

 Carlo Riva celebra i suoi 90 anni

LE 7 VITE DI CARLO RIVA

Testo di Gerald Guetat
Foto di Henri Thibault

Quest'anno Carlo Riva celebra il suo novantesimo compleanno, mentre il prestigioso cantiere che ancora porta il suo nome è recentemente diventato parte di un potente gruppo industriale cinese. Questa acquisizione, simbolo del cambiamento dei tempi, ci dà l'opportunità di ripercorrere con lui i più significativi episodi della sua vita di imprenditore e di audace costruttore.

Nato nel 1922 a Sarnico. All'epoca Mussolini non aveva ancora marciato su Roma mentre in Cina il grande reporter e scrittore Albert Londres testimoniava il caos di un paese sull'orlo di una guerra civile attanagliato tra fame cronica e occupazione coloniale delle potenze occidentali. Ma circa un secolo dopo, il panorama globale è cambiato radicalmente, in Cina di sicuro ma anche sulle sponde del lago d'Iseo tra Milano e Venezia. Ai piedi delle colline di cipressi coronate da villaggi medievali, la strada per Sarnico fa

una piccola deviazione allontanandosi dalle rive del Lago. E all'inizio di una passeggiata pedonale si erige un piccolo edificio abbandonato del quale il piano terreno era una volta occupato da un ristorante, costruito sul sito originale del piccolo cantiere fondato dai fratelli Riva stabilitisi nella città dal 1860. Al volgere del ventesimo secolo infatti, la nonna di Carlo gestiva una trattoria dove gli operai del cantiere e quelli di altre attività locali pranzavano. L'intera zona ora sta subendo una totale trasformazione, compresa la vasta area abbandonata



Fase iniziale dei lavori del Porto Carlo Riva di Rapallo, costruito nei primi anni '70 e, a destra, il plastico di come appare oggi.



Carlo Riva, nel 1951, al timone di una delle sue prime creature. Accanto a lui sua figlia Lia, che ora dirige il Monaco Boat Service.



I motoscafi Riva in mogano degli anni '50 e '60 sono sinonimo di eleganza e bella vita, un vero e proprio status symbol, e molte celebrità ne possedevano uno. Qui accanto, l'attrice Anita Ekberg, nei tardi anni '50, a bordo del suo Riva Tritone con gli arredi zebraati.



Qui accanto, la piccola azienda della famiglia Riva fotografata nel suo sito originario di Sarnico nei primi anni del XX secolo. Sotto a sinistra, l'Ariston, prodotto dal 1950 al 1974, è considerato dagli estimatori come uno dei più eleganti modelli Riva e, a destra, l'ambizioso sito industriale, che Carlo Riva costruì nel 1953, considerato ultramoderno per quei tempi.

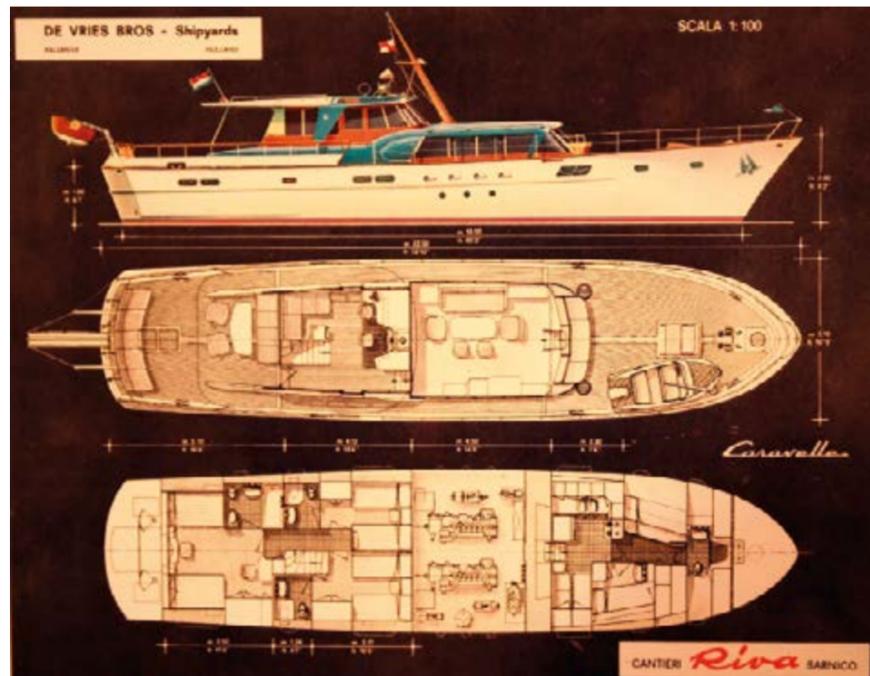


Serafino: "vivevo in forte contrasto con lui, vedevo estremamente faticoso produrre una barca alla volta. Il lavoro era duro, sporco e produceva poco guadagno, specialmente quando costruivamo motoscafi veloci per ricchi gentiluomini che raramente apprezzavano i nostri sforzi".

In Italia dopo la seconda guerra mondiale, gli Stati Uniti stavano focalizzando tutti i loro sogni di progresso sulle nuove generazioni. Carlo leggeva e rileggeva tutte le riviste di nautica americane, spulciando una per una le colorate pubblicità di cantieri come Chris Craft che producevano le loro barche come fossero Cadillac. Il figlio di Serafino Riva sapeva che non sarebbe mai potuto essere il successore di suo padre senza imbattersi in incessanti discussioni sulla tradizione artigianale del maestro d'ascia: "ero convinto che presto per noi ci sarebbe stato un mercato di barche di alta qualità molto sicure, ma prodotte su scala industriale". Decise così di andarsi a comprare i suoi motori in America e costruire un nuovo impianto ultramoderno. Nel 1954 inaugurò con un orgoglio venato

da un pizzico di apprensione, la prima fase dello splendido cantiere che rimane ancora oggi un esempio di ardita architettura e razionalità. E per fare questo, dovette chiedere molti soldi in un'epoca in cui si poteva ancora finire in galera per debiti.

Ma Carlo Riva, nato sotto il segno di Nettuno è un sognatore e un idealista, capace di raggiungere un traguardo apparentemente impossibile quando la causa gli sembra giusta. Il duro lavoratore ed estremo perfezionista ora disponeva di una struttura all'altezza del suo tentativo di conquistare l'eccellenza nella nautica. Discreto osservatore della società, con tutte le qualità di un precursore, sa come approfittare della collettiva incoscienza ma sa anche accollarsi i grandi rischi dovuti al suo smodato gusto per la sfida. Ammette modestamente ma non senza malizia: "cominciai a mettermi in così tante situazioni potenzialmente difficili, ma fui fortunato". Così dalla metà degli anni '50 la produzione in serie dei suoi splendidi runabout in mogano era già una realtà, tuttavia senza tutta la desiderata affidabilità e lo sperato guadagno. "Volevo mi-



gliorare la costruzione tradizionale, la quale non era solo lunga e costosa da assemblare ma anche da mantenere. Allora provai a trasformare uno dei miei modelli adottando un fondo di compensato marino, ma era molto più sottile e affondò durante una prova in acqua a Portofino. Fu più la paura che il danno ma tutti ridevano e siccome io ero nato su un lago, per me oltre a un imbarazzo fu una nuova sfida”.

Il nostro Carlo non sogna solo l'America e la perfezione. Il mare infatti resta il reale oggetto delle sue più profonde ambizioni e per tutto il resto delle sue sette vite non smetterà mai di dimostrarlo. Con il motto “ci deve essere una soluzione” fonda nel 1956 con un ingegnere specializzato in pannelli di compensato prefabbricati, la Marine Plywood, per rendere la sua speciale serie di barche in grado di confrontarsi con le onde in tutta sicurezza. Marine Plywood fu per molti anni l'avanguardia della produzione dei Riva di legno.

Carlo Riva è ancora una volta un pionie-

re quando crea, un anno dopo, l'azienda R.A.M. nei locali adiacenti al suo impianto di produzione in serie. Il suo obiettivo è quello di insegnare alla rete di concessionari il know how necessario per la corretta manutenzione dei modelli e di fornire il massimo delle garanzie ai clienti. Quest'ultimo traguardo, essendo di centrale importanza per la migliore cura e attenzione del cliente viene dunque affidato a mani molto esperte che mettono in piedi il Boat Service, una catena di punti di riferimento inizialmente distribuiti sulla riviera tra Italia e Francia. E allo scoppio del boom economico degli anni '50, la R.A.M. definisce gli standard per le revisioni, invia i ricambi originali, forma personale autorizzato, ripara barche riportandole a condizioni pari al nuovo ed è la prima azienda a fare questo in Europa. Ma Riva non può essere soddisfatto semplicemente affidando ad altri il suo potere o la sua esperienza. Credendo nel detto “chi fa da sé fa per tre” è a Montecarlo che Carlo vuole stabilire il suo nuovo

rappresentativo Boat Service. e anche se il porto di Monaco è limitato nello spazio con i suoi moli saldamente a ridosso del monte sul quale è sospeso il palazzo della famiglia regnante, il costruttore non si intimidisce neanche davanti a certi ostacoli della natura. Ha bisogno di spazio per immagazzinare e revisionare le sue barche e lo troverà scavando un grande tunnel di oltre cento metri al di sotto della proprietà del principe Ranieri. Questa favolosa caverna come una cantina di preziosi vini, viene inaugurata nel 1959, dopo aver amichevolmente ripristinato diverse finestre del palazzo dei Grimaldi, sfondate dalle esplosioni causate dai turbolenti vicini del “piano di sotto”.

Questa apertura verso il Mediterraneo dà le ali al costruttore italiano che diventa sempre più marinaro che lacustre. I dati economici indicano che il mercato è pronto e alcuni clienti Riva hanno abbondanti mezzi per comprare un vero motoryacht con spazio vivibile a bordo: “Freddie Heineken venne da me nel 1960 alla fiera di Londra e mi convinse ad andare a costruire gli yacht che avevo in progetto nella sua nativa Olanda. Così andai da de Vries e fui da subito impressionato dall'onestà e dalla serietà di questa grande nazione di navigatori che costruiscono le loro barche in acciaio”. Per Carlo, questa fu una totale innovazione tra materiali e abitudini di lavoro. Lo scafo venne disegnato in Olanda mentre la sovrastruttura e le finiture interne furono disegnate a Sarnico. Così, mentre il diporto pesante vive la sua infanzia in Europa, viene consegnato il primo Caravelle nel 1961, elegante e raffinato come un Riva e con le doti marine di un de Vries. Sette unità da 21,80 a 22,50 metri vengono varate durante il 1965 e Carlo può finalmente prendere il mare, davvero, navigando sotto la bandiera del famoso Genovese che scoprì l'America.

La sicurezza è una delle ossessioni di un

uomo che accetta con buona volontà di sobbarcarsi rischi per evitarli ad altri: “per i miei yacht, scelsi i motori Rolls Royce perché erano semplicemente i migliori”. Molti hanno spesso provato a mettere Carlo Riva sullo stesso piano di Enzo Ferrari, due commendatori con caratteri forti, che non accettano compromessi tra industria e artigianato. Ma è a una Rolls Royce più che a una Ferrari che Riva sembra accostarsi meglio. Carlo preferisce risolvere tranquillamente problemi complessi, straordinari, piuttosto che interrogarsi continuamente nel tempo estremamente ridotti di una competizione sportiva. Questo non vuol dire che non prenda mai decisioni radicali. Alla metà degli anni '60 Riva capisce che presto o tardi dovrà modernizzare la gamma utilizzando la vetroresina. La concorrenza degli americani sta diventando troppo forte. Ancora una volta, osservando da vicino cosa sta succedendo al di là dell'Atlantico, si prepara attentamente alla trasformazione e la futura estensione del sito di produzione viene pensata attentamente e con anticipo, come sempre. Alla fiera di Genova nel 1966, il suo stand ha un enorme plastico del futuristico nuovo edificio nel quale verrà assemblata la nuova generazione dei Riva. Carlo testa modelli presi da due cantieri di riferimento di Miami: Bertram e Magnum del leggendario Don Aronow. “Fui colpito dalla scarna qualità del Magnum. Così ho usato un'ascia per fare a pezzi gli interni e rifare tutto in uno

stile degno della mia azienda. Scrisi anche ad Arronow per dirgli quello che ne pensavo ma andò abbastanza male”.

Tuttavia gli americani non avevano ancora finito di ricevere sorprese. Gli eventi del 1968 furono seguiti in Italia, l'anno subito dopo, da una nuova rivolta sociale che ne cambiò il destino. Carlo Riva è dotato di grande capacità ed empatia nei confronti delle persone delle quali si sente responsabile. Ma certe volte è sospettoso dei sentimenti altrui e non sopporta di essere tradito da colui in cui crede. Il suo cantiere che dà lavoro a 250 persone, meglio pagate che in qualsiasi altro, era in sciopero. E il con-



Riva Boat Service, un affare di famiglia

La famiglia Riva non ha più interessi economici nel brand Riva, oggi appartenente al gruppo Ferretti, ma solo nelle pionieristiche aziende partner attive già dalla metà degli anni '50. Esse sono raggruppate sotto il marchio Boat Service, il quale impiega circa un centinaio di persone, che vendono e assistono barche dei più prestigiosi cantieri, includendo ovviamente Riva. Il punto più importante è a Monaco, ma ce ne sono anche a Porto Carlo Riva a Rapallo e in Francia a Cannes e Saint Tropez. Lia Riva, una delle figlie di Carlo, presiede il Boat Service di Monaco e le sue filiali francesi, mentre Andrea Dall'Asta, marito di Pia, altra figlia di Carlo, gestisce Rapallo. Patrizio Ferrarese, uno dei generi di Carlo, era il direttore del sito di Monaco prima di passare alla R.A.M. Il sancta sanctorum di Sarnico, diretto oggi da Anselmo Vignani, nipote di Carlo. Questo storico sito ripristina i più preziosi Riva in mogano eredi della grande era in cui furono costruiti. Come il Patriarca, anche lui ha allestito il suo ufficio, da molti anni ormai, nel Carlo Riva Yachting Corp. adiacente ai locali della R.A.M. Nelle Fondamenta una piccola porta permette l'accesso diretto a un vasto hangar pieno di meraviglie in mogano laccato, solo a pochi passi di distanza dal laboratorio di restauro. Un modo per non dimenticare il lungo e difficile sentiero percorso dal 1953.

Qui sopra, il Vespucci 100', il secondo dei due yacht con questo nome disegnati da Carlo Riva con il cantiere CRN negli anni '70, con il quale ha navigato per due anni. In alto, Carlo Riva accanto a un modello del Caravelle, il primo motor yacht prodotto dal cantiere in sette esemplari, di cui vediamo, a destra, disegni e piante. Sotto, panoramica dell'ordinatissimo cantiere, frutto della mentalità e della perfetta organizzazione industriale di Carlo Riva.



Riva in Cina

Il 75% del controllo del gruppo Ferretti, proprietario del cantiere Riva, è recentemente passato al gruppo Shandong Heavy Industry, una compagnia di stato cinese che produce macchinari da costruzione e trattori agricoli. Ha oltre 20.000 impiegati in 4 società delle quali la Weichai Power Co. Ltd., specializzata in motori diesel pesanti che è l'ente delegato a fare il suo debutto come maggiore azionista Ferretti. L'accordo è stato firmato da Tan Xuguang, uomo di forza del gruppo, nome noto nell'alta finanza da quando è stato riconosciuto “Chinese Business Leader of the Year” per due anni consecutivi, nel 2009 e nel 2010.

Il gruppo Ferretti, che dà lavoro a 2000 persone, aveva un urgente bisogno di ristrutturare il suo enorme debito di 685 milioni di euro, seria-



mente aggravato sia dalla crisi finanziaria iniziata nel 2008 che dall'incompatibile performance della sua vasta gamma di marchi e quantità di siti di produzione (otto in Italia e uno a Miami). Inoltre le significative opportunità dell'emergente mercato nautico negli anni a venire in tutta l'Asia, fa del potente partner cinese una scelta dettata dalla logica. Di tutti i brand del gruppo Ferretti, Riva è senza dubbio il più prestigioso. Interpellato a riguardo, Carlo Riva (che per molti anni non ha tratto profitti dall'impresa fondata) è convinto che l'immagine dell'alta qualità che è stata associata al marchio già dagli anni '50 non è incompatibile con la positiva conclusione dell'accordo. Oggi a Sarnico, i 200 lavoratori di Riva Ferretti sperano nei soldi investiti dai cinesi, che i conti arretrati dei fornitori siano pagati e che i nuovi ordini li preservino dai periodi di licenziamenti più volte attraversati negli anni trascorsi. Il presidente di Shig Weichai ha dichiarato che nulla cambierà in termini di logistica e di siti di produzione del grande gruppo nautico italiano e ha confermato che Norberto Ferretti rimarrà a capo della sua società fondata con il fratello nel 1968. In Italia non dovrebbe destare sorpresa il fatto che un produttore di macchinari pesanti e con un'alquanto meno prestigiosa immagine desideri diversificare il proprio target verso il settore del lusso, qualcuno ricorderà infatti che anche Lamborghini produceva trattori agricoli quando decise di competere sul mercato con Ferrari. Ma oggi, in un'epoca in cui metodi e processi di produzione tendono ad essere unificati in tutti i settori industriali, l'influenza di un gigante cinese non dovrebbe avere effetti negativi nella cantieristica che ormai ha ben poco dell'artigianato tradizionale, contrariamente a quanto si possa pensare.



Antonio Gervasoni onora Carlo Riva con il suo museo, situato proprio di fronte al cantiere, che accoglie una nutrita collezione di imbarcazioni Riva, tra cui alcuni pezzi unici, come il Corsaro equipaggiato con un motore BPM, del quale furono prodotti solo 40 esemplari tra il 1946 e il 1955. Suo padre, Gino Gervasoni, amico d'infanzia e primo socio di Carlo Riva, condusse l'azienda dal 1972 a metà degli anni '90.

flitto inizia sotto la pressione dei sindacati. Questo è troppo. L'americana Whittaker, proprietaria di Bertram della quale Riva inizia a produrre due modelli in vetroresina, propone di prendere una piccola quota di partecipazione: "Ero disgustato e dissi loro: o tutto o niente". Due settimane dopo, Riva passa sotto il controllo americano. Riva, ma non Carlo. Lui rimane al timone del grande cantiere che aveva fondato, ma solo per altri due anni. Mantiene comunque la proprietà di R.A.M. e di Monaco



L'accordo Shig Weichai-Ferretti in breve

Il gruppo cinese compra il 75% del gruppo Ferretti per un totale di 374 milioni di euro, divisi in 178 milioni di azioni da riscattare e un'iniezione di capitale di 196 milioni per aiutare le finanze e rimediare all'attuale situazione. Gli attuali creditori, la Royal Bank of Scotland e lo Strategic Value Partners Fund rappresentano di per sé il 25% delle partecipazioni, equamente divise, e hanno iniettato capitale per 25 milioni di euro divisi tra partecipazioni e debito riscattato. Il gruppo Ferretti comprende i seguenti marchi e cantieri, producendo barche da 8 fino a 85 metri: Ferretti, Pershing, Itama, Bertram, Mochi Craft, CRN, Custom Line e Riva, con un fatturato nel 2010-2011 intorno ai 500 milioni di euro.

Boat Service dopo aver costruito oltre 4000 barche in meno di 20 anni. Lasciatisi dietro un fardello umano troppo pesante da portare, Carlo è ora in grado di concentrare la sua energia verso il mare e formare un gruppo di attività da trasferire a quella sua famiglia che vuole proteggere da tutte le circostanze avverse. È questo nucleo duro che ha preservato e sviluppato, che permette a Carlo Riva nel 2012 di continuare ad andare a lavorare nel suo ufficio a Sarnico tutti i giorni, a pochi metri

Il Florida, costruito tra il 1952 e il 1969 è una delle prime produzioni di serie Riva.

dalla sua precedente attività recentemente rivenduta a un grande gruppo cinese. Ma ciò che preoccupa questo novantenne oggi, molto più degli yacht e del prestigioso brand che egli ha fondato, è il destino del suo marina di Rapallo. Costruito sul modello di Port Canto a Cannes, Porto Carlo Riva, completato nel 1975, fu il primissimo marina privato in Italia: "Io non volevo dargli il mio nome ma Piero Canto disse che era essenziale per guadagnare la fiducia dei clienti". Raramente un produttore di grandi barche si interessa della costruzione di una struttura portuale, inoltre quei lavori erculei furono motivo di alcune battaglie omeriche con le autorità locali. Carlo, che non molla facilmente preferì comunque abbandonare il suo lavoro per un po', per tornarci solo nel 1983. Da allora è stato un successo, un

compensato marino di mogano altamente performanti per aumentare la produttività del suo cantiere e la robustezza delle barche. **1959:** Apertura del Monaco Boat Service, dopo lo scavo di uno spettacolare tunnel che sbuca sul porto di Monaco. **1960:** Creazione della Divisione Yacht del cantiere Riva. **1961:** Varo del 21,8 metri Caravelle, il primo motoryacht del brand. **1962:** Varo del leggendario modello Aquarama, la barca con la quale Carlo Riva realizzò un sogno da marinaio, quello di navigare nell'Egeo. **1966:** Presentazione al Salone di Genova dello spettacolare progetto di estensione Sarnico nuovo, destinato alla produzione di barche in vetroresina. **1969:** Il cantiere Riva viene rilevato dal gruppo industriale americano Whittaker. Le altre aziende rimangono proprietà di Carlo Riva. Carlo rimane a capo della società per due anni per assicurare una più



Carlo Riva in compagnia del capo cameriere Alberto de Bastiani e dello chef Graziano Duca nel ristorante del suo yacht club.

punto di riferimento per la clientela, ma oggi i problemi si ammassano e, a causa del sistema fiscale retroattivo, arrivano a strangolare la società. Il nostro Carlo lotta senza sosta per superare i problemi creati dal dogmatismo amministrativo, ma questa è senza dubbio la peggior tempesta che questo navigatore, audace esploratore, appassionato di astronomia e archeologia ha dovuto fronteggiare nel corso della sua carriera. Così quando gli chiediamo delle sue prossime vacanze, fa una smorfia: "questo è quello che mi dice sempre il dottore, ma lui non ha nessuna idea di cosa voglia dire creare un'impresa e soprattutto difenderla dall'ignoranza dei burocrati". Tuttavia è in buone mani anche nel suo lavoro, con due figlie, due generi e un nipote, tutti insieme sotto lo stendardo di famiglia. Costruttore, imprenditore, architetto ma

agevole transizione. Ha costruito oltre 4.000 barche in meno di 20 anni. **1970:** Gli viene conferita la laurea honoris causa in ingegneria navale dall'università di Londra. **1970:** Varo di una serie di motoryacht Riva di 23,8 metri chiamata Marco Polo. **1971:** Fondazione della Carlo Riva Yachting Corporation per il design e la costruzione di grandi yacht. **1973:** Dopo anni di conflitti con l'amministrazione di Rapallo, inizia la costruzione del primo marina privato d'Italia, Porto Carlo Riva in Rapallo. **1974:** Varo del primo di due grandi yacht disegnati dalla Carlo Riva Yachting Corp., il 90 piedi Vespucci, seguito quattro anni dopo da un 100 piedi. **1975:** I lavori al Porto Carlo Riva sono ultimati. Carlo rassegnerà presto le sue dimissioni dall'amministrazione del marina. **1976:** Carlo Riva è il braccio e la mente dietro le quinte del varo a Monaco di una gamma di motoscafi hi-performance, l'offshore Montecarlo 27 e poi il 30.

anche artista a modo suo, Carlo Riva resta difficile da classificare. Una fondazione ha appena integrato il suo lavoro in un programma educativo nazionale, tributo all'eccellenza dello stile italiano nelle arti e nel design applicati. Questo evento è stato celebrato poche settimane fa a Roma con il Presidente della Repubblica Napolitano. Carlo fa parte di questo programma e siede bene in vista accanto ad altri simboli viventi come il maestro gioielliere Buccellati e il famoso stilista Missoni. Ma lui che ancora sogna l'alto mare lascerà il suo marchio ben oltre l'orizzonte delle sue scelte e dice: "Io spero che i cinesi, come nuovi proprietari del marchio che ho creato riconoscano e mantengono tutti i nostri valori di qualità, stile, artigianato di alto livello che, come italiani, fanno parte della nostra eredità".

1983: Carlo Riva riprende nuovamente le redini del suo marina, dopo sette anni di ritiro, dovuti alla negligenza delle autorità. Il sito farà parte del gruppo posseduto dalla famiglia insieme al Rapallo Boat Service. **1986:** La Marina Militare fregia Carlo Riva del prestigioso ordine dei Maestri d'Ascia, il quale raggruppa l'élite dei maestri costruttori di barche. **1988:** Carlo Riva viene nominato Pioniere Nautico dalla Federazione Italiana delle Industrie del Diporto. **2005:** Cerimonia di premiazione di Personalità del Mare da parte del principe Alberto II di Monaco. **2010:** A 88 anni, Carlo Riva continua la sua battaglia, nell'interesse della sua famiglia, per la sopravvivenza del porto privato di Rapallo contro le pesanti decisioni retroattive delle autorità fiscali italiane. **2012:** Il presidente della repubblica Napolitano onora i più grandi creatori viventi dello stile italiano su iniziativa della fondazione Altgamma, includendo la gioielleria Buccellati, lo stilista Missoni e Carlo Riva, pochi giorni prima del suo novantesimo compleanno.



Carlo Riva e suo nipote Anselmo Vignani in conversazione davanti al cantiere R.A.M., di cui vediamo una panoramica nella foto in alto. Fondato nel 1957, questo cantiere fu pioniere del concetto di servizio totale al cliente. Sotto, il varo di un Tritone, predecessore dell'Aquamarina, uno dei più potenti e lussuosi modelli Riva.

Cronologia e date più importanti

1922: Nasce il 24 febbraio a Sarnico sul lago d'Iseo in provincia di Bergamo. **1949:** Carlo Riva cerca di creare un piccolo cantiere indipendente nei locali del padre per modernizzare prodotti e metodi, contro quelli ancora molto tradizionali dei suoi predecessori. **1953:** Prima fase della costruzione di un sito ultramoderno a pochi chilometri dalla vecchia rivendita di barche della famiglia. Viene lanciata la prima serie di modelli. **1953:** Carlo Riva batte tre record mondiali di velocità al timone di una barca della sua nuova serie di modelli, il Tritone. **1957:** Crea vicino al cantiere di Sarnico l'azienda R.A.M.-Revisione Assistenza Motoscafi, pioniera nel servizio globale di assistenza al cliente, rivolta sia ai professionisti della nautica che a rivenditori e clienti privati. **1957:** Fonda la Marine Plywood con un ingegnere specializzato nella produzione di pannelli strutturali in

