

EDITORIALE



Caratteri identitari e trasformazione del territorio: la nautica sul porto di Viareggio

Roberto Pasqualetti

Per affrontare il tema di questo numero di *Architetture Lucca*, il porto di Viareggio, mi pare opportuno fare alcune riflessioni generali, indicando, in primo luogo, alcuni dati sulla nautica. Lo faccio utilizzando il testo dell'editoriale del numero 10 della rivista *Locus*, che ho redatto insieme al direttore responsabile Cristiana Torti.

Si tratta di un prezioso documento informativo sulla situazione delle attività cantieristiche che affronta il tema della nautica in modo interdisciplinare stabilendo forti connessioni storiche, dato che le sue radici affondano in uno dei tratti identificanti dell'area pisano-livornese - lucchese; urbanistiche - architettoniche, per la imponenza e importanza delle strutture dedicate; artistiche, nel design degli yacht e dei loro contenitori; ambientali (vedi il parco Naturale di S. Rossore-Migliarino-Massaciuccoli); ingegneristiche, tecnologiche, energetiche, data la quantità, qualità e innovatività della produzione; e, last but not least, economiche, dal momento che la quantità di risorse e di posti di lavoro, diretti o indotti, che gira attorno a questo settore è impressionante. Solo a Pisa, si parla di 18.000 impiegati e di 76.000 posti di lavoro con l'indotto¹. La Toscana mantiene una posizione di leadership mondiale in questo settore². La cantieristica è rappresentata principalmente dalla produzione dei grandi yacht, dove opera la prima azienda al mondo per fatturato, la Azimuth-Benetti, con un fatturato di circa 900 milioni di euro e alcuni tra i più grandi costruttori di yacht (Perini, Codecasa, San Lorenzo, FIPA, etc.). La nautica da diporto conta nella nostra regione 788 aziende e 5.112 addetti tra cantieri, comparto degli accessori e motori marini - 3.910 solo per la cantieristica - e la Toscana è la prima per esportazioni. Il maggior numero dei cantieri nautici toscani si trova in provincia di Lucca; seguono le province di Livorno, Grosseto, Pisa e Massa Carrara. Nel segmento della nautica da diporto il 90% delle aziende, negli ultimi quattro anni, ha aumentato il fatturato in media del 32%. La filiera nautica toscana conta più di 3000 imprese (registrate presso le CCIAA), operanti nei vari ambiti della filiera, con un totale addetti superiore alle 10.000 unità.

La Toscana è anche la prima regione per esportazioni nel settore della nautica da diporto. Da sola ricopre oltre il 20% dell'export italiano totale, e il 3% delle esportazioni toscane.

Sintetizzando, ci sono in Toscana 5 aree-cantiere (Lucca, Pisa, Massa, Grosseto e Livorno) dove operano, tra l'altro, 6 dei 20 costruttori mondiali tra i costruttori di mega yacht (superiori ai 24m); a Viareggio i cantieri sono 27, e la regione si attesta come primo produttore mondiale di barche a vela (150 ft); sono 3 i porti commerciali, 17 quelli turistici, mentre è attivo un Master su Yacht Engineering e Yacht Designer.

Ecco, qui di seguito, la distribuzione delle esportazioni italiane nella cantieristica per regione: Toscana 22,60%, Friuli Venezia Giulia 14,30%, Veneto 12,31%, Marche 11,72%, Emilia Romagna 9,70%, Lombardia 8,11%, Liguria 7,21%, Campania 5,89%, Piemonte 2,91%, Lazio

2,05%, Sardegna 1,65%, altre regioni 1,56% (fonte Ucina).

Il 28% dei cantieri toscani svolge un'attività di riparazione e rimessaggio, seguiti da un 21,5% di cantieri che svolgono attività di produzione e riparazione; il 13% svolge sola produzione³.

Il 36% dei cantieri nautici dichiara un fatturato fino a 250 mila euro, seguiti dal 17% con un fatturato annuo fino a 5 milioni di euro, mentre un 14% fattura oltre 5 milioni di euro. Il 19% dichiara una cifra compresa tra i 500 mila euro ed il milione di euro⁴.

Una consistenza economica impressionante.

Oggi, i cantieri italiani da diporto sono circa 683, con oltre 6000 addetti ed un parco nautico di 852.000 unità. Il numero di mezzi da diporto prodotti nel 2003 è stato di 20.450 unità, con un fatturato per l'anno 2002 di 1.779 milioni di euro.

Il comparto nautico italiano risulta secondo solamente a quello statunitense, presentando una quota di mercato, nel 2004, di valore pari all'11% per il totale della produzione di barche inferiori ai 24 metri; la quota di mercato sale al 37,3% se parliamo di megayachts di lusso, contro una quota USA del 15%. I Cantieri italiani produttori di megayachts sono circa 40.

Per avere un'idea della dimensione del business italiano, basti pensare che nel 2004 sono stati commissionati in Italia circa 189 megayachts, su un totale di 510 commissioni a livello mondiale⁵. Il mercato mondiale di megayachts di lusso è cresciuto in 4 anni del 20% passando dai 5000 milioni di euro del 1998 agli oltre 6000 milioni del 2002. Ciò significa che il 40% dell'intero mercato nautico mondiale è coperto da imbarcazioni classificabili tra i "luxury yachts". I superyachts a motore rappresentano l'88% del mercato mondiale contro il 12% dei superyachts a vela.

Emergono, dunque, moltissimi elementi, in gran parte positivi, ma sui quali è opportuno fare una

approfondita riflessione. La nautica da diporto, e la realizzazione di strutture ad essa collegate (cantieri, moli, porti) deve obbligatoriamente trovare una equilibrata convivenza con la salvaguardia ambientale. Perché è sempre bene non dimenticare che, qualora noi non preservassimo il bene immenso e primario che genera – nell'occasione – l'attività nautica, ovvero il nostro mare, il nostro paesaggio e le bellezze naturali uniche, oltre a mettere rischio il futuro delle generazioni a venire, d'un colpo taglieremmo alla radice l'habitat principe di questa industria, ed essa ne trarrebbe cospicuo svantaggio rischiando di implodere rapidamente.



Non può prescindere da un rapporto di attenzione all'ambiente. Un libro recente⁶, riferendosi in particolare alla Liguria, racconta di come una colata di cemento si stia abbattendo su questa regione. La febbre del mattone raccoglie consensi trasversali, e al diavolo il paesaggio. La Liguria, secondo gli autori, sta coprendosi di quasi tre milioni di metri cubi di cemento, mentre sul mare si stanno costruendo nuovi porti per decine di migliaia di posti barca. Rischiano trasformazioni significative l'Assio di Carlo Levi e di Hemingway, la Sanremo di Calvino, la Liguria degli artisti e dei cantanti. I posti barca, secondo i dati riportati dagli autori, nel 2000 erano 14.500 e nel 2008 sono diventati 20.500, ed è già pronto un piano per altre ottomila imbarcazioni. Porti, come sappiamo, significa poi appartamenti, centri servizi, centri commerciali, negozi, parcheggi. E, naturalmente, posti di lavoro.

A Viareggio la presenza del parco, il territorio da dedicare alle attività portuali di ampiezza modesta, le difficoltà nel realizzare collegamenti diretti e veloci con la grande viabilità, lo sviluppo incontrollato dei piccoli insediamenti, l'attuale mancanza di architetture simboliche di grande valore, sono tutti elementi da considerare per affrontare questa sfida, di cui lo strumento primario è, senza dubbio, quello di una integrata pianificazione territoriale, in cui anche la programmazione dei porti e delle relative infrastrutture trovi un punto di raccordo con il complessivo governo del territorio.

Le trasformazioni necessarie devono trovare, oltre che nella ragione funzionale e nella specifica caratteristica del sito, il motivo delle loro forme architettoniche. Esse dunque dovranno esprimere valori estetici e simbolici attuali, riconducibili ad un nuovo rapporto dell'uomo con il proprio territorio, nel quale gli interessi particolari cedano il passo ai bisogni collettivi, di cui il più importante è la riappropriazione di una propria identità sociale. Che può essere ottenuta soprattutto attraverso il senso di appartenenza ad un territorio caratterizzato da architetture e spazi pubblici di grande valore contemporaneo.

Nel numero abbiamo cercato di illustrare le opere progettate e realizzate nella zona portuale in modo da costituire un piccolo osservatorio sul futuro di Viareggio.

NOTE

¹ Giacomo Petrini, *L'Italia in barca*, Locus 10.

² Dati forniti dalla Navicelli Spa.

³ Dati aggiornati al 2004, Fonte: IRPET (forniti da Navicelli Spa).

⁴ Dati aggiornati al 2004, Fonte: IRPET.

⁵ Dati aggiornati al 2004, Fonte: IRPET.

⁶ F. Sansa, M. Preve, *Il partito del cemento. Politici, imprenditori, banchieri. La nuova speculazione edilizia*, Ed. Chiarelettere, 2008.

