

Burocrazia e Fiberglass

Questa Rivista è stata una delle prime, fin dal 1952, ad occuparsi di barche da diporto in vetro-resina. Questo nuovo materiale ha avuto una grande diffusione. Una rivista americana riporta questi dati: in America dal 1946 al 1953 erano state costruite con questo materiale circa 4000 imbarcazioni, nel 1951 ne venivano costruite 16.000, 40.000 nel 1956, 55.000 nel 1957! Certo noi siamo lontani da queste cifre e ne resteremo lontani per i caratteri diversi del nostro mercato in questo campo. Tuttavia anche da noi il fiberglass ha cominciato ad avere un certo impiego: grandi società e piccoli cantieri e ditte che prima niente avevano a che fare con le imbarcazioni, hanno impiantato la fabbricazione di piccole barche di 3, 4, 5, e anche di 6 metri. Sinora però in prevalenza, siamo nel campo delle piccole barche ad impiego plurimo (vela, remo, motore) appunto perchè hanno un mercato più vasto. Come si può ben rilevare, tutto ciò è avvenuto nel giro di pochi anni e quindi ci si è trovati di fronte non solo a difficoltà tecniche prima, economiche poi da superare, ma anche a difficoltà di natura giuridico-tecnico-amministrativa.

Infatti le competenti Autorità marittime si venivano a trovare di fronte a richieste di informazioni su un materiale che non conoscevano, di cui le leggi e il Cod. Nav. non parlano; altre complicazioni sorgevano dal fatto che alcune ditte costruttrici non erano cantieri, essendo specializzate in altre lavorazioni plastiche industriali (tubi, laminati), e si trovavano lontane dal mare e quindi fuori dalla competenza degli uffici marittimi compartimentali, circondariali e locali. Tutto questo si traduceva in incertezze e diversità di risposte da parte degli uffici competenti e in incertezza nelle procedure applicate. Il Cod. Nav. infatti non ha discriminazioni tra i vari materiali in cui può essere costruita una nave: da questo lato lascia ampia libertà; solo parla, il Codice, di «regole della buona tecnica» da osservarsi durante la costruzione. E' appunto perchè si trattava di difficoltà di natura strettamente tecnica, è stato preso del tempo affinché potessero consolidarsi le conoscenze su questo materiale, prendersi in esame le esperienze fatte all'estero e stabilire dei precisi criteri tecnici ai quali poi attenersi. Tempo ne è passato dal 1952, ma oggi finalmente qualcosa è arrivato. Abbiamo delle precise disposizioni ministeriali in materia di costruzione di barche da diporto in vetro-resina. Infatti in data 6-Agosto-1957 il Ministero Mar. Merc. Direzione Gen. Naviglio indirizzava a tutte le Capitanerie di porto una circ. n. 44551/N di cui riassumiamo qui i punti principali data la sua lunghezza. In essa si premette che si vuole stabilire una normativa più semplice e pratica per le imbarcazioni in vetro-resina dato che i loro sistemi di costruzione «mal si prestano ad una rigida applicazione delle norme vigenti sul regime amministrativo delle navi e galleggianti in genere». Ciò premesso la circolare stabilisce alcune facilitazioni tecnico-amministrative per le barche in vetro-resina, limitandole però in via sperimentale alle imbarcazioni di lunghezza massima di m. 3,50. Da tenere presente che la circolare con ciò non impedisce la costruzione di barche più grandi (e invero non lo potrebbe non avendo essa forza di legge ed essendo molto ampie le disposizioni del Cod. in materia), ma limita le speciali facilitazioni alle barche di m. 3,50. Queste facilitazioni sono diverse. Innanzitutto non si richiede alle Ditte costruttrici alcuno dei titoli di abilitazione tecnica previsti dal Codice e dalle norme vigenti; si ritiene sufficiente l'opera di personale specializzato; inoltre per questi natanti vi è l'esenzione dall'obbligo della preventiva dichiarazione di costruzione prevista dall'art. 233 Cod. Nav. e ciò anche perchè la fabbricazione avviene in luoghi a volte al di fuori della competenza degli uffici marittimi e sottratti quindi anche ai poteri di polizia dell'Amministrazione marittima; inoltre le Ditte costruttrici per ogni tipo di cui intraprendono la costruzione, e non per

ogni esemplare rispondente al tipo, dato che la lavorazione avviene su stampi, devono presentare una dichiarazione di efficienza che deve essere rilasciata dal Reg. Nav. Rimangono fermi gli obblighi della iscrizione nei registri marittimi a meno che non si tratti di barche a remi, pattini, sandolini, di cui al 2° comma dell'art. 407 Reg. Nav. Mar., che ne sono esentati e le disposizioni sui motoscafi per quanto applicabili. Se poi si tratta di imbarcazioni di provenienza estera allora è necessario adempiere alle disposizioni della legge valutaria e provvedere per ciò prima affinché la barca sia adoganata e importata definitivamente e chiedere allora al Ministero Mar. Merc. l'autorizzazione alla nazionalizzazione del natante. Dunque l'unica difficoltà tecnica è costituita dalla dichiarazione di efficienza del Registro Nav. per il solo prototipo. Una circolare del Registro Navale a tutti i suoi Ispettorati (n. 925/IX in data 14 settembre 1957) stabilisce che la Ditta costruttrice deve dare all'Ispettorato competente informazioni e dati sul materiale, sul procedimento di lavorazione, sulla resistenza al calore, umidità e invecchiamento; deve presentare i disegni costruttivi del prototipo; lo Ispettorato inoltre farà eseguire su campioni staccati dal natante prove meccaniche di trazione e di urto; eseguirà prove di robustezza sullo scafo sospendendolo alle estremità e caricandolo con un peso pari al doppio di quello del numero massimo di persone per cui la barca è stata dichiarata idonea dal fabbricante; si assumerà come peso di una persona quello di 75 kg. e si misureranno la flessione della chiglia e le variazioni di larghezza; farà prove sulla barca facendola cadere in acqua da una altezza di m. 2,70 caricata in peso come sopra; effettuerà prove di navigazione e di urto contro la banchina con e senza motore.

Come si vede si tratta di disposizioni chiare e precise. Soltanto che le facilitazioni sono limitate ai natanti non eccedenti i m. 3,50. E ci si può facilmente rendere conto che se è vero che le barche fino a m. 3,50 possono essere utilissime e avere anche una diffusione larga, è anche vero che vi sono molte barche superiori a tali dimensioni che sono di estremo interesse per noi appassionati. Tant'è che su questa stessa Rivista si è presentata come «Desiderio N. 1» la barca da piccola crociera in vetro-resina; inoltre la Confraternita della Costa, che così mirabilmente si sta organizzando, ha bandito un concorso per tale imbarcazione. Era perciò lecito augurarsi che venissero emanate con una certa sollecitudine anche disposizioni per barche più grandi. Infatti il 25-Gennaio-1958 il Ministero Mar. Merc. inviava una nuova circolare agli uffici competenti n. 8102/N con la quale si estendono tutte le disposizioni e facilitazioni sopra riassunte alle imbarcazioni da diporto in vetro-resina di lunghezza max. di m. 7. E c'è di più. Stabilisce una particolare procedura per le imbarcazioni superiori ai m. 7. Per queste ultime è necessaria sempre una dichiarazione di efficienza come sopra; la costruzione dovrà però essere diretta da un Ingegnere navale; per l'assistenza al lavoro è sufficiente l'opera di personale specializzato; dovrà essere fatta la preventiva dichiarazione di costruzione; per queste imbarcazioni, se di provenienza estera, valgono le disposizioni della precedente circolare sopra riassunte; il progetto dovrà essere di un Ingegnere Navale.

Come si vede ora vi è la più ampia possibilità di addiventare, almeno dal punto di vista giuridico-tecnico-amministrativo, in maniera chiara e precisa alla costruzione del sospirato «Desiderio N. 1». Oggi vengono costruiti anche Flying Dutchman in plastica: sono barche da regata per le quali si richiedono abilità e precisione nella costruzione, e sono barche di 6 m.; c'è dunque da sperare che presto si arrivi anche ad una barca un po' più grande che ci permetta di scorazzare lungo le coste, pescare, fare bagni, riposare, mangiare, insomma... navigare.

CARLO MARINOVICH