



BELLE e D'ANNATA

È il momento di osare. Lo suggerisce una lucida analisi del mercato, non solo l'entusiasmo della passione. Piccoli cutter aurici inglesi centenari, magnifici yawl italiani della Dolce vita, barche per fare due bordi o traversare l'Atlantico. A ognuno la sua, classica o deepoca

DI EDUARDO NAPODANO*



«**S** E CHIEDI QUANTO COSTA uno yacht, vuoi dire che non te lo puoi permettere», motteggiava a ragione il ban-

chiere J.P. Morgan in epoca non sospettata. Oggi c'è, invece, qualche motivo di ottimismo nel **sognarsi armatori**, per diverse coincidenze. Il costo medio di una media barca a vela depoca e classica (10-20 metri e dintorni) è quello di un'automobile. In certi casi di una moto, soprattutto nel caso debbano essere effettuati lavori di restauro o straordinaria manutenzione. Insomma, **un investimento** che a noi operatori (*navigare neesse est*) piace definire **normale** in una nazione da 8mila km di coste. Complici la situazione economica generale, le difficoltà del mercato nautico italiano e, soprattutto, la mancanza di ricambio generazionale, anche con poche decine di migliaia di euro è possibile compiere un atto di suprema cultura e mecenatismo, oltre che avvicinarsi o tornare allo sport della vela nel modo più profondo.

Vale la pena ricordare una battuta di Matteo Rossi, nuovo presidente dell'Alive (Associazione italiana vele depoca), il sodalizio di riferimento, con sede allo Yacht club italiano: «Questo genere di barche non sono nostre, ci vengono affidate per un certo periodo della loro vita. **Sono scafi che durano nel tempo e ci sopravviveranno.** Possederle è un enorme piacere, ma anche una grande responsabilità».

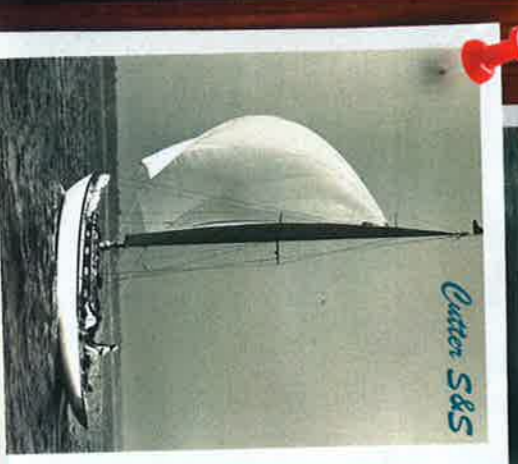
Le mie quattro esse preferite, Sangernani, Sciarrelli, Sparkman & Stephens (insieme a tanti altri cantieri e progettisti che hanno fatto la storia dello yachting italiano e internazionale), sono finalmente avvicinati per chi un tempo le poteva solo desiderare. **La scelta spazia dal piccolo daysailer** più o meno cabinato intorno ai 7-10 metri, un natante non immatricolato, con quanto ne consegue in semplicità amministrative, gestionali e di utilizzo pratico; **fino a barche da crociera e regata** da 18-24 metri, oltre alla fascia intermedia 12-14 metri. Senza dimenticare classi metriche (5, 6, 8, 12 metri stazza internazionale) e dragoni per correre, piuttosto che imbarcazioni anche non necessariamente motorsailer, però abbastanza comode da viverci come in una seconda casa galleggiante, e navigante.

La barca di Dio, tensione realmente mistica del progettista Carlo Scarrelli. **La barca perfetta per tutto o per tutti, non esiste**, ma alcune delle amate bar-

Sea & See



Un momento della scorsa edizione del raduno Le Vele d'Epoca a Napoli, prima tappa del Panerai Classic Yachts Challenge 2013, il famoso circuito internazionale di regate per barche a vela depoca e classiche.



che di legno sono quanto di più vicino possiamo incontrare. Nella scelta (sarà lei a sceglierli), **il consiglio è restare fedeli all'amore a prima vista**, alla barca che, esattamente come una donna, ha quel non so che di ammaliante. Deve piacervi e basta, deve piacere a voi, non importa quante cabine, quali dotazioni, strumenti... Parlo di pezzi unici, non di barche in serie. Da considerare, ma in un secondo momento, se proprio si vuole un criterio, sono cantiere e progettista.

La bellezza è il parametro: pensate che l'allora centenario Olin Stephens, uno dei più grandi progettisti, le cui barche hanno vinto tutto negli ultimi 80 anni (compresa la Coppa America), mi disse in un'intervista di limitarsi quasi a disegnare barche belle: queste risultavano, poi, anche veloci. Quando scatta l'amore, ve ne rendete conto da soli. Ricordo un cliente che, dopo aver ispezionato scrupolosamente quattro ottimi e titolati cruiser, appena salito a bordo ha scelto nello spazio di 5 minuti un piccolo, delizioso e scomodissimo Sangemini progettato da John Illingworth per vincere nel 1965. E continua a vincere tutti i raduni.

C'è chi vuole trasmettere una passione sana ai bambini e dar loro un imprinting di maniera classica; chi semplicemente ama il bello; chi restauro con bramosia filologica e poi non naviga perché il godimento intellettuale, a volte manuale, sta tutto nel recupero di un pezzo di storia; chi, di ritorno da imbarcazioni più grandi e complesse, vuole magari una piccola barca per divertirsi da solo.

Del resto, la differenza tra la miglior barca di vetroresina e la peggiore (esageriamo) di legno sta nell'anima. L'anima che si annida in un particolare, nell'odore proustiano diverso da qualsiasi altra, nelle storie e nell'amore degli armatori, nel modo in cui tengono il mare con la loro chiglia lunga, sensazione che si prova solo con loro, nella patina insomma, che qualsiasi intervento deve saper mantenere.

Si è fatto per troppo tempo del terrismo psicologico sul legno: uno yacht, una barca da lavoro, un'unità da guerra di legno sono potenzialmente eterne. Più di qualsiasi altra. L'importante è partire da una barca sana, programmare l'ordinaia manutenzione e non mollare mai, altrimenti no, davvero non vi perdona. Oppure trovare una barca più o meno landata, determinarne freddamente, con l'aiuto di un professionista, il restauro e programmarla quindi a non dare sorprese. Per quanto riguarda l'Italia, **il nuovo reddito non è più ideologicamente ostile alla barca** in quanto tale, ma la considera alla stregua di un camper o di qualsiasi altro mezzo e i

bassi valori odierni di acquisto e mantenimento sono dimostrabili. In più, oggi **si tratta efficacemente per ormeggi, alaggio/varo e lavori.**

Oltre a mettere l'esperienza a disposizione di ogni armatore, la mia professione consiste anche nel saltare il passaggio cantiere e utilizzare direttamente buoni e sperimentati artigiani, o determinare dove sia più efficace un certo restauro. La clientela più colta e preparata nauticamente, nell'odierna fase di transizione, ha fatto la spesa a prezzi di saldo nel nostro mercato di barche d'epoca e ci sono stati **segnali di ripresa** in questa nicchia.

Molti vecchi armatori hanno approfittato dell'impasse per restaurare i loro legni e ridar loro valori più consoni. **Le barche migliori stanno pendendo il largo:** non perdetevi un'estate 2014 con i piedi ben piantati su una coperta di teak...

* cultore della materia, yacht manager e direttore di *Nautich*, esperto di vele d'epoca. www.edoardonapodano.it

IN VENDITA

Dall'alto: cantiere Stevens, progetto di Frederick Sheparf; cantiere Caplini di Rimini, progetto di Carlo Scharrelli; folkboat oceanico del 1963; tre imbarcazioni Sparkman & Stephens.