SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Marco Poirino racconta l’arte e la tradizione di Carm nel refit

Nicola Capuzzo · Monday, December 23rd, 2024

Carm nasce a Lavagna nel 1969 come cantiere di servizio per le unità prodotte dalla Baglietto di Varazze, offrendo rimessaggi, lavori di manutenzione e modifiche. Gestito da Roberto Poirino, Carm si adatta nel tempo alle nuove esigenze di mercato, ampliando la tipologia di imbarcazioni trattate: inizialmente focalizzato su barche in legno, estende la sua attività anche alle imbarcazioni in vetroresina, occupandosi di refitting delle motorizzazioni, manutenzioni e verniciature, fino a specializzarsi nel refitting completo.

SUPER YACHT 24 ha visitato il cantiere guidato dal 2012 da Marco Poirino, figlio di Roberto, ed ha potuto osservare con quale cura e perizia vengono eseguiti i lavori.

Dal 2005 Carm si concentra sul refit completo dell’imbarcazione; quali fasi prevede quest’operazione?

“Un refitting completo inizia con lo svuotamento totale della barca, seguito dalla progettazione del riarredamento e dalla ridistribuzione degli spazi in base alle esigenze degli armatori. Questo include la personalizzazione del sistema di propulsione, degli impianti di bordo, degli arredamenti e delle verniciature.

Nel corso degli anni, abbiamo avuto il piacere di lavorare su imbarcazioni particolari, come il Cujo, l’ex Kocis, il Chatto e un altro Baglietto di 26 metri caratterizzato da prestazioni particolarmente performanti ed affatto scontate considerando i propulsori disponibili sul mercato all’epoca, molto limitati rispetto a oggi.”

Le barche che avete in cantiere mediamente di che periodo sono?

“La più datata che abbiamo attualmente è del 1958, è il Bertram 33’ dell’ingegner Carlo Riva; abbiamo poi un Baglietto Minorca, serie Isole, del 1964, mentre la più nuova è del 2023, un Wally, utilizzato nella prima estate dopo l’acquisto e poi portato in cantiere per delle customizzazioni richieste dall’armatore.

Alcune delle barche d’epoca che manuteniamo regolarmente hanno ancora il fascino originale dell’anno di costruzione, magari anche un po’ rudimentale, ma unico. Quando ci capita di confrontarle con progetti nuovi la differenza è abissale. L’ingegner Pietro Baglietto, al riguardo, sottolineava che per realizzare un Minorca, partendo dalla struttura, stimava un impegno di 64-70

mila ore. Una quantità di tempo che non è paragonabile a nessuna costruzione moderna, anche se di dimensioni maggiori. I costruttori di barche in legno capaci di realizzazioni simili sono ormai rari; oggi si ricorre a macchinari sviluppati con software sofisticati a controllo numerico, in grado di creare barche perfette. Per le barche medio-piccole in vetroresina, si usano stampi, mentre quelle grandi in acciaio richiedono ancora una lavorazione in gran parte manuale. Ma le tecnologie sono completamente diverse: un tempo si usavano materiali particolari, come le viti in bronzo al silicio, inattaccabili dalla ruggine, materiali che oggi sono in gran parte sconosciuti, anche agli addetti ai lavori.

Nel nostro cantiere amiamo lavorare su barche d'epoca perché siamo nati con quella filosofia, in particolare nel segmento del legno, ma non solo. Siamo sempre pronti ad accogliere gli armatori che condividono la nostra passione."

Quale è stato il lavoro più emozionante che avete condotto?

"Abbiamo lavorato diversi anni su Sakara, un Camper & Nicholsons del 1923; una barca in acciaio completamente chiodata dal fascino assoluto, con lavorazioni sui masselli di legno all'esterno delle tughe e dagli interni arredati con delle boiserie con un livello di artigianalità tale che non credo oggi possano più essere realizzate. In particolare ricordo le cabine con rivestimenti in tessuti straordinari e letti altissimi rispetto al pavimento. La boiserie interna era stata mantenuta dalla famiglia armatrice esattamente com'era all'epoca. E' stata per noi un'esperienza unica. Nel progetto, abbiamo effettuato interventi significativi sull'impianto di propulsione e ristrutturato alcune strutture del ponte di coperta."

Quale particolarità ha in più Carm rispetto agli altri cantieri?

"All'interno del nostro cantiere, abbiamo reparti specializzati divisi per settori, ognuno composto da persone che sono cresciute professionalmente con noi e condividono la nostra passione. Questi team portano avanti la tradizione di famiglia, rispettando i cicli di lavoro di un tempo, il che significa, innanzitutto, avere profondo rispetto per la barca stessa. Siamo in grado di organizzare gli interventi a bordo con la massima attenzione, separando le fasi di lavorazione che potrebbero interferire tra loro. Prima di tutto, ci impegniamo a comprendere la filosofia della barca e, in base alla sua tipologia, proponiamo all'armatore nuovi impianti che rispettino i materiali e gli schemi originali. Riteniamo di aver raggiunto il nostro obiettivo quando il cliente, dopo aver ottenuto la personalizzazione che desiderava, non si accorge del nostro intervento poiché risulta perfettamente armonico con il resto."

Nel campo delle ristrutturazioni di yacht 'vintage', quali periodi o marca sono attualmente più richiesti?

"Attualmente, gli scafi più richiesti vanno dai primi anni '80 agli anni 2000. Il brand Magnum è particolarmente di moda e molto apprezzato, così come il Bertram. Entrambi i marchi hanno una reputazione ben definita, ei loro stimatori si sentono parte di un'élite. Si tratta di imbarcazioni veloci, dotate di un incredibile vantaggio tecnico in termini di navigazione e di esperienza a bordo. Nonostante siano stati concepiti in epoche ormai lontane, affrontano le onde con una dolcezza unica e reagiscono in modo eccezionale durante manovre complesse, come discese da un'onda o virate. Queste caratteristiche, francamente, sono difficili da ritrovare anche nelle nuove barche."

In un cantiere come Carm, che si affida fortemente all'artigianalità, quanto è sentito il problema della manodopera?

“Il reperimento di personale qualificato è una delle principali sfide del nostro settore. Devo ammettere che 6-7 anni fa, in un periodo in cui era necessario un significativo ricambio generazionale, sono stato molto fortunato a trovare le persone giuste che oggi mi danno una grande soddisfazione. Purtroppo, tra i giovani notiamo una mancanza di volontà nel mettersi a disposizione e nel fare sacrifici per apprendere con umiltà il mestiere.”

Questa tradizione di famiglia si tramanderà anche ai suoi figli?

“Mio figlio maggiore lavora con me e continua questa tradizione. Il mio figlio più giovane, dopo il diploma, ha subito deciso di imbarcarsi, per crescere come marinaio su importanti barche a motore e a vela. Quando la famiglia ha scelto di realizzare il sogno di mio padre, ovvero aprire un cantiere Poirino, creando una realtà nuova e semplificata rispetto a Carm, dedicata a lavorazioni più semplici, lui è stato completamente d’accordo e si è dedicato con entusiasmo a questa iniziativa.”

A quale tipo di imbarcazioni si dedica il nuovo cantiere e quali tipi di lavori svolge?

“La nuova azienda, Prm – Poirino Revisioni Motoryacht, si occupa di modifiche importanti su imbarcazioni da diporto fino a 25-27 metri. Ha ricevuto un ottimo riscontro dal mercato, con un crescente numero di nuovi clienti e il supporto di amici che hanno riposto fiducia in questa nuova realtà. È un’impresa partita da zero, che nel primo anno è riuscita a ripagare le prime attrezzature e, col tempo, ha ampliato la propria attività, trovandosi ora con un carico di lavoro consistente e clienti prestigiosi.

Uno dei lavori più significativi ha riguardato una splendida barca olandese, una Zeelander, che aveva problemi con gli stabilizzatori giroscopici. In questo caso, abbiamo smontato i meccanismi esistenti e li abbiamo riattrezzati, eseguendo anche varie personalizzazioni richieste dal cliente che è rimasto molto soddisfatto. Tra i progetti in corso, stiamo effettuando lavori di manutenzione su un Sanlorenzo 96, una sostituzione di due motori importanti, la realizzazione di una nuova coperta e modifiche alle strutture di supporto sullo specchio di poppa per migliorare la comodità della plancetta di un Ego Super di Riva.”

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

SUPER YACHT 24 È ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI

This entry was posted on Monday, December 23rd, 2024 at 12:21 am and is filed under Yacht, Yards
You can follow any responses to this entry through the Comments (RSS) feed. You can leave a response, or trackback from your own site.