

Un bocconiano in barca

Integrare la produzione italiana con quella Straniera senza dimenticare l'importanza del made in Italy e soprattutto i suggerimenti dei "suoi" armatori: è la filosofia di Piergiorgio Scarani, a capo di Rio Yachts, un cantiere con mezzo secolo di storia e di successi pensieri e parole raccolti da Franco Michienzi

na storia familiare, ricca di passione, nata sul lago d'Iseo e oggi un po' più mondiale, anche se sempre coi piedi per terra, senza perdere la voglia di seguire il cliente passo dopo passo, a costo di rinunciare ai grandi numeri e alla tentazione di esportare e risparmiare a tutti i costi. Questa è la storia di Rio, che coincide con quella di Piergiorgio Scarani, bresciano, classe 1968 e seconda generazione del cantiere, di cui oggi ha in mano il timono.

Piergiorgio frequenta l'azienda di famiglia da sempre e inizia a lavorare in cantiere come collaboratore appena finito il liceo, ma è dopo la laurea in Economia aziendale (in Bocconi) che entra ufficialmente in azienda, facendo esperienza in tutti i reparti, anche se da sempre preferisce l'ufficio progetti.

Come avete affrontato questa lunga crisi, ormai diventata strutturale, e l'attuale situazione economica?

Il mondo in questi ultimi anni è cambiato completamente da un punto di vista generale e, in particolare, questa crisi ha influenzato molto il settore nautico, soprattutto per quel che riguarda Europa e Stati Uniti. Sicuramente ci vorranno tempi lunghi per tornare a una situazione di normalità.

La nostra è una ditta storica, con 50 anni di vita, e in questo ultimo decennio <u>ci siamo lentamente riposizionati verso l'alto del mercato</u>, con un prodotto di qualità, puntando molto anche su uno stretto rapporto con il cliente. I risultati sono stati positivi e abbiamo risentito meno della crisi rispetto ad altre aziende italiane, che magari avevano puntato sui volumi e su una distribuzione capillare.

Oggi fatturiamo meno di prima ma siamo comunque soddisfatti

Avete fatto anche degli investimenti...

Si, non abbiamo smesso di perdere la fiducia nel mercato e abbiamo ragionato sul lungo termine, anche grazie al fatto che l'azienda appartiene a un gruppo solido. Per questo abbiamo investito nella produzione di nuovi modelli e nella continua assistenza agli armatori.

Avere 50 anni di vita vi ha aiutati?

Sì, sicuramente <u>la nostra esperienza è la nostra forza</u>. Oggi gli armatori sono più attenti agli acquisti, e preferiscono affidarsi ai cantieri più solidi. In questo senso sul mercato c'è stata un'opera di scrematura delle aziende presenti.

Non avete mai pensato di portare la produzione all'estero? Sicuramente c'è una serie di mercati emergenti che cominciano ad affacciarsi alla nautica. Alcuni possono avere uno svilup-

Piergiorgio Scarani dal 2003 è amministratore unico di Rio Yachts ed è succeduto al padre Luigi, fondatore del cantiere, morto nel 2011, anno del 50° anniversario dell'azienda. A Piergiorgio piace viaggiare, il design e l'architettura.



La gamma

Rio Colorado 54

ghezza scafo m 4,65 •

motori Cummins Qsc 8.3

potenza cv 600 (kW 442)

Lunghezza m 11,14 • lar-



Rio 46 Air Lunghezza m 13,88 • larghezza m 4 • immersione m 0,71 • peso a vuoto kg 10.900 • riserva combustibile It 900 • riserva acqua It 330 • posti letto 4 + 2 • motori cv 370



Lunghezza scafo m 12,24 • larghezza m 4 • immersione alle eliche m 0,69 • posti letto 4 + 1 • riserva combustibile It 900 • riserva acqua lt 330 • motori Volvo Penta cv 330 (kW 243)



(243 kW)





immersione m 0,76 • peso a vuoto kg 18.000 • posti letto 6 + 1 • riserva acqua lt 800 • riserva carburante lt 1.800 •

(kW 235)

Rio 46 Art

Lunghezza ft m 13,88 • larghezza m 4 • immersione m 0,71 • peso a secco kg 10.400 • riserva carburante It 900 • riserva acqua It 330 • posti letto 4 + 2 • motori Volvo Penta cv 370 (kW 272)



Lunghezza m 13,22 • larghezza m 4 • immersione m 0,69 • riserva combustibile It 900 • riserva acqua It 330 • posti letto 4 + 1 • motori Volvo Penta cv 330





na con quella di altri Paesi. Le modalità sono mille: dal designer che va a offrire la sua opera a un'azienda straniera (e nel mondo delle automobili abbiamo tanti esempi), alle aziende che trasferiscono i loro stabilimenti e a quelle che si fondono con realtà straniere. Non esiste una sola regola: si tratta di capire se siamo globalizzati e globalizzabili.

I vostri armatori sono coloro che vi danno gli input per nuove gamme e modelli....

In questo momento si è un po' ribaltata la logica di produzione. L'azienda ha diversi progetti in cantiere ma, contrariamente al passato, quando si disegnava un modello e si incontrava il pubblico, oggi si tratta di contattare i clienti che ci seguono da anni, presentare loro i progetti in corso, ascoltare i suggerimenti e trarre poi le somme, decidendo quale modello presentare prima e quali modifiche effettuare.

Avete pensato a modelli con il fly per la crociera familiare anche di piccole/medie dimensioni?

C'è un vivace dibattito all'interno del cantiere proprio su questo punto: bisogna scegliere se fare le barche che in questo momento il mercato ci chiede o mantenere una coerenza a livello di immagine, prestazioni e innovazioni. Noi ci rivolgiamo a una nicchia e questo limita i numeri di produzione, ma si tratta di una scelta consapevole. Vedremo..

La resina è vinilestere, soprattutto sul (continua a pag. 135)

Dal punto di vista della costruzione che tipo di processo

Sotto, una foto storica di un modello Espera (la prima barca con questo nome risale al 1961). A destra, invece, un più recente Espera 34, open di 9,9 metri progettato da Marino Alfani. A centro pagina il Colorado 54 (in navigazione e, più in basso, la postazione di comando, con grandi vetrate laterali e tettuccio apribile).

ravvicinati Piergiorgio Scarani

zionista del governo locale?

vo a livello di immagine.

Quanto conta per voi il made in Italy?

Cosa fare, allora, per difenderlo?

po simile al nostro, come il Brasile, altri hanno bisogno di mag-

giore maturazione, come la Cina. Se in Occidente c'è il sapere

e altrove c'è il mercato bisogna trovare un modo di collabora-

re, e la nostra scelta è stata puntare su questi mercati, in parti-

colare sul Brasile, <u>non tanto in un'ottica di esportazione ma di</u>

radicamento sul territorio, nella speranza che diventi un secon-

do mercato domestico, anche se la prima fase ha coinciso

con un processo di esportazione, per far conoscere il mar-

Crede che il Brasile possa diventare un mercato maturo e

coerente, nonostante i problemi di questo momento, come

i continui cambiamenti legislativi e l'atteggiamento prote-

Sono Paesi in crescita tumultuosa con ovvi limiti strutturali, per

cui ci vuole molta pazienza. Visto che siamo un'azienda fami-

liare non possiamo essere presenti ovunque e abbiamo deciso

di dedicarci solo ad alcune aree del mondo, tramite una presenza assidua e radicata. So che è un processo lungo e fati-

Molto e da due punti di vista. Il primo è legato alla capacità pro-

fessionale e alla esperienza, riconosciute a livello mondiale. In

secondo luogo i cantieri italiani hanno un vantaggio competiti-

Credo si tratti più che altro di integrare l'imprenditorialità italia-











Da sinistra a destra, Piergiorgio Scarani con il padre Luigi, Diego Abatantuono a bordo di una barca Rio durante le riprese di un film (Viulentemente mia, 1982) e, qui a destra, Massimo Boldi, altro stimatore delle imbarcazioni Rio.

















(segue da pag. 132) "barchino" che sta in acqua pochi mesi l'anno. Salendo di taglia si passa all'infusione, anche se questa non riguarda tutti gli elementi dello scafo, per cui l'assemblaggio della scocca è fatta da componenti laminati in modo tradizionale con altri in infusione.

C'è spazio per una rivoluzione tecnologica in questo

Ho visto diversi cantieri, che fanno volumi più importanti, industrializzare il prodotto, risparmiando sui costi, ottenendo qualche risultato su barche, però, molto basic e "povere". Viceversa quando si punta sulla qualità di prodotto la tecnologia può aiutare ma non comporta certo un risparmio dei costi.

Oggi si stanno producendo carene plananti che hanno un'attenzione alla bassa velocità e consentono maggiore risparmio. Cosa ne pensa?

Esiste la barca prestazionale che dovrebbe avere una certa dimensione – il tipico "bolide" da 10.000 cavalli, fino a 20 metri – che corre ed emoziona, e di cui si può migliorare l'efficienza, soprattutto a livello di leggerezza. C'è, poi, un altro tipo di imbarcazione, un po' più lenta, che permette altre autonomie e altri modi di vivere il mare. Noi stiamo completando la gamma nella prima tipologia che ho citato, ma non possiamo che assistere con interesse all'apparire sul mercato di queste nuove tipologie. Ritengo che sia un segmento che può dare importanti risultati soprattutto per le imbarcazioni medio/grandi, a partire dai 20 metri.

Fino a dove arriverà il vostro range?

Ci stiamo collocando tra i 10 e i 20 metri e pensiamo di rimanere in questo ambito, anche se spesso ci vengono chiesti prodotti più piccoli. Molti cantieri stanno puntando su barche di 8-9 metri e bisogna capire fino a che punto si riesce a garantire la qualità su un mezzo così limitato a livello dimensionale. Non escludo che nel prossimo futuro ci saranno mezzi di queste lun-

«Credo che la nostra stretto con il cliente, anche

nel post vendita».

Sotto, il Rio 42 Art.

carta vincente per affrontare la crisi sia stata anche puntare su un rapporto

La gamma

Lunghezza m 11,14 • larghezza 3,65 • immersione m 0.64 • posti letto 4 + 2 • riserva combustibile It 780 • riserva acqua It 120 • motori MerCruiser Qsd 4,2 cv 320 (kW 235)

Rio Blu 40

Lunghezza m 12 • larghezza m 3,52 • immersione m 0,71 riserva carburante lt 780 • riserva acqua It 320 • posti letto 4 + 2 • motori Cummins QSB 5,9 cv 375 (kW 280) oppure MerCruiser 4.2 ES 320 cv Bravo III





Rio Espera 34

Lunghezza ft m 9,99 • larghezza m 3,36 • posti letto 2 + 2 • riserva combustibile It 700 • riserva acqua It 220 • potenza max applicabile 2 x 300 cv efb

Rio 32 Blu

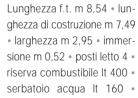
Lunghezza ft m 9,60 • larghezza m 3,05 • immersione m 0,56 • posti letto 4 • riserva carburante It 390 • riserva acqua It 220 • motori Mer-Cruiser cv 260 (195 kW)





Rio Espera TA Rio 28 Blu

Lunghezza m 9,99 • larghezza m 3,40 • pescaggio m 0,55 • dislocamento a secco kg 5.000 • serbatoio carburante It 700 • serbatoio acqua It 115 • posti letto 2 + 2 • motori Verado cv 300 (kW 224)







ghezza di costruzione m 7,49 · larghezza m 2,95 · immersione m 0,52 • posti letto 4 • riserva combustibile It 400 • serbatoio acqua lt 160 • motore MerCruiser cv 220 (110 kW)





La storia siamo noi

Sull'onda del boom economico e del "miracolo italiano", all'inizio degli anni '60 Luigi Scarani e Anna Maria Ziliani decidono di fondare Avionautica Rio, ditta che costruisce barche e alianti SUI lago d'Iseo (dopo pochi anni entrerà a farne parte anche il fratello di Luigi, Carlo). Inizia così la storia di Rio Yachts, un cantiere noto per le sue scelte lungimiranti, come quando, al tramonto dei favolosi anni della "dolce vita", mentre inizia il declino produttivo, si pensa di lanciare "la barca per tutti". Oltre ai modelli tradizionali, quindi, alla Rio si costruiscono scafi con materiali, forme e dimensioni innovativi: viene usato l'Abs, prodotto termoplastico in lastre, e inizia una collaborazione con l'Anic, del Gruppo Eni, per usufruire del loro Ravikral. Nascono così barche con manutenzione molto ridotta, facili da costruire perché si usano gli stampi e, inoltre, tra i due gusci è possibile immettere del poliuretano espanso che rende le imbarcazioni "inaffondabili". Ovviamente il costo è molto più accessibile. Emblema di questi anni è <u>il Rio 310</u> (3,10 metri di lunghezza e fuoribordo fino a 4 cavalli), del quale dal 1971 al 1974 vengono prodotti 15 mila

Tutti gli anni '70 sono caratterizzati da questa linea e dall'espansione continua di Rio che apre sedi produttive e filiali in Spagna e in Francia, fino allo sviluppo, negli anni '80, della divisione "barche da lavoro" con oltre 200 motovedette fornite all'arma dei Carabinieri italiani. Si prosegue con l'ampliamento delle gamme fino a giungere al 2000, quando Luigi Scarani passa il testimone al figlio Piergiorgio. Nel 2011, a 77 anni, il fondatore del cantiere è scomparso.

esemplari.