



Metamorf

in corso



Come sta cambiando il mercato nautico nazionale ed internazionale del fisherman?

Quali sono le tendenze, le lacune ed i cambiamenti in vista di una filiera specialistica come quella della barca per la pesca sportiva?

 Testo e foto di **Benedetto Rutigliano**

Chi va per mare con canne e mulinelli al seguito da molte primavere ha avuto il privilegio di assistere al continuo ed inesorabile cambiamento della produzione dei cantieri nautici specializzati in fisherman. Center console, walkaround, express, convertible: queste le tipologie che hanno popolato i marina di mezzo mondo fi-



anche Boston Whaler e Pursuit. Tutti offrivano motorizzazioni fuoribordo (nel caso di Grady White addirittura si poteva optare per lo specchio di poppa aperto o per il bracket), entrofuoribordo ed entrobordo.

La scelta, come già citato poc' anzi, era su base davvero discrezionale, nel senso che i cantieri offrivano molto spesso tutti i generi di propulsioni, cosicché la palla fosse interamente nelle mani del cliente, orientato per l'una piuttosto che per l'altra motorizzazione sulla scorta della propria personale esperienza nautica. In poche parole, almeno su scafi di medio-piccole dimensioni, le tre tipologie di propulsione più diffuse (fuoribordo, piede poppiere ed entrobordo) erano offerte per la libera scelta del cliente. (Oggi è ancora così? Lo sapremo tra qualche rigo).

Poi v'erano i fisherman di stazza superiore, rigorosamente entrobordo in linea d'asse, con alimentazione a benzina (molto diffusa in USA per via del basso costo di manutenzione e rimotorizzazione) ed a gasolio, che garantiva un'autonomia

maggiore a parità di carburante imbarcato, ed una durata dei propulsori superiore, che ben si conciliava con l'intensità di utilizzo di chi impiegava la barca per attività professionale o per diverse centinaia di ore a stagione.

Insomma, a dispetto di oggi, nell'epoca alla quale ci riferiamo in queste righe c'è per lo meno la sensazione che si avessero idee chiare sulla destinazione di ogni tipologia di fisherman e di propulsione, e la netta percezione che l'ultima parola fosse ancora del cliente.

Purché sia fuoribordo

Oggigiorno assistiamo al dilagare del fuoribordo grazie all'impressionante arco di potenze che il mercato ci mette a disposizione: il tetto dei seicento cavalli era stato dapprima raggiunto dalla Seven Marine, ritiratasi dai giochi solo un anno fa, per poi essere nuovamente "attaccato" da Mercury, che proprio il mese scorso ha presentato il suo Verado 600, un V12 di 7.8 litri di cilindrata, che mina profonda-

► *L'Albemarle 25 Express, qui a lato, è oggi proposto esclusivamente in versione fuoribordo con bracket, in linea con le attuali tendenze. Il suo progetto originale prevedeva trasmissioni entrobordo in linea d'asse e con jack-shaft, quando la barca era prodotta dall'assorbita Carolina Classic. Sotto un center console ipermotorizzato: oggi queste barche sono in grado di montare potenze un tempo impensabili.*

no a circa dieci anni or sono, ed ognuna di esse aveva una sua ragion d'essere.

Il diportista che amava pescare con familiari al seguito, e che occasionalmente praticava piccole crociere costiere, si orientava quasi sempre sul walkaround. Le società di charter di pesca d'altura prediligevano invece express e convertible, per la capacità di affrontare il mare aperto ma anche per la capacità di stivaggio di attrezzature che spesso contemplavano decine di canne e mulinelli, oltre alla necessità di poter ospitare i clienti con una certa comodità e con la presenza di un locale toilette, ed un angolo cucina per la preparazione di spuntini in attesa dello strike.

Le motorizzazioni si dividevano il mercato anch'esse, su base non solo dimensionale, ma anche discrezionale: il cliente, cioè, aveva spessissimo diverse opzioni propulsive per uno stesso modello di fisherman. Esempio tra tutti i modelli Coastal di Wellcraft ed i WA di Grady White, ma



mente la predominanza dell'entrobordo in linea d'asse sulle classi di lunghezza dai 50 piedi in su.

Sulla scorta delle gamme di produzione dei cantieri maggiormente impegnati nella costruzione di fisherman, possiamo notare che il center console si allunga senza soluzione di continuità (oggi siamo "fermi" a 65 piedi con HCB Estrella), arricchendosi molto spesso di vere e proprie cabine in console rifinite con standard da yacht e configurazioni di coperta che conciliano la pesca sportiva con il diporto ricreativo, due utilizzi fino a pochi anni fa perfettamente antitetici ed inconciliabili se non con ovvie rinunce ed accettazione di compromessi.

Il walkaround è pressoché sparito: i pescasportivi che prima lo sceglievano, oggi

con canne e mulinelli non ha mai centrato nulla, ma opportunamente adattati ed attrezzati. Il vantaggio rispetto al center console è una protezione maggiore dalle intemperie, avendo un parabrezza avvolgente ed una zona di comando protetta da una tuga perimetrale che include le sedute. Questo genere di barche non ha ancora, in Europa, un consenso tale da renderne appetibile l'acquisto, date le prevedibili difficoltà in una futura rivendita.

Peraltro, con il tempo si sono estinti dai listini anche i piccoli convertibles, cui si deve il merito di aver avvicinato alla pesca sportiva intere famiglie a partire dagli anni sessanta. Tutto sommato, la giusta focalizzazione del pensiero nautico moderno sui costi di gestione intesi come onerosità della manutenzione, ha falciato la

alle proposte dei cantieri nazionali produttori di gozzi veloci ed imbarcazioni che comunque non hanno un diretto filo conduttore con la scuola d'oltreoceano.

Il declino dell'entrobordo

In verità, la soluzione entrobordo diesel è diventata elitaria, a dispetto del ruolo di propulsione economica che le veniva attribuita solo fino ad un decennio fa, anche dai cantieri d'oltreoceano costruttori di fisherman. Marchi come Shamrock, Carolina Classic e Rampage, solo per citarne alcuni, simboli dell'entrobordo nell'ambito delle barche da pesca americane di medio-piccole dimensioni, hanno cessato la loro produzione. Altri cantieri hanno rimosso in buona parte dai propri listini i modelli così motorizzati, convertendoli in fuoribordo, spesso con l'applicazione di bracket, che qui diviene strumento indispensabile per la trasformazione propulsiva. Esempio lampante è Albemarle, che ha peraltro assorbito parte della gamma della ri-fusa Carolina Classic (in origine i rispettivi titolari furono cofondatori di Albemarle) ed ha applicato i fuoribordo al suo 25 Express, imbarcazione peraltro equilibratissima con la doppia motorizzazione fuoribordo. Altro esempio di questo tipo, seppur con connotazioni leggermente diverse, Pursuit, che ha letteralmente rimpiazzato i modelli entrobordo dei suoi Express fisherman (il 30, il 34 ed il 38 piedi) con rispettivi modelli motorizzati fuoribordo.

Una nota sui pesi è doverosa. Se, da un lato, assistiamo all'impiego sempre più diffuso di materiali tecnologicamente avanzati per la costruzione (carbonio, kevlar, cores sintetici, ecc.) e tecniche di stratificazione altrettanto d'avanguardia come l'infusione, che garantiscono massima resistenza meccanica al manufatto e pesi contenuti, dall'altro, però, bisogna considerare che gli aumenti delle potenze massime applicabili a parità di lunghezza di scafo, rispetto al passato, portano a compensare questo risparmio di peso, e spesso ad esorbitarlo rispetto a qualche lustro addietro. Soprattutto se consideriamo che una serie di attrezzature ed impianti oggi cominciano a diventare quasi imprescindibili a bordo di una barca da pesca sportiva, a cominciare dal trolling motor elettrico che, nei modelli più prestanti



► *Le barche crescono, e le potenze non stanno a guardare: Mercury ha da poco presentato la sua ammiraglia, un fuoribordo V12 di 7.8 litri di cilindrata e 600cv di potenza. Questo migliorerà di molto la situazione "affollata" cui le poppe dei grandi center console ci hanno abituato, potendo ridurre il numero di motori installati e di conseguenza incrementando l'efficienza propulsiva ed i costi di gestione.*

si trovano a doversi rivolgere al mercato dell'usato per trovarne uno, ma tra pochi anni gli amanti del fisherman cabinato con i passavanti incassati dovranno necessariamente mettere in cantiere l'eventualità di un refitting assieme all'acquisto, giacché l'età dei walkaround circolanti comincia a superare abbondantemente i dieci anni di vita, nella migliore delle ipotesi. Chi proviene dal walkaround e vuole acquistare una barca nuova, oltre ai diffusissimi center console potrà valutare i dual console, evoluzioni di una categoria di imbarcazione mutuata dal diporto che

fascia medio-bassa dei fisherman delle tipologie notoriamente spinte da trasmissioni entrobordo, alle quali il convertible era indissolubilmente legato. Tant'è che oggi assistiamo a trasformazioni da entrobordo a fuoribordo applicate su gloriosi Bertram 31, diventati ormai oggetti da collezione, seppur con profonde rivisitazioni come questa in fase di refitting.

Da notare che, finora, abbiamo parlato di barche motorizzate quasi esclusivamente con fuoribordo. L'entrobordo è estinto, l'entrobordo, invece, è relegato



► A lato un moderno fisherman dual console motorizzato fuoribordo. I vantaggi sono nella flessibilità: a partire dai 25 piedi in su a bordo di un DC è possibile trovare un piccolo ricovero ed un'allestimento di coperta che concilia le ambizioni alieutiche più ardite alle esigenze diportistiche tipiche della piccola crociera. Il vantaggio del fuoribordo, sotto, è anche quello di semplificare la vita a chi voglia riportare a nuovi fasti una vecchia gloria come un Bertram 31 Mopie. La riconversione a fuoribordo di questo glorioso fisherman rende la barca molto efficiente, sicuramente più confortevole ed adatta anche a zone con bassi fondali.

può arrivare a gravare sulla barca di oltre duecento chilogrammi, includendo nel computo l'impianto e le batterie dedicate. È altresì ovvio che il peso di tutto questo armamento incide proporzionalmente sempre meno, man mano che le dimensioni dell'imbarcazione crescono.

Cosa ci riserva il futuro?

Difficile dirlo a priori. Possiamo però constatare il cambio di collocazione del concetto di "flessibilità" della barca da pesca sportiva: prima avveniva in cantiere, il quale costruiva differenti layout di coperta per le diverse discipline di pesca ed abitudini diportistiche del cliente. Oggi si tende a fondere in una unica barca le caratteristiche tipiche delle imbarcazioni da diporto con quelle proprie del fisherman puro. Il risultato è sicuramente uno snellimento drastico del programma produttivo del cantiere, ed un ventaglio di clientela potenzialmente interessata al fisherman moderno molto più vasto rispetto al passato, tanto che non è difficile oggi-giorno imbattersi in diportisti non pescasportivi che scelgono un fisherman attuale per le caratteristiche di sicurezza e di navigazione tipiche di imbarcazioni di tale segmento, senza dover rinunciare ai comfort di bordo che cercano per impieghi ricreativi e crocieristici.

Possiamo altresì constatare un fatto: la crescita forsennata delle potenze del motore fuoribordo, diventato propulsione onnipotente nel listino di qualsiasi cantiere costruttore di fisherman, è in netta

antitesi con la svolta green di tutti i settori che riguardano la mobilità umana, da quella terrestre a quella aerea, fino a quella marittima. Se le più importanti multinazionali coinvolte nel mondo nautico hanno continuato la loro ricerca in soluzioni con motori a combustione interna, abbiamo buona ragione di credere che, almeno per il momento, tale cambio di orientamento è lungi dal dover coinvolgere il settore del diporto privato/ricreativo. Per altro verso, se la moda dell'elettrico non abbia ancora trovato plausibili impieghi nel mondo della nautica da diporto, date le scarse autonomie di navigazione oggi in grado di garantire, v'è da dire che il motore a gasolio ha subito la falciatura delle norme antinquinamento, tant'è che, a cominciare dal settore navale, i costruttori di motori diesel stanno inserendo sempre più nella loro gamma produttiva, motori alimentati a GNL (gas naturale liquido) e implementando i motori a gasolio destinati al diporto con filtri SCR (i corrispondenti, ulteriormente affinati, dei filtri FAP installati sulle automobili alimentate a gasolio). Se dovessi pronosticare qualcosa di netto, direi che la corsa alle superpotenze fuoribordo probabilmente è al capolinea, e non perché la tecnica non sia in grado di offrirne di più prestanti, ma perché, francamente, 65 piedi di barca fuoribordo possono bastare persino per il più capriccioso e facoltoso dei pescasportivi!

Noi, intanto, godiamoci le nostre barche da pesca, senza mai perdere la consapevolezza che, nella nautica, le mode non vincono sul feeling tra diportista e la propria barca, nuova od usata essa sia: da un lato c'è lei e dall'altro ci siete voi, che sposate i suoi pregi ed i suoi immancabili difetti. Il mercato tenderà sempre più di veicolare le nostre scelte, ma alla fine dovremo -e dovrà- fare i conti con la nostra parte più istintuale, che potrà premiare soluzioni all'avanguardia tecnologica o, viceversa, progetti più datati ma che più si confanno al nostro modo di andar per mare. Un auspicio per le barche da pesca del futuro: siano esse pregne di nuove idee in grado di reinterpretare i dettami del fisherman classico, senza travisarli, perché tagliare di netto il filo con il passato può disorientare e far perdere l'orientamento nel "mare" di proposte che il mercato di oggi è pur in grado di offrire. Lunga vita al fisherman, quello vero! ■

