



**CENTRO ON LINE**  
STORIA E CULTURA  
DELL'INDUSTRIA  
il Nord Ovest dal 1850

**Prodotti. Navale.  
Nautica da diporto  
Roberto Tolaini**

**Gennaio 2006  
Testo per Storiaindustria.it**

Per lungo tempo in Italia la nautica da diporto è stata appannaggio delle élite, rappresentando un elemento di status e di distinzione sociale. In Liguria, facendo leva sulla secolare sedimentazione di conoscenze tacite e di saperi artigianali diffusi in vari centri piccoli e grandi delle riviere, si sono concentrate alcune delle esperienze più importanti, come quelle delle imprese familiari Baglietto di Varazze o Costaguta di Voltri, sviluppatesi proprio a stretto contatto con i desideri di svago e di pratica sportiva dei membri delle classi aristocratiche ed alto borghesi, che si ispiravano agli stili di vita in voga tra le élite dominanti degli altri paesi europei.

Per questi motivi, lo sviluppo di una vera e propria produzione industriale è un fatto assai recente, che risale grosso modo al boom economico. Prima di quella data l'attività di produzione di barche a vela, di motoscafi e di yacht a motore era esclusivamente artigianale ed era spesso il risultato di un dialogo costante tra il ricco committente, aristocratico o capitano di industria, e il costruttore, la cui attività imprenditoriale centrale era legata ad altre produzioni. Un esempio emblematico di tale realtà è rappresentato dalla ditta Baglietto, una delle imprese storiche della nautica da diporto ligure e nazionale, la cui produzione principale, all'inizio del XX secolo, era costituita da piccole imbarcazioni di salvataggio per i grandi cantieri genovesi o dai MAS per la Marina Militare; oltre a ciò la ditta costruiva su commissione velocissime barche a vela da regata o motoscafi anch'essi da competizione, che riscuoterono successi a livello internazionale.

Lo sviluppo economico e la ampia mobilità sociale a partire dal miracolo economico permisero alla nautica da diporto di diventare un'industria dalla produzione più ampia. Cantieri per natanti a vela e a motore da diporto sorsero un po' in tutta Italia ma per diversi decenni la produzione di Baglietto, di Sangermani di Lavagna, dei Cantieri Costaguta di Voltri, rimase all'avanguardia, occupando i segmenti più alti del mercato e caratterizzandosi per una continua attività di innovazione di prodotto che aprì alle imprese le porte del mercato internazionale. A partire dal 1962, inoltre, la nautica da diporto ha trovato nel Salone nautico di Genova un'occasione di promozione e di diffusione importante che ne ha accompagnato la crescita nei decenni successivi. Nel corso degli ultimi decenni la nautica ha conosciuto fasi espansive ma anche momenti critici, soprattutto dopo le ripetute crisi petrolifere degli anni '70, che hanno spinto a rivedere l'organizzazione della produzione, facendo affidamento al lavoro in conto terzi, sia per la progettazione sia per la produzione di componenti. Inoltre si sono diffuse radicali innovazioni come il passaggio dal legno all'alluminio, alla plastica, e più recentemente al vetroresina. Vi è stato un elevato turnover che ha riguardato molte delle più antiche imprese, come Baglietto, impresa passata più volte di mano, essendo venuta meno la proprietà familiare, e l'emergere di nuovi protagonisti, come ad esempio il gruppo Ferretti, uno dei leader mondiali nella produzione di motoryacht, che recentemente si è insediato a La Spezia, rilevando il cantiere Oram-Sec. La nautica da diporto è diventata uno dei settori chiave dell'Italian Style, acquistando una posizione internazionale di tutto rilievo, soprattutto nel settore dei superyacht, cioè delle imbarcazioni superiori ai 24 metri, dal più elevato valore aggiunto. Attualmente i 770 cantieri italiani danno lavoro direttamente a circa 9.200 persone ed hanno un fatturato di 1,867 miliardi di euro, di cui il 57% è dato dall'export, valori che pongono l'Italia al secondo posto mondiale dei costruttori della nautica da diporto dopo gli Stati Uniti. Il contributo della Liguria è importante. Per quanto concerne la costruzione di unità da diporto, essa è la seconda regione italiana per numero di aziende (11,7%) che occupano il 5,7% della forza lavoro del settore; la regione si colloca ai primi posti anche nella produzione di accessori e di motori. Oltre ai cantieri Baglietto, da cui escono ancora superyacht ipertecnologici, occorre ricordare i cantieri Mariotti di Genova, che occupano una posizione importante anche nel quadro delle riparazioni navali, le aziende del Tigullio, soprattutto nel polo di Lavagna, con Sangermani e Cantieri Navali di Lavagna, di Riva Trigoso, di Santa Margherita, e quelle di La Spezia, che insieme alle imprese Fincantieri costituiscono un vero e proprio distretto delle costruzioni navali.



Corso Unione Sovietica, 216 - Torino  
tel. 011 31 65 456 fax 011 31 68 474  
info@storiaindustria.it  
[www.storiaindustria.it](http://www.storiaindustria.it)