



aktualno | Brijuni rivijera

Nautičari umjesto vojske

Pulski zaljev, kao jedan od najvećih gradskih zaljeva na Mediteranu koji se prostire na 16 kilometara, za dvije do tri godine postat će moderan, visokokategoriziran turističko-nautički centar

napisala Iris Roje Županović
snimke Brijuni rivijera

Zahvaljujući valu demilitarizacije pulska obala konačno će se osloboditi okova ratne i vojne luke, još iz vremena Austro-Ugarske, zatim fašističke Italije, potom JNA odnosno JRM-a te na kraju Hrvatske vojske, što će joj omogućiti nov i ubrzan razvoj, u skladu s prirodnim ljepotama, na putu do jake i prepoznatljive turističke destinacije Sredozemlja. Upravo raspisivanje međunarodnoga natječaja za projekt Brijuni rivijera, sredinom rujna, te izbor najboljeg arhitektonskog rješenja za uređenje pulske rive, jamče početak toliko potrebne i željene preobrazbe pulske luke, na zadovoljstvo onih koji žive uz more, od mora i za more na jugu Istre. Projekt *Brijuni rivijera* kojem su vjetar u jedra do bržega cilja dali nedavnim potpisom premijerka Jadranka Kosor i istarski

župan Ivan Jakovčić, težak je oko dvije milijarde kuna, a na površini od 114 hektara, na četiri lokacije, fažanske Pinete, Hidrobaze nadomak Pule i otoka Sv. Katarina zajedno s poluotokom Monumenti u sklopu pulske luke, predviđa elitne turističke, nautičke i ugostiteljske sadržaje. U Pineti koja se nalazi nasuprot brijunskog otočja u sklopu fažanske općine, predviđa se izgradnja hotela s četiri ili pet zvjezdica s ukupno 650 postelja. Na Hidrobazi, na krajnjem sjeverozapadnom dijelu Pule, jugoistočno od Brijuna, izgradili bi se hoteli s četiri zvjezdice, ukupnoga kapaciteta tisuću postelja. Otok Sveta Katarina i kompleks devastiranih bivših vojarni i austrougarskih zdanja pod paskom konzervatora, na Monumentima, postali bi nautički raj s dvije marine

s ukupno 600 vezova namijenjenih i megajahtama, dok bi na kopnu utočište našlo 1200 plovila na suhom doku. Tu bi se izgradio i hotel s pet zvjezdica s 200 postelja te kompleks luksuznih i različitih sadržaja poput gourmet centra za jahtaše dubljega džepa i visokih prohtjeva.

Otok Sv. Katarina, s negdašnjim vojnim zdanjima, povezana je mostom s Monumentima, a pogled iz ovoga dijela luke puca prema pulskoj rivi i drevnoj Areni, zatim Muzilu, najpoznatijoj bivšoj vojnoj utvrdi na Jadranu, koji za sada nije obuhvaćen ovim projektom, te na svjetski poznato i slavno otočje Brijuni.

Mjesto za prihvat velikih jahti

Ravnatelj tvrtke Brijuni rivijera Ratimir Ivičić najavljuje mogućnost dovršetka iz-

gradnje nautičkoga centra do kraja 2013. odnosno početka 2014. godine, čime će se znatno podići kvaliteta nautičkoga turizma i nautičke ponude, ne samo Istre već i Hrvatske. Po njegovim riječima, nakon izbora najboljega ponuditelja investitora, početak će izrada urbanističkih i detaljnih planova uređenja za spomenute lokacije, što je uvijek dobivanje prava građenja, služnosti i zakupa te dodjele koncesija za dvije marine na 50 godina. Ove dvije marine, riješit će problem hrvatskoga nautičkog turizma jer će omogućiti i prihvat velikih jahti od 60 do 120 metara, što je kronična bolest naše nautičke ponude, iako će najveći dio vezova biti za plovila od 20 do 50 metara. Upravo zbog ovoga problema, vlasnici megajahti odlazili su na zimovanje u grčke marine, tako da ćemo ih izgrad-



Ratimir Ivičić



Lokacije na kojima je predviđena gradnja projekta Brijuni rivijera: otok Sveta Katarina i Monumenti, Pineta pored Fažane i Hidrobaza blizu Štinjana

njom ovoga nautičkog centra zadržati na našoj obali. U prilog tomu ide nam odlična cestovna i zračna povezanost, što je osnovni preduvjet za zainteresirane charter kompanije i agencije. Nadalje, treba organizirati jake tehničke servise i zbog predviđenih 1200 suhih vezova koji će biti smješteni u bivšem kamenolomu kako se ne bi nagrdila lijepa panorama. GUP je predvidio razne prateće sadržaje - od hotela s pet zvjezdica, specijaliziranih restorana i ugostiteljskih sadržaja - tako da se planira brendirati gastrocentar Pule, ne samo za goste marina već i Pule jer će taj dio biti povezan šetnicom s novouređenom pulskom rivom. Time prvi put u povijesti Pule otvaramo sjeverno pulsko priobalje javnim sadržajima, što je početak gospodarske valorizacije Pule, njezine obale i priobalja. Ovim nautičkim centrom Pula će se, i kao riznica povijesne i kulturne baštine, jače pozicionirati kao nautička destinacija za male, srednje i najveće brodice. „Želimo spoj održivoga načina razvoja i valorizacije bivše neperspektivne vojne imovine koja ustupa pred nautičkim razvojem i napretkom tritisućljetne Pule“, napominje Ivičić dodajući kako nove izgradnje neće biti, već će se temeljem konzervatorske podloge građevinski intervenirati na postojećim zdanjima, dok će se ukloniti ona za koju struka utvrdi da ne spadaju u spomeničku baštinu.

Destinacija nepoznata

Direktor Turističke zajednice Istarske županije Denis Ivošević i autor knjige *Nau-*

tički turizam Hrvatske, koja je bila obavezna literatura koncem devedesetih na Pomorskom fakultetu u Splitu, ističe kako je nautički turizam najviše neiskorišteni segment hrvatske turističke ponude. Knjigu je napisao 1995. godine kada je predložio razvoj našega nautičkog turizma do 2012. godine, no zaključuje kako se malo toga realiziralo budući da se Hrvatska nije odredila kao pomorsko-nautička destinacija. „Nije li apsurd da Crna Gora radi luksuznu marinu za megajahte, a Hrvatska s ogromnim nautičkim potencijalima koje nude Pula, Zadar, Split ili Dubrovnik zaostaje za tom zemljom? Od deset najbogatijih ljudi na svijetu, pet njih godišnje sigurno krstari našom obalom od Savudri-



Denis Ivošević

je do Dubrovnika na svojim jahtama ukupno vrijednima od 4 do 5 milijardi eura, ali je problem što im mi nismo spremni ponuditi vrhunsku uslugu i to naplatiti. Zna se da jedna marina s 300 vezova u plovilima vrijedi od 250 do 300 milijuna eura, što znači da su njihovi vlasnici, bez obzira na to koriste li jahte osobno ili ih iznajmljuju, spremni iznadprosječno potrošiti. Da bi se napunio spremnik goriva na brodu vrijednom primjerice 1,5 milijuna eura, potrebno je potrošiti 10 000 eura“, smatra Ivošević. Stoga on za budući nautički centar na Sv. Katarini i Monumentima ima samo riječi pohvale jer vidi mogućnost zapošljavanja u dvadesetak zanimanja koja bi bila u službi nautičara za pružanje servisa i popravaka jahti, dakle remontaša, vodoinstalatera, električara, onih koji održavaju jedra, motore, plastiku, propelere i slično. Ne zaboravlja agencije za opskrbu hranom i pićem, organiziranje raznih i bogatih aranžmana te duty free shopove.

„Uzmite za primjer Azurnu obalu, dugu svega stotinjak kilometara koja ima četrdesetak marina, s više od 40 000 vezova, od kojih cijelu godinu živi taj dio francuske rivijere. Njihovi hoteli popunjeni su većim dijelom godine zahvaljujući bogatim vlasnicima plovila“, podsjeća Ivošević ističući kako će novoizgrađeni nautički centar u sklopu Brijuni rivijere iznimno povećati kvalitetu dosadašnje nautičke ponude u Hrvatskoj i poboljšati gospodarsku sliku Pule. Uvjeren je da će u novu nautičku destinaciju stizati nautičari „preko puta“, s

talijanske obale, konkretno iz Lignana koji ima šest marina s više od 7000 vezova. Zbog čega, pitamo? „Zato što je za očekivati da cijena veza u Puli može konkurirati njihovoj cijeni zbog koje bi talijanski i austrijski jahtaši preselili plovila na našu obalu. Nadalje, Pula ima odličan plovibeni koridor prema Dalmaciji, za razliku od Lignana smještenom u osjetljivom ekosustavu, bez dubokog mora, te su primorani voziti dugo da bi doplovili do otvorenog mora“, zaključuje Ivošević.

Projekt vrijedan podrške

Na pulskoj rivi čije more zbog velikih vrućina izgledom i mirisom, da ne napišemo smradom, podsjeća na gradsku fonju bogatu fekalnim muljem, srećemo Nebojšu Šijana na Ribici, 11-metarskoj brodici za prijevoz turista koju želi prodati. Inače je devet godina kapetan na 22-metarskoj jahti, jednoj od tri koje plove pod hrvatskom zastavom, četiri su pod talijanskom i dvije pod francuskom u vlasništvu osmog najbogatijeg Rusa Vladimira Jevtušenkova, po Forbesu „teškog“ 7,7 milijardi dolara. U javnosti je ovaj tajkun poznat po kupnji otočića Frašker i Fraškerić kod Banjola u općini Medulin na kojima je zadržana izgradnja planiranih kongresnih i istraživačkih centara te po kupljenom atraktivnom zemljištu kod NP Mljet, gdje mu također nije dopušteno građenje planiranih hotela. Tako od njegova kapetana saznajemo da je ruski investitor ljut na Hrvatsku i da je brodove prebacio u Italiju gdje je uspio sagraditi tri luksuzna ho-

tela iznad pet zvjezdica. Tri jahte na kojima se i dalje vijori hrvatska zastava na vezu u Opatiji, Vrsaru i Puli ostale su iz vremena kada je na spomenutim lokacijama planirao graditi te su one prikazane poslovnim sredstvom.

I Šijan svesrdno podržava realizaciju izgradnje nautičkog centra u pulskoj luci jer je svjedokom oskudne i nekvalitetne ponude jahtašima u postojećim marinama. Za ACI-jevu marinu na pulskoj rivi gdje mu gazda ima vez tvrdi da je većini jahtaša neprihvatljiva zbog lošeg mora jer plovila u roku od 15 dana napadnu školjke koje onemogućuju rad propelera i osovine te otežavaju isplovljavanje i plovidbu. Nadalje, nema sadržaja za jahtaše gdje bi potrošili novac, za razliku od primjerice Tehnomontove Marine Veruda koju naš sugovornik ističe kao pozitivan primjer. Međutim, on preporučuje budućim investitorima nautičkog centra na Sv. Katarini i Monumentima da slijede koncepciju Marine Frappa u Rogoznici koja je bogatom ponudom nautičkih sadržaja osigurala dobar priljev novca. „Planirane marine u pulskoj luci, za megajahte, morat će osigurati vrhunske restorane i elitne sadržaje kako bi bogati vlasnici ostavili što više novca. To je uspjela Crna Gora koja je napravila svjetski boom po nautičkoj ponudi, zahvaljujući stranim investitorima iz Rusije, Francuske i Slovenije, no njezina je obala nakon betonizacije i apartmanizacije, izgubila na ljepoti i vrijednosti“, napominje Šijan.

Na pitanje zašto odustaje od prijevoza turista oko Brijuna odgovara da je tomu ku-

Uljanik logistički centar za megajahte

Brojni naši sugovornici smatraju da će pulsko brodogradilište Uljanik moći živjeti u suživotu s budućim elitnim turističko-nautičkim sadržajima bez ikakvih problema. Direktor tvrtke „Uljanik-Zajednički poslovi“ Hrvoje Markulinčić, umjesto suprotnosti ovih gospodarskih grana, vidi njihovu komplementarnost. Upravo se proteklih dana brodom vraćao sa Silbe te se uplovivši, po njegovim riječima u prekrasan Lošinjski zaljev, osvjedočio u sretnu simbiozu prirodne ljepote, marina, vezova sa suhim dokom, pet puta lošijima nego što je Uljanik ispred kojega je bilo pet-šest starih kršina od brodova. I sve to dobro funkcionira. Pritom dodaje kako su njihove hale uređene, obojene, a brodovi koji izlaze iz Uljanika novi, atraktivni i zadnja riječ brodograđevne tehnologije i znanja vrijednih brodograditelja. U marinama za megajahte koje će niknuti u dijelu Pulskoga zaljeva moraju osigurati spektakularne sadržaje, ali što je još važnije i jaku logističku bazu s opskrbom, servisom i benzinskim crpkama. I oni mogu imati potrebu za našim uslugama kao i brodogradilišta Helly Yacht ili Tehnomontovo brodogradilište. Osim toga megajahte u marinama, gdje će biti na vezu, komplementarne su s velikim lukama, terminalima i brodogradilištima, za razliku od malih marina. „Uljanik u sklopu projekta budućega nautičkog centra, zasigurno neće biti šaka u oko, naprotiv“, uvjerava nas Markulinčić. Dio sugovornika čak ističe mogućnost bivših radnika Uljanika, vrsnih i cijenjenih zavarivača u cijelom svijetu, da u nautičkom centru pronađu posao. Ima i onih koji podsjećaju kako je budući vlasnik trogirskoga brodogradilišta, svjetski poduzetnik Danko Končar, najavio kako će dio toga brodogradilišta pretvoriti u logistički centar za megajahte. Pobornici suživota Uljanika s visoko kvalitetnom turističko-nautičkom ponudom navode podatak kako brodogradilište Uljanik ne zagađuje okoliš kao što to čini obližnja Tvornica cementa.

Nečista savjest

Potpisnica ovih redaka, unatoč bogatom tridesetogodišnjem novinarskom stažu, ostala je neugodno iznenađena reakcijom jahtaša, pripadnika pulske i zagrebačke kreme koje je kontaktirala radi izjava o budućem nautičkom centru u Pulskom zaljevu. Neki vrlo nepovjerljivi, drugi čak i neugodni uz prijetnju onome koji nam je dao njihov kontakt broj, odbili su išta reći o ovoj benignoj temi našega časopisa, zbog čega se dalo zaključiti kako im, očigledno, savjest baš nije čista kada je riječ o njihovom posjedu jahti ili poslu kojim se bave. Pa nismo mi, gospodo, iz Komisije za utvrđivanje porijekla imovine!

Postojeći ruševni objekti na nekim od lokacija dovoljno govore o potrebi toliko željene preobrazbe kojom bi Pula trebala postati atraktivna destinacija s nizom turističkih, nautičkih i ugostiteljskih sadržaja



movala dosadašnja porazna slika pulske luke koja nema svoje šetaliste, rivu, s kojom i na kojoj građani i turisti žive, kao što je u Splitu, Rovinju, Vrsaru. „Pogledajte, ovdje nema nikakvih sadržaja i ponude za turiste, stoga nemaju ni interesa pa tako ni navike da dođu tu, prošeću i zabave se. Zato mi je bukiranje postalo jalov posao. A pritom je konkurencija iz dana u dan sve veća, što potvrđuju brojna turističkih plovila za izlete i kruženje oko Brijuna i dalje prema Rovinju, Poreču koja su okupirala pulsku rivu“, priznaje nam Šijan.

Kamo s megajahtom

Livio Bolković, suvlasnik i predsjednik uprave pulske tvrtke Motortech, tvrtke za servisiranje brodskih motora, te organizator skorašnjega II. Pula Boat Faira, međunarodnoga sajma brodске opreme, mišljenja je kako u najveću hrvatsku nautičku boljku spada nedovoljan broj vezova za megajahte te nerazvijena mreža benzinskih postaja na moru. S time i osobno ima iskustva jer su prije ekonomske krize iz poslovnih razloga prodali 18-metarsku jahtu koju su izradili od brodskog oldtimera.

On smatra kako su projekti uređenja i proširenja pulske rive, kao i projekt izgradnje dviju marina na bivšem vojnom lokalitetu za Pulu i razvoj turizma više nego potrebni, ne samo zato što pripada

branši zainteresiranoj za njihovu realizaciju. „Pula bi nakon Dubrovnika trebala biti najatraktivnija destinacija za svjetski jet-set. Ima prirodne resurse, ali uz snažan investicijski zamah treba osigurati dobru prateću infrastrukturu, organizirati prihvat za velike brodove, što podrazumijeva i organiziranje prijelaza s plovila koji bi ostali usidreni pred pulskom lukom“, veli Bolković koji jedino strahuje od mogućeg ekološkog problema zbog velike koncentracije plovila na malom prostoru. Uzima za primjer zaljev Verude gdje su Marina Veruda, sportska i nautička lučica Bunarina te sportska lučica Delfin gdje zbog loše kakvoće mora nije moguće kupanje.

On bi preselio ACI-jevu marinu kojoj ni-



Livio Bolković

je mjesto, napominje on, u podnožju Arene, te bi u pulskoj luci uredio pristanište za megajahte i velike brodove kako bi pulska luka konačno mogla prihvatiti kruzere i veća plovila, što do sada nije mogla.

Inače, njegova je tvrtka dobila ponudu za punktom u kotorskoj megamarini koja se dovršava, no nisu je prihvatili jer im je bilo preskupo i rizično. Bolković pojašnjava kako kriza trese i nautički turizam, zbog čega je stala izgradnja novih brodova. Investitori traže čim prije povrat uloženoga novca, a koncesijski su nameti za marine veliki. No, za njega je znakovito da su u Crnoj Gori koncesijski nameti niži nego u Hrvatskoj, što je možda i razlogom što tamo uplovi 150 megajahti, premda se radi o trećini površine, kakvu na raspolaganju ima hrvatska atraktivna i razvijena obala.

Nova slika Pule

Davorin Heraković, vlasnik 10-metarske jedrilice i član pulskoga Jedriličarskog kluba Delfin, često jedri na regatama u akvatoriju gdje će izniknuti novi nautički centar. „Sadašnje uplovljavanje u pulsku luku je otužno zbog devastiranih bivših vojnih objekata i obale što predstavlja gradsko ruglo. Zato ovaj dio pulske luke treba što prije urediti i staviti u funkciju visokoga turizma, posebice nautičkoga. Tim više jer marine za megajahte doprinose elitnom

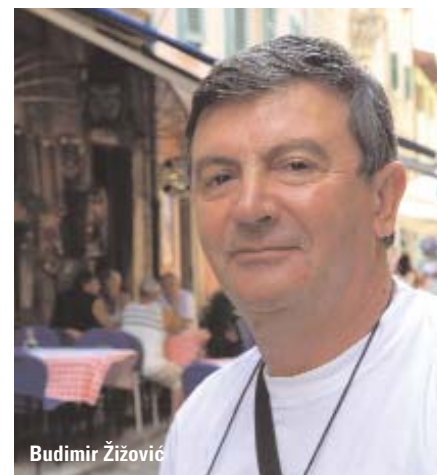
nautičkom turizmu, a dobro je poznato da s takvim vezovima i adekvatnim popratnim sadržajima, poput servisa i usluga, ne raspolaže većina pulskih marina. Stoga će realizacija ovoga projekta značiti ljepšu, atraktivniju i poželjniju vizuru grada s Arenom koji je na putu da preraste u turističku megadestinaciju na Mediteranu“, veli on.

Pulski ribar Radovan Simić, predsjednik Udruge profesionalnih ribara „Istarski ribar“ koja okuplja oko 230 ribara, vlasnik je 7,5-metarske ribarice i govoreći o budućem nautičkom centru, napominje kako njih zanima prvenstveno ribarska lučica na području bivšega vojnog područja „Zonke“. On navodi kako je GUP grada Pule predvidio izgradnju ribarske lučice u toj zoni za koju postoji idejno rješenje, a za što se ribari putem svog Čeha bore već tri godine.

Riječ ribara

Strah ga je da će ovaj luksuzni projekt u konačnici opet zaobići pulske ribare, vođen lošim iskustvom po kojem su sportske lučice koje su dobile koncesiju istjerali profesionalne ribare, preferirajući sportske, zbog čega se oni s pravom osjećaju diskriminiranima i zaknutima. „Jedino je lučica Bunarina ostala dostupna za nas profesionalne ribare, a kako joj prijete stečaj zbog neplaćenog poreza, pitanje je što

će i tamo biti s nama“, jada se on. „Kada dođe do realizacije projekta Brijuni rivijera, nisam sigurno da je Pula s postojećim prometnim kolapsom spremna prihvatiti nove goste. Sada nam treba sat i pol da zbog nesnosnih prometnih gužvi stignemo autom s jednoga na drugi kraj Pule. Ako logistika bude pratila turistički i nautički razvoj pulske luke gdje je predviđeno uređenje i proširenje rive, šetnica, ploveća parkirališta, raznovrsni sadržaji za elitne goste, onda će taj projekt biti dobar za budućnost Pule i svih Puležana“, smatra Simić. Ogorčen što im je zabranjeno ribarenje s vanjske strane akvatorija Pulskoga zaljeva, te je dodatno revoltiran činjenicom što su otoci Kozada i Sv. Jerolim



Budimir Žižović

priopjeni NP Brijuni te ni tu nemaju pravo ribariti. Stoga ga muči bojazan, da će ribari ostati kratkih rukava i kada je u pitanju njihova ribarska lučica u Zonkama jer ima saznanja da još uvijek nije riješena pravno-imevinska zavrzlama oko zemljišta na kojem bi se izgradila lučica za njihove potrebe. „Budući da Pula planira uređenje i izgradnju nove rive kamo će preseliti ribarsku flotu koja je u sezoni bogatija i za 50 do 60 ribarskih brodova iz Dalmacije, treba nam nova ribarska lučica koja je planom predviđena na dijelu lokacije Sv. Katarina-Monumenti“, zaključio je Simić.

Urednik *Pomorske večeri* iz Radio-Pule Budimir Žižović dajući doprinos našoj temi kaže: „Nijedan grad na našoj obali nije bez mandrača, lučice za rekreativne i obiteljske brodice, a Pula ni danas osim nekoliko divljih privežišta nema ništa slično uređeno. Nema trajektni pristan. Ne može primiti više od dva putnička broda odjednom. Pula je luka sada kanalizacijska kloaka. Ako je želimo urediti, onda to učinimo temeljito s biopročišćivačima, odmuljivanjem i produbljivanjem tamo gdje je umjetno zatrpama. A mjesta ima za sve: za pristane, šetnice, rekreaciju, brodogradnju, ribarsku luku, hidroavione, za turizam i marine, za veslače te još ostaje za pametnoga gospodara koji teži skladu napretka i ljepote“, poručuje on.