

Trovato su: <http://eddyburg.it/article/articleview/18190/0/3/>

Alberghi e centri commerciali col pretesto del porto turistico ecco il nuovo sacco delle coste

► [Eddyburg](#) / [Città e territorio](#) / [Il territorio nei giornali](#) / [Articoli del 2011](#)

Autore: [Fraschilla, Antonio](#)

Data di pubblicazione: 16.12.2011 07:24

Parzialissimo elenco (forse solo l'inizio) di un catalogo di affari che sviluppano la distruzione dell'ex Belpaese. che La Repubblica, 16 dicembre 2011

Le ruspe di colossi delle costruzioni e dell'impiantistica, magnati del petrolio e imprenditori locali hanno acceso i motori per prendersi le rive del Belpaese - La parola magica che dà il via libera a nuovo cemento entro i 150 metri dalla battigia è waterfront, declinata in sigle come "rifacimento del litorale" - A Pozzuoli si gioca la partita edilizia più importante del Mezzogiorno, a Ostia in programma beauty farm e ristoranti, a Palermo approvata l'ennesima struttura

Nella Liguria devastata dall'alluvione c'è chi è pronto a mettere altro cemento su una costa che non regge più all'urto dell'acqua che scende dai monti. In Sicilia invece il cemento si vuole depositare direttamente davanti al mare, nel cuore di un sito Unesco. Ecco le mani sulle coste d'Italia. Le ruspe di colossi delle costruzioni e dell'impiantistica, di magnati del petrolio o di imprenditori sconosciuti, hanno già acceso i motori. Vogliono prendersi le rive del Belpaese, che in teoria - cioè secondo la legge - sono inedificabili. Per metterci palazzoni, alberghi, ristoranti e centri commerciali. La parola magica che consente di aggirare il divieto assoluto di costruire entro i 150 metri dalla battigia è "waterfront", declinata in sigle del tipo «rifacimento della costa» o «nuovo porto turistico». Da Santa Margherita Ligure a Siracusa, passando per Marina di Massa, Cecina, Fiumicino, Napoli, Brindisi o Lipari, ecco i grandi affari in riva al mare. In campo imprese e società pronte a gettarsi a capofitto su un business che solo di opere edilizie vale al momento 1,5 miliardi di euro, che si moltiplicano a dismisura se si aggiungono gli affari commerciali collaterali una volta ultimate le costruzioni. Per cercare di arginare quelle che gli ambientalisti definiscono «le mille Val di Susa in riva al mare» si battono giornalmente associazioni come Italia Nostra, Wwf e Legambiente, e sparuti comitati di cittadini spesso lasciati soli dalla politica locale a fronteggiare poteri forti, anzi fortissimi, visto che in tempi record riescono a farsi approvare varianti urbanistiche su misura come non accadeva nemmeno nella Palermo o nella Napoli del sacco edilizio. Ma quali sono i progetti in via di approvazione o già in fase di realizzazione? Chi c'è dietro le società private interessate a questo grande business?

Hotel dietro al porto

Il viaggio nei waterfront d'Italia parte dalla Liguria, da Santa Margherita. Qui la società Santa Benessere, guidata da Gianantonio Bandera, imprenditore ligure noto per il rifacimento del teatro Alcione e per il progetto del contestato porticciolo a Punta Vagno, ha presentato al Comune un progetto da 70 milioni di euro e la richiesta di concessione demaniale dell'area portuale per i prossimi 90 anni. Cosa vuole realizzare? Un centro di talassoterapia da 30 mila presenze annue e l'allungamento del molo e della diga foranea per chiudere il golfo e consentire anche a megayacht di 50 metri di poter attraccare a Santa Margherita. Dal Fai ad archistar come Renzo Piano, in tanti contestano il piano della Santa Benessere, che dietro di sé ha soci e finanziatori più o meno occulti. L'azionista di maggioranza della società che ha presentato il progetto è un trust inglese, la Rochester holding, che a sua volta ha tra i finanziatori Gabriele Volpi, magnate diventato miliardario con il petrolio nigeriano e che oggi guida un gruppo da 1,4 miliardi di fatturato con proprietà che vanno dalla logistica petrolifera alla pallanuoto e al calcio: è proprietario della Pro Recco e dello Spezia. I soldi insomma ci sono. Lui, Volpi, prende le distanze dicendo di non sapere nulla di questo progetto e di avere investito «soltanto nel trust inglese». In realtà nel cda della Santa Benessere siedono Bandera e Andrea Corradino, entrambi soci dello Spezia calcio. Entro lo scorso novembre il Comune ligure aveva dato tempo per presentare osservazioni al piano.

Pochi chilometri più a Sud di Santa Margherita altre ruspe e altri costruttori si stanno muovendo per realizzare alberghi sul mare laddove sulla carta non si potrebbe piazzare nemmeno un palo della luce. Tra Marina di Carrara e Marina di Massa il gruppo di Francesco Caltagirone Bellavista vuole costruire un porto turistico da 800 posti. Peccato però che tra le strutture a supporto metta anche «40 appartamenti, uno yacht club e un residence a tre piani». «E perfino una torre di otto piani e una piazza da 6000 metri quadrati», dice Antonio Delle Mura, presidente di Italia Nostra Toscana. Le amministrazioni comunali guardano con molto interesse all'iniziativa, in ballo ci sono investimenti per 250 milioni di euro e lavoro per molti concittadini. «Nessuno pensa alle conseguenze ambientali e all'impatto devastante per quest'area, con il rischio di erosione della spiaggia e occultamento della vista a mare: tutti sembrano essersi dimenticati, inoltre, che il progetto presentato ricalca una iniziativa del 2001 presentata dall'Autorità portuale e bocciata allora dal ministero dell'Ambiente», aggiunge Delle Mura.

Italia Nostra in Toscana insieme al Wwf è impegnata però anche su un altro fronte, quello di Cecina. In campo c'è una cordata d'imprenditori locali raccolta nel Club nautico che vuole rivoltare come un calzino il vecchio porticciolo, allargandone la capienza a mille posti barca. Fin qui nulla di strano. Se non fosse che accanto al porto si vorrebbe realizzare un parcheggio da 2000 posti auto, 400 box attrezzati, 40 esercizi commerciali, un hotel a 4 stelle, un centro benessere e 80 appartamenti. E, ciliatina sulla torta, un padiglione esposizioni per la nautica e un mercatino del pesce, con ristorante ed eliporto. «Cosa c'entra tutto questo con un porto turistico?», si chiede la professoressa Roberta De Monticelli, che ha denunciato quanto sta accadendo a Cecina alla Commissione Europea: «Spostare una foce e realizzare un pennello a mare che cambierà le correnti, il tutto in una riserva dello Stato, insomma è davvero incredibile», aggiunge la De Monticelli. Ma quali sono i meccanismi per aggirare il divieto di costruire sulla costa? In base a quali leggi si può andare oltre i piani regolatori vigenti?

Bonifiche di facciata

È certamente a una manciata di chilometri da Napoli che si sta giocando una delle partite edilizie più importanti del Mezzogiorno. E precisamente a Pozzuoli nell'ex area industriale Sofer-Ansaldo, oggi di proprietà della Waterfront flegreo: società, questa, del gruppo dell'ingegnere Livio Cosenza, settantenne, grande elettore del sindaco di Pozzuoli Agostino Magliulo, padre dell'onorevole Giulia e di Francesco, 35 anni, amministratore delegato della Waterfront. Nel board della società in questione siede inoltre Carlo Bianco, consigliere d'amministrazione della Pirelli Re. La partita inizia quando il Comune nel 2007 affida all'architetto Peter Eisenman un piano di riqualificazione dell'area. Il piano viene consegnato all'amministrazione, che a sua volta firma subito un protocollo d'intesa con la Waterfront. Cosa prevede il mega progetto di Eisenman? Semplice, la realizzazione di un polo turistico alberghiero con annesso centro commerciale, un polo per la nautica da diporto con tanto di accademia della vela e un terzo polo definito genericamente «polifunzionale». La Waterfront affida subito la progettazione esecutiva a uno studio locale, nel quale lavora tra gli altri la figlia del sindaco di Pozzuoli. Il Cipe, nel frattempo, stanziava 40 milioni di euro per la bretella che collegherà l'area all'autostrada. Le ruspe sono pronte, visto che le carte ci sono tutte e sono in regola. In arrivo 600 milioni di euro d'investimenti, con tanto di anticipo già approvato da Intesa Sanpaolo.

Per il professore d'economia dell'Università di Napoli Ugo Marani si tratta «di un bel progetto che sarà trasformato in scempio» e per questo «va fermato». L'opposizione di Pozzuoli, dal Pd a Rifondazione protesta, ma al momento l'iter burocratico è già concluso e c'è poco da fare. Altri affari sono in corso nelle grandi città. Sul litorale romano, a esempio, il sindaco Gianni Alemanno ha in mente progetti in grande stile: attraverso l'Eur spa punta a stravolgere il waterfront di Ostia, costruendo beauty farm, alberghi, centri commerciali, ristoranti e perfino una scuola di surf, il tutto con la scusa di raddoppiare il porto attuale. A Palermo, invece, il consiglio comunale ha appena approvato il nuovo piano regolatore del porto, che prevede la realizzazione di un ennesimo porticciolo turistico nella zona di Sant'Erasmo, a due passi dal centro storico della città e nonostante vi siano già altri tre porti turistici in funzione sul lungomare palermitano. Nel capoluogo siciliano gli ambientalisti da anni contestano la riqualificazione di Sant'Erasmo, che sarà affidata a una società privata che gestirà il porticciolo per i prossimi trent'anni.

Piattaforme nel sito Unesco

Le ruspe e le betoniere sono invece già in azione nel cuore di un luogo protetto dall'Unesco: Ortigia, centro storico di Siracusa che si affaccia sul bellissimo golfo aretuseo intriso di storia e leggende greche. Qui il gruppo Acqua Pia Marcia del costruttore Francesco Caltagirone Bellavista ha iniziato i lavori d'interramento per il nuovo porto turistico che sarà chiamato Marina di Archimede. Il progetto da 80 milioni di euro, presentato nel 2007 da una società locale, approvato dal Comune a tempo di record e acquistato in corsa dal gruppo Caltagirone, prevede lavori su un'area di 147 mila metri quadrati, 50 mila dei quali in riva al mare: saranno realizzati 507 posti barca, ma anche «uffici, negozi ristorante, caffetteria, centro benessere e un albergo», dice il deputato regionale del Pd, Roberto De Benedictis. Ma al Comune è arrivata una seconda richiesta, questa volta da parte di una società d'imprenditori locali, la Spero srl, che vuole realizzare un altro porto a fianco di quello di Caltagirone. La Spero vuole investire 100 milioni di euro per costruire un molo da 430 posti barca e sul mare una piattaforma - grande quanto sette campi di calcio - da rendere edificabile per mettere in piedi alberghi, centri commerciali, uffici pubblici, ristoranti, tabaccherie e anche una libreria, per dare un tocco di cultura a un'operazione che, come sostiene il deputato Pd Bruno Marziano, «realizzerebbe il sogno di qualsiasi costruttore: cementificare il mare». Il Comune ha già approvato il progetto e l'ha inviato alla Regione per l'autorizzazione integrata ambientale. «Ci si chiede però come sia possibile costruire alberghi in riva al mare o sul mare, in un sito protetto dall'Unesco. Sarebbe una follia», dice ancora De Benedictis. Intanto Legambiente annuncia battaglia: «Difenderemo Ortigia da queste speculazioni», giura il presidente regionale Domenico Fontana. Ma tutti questi nuovi posti barca sono davvero necessari? Non c'è un altro modo per aumentare l'offerta?

Riqualificare i porti abbandonati

Santa Margherita, Massa Carrara, Napoli, Siracusa, sono soltanto la punta di un iceberg fatto di speculazioni sulle coste in nome dell'esigenza di nuovi posti barca che servono per attrarre turisti ma anche per costruire in zone inedificabili. Italia Nostra ha in corso una ventina di battaglie per bloccare la costruzione di nuovi porti, come quelli di Cecina, San Vincenzo e Talamone in Toscana, o Fiumicino, Anzio e Civitavecchia nel Lazio e, ancora, risalendo, quelli di Sarzana e Ventimiglia in Liguria. Soltanto in Sicilia sono già stati varati, o stanno per essere approvati, progetti di costruzione di ben 12 porti, da Menfi a Licata, da Marsala a Capo d'Orlando e Lipari, benedetti da 24 milioni di euro dell'Unione europea. Soldi pubblici per porti che saranno gestiti da privati scelti spesso senza alcuna procedura di evidenza pubblica. «Il territorio costiero è evidentemente sotto attacco», dice la presidente di Italia Nostra, Alessandra Mottola Molino. Secondo Sebastiano Venneri, presidente nazionale di Legambiente, si

tratta di puri e semplici affari perché basterebbe riqualificare i vecchi porti per ottenere migliaia di nuovi posti barca senza ulteriori cementificazioni: «Abbiamo appena completato uno studio che mette nero su bianco come sia possibile ottenere ben 39.100 nuovi posti barca semplicemente riqualificando i porti abbandonati - dice Venneri - circa 13 mila posti sono attivabili immediatamente con piccolissime opere di restauro, 9 mila posti in tempi brevi e altri 15.800 con lavori che non vanno oltre i 24 mesi». Ma in questo caso il business sarebbe molto meno appetibile. Almeno per i signori del cemento.

| [Spedisci questo articolo ad un amico](#) |