

INGEMAR

Ingegneria Marittima



MARINA D'ITALIA

40 anni di attività di Ingemar per la nautica e il diporto con una media di oltre 150 installazioni galleggianti all'anno in Europa, Africa e Medio Oriente combinati con la preziosa collaborazione editoriale del *Giornale della Vela*: una visione a tutto campo che consente un aggiornamento delle principali caratteristiche dei più importanti approdi turistici italiani.

Come sempre vi auguriamo una buona lettura, rotte serene e buon vento!

2019

Estratto in collaborazione con *Il Giornale della Vela*

I migliori d'Italia

Sono oltre 160.000 i posti barca oggi disponibili sulle coste dello Stivale.



C'è poco da fare: non esiste in tutto il Mediterraneo, e anzi potremmo davvero dire in tutto il mondo, una nazione che possa vantare delle coste come quelle italiane. Non è solo una questione di bellezze naturali, storiche e artistiche strategicamente posizionate vicino ai litorali, e quindi anche a disposizione dei turisti in barca a vela, o di un territorio variegato e ricco di suggestioni enogastronomiche, in questo caso sicuramente come nessun'altro al mondo. Oggi, infatti, sono anche i marina turistici italiani a essere un plus per tutti i diportisti che vogliono avere un "porto sicuro" a disposizione nel quale lasciare la loro barca ben tenuta e protetta, in modo che sia poi subito pronta a salpare, soprattutto quando la meta sono lunghe crociere per le sospirate vacanze estive.

C'è una grande scelta

E se una volta, neanche troppi anni fa, trovare un posto barca in Italia era praticamente impossibile e i prezzi erano spesso inarrivabili per le tasche del diportista medio, oggi la situazione è molto cambiata e certamente in meglio.

Innanzitutto in termini numerici: le stime più recenti infatti spiegano come oggi in Italia, lungo i 7.500 chilometri di coste, isole comprese, sono presenti 537 porti turistici ed approdi che ospitano un totale di ben oltre 160.000 posti barca (come si può vedere anche dalla tabella successiva). Va spiegato certo che 90.000 di questi sono quelli posizionati in marina turistici veri e propri, mentre i restanti sono situati in porti di "vecchia" concezione.

In molti dei quali comunque i servizi per la barca e, soprattutto, per il diportista sono sempre più completi e affidabili.

Tariffe più convenienti

Oggi, poi, rispetto al passato, la situazione è radicalmente cambiata, anche in termini di costi: infatti le tariffe non sono molto aumentate dal 2008 a oggi, ma anzi in diversi casi sono addirittura diminuite. A tutto questo probabilmente ha contribuito anche il fatto che, solo nel biennio 2016-2017, il giro d'affari dei marina turistici è cresciuto del 4,5%. Dando sempre un'occhiata alla nostra "mappa" si scopre allora che l'area con i prezzi medi più convenienti è quella corrispondente all'Adriatico centro-settentrionale. Che poi è quella dove è più alta la concentrazione di porti turistici e nella quale quindi è probabilmente il fattore "concorrenza" a rendere le tariffe più appetibili per i diportisti.

Porti più belli e comodi

In particolare, spiegano però gli esperti, è l'area del Sud Italia (sia dalla parte del Tirreno che da quella dello Ionio-Adriatico) quella ad essere cresciuta maggiormente, sia in termini di posti che in termini di servizi. Se nel passato infatti, i marina del "mezzogiorno" erano frequentati e utilizzati dai diportisti italiani soprattutto nella stagione estiva, oggi il discorso è cambiato. Sono sempre di più gli armatori che spostano, per esempio in Sicilia e in Puglia, la loro barca, anche se abitano

nel nord Italia. Questo sia perché hanno a disposizione servizi di qualità, sia trasporti più comodi per raggiungere queste destinazioni di imbarco e quindi trovarsi più "vicini" alle rotte turistiche più interessanti nei mesi vacanzieri di luglio e agosto.

Attenzione alle reti

No, non a quelle dei pescatori nelle quali evitare di incagliare i propri scafi. Parlando di porti turistici oggi infatti è sempre più facile fare riferimento a veri e propri network, reali come "virtuali", di marina che si uniscono per avere più forza e migliori servizi da dare ai loro clienti. È il caso ad esempio di realtà già attive come quella di cinque porti liguri associati in Liguria For Yachting o quella di Marinedi, gruppo che gestisce già oggi una decina di porti di proprietà in giro per la Penisola. Messi in rete tra loro questi infatti riescono ad avere uno standard di servizi e tariffe migliori da offrire ai diportisti. Cosa che non riuscirebbero a fare se invece presi uno ad uno autonomamente. C'è poi il caso di una rete nella "rete": è quella che hanno messo in piedi i ragazzi di Navily, creando un network e una guida che ogni anno accompagna oltre 120mila diportisti internazionali nelle tappe delle loro crociere.

Alla scoperta dei "migliori"

Insomma l'Italia e i suoi marina sono oggi una realtà all'avanguardia, se paragonata al contesto europeo e del Mediterraneo, ma non bisogna per questo smettere di migliorare. La concorrenza è agguerrita e non sta a guardare: secondo le stime del 2018 infatti i competitor affacciati in particolare sulle sponde del Mare Nostrum sono davvero numerosi. La Spagna ad esempio offre 360 porti turistici per un totale di circa 130.000 posti barca; la Francia invece 370 marine (non tutte però in questo caso ovviamente affacciate sul Mediterraneo...) con un totale di 250.000 posti barca; e la Croazia ospita infine 350 porti naturali (sparsi tra 6mila chilometri di coste e oltre 1.200 isole e isolette) ai quali si aggiungono circa 50 marina. Una competizione importante e una partita che si vince puntando sulla qualità e sui servizi.

Ingemar: al centro dello sviluppo della portualità turistica

40 anni di soluzioni ingegneristiche originali per connettere terra e acqua e attenuare il moto ondoso hanno condotto investitori e utenti in tutto il mondo a scegliere la qualità dei marina galleggianti "made in Italy" di Ingemar.

I mercati, le normative, la società e le nostre soluzioni tecniche si sono incessantemente evolute, partendo dalle dimensioni ridotte dei primi pontili galleggianti per piccole imbarcazioni degli anni '80, siamo arrivati a produrre imponenti moli galleggianti per mega-yacht e i più grandi frangionde galleggianti della produzione di serie a livello mondiale: giganteschi moduli in cemento armato con nucleo in polistirolo espanso da 20x10m, alti 2,5m e del peso di ben 185t. ciascuno, collegabili fra loro in serie per ottenere barriere galleggianti di lunghezza e geometria variabile a protezione dei moderni marina galleggianti.

In 40 anni l'azienda ha improntato la sua crescita sulla qualità tecnica e sulla diversificazione delle proposte costruttive: vale la pena ricordare negli anni '90 il contributo di Ingemar, su progetto dell'Architetto Renzo Piano, alla riconversione del Porto Antico di Genova con piattaforme, banchine e pontili galleggianti e, nei primi anni 2000, la realizzazione di un nuovo ponte galleggiante lungo ben 330 metri che a Venezia unisce le rive delle Zattere all'isola della Giudecca in occasione della festività del Redentore. Nel settore dello sport agonistico Ingemar può vantare la realizzazione di tutte le strutture galleggianti al servizio dei Centri Olimpici della

Vela e del Canottaggio per le Olimpiadi di Atene 2004 e dei pontili di ormeggio per le tappe italiane dell'America's Cup di Napoli e Venezia e per diversi campionati di motonautica. Dal 2005 è inoltre attiva la collaborazione con il Salone Nautico di Genova, una delle più grandi superfici espositive galleggianti al mondo, impreziosita da pontili, piattaforme e passerelle Ingemar dove ogni anno vengono ormeggiate le barche più belle della produzione internazionale e sono Ingemar anche i moli galleggianti che ospitano le imbarcazioni nello storico bacino dell'Arsenale in occasione del Salone Nautico di Venezia.

Ingemar è oggi fra le poche aziende in Italia e in Europa che hanno le qualità di leadership per poter suggerire nuovi indirizzi nello sviluppo dei moderni marina e una larga parte dei porti turistici italiani - circa un terzo di quelli censiti annualmente da questa pubblicazione - ospita i suoi diportisti, in tutto o in parte, su strutture galleggianti del Gruppo; fra quelli oggi più rilevanti per dimensioni, servizi e modernità dell'offerta spiccano: Marina di Capo d'Orlando (Messina), Marina di Fezzano e Porto Mirabello (La Spezia), Marina del Gargano (Manfredonia), Marina di Villasimius (Cagliari), Porto San Rocco (Trieste), Marina di Loano (Savona), Marina di Stabia

(Napoli), Certosa Marina e Marina Sant'Elena (Venezia). Le capacità tecniche e la flessibilità progettuale hanno inoltre consentito a Ingemar di cimentarsi con successo nella realizzazione di strutture speciali anche per altri settori, dai servizi ai trasporti e all'industria, con una diversificazione degli interventi tarati sulle esigenze di grandi gruppi industriali e di enti pubblici quali: Enel, Edison, Pirelli Cavi, Agip Petroli, C.N.R., Marina Militare Italiana e numerose forze navali di altri Paesi.

Negli ultimi esercizi l'operatività del Gruppo si è stabilizzata su circa 150 nuove installazioni all'anno fra Italia e estero con un fatturato in linea con il trend positivo degli anni precedenti. Il nuovo importante accordo di licencing esclusivo per gli Emirati Arabi firmato con AST LLC di Dubai, leader nel settore delle grandi infrastrutture della regione, fa presagire un prossimo futuro ricco di sfide impegnative ed entusiasmanti.

Anche la struttura aziendale interna ha visto cambiamenti profondi, con la creazione della sister company Ingemar Trading & Services per la separazione delle attività industriali e di servizio, il consolidamento della rete commerciale e l'inserimento nella compagine interna di nuove competenze

giovani, motivate e professionalmente preparate per affrontare con slancio i prossimi 40 anni.

Attualmente Ingemar è operativa in diverse aree geografiche di Europa e Medio Oriente con specificità e soluzioni costruttive molto diversificate. L'espansione all'estero è proseguita senza sosta, con una quota del fatturato ultimamente superiore al 70% e interventi che dal bacino del Mediterraneo - Francia, Grecia, Croazia, Malta, Tunisia, Algeria, Libia, Slovenia, Montenegro, Turchia - si sono spostati sempre più a Sud-Est, fino a raggiungere e sviluppare importanti progetti nei Paesi del Medio-Oriente quali: Kuwait, Iraq, Arabia Saudita, Giordania e Emirati Arabi Uniti.

Proprio in questi Paesi si stanno giocando le sfide più importanti e complesse degli ultimi anni, come a Sea City, 100 km a sud di Kuwait City, dove sta sorgendo dal nulla una nuova città da 100.000 abitanti su più di 200 km di nuove coste affacciate su una rete di canali e lagune scavate nel deserto e dotate di 4 marina con più di 33 km di pontili galleggianti Ingemar o in Arabia Saudita dove il Gruppo sta realizzando numerosi interventi per il potenziamento degli approdi destinati alla sorveglianza delle frontiere saudite sul Mar Rosso e sul Golfo Arabico.



Foto di "famiglia" per i 40 anni di Ingemar

La Valletta Loano Hammamet Stora Palau
Fiskardo Aqaba Port Gogek Khiran
Castellammare di Stabia Lefkas Tripoli
Venezia Spalato Maratona Salerno Piskera La
Maddalena Gouvia Muggia Maratea Gedda
Capo d'Orlando Tremezzo Doha Tivat Trani Lixouri
Procida Al Fintas Carrara Brissago Genova
Rodi Dammam Sistiana Locarno Cagliari
Atene Lacco Ameno Palermo Manfredonia
Novi Vinodolski Montecarlo Viareggio Bari
Alassio Farasan **INGEMAR** Budva Ravenna
Portorose Bari *Pontili e costruzioni sull'acqua* Villasimius
Taranto Biograd Cala di Volpe Bari Jesolo
Savona Lisbona Portovenere Novigrad Rab
Bisceglie Aiaccio La Spezia Portoferraio Lustiça
Trieste Montecarlo Santa Manza Riva del
Garda Castiglioncello Kastela Al Faw Portofino
S. Margherita Ligure Volme Methoni Livorno
Haquel Napoli Marsaxlokk Jesolo Aci Trezza
Taranto Mgarr S. Teresa di Gallura Grado
Rovigno Chioggia Vibo Valenza Mitilene
Imperia Como Agios Kosmas Monfalcone

