

di Maria Elena Molteni

MARINE, lavori in corso. Tra porti turistici e WATERFRONT sempre più DIALOGANTI

Infrastrutture, servizi, attività di contesto. L'attrattività delle marine italiane passa su una nuovo rapporto tra la terraferma e il mare. Su quel confine si sperimenta una nuova vivibilità.

La marina, nel suo rapporto con la città. Mentre procedono diversi interventi nei porti turistici italiani, di ammodernamento delle strutture di accoglienza di imbarcazioni e diportisti, si manifesta oggi più che mai l'esigenza di uno stretto rapporto con il contesto - cittadino o naturale - che li ospita. Marina e Waterfront arrivano a dialogare, nella necessità e urgenza non solo di restituire a entrambi un giusto ruolo, ma anche di offrire sempre più servizi e accrescere l'attrattività. Le marine italiane, infatti, difficilmente potranno aumentare di numero, a meno di interventi invasivi e impattanti sull'ecosistema marino. Sicuramente andranno rese più moderne e fruibili. Ecco, dunque che, al netto degli interventi sui pontili, fondamentali ragiona a progetti di ampio respiro, che comprendano anche abitazioni, hotel, aree ciclopedonali lungomare, come nella Liguria di Ponente.

A VENTIMIGLIA IL TERZO PORTO DEL PRINCIPATO DI MONACO

Proprio a Ventimiglia si attende l'inaugurazione del rinnovato porto turistico **Cala Del Forte** di proprietà del **Principato di Monaco**, che ha acquistato la concessione per i prossimi 85 anni, diventando il terzo porto dei monegaschi e un ponte con l'Italia. Ma intanto sono stati stanziati 200 milioni di euro per un intervento di rigenerazione urbana. Su una superficie di 57mila metri quadrati verranno realizzate diverse opere. Innanzitutto nel **Borgo del Forte**, tra **Scoglietti** e **Marina San Giuseppe**, verrà realizzata una struttura alberghiera con hotel 5 stelle dotato di 20 camere, spa, ristorante e diversi appartamenti. Il tutto inserito nel verde. Ci sarà anche un ristorante e un polo di food&beverage, oltre a una grande area verde destinata a campus con campi da tennis, piscina, scuola e dormitorio per docenti, studenti e atleti.

FLOATING BOAT, TRA TERRA E MARE

Quello che non si può più costruire o offrire sulla costa lo si 'ruba al mare'. Un esempio che farà scuola arriva proprio, e non a caso, dalla Romagna, che in fatto di turismo e accoglienza ha solo da insegnare. La conferenza dei servizi del **Comune di Rimini**, dopo anni di tira e molla, ha dato il via libera al **'Marina Resort'**, ad house boat che troveranno posto in darsena accanto al Marina che accoglie le imbarcazioni. Un intervento che non comporta, di fatto, un carico urbanistico. Da che furono in passato considerate alla pari di un abuso edilizio alla consapevolezza che potevano diventare una vera e propria offerta turistica. Il passo non è stato breve ma ora il dato è tratto. Ogni ospite avrà a disposizione, a seconda della tipologia di **Floating Resort** richiesta, un'isola privata con ingresso riservato, composta da piscina, solarium con sdraio e divani e **House Boat**. Quest'ultima dispone di camera matrimoniale, camera con letti singoli, soggiorno con cucina attrezzata, divano letto, bagno completo. Il link con il resto del marina è presto fatto: a richiesta con il pacchetto vacanza è possibile avere un motoscafo/gommone e godere del mare aperto. Ma il resort galleggiante di Rimini offre anche escursioni con natanti per pesca d'altura e barche a vela.

CRESCERE LA DOMANDA DI NUOVI PONTILI

Si assiste, in generale, a un fiorire di iniziative lungo le coste della penisola che, dopo il lungo periodo di fermo, promettono di rinnovare e accrescere l'offerta di approdi per imbarcazioni di tutte le dimensioni e fanno ben sperare per la ripresa del turismo nautico in Italia. Protagonista di questa primavera **Ingemar** affronta il 2021 con in cantiere un nutrito portafoglio di installazioni galleggianti per il diporto nautico. Dopo i recenti ampliamenti della superficie produttiva di **Casale sul Sile**, il Gruppo ha deciso di riunire in Veneto sotto lo stesso tetto anche tutte le funzioni di amministrazione e finanza che sinora erano dislocate nel capoluogo lombardo. Da gennaio quindi tutte le operatività aziendali sono state concentrate nei nuovi spazi di Casale sul Sile, mentre a Milano, dove Ingemar è stata fondata oltre 40 anni fa, sono state mantenute alcune funzioni di vertice e la Sede Legale della società. All'interno di questo processo di riorganizzazione e rinnovamento, alcune società del Gruppo sono state trasformate per far fronte alle nuove sfide dei mercati. Le attività della 'sister company' **Ingemar T&S (Trading & Services)** sono state fatte confluire nella gestione diretta della società capogruppo Ingemar ed è stata costituita una nuova società, denominata **INGE R.E. (Real Estate)**, per la gestione delle proprietà e delle attività immobiliari del gruppo. Con l'avvicinarsi dell'attesa ripresa e visti gli ultimi trend positivi delle attività di leasing per le imbarcazioni sono in tanti a puntare su una rinnovata crescita del diportismo nautico, così come aumentano i nuovi spot, grandi e piccoli, che si apprestano ad arricchire da nord a sud l'offerta di approdi del Bel Paese. Sono davvero molti i nuovi insediamenti galleggianti che stanno prendendo forma in diverse regioni grazie anche all'intervento di Ingemar.

In Sardegna, sulla scia del positivo risultato del cantiere mobile **Ingemar di Olbia**, che ha consentito la creazione del nuovo **Marina di Cala Balbiano a La Maddalena**, nel **Golfo di Cugnana** sono in fase di allestimento le opere di protezione degli ormeggi del **Marina dei Sardi**. Altri pontili galleggianti hanno trovato spazio a **Punta Nuraghe**, così come a **Porticciolo** e a **Cala Gavetta** dove sono stati installati nuovi telai per una piattaforma fissa e diversi pontili galleggianti a corredo. E ancora in Sardegna, nuovi elementi galleggianti a **Porto Pozzo**, ad **Alghero** per il Consorzio Porto di Alghero e nel porticciolo di **Buggerru** con il totale rifacimento dei pontili a cura dell'amministrazione comunale.

E DI QUELLI STAGIONALI

Molti altri interventi in **Sicilia**, **Toscana** e **Liguria**. In **Francia** a **Portovecchio**, il 2020 di Ingemar ha visto anche la conclusione di una nuova e inconsueta sfida per un'origina-

le realizzazione: quella di progettare e prefabbricare in stabilimento tutti gli elementi necessari per la realizzazione di un pontile fisso ma rimovibile da utilizzare solo per gli impieghi "stagionali". Un progetto innovativo, fortemente voluto da PortoVecchio Marine. La presenza di fondali bassi e sabbiosi e la necessità di ormeggi per i lussuosi yacht lunghi fino a 20m, l'impossibilità di adottare soluzioni tradizionali e soprattutto l'esigenza di una struttura che potesse essere facilmente rimossa nei mesi invernali, sono state le condizioni imprescindibili per lo studio e la realizzazione del progetto, tutte pienamente soddisfatte dal nuovo pontile di PortoVecchio Marine.

UN CIRCOLO VIRTUOSO POST PANDEMIA

"Stiamo vivendo una nuova primavera: da diversi anni, in particolare in Italia, non si assiste a una ripresa dell'interesse verso la nautica in generale e, più nello specifico, per le attrezzature destinate ai porti turistici", sottolinea **Lorenzo Isalberti, fondatore e presidente di Ingemar**. E se la pandemia ha indotto necessità di distanziamento sociale, "non c'è nulla di meglio di una barca in mezzo al mare" chiosa. "Da tanti anni non assistevano in Italia e un momento di interesse da parte degli operatori, dunque non posso dire altro che siamo soddisfatti e ottimisti". Al netto di tutte le difficoltà a capire come verrà trattato il tema delle concessioni demaniali, se affidate allo stesso soggetto o meno, "la volontà degli imprenditori è andare avanti, spingere per una ripresa generale dell'economia, ma anche stare al mare e vivere la natura in solitudine: queste componenti hanno creato un circolo virtuoso che sta alla base dell'interesse degli investitori nei circoli nautici e di tutte le iniziative, grandi e piccole connesse con la creazione di posti barca". E la sostenibilità? "Faccio un discorso molto pragmatico: non si può fermare un fenomeno sociale. Non si può fermare, ma si possono tutelare gli interessi della collettività, riducendo il più possibile gli effetti negativi. Da una parte, c'è l'industria ha bisogno di crescere. Dall'altra dobbiamo comunque considerare che parliamo di strutture già normate e l'attenzione all'ambiente che è già diffusa. Pensiamo al cambiamento che porterà l'elettrico: oggi circolano le auto e presto inizieremo a vedere per mare anche barche elettriche". Tanto più che l'occasione del Salone Nautico di Venezia, in calendario dal 29 maggio al 6 giugno, tutto un settore, con manifestazioni collaterali collegate, sarà dedicato proprio alle imbarcazioni elettriche.

ORDINE IN MARE, MENO INGOMBRO

In assenza di una marina, fa notare Isalberti "un grande yacht può essere ormeggiato al largo in una baia, ma in questo caso non c'è possibilità di controllo, non ci sono servizi a terra, collegamenti delle utenze e svuotamento delle casse". Ma il tema riguarda anche le piccole barche in situazioni di sovraffollamento di una baia: "la risposta non può essere creare parchi e aree protette limitando drasticamente il turismo". La risposta è "avere dei servizi cercando di minimizzare quello che è l'impatto sull'ambiente". E' accaduto, ad esempio, nella baia di la **Spezia**. Nella baia de **Le Grazie** da tempo Ingemar ha realizzato una serie di approdi galleggianti che "hanno consentito di sostituire gli ormeggi su gavitelli con dei veri e propri piccoli marina. Risultato: una maggiore ordine e minore occupazione di spazio marino". Una barca ormeggiata ad un pontile, infatti, "occupa meno spazio di una barca alla boa; se guardiamo alle foto di 20 anni fa, questa baia era piena di barche, disordinata e scomoda. Oggi è ordinata pulita con un ingombro visivo che è del 50% inferiore".

MENO IMPATTO SUI FONDALI

Altro elemento importante l'impatto sui fondali. Ma come si ormeggiano pontili galleggianti? "O mettendo sul fondale blocchi di calcestruzzo, i cosiddetti 'corpi morti' e poi con una catena si collegano al pontile, che dunque resta fermo. I corpi morti non sono case o

caserme, ma elementi di circa 4 metri quadrati. E quanto sono? mediamente uno ogni 12 metri. Se facciamo valutazione dell'area su cui insiste questo impianto, la superficie interessata dalla posa in opera è infinitesima, quindi l'ingombro è modestissimo. Se poi, invece dei corpi morti si utilizzano i pali ai quali si aggancia il pontile, l'invasività sul terreno è ridottissima". "Dunque - chiosa l'imprenditore - non esageriamo con il tema dell'impatto su fondale".

UNA NUOVA CULTURA NAUTICA

E oggi, cosa possiamo fare per migliorare l'attrattività e portare ancora più turismo nautico in Italia? "In altri Paesi la nautica è stata pensata come fonte di sviluppo, ricchezza e attrazione del turismo. Noi, per troppi anni, abbiamo immaginato la nautica come un divertimento per persone agiate. Senza renderci conto che l'85% della flotta italiana è fatta da barche di giovani con pochi quattrini o pensionati. La nautica è stata sempre associata alla ricchezza, ma le cose non stanno così". Un fattore culturale, o scarsa conoscenza del mare. Tant'è. "Abbiamo subito un approccio politico/culturale negativo nei confronti della nautica. In altri paesi hanno fatto investimenti, avendo alla base una visione differente". Un esempio? I francesi (di cui sopra, la Marina di Ventimiglia, ndr) che con un piano quinquennale hanno deciso di costruire 23 porti turistici e li hanno realizzati. In Italia l'iniziativa è sempre stata quasi tutta dei privati e con tante difficoltà". E così il Belpaese si è trovato a competere ad armi impari con Francia, Croazia e Grecia. Ora però, va detto, "l'approccio sta cambiando, alcune Regioni si sono espresse denunciando i vincoli eccessivi del pubblico. Ci si sta rendendo conto che la nautica significa anche posti di lavoro". Perché, infatti, Maranello si (sede di Ferrari), e invece le città votate alla nautica devono scontare un pregiudizio ideologico?

RISTRUTTURARE L'ESISTENTE

Altro elemento, sottolinea Isalberti, la morfologia delle coste italiane: "la Grecia e la Croazia hanno la fortuna di avere linee di costa molto frastagliate, isole e situazioni in cui è agevolato lo sviluppo delle marine. Diverso è fare un porto a Civitavecchia dove hai di fronte un mare potente e dove i costi sono più rilevanti, dove la costa è sabbiosa, e sono necessari i dragaggi". Insomma, la costa italiana è dritta, senza anfratti, mancano baie protette. Quelle che c'erano sono state tutte impiegate. Oggi non è possibile creare nuovi posti barca perché o la baia è protetta o lo hanno già fatto. Risorse naturali non ne abbiamo più". Cosa servirebbe? "Opere di ristrutturazioni dell'esistente".

Resta comunque ancora aperto il tema delle concessioni demaniali, tanto che Assonautica, che pur si dice "soddisfatta" delle luce delle recenti ordinanze emesse dal Consiglio di Stato sulla questione della proroga della durata delle concessioni demaniali marittime, "aprono ai rinnovi fino al 2033, ma chiede che si faccia chiarezza su tale questione che riguarda anche il settore nautica". L'Assonautica sfa presente che "non deve essere dimenticato che tra i titolari delle concessioni demaniali marittime, figurano centinaia di imprese legate al settore della nautica quali approdi, cantieri nautici ed ormeggi". Così il presidente Giovanni Acampora "chiede di attuare immediatamente un percorso che consenta di garantire una certezza in merito all'effettiva ed uniforme applicazione su tutto il territorio italiano della normativa in tema di proroga delle concessioni demaniali comprese quelle afferenti al settore della nautica e della portualità, evitando situazioni differenziate a livello locale, in modo da garantire a tutti gli operatori economici (ma anche ai diportisti) di poter far affidamento su di un quadro normativo chiaro e senza incertezze, a maggior ragione in questo peculiare momento storico che tutti noi stiamo vivendo".