

Nuovi modelli. I cantieri si concentrano su barche veloci e su unità dove il comfort prevale sulle prestazioni

La vela ha ritrovato lo slancio

Il mercato riprende fiato puntando soprattutto su un pubblico esperto

Antonio Vettese

Il mercato della vela, come la nautica in generale, sta riprendendo fiato, seguendo un trend iniziato lo scorso anno che è diventato una vera e propria filoni progettuale sono sostanzialmente due: alcuni modelli di barche veloci, non proprio designate ma dedicate a un pubblico "colto" che prova il piacere di navigare a vela, dall'altra parte, barche da crociera comode, dove si sacrificano volentieri le prestazioni in nome del comfort.

Della prima famiglia l'esempio più recente, e che ha fatto un certo scalpore al Cannes Yachting Festival, è The Fifty di Elevation Yachts, disegnata da Giovanni Ceccarelli: scafo lungo 15 metri, che diventano 16,5 con il compresso, una linea innovativa e pulitissima in cui si legge il segno delle barche da lavoro a prua alta, costruzione ad alta tecnologia con infusione, resine epossidiche e coperta di carbonio e, negli interni, tre cabine e

due bagni. Elevation Yachts è un marchio completamente nuovo, lanciato da un'azienda che produce servizi per gli altri cantieri e con l'ambizione di costruire The Sixty e altri modelli. Uno dei titolari del cantiere, Samuel Palli, spiega: «Lavoriamo molto sulla qualità costruttiva soprattutto

5,2%

Il valore
La vela pesa per il 5,2% sul fatturato della nautica italiana

delle carene, che è la nostra forza». The Fifty si inserisce nel mercato delle barche veloci, come i Grand Soleil e i Solaris.

Daponte loro, i due marchi italiani sfornano novità. Grand Soleil il Gs 52 Le (cioè long cruise) che realizza un buon mix tra prestazioni e volumi interni con due

cabine di poppa molto ampie. Il mercato ha risposto benissimo a questa nostra proposta che segue il fratello più piccolo Gs 46 Le - afferma Fabio Pianzante, dei Cantieri del Pardo - testimoniando il desiderio di barche da crociera confortevoli e ampie con buone prestazioni, come nella nostra tradizione.

Solaris ha presentato un 47 piedi e un 68 disegnati dall'argentino Sito Acebal. Molto aggressivi nello stile, nei colori scuri, negli interni minimalisti, una delle scritte che caratterizza, da sempre, le barche costruite da Giuseppe Giuliani Ricci. Mylius Yacht ha invece puntato sul Mylius 65 Oscar, con raffinatissimi interni voluti dall'amatore Aldo Parisot.

Un'altra filone che il pubblico ha visto a Cannes e potrà vedere anche al Salone di Genova sono le barche da crociera pura per le quali, più che allo stile, si guarda alle dotazioni ai volumi. In questo settore le novità sono nume-



Interni raffinati Il Mylius 65 Oscar (3) in navigazione (foto di Carlo Borlinghieri)

rose, le più rappresentative arrivano dal gruppo Beneteau-Isère che seguendo e indirizzando i gusti del pubblico. Forse la più rappresentativa barca di questo filone è Oceanis 51.2, un altro 51 metri. Misura che una volta poteva essere considerata un'ammiraglia per i cantieri di grande serie e ora è quella di una barca completa e media.

Il nuovo Oceanis, al quale seguirà, nei prossimi anni, una serie di novità di dimensioni maggiori, ha un vistoso rifacimento a prua in questo rigonfiamento a prua: in questo modo la carena è relativamente sottile sull'acqua ma la cabina armatoriale di prua guadagna in larghezza.

Degna di attenzione anche la produzione di Dufour, dove opera come designer Umberto Felci. Il cantiere ha presentato il 63 Exclusive, una barca "grande", concepita per non avere limitazioni di spazio.

C'è un marchio che si è fatto strada tra i piccoli, si chiama Invictus. La novità di Genova è il 200 Hx, un motoscafo tradizionale nelle forme della carena, slanciata ma con la prua larga, per essere più accogliente all'interno. Invictus 200 Hx ha una lunghezza di 6,10 metri, poco meno di 2,5 metri di larghezza e motori fino a 150 cavalli. Flessibili le decisioni: a poppa può starci un divanetto per i passeggeri o la vasca per le esche.

Contaminazione all'inizio criticatissima e poi assorbita dal mercato, che ne ha scoperto i vantaggi.

È un marchio che si è fatto strada tra i piccoli, si chiama Invictus. La novità di Genova è il 200 Hx, un motoscafo tradizionale nelle forme della carena, slanciata ma con la prua larga, per essere più accogliente all'interno. Invictus 200 Hx ha una lunghezza di 6,10 metri, poco meno di 2,5 metri di larghezza e motori fino a 150 cavalli. Flessibili le decisioni: a poppa può starci un divanetto per i passeggeri o la vasca per le esche.

LA TENDENZA
I fuoribordo hanno potenze accresciute e installazioni multiple: non è difficile vedere a poppa quattro motori da 300 cavalli

Unità pneumatiche. Italia ai vertici della produzione

Grandi dimensioni e soluzioni custom per i «gommoni»

L'Italia è ai vertici della produzione di barche pneumatiche. Il Salone Nautico ne è una delle esposizioni più efficaci al mondo. Il segmento, come testimonia Nautica Inside, rappresenta, tra i prodotti nautici, il secondo comparto italiano per importanza dell'export e l'Italia, nella classifica mondiale 2016, si trova al secondo posto con 54,8 milioni di dollari di export e una quota di mercato del 14,8%, alle spalle della Cina, che è al vertice con 122,9 milioni di dollari di export e una quota del 33,2%.

Zar Formenti, uno dei produttori più importanti, presenta a Genova il 79 S, un gommonone che somiglia molto a una barca: un'ammiraglia da quasi otto metri è sempre più abile, infatti, il confine tra imbarcazione e pneumatico. Tra le ammiraglie si conferma la collaborazione tra Tecnorb e Pirelli con il 2000: una lunghezza di 18,5 metri, due motori da 800 cavalli e 45 sedili di velocità massima.

Quest'anno, poi, un occhio va posto sulla produzione dello storico marchio Zodiac. Il brand, come altri, ha vissuto una crisi che ha ridimensionato la sua posizione sul mercato. Quest'anno propone una riedizione della Zodiac Mack II, che chiama Heritage, un gommonone che ricorda il rubber boat segnato da decine di fami-

glie e strumento di Jacques Cousteau per le sue immersioni, nonché erede di Heretique, il gommonone con cui Alan Bombard ha traversato l'Atlantico. Con il suo marchio Avon, poi, Zodiac ha presentato un tender con motore elettrico e propulsione jet. In realtà, le vere novità sono i battelli di dimensione

54,8 milioni

Esportazioni
L'Italia è seconda al mondo nell'export dei gommoni

maggiori della serie Pro, che diventano mezzi specializzati e componibili secondo i gusti degli acquirenti e le loro esigenze. Famiglia di navigazione specializzata come quelle dei subacquei.

«Il settore della primabarca, il tipico gommonone da 5 metri con il motore senza patente, che per anni ha tenuto bene - dice Pietro Tencati di Zodiac - è ancora in crisi e testimonia come debba ancora uscire anche la fascia dei potenziali clienti di questo prodotto. Vendiamo molto meglio i prodotti di alta gamma».

A.V.
L'ESPOSIZIONE NAUTICA

Motoscafi. Entry level di qualità e dal design innovativo ma il business inizia solo ora a risalire - Ancora molto alta l'offerta di usato conveniente

Ripresa lenta per la piccola nautica

La piccola nautica, definizione politicamente corretta del mercato delle imbarcazioni di prima fascia, è il settore che ha sofferto di più durante la crisi. Oggi, grazie anche alla timida ripartenza del mercato italiano, si nota una piccola ripresa del segmento, anche se la strada verso i fasti del passato sembra ancora lunga. La colpa non è dei cantieri, che si impegnano a produrre imbarcazioni entry level di qualità e design rinnovato. C'è, invece, da sottolineare, per i pic-

coli budget, la forte concorrenza del mercato dell'usato, sul quale per anni si sono fatti ottimi affari: con gli investimenti necessari per comprare un'imbarcazione di piccole dimensioni se ne poteva acquistare una usata di media grandezza, magari ben dotata di accessori.

L'offerta nel segmento è esuberante per tipologia e prodotti. Dai tradizionali e concreti motoscafi prodotti dai cantieri francesi, con tutta l'esperienza del mondo della vela e dei duri mari del Nord,

ai lussuosi motoscafi più recenti, talvolta con sistemi di propulsione complessi, ibridi o addirittura elettrici, ispirati alle normative dei laghi svizzeri e tedeschi.

I motori sono sempre più fuoribordo, con potenze che sono cresciute e installazioni multiple: non è difficile vedere a poppa quattro motori da 300 cavalli. Succede per questioni di semplicità di manutenzione e installazione, anche se, a ben vedere, con la poppa così ingombra diventa più difficile sia fare il bagno

che pescare.

Come sempre l'Italia dice la sua: il modello Wider, che aveva inventato, nelle piccole dimensioni, la possibilità di aprire le fiancate per realizzare una piattaforma ampia e abitabile, si è diffuso e non mancano barche ispirate a questo concetto, che aveva sorpreso tutti alla sua presentazione. Un altro grande ispiratore resta Wally: la forma della carena dei suoi tender (che poi sono di 15 metri) è diventata un must per molti. Anche qui siamo di fronte a una



Novità. Arriva l'Invictus 200 Hx

LA TENDENZA
I fuoribordo hanno potenze accresciute e installazioni multiple: non è difficile vedere a poppa quattro motori da 300 cavalli



Dimoda. Zar segue il trend del mercato che va verso grandi gommoni

57° SALONE NAUTICO
DOVE VITA E MARE SI INCONTRANO
Genova, 21 - 26 settembre 2017



S[IN] 57
salonenautico
Dedicato a Carlo Riva