

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Porto di Imperia, Gandolfo: No allo 'spezzatino'. Serve il blocco unico

Nicola Capuzzo · Wednesday, April 8th, 2026

Dopo la [revoca del bando di fine 2025](#) e l'[apertura della nuova consultazione di mercato](#), il futuro del Marina di Imperia si trova in una fase che può determinare un grande cambiamento e fa intravedere meno burocrazia, più business, ma con la garanzia del pubblico. SUPER YACHT 24 ha rivolto alcune domande a Stefano Gandolfo, amministratore unico della società, per capire cosa sta succedendo dietro le quinte di un'operazione da 159 milioni di euro.

Dottor Gandolfo, la revoca del bando precedente dettata da nuove regole europee cosa ha comportato per voi?

“La sentenza della Corte di Giustizia Ue sulla prelazione ci ha imposto una riflessione, ma è stato l'ascolto del mercato a fare la differenza. Dopo aver revocato il bando, abbiamo ricevuto manifestazioni d'interesse 'fuori sacco' da gruppi molto solidi. La loro prospettiva è diversa da quella che avevamo ipotizzato inizialmente.”

Cosa chiedono gli investitori internazionali?

“L'indirizzo iniziale del Comune era quello di fare uno 'spezzatino' basato sugli investitori interessati: prevedere quindi vari lotti separati per il distributore, la cantieristica, i posti barca e l'hotel. Abbiamo capito che questa soluzione non è gradita ai grandi gruppi. Chi investe cifre simili vuole gestire un blocco unico e coerente per garantire la redditività dell'operazione. Per questo stiamo raccogliendo i loro 'desiderata' per poi proporre un nuovo indirizzo preciso al Consiglio Comunale.”

Se un privato prenderà la gestione di quasi tutto il porto, che fine farà la Marina di Imperia, società pubblica?

“La società pubblica resterà titolare della concessione, che non viene svenduta né alienata. Il privato sarà uno 'sviluppatore' con un contratto di gestione e appalto ai sensi dell'articolo 45 bis del Codice della Navigazione. Ma c'è un punto fermo: Marina di Imperia continuerà a esistere e a fornire i servizi di base, a partire dagli ormeggiatori. Non saremo solo una scatola vuota, ma i garanti della concessione e dei servizi pubblici.”

Si parla di una divisione tra “nautica sociale” e “nautica di lusso”. Come verranno spartiti i

posti barca?

“Il Comune manterrà il controllo diretto sulla nautica sociale (barche fino a 10 metri) e sulla Calata Anselmi, che serve per le grandi manifestazioni cittadine come le Vele d’Epoca. Parliamo di circa il 50% dei posti barca totali, che sono complessivamente 1.200. Tutto il resto, ovvero le imbarcazioni dai 10 ai 90 metri, sarà gestito dall’investitore. È lì che risiede il valore economico che permette di finanziare le opere a terra e per questo gli investitori ci hanno chiesto la garanzia di avere un maggior numero di posti barca, rispetto al precedente bando, per poter ottenere una redditività maggiore e conseguentemente eseguire le opere a terra in modo compiuto e totale. Al momento quindi gli investitori, che sono tutti operatori che gestiscono marine, sono singolarmente interessati a un blocco unico che abbia all’interno oltre ai posti barca, il distributore, la cantieristica, la parte immobiliare, i servizi. Come detto escluderemo dal blocco solo la nautica sociale, l’area della Calata Anselmi e il servizio di ormeggio che resterà pubblico. Chi avrà questa concessione di 65 anni potrà comunque ampliare privatamente l’offerta di servizi accessori e di hospitality.”

A proposito di opere a terra, qual è la situazione attuale delle aree tecniche e della cantieristica?

“Chi gestisce oggi i cantieri ha la concessione scaduta e dovrà lasciare l’area; abbiamo già inviato le lettere per liberare i locali. Il nuovo progetto prevede un ampliamento e una trasformazione totale del cantiere, che diventerà molto più grande e moderno, e avrà un’altra dislocazione. Gli attuali operatori potranno eventualmente partecipare alla gara in consorzio con altri, ma l’area oggi deve tornare libera per permettere la riqualificazione.”

Perché avete deciso di abbandonare la vendita dei posti barca a lungo termine a favore dei canoni periodici?

“È un cambio di rotta inevitabile dettato dal mercato. Oggi il proprietario di un megayacht preferisce l’affitto, che gli consente di poter scegliere se rimanere a Imperia due o tre anni e poi sportarsi ad Antibes. I grandi gruppi che gestiscono marine internazionali preferiscono far ‘girare’ le barche piuttosto che immobilizzare i posti con vendite trentennali. Per l’investitore, la gestione a canoni è molto più redditizia nel lungo periodo. Abbiamo fatto indagini di mercato che ci confermano questo trend: generalmente gli investitori hanno più marine già in gestione e hanno delle percentuali di occupazione molto elevate, che addirittura oltrepassano il 100%, e gestiscono le barche in locazione anche favorendone i passaggi da un loro porto ad un altro.”

Le polemiche politiche e i ricorsi legali del passato la preoccupano in vista del bando di fine 2026?

“Siamo molto fiduciosi. Alcune istanze di sospensione sono già state respinte e i nostri legali sono al lavoro per risolvere velocemente le pendenze con i vecchi proprietari dei posti barca. Vogliamo arrivare all’assegnazione entro la fine dell’anno con una situazione giuridica definita e sicura per chi vorrà investire su Imperia.”

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

**SUPER YACHT 24 È ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**