



ancora oggi, così come in Francia dove vanta numeri consistenti, e per barche piuttosto grandi. Il vero regno dei cantieri "domestici" sono però gli Stati Uniti, dove il fare da sé è parte del dna culturale.

In Italia invece gli autocostruttori sono una piccola nicchia, circa seimila senza contare che, di questi, buona parte si limita all'acquisto dei piani di costruzione, mentre solo poco più di duemila mettono in acqua la barca coronando il proprio sogno. A essere realizzate in questo modo sono soprattutto barche in legno di piccole dimensioni, mediamente intorno ai cinque metri di lunghezza, e poche raggiungono o superano i dieci metri. Per farne una bisogna semplicemente comprare un kit. Avete presente le scatole dei Lego con cui hanno giocato i vostri figli, e forse anche voi?

Seppure lontana nel risultato, l'analogia c'è tutta relativamente al procedimento. Un kit completo è infatti l'insieme di ciò che occorre per *montare* una barca.

Utilizziamo il corsivo per sottolineare che quanto compreso nel pacchetto al momento dell'acquisto è già pronto per la costruzione; il futuro armatore dispone infatti di un progetto e di un piano costruttivo, di pannelli pretagliati per fasciame, specchio di poppa e paratie, di colle e dell'attrezzatura di coperta necessaria.

Il resto è puro divertimento e, una volta terminato il lavoro, puro orgoglio.

QUALITÀ E SICUREZZA DELLE BARCHE AUTOCOSTRUITE

Naturale che chiunque pensi di cimentarsi nell'impresa abbia parecchi dubbi e interrogativi. Tra i primi, quello più inquietante riguarda il livello di sicurezza garantito da una barca "fatta in casa".

A offrire rassicurazioni in tal senso c'è chi opera nel settore, come Paolo Lodigiani, titolare di Bca Demco Kit, azienda impegnata nell'autocostruzione da sedici anni.

Forte della propria competenza, il signor Lodigiani spiega come le moderne tecnologie adottate dall'autocostruzione siano in grado di colmare, dal punto di vista della sicurezza, i difetti di una manodopera approssimativa quale quella amatoriale. Si riferisce in particolare al legno utilizzato, il compensato marino, che garantisce buoni standard di qualità relativamente alla "marinità" della barca che si intende costruire, e alla resina epossidica che, grazie alle alte proprietà anti-osmotiche e alla capacità di insinuarsi nei punti di vuoto, a differenza delle resine poliesteri e vinilesteri consente anche ai non professionisti di raggiungere un'indiscutibile livello di sicurezza.

Uguali garanzie non esistono invece sul piano estetico: qui le capacità del costruttore contano, sicché dalle mani di un dilettante può venir fuori una barca bella, così come una barca brutta. In ogni caso, però, perfettamente funzionale in navigazione. Una volta entrato in possesso del kit, al futuro armatore non resta che mettersi al lavoro e contare sulle proprie forze. Non che l'azienda fornitrice dei materiali lo abbandoni, ma l'assistenza offerta in fase di costruzione è limitata a consulenze telefoniche. Quindi, ad avere la completa responsabilità sul prodotto fi-



nito è l'armatore stesso, soprattutto se si parla di natanti che, com'è noto, non sono vincolati all'iscrizione in alcun registro e, di conseguenza, al vaglio di nessun esperto.

DOVE LAVORARE E IN QUANTO TEMPO

Ma il problema principale che deve risolvere chi si cimenta nell'autocostruzione è un altro: l'individuazione di un'area adeguata che possa fare le veci di un cantiere.

Le indicazioni riportate sui manuali di autocostruzione consigliano di allestire il "laboratorio" in uno spazio che oltre all'ingombro della barca in sé garantisca un avanzo di almeno un metro per ogni lato, così da poter lavorare agevolmente.

Non facile avere a disposizione un ambiente di questo tipo, e se qualcuno pensa di usufruire del giardino rischia di commettere un errore. Tra gli altri suggerimenti forniti dagli esperti, c'è infatti quello di lavorare al coperto per preservare i materiali dall'umidità e dalle intemperie.

L'ideale sarebbe affittare un'area attrezzata all'interno di un cantiere di costruzioni navali, servizio che in Italia veniva offerto in passato e che oggi, invece, pare non esista più.

Riguardo i tempi di realizzazione, questi variano in relazione all'esperienza dell'autocostruttore, alle dimensioni della barca e al proprio tempo libero. In ogni caso, dedicando all'impresa i weekend, si può costruire una barca tra i 5 e i 7 metri di lunghezza in un anno e mezzo circa.

CONVIENE?

C'è poi il discorso economico. A sentir parlare di barche autocostruite, la considerazione più frequente è che il kit rappresenti la possibilità di andare incontro a un grande risparmio rispetto

In apertura e sopra, due momenti del montaggio di una barca in compensato marino

A destra, i pannelli non ancora montati di un kit di autocostruzione



NORME E INDIRIZZI

Burocrazia: nessun adempimento burocratico grava sulle barche autocostruite che rientrino nella misura dei 10 metri di lunghezza (natanti). Gli unici documenti da tenere a bordo sono pertanto quelli relativi al motore.

Limitazioni: non avendo obbligo di immatricolazione, sono tenute a navigare entro le 6 miglia dalla costa. Inoltre, non possono essere commercializzate all'interno della Comunità europea per un periodo di almeno 5 anni dalla costruzione.

Manuali di autocostruzione:

-Costruire rapidamente piccole barche in legno, Paolo Lodigiani, BCA-Demco kit

-Il fai da te delle piccole barche, Hans Donat, Mursia

Siti web sull'autocostruzione:

www.cantierino.it

www.bcademco.it

www.tecno-legno-yacht.com

al costo di una barca di pari dimensioni prodotta in serie.

Non è così, o lo è solo parzialmente. In effetti, rispetto a un'unità nuova costruita in cantiere c'è una differenza di prezzo vicina al 50%, più o meno il costo della manodopera.

Ma se il confronto lo si fa con il mercato dell'usato, le cose cambiano e chi è a caccia di occasioni può trovare in banchina una barca in vetroresina con il cartello "vendesi" a un prezzo analogo a quello del kit.

A questo punto non ci sono dubbi sul fatto che chiunque scelga di mettersi all'opera ipotizzando il proprio tempo libero fino a lavoro ultimato, lo faccia per pura passione.

PROFILO DELL'AUTOCOSTRUTTORE

Chi è dunque l'autocostruttore? Uno pratico del mare, che ama realizzare con le proprie mani gli oggetti di cui si circonda, quelli che fanno parte della sua vita. Un diportista con una visione romantica della navigazione, e che vuole conoscere a fondo la propria barca, la sua storia. In Italia, lo abbiamo già detto, non sono tanti. Ma quelle poche migliaia costituiscono una comunità affiatata che organizza raduni di barche autocostruite, e che si incontra nel web per scambiare esperienze, consigli, per condividere la stessa grande passione. ■

Autocostruzione Un sogno fai da te

Una barca fatta in casa. Nulla di impossibile, ma servono tempo, passione e un po' di manualità

di Chiara Cossu

C'è chi la barca la compra in cantiere, e chi invece la costruisce da sé, con le proprie mani.

Non parliamo di grandi maestri d'ascia, ma di dilettanti che non possiedono che due requisiti fondamentali: la passione per la navigazione e il piacere del fai da te. È nell'Inghilterra del secondo dopoguerra che l'autocostruzione diventa un fenomeno di massa. Lì il mercato è molto vivo