

Tavola Rotonda organizzata a Roma il 22 novembre 2025,
presso il Circolo Ufficiali Caio Duilio da
AIVE- Associazione Italiana Vele d'Epoca su:

Formazione e futuro nella cantieristica del legno in Italia e in particolare
su: "Chi si occuperà del restauro della barche d'epoca e classiche tra
20 anni."

Sono presenti (in ordine geografico) i seguenti cantieri/professionisti:

Eva e Marco Bonacina (Olbia),
Mario e Andrea Quaranta (Imperia),
Alessio Donno, Valdettaro (Le Grazie - La Spezia)
Adriano Del Carlo (Viareggio),
Massimo Pezzini (Viareggio)
Chicco Zaccagni (Firenze),
Nino e Cataldo Aprea (Marina Grande di Sorrento),
Stefano e Lorenzo Carlini (Rimini),
Fabio Tosi (Rimini),
Odilio Simonit (Monfalcone)
Federico Lenardon (Trieste)

Moderatore: Emiliano Parenti

Nell'ambito di uno dei principali fini dell'AIVE cioè quello di promuovere il recupero, il resaturo ed il mantenimento degli yachts d'epoca e classici e di preservare le tradizioni e la cultura marinaresca, la tavola rotonda riunisce costruttori navali, esperti e appassionati per affrontare le sfide legate alla conservazione e trasmissione del patrimonio storico e culturale rappresentato dalle barche d'epoca ed in particolare la crisi generazionale nel settore della cantieristica tradizionale in legno.

L'obiettivo della tavola rotonda è individuare delle strategie per formare nuovi artigiani e preservare le competenze tecniche e culturali legate alle barche d'epoca.

In questa occasione, sono stati esposti ed analizzati modelli formativi internazionali e possibili soluzioni per l'Italia. In particolare ci si è soffermati sulla necessità di instaurare e promuovere collaborazioni istituzionali, su strategie per attrarre giovani al settore e sulla possibilità di avviare progetti scolastici.

Modelli Formativi Internazionali

Gran Bretagna: Corsi annuali come ad esempio [Falmouth Marine School](#) o IBTC – **International Boatbuilding Training College**, in parte finanziati da enti pubblici (es. Adult Skill Funds ed una serie di benefici per quanto riguarda gli alloggi, gli spostamenti, ecc.) per formare carpentieri navali, con apprendimento pratico su barche.

Paesi Baschi (Albaola): Scuola-museo autofinanziata con corsi professionali, progetti di ricostruzione storica e visite al museo dove gli utenti possono assistere dal vivo alle attività di cantiere. Albaola è iniziata nell'ambito di un programma Europeo, Leonardo 2013 e continua con fondi della comunità Basca, con le visite al museo e con le quote degli studenti.

Francia: Sempre nell'ambito del Programma Leonardo 2013, sono stati istituiti dei corsi di apprendistato di carpenteria tradizionale volti sia al mantenimento della cultura nautica della regione che alla formazione di figure professionali.

Italia: Manca un sistema centralizzato. Il titolo di "maestro d'ascia" è considerato obsoleto e poco sostenuto dalle istituzioni. Inoltre, sussiste la criticità dei costi elevati che ricadono sui cantieri per l'apprendistato (occorrono 15 anni e più di formazione). Il solo modello italiano che funziona veramente è quello della trasmissione del sapere da padre a figlio, come testimoniato dai presenti alla Tavola Rotonda.

La carenza di maestri d'ascia/ carpentieri navali giovani minaccia la sopravvivenza del settore in Italia. Il grido d'allarme che proviene dai cantieri nazionali ed è sintetizzato nella frase: "Siamo pieni di lavoro, ma non sappiamo a chi farlo fare".

Interventi dei Relatori

Adriano del Carlo. Oggi nel suo cantiere lavorano cinque ragazzi arrivati un po' per caso. Li stanno lentamente formando per assicurare un ricambio generazionale.

Odilo Simonit. Segnala come un corso online organizzato a Monfalcone e finanziato a livello regionale abbia visto la partecipazione di 700 iscritti da tutto il mondo. È però poi mancata la continuità dopo la fine dei finanziamenti. Sottolinea come la domanda di formazione e apprendimento esista e sia forte, ma come a tal fine servano strutture permanenti.

Cataldo Aprea. Cataldo è un esponente della generazione giovane degli Aprea. Riporta come non sia facile trovare giovani che poi davvero siano pronti ai sacrifici che il mestiere implica. Quindi bisogna trovare la giusta combinazione tra la passione del giovane e la sua capacità di apprendere.

Eva Bonacina. Anche Eva è una rappresentante della generazione giovane. Racconta come sia importante organizzare delle modalità per ospitare ragazzi - che nel suo caso vengono anche dalla Corsica- che stanno qualche settimana e aiutano, apprendendo, con i lavori in corso in quel momento specifico. Quanto alla valorizzazione del ruolo delle donne nei cantieri, attualmente in Italia è fenomeno ancora raro. Anche se, superati pregiudizi iniziali, registra alla prova dei fatti, esperienze positive. La promozione di modelli inclusivi è però fondamentale, coniugata con la divulgazione di storie di successo, per favorire/attrarre la diversità di genere.

Women in Boat Building è una Community Interest Company, gestita come organizzazione senza scopo di lucro a beneficio del settore della costruzione di imbarcazioni e dei mestieri marittimi correlati. Attualmente sta cercando attivamente finanziamenti per il 2026, così da poter continuare a promuovere la diversità e l'inclusione in un ambito ancora formato da maestranze di sesso maschile. Negli ultimi anni, la comunità ha fatto la differenza per molte donne del settore: dal farle sentire parte integrante di questo spazio, al fornire contatti, orientamento e persino creare contenuti mediatici capaci di attrarre nuove persone verso il settore. Questa rete sta avendo un impatto diretto sul reclutamento e sulla fidelizzazione professionale. Questa organizzazione ha inoltre creato il primo Wooden Boat Stage in assoluto al Southampton Boat Show, offrendo a tutte le realtà del settore britannico delle imbarcazioni in legno una piattaforma per raccontare le proprie storie e valorizzare le proprie competenze. Women in Boatbuilding è gestita interamente su base volontaria e opera con risorse minime.

Alessio Donno, General Manager Valdettaro Group. Riporta come il CISITA ¹⁾ a La Spezia abbia stimolato la collaborazione con Confindustria per tirocini pratici (500-600 ore) in cantieri, azione che ha portato all'assunzione di 6 giovani. Si tratta di scuole che vengono finanziate da diverse realtà e tra esse anche le aziende che investono attraverso la piattaforma Confindustria per la realizzazione di corsi professionalizzanti. E' importante formare reti tra cantieri e scuole per formare operatori polivalenti.

1) Cisita Formazione Superiore è Agenzia formativa e di servizi per il lavoro, di diretta emanazione delle associazioni territoriali di Confindustria La Spezia e Confindustria Liguria, promosso e partecipato, inoltre, da aziende industriali private del territorio spezzino. Appartiene al Sistema Confindustria, aderendo al network SFC (Sistemi Formativi Confindustria) www.cisita.it

Stefano Carlini. Ritiene sia opportuno puntare su artigiani over 30 con esperienza pregressa, che nella sua esperienza risultano più motivati dei giovani.

Mario Quaranta. Riporta la difficoltà a trattenere giovani formati che, dopo avere rappresentato un costo in termini di tempo e risorse, tendenzialmente dopo brevi o medi periodi cambiano direzione.

Chicco Zaccagni. Sottolinea che la formazione è importante per dare un futuro alle barche del passato e ai cantieri. Bisogna però pensare anche ai proprietari, specialmente quelli di piccole barche, che avrebbero bisogno di impiegare persone formate che possano dare una mano a costi più contenuti dei cantieri per lavori di minore entità. Anche la formazione di questa tipologia di figure ha una sua rilevanza. E' necessario però far fronte al problema degli spazi per il "fai da te" per i proprietari delle barche che non sono in grado di finanziare un'operazione da 50/100mila euro per manutenzione ordinaria/straordinaria di una barca, evitando di creare situazioni che scoraggino in seguito anche potenziali acquirenti.

Alessandro Vismara. Progettista e professionista ad ampio spettro nella cantieristica e nel restauro, presente nell'audience, interviene per sottolineare come un eventuale centro di formazione dovrebbe trasmettere il "sogno" ai giovani apprendisti o studenti. Non si tratta solo di competenze tecniche, e porta ad esempio quello della formazione di ragazzi partiti da esperienze basiche come pulitore di parabrezza, diventati specialisti in cantieri high-tech. La motivazione e la visione a lungo termine ritiene siano fondamentali per formare maestranze qualificate.

La Proposta

Ricambio generazionale e formazione

- Creare spazi formativi in cantieri con maestri esperti.
- Coinvolgere scuole e istituzioni per corsi dedicati.
- Utilizzare storie e passione per avvicinare i giovani, ivi incluso il loro coinvolgimento in regate su barche d'epoca.
- Coinvolgere le istituzioni per mettere a disposizione delle strutture già esistenti per il ricovero e la movimentazione di imbarcazioni di interesse storico allo scopo di permettere ai giovani di avere delle opportunità pratiche di apprendimento.

Esempi Concreti

- Scuola per Carpentiere Navale: Progetto pilota in Liguria per ragazzi 11-16 anni, con materie teoriche e pratiche (falegnameria, storia navale, vela) con l'obiettivo di creare figure ibride con competenze tecniche e passione per il mare.

Action plan con istituzioni e non solo

- Necessità di modificare normative obsolete e creare finanziamenti dedicati, coinvolgendo Regioni e Ministeri.
- Promuovere la modifica della percezione delle barche d'epoca e classiche da "barche vecchie" a "opere d'arte".
- Ridefinire il concetto di barche d'epoca come bene culturale o opere d'arte, prevedendo vantaggi fiscali sulla base di parametri oggettivi, come avviene in via di principio per il bollo delle auto d'epoca, ma diversamente da quanto accade con i vincoli relativi a immobili di rilevanza storico/artistica, quadri, sculture, beni archeologici. Questi beni passano attraverso il restauro e attraverso le compravendite tramite valutazioni discrezionali di funzionari pubblici o privati. Il comparto delle barche d'epoca e classiche è considerato residuale e per questo ed altri motivi non ha un piano di formazione specifica. Il messaggio è: “Non vendiamo solo legno e vernice, ma sogni e tradizioni che navigano attraverso il tempo”. (E che potrebbero creare posti di lavoro qualificato).
- In Francia, proprio gli incentivi fiscali hanno favorito la conservazione del patrimonio nautico e molti di questi scafi sono stati dichiarati Patrimonio Nazionale. Un cambio di prospettiva in questo senso potrebbe far crescere nella percezione il valore delle barche d'epoca e classiche e attrarre risorse per conservarle.
- Integrare i cantieri del legno in circuiti turistici (es. Cantiere delle Grazie) per autofinanziarsi e sensibilizzare il pubblico.
- Capire come gestire sfide logistiche e istituzionali come: difficoltà nell'ottenere spazi e finanziamenti per cantieri dedicati. Per esempio un cantiere a Fiumicino non ha trovato sostegno per un museo galleggiante.

- Servono progetti strutturati che uniscano formazione pratica, cultura navale e sostegno istituzionale e permettano di trasmettere saperi e passione alle nuove generazioni. La comunicazione è la chiave per rompere stereotipi e ampliare la base di appassionati

Conclusioni **per** **“Dare un futuro al passato”**

Il futuro del settore dipende dalla capacità di:

1. Coinvolgere i giovani attraverso formazione motivante ed esperienze dirette.
2. Creare valore culturale, trasformando le barche in simboli di arte e storia.
3. Collaborare con le istituzioni nazionali e locali per ottenere un sostegno normativo e finanziario. Il successo di iniziative locali (es. il caso di Monfalcone) dimostra che il terreno è fertile.
La chiave è "fare rete" tra cantieri, scuole e enti pubblici a livello Europeo.
4. Investire nella formazione e nella valorizzazione delle tradizioni marinare italiane con un indispensabile coordinamento tra privati e istituzioni per creare reti e risorse condivise.

Ruolo AIVE

In questo quadro L'Associazione si propone di progredire sullo studio delle realtà esistenti a livello europeo. Il nodo è rappresentato dalle strutture, anche inizialmente di basso profilo che sono però necessarie alla lavorazione e alla movimentazione delle imbarcazioni e che devono essere finanziate.

Secondo le nostre ricerche, che sono al livello iniziale, i progetti pilota esistenti non sono molti ma attraverso una ricerca e un apprendimento dei meccanismi di funzionamento all'interno di realtà già "in stato" si potrebbe mettere a fuoco dei cammini percorribili che possano diventare parte integrante di proposte articolate e concrete. Questo passaggio è necessario per poterle inoltrare in forma ufficiale e credibile a istituzioni sia pubbliche che private sotto forma di progetto redatto o Power Point.

A questo scopo sarebbe necessario.

- Selezionare dei progetti funzionanti in Europa.
- Finanziare una figura che sotto presentazione AIVE contatti le realtà già esistenti allo scopo di:
 - a) Effettuare una ricerca ed un censimento delle realtà simili già operative...
 - b) Visionare le strutture sulle quali si opera.....

- c) Prendere visione degli spazi nei quali operano...
- d) Individuare le attrezzature con le quali operano...
- e) Individuare l'organigramma che compone tali strutture....
- f) Individuare e confrontare i programmi formativi...a chi sono rivolti...fasce di età, quanto durano, come sono strutturati, chi insegna, ecc.
- g) Individuare le forme e le percentuali di finanziamento (Privato, istituzionale, regionale, ecc)....
- h) Individuare i sistemi di promozione....
- i) Effettuare il confronto dei dati raccolti..
- j) Redigere un progetto per punti minimo ma che possa essere presentato a vari livelli...
- k) Accedere e valutare i programmi nazionali o europei "sul tavolo" in questo momento o in un futuro prossimo...
- l) Redigere una relazione da presentare ai soci AIVE.

Il passo successivo sarà poi uno studio finanziario che dipenderà dalla struttura con la quale ci potremo confrontare.