

## BARCHE DA DIPORTO O DA PORTO ?

Yachts “domestici” e Case “sbandate”

Nei mega yachts, il **movimento** con tutte le sue sfumature di rollio, beccheggio, oscillazioni, oggi, credo sia l'unica vera differenza sostanziale con un'abitazione civile. Specialmente nei motoryacht anche l'**altezza ridotta** interna e l'**impiantistica** sono differenti, ma le cose sono sostanzialmente simili, l'interior design è simile!

L'architettura terrestre e l'arredo d'interni diventano le principali fonti di ispirazione. Fare barche da diporto che siano anche belle e comode è l'obiettivo di qualunque progettista, purchè, aggiungo, rimangano Barche!

Le barche a vela “sbandano” e a motore “vibrano”. Questa ricerca di simulare atmosfere domestiche deve tenere presente accorgimenti specifici dove il concetto di **ergonomia** è fondamentale, ma in barca oltre che alle proporzioni e ai movimenti dell'uomo, bisogna tener conto della **sicurezza** degli ospiti e del mezzo.

Nella Nautica la coerenza tra **contenuto e contenitore** spesso manca, poiché un unico modello di scafo, come in un condominio, ospita interiors molto diversi fra di loro.

Il concetto di **contesto** è poi estraneo al mondo nautico, non previsto come indagine culturale e progettuale, viene a mancare **l'attenzione all'intorno**. In realtà il contesto c'è ed è anche **forte** ma la prospettiva e il punto di vista cambiano in continuazione, e hanno come unico punto di riferimento la linea di costa, il waterfront di una città o il mare aperto con tutte le sue vive sfumature.

Non esistono in mare, sovrintendenze, enti, vincoli paesaggistici, valutazioni d'impatto ambientale, discipline di destinazione e pianificazione urbanistica e territoriale ( vedi anche Mare ) e in deroga a prescrizioni comunque assenti, **tutto si può, tutto è permesso, in mare tutto è Ante '67 !**



Il **buon senso e il buon gusto**, però, dovrebbero intervenire e fare la propria parte. Negli ultimi anni l'idea e l'esigenza di coinvolgere i **grandi architetti civili** nel progetto di una barca è molto più frequente e, credo, in tanti casi anche un fallimento formale se non per la sperimentazione e ricerca. L'**opera morta** è stata molto spesso “mortificata”, confusa e privata della propria identità tipologica e significato semantico, per mano del potere persuasivo e della spettacolarità del “gesto”, del “segno” pretestuoso, spesso dissonante e virtuoso di alcune **Archistar !**



Gli **Edifici** hanno una infinita possibilità di configurazioni spaziali, strutturali, formali proprio per essere i contenitori di infinite funzioni e usi al proprio interno. La storia ci insegna e ci rende partecipe dei successi e della *camaleontica* tendenza a modificarsi mantenendo fede alla cultura del progetto e dell'architettura intesa come atto di responsabilità.

Le **Barche**, invece, sono molto più condizionate nella loro definizione volumetrica, per natura, per **forma Bi-fronte** definita in una **prua** per entrare nell'onda, in una **poppa** per farsi raggiungere dall'onda, in un **baglio** per una stabilità di forma e un galleggiamento, in un **pescaggio** zavorrato per un "momento raddrizzante" e "Archimede".

Carene lunghe e affusolate, agili e veloci da guerra, piatte e poco profonde per trasporto merci, più tonde e panciute ( Caravelle ) per mari d'altura o per diporto, Yachting e turismo con piani velici sempre più performanti.

Fare quindi di necessità una virtù, una bellezza, una armonia e non è necessario dover trasgredire sempre.

Nulla si crea, nulla si distrugge, ma tutto si trasforma...in mare tutto si dissolve!

Il principio dell'**elenco delle funzioni**, teorizzata da B. Zevi come una **invariante del linguaggio moderno** e la necessità di appartenervi, richiedeva e suggeriva al progettista di azzerare la semantica originaria dei segni e delle forme. Un **codice anticlassico** ...per la **modernità!**

Tutto ciò trova terreno fertile, ancora più oggi, tra le **Grandi firme**, che si cimentano, spesso con una pretesa scarsa preparazione e cultura del mare, nella Nautica. Proprio nell'uso e definizione delle aperture ( osteriggi ), dei tagli di luce, delle finestrate ( oblò ), che s'agita, fermenta e prende forma una condotta anacronistica che vede nel rifiuto dei principi "immortali" classici del **modulo ripetitivo**, degli **allineamenti**, delle **proporzioni**, dell'**euritmia**, la giustificazione dell'atto creativo e come **movente e alibi**.



La **vera libertà** non è più nell'invariante del codice moderno o nell'**Anarchitetto**, ma in un **estetica domata**, libera da "*facili manierismi*" e bilanciata alla tipologia funzionale. Buon senso, buon gusto e serie intenzioni costruttive alla base di un corretto approccio al progetto.

L'"**opera viva**", **immersa nell'acqua e nell'ingegneria delle sole funzioni**, ha mantenuto invece quel valore estetico e geometrico della propria funzionalità.

Mio malgrado, le comunicazioni e **motivazioni commerciali** continuano ad “vitalizzare” soluzioni con manifestazioni di teatralità e di spettacolarità. In mare, infatti, si vede di tutto: dal **Guilty** (una sorta di casa museo navigante), a **Sigma** (con design di Starck), a **Predator** (del cantiere Feadship, con un’inquietante prua rovesciata che fa tanto scafo da guerra) a innumerevoli esempi naviganti o ormeggiati a definire e condizionare lo **skyline costiero**.



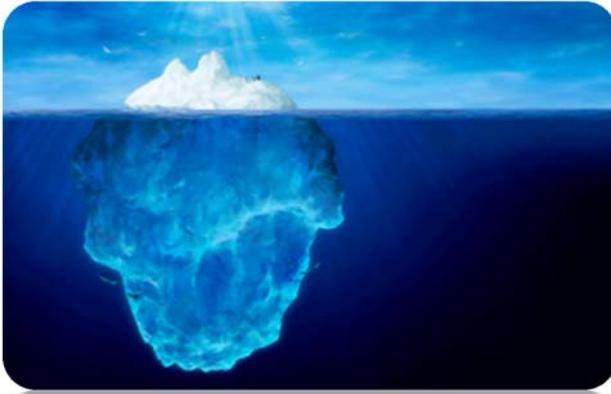
Norman Foster architect

Philip Starck architect



Avere la coscienza di cosa si realizza insieme alla cultura di vivere il mare, spesso mai avuta o semplicemente dimenticata, insieme al coinvolgimento delle varie discipline del processo ( architetto, ingegnere, arredatore e impiantisti ) e coordinate dal progettista e da un serio cantiere, si otterrà un prodotto **bello, sicuro e senza tempo**.

La **sovrastuttura** di una barca dislocante non deve essere maggiore della superficie immersa o più pesante. La stabilità di forma insieme al pescaggio garantiscono che sia “anche” marina e possa navigare di **rollio al traverso, di beccheggio al mascone e fuggire di poppa!**



Iceberg con il 90% superficie immersa



Vindskip, lo scafo vela con il 90% superficie emersa

## GALLEGGIARE A PROVA DI ..."NORMA"

Le **barche** sostano nei **porti e nelle rade** per la maggior parte del loro tempo, all'ancora o in banchina ormeggiate, collegate alla terra ferma con cime, cavi elettrici, acqua dolce, passerelle e scarichi. **Occupano** superfici, usano servizi, impegnano il suolo come il fondale del **demanio marittimo** (bacini d'acqua salmastra, rade o baie) **vincolato** e tutelato, dai 150 ai 300 mt dalla costa, dalla "**Galasso**" (legge 431/1985) ...e come tale il **Dpr 380/01** ( *testo unico dell'edilizia e del territorio* ) con l'**Art 3 comma 1,e5** stabilisce a assimila a "*interventi di nuova costruzione*" quelli di qualsiasi trasformazione edilizia e del territorio ( io considero anche il mare ! ) che devono essere disciplinati da **titoli abilitativi necessari**.

Sono da considerarsi tali **anche** "*... l'installazione di manufatti leggeri, anche prefabbricati, e di strutture di qualsiasi genere, quali roulotte, camper, case mobili, imbarcazioni, che siano utilizzati come abitazioni, ambienti di lavoro, oppure come depositi, magazzini e simili, ad eccezione di quelli che siano diretti a soddisfare esigenze meramente temporanee, unità abitative mobili con meccanismi di rotazione in funzione, e loro pertinenze e accessori..., che non posseggano alcun collegamento di natura permanente al terreno ...*"

Ci si può sottrarre a questo? Possiamo considerarci esonerati dalla disciplina urbanistica **stazionando** e vivendo in aree demaniali "**libere**" ( non concessionate e non concessionabili ) a bordo fiume all'"*inglese*" ( ormeggio di fianco ), su coste e sponde rocciose con cime a terra, in **rade** e insenature all'ancora e alla fonda ? galleggiando liberi ma sempre con un collegamento terreno ?

**Ni !!...Si**, perché in quanto statali sono beni pubblici e pubblico, libero e gratuito ne è l'utilizzo, No, perché anche il **fondale marino** usato per l'ancoraggio in rada è **suolo demaniale** e non libero a tempo indeterminato, non è a disposizione per una durata superiore a un numero di **giorni** nell'arco dell'anno o spesso a **contributi economico ambientali** per i non residenti nel comune o anagraficamente iscritti.

Là dove insistono gavitelli, corpi morti, catenarie, strutture/servizi "**stabilmente**" **installate in acqua o a terra** regolari, la disciplina spetta al concessionario ( campo boe o pontili mobili ) ma dove nulla è presente, il luogo "libero" è assoggettabile, a mio parere, al testo unico sull'edilizia (articoli 3, 10 e 35) al codice della navigazione e alla Costituzione.

La **Galasso** ( L. 421/1985 ) prevedeva l'obbligo automatico **per legge** del vincolo ambientale di inedificabilità e di divieto di installazione anche temporanea, se non previa autorizzazione, nelle fasce di rispetto del demanio marittimo.

L'inedificabilità della fascia costiera è un principio fondamentale della legislazione statale.

L'uso del demanio marittimo, **non** in concessione, è gratuito salvo **occupazione permanente**.

In **rada** è dunque consentito ormeggiare e stazionare ( salvo ordinanze locali capitanerie ), per soddisfare esigenze **temporanee**, ma non è ammesso un collegamento di natura **permanente** al terreno ( fondale ) e l'imbarcazione incustodita. Posso stare all'ancora ma non per sempre nello stesso punto, basta spostarsi o arare un po per essere di nuovo liberi !



Allora se **stabilmente ancorata**, sembrerebbe che l'”*installazione*” (così definita dalla legge) dell'imbarcazione perderebbe il suo carattere di temporaneità a favore di una occupazione per uso continuo e abitativo e come tale assoggettata ( Dpr 380/01 Art 3 comma 1,e5 ) alla disciplina di “*interventi di nuova costruzione*” ? Oneri concessori, Bucalossi, imu, tari e tasi ? Anche no, grazie !

Unità abitative mobili con meccanismi di movimento ( rotazione o altro ) in funzione, targati, assicurati e con tutti i requisiti richiesti per ogni tipologia di mezzo, sono esclusi ( “**ad eccezione**” ) dall' Art 3 comma 1 DPR 380/01 e quindi possono anche sostare, ma senza allacci impiantistici permanenti al suolo, nei **nostri giardini**, in **spazi pubblici**, in **aree demaniali**, in **rada e baie protette**, salvo vincoli, ordinanze e prescrizioni varie. In mancanza di queste, se ne considera libero l'uso e il consumo.

Le **House Boat** come si inseriscono in questo scenario ?

**Floating home**, **woonboot** olandesi, **Sampan** in medio oriente, **Benin** in Africa, **case e piattaforme galleggianti** in Italia, natanti o imbarcazioni da diporto. Molti sono i nomi, ma quali veramente hanno diritto di identificarsi tali o è sufficiente la **forma** per giustificarne la **funzione** ?





Cass. Sez. III n. 12387 del 15 marzo 2017 (Ud 21 feb 2017)

“...Per la realizzazione di strutture galleggianti **stabilmente ancorate alle sponde** di un fiume ed utilizzate come **abitazioni**, ambienti di lavoro ovvero di ristorazione, ritrovi, depositi, magazzini e simili e, quindi, non destinate a soddisfare esigenze **meramente temporanee**, è **necessario il permesso di costruire**”.

Le case galleggianti, sono “**edifici anfibi**” e hanno una fisionomia **ibrida** a metà tra una barca e una casa su terra. Creature mitologiche, tra il mito e la leggenda e.... **sogno** di molti.

I **floating resort** in Italia, a Rimini, Giulianova, Lignano e in altre piccole realtà locali stanno nascendo come alternativa abitativa e turistica, e credo, tra le più interessanti dal dopoguerra ad oggi.

Considero questi **ibridi meravigliosi** la vera svolta e presupposto per un nuovo linguaggio di perfetta simbiosi tra fluido e materia, tra mare e architettura.



*La Costruzione è per tener su. L'Architettura è per commuovere*