



Cantieri e rimessaggi a Venezia

di PIERPAOLO FAVARETTO

L'attività cantieristica trova la sua localizzazione naturale a contatto con la laguna e per questo motivo, specialmente nella sua componente tradizionale, non trova praticamente riscontro in terraferma. Il carattere anfibio dell'urbanistica veneziana ha sempre visto negli *squeri* – combinazione di ambiente chiuso e aperto, per metà sull'acqua – i luoghi designati per la fabbricazione e riparazione delle barche in generale, dalla sanpieroata alla mascareta, e delle gondole in particolare. Questi piccoli cantieri, nei tempi antichi, erano centinaia prima che ogni attività connessa all'industria navale venisse assorbita, a partire dal 1100, dall'Arsenale, centro propulsivo dell'antica Repubblica Serenissima, concepito come una moderna catena di montaggio dalla quale uscivano le famose galere. Oggi troviamo nel settore della cantieristica minore un insieme di aziende che si occupano della costruzione e/o riparazione di imbarcazioni, alcune di origine molto antica con esperienza generazionale, altre più recenti. Diversi sono i cantieri ancora in attività nel centro storico e nelle isole della laguna, in aumento quelli che hanno preferito spostarsi o sorgere attorno alla gronda lagunare. Nella quasi totalità dei casi l'attività principale è accompagnata da quelle collaterali (ad esempio il rimessaggio), per meglio garantire la sopravvivenza dell'attività. Ci sembra opportuno valutare le attività a livello lagunare e quindi con un orizzonte territoriale perlomeno provinciale.

Indagine settoriale a livello provinciale

Una recente indagine¹ ha riguardato specificamente le attività di produzione e riparazione di natanti, ma l'insieme delle aziende censite, collegate alla cantieristica minore nella provincia di Venezia comprende, oltre ai cantieri, un elevato numero di attività che, se pur piccole in termini di addetti, spazi aziendali, fatturato, sono vitali per il settore. Si tratta di carpentieri, elettricisti, motoristi, meccanici, dipintori, tutte figure professionali che

molti cantieri ormai non possono più permettersi di mantenere in organico come dipendenti, ma che, essendo indispensabili nelle varie fasi di costruzione o riparazione delle imbarcazioni, lavorano come professionisti esterni per conto dei cantieri.

Appartengono al sistema della cantieristica e della nautica minore anche le attività di rimessaggio, le darsene, le officine meccaniche specializzate in motori marini, i concessionari di motori e i fornitori di parti specifiche come le eliche, i tappezzeri, gli strumentisti e gli impiantisti. Queste aziende, pur avendone registrata la presenza nel territorio provinciale, non sono state oggetto specifico dell'indagine diretta, a meno che le due attività non fossero svolte in parallelo. Dall'indagine è emerso che solamente tre dei cantieri intervistati hanno iniziato la loro attività nell'ultimo decennio, mentre gli altri operavano già da molti anni, nella maggior parte dei casi tramandando di generazione in generazione il cantiere e tutte le conoscenze specifiche necessarie per saper costruire una barca. Lo spirito che anima i cantieri è caratterizzato da una forte individualità e autonomia. Solo nel caso del Consorzio Cantieristica Minore Veneziana alcuni di essi si sono uniti in forma consortile per sviluppare la cantieristica tradizionale legata alla costruzione di barche in legno, uniti dalla condivisione dello spazio ristrutturato nell'isola della Giudecca.

Persiste un confronto "vivace" tra i cantieri che rimangono legati alla tradizione delle barche in legno e i cantieri che utilizzano vetroresina: il legno è un prodotto vivo, non inquina, è più rispettoso dell'ambiente, ha una durata superiore; la vetroresina non ha bisogno di manutenzione, è più economica e più facile da lavorare.

Spiccate risultano la "polverizzazione" e la limitata dimensione media della cantieristica veneziana. Il 34% dei cantieri intervistati è costituito da ditte individuali e più dell'80% da società di persone, mentre le società di capitali sono appena il 15%. Il numero degli addetti per azienda è mediamente di 7 persone compreso l'imprenditore.

comune	costruzione	%	riparazione	darsena	rimessaggio	accessoristica	totale	%
Venezia	34	72	53		21	6	114	53
Chioggia	7	14	17		13	1	38	17
Marcon	1	2	-		-	-	1	0,5
Martellago	1	2	-		-	1	2	1
Mira	1	2	1		-	-	2	1
Mirano	1	2	1		-	-	2	1
Portogruaro	1	2	2		-	-	3	1,5
Quarto d'Altino	1	2	2		1	-	4	2
Cavallino	1	2	6		3	-	10	5
altri comuni	-	-	22		13	3	38	18
totale	48	100	104		51	11	214	100

Tab. 1 - Attività collegate alla cantieristica minore per comune (fonte indagini Coses 2001 - elaborazione Coses 2001)

La dimensione delle strutture aziendali è condizionata anche dalla localizzazione.

La superficie media per la provincia è di 2400 mq di scoperto e 1345 mq di coperto; ma mentre in terraferma le superfici sono rispettivamente di 5491 e 4736 mq, i cantieri di Venezia centro storico hanno una superficie media inferiore rispetto alla terraferma di 1600 mq per lo scoperto e di 860 mq per il coperto.

La tipologia produttiva è specializzata per aree.

A Venezia e isole la produzione è caratterizzata da barche con fondo piatto o con carena poco pronunciata adatte alla laguna: lance taxi e barche da trasporto merci chiamate *topo*, con scafo sia in legno che in vetroresina, gondole e tutte le barche tipiche a remi esclusivamente in legno. Nella terraferma la produzione è più articolata: barche a vela, motoryacht, piccoli barchini aperti per la laguna con lo scafo in vetroresina e nel caso delle barche realizzate da Tencara in materiali compositi. A Chioggia si costruiscono barche a vela in vetroresina e si riparano i pescherecci, sia in

metallo che in legno. A Portograndi si realizzano pescherecci e barche per trasporto passeggeri, sia in legno che in vetroresina. A Portogruaro, infine, vengono prodotti esclusivi motoryacht in legno. I cantieri censiti sono stati suddivisi principalmente in tradizionali e innovativi (fig. 1).

I cantieri tradizionali hanno tendenza al declino, "stanchezza"; lavorano nell'ambiente lagunare, fanno poca pubblicità, denunciano mancanza di spazi, compiono investimenti marginali, sono costretti a limitare la lavorazione della vetroresina in Venezia, producono poco, e l'attività prevalente consiste in riparazioni e rimessaggio collaterale. I cantieri innovativi sono dinamici e in espansione, si rivolgono ai mercati internazionali e partecipano alle fiere, effettuano ingenti investimenti e utilizzano tecnologie sofisticate, utilizzano materiali di vario tipo, hanno maggiore produttività e prevalentemente svolgono attività di costruzione. Il quadro conoscitivo dell'attività cantieristica è stato raggruppato in quattro grandi gruppi per tipo di attività principale. Si è ottenuto un totale di 214

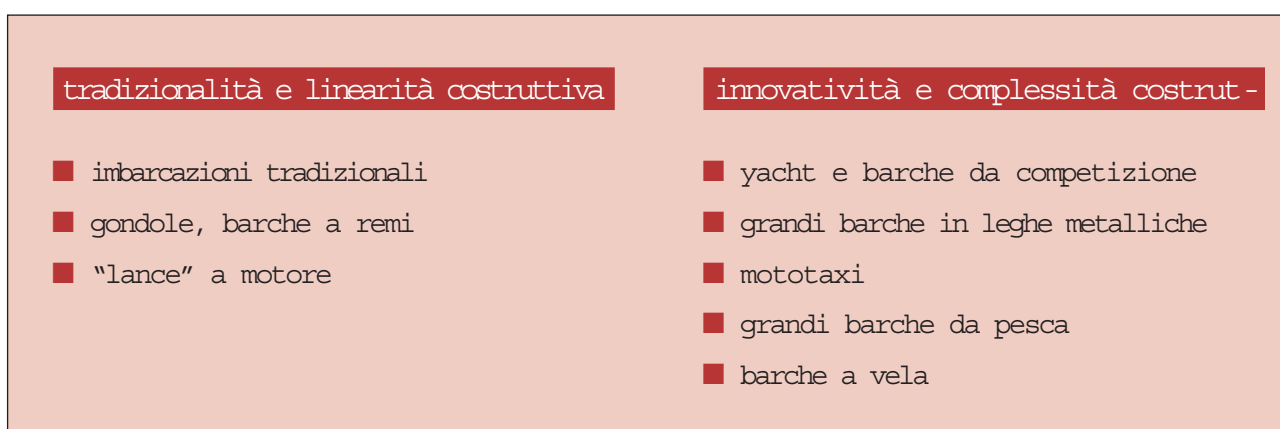


Fig. 1 - Le varie tipologie di cantieri (fonte Coses)



imprese (tab. 1), per un insieme di 334 addetti alla sola costruzione. La fondamentale suddivisione analitica del settore è quella che considera separatamente la cantieristica navale dalla cantieristica minore. Nella logica adottata si è scelto un criterio che permettesse di individuare il *sistema cantieristica*. Questo si articola in un numero di aziende variamente localizzate e che cumulano spesso funzioni diverse, anche se ragionevolmente affini. I cantieri nautici intervistati nella provincia di Venezia, ritenuti i più significativi perché specializzati nella costruzione d'imbarcazioni, sono

stati complessivamente 47, distribuiti per tipo d'attività e per comune (tab. 2). A Venezia centro storico e isole risulta ancora prevalente la costruzione di imbarcazioni in legno; gli scafi in vetroresina vengono realizzati in terraferma e poi trasportati e allestiti nei cantieri veneziani. Il legno è il materiale dello scafo usato anche a Chioggia e a Portogruaro, dove ha sede un cantiere tra i più famosi e antichi d'Italia. Particolare risulta la collocazione in terraferma di 6 cantieri, rispettivamente a Cavallino, Chioggia, Marcon, Mira, Martellago e Mirano, che per l'alaggio e il varo in acqua devono spostare le imbarcazioni con degli automezzi.

Chioggia e Venezia, vista la loro collocazione lagunare e la loro tradizione marinara, hanno il numero più elevato di attività collegate alla cantieristica minore. Di queste ne sono state intervistate rispettivamente 8 a Chioggia e 32 a Venezia (tab. 3).

Nell'isola di Murano la cantieristica minore è principalmente concentrata in Sacca Serenella. Nell'isola di Burano sussistono alcuni tra i cantieri "storici" lagunari. Una polarità notevole nel settore è quella che si è creata, a suo tempo, alla Giudecca in conseguenza della realizzazione del Consorzio

descrizione attività	Cavallino	Chioggia	Marcon	Martellago	Mira	Mirano	Portogruaro	Quarto d'Altino	Venezia	totale
costruzione metallo	-	-	-	-	1	1	-	-	-	2
costruzione vetroresina	1	2	1	1	-	-	-	-	5	10
rimessaggio	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
riparazione legno	-	2	-	-	-	-	-	-	-	2
riparazioni meccaniche	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3
costruzione gondole	-	-	-	-	-	-	-	-	5	5
costruzione legno	-	3	-	-	-	-	1	-	10	14
costruzione legno, vetroresina	-	-	1	-	-	-	-	-	1	8
10										
totale	1	8	1	1	1	1	1	1	32	47

Tab. 2 - Cantieri intervistati nella provincia di Venezia (fonte indagine Coses 2001 - elaborazione Coses 2001)

attività	Venezia c.s.	Terraferma	Isole	Chioggia	Sottomarina	Valli	totale
costruzione metallo	-	-	-	-	-	-	--
costruzione vetroresina	-	5	-	1	-	1	7
rimessaggio	1	-	-	-	-	-	1
riparazione legno	-	-	-	2	-	-	2
riparazioni meccaniche	2	-	1	-	-	-	3
costruzione gondole	5	-	-	-	-	-	5
costruzione legno	6	-	4	1	1	1	13
costruzione legno, vetroresina	5	1	2	1	-	-	9
totale	19	6	7	5	1	2	40

Tab. 3 - Cantieri intervistati nei comuni di Venezia e Chioggia (fonte indagine Coses 2001 - elaborazione Coses 2001)

Cantieristica Minore e Centro Nautico Giudecca, rafforzando così una tradizionale localizzazione lagunare di tali attività. L'area della Giudecca era già sede storica di cantieri navali. A tutt'oggi quest'area si conferma, per vocazione territoriale e disponibilità potenziale di spazi, un fondamentale luogo atto ad accogliere le attività legate al settore. L'idea di creare un polo cantieristico alla Giudecca ha preso forma definitiva nel 1989 e ha coinvolto un'azione coordinata di investimenti (privati e pubblici) con l'obiettivo di migliorare la logistica e la gestione degli approvvigionamenti, di integrare le diverse attività accessorie alla produzione di imbarcazioni, di creare economie relative all'utilizzo di servizi comuni (darsene, aree di rimessaggio, servizi ai clienti). L'attività di rimessaggio ha preso il via nel dicembre 1996 e gli oltre 200 posti barca disponibili sono stati esauriti già in fase di prenotazione.

Le problematiche del settore

Esiste un gran numero di buoni motivi per incentivare questo comparto. Innanzitutto, si tratta di un settore di importanza vitale per tutte le attività produttive che richiedono l'uso di imbarcazioni. Deve essere sostenuto affinché sia presente

un'adeguata offerta di servizi di riparazione e manutenzione del parco natanti in esercizio per quanto riguarda sia lo scafo sia il complesso delle parti elettriche e motoristiche. In secondo luogo, le attività della cantieristica minore tradizionale sono determinanti per la qualità della vita dei residenti. La possibilità di fruire dell'ambiente lagunare per sport e svago in generale è già fortemente compromessa da un traffico crescente e sregolato di imbarcazioni assolutamente inadeguate alla conformazione dei canali lagunari. È invece carente l'offerta di servizi alla nautica e di strutture idonee al rimessaggio delle barche tipiche veneziane, molto più consone alla fruizione dell'ambiente naturale della laguna. Già da tempo il segmento più redditizio della domanda si orienta a prediligere imprese del settore che siano in grado di assicurare un servizio completo (pratiche, rimessaggio, assistenza elettrica e motoristica, manutenzione scafi, riverniciatura ecc.). Gli operatori si scontrano con la necessità di adeguare le strutture a disposizione con le nuove normative di controllo degli scarichi e delle emissioni inquinanti fissate dalle normative europee. Oltretutto si riscontra come la diversa sensibilità ambientale, attualmente adottata, ponga in evidenza il disturbo alle aree residenziali



Costruzione di uno "scalmò"



circostanti ai cantieri (fig. 2). Il momento di svolta (e di crisi) del settore si è verificato quando gli operatori si sono trovati di fronte al bivio di intraprendere la produzione di imbarcazioni in vetroresina o rimanere fedeli alla tradizione del legno. La domanda, inizialmente, ha condotto la scelta degli operatori verso una conversione alla vetroresina. Ciò ha comportato, in quella fase, una parziale scomparsa di alcune aziende sul mercato. Tuttavia, recentemente, la domanda interna pare riorientarsi sulle produzioni tradizionali di imbarcazioni in legno, dopo diversi anni di crescita di scafi realizzati in plastica e in vetroresina, anche se si tratta di una produzione per la quale sarebbero necessarie ulteriori distinzioni (fig. 3). Infine, il ricambio generazionale, la mancanza di spazi adeguati, la perdita dei caratteri legati alla tradizione e le norme attuali (ambientali, antinfortunistiche, urbanistiche, ecc.), hanno certamente aggravato la situazione del settore determinando una crescente difficoltà al permanere di tali attività nelle attuali localizzazioni. L'evidente paradosso è che si tratta di attività economiche che per caratteristiche, dimensione e specificità di produzione hanno nella laguna il loro habitat naturale. Si tratta di attività che potevano convivere con il contesto ambientale fino a pochi anni orsono. Oggi, le modificazioni dei processi produttivi anche se non di rilevante entità, sembrano a volte incompatibili con le restanti funzioni localizzate in centro storico.

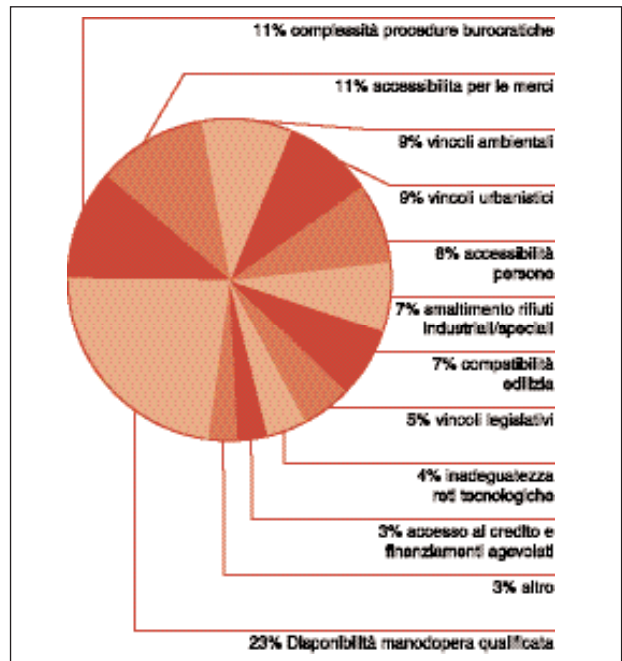


Fig. 2 - I fattori di condizionamento dell'attività

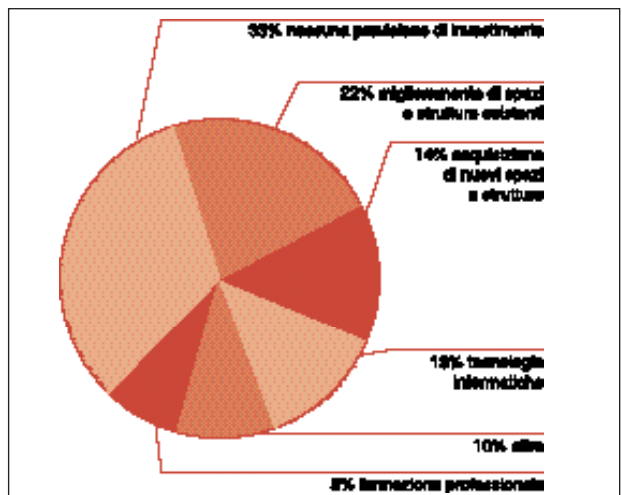


Fig. 3 - Previsioni di investimento nel prossimo triennio nell'ambito della cantieristica minore (fonte



¹ Rapporto Coses n. 65, *La cantieristica minore nella provincia di Venezia, Analisi del mercato, distribuzione territoriale, cooperazione settoriale*, Coses - Provincia di Venezia, assessorato alle Attività Produttive, novembre 2001. I risultati della ricerca sono stati resi noti nell'ambito del *Venice Floating Show*, il 26 febbraio 2002.