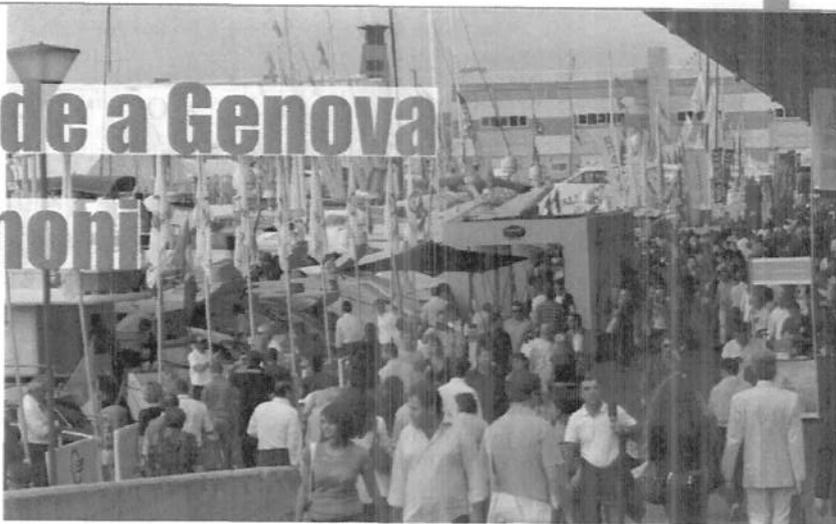


Il 50° Salone Nautico Internazionale

Festa grande a Genova per i gommoni



Il 50° Salone nautico di Genova ha visto la presenza di oltre 260 mila visitatori.

Sono numeri importanti quelli con i quali il Salone Nautico Internazionale di Genova si è presentato alla sua cinquantesima edizione, dal 2 al 10 ottobre: 1.400 espositori, dei quali una sessantina presentavano imbarcazioni pneumatiche, 2.300 barche, delle quali 500 in acqua, più di 400 i marchi stranieri, una lunga lista di convegni, incontri iniziative. D'altra parte Genova è da tempo l'evento di riferimento nel calendario internazionale, con i suoi centodiecimila metri quadrati di specchio acqueo, nove chilometri di percorso sul mare, quattro padiglioni, una tensostruttura sul mare, e vasti spazi esterni.

La risposta dei visitatori (260 mila) è stata del 7% inferiore a quella di un anno prima, ma superiore alle aspettative, ovviamente caute dato il clima congiunturale che si respira, cui si sono aggiunti nei primi due giorni problemi viabilistici ed eventi meteorologici imprevedibili.

Insomma, come dice il presidente di Fiera di Genova Paolo Lombardi, Genova ancora una volta "ha svolto il suo ruolo propulsore al servizio delle imprese, offrendosi come strumento ideale per la presentazione delle novità. In particolare la cinquantesima edizione ha confermato i caratteri distintivi dell'evento: presentazione dell'offerta completa della filiera nautica, eleganza e funzionalità delle strutture espositive a terra e in acqua".

Meno grave la caduta dell'export

Prima di parlare di gommoni, qualche considerazione sull'andamento generale del settore. I consuntivi del 2009 parlano di un calo complessivo superiore al 30% rispetto all'anno precedente, con i comparti della componentistica e dei motori in maggiore sofferenza. Meglio sono andate le esportazioni, scese solo del 15%, a conferma che la nautica italiana, con tre miliardi di dollari di valore, è al primo posto tra i grandi esportatori di imbarcazioni da diporto nel mondo. Non a caso è classificata, dalla nota ricerca della Fondazione Edison, al quinto posto nella graduatoria dei prodotti made in Italy più apprezzati all'estero.

Quest'anno i numeri sembrano avviati a un graduale miglioramento, soprattutto per la piccola nautica, nella quale rientrano di diritto i gommoni.

I quali gommoni occupavano un intero piano del nuovo (e bellissimo) padiglione progettato da uno dei più noti architetti del momento, Jean Nouvel, con qualcosa come 550, e forse più, unità esposte.

Parliamo della situazione del settore con Piero Formenti, presidente del gruppo unità pneumatiche di Ucina, l'associazione dell'industria nautica italiana.

Un mercato in lenta ripresa soprattutto all'estero

"La piccola nautica, ci dice, ha subito la crisi un po' prima degli altri. Già a fine 2007 si avvertivano le avvisaglie di quello che poi sarebbe successo nella seconda metà del 2008 con una caduta della produzione intorno al 35%. Il bilancio del 2009 è stato ancora pesantemente negativo con un calo di circa il 27%. Ora però sembra che il fondo sia stato toccato e che si ricominci lentamente a risalire la china. Il discorso vale soprattutto per le aziende esportatrici, perché la Germania e forse anche la Francia hanno ripreso a comperare. Da noi

Il 50° Salone Nautico Internazionale

invece il mercato è ancora debole, soprattutto nelle regioni meridionali”.

In Italia, prosegue, non giova certamente alla ripresa della domanda la polemica, innescata soprattutto da alcune trasmissioni televisive, sulla nautica da diporto considerata una esibizione di lusso sfacciato o peggio di una ricchezza di dubbia origine. È un atteggiamento del tutto ingiustificato, sconosciuto negli altri paesi europei. Il grosso della produzione italiana è fatto non dagli yacht di lusso ma da una quantità di imbarcazioni di prezzi tutt'altro che astronomici. Demonizzare la nautica vuol dire

Sotto il primo profilo bisogna dire che ormai noi siamo fuori dal mercato dei piccoli gommoni, quelli sotto i 4 metri ed in particolare gli smontabili. Non li produciamo più o al massimo qualcuno li va a fabbricare là. Per le imbarcazioni di livello superiore qualche freno è dato dalle difficoltà di trasporto e dal fatto che la merce importata è inferiore alla nostra sotto il profilo tecnico e qualitativo. Tuttavia le importazioni stanno aumentando e si tratta di prodotti che non sempre rispettano le regole della correttezza commerciale in termini di tracciabilità del prodotto e di

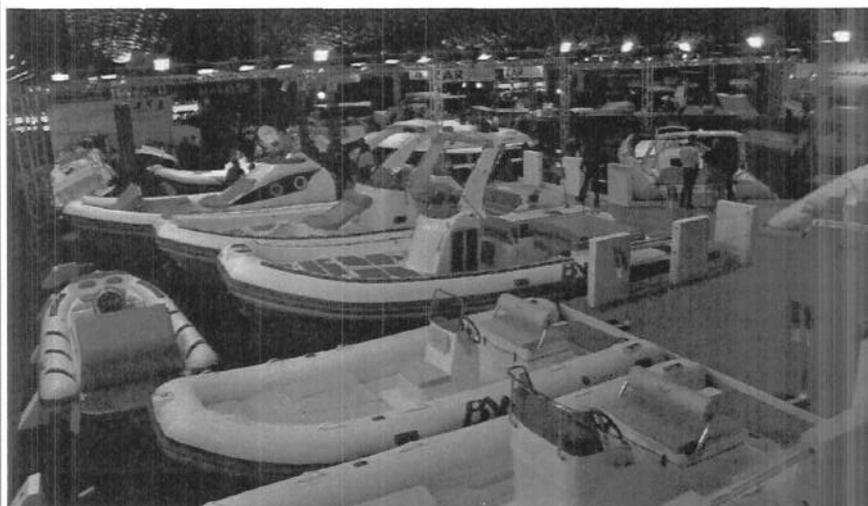
**Tessuti gommati:
un primato ancora europeo**

Con Piero Formenti è facile passare dagli aspetti commerciali del mercato dei gommoni a quelli tecnici, agevolati dal fatto che suo padre Giuseppe è stato un non dimenticato tecnologo specializzato nei tessuti gommati prima alla Pirelli e poi alla Reeves.

Gli abbiamo chiesto allora di dirci qualcosa in materia di tessuti gommati utilizzati per le imbarcazioni pneumatiche. La situazione, spiega, è stabilizzata: il tessuto di base è poliestere (il nylon è stato quasi del tutto abbandonato) e il rivestimento è una mista di elastomeri policloroprene e polietilene clorosulfonato (l'Hypalon della Dupont, di cui però la multinazionale americana ha annunciato in aprile di quest'anno di aver cessato la produzione). Qualcuno utilizza il rivestimento in PVC, che può sì essere saldato, ma ha doti di elasticità e durata inferiore all'elastomero. I fornitori, almeno per la Zar Formenti, sono essenzialmente due, un francese e un italiano (la Novurania). Non ci sono offerte di nuovi produttori? In effetti stanno arrivando offerte a prezzi competitivi, ad esempio da Taiwan. “Tuttavia noi andiamo molto cauti. La tenuta di un tessuto gommato si giudica nel tempo. Non vorremmo trovarci dopo un paio di anni con delle sorprese che comprometterebbero il nostro buon nome. Insomma, siamo pronti a fare sperimentazione, ma non sulla pelle del cliente”.

**Una gamma infinita
di possibilità**

Orientarsi sulle novità tra gli oltre cinquecento gommoni esposti non è facile. Tratto caratteristico e generale è la cura perennemente rinnovata del design, impegnato nell'equilibrio



Sono stati più di 500 i modelli di gommoni esposti al cinquantesimo Nautico.

ignorare che è oggi possibile soddisfare il piacere di andare per mare con imbarcazioni di tutto rispetto al costo di una autovettura di media cilindrata. Vuol dire soprattutto creare un'immagine distorta di una realtà produttiva fortemente qualificata e innovativa che crea occupazione e ricchezza per il paese.

Nel frattempo si profila il pericolo delle importazioni a basso costo dalla Cina. Chiediamo a Formenti che cosa ne pensa. “Secondo un'opinione diffusa, la Cina può essere una minaccia ma anche una opportunità.

tutela del consumatore”.

E per quanto riguarda le opportunità? “Guardi, io credo che anche per la globalizzazione valga il principio dei vasi comunicanti. La Cina sta crescendo a ritmi molto sostenuti; continuando così aumenterà il livello di vita della popolazione ma anche i costi di produzione dei beni. Alla fine di questo processo, se noi riusciremo a tenere botta fino allora, potremo far valere il vantaggio che abbiamo in termini di storia (il gommoni è una “invenzione” italiana), di tecnica, di design”.

Il 50° Salone Nautico Internazionale



Tra le tante imbarcazioni pneumatiche offerte molte non superano il prezzo di una autovettura di media cilindrata.

tra innovazione trendy e valori tecnici di navigazione, e una raffinata ricerca degli accostamenti cromatici.

Qualche citazione tra le tante pos-

sibili. Il tender convertibile Cabrio 360 di Aermarine; il Tempest 530 da 5 metri dei Cantieri Capelli che può essere guidato anche senza patente

con motorizzazione da 40 cavalli; il Vintage 660 di Flyer che rivisita i modelli degli anni '60; il "gomme facile" Easy Life 620 di Focchi; il Prince 25 di Nuova Jolly con carena di nuova concezione; il 13 metri Strider di Sacs per chi cerca un mezzo sportivo con cabina; il Dinghy di Walker Bay in materiale interamente riciclabile, estremamente semplice, per utilizzo a remi, vela, motore; il MX da 18 metri, riccamente accessoriatto, nuova ammiraglia di Magazzù; il 10 metri Pirelli Pzero 1100 della Tecnorib; il Makò 58 di 6 metri di Zar Formenti che rilancia il tubolare anche a prua per chi non vuol saperne di vetroresina.

E i prezzi? Ce ne è per tutte le tasche, da poco più di 1.000 euro in su. Ma già con 20 mila è possibile andare per mare con una imbarcazione, interamente "gommata", di piena soddisfazione. ■