

The importance of being Ernesto

It's not just a coincidence: the Ernesto Riva boatyard and the almost homonymous one based in Sarnico that is part of the Ferretti group are related, if rather distantly



The Jetto 5.2 is a boat with a distinctly Italian style that aims to recover the lost elegance of the mythical runabouts of the past Il Jetto 5.2 è un motoscafo dallo stile fortemente italiano che vuole recuperare l'eleganza perduta dei mitici runabout degli anni passati

ou need to go back more than a century and a half to see the migration of carpenter Pietro Riva, born in Laglio on March 22, 1822, from Lake Como to another Lake of the then Lombardo-Venetian kingdom: Lake Iseo. It was in fact in that phase that a fisherman from Sarnico convinced a member of the Riva family to refit boats for him on the shores of Lake Iseo. The "foreigner" Pietro rapidly became, in his own way, a celebrity on the new shores. The first two commissions also arrived: a fishing boat and a rowing boat in the Como style. In 1852 Pietro set up home with Lucrezia Taroni, from Palazzolo sull'Oglio, with whom he had five children in a handful of years. The third child, born in 1856, was called Ernesto. Meanwhile, work progressed and the master carpenter, who rounded

L'importanza di chiamarsi Ernesto

Non si tratta di semplice caso: il cantiere Ernesto Riva e quello, quasi omonimo, che ha base a Sarnico e fa capo al gruppo Ferretti sono parenti, anche se un po' alla lontana

Occorre andare indietro di oltre un secolo e mezzo per assistere alla migrazione del carpentiere Pietro Riva, nato a Laglio il 22 marzo 1822, dal lago di Como verso un altro specchio d'acqua dell'allora Regno Lombardo-Veneto: il lago d'Iseo. È in guella fase, infatti, che un pescatore di Sarnico convince un esponente della famiglia Riva a raddobbare barche per suo conto sulle sponde del Sebino. Il 'forestierò Pietro diventa in breve tempo, a suo modo, una celebrità nei nuovi lidi. Arrivano anche le prime due commesse: una barca da pesca e un canotto da passeggio in stile comacino. Nel 1852 Pietro mette su casa con Lucrezia Taroni, di Palazzolo sull'Oglio, dalla quale ha ben cinque figli in una manciata d'anni. Il terzo bambino si chiamerà Frnesto nato nel 1856

out his wages doing carpentry and building jobs, managed to set up his own boatyard with the help of some workers and apprentices. The business started in Lazzarini, below the bridge over the River Oglio. As tradition demands, the male children work full-time in their father's yard; this is how little Ernesto inherited the passion for boatbuilding, developing the activity his father had started.

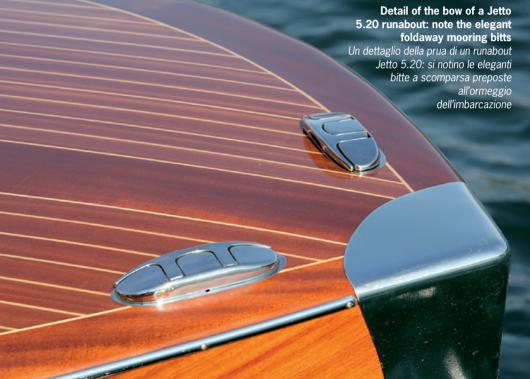
But it was in Laglio, the village of L'Oleandra that today fills the gossip columns because the star George Clooney lives there, that Ernesto refined his craft as a master carpenter. For ten years he worked for his uncle Gaetano on the shores of Lake Como. He was to be the first of the three Ernestos who ran the yard over the years, winning in the first decades of the 20th century important recognitions, prizes and,

above all, several orders. The second of the three, to put things in order, was the brother of Serafino Riva, the father of Carlo Riva.

Carrying on the work of Lake Como branch of the family today is Daniele Riva, born in 1967. Son of the third Ernesto in the dynasty, a tireless worker who died in 2007, Daniele has been involved in the yard's activities since he was 20 years old (1987) and carries on this noble tradition today with contagious enthusiasm.

NauTech spent a day with him, among the carpenters and sawmills of Cernobbio and the much quieter historical base of the yard in Laglio. This latter structure, according to some documents, was already active as boatyard in 1771, a full 50 years before Manzoni wrote "The Betrothed". Entering it today is taking a dive into the past; it is like





Nel frattempo il lavoro progredisce e il maestro d'ascia, che arrotonda facendo lavori anche nel campo della falegnameria e dell'edilizia, riesce ad allestire un cantiere in proprio con l'aiuto di alcuni operai e apprendisti. L'attività nasce nell'attuale località Lazzarini, a valle del ponte sul fiume Oglio. Come la tradizione impone, i figli maschi lavorano a pieno regime nel cantiere paterno; è così che il piccolo Ernesto eredita la passione per le costruzioni navali, sviluppando l'avviata attività del padre.

Ma è a Laglio, il paese de L'Oleandra, oggi alla ribalta delle cronache rosa in quanto dimora del divo George Clooney, che Ernesto affina il mestirere di maestro d'ascia. Per dieci anni è alle dipendenze dello zio Gaetano proprio sulle sponde del Lario. Sarà lui il primo dei tre 'Ernesti che hanno portato avanti il cantiere negli anni, conseguendo nei primi decenni del XX secolo importanti riconoscimenti, premi e, soprattutto, tante commesse. Il secondo dei tre, tanto per fare un po' d'ordine, era il fratello di Serafino Riva, padre di Carlo Riva. A portare avanti l'opera del ramo lariano della famiglia è oggi Daniele Riva, classe 1967. Figlio del terzo Ernesto della dinastia, lavoratore indefesso mancato nel 2007, Daniele è coinvolto nelle

attività cantieristiche da quando aveva vent'anni (1987) e porta oggi avanti con un entusiasmo contagioso questa nobile tradizione.

NauTech ha trascorso una giornata insieme a lui, tra i carpentieri e le segherie di Cernobbio e la ben più silenziosa sede storica del cantiere a Laglio. Quest'ultima struttura, secondo alcuni documenti, era già attiva come cantiere navale nell'anno 1771, addirittura cinquant'anni prima che il Manzoni concepisse "I promessi sposi". Entrarci oggi significa fare un tuffo nel passato; è come viaggiare attraverso il tempo. Oltre i tavolacci e le morse, le travi e i paranchi sta lo specchio accecante del Lario, visibile attraverso i vetri di numerose finestre. Peccato sia impossibile, allo stato attuale delle fonti conservate e rinvenute, ricostruire più in dettaglio le origini di questo cantiere. Il fatto che continui ancora oggi a partorire gioielli in legno (che non sfigurerebbero nel più elegante dei salotti) farebbe venire voqlia di cercare un po' più a fondo.

Analisi del cantiere

Restauri, qualunque scafo in legno: Riva, Timossi, taxi acquatici; realizzazione di coperte su misura (mediante dima) per conto terzi.

Tipologia produzione: piccole imbarcazioni in legno, a vela e a motore, dai 2,30 metri (Optimist) agli 8 metri (jole); il cantiere ha recentemente costruito uno sloop cabinato di 13 metri di lunghezza e, su commissione, realizza anche barche di maggiori dimensioni su disegno (fornito dal committente).

Alcuni esempi di produzione (in ordine crescente di grandezza). Dinghy 12'

La deriva con fasciame sovrapposto (o 'a clinker') progettata nel 1913 da George Cockshott (riconosciuta dall'IYRU nel 1919 come 'classe internazionale') è un altro scafo mitico e rappresenta il fiore all'occhiello della produzione artigianale Ernesto Riva.

La marchiatura CE, la possibilità di procedere alla stazzatura di classe e il nuovo sistema di riserva di galleggiamento inaffondabile rendono il dinghy classico una barca moderna e sicura. Oltre che modaiola.

Jetto (runabout di 4 metri)

Elegante motoscafo tascabile dalle classiche linee 'runabout', contraddistinto da ottime finiture e costruzione in legno massello di mogano. È leggero e maneggevole, adatto anche come tender o 'toy' per impiego su grandi yacht. È dotato di sedili ribaltabili che si





travelling through time. Beyond the benches and the vices, the beams and the hoists, is the blinding surface of Lake Como, visible through the glass of numerous windows. Unfortunately it is impossible, on the basis of the sources so far preserved and discovered, to reconstruct the origins of this yard in greater detail. The fact that still today it continues to turn out pearls in wood (that would not be out of place in the most elegant living rooms) stimulates one to deeper research.

Analysis of the yard

Restorations, of any wooden boat: Riva, Timossi, water taxis; construction of custom decks (using templates) for third parties.

Type of production: small wooden sail and motor boats, from 2.3 m (Optimist) to 8 m (jole); the yard has recently built a 13 m cabin sloop and, to order, builds even larger boats to designs supplied by the customer. Some examples of the yards production (in order of increasing size).

trasformano in comodo prendisole. Le imbottiture possono essere in stoffa oppure in materiale idrorepellente.

Fedro

Una curiosa barca a vela, lunga poco più di 4 metri, che ricorda nella linea i 'sand bags' nordeuropei; si tratta di scafi dal modesto pescaggio, il baglio massimo importante e dotati a prua di un lungo bompresso. Gli originali 'sand bags' erano di dimensione assai maggiore e fanno derivare il loro nome dai sacchi di sabbia (isand bagsì, appunto) che venivano spostati sopravento per dare stabilità in navigazione. Fedro è una barca di finitura eccellente.

Ecco una barca in mogano a remi, realizzata in due lunghezze (4,50 e 5,50 metri) e che può essere attrezzata sia con seggiolini mobili che fissi, a seconda della tipologia di voga prescelta. Arrow, che in inglese significa 'freccia', dispone inoltre di seggiolini in vimini per accomodare eventuali ospiti.

Jetto 5.2

Si tratta della versione un po' più lunga (+120 cm) della versione dell'omonimo runabout (di 4 metri) di cui sopra. La costruzione è mista massello di legno e compensato marino. La possibilità di realizzare il doppio fondo con riserva di galleggiamento inaffondabile garantisce la massima sicurezza e una manutenzione ridotta.

Come per il dinghy 12', anche i Jetto sono realizzati con legni che beneficiano delle moderne tecnologie di taglio CAD-CAM. In prossimità del motore è presente un gavone per la sistemazione delle cime di ormeggio e dei parabordi.

Lancetta

È la più classica delle imbarcazioni lacustri del Lario, ideale per placide crociere domenicali in compagnia. È dotata di 4 scalmi e altrettanti remi, ma non disdegna un piccolo motore furibordo a poppa. Consigliato per i più pigri.

Istar

Questa barca a motore ha un bordo libero alquanto generoso, motore entrobordo, comode panche, fasciame sovrapposto e si candida a pieni volti per essere impiegata sul mare. Il timone, esterno, è dotato di barra. È disponibile in due lunghezze. Jetto 6.2

Questo è il modello, dalle linee per certi versi tradizionali, per altri avveniristiche, sul quale il cantiere punta per il futuro. È un motoscafo dallo stile fortemente italiano che intende recuperare l'eleganza perduta dei runabout anni '40. Il pozzetto in posizione centrale, il motore posteriore a idrogetto, la carena a V planante permettono a questa barca di navigare anche in mare, rendendo Jetto 6.2 ideale quale tender per grandi yacht. Disponibile con finiture in mogano rosso, sbiancato, teak o nella bicroma versione caffelatte, Jetto 6.2 è stato disegnato da Federico Pesenti e Matteo Sassi, con Emanuele Salvador project manager. Lungo 6,20 metri (6,30 con la piattaforma poppiera) per 1,85 di larghezza, occorrerà aspettare un altro po' per disporre di maggiori informazioni, trattandosi di una novità assoluta.

Lancia 630

Tipica imbarcazione del lario per due vogatori, la Lancia 630 è ideale per uscite giornaliere a remi o con piccolo motore ausiliario. È dotata verso poppa di uno schienale in legno a salottino più seggiolini fissi. Zeus (barca a vela aurica di 6,50 metri)

Si tratta di una piccola imbarcazione, dal fascino molto rétro, che ricorda molto (fatta eccezione per le dimensioni) i pilot cutter del nord Europa. Una piccola tuga squadrata, sistemata a poppavia dell'albero, consente di migliorare l'abitabilità sottocoperta. Il gioco vele prevede randa (niente controranda), fiocco e tormentina.

12' Dinghy

This clinker built dinghy, designed in 1913 by George Cockshott (and recognized by the IYRU in 1990 as an international class) is another mythical boat and is the pride of Ernesto Riva's craftsmanship. The EC mark, the possibility of class rating and the new unsinkable buoyancy reserve system make this classic dinghy a modern and safe boat. And not just a fashion.

Jetto (4 m runabout)

An elegant 'pocket sized' motorboat with classic 'runabout' lines, distinguished by excellent finishing and construction in solid mahogany. Light and manageable, it is suitable as a tender or toy for use on big yachts. It has folding seats that can be transformed into a comfortable sunbed. The cushions can be in fabric or in water repellent material. *Fedro*

A curious sailing dinghy, little more than 4 m long, that recalls the northern European sandbaggers in its lines. It is a boat with a shallow draught, very beamy and with a long bowsprit at the bow. The original sandbaggers were much larger, and took their name from the bags of sand that were moved to windward to trim the boat. Fedro is beautifully finished.

Arrow

This is a mahogany rowing boat, built in two lengths (4.5 and 5.5 m), that can be fitted either with sliding or fixed seats, according to the style of rowing preferred. Arrow also has basketwork seats for any passengers.

Jetto 5.2

This is a slightly longer version (120 cm longer) of the 4 m runabout of the same name. It is built in a mix of solid wood and marine ply. The possibility of creating a double bottom with an unsinkable buoyancy reserve ensures maximum safety and reduced maintenance. Like the

12' dinghy, the Jetto too is made in wood using modern CAD-CAM cutting technologies. Close to the engine is a locker for stowing mooring lines and fenders.

I ancetta

This is the most classic of the Lake Como boats, ideal for peaceful Sunday cruising with friends. It has four rowlocks and four oars, plus a small outboard motor at the stern. Recommended for the lazier among us.

Istar

This motorboat has rather generous freeboard, an inboard engine, comfortable benches, is clinker built and quite suitable for use on the sea. The external rudder has a tiller. Available in two lengths.

Jetto 6.2

This is the model, with lines that are in some ways traditional and in others futuristic, on which the yard is banking for the future. It is a motorboat with a distinctly Italian style that aims to recover the lost elegance of the runabouts of the 40s. The central cockpit, the stern hydro-jet engine and the V-shaped planing hull make this boat also suitable for the sea and ideal as a tender for big yachts. Available with



Detail of the stern flooring of a launch, a rowing boat for four blades of 5.5 metres built by the Ernesto Riva yard Dettaglio dei paglioli di poppa di una lancetta, imbarcazione a quattro vogatori lunga 5,50 metri, prodotta dal cantiere Ernesto Riva

Inglesina

Questi canotti a remi ricordano le barche con cui gli inglesi trascorrevano piacevoli escursioni lungo le acque interne e che non hanno esitato a esportare. Non ne è stato esente il Lario, uno specchio d'acqua che gli albionici frequentano ininterrottamente dagli inizi del XIX secolo, in piena epoca romantica. L'inglesina di Ernesto Riva è lunga e snella e non disdegna sedute ingentilite dalla paglia di Firenze, (fatta eccezione, s'intende, per le 3 panche dei vogatori). Il fasciame è a clinker.

Carta d'identità

Cantiere storico: sul litorale del centro storico di Laglio (in via Regina 48), sul lago di Como.
Insediamento produttivo (dal 2005): a Cernobbio (Co), a pochi chilometri nell'entroterra.
Superficie e descrizione area.
Laglio: 200 mq coperti e altrettanti prospicenti in riva al lago; possibilità d'ormeggio per dieci barche fino a 6,50 metri in altrettante boe.
Cernobbio (dal 2005): 450 m² coperti + 100 m² di uffici

Rete di vendita: le barche di Ernesto Riva sono vendute direttamente; il cantiere sta studiando la possibilità di ampliare la rete di vendita attraverso agenti selezionati e forse, in un prossimo futuro, con una concessionaria

Rete di assistenza: gestita direttamente oppure per mezzo di operai convenzionati.

Personale interno: attualmente sono sette i dipendenti fissi, di cui cinque lavoratori specializzati e due apprendisti.

Personale esterno: un velaio, un meccanico e motorista; altri in base alle necessità imposte dalla produzione del momento.

Produzioni custom: senza limiti particolari, a condizione che si tratti di progetti in linea con la tradizione e le competenze del cantiere Ernesto Riva.

Fomitori: resine e affini: Cecchi Gustavo, Leckler, legname: Bellotti, Ronchetti, ferramenta e attrezzatura di coperta: Harken Italia, Osculati, Viadana; strumentazione di bordo: perlopiù fornita con il propulsore, altrimenti Osculati (molto limitata); motori e generatori: Volkswagen, Lombardini Marine e altri; eliche: Radice; vernici e affini: Cecchi Gustavo, Gold Fashion, Sikkens, Sica, Veneziani (antivegetativa), Wuerth (collanti); impianti: subappaltati a ditte

esterne, Del Vecchio (di Moltrasio) per l'installazione dei motori; accessori nautici: Osculati, Pio F. Balbi; minuterie e utensilerie: Borghi di Cantù; vele: North Sails, Hood.

Movimentazioni e sistemi di alaggio/varo

Laglio: scivolo con paranco.

Cernobbio: gru da lavoro semovente da 40 quintali (Galizia Castello di Annone, AT)

Magazzino: non sussiste un vero e proprio magazzino, ma in entrambi gli insediamenti di Laglio e di Cernobbio sono presenti armadiature e soppalchi adibiti a deposito materiali.

Organizzazione del lavoro e tempistiche

La produzione è perlopiù concentrata nel periodo invernale, in quanto la primavera e l'estate sono dedicate alla consegna, all'approntamento e alla messa in armo delle nuove barche; occorrono circa 4 mesi per realizzare e consegnare una nuova barca (Lancetta o Jetto che sia). Per dare un termine di paragone, la più grande barca realizzata in tempi recenti, il cabinato a vela di 13 metri di cui si è detto più sopra, ha richiesto 12 mesi complessivi.

Boatyards Ernesto Riva

finish in red mahogany, bleached mahogany, teak or the two colour coffee and milk version, Jetto 6.2 was designed by Federico Pesenti and Matteo Sassi, with Emanuele Salvador as project manager. The boat is 6.2 m overall (6.3 with the stern platform) and 1.85 m in the beam, but we will have to wait a while for further details as the project is brand new.

Lancia 630

A typical Lake Como boat for two oarsmen, the Lancia 630 is ideal for daily outings with oars or the small auxiliary engine. Astern it has a wooden backrest and fixed seats.

Zeus (6.5 m gaff rigged dinghy)

This is a small boat with very old-time charm, that recalls (except for its dimensions) the pilot cutters of northern Europe. A small square deckhouse aft of the mast gives headroom below decks. The sailplan includes the mainsail (but no gaff topsail), a jib and storm jib.

Inglesina

This rowing boat recalls boats on which the English made pleasant excursions on inland waterways and which they did not hesitate to export. Lake Como was no exception, for the English have frequented



A painter polishing the hull of a Jetto, the archetypal runabout of the Lake Como yard captained by Daniele Riva

Un pittore in fase di lucidatura dello scafo di un Jetto, il runabout per antonomasia del cantiere lariano capitanato da Daniele Riva Panorama of the Cernobbio production unit of 450 square metres with boats undergoing restoration and one being built

Panoramica dell'insediamento produttivo di Cernobbio (di 450 m²) con alcune barche in corso di restauro e una in costruzione



it without interruption since the beginning of the 19th century, in the middle of the romantic era. The Inglesina by Ernesto Riva is long and narrow in the beam and has seats softened by Florence straw (except of course for the three rowers' seats). It is clinker built.

Identity card

Historical yard: on the shore of the old centre of Laglio (in via Regina 48), on Lake Como.

Production site (since 2005): in Cernobbio (Co), a few kilometres inland.

Materie prime

Legname: mogano, cedro brasiliano, cedro rosso, frassino, abete, rovere, teak, castano, spruce. Il legno viene tagliato mediante tecnologia a controllo numerico Cad-Cam presso R.C.B. (Seveso, MB); in cantiere si realizzano l'assemblaggio del natante (con i suddetti materiali) e il taglio di parti minori. Legni pregiati, assemblati a mano, si uniscono così alle più avanzate tecnologie in materia di taglio, ma nella rigorosa interpretazione dei regolamenti di classe e dei disegni originali. I modelli matematici 3D sono realizzati nel rispetto dei disegni originali.

Le tecnologie Cad-Cam (con lavorazioni a 5 assi) permettono la realizzazione di imbarcazioni in legno con una precisione fin qui sconosciuta e un controllo rigoroso del posizionamento dei pesi. L'assemblaggio e la finitura eseguiti a mano assicurano alle barche Ernesto Riva il fascino del sapore antico.

Verniciatura

Il cantiere non è dotato di una cabina di verniciatura, ma è una questione di poco tempo ancora; per i natanti più piccoli (come i dinghy 12' ma anche i modelli Jetto) si utilizzano attualmente forni a temperatura ambiente (presso ditte esterne) che vengono portati a 60 gradi.

Officina meccanica

Il cantiere si avvale di due meccanici che sono liberi professionisti residenti nell'area: Del Vecchio (di Moltrasio) e Tettamanti (di Grandate).

Rimessaggio

Sono 25 i posti barca a Laglio (di cui 10 in acqua, in boa), altrettanti quelli a Cernobbio (tutti a terra)

Designer di riferimento

Il cantiere Ernesto Riva vanta collaborazioni con Emanuele Salvador, Pietro Boccone, Ruggero Venelli Kramer, Federico Pesenti, Matteo Sassi. Alle maestranze del cantiere vengono lasciati pochi margini d'iniziativa, sebbene l'impronta artigianale resti uno dei fiori all'occhiello.

Settori di eccellenza

La produzione del cantiere Ernesto Riva si contraddistingue per l'artigianalità e per l'estrema qualità del prodotto finale. Sebbene il legname venga tagliato oramai con criteri e tecnologie all'avanguardia, l'aspetto artigianale continua a caratterizzare il prodotto finale. È questo, lo ribadiamo, uno dei punti di forza dell'azienda.

Problemi più frequenti

In tempi di recessione il recupero dei crediti rappresenta una non indifferente fonte di stress e quindi motivo di dispersione d'energie per il cantiere.

Per quanto riguarda la manodopera specializzata: per i falegnami il tirocinio è fondamentale e non tutti i bravi falegnami vantano esperienza nel settore nautico, dove la cura del dettaglio è indispensabile affinché la costruzione finale sia ben riuscita. Approvvigionamento dei materiali di costruzione: la vicina Brianza è una piazza privilegiata per la lavorazione e la commercializzazione del legname, come anche la tradizionale industria del mobile sta a dimostrare; oltretutto, la crisi ecnomica ha drasticamente migliorato i servizi in generale in virtù di una maggiore disponibilità di tempo dovuta al minor traffico di materiali, mentre i prezzi sono rimasti stabili.

Sotto l'aspetto commerciale, il cantiere ha una produzione di nicchia che espone a fiere del settore quali Lugano (Svizzera) e Friedrichshafen (Germania), ma ha il desiderio di farsi conoscere di più e a questo scopo sta rinnovando la propria immagine.
Tra le altre cose è in corso di allestimento il nuovo sito internet





Surface area and description.

Laglio: 200 square metres covered and as much again on the lake shore; mooring buoys for 10 boats of up to 6.5 m.

Cernobbio (since 2005): 450 square metres covered plus 100 square metres of offices.

Sales network: Ernesto Riva boats are sold directly; the yard is studying the possibility of extending the sales network with selected agents and perhaps, in the near future, a concessionaire.

Assistance network: handled directly or by contract workers.

Internal staff: there are currently seven fixed employees, five specialised workers and two apprentices.

External staff: a sailmaker, a mechanic and fitter; others according to the needs of current production.

Custom production: no particular limits, so long as it concerns projects in line with the tradition and abilities of the Ernesto Riva yard.

Suppliers: resins and related products: Cecchi Gustavo, Leckler; timber: Bellotti, Ronchetti, ironmongery and deck fittings: Harken Italia, Osculati, Viadana; instrumentation: mostly supplied with the engine, otherwise Osculati (very limited); engines and generators: Volkswagen, Lombardini Marine and others; propellers: Radice; paints and related products: Cecchi Gustavo, Gold Fashion, Sikkens, Sica, Veneziani (antifouling), Wuerth (glues);



systems: subcontracted to outside firms, Del Vecchio (of Moltrasio) for engine installation; marine accessories: Osculati, Pio F. Balbi; tools and sundries: Borghi of Cantù; sails: North Sails, Hood.

Handling and launch/hauling out systems

Laglio: ramp with block and tackle.

Cernobbio: Mobile 40 quintal crane (Galizia, Castello di Annone. AT)

Warehouse: there is no warehouse as such, but both in Laglio and Cernobbio there are storage facilities.

Left, Daniele Riva A sinistra, Daniele Riva



Work organisation and timing

Production is mostly concentrated in the winter, since spring and summer dedicated to deliveries, preparation and rigging of new boats; it takes about four months to build and deliver a new boat (Lancetta or Jetto). As a comparison, the biggest boat built in recent times, the 13 m sailing yacht mentioned above, took a total of 12 months.

Raw materials

Timber: mahogany, Brazilian cedar, red cedar, ash, pine, oak, teak, chestnut, spruce. Tempo is cut using numerical control CAD-CAM technology at R.C.B. (Seveso, MB); in the yard boats are assembled using these materials and smaller parts cut. Fine woods, assembled by hand, are thus united with the most advanced cutting technologies, but with a rigorous interpretation of class rules and original plans. The 3-D mathematical models are made following original plans. CAD-CAM technologies (on five axes) allow boats to be made in wood with a precision formerly unthinkable and rigorous control of weight distribution. Hand assembly and finishing ensures that Ernesto Riva dinghies have an old-time fascination

Painting

The yard does not yet have a painting cabin, but it will soon; for the smaller boats (like the 12' dinghies but also the Jetto models) room temperature ovens (in external firms) are currently used and heated to 60° .

Workshop

The yard uses two self-employed mechanics who live nearby: Del Vecchio (from Moltrasio) and Tettamanti (in Grandate).

Laying up

There are 25 berths in Laglio (10 of them buoy moorings on the water) and the same number (all on land) in Cernobbio.

Designers of reference

The Ernesto Riva yard has worked with Emanuele Salvador, Pietro Boccone, Ruggero Venelli Kramer, Federico Pesenti and Matteo Sassi. There is little room for initiative for the craftsmen in the yard, though craftsman ship remains its pride.

Sectors of excellence

The production of the Ernesto Riva yard is distinguished by its craftsmanship and the excellent quality of the end product. Although timber is now cut with avant-garde criteria and technology, the craftsmanship aspect can still be seen in the end product. And this, we repeat, is one of the company's strong points.



The Dinghy 12', bestseller of the yard II Dinghy 12, il bestseller del cantiere



Most frequent problems

In times of recession, credit recovery is a considerable source of stress and thus a great waste of energy for the yard. As concerns the specialised workforce: for the carpenters, apprenticeship is fundamental and not all good carpenters have experience of boatbuilding, where attention to detail is indispensable for the success of the end product. Construction material supplies: nearby Brianza is a fertile market for timber sales and woodworking, as the traditional furniture industry there shows; above all, the economic crisis has dramatically improved services in general since lower material turnover has made more time available, while prices have remained stable. In commercial terms, the yard has a niche production that is exhibited at such boat shows as Lugano (Switzerland) and Friedrichshafen (Germany), but wants to get better known and is revamping its image to this end. Among other initiatives a Website, www.barcheriva.it,is being prepared.