ESSAY

LA DOLCE VITA

海とイタリアをこよなく愛し、ワイン、アート、マリン文化に深い造詣を持つ伊藤英一氏。
氏がこれまで体験してきた地中海のマリタイムの煌めきを中心に、海と食とボートに関わる彼らのライフスタイルを語る。

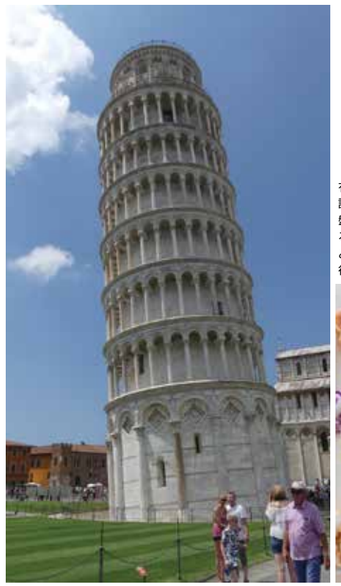
text & photo: Eiichi Ito

#48
Cantieri di Pisa - ピサ造船所

ピサ Pisa

イタリア中部トスカーナ州に位置するピサの斜塔で世界的に知られるピサ（Pisa）の歴史は古い。ローマの植民地となった後はローマ海軍の重要な港となった。ローマ衰退後も地中海貿易を発展させ、中世には強大な海洋国家としてピサはベネチア、ジェノヴァ、アマルフィと共に地中海世界の4大海洋国家としての地位を築いていく。イタリアの海軍旗は中央に4都市海洋国家の紋章を誂えているが、その一つ、赤地に白抜きの十文字がピサ紋章である。僕は興味を抱いているイタリアの海洋国家や造船の歴史について、イタリアの知人友人から多くの事を学ばせて貰った。その歴史を知ると、なぜイタリアが現在のような世界最強のプレジャー用の船舶造船大国になったか…と言う疑問に答えてくれる。ピサも4大海洋国家の一員としての歴史を積み重ね、現在でも脈々と造船の伝統が引き継がれている。

現在のピサの街は地中海の一部であるティレニア海まで約15kmもある。マリーナ・ディ・ピサというプレジャーヨットのマリーナはあるが、ジェノヴァやリヴォルノのような港湾は無い。その様な立地で何故かつて海洋国家として名を馳せる事が出来たのか…と実際にピサに行って疑問に感じた。ピサにはイタリア中部を水源とするアルノ川がフィレンツェからピサに流れてティレニア海へと注いでいる。ピサからアルノ川沿いを海へ向かうと、幾つもの運河が昔の海運や造船で栄えた名残を見る事ができる。アルノ川に沿って小さな造船所やプレジャーヨットの保管庫、修理ヤードが延々と続いている。



有名なピサの斜塔は、ロマネスク建築の優美なアーチを持つ55mの鐘楼建設に200年もの歳月を要した。20数年前に行った時には傾斜を修正し、地盤を強固にする工事が行われていた。その結果あと300年は地震にも耐えると言われている。ランチはティレニア海の幸スカンピ（手長海老）の生に塩とオリーブオイルをかけただけの絶品オードブル。最近はイタリア中どこへ行っても魚介の刺身を食べる事ができるのは、まさに寿司の影響による。

後にピサ最大のスーパーヨットビルダーであるピサ造船所（Cantieri di Pisa）の社長から聞いた話は…、4大海洋国家時代には100フィートクラスの帆船やガレー船を量産して全盛を誇ったが、ジェノヴァにその覇権を奪われ、海戦で敗北して港を塩で埋め立てられてしまったと言う。当時ピサは塩貿易でも富を築いていたからだ。その後約1,000年の間にアルノ川が運んで来た土砂で次第に埋まり、街はどんどん内陸に押しやられてしまった。そんな話を聞いて成る程と納得した。

ピサ造船所訪問 Cantieri di Pisa

ピサ郊外の運河沿いに1945年設立のピサ造船所 Cantieri di Pisa（CDP）がある。設立当初は70フィートから100フィートクラスのセーリングヨットを生産していたが、1960年代からはPegasus、Saturno、Jupiter、Polaris、Kitalpha等の35フィートから100フィートのラクジュアリーなマホガニー製モータークルーザーを数多く生産する。当時のマホガニー製モーターボートというとすぐにRIVAを思い浮かべるが、当時RIVAのマホガニー艇のサイズは最大のアクアラマでも33フィートだった。いかにCDPのマホガニー製の船が大きかったことか。

ピサ造船所 CDPのミーティングルームでは豪華なオードブルのプレートとプロセッコを振る舞って貰った。案内された造船所ではAkhir108フィートと118フィートやその他数艇が建造中であった。1970年代のベストセラー艇Kitalpha 20mを復活させた「CDP Kitalpha 22」の図面とイメージ画を私の前に広げ、日本からの注文を待っているとコメッロ社長が熱く語る。私も1号艇が日本で航行する姿を想像すると心踊った。

1970年代からはAKHIRというブランド名で66フィートから500フィートを生産し、スーパーヨットビルダーとして70年以上に亘り最も歴史あるビルダーとしてその名を世界に轟かす。その間に生産したスーパーヨットは600艇にのぼると言う。

しかしリーマンショック後は他のビルダー同様苦難の道を歩み、2015年にイタリア北西部リグーリア海に面するサヴォーナ（Savona）のスーパーヨットビルダーであるモンドマリン（Mondomarine）の買収を許す。更に2018年にはフランスのパルンボグループ（Palumbo Group）が買収する経緯を辿って来た。CDPに特別な思い入れのある僕はここ数年ホームページをチェックしたり、モンドマリンに連絡を取って造船所見学を要請したりしたがなかなか実現しなかった。どうやらモンドマリンもCDPへの体制作りが思うように行かなかったようだ。フレンチグループに替わってから新造船も再開され、イタリアのマリン関係者からの紹介で昨年漸く造船所を訪れるという長年の想いが叶った。

初秋だがまだ暑い太陽が照りつけ、葡萄の収穫が終わったばかりのトスカーナ州ピサを訪れた。ピサ空港に降り立ちレンタカーで久しぶりにピサの斜塔を観光。相変わらず繊細で今にも倒れそうで儚さを感じる美しい出で立ちである。海に面した魚介専門のリストランテで生の手長海老を頬張り早々にランチを終え、CDPへと向かった。

これまでにRIVAやBAGLIETTO等、新しい投資家が入ると造船所は一新され見違える様になるのだが、CDPは一見して昔の造船所そのままの佇まいだった。ミーティングルームに通され、オウナーでフランス人のバクー氏をはじめ、イタリア人のコメッロ社長、投資家、マネジャー、コンサルタント等5人が勢揃い。冷えたプロセッコにプロシュートやパニーニ等のつまみでウェルカムを受け恐縮してしまった。その後造船所で復活したAKHIR の108と118フィートの内装工事中の内部に入り興味深く見学した。

造船所には1970年代の懐かしのマホガニー艇キタルファ 20（Kitalpha 66f）の写真が飾られていた。この艇はイタリアの知人の父が所有していて、30年程前に係留中の艇を見せてもらった事がある。世界で最も白い大理石ビアンコ・カラーラの採掘権を持った裕福なファミリーで、本人は弁護士である。彼の真っ赤なMaserati Biturbo Spyderでマリーナ・カラーラへ行った事がふっと思い起こされた。そんなエピソードを社長に話すと、このキタルファの復刻を計画しているとの事。CDP Kitalpha 22（72フィート）の名称で注文を待っているという。画像を見せて貰うと驚いた。今時のイタリアンデザインとは一線を画し、60 ～ 70年代の美しくノスタルジックな優美さを残した全く新しいイタリアンデザインを表現している。社長からぜひ1号艇を日本人から注文して欲しいと、復刻の思いを熱心に語っていたのが印象的だった。

僕としてもCDPの復活と再建に喜びを感じると同時に、次回の訪問時にはCDP Kitalpha 22の完成をこの眼で見ると言う期待に胸を膨らませスタッフに別れを告げた。 ***P.B.***

Profile

伊藤英一

事業家。ボート歴は 10 代から既に半世紀以上。欧米の多くのリゾート地を訪れ、その土地の食やワイン、アート、音楽等に触れることを至上の喜びとしている。RIVA と RIB の熱烈な愛好家。