Panoramica della Cantieristica Italiana

CuriositÃƒÂ

Inviato da : RedHunter
Pubblicato il : 21/7/2008 8:53:32

La nautica da diporto italiana come impiego del tempo libero Ã¨ una conquista sociale abbastanza recente, essendo iniziato appena negli anni cinquanta, con poche migliaia di imbarcazioni e gran numero di natanti di tipo tradizionale, come lance, gozzi e passere. Nel giro di quarant'anni si Ã¨ giunti a circa 800.000 unitÃ da diporto, ma mentre le barche da crociera sono aumentate piÃ¹ o meno a 100.000, quelle da diporto lungo costa e per la pesca sportiva sono cresciute a oltre 700.000.

Coinsiderate le potenzialitÃ , rapportabili allo sviluppo delle coste e alla posizione dell'Italia nel centro del Mediterraneo, la crescita del settore Ã¨ rimasta notevolmente al di sotto delle previsioni e delle aspettative. Molti sono gli elementi di disturbo: crisi economiche nazionali e internazionali ricorrenti; eccessiva pressione fiscale nei confronti dei diportisti e del prodotto barca; controlli a mare eccessivi e ripetitivi; concorrenza di altre attivitÃ di tempo libero e sportive; difficoltÃ nei processi di sviluppo aziendale per passare da gestioni prettamente artigianali a gestioni professionali, infine, ultima ma non ultima, la carenza cronica di posti barca. Tuttavia, ciÃ² non ha impedito la crescita della cantieristica per il diporto, che Ã¨ riuscita a conquistarsi grande prestigio e, quindi, importanti percentuali di mercato all'estero.

Addirittura, vi sono stati momenti di grande sviluppo, che hanno fatto parlare di boom di diffusione e di vendite, ma tutto si Ã¨ stemperato nella crisi di mercato iniziata nel 1990 e tuttora perdurante.

CiÃ² nonostante, le barche italiane, insieme all'abbigliamento, sono divenute la bandiera dell'estro e della genialitÃ nazionale e hanno lasciato la loro impronta nella storia del diporto, con uno stile inconfondibile, che tutto il mondo ha battezzato, con semplicitÃ anglosassone, Italian Style. E a questo stile si sono ispirati e uniformati, in pochi anni, i cantieri inglesi e scandinavi, che hanno tralasciato l'impostazione nordica delle loro costruzioni per dar vita a imbarcazioni "mediterranee", che sono divenute nostre temibili concorrenti.

Poi, in tempi piÃ¹ recenti, ma piÃ¹ che temibili per la loro potenzialitÃ , i cantieri statunitensi. Ora anche la loro produzione Ã¨ mediterranea, ma non ci hanno superato. Infatti, la nostra cantieristica, con una produzione dal look cosÃ¬ moderno, Ã¨ tuttavia antica e affonda le sue radici nei tempi gloriosi della marineria velica, con generazioni di artigiani che nell'evoluzione dei tempi sono piÃ¹ sempre rimasti legati al mare e alle barche. E ciÃ² spiega l'esistenza di numerose maestranze specializzate, in aree geografiche che narrano le loro glorie marinare solo al citarle: Liguria, Triveneto, Toscana, Romagna, Lazio, Campania, Sicilia, Calabria e Puglia. Queste maestranze costituiscono un patrimonio che tutti ci invidiano e che racchiude anche il segreto del successo italiano, al di la dei nomi prestigiosi di progettisti, stilisti e cantieri. In molti casi, i magnifici interni delle nostre barche sono autentici capolavori di ebanisteria come, ad esempio, quelli delle barche del veneto Carnuffo, dei Cantieri di Pisa, dei viaggiri Benetti, Pipa Italiana, Ciarretti, San Lorenzo, Versilcraft, Codecasa, Tecnomarine, dei piemontesi Azimut e Mondo, dei liguri Cantieri Navali di Lavagna, Baglietto-Azimut, Santa Margherita di Sperlini, Sangermani, Unieese, e degli altri nelle varie regioni: Riva, Ilyac, Alfamarine, Cantieri del Golfo, Posillipo, Rizzardi, Fiart, Ferretti, Giorgi, Mochi, Nicolini, Bugari, Raffaelli, Marchi, Dalla PieÃ , Arredomar, VZ. ecc.ecc.

Anche quando sono di serie, le barche italiane sono sempre artigianali e costruite adeguandosi ai desideri dell'armatore, "Stradivari" di Carnuffo, ai filanti scafi sportivi di Riva, Bruno Abbate e Tullio Abbate, Cantieri di Sarnico, B.B.Tecnomar, Cantieri Navali di Roma, Cantieri Navali dell'Adriatico, Colombo Conam, Camevali, Cranchi, Della Pasqua e C., Rio, Gobbi, Gari, Iniziative Industriali Italiane (Sea Arrow), Alpa, Performance ecc. ecc. fino agli "sfiziosi" gozzi di Aprea Mare.

Solo scendendo di dimensioni si puÃ² parlare di costruzioni in serie e ricordiamogli stabilimenti Sessa, Cranchi, Gobbi, Folcenbo Molinari, Arkos, BM Nautica, Mostes, Capelli, Concordi, Gari, Plastimare, Castoldi, Ranieri ecc. ecc., molti dei quali nella zona dei laghi lombardi, ma quasi tutti nell'entroterra, perchÃ© per costruire barche piccole Ã¨ piÃ¹ economico.

Un comparto a sÃ© stÃ©, molto sviluppato, Ã¨ quello del battello pneumatico, con circa quaranta costruttori nazionali, cioÃ¨ piÃ¹ del 50 % dei costruttori europei, con fabbriche, come la Novamarine, che vende i suoi gommoni anche alla Coast Guard americana.

Ma oltre ai nomi citati, lungo le coste italiane e sui laghi vi sono una serie di piccoli cantieri che costruiscono one off a vela e a motore, oppure piccole serie di barche a prezzi estremamente economici, che in genere, piÃ¹ che al Salone Nautico Internazionale di Genova, il piÃ¹ importante boat show italiano, vengono presentate ai saloni nautici Salone del Mare, di Roma; Nautex, di Rimini; Nauticsud, di Napoli; Salone Galleggiante dell'Adriatico di Jesolo e manifestazioni a carattere locale.

Quindi, un'industria attenta al progresso, che guarda oltre i confini nazionali e si sta preparando al vero impatto col grande mercato europeo, che avverrÃ nei prossimi anni.

Lucio *Petrone*
Nautica On Line