

POSTI BARCA, DOVE COMPRARE PER INVESTIRE

Dalle banchine storiche alle nuove marine dove si ormeggia sotto casa, prezzi e suggerimenti per scegliere i porti turistici che hanno le migliori prospettive

■ di **Lorenzo Simoncelli**

Tra i numerosi approdi per gli investitori che si avventurano nel mare magnum del mercato immobiliare, uno di quelli che hanno resistito meglio alle tempeste finanziarie è il posto barca. Un'operazione ancora conveniente, sia in termini di prezzi che di redditività, ma soprattutto ancora con grandi margini di sviluppo. I circa 150 mila posti barca attuali, infatti, non sembrano riuscire a soddisfare né la richiesta del mercato interno, né tantomeno la crescente domanda proveniente da Paesi come Russia ed Europa continentale. Il business è in continua evoluzione: tra porti di nuova realizzazione e ampliamento degli esistenti si porterà a termine nei prossimi anni la costruzione di altri 45.600 box del mare. Come per tutte le altre forme di investimento immobiliare, però, a determinare la rendita sono località e qualità della struttura. Dove conviene ancora puntare? Quali sono le marine del futuro? E a che prezzi vale la pena di comprare?

BUONE RENDITE

Ripetere i guadagni realizzati da chi ha deciso di investire sui posti barca negli anni Sessanta è alquanto uto-

pico, ma oggi le rivalutazioni medie sul capitale investito sono comunque buone e in certi casi possono raggiungere anche le percentuali a due cifre. A questo va aggiunto che gli attuali prezzi medi di mercato sono abbastanza favorevoli. Per acquistare un posto barca da 10 metri si arrivano a spendere 100 mila euro, mentre si sale fino a 200-300 mila euro per ormeggiare imbarcazioni da 20 metri e oltre. Cifre che possono variare a seconda delle concessioni. Sono tutte operazioni che comunque, per chi decide di affittare il posto barca a terzi o alla stessa società di gestione del porto, garantiscono una redditività media annua pari al 5% netto, compresi i cosiddetti costi di condominio, cioè gli oneri della marina che gravano sul proprietario.

«Le prospettive per chi decide di investire in questo settore sono buone», commenta **Roberto Perocchio**, presidente di **Assomarinas**, l'associazione che rappresenta i principali porti turistici italiani, «basti pensare che negli ultimi due anni sono stati inaugurati circa 8 mila posti barca. Infatti, nonostante le pressanti restrizioni ambientaliste, che costringono le amministrazioni regionali a dover sfruttare siti già esistenti come porti commerciali dismessi e

Visto dal cielo,
ecco Marinagri,
il nuovo porto turistico
sulla costa ionica
della Basilicata
dove la barca
si ormeggia sotto
casa (riquadro).





Anton F. Albertoni

UCINA

PRESIDENTE



Porto Cervo di notte.



Roberto Perocchio

ASSOMARINAS

PRESIDENTE

riconvertirli poi ad uso turistico, il numero di queste realtà è insufficiente alla crescente domanda del mercato da diporto, e quindi bisognerà ricorrere alla costruzione di nuove strutture, come peraltro sta già avvenendo».

Dello stesso avviso **Anton Francesco Albertoni**, presidente di **UCINA** (Unione Nazionale dei Cantieri e delle Industrie Nautiche ed Affini), la Confindustria della Nautica: «il posto barca rispetto ad altre operazioni immobiliari è ancora un investimento redditizio soprattutto sul medio periodo». «Il grosso problema è legato alle strutture da diporto», prosegue Albertoni, «ma a differenza di altri settori siamo giovani e con grossi margini di crescita». Tra le marine più famose continuano a mantenere un certo appeal **Punta Ala** in provincia di

Grosseto, che con i suoi 893 posti barca è tutt'oggi uno dei porti turistici più grandi d'Italia, e la marina di **Porto Cervo** in Costa Smeralda. Un approdo che nonostante la crisi economica ha visto addirittura aumentare le sue richieste rispetto all'anno precedente (+13%), sia per quanto riguarda i transiti che per le vendite di posti barca.

Il risultato è da collegare al forte sviluppo del gigantismo navale che ha reso ormai la marina sarda l'approdo per eccellenza degli yacht superiori ai 25 metri. Per venire incontro alle esigenze della clientela sono stati costruiti anche undici nuovi posti barca per navi tra 25 e 40 metri di lunghezza. Tra le regine degli ormeggi non si può non citare la Liguria, che oltre ad essere la regione italiana con il maggior numero di posti barca è anche quella con i prezzi più alti. Oltre ai porti già in itinere di **Ospedaletti**, **Imperia** e **Loano**, due anni fa la Regione Liguria ha varato un piano da 10 mila nuovi posti barca che consoliderebbe il primato come numero di posti barca. La costruzione di queste strutture permetterebbe inoltre di riportare al di qua del confine le circa 10 mila imbarcazioni italiane ormeggiate nei vicini porti francesi, meglio organizzati e più economici. Ma quali sono i porti turistici su cui puntare per il futuro? «Grande rilievo avranno proprio le tre marine che si stanno realizzando in Liguria a La Spezia, Imperia e Loano», risponde Roberto Perocchio, presidente di Assomarinas. «Scenden-

do verso il Sud Italia vedo bene il nuovo porto turistico di **Fiumicino**, **Marina di Archimede** a **Siracusa**, la grande struttura (1000 posti) di **Cala del Sole** che sorgerà in una location suggestiva come **Licata**, **Cala dei Venti** vicino a **Manfredonia**. Per quanto riguarda l'Adriatico invece punterei sulla pittoresca **Marina di Sant'Elena** che sorgerà nel centro storico di Venezia e sulla riqualificazione del porto vecchio di **Trieste**. Queste saranno le pietre miliari che faranno fare il salto di qualità ai servizi nautici del nostro Paese».

I FRENI ALLO SVILUPPO

Nonostante gli oltre 7 mila chilometri di coste e la bellezza delle località marittime, l'Italia non fa parte della cerchia dei Paesi maturi e sviluppati in strutture da diporto: 498 mila natanti per 150 mila posti barca, uno ogni sei. Troppo poco in confronto a Gran Bretagna e Francia, i Paesi europei con il più alto numero di posti barca, circa 200 mila ciascuno. Eppure le presenze registrate all'ultimo Salone Internazionale di Genova (280.500 visitatori e 1450 aziende espositrici), dimostrano che nonostante ciò sia stato un lieve declino rispetto al 2008, la nautica italiana ha retto meglio di altri settori alla crisi internazionale. Quali sono allora i fattori che rallentano la realizzazione di investimenti cospicui nei porti turistici? «Per chi investe l'Iva, oltre ad essere un grosso peso», spiega Roberto Perocchio, presidente di Assomarinas, «è un onere non comprensibi-



Leo Civelli

REAG

CHIEF EXECUTIVE OFFICER



Qui, a Licata (Agrigento) è in costruzione la marina di Cala del Sole.

le se paragonato al 10% che si paga su un albergo a cinque stelle. Nella politica di normalizzazione del settore è necessario arrivare a un pieno riconoscimento delle marine come imprese turistiche ricettive, che consentirebbe di avere l'Iva al 10% come alberghi e campeggi. In Gran Bretagna, infatti, dove il porto turistico è esente da Iva, si è costruito di più».

Un altro tema caldo sono le concessioni demaniali e i relativi canoni, qual è la situazione attuale?

«Dal 2006 è in vigore un nuovo regime per l'uso nautico dei siti costieri», analizza Perocchio, «che prevede una penalizzazione per chi investe di più. Infatti più strutture fisse si realizzano e più il canone demaniale è elevato. Dovrebbe essere il contrario, come in passato, chi investe di più andrebbe premiato con un canone meno pesante che tenga conto del fatto che poi queste strutture vengono inserite tra i beni dello Stato».

Aumentare la durata delle concessioni potrebbe aiutare?

«In Gran Bretagna le concessioni demaniali sono di lungo periodo e consentono alle società private di ammortizzare con maggiore facilità l'intervento economico che vanno ad effettuare. Se le concessioni superano i 50 anni il realizzatore assorbe più facilmente l'onere dei circa dieci anni di attesa che servono per la gestazione del progetto. Ecco perché anche in Italia stanno aumentando le durate delle concessioni».



Veduta aerea della Marina di S. Elena a Venezia.

TENDENZE & COSTI

Per gli amanti del lusso e del comfort, sulla scia di iniziative simili in Francia e Stati Uniti, la marina integrata, ossia posto barca con annessa abitazione, potrebbe rappresentare la frontiera del futuro investimento nei porti turistici. Pioniere in questa tipologia di operazioni è stata la **Reag**, società immobiliare, che ha deciso di puntare sulla realizzazione di Port Grimaud in Costa Azzurra, che oggi consta di circa 1100 ville singole, altrettanti appartamenti e circa 2 mila posti barca distribuiti lungo 7 chilometri di canali navigabili. Anche in alcune marine italiane di nuova realizzazione si sta concretizzando il binomio casa-barca. Spiccano tra tutte la **Marina di Varazze**, tra Savona e Genova, 800 posti barca con annessi 2 mila metri quadrati di abitazioni suddivisi

in tagli tra i 60 e i 150 metri quadrati con terrazzi waterfront. Anche qui prezzi alti: si va da un minimo di 7 mila euro al metro quadrato ad un massimo di oltre 11 mila euro al metro per i loft più pregiati. Mirerà invece alla tutela della particolare oasi che la circonda **Marinagri**, il porto turistico che sorgerà lungo la costa Jonica della Basilicata. 500 posti barca e abitazioni costruite su isole e penisole collegate tra loro da percorsi pedonali. Per gli appassionati di golf non mancherà un campo a 18 buche. Spostandosi sull'Adriatico significativa è la marina di **Marinara**, il nuovo porto turistico internazionale di Ravenna. Con i suoi 1150 posti barca a fine lavori sarà il più grande porto turistico dell'Adriatico. Prezzi: tra 63 mila euro per uno scafo di 14 metri e oltre 300 mila euro per super yacht da oltre 40 metri. Sono in costruzione anche circa 110 appartamenti, di cui una buona parte sono stati già venduti. «Per attrarre gli investimenti stranieri bisogna puntare sulle nostre splendide località turistiche», analizza **Leo Civelli**, Ceo di Reag, «inoltre il binomio postobarca-casa permette di ampliare l'offerta garantendo nel giro di due/tre anni già i primi ritorni sull'investimento iniziale». Infine, per gli amanti della privacy va considerata l'isola privata di **Albarella**, nei pressi del Delta del Po: 455 posti barca e 2500 unità residenziali con prezzi che variano dai 2700 ad oltre 5 mila euro al metro quadrato seconda della distanza dalle rive. ■