



Sessantasette 67 Corsa, uno degli ultimi nati di Cranchi è uno sportbridge, yacht dal profilo filante, figlio della matita di Christian Grande, che dal 2020 firma tutti i modelli Cranchi.

Le storie delle barche a motore in Italia

Dalle barche da lavoro in legno agli yacht eleganti di ultima generazione costruiti in uno dei cantieri navali più all'avanguardia d'Europa.

Cranchi nasce nel 1870 sulle rive del Lago di Como: il trisnonno dell'attuale CEO, Guido Cranchi, avvia un cantiere che, in un'epoca in cui il diporto ancora non esiste, costruisce robuste barche da lavoro in legno per il trasporto. Nel secondo dopoguerra, con la terza generazione, a Brienno, arrivano gli eleganti runabout da diporto. Ma il lago stringe: le montagne si tuffano in acqua e lo spazio produttivo scarseggia. La famiglia sceglie una rotta controintuitiva: invece di scendere in Brianza, sale in Valtellina, acquistando un primo insediamento di 3.000 m². Da lì in poi lo spazio non è più un limite e la distanza dal mare non pesa a chi costruisce barche "piccole". Ma forse all'epoca nessuno immaginava dove li avrebbe condotti il successo.

La vera svolta arriva nel 1970, esattamente un secolo dopo la fondazione, quando l'ingresso della famiglia Monzino porta investimenti che consentono il passaggio dal legno alla vetroresina ma soprattutto l'avvio della produzione in serie. La classica pilotina Cranchi – rossa, piccola, fuoribordo – diventa il manifesto di una filosofia industriale applicata alla nautica: linee di montaggio, stazioni di lavoro sequenziali, operazioni ripetute e maestranze addestrate per ridurre errori e variabilità. Non un fine in sé, ma un

modo per alzare la qualità evitando sprechi di tempo e materiale lungo tutta la filiera.

A quel modello si affianca presto la costruzione di competenze. Dall'inizio degli anni Duemila nasce una vera "Academy" interna (all'epoca Scuola del Lavoro) con un duplice obiettivo: formare manodopera in un territorio poco avvezzo all'arte navale e standardizzare processi delicati come la lavorazione della vetroresina. Ambienti controllati per temperatura e umidità, procedure chiare su catalisi e manipolazione dei materiali, controllo qualità puntuale: è così che il cantiere ottiene uniformità di risultato e durata nel tempo, come testimoniano le numerose unità Cranchi ancora in navigazione dopo decenni. Dalla piccola bottega sulle rive del Lago di Como, la produzione si articola oggi su due stabilimenti in Valtellina: a Piantedo, il quartier generale segue i modelli fino a 46 piedi; a Rogolo, il sito più recente e moderno gestisce le imbarcazioni maggiori, fino a 80 piedi, dove l'impostazione della fabbrica è stata pensata per ottimizzare il flusso di persone e materiali.

L'attenzione alla logistica, dall'arrivo della materia prima al varo, non è un dettaglio: riduce tempi morti, facilita la pianificazione con i fornitori e, a cascata, stabilizza i costi per il cliente finale.



In alto a sinistra l'ultima arrivata, A32 Luxury Tender, sorella minore del walkaround A46 capostipite dell'omonima gamma, foto sotto, che ha raccolto un enorme successo fin dal suo debutto. Entrambi sono progetti disegnati da Christian Grande. A destra, il Cranchi M38 ST, ormai fuori produzione, è stato un natante XL di Cranchi.



La serialità convive con una capacità di personalizzazione. Nei modelli d'ingresso, il "custom" riguarda palette, tappezzerie e dotazioni, ma sui più grandi è possibile intervenire in modo mirato su elementi e layout, sempre in co-progettazione con il centro studi e il designer, per evitare soluzioni belle "su carta" ma penalizzanti in acqua, senza rallentare i tempi di linea. È un equilibrio tra identità di prodotto ed esigenze dell'armatore.

E a proposito di identità, il design è forse l'elemento distintivo del nuovo corso Cranchi. In questo senso, la chiave di volta è stata la collaborazione avviata con Christian Grande, che ha coniato un nuovo paradigma all'estetica della gamma. Se Cranchi ha sempre costruito barche marine, con Christian Grande è tornata a riscoprire la bellezza italiana, quella che deve far innamorare al primo sguardo. Dal 2020, con la 78 – la prima interamente disegnata dalla sua matita – il prodotto ha cambiato volto: linee più espressive, proporzioni curate, dettagli che esprimono la filosofia del cantiere. Una scelta vincente applicata a tutta la gamma: le barche devono essere affascinanti senza derogare alla sostanza tecnica.

L'ingegnerizzazione, infatti, resta in capo al centro studi interno, che accompagna ogni progetto fino alla conse-

gna "chiavi in mano".

Ma il supporto non finisce dopo la consegna. Sul fronte dei servizi Cranchi ha continuato a investire con due nuovi impianti dedicati a collaudi, assistenza, manutenzione e refitting, uno in Alto Adriatico e uno in Sardegna, per coprire tutto il bacino Mediterraneo. Una rete che garantisce continuità al cliente lungo l'intero ciclo di vita dell'imbarcazione e rende l'azienda meno esposta ai cicli del mercato.

Il focus resta però sul prodotto. Il prossimo passo è l'A32, che verrà presentato a Cannes: un dayboat di 32 piedi dal taglio premium, che riprende le linee dell'A46 Luxury Tender e la configurazione dell'Endurance 30, in una dimensione che è il punto di forza del cantiere. In parallelo, la linea Fly, arricchita l'anno scorso con il 62, sarà estesa verso il basso per coprire in modo continuo la fascia 40 - 78 piedi. L'obiettivo è mantenere una gamma ampia ma coerente. Sul fronte propulsione, invece, si sta guardando con grande interesse ai fuoribordo – scelta inedita per un marchio storicamente entro-bordo – come risposta pratica a nuove abitudini d'uso e a politiche ambientali in evoluzione, mentre l'elettrico resta sotto osservazione per gli attuali limiti oggettivi su alcune taglie e profili di utilizzo.