri, osservazioni non fanno che ostacolare lo sviluppo turistico italiano. O facciamo turismo oppure no. Che si scelga, una volta per tutte.

Può farci un bilancio della sua attività in particolare e della situazione del porto in generale da quando dieci anni fa ha iniziato a occuparsene?

In una battuta: dall'anarchia all'organizzazione. Chiunque, dagli utenti agli operatori faceva qualsiasi cosa senza il minimo controllo. Oggi, proprio per il bene degli utenti-clienti, non ci sono più tutti i problemi di cui abbiamo accennato. Non sono io a dirlo, ma i fatti concreti e oggettivi: da un marina sottoutilizzato e vuoto, siamo passati a un marina pieno. Con soddisfazione di tutti.

Tanto è vero che oggi nel nostro porto, contrariamente al passato, ospitiamo imbarcazioni provenienti da tutta Europa (inglesi, francesi, tedeschi, austriaci e spagnoli) che in passato utilizzavano le strutture francesi un tempo ai vertici nel fornire servizi per la nautica da noi oggi superati.

