

LEONE DI CAPRERA

La baleniera restaurata festeggia l'epica attraversata dell'Atlantico realizzata 128 anni fa

>> Il Leone di Caprera torna a ruggire. Una piccola baleniera di soli 9 metri nonché una delle più antiche e storiche barche della marineria italiana è stata restaurata e riportata al suo antico splendore: era il 1880, 3 marinai italiani Vincenzo Fondacaro, Orlando Grassoni e Pietro Troccoli attraversarono l'Atlantico dall'Uruguay fino in Italia. La piccola baleniera, di proprietà del Comune di

Milano, è stata restaurata da ARIE, Associazione per il Recupero delle Imbarcazioni d'Epoca, ed è tornata alla vita proprio nell'esatta ricorrenza del suo arrivo a Livorno, avvenuto il 9 giugno del 1881. Teatro della cerimonia di presentazione, patrocinata dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri e del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, è stato proprio il molo mediceo di Livorno.



BUSINESS. PER SUPERARE LA CRISI E' MEGLIO PUNTARE SU NAVI PIU' SOBRIE E PIU' GREEN

Per la cantieristica «slow è bello»

E gli armatori dovranno convincersi ad abbassare la velocità nominale delle loro imbarcazioni

CATERINA GROSSO

La cantieristica nautica mondiale va di bolina, non vi sono dubbi. La crisi c'è e si sente anche se, in Italia, è parzialmente attutita dall'aumento degli ordini per il charter. Infatti, da quando sono stati istituzionalizzati i «commercial vessel» con conseguente diversa gestione finanziaria e fiscale, il mondo del charter ha manifestato una ripresa considerevole. Tanto per fare un esempio, con 14-16 settimane di charter si ripaga l'investimento per la costruzione di un 50 metri. Occorre dire che i nuovi mercati per il charter sono pochi: i cinesi, ad esempio, non vanno pazzi per l'acqua e, se non bastasse, la pirateria ha recentemente modificato le rotte, rendendole meno intercambiabili. Alcune nazioni, nel panorama mondiale della cantieristica, sono rimaste stabili, come l'Inghilterra e la Germania che ha il parco nautico più significativo del mondo ed è tarata su mega yacht dagli 80 ai 130 metri. I cantieri italiani, con le loro 25 mila unità prodotte all'anno nel biennio 2006-2007, sono in coda dopo USA (791.000 unità), Francia (58.000), Australia (39.000) (dati Icomia). La situazione è seria: sono stati colpiti quei cantieri che sfornavano molte unità all'anno mentre ne risentono meno i cantieri con una produzione «di nicchia». Certo l'Italia è fra i top builders per quanto riguarda la produzione di mega yacht oltre i 24 metri, con un portafoglio che è il 51% degli ordini mondiali. Ma l'atteggiamento aziendale deve essere più cauto, le aziende stanno mettendo in atto strategie per rimanere a galla. E visto che torneranno gli armatori al posto degli «investors», il cantiere dovrà puntare di più sull'attenzione



e la gestione del cliente: dietro a ogni barca c'è infatti un progetto personale, un sogno, insomma non è come acquistare un'automobile. Le difficoltà, un tempo inimmaginabili, sono ormai quotidiane: in conseguenza della crisi, molte aziende terziste, per cautelarsi da un ulteriore danno, sono a forze ridotte, quindi per il cantiere che riceve l'ordine è sempre più problematico portarlo avanti nei tempi prefissati. Ogni giorno occorre monitorare i fornitori e verificare

Luci & Ombre

Più attenzione al cliente per l'Italia leader nei mega yacht oltre i 24 mt

che tutti quanti partecipano alla costruzione di un'unità siano in grado di far fronte ai loro impegni. Le maggiori aziende italiane hanno un asso nella manica che è il valore aggiunto del made in Italy, ma dovranno anche, per restare a galla, puntare su navi da diporto sempre più sobrie e più green, cercando di convincere i clienti ad abbassare la velocità nominale, rinunciare a motori costosi e spesso mai usati, insomma convincerli che «slow» è bello.

2° BOAT SHOW. Ucina, Ice e 9 aziende all'assalto dei nuovi mercati nautici

IL MADE IN ITALY ESPOSTO IN KOREA

>> L'industria nautica italiana ha marcato la sua presenza nel mercato nautico di uno dei paesi più promettenti del settore, la Korea. Dal 3 al 7 giugno a Jeongok Marina, nella provincia di Gyeonggi si è svolto il Korea International Boat Show. 9 le aziende italiane espositrici nell'ambito della collettiva organizzata da Ucina, l'associazione aderente a Confindustria che rappresenta l'industria nautica italiana, e ICE (Istituto Commercio Estero). Lo spazio espositivo della collettiva italiana ha ospitato CAN-SB Marine Plastics, F.Ili Razeto e Casareto, Gallinea, Marco s.p.a., Monteisola



Corde, Tessilmare, Veleria San Giorgio, oltre ai due stand istituzionali di Ucina e Ice. Questa partecipazione è parte integrante del programma di attività all'estero che prevede, oltre alla presenza in saloni esteri, missioni in nuovi mercati e azioni specifiche per il comparto cantieristico e per la formazione. Dopo i saloni di Dusseldorf, Mumbai, Miami,

Dubai, Mosca e Shanghai, l'industria nautica italiana sarà presente (tra settembre e novembre) a la Plaisance di Cannes, a Lauderdale Boat show in Florida e al Mets di Amsterdam