



Testo e foto di Corradino Corbò



La barca ideale del dopo-crisi

MENO SOGNI, PIÙ REALTÀ

Ormai è chiaro che il futuro del diporto si giocherà su quella che, negli anni '70, fu chiamata "nautica popolare". Ottimizzazione dei costi, sostenibilità e versatilità sono le parole d'ordine per chi si sta preparando al dopo-crisi. Qualcuno è già pronto.

Sono in costante aumento gli osservatori che concordano su quelle che potranno essere le linee generali della barca-simbolo del dopo-crisi. Intendiamoci, non è che si preveda un modello talmente versatile da poter soddisfare qualsiasi esigenza. Le barche di lusso, i superyacht continueranno più o meno indisturbati quel percorso che, a ben vedere, non ha mai sofferto di grossi scossoni, essendo la grande ricchezza economica un privilegio che da sempre appartiene a una piccola percentuale di popolazione. Piuttosto, il futuro della nautica da diporto si giocherà sulla schiacciante percentuale complementare, quella che nei paesi di grande tradizione diportistica vede la presenza di una barca ogni 7-8 abitanti. Da dove partire, per tracciare le linee generali di questo modello? Una buona idea può essere quella di recuperare i principi sui quali, negli anni '70, si fondò quella sorta di gioioso movimento che noi giornalisti battezzammo, forse con troppo entusiasmo e perciò troppo precipitosamente, "nautica popolare" e che, infatti, per due motivi strettamente concatenati, ebbe vita alquanto breve: la scoperta, da parte di disinvolti speculatori, che il diportismo poteva diventare per loro una miniera d'oro; l'idea, da parte del fisco italiano, che il possesso di una barca fosse qualcosa da tenere costantemente sotto tiro. Ovviamente, furono le tante famiglie "normali" - cioè quelle che giustificavano il termine "popolare" - a dover presto abbandonare il sogno. I pochi altri no, tanto per cambiare. Escluse queste gravi storture, che - perdonate l'insistenza - uccisero nella culla quella che sarebbe potuta diventare

la prima vera cultura diportistica italiana, restano le barche di quegli anni. Per dare subito un'idea di quale fosse lo standard dimensionale, diciamo che un motoryacht di dieci metri era considerato già importante, alla luce del fatto che persino uno scafo di 6-7 metri era già in grado di ospitare una famiglia di quattro persone. Premesso questo, oggi possiamo individuare le principali scuole che, a partire da quell'epoca e nel corso dei decenni successivi, hanno influenzato il mondo della nautica da diporto.



Le scuole

Prima degli anni Ottanta, era alquanto raro che a fianco del nome del cantiere costruttore di un cabinato a motore comparisse anche quello di un designer, cosa che invece, per motivi diversi, era assai diffusa nel mondo della vela. Ecco quindi che la figura predominante nella progettazione era quasi sempre quella dello stesso titolare del cantiere, il cui curriculum personale indicava quasi sempre un'importante attività sotto forma di vera e propria utenza: fosse nel mondo delle corse motonautiche o, comunque, nel campo delle crociere di lungo raggio. Il riflesso di ciò sul prodotto-barca era tangibile, in quanto molti dettagli - anche importanti - esprimevano chiaramente l'esperienza diretta di chi li aveva realizzati. Il primo esempio tipicamente italiano che ci viene in mente è rappresentato dalla carena che Giancarlo Dellapasqua incominciò a disegnare per le sue barche da diporto, ispirato da quella che Raymond Hunt - suo avversario nelle gare di motonautica - aveva progettato rendendo vincenti i suoi scafi da competizione. E' proprio perché questo tipo di dinamica finiva per espandersi a macchia d'o-

lio all'interno dei confini nazionali, determinando uno stile caratterizzante, che è corretto parlare di scuole. Facciamo quindi una sintetica panoramica. La scuola inglese è sicuramente quella che per più tempo ha dominato il mondo del diporto, essendo questa attività - particolarmente per i britannici - estesa per quasi tutto l'arco dell'anno. Dunque, barche pratiche, protettive, ben vivibili all'interno, dall'impronta quasi sempre tradizionale e non necessariamente veloci. Molti di questi tratti sono attribuibili anche alla scuola scandinava, nella quale, tuttavia, si può riscontrare un più marcato aspetto utilitaristico, dovuto al fatto che il diportista nordico guarda da sempre alla barca non soltanto come a uno strumento di svago, ma



anche come a un vero e proprio mezzo di trasporto e locomozione, concettualmente assimilabile a quello dell'automobile. Basti pensare, per esempio, al traffico quasi "stradale" che è possibile incontrare, in qualsiasi periodo dell'anno, all'interno dell'arcipelago di Turku, in Finlandia, o all'interno di quello di Västervik, in Svezia. La scuola olandese, pur avendo molte delle caratteristiche tipicamente nordiche, è fortemen-



te condizionata dalla consuetudine di praticare il diporto lungo la fitta rete di canali interni. Ma non solo: le barche prodotte al di qua della grande diga (dal nome impossibile) di Afsluitdijk, vengono costruite quasi esclusivamente in acciaio, circostanza che le pone tra le più solide e durature in assoluto.

La scuola americana, come molte altre cose che appartengono all'esteso nuovo continente, deve essere distinta quantomeno in due settori. La scuola del Newfoundland è quella che trae ispirazione dalle imbarcazioni da pesca che, dalla grande isola canadese, si proiettano nel Nord Atlantico affrontando spesso condizioni meteomarine assolutamente proibitive. Il tipo di barca locale che da sempre raccoglie grande consenso in giro per il mondo è il cosiddetto trawler, scafo dislocante o semidislocante dalla lunga autonomia e, soprattutto, dalla forte personalità. Più trasversale è l'altro settore, che ha i suoi grandi punti di riferimento praticamente in tutti gli stati Usa della costa atlantica e, sul versante opposto, in California. Qui, a farla da padroni, sono soprattutto i fisherman che, nelle loro declinazioni più estreme, vengono chiamati anche fishing-machine. Si tratta, appunto, di scafi dedicati alla pesca a traina d'altura: dunque, molto ben attrezzati e, quasi sempre, capaci di raggiungere velocità molto elevate per consentire ai loro utenti di spostarsi rapidamente da un hot-spot all'altro, nell'ambito della stessa battuta. La tendenza che riguarda i modelli più grandi è quella di dotarli di interni che non hanno nulla da invidiare a quelli dei grandi cruiser. La scuola italiana è la più facile da definire, se non altro perché fonda il suo innegabile successo sull'eleganza, sullo stile, sulla raffinatezza. Poiché però si parla non soltanto di design ma



anche di cantieristica, il suo grande pregio è anche il suo grande difetto: infatti, se la tuttora estesa produzione artigianale è perfettamente adatta a creare poche splendide barche di grandi dimensioni, meno bene si adatta a produrre tante unità di dimensioni più contenute, destinate a un mercato decisamente più ampio. L'altra medaglia a due facce, tipicamente italiana, è rappresentata da quel carattere individualistico che, nella sua valenza positiva, è in grado di rendere personale qualsiasi prodotto realmente "made in Italy" ma, in quella negativa, rivela tutta la sua incapacità di "fare sistema" in un settore che dovrà per forza - se non vuole soccombere - diventare sinergico.

Non a caso, quindi, consideriamo per ultima la scuola franco-tedesca, che si discosta notevolmente da quelle fin qui considerate, essendo stata la prima - con grande lungimiranza - a porsi il problema

non soltanto di come costruire la barca da diporto, ma anche di come produrla. Attenzione, non è una sfumatura linguistica, poiché proprio questo diverso approccio, che potremmo definire di tipo industriale, ha in qualche modo rivoluzionato il mondo della nautica, avendo avuto un'influenza fondamentale anche su ciò che riguarda la progettazione. Non c'è dubbio, infatti, che la premessa irrinunciabile per impostare un'economia di scala - nella nautica, così come in qualsiasi altro comparto produttivo - sia quella di sviluppare un solido studio preventivo che affronti, fin nei minimi dettagli e in modo assolutamente professionale, proprio tutti gli aspetti del business (perché, a questo punto, è giusto chiamarlo anche così): dalla ricerca di mercato allo studio dei materiali, dalla progettazione alla tecnica di produzione, dalla comunicazione alla distribuzione. E poiché la produzione vera

Lo stile "nazionale" che caratterizza una determinata produzione nautica è quasi sempre dettato dalle specifiche condizioni ambientali e dalla maggiore o minore disponibilità di certi materiali. Oggi, tuttavia, l'esigenza di prestare maggiore attenzione ai consumi e all'impatto ambientale tende a uniformare certe scelte, soprattutto per ciò che riguarda le motorizzazioni.

e propria può mettersi in movimento solo quando tutto questo lavoro preventivo è concluso, ci sono ottime probabilità che la barca che esce dal cantiere risponda bene alle esigenze dell'utenza.

Sostenibilità economica

È ovvio a questo punto che, per uscire dalla semplice disamina storica ed entrare nell'ambito della prospettiva futura, è necessario fare un'operazione di setaccio che permetta di drenare tutti i contenuti, trattenendo esclusivamente l'utile. Quale setaccio utilizzare? Tra

i tanti che il buon senso indica come praticabili, ce n'è uno, per esempio, che sta funzionando molto bene. Si chiama DFE, acronimo di Design For the Environment, emanazione della United States Environmental Protection Agency. Si tratta di un ente che affronta il tema della sostenibilità sotto tutti i possibili aspetti, dunque non soltanto quello dell'ecologia. Ciò gli permette di suggerire reali soluzioni strategiche che, seppure sostenute da un'ideologia di fondo, hanno un contenuto effettivo di grande valore pratico. Al momento, esi-

stono circa 2.000 prodotti che riportano il logo DFE sulle loro etichette. E perché ciò venga autorizzato, l'ente esegue analisi approfondite che investono tutti gli aspetti dell'oggetto, non ultimo quello del fondamentale rapporto valore/prezzo. L'approccio è più o meno questo: se, per la realizzazione di un sapone per uso domestico, l'adozione di una sostanza tensioattiva ecocompatibile al 100 per cento comporta il raddoppio del prezzo finale, rispetto allo stesso prodotto che ne contenga una meno nobile ma pur sempre accettabile, quella sostanza "ideale" non può essere considerata adottabile. Applicato a un sistema-barca, il principio suona così: se, per



Abbonamento n. 1534 valido dal 23/08/2013 al 22/08/2014 - Licenza esclusiva a CORRADINO CORBO'

Abbonamento n. 1534 valido dal 23/08/2013 al 22/08/2014 - Licenza esclusiva a CORRADINO CORBO'



la realizzazione del motore di un cabina-to (destinato a funzionare per una media di 50 ore l'anno), vengono utilizzati gli stessi preziosi componenti di un motore progettato per un peschereccio (destinato a funzionare una media di 3000 ore l'anno) si va senz'altro incontro a un costo finale del tutto ingiustificato. Insomma, come recita nel suo stesso video di presentazione, il DFE mira all'ottenimento di prodotti effective, cioè efficaci, coerenti, pratici.

Alla luce di ciò, si può meglio comprendere anche quale sia la necessaria "mission" (come si usa dire oggi) del design: di certo non un esercizio intellettuale o un'espressione artistica. Chi intende praticarlo a tali fini è caldamente invitato a restare nell'ambito delle cosiddette concept boat le quali, un po' come succede nell'astrattismo, consentono a personaggi mediocri di bluffare, confondendosi tra gli artisti veri. Insomma, pure il design deve essere effective.

In porto e in mare

Lo abbiamo accennato qualche riga addietro: un tempo, le barche venivano progettate da chi, per un motivo o per l'altro, ci navigava per davvero. Potevano non essere particolarmente belle, tuttavia sicuramente rispondevano alle esigenze dell'andar per mare. Su questo specifico punto, però, si deve essere molto chiari, liberandosi da valutazioni personali, da pregiudizi e da atteggiamenti snob. Sono in molti, infatti, a sostenere a spada tratta che le barche - tutte le barche - debbano essere fatte per solcare il mare. Il sottoscritto - che intimamen-

Abbonamento n. 1534 valido dal 23/08/2013 al 22/08/2014 - Licenza esclusiva a CORRADINO CORBO'

Abbonamento n. 1534 valido dal 23/08/2013 al 22/08/2014 - Licenza esclusiva a CORRADINO CORBO'



La sempre maggiore diffusione delle marine attrezzate ha determinato la nascita di un genere che fino a pochi decenni fa era praticamente sconosciuto: la barca da porto. In questi ultimi tempi, tuttavia, questa tendenza risulta progressivamente compensata da un nuovo concetto di unità, basato sul principio della massima versatilità.



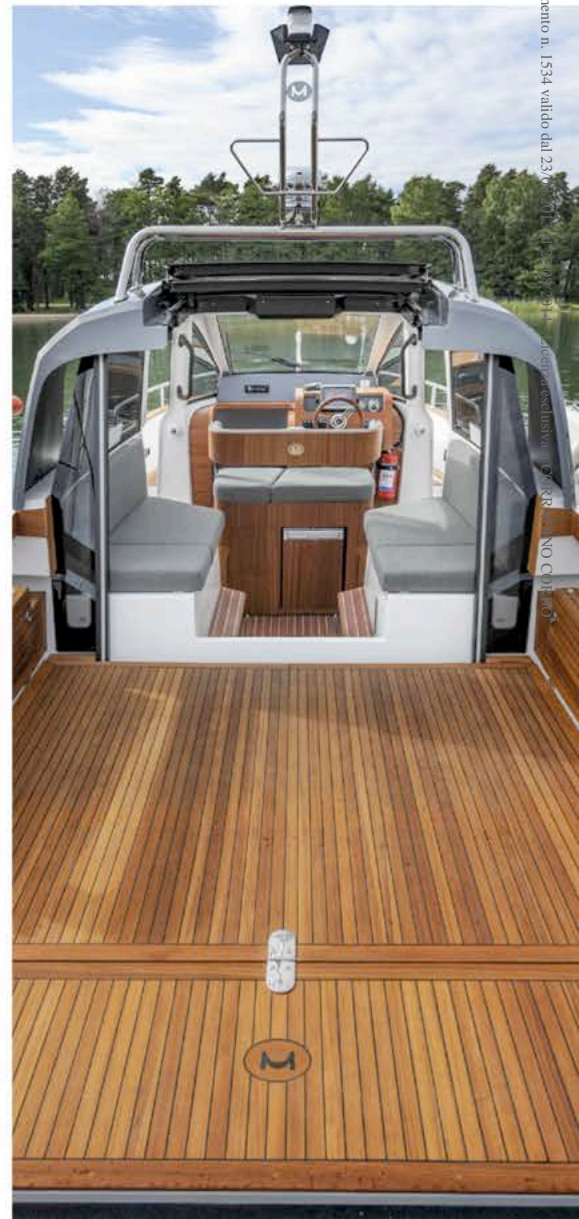
te la pensa proprio così - fa un po' di sforzo ad aprire la sua mente marinaresca a quel genere di cabinati che, al contrario, sono fatti soprattutto per star fermi, possibilmente nelle acque sicure di una marina ben attrezzata. Tuttavia, è un esercizio necessario e corretto, visto che non tutti privilegiano la navigazione rispetto alla vita di porto, alla quale si deve comunque riconoscere una piena dignità. Alla luce di questa premessa, e limitatamente alle barche che sono pensate per questa sorta di stazionamento, ben vengano quei professionisti che hanno molta più esperienza nel disegnare appartamenti e ville. Se non altro, hanno il merito di introdurre concetti di spazio, di luminosità, di scenografia che al progettista di stampo nautico potrebbero sfuggire. Se però si pensa in pro-

imperativamente di almeno tre persone di equipaggio non potrà ricoprire questo ruolo-guida. Segue la caratteristica della comodità, che è ancor più strettamente legata alle abitudini personali. Agli occhi di chi ama la vita di bordo, la barca sarà comoda se permetterà - quando se ne sentirà necessità - di isolarsi ragionevolmente dal gruppo; se permetterà di dormire in pieno comfort sia in navigazione (e qui entrano in gioco le caratteristiche di stabilità e di silenziosità) sia durante le soste; se consentirà di cucinare con una certa disinvoltura; se permetterà di tenere a bordo, ordinatamente, gli oggetti che ciascuno desidera avere sempre con sé. Soltanto all'ultimo posto c'è l'estetica, che dovrà essere più una risultante delle precedenti caratteristiche - ovviamente, ben gestita da un bravo

nuti assolutamente inediti e tecnologicamente avanzati - barche come il APB 27, progettato da Ben Fagerström per il cantiere finlandese Marino, il Topdeck, progettato da Luiz de Basto per il cantiere spagnolo Astondoa, o l'Ethos 30, progettato da Lino Siclari per l'italiana Azure Embark. In tutti e tre i casi, abbiamo riscontrato - potendo toccarli con mano - tutti quei concetti che abbiamo fin qui elencato, notando con estremo piacere quanta curiosità e quanti spunti di riflessione essi siano in grado di suscitare nel pubblico che, evidentemente, è sempre meno abbacinato dallo sfarzo dei sogni irrealizzabili e dalla straripante potenza dei motori insaziabili, mentre si sta avvicinando progressivamente a un'idea di barca che sente più vicina, più amichevole.



Abbonamento n. 1534 valido dal 23/08/2013 al 22/08/2014 - Licenza esclusiva a CORRADINO CORBO'



Abbonamento n. 1534 valido dal 23/08/2013 al 22/08/2014 - Licenza esclusiva a CORRADINO CORBO'

spettiva alla barca destinata al turismo nautico - attività da inserire nel quadro di una futura organizzazione distribuita in modo capillare lungo le nostre coste e, perciò, assai diversa da quella attuale - è bene fissare, come premessa, ben altri concetti. Tre, in particolare, e precisamente nel seguente ordine: praticità, comodità, estetica. Consapevoli che, in questo specifico campo, entrano in gioco i fattori soggettivi, diciamo che la barca ideale del dopo-crisi dovrà essere innanzi tutto pratica, nel senso che, per tutta una serie di considerazioni legate alla sua maneggevolezza in rapporto alla capacità di chi la condurrà, dovrà invitare il più possibile al suo utilizzo. Perciò, un cabinato che dovesse necessitare

progettista - che non una premessa sulla quale costruire tutto il resto.

La barca amica

Per fortuna, c'è già chi si sta attrezzando per non farsi trovare impreparato nel momento in cui il mercato della nautica da diporto non sarà più soltanto rappresentato dai ben noti paesi emergenti. I saloni nautici internazionali dimostrano che, a fianco della produzione più tradizionale, che resta comunque un patrimonio fondamentale, sono in costante aumento le unità che vanno esattamente nella direzione che abbiamo delineato. Per esempio, molto recentemente, abbiamo potuto osservare da vicino - restandone molto colpiti, per i conte-