

Economia

Luna Rossa, da Nembro un varo blindato

Ormai pronto, in un capannone off-limits della Persico, il nuovo scafo top secret per l'America's Cup. Tecniche innovative hanno permesso di creare una barca più leggera per affrontare le regate di Valencia

■ Nelle vele di Luna Rossa soffiata una brezza tutta orobica. Non fosse altro perché la barca che parteciperà alla 32ª America's Cup, in programma a Valencia il prossimo anno, è stata realizzata sulle rive del Serio. A Nembro per la precisione, sulla sponda destra del fiume, in un capannone blindatissimo della Nautical Division di Pierino Persico, titolare della Persico Spa, dove opera da maggio un team internazionale diretto da Antonio Marrai.

La squadra che lavora a Luna Rossa è composta da dieci spagnoli, quattro australiani, quattro italiani, due neozelandesi, due inglesi, un americano e uno svizzero. L'atmosfera è davvero da laboratorio segreto, un misto di rigore tedesco e discrezione seriana, in cui il team della «Persico Nautical Division» fa la sua parte. Dopo le prime fasi di realizzazione, lo scafo è stato spostato in un capannone inaccessibile se non a pochi tecnici, per evitare ogni tipo di «spionaggio sportivo», dato che in questa competizione anche il più piccolo accorgimento tecnico può fare la differenza. «L'arrivo di una commessa come quella di Luna Rossa non è solo un traguardo - spiega Andrea Rottigni, ingegnere bergamasco di 35 anni, responsabile della divisione nautica della Persico - è un incarico prestigioso, ma è anche l'avvio di un percorso che ci introduce nel modo più completo alla tecnologia del carbonio. Pochi sanno che avevamo già lavorato, a fine anni Ottanta, per i bulbi e le chiglie del Moro di Venezia».

Al primo piano di un capannone anonimo nella zona industriale di Nembro, in una sala dai colori caldi, si respira tutta la passione per la vela, con questo giovane ingegnere che spiega la ricerca e l'applicazione di tecniche innovative che porteranno vantaggi a Luna Rossa. «La procedura tradizionale, finora utilizzata da tutti gli altri team, vuole che si operi con modelli sui quali si costruisce lo scafo e per rendere più liscia la superficie a contatto con l'acqua si usi lo stucco per uniformare la superficie e si carteggi - puntualizza Rottigni -. Questo metodo ha visto l'applicazione di circa 300 chili di stucco per la barca precedente di Luna Rossa, un peso non indifferente. Inoltre lavorando intorno a modelli su cui si interviene successivamente con lavorazioni manuali, spesso la barca non ha una simmetria perfetta.

Il responsabile della costruzione stampi e barca del team Luna Rossa ha previsto invece un lavoro completamente diverso. Attraverso le macchine fresatrici, abbiamo realizzato lo stampo direttamente con un materiale particolare, e questo approccio ha evitato poi l'uso dello stucco, rendendo la barca più leggera: lavorando con una progettazione a computer 3D abbiamo potuto costruire uno scafo completamente simmetrico in ogni sua parte. Sono accorgimenti che in sede di regata avranno il loro peso, ma anche come modalità di produzione segnano un cambiamento. Un'innovazione non indifferente. «È un metodo di lavoro completamente nuovo di concepire la costruzione di una barca, sia per lo studio che richiede, sia per le modalità di lavoro e per i costi - aggiunge il responsabile della divisione nautica della Persico Spa -. Per realizzare lo scafo abbiamo utilizzato complessivamente tre macchine fresatrici, con misure da 20 metri per 8 e un'altezza di 3,2 metri, mentre la più piccola ha un campo di lavoro di 17 metri per 6,5 e un'altezza di 2,4 metri». Dopo tale descrizione di Luna Rossa, è d'obbligo la visita alla tre fresche che hanno dato corpo alla nuova imbarcazione. Il cantiere sembra uno studio di Cinecittà, luci e sagome di nuove barche, ma dell'ambita imbarcazione non c'è nessuna traccia. «Dopo la prima fase - risponde alla nostra delusione Rottigni -. Luna Rossa è stata portata in una nostra struttura qui vicina, dove solo pochi tecnici possono continuare a lavorare per la parte finale della costruzione. Svelare alcuni particolari costruttivi avrebbe messo a rischio tutta l'operazione. Il materiale utilizzato per realizzare lo stampo dell'imbarcazione è una sostanza che riproduce esattamente le contrazioni a cui è soggetto il carbonio quando comincia ad irrigidirsi e questo significa l'essatta riproduzione del progetto, con scostamenti massimali nell'ordine di un decimo di millimetro».

Adesso che il varo è ormai prossimo - anche se la data rimane un segreto - e fra pochi giorni la barca lascerà Nembro per raggiungere Valencia accuratamente camuffata per evitare occhi indiscreti, è palpabile la soddisfazione dei tecnici, orgogliosi per questa Luna Rossa col marchio di fabbrica bergamasco.

Davide Agazzi



Sopra Luna Rossa durante le regate 2003. Sotto Pierino Persico (a destra) e Andrea Rottigni. A fianco la sede di Nembro (foto Bedolis)



TUTTO PRONTO PER IL TERZO ASSALTO

■ Quello del 2007 a Valencia sarà il terzo assalto di Luna Rossa alla 32ª America's Cup, dopo due tentativi dagli esiti opposti. Il debutto avviene nel 1999 e dopo una serie di entusiasmanti affermazioni, il 6 febbraio 2000, arriva per il team dello skipper Francesco de Angelis, la vittoria nella Louis Vuitton Cup (il torneo degli sfidanti), dopo una regata mozzafiato contro AmericaOne, portata da Paul Cayard. Nella finale però, la barca italiana poté poco contro la superiorità del «Defender» neozelandese. L'edizione 2002-2003 non è altrettanto brillante: Luna Rossa viene eliminata nelle semifinali. I materiali utilizzati due anni fa per scafo e attrezzature di coperta furono di carbonio, kevlar, fibra di vetro, titanio, alluminio e acciaio. La lunghezza della barca era di 25,15 metri, la larghezza 4,30, l'equipaggio formato da 16 componenti più uno. Il team italiano è stato il primo ad allestire la base a Valencia e a cominciare gli allenamenti. In questa interminabile vigilia sono diventati molto importanti, la scorsa estate, gli atti di apertura, vera marcia di avvicinamento alle regate del 2007, che hanno visto una costante crescita del team del patron Patrizio Bertelli, vincitore del Louis Vuitton Act 5, dopo la squalifica del team svedese Victory Challenge. L'equipaggio, attualmente impegnato in altre regate in tutto il mondo, si ricompatterà a Valencia a marzo per preparare la grande sfida con la nuova barca «made in Bergamo».

Non solo nautica: dagli stampi al design per il settore automobilistico

■ Luna Rossa nasce in un cantiere della Persico Spa di Nembro. Oggi la società conta 230 addetti, 130 alla divisione «automotive» (legata al mondo dell'automobile), 80 alla divisione rotazionale e 20 alla nautica. La società, che ha appena festeggiato i 30 anni di attività, essendo stata fondata nel gennaio 1976 da Pierino Persico, oggi 59 enne, nasce dapprima come modelliera del legno per poi specializzarsi, nell'arco di alcuni anni, tanto da diventare una tra le più preparate in Italia nel proprio settore.

A fianco dei modelli in legno si aggiunge infatti la produzione di stampi in alluminio e in acciaio per i rivestimenti interni e per gli isolamenti ac-

ustici e termici delle vetture e dei veicoli industriali mediante la divisione compressione e successivamente diversificando la produzione con la costruzione di stampi rotazionali in alluminio. A fine anni Novanta la Persico crea una nuova divisione Automazione per rispondere alle richieste del settore automobilistico. Da questa esperienza e dall'esigenza dei clienti di avere una fornitura completa la Persico Spa crea la Automotive Division, sintesi delle due divisioni precedenti, un comparto dove vengono realizzati impianti e sistemi automatici di produzione, oltre che stampi e diverse tipologie di attrezzature, per il settore automotive e di sistemi di automazione

riguardanti il processo di stampaggio rotazionale. Progetti particolari sono stati realizzati per le Alfa Romeo 156, 159 e Brera (rivestimenti interni); Fiat Nuova Punto (stampi per frontale); Saab e Volvo (rivestimenti baule e interni); Renault Picasso (stampi per parafrangente), e altre componenti per Audi 6 e Bmw serie 6 e 7. Molti progetti includono anche la progettazione in co-design dei particolari, direttamente in collaborazione con varie case automobilistiche.

A queste divisioni si aggiunge la nautica, un comparto in grado di seguire e realizzare progetti del settore nautico partendo dal design fino alla realizzazione del prototipo,

passando per la costruzione di modelli e stampi fresati a Cnc. Il fatturato 2005 della Persico Spa è 50 milioni di euro. Il mercato export ha ormai raggiunto il 60% del totale (prendendo in esame le tre divisioni). Il mercato più fiorentino resta l'Europa (70%), seguita da Usa (25%) e Asia (5%). La Persico nautical division collabora con cantieri, uffici tecnici e designer per seguire in tutte le fasi di sviluppo le nuove imbarcazioni, proponendo soluzioni innovative nella realizzazione e sperimentando nuovi materiali e nuove tecnologie. «La grande novità - spiega Andrea Rottigni, responsabile del settore nautico della Persico - è che tutta la nostra progettazione

viene realizzata utilizzando nuovi software 3D. Successivamente tutti i particolari di qualsiasi dimensione vengono realizzati mediante fresatura. Questo procedimento riduce i tempi di costruzione, rispondendo alle specifiche richieste del cantiere. La nostra è stata la prima azienda in Italia ad utilizzare fresatrici di grandi dimensioni; la più grande misura 20 metri per 8 e per un'altezza di circa tre metri. La velocità, la precisione e dimensione delle macchine fresatrici permettono la realizzazione di modelli monoblocco con tempi molto ridotti, che non sono assolutamente paragonabili al tradizionale modo di costruire manualmente i modelli. Oltre al-

le tre grandi fresatrici, la Persico si avvale di oltre 25 macchine fresatrici di diverse dimensioni, alcune delle quali di ultima generazione con movimenti su campo magnetico, che permettono la realizzazione in parallelo di tutti i modelli più piccoli riguardanti il progetto. «Come ultima novità è in fase di consegna uno stampo di produzione in vetroresina fresato e realizzato direttamente senza costruire il modello, per imbarcazioni di grandi dimensioni, in questo caso 50 metri - conclude Rottigni - questo permette di fornire al cantiere gli stampi per la produzione in tempi ridotti, mantenendo sempre alti gli standard qualitativi».

Da. Ag.

In Borsa il settore bancario resta al centro dell'interesse con le speculazioni sul futuro della ex Lodi

Il risiko delle Popolari fa superare a Bpu quota venti euro

■ Dopo una giornata di tregua si riaccende a Piazza Affari l'attenzione sui titoli delle banche popolari e Bpu segna il suo nuovo massimo storico con un prezzo di riferimento a 20,08 euro (più 1,38%) dopo aver toccato durante la seduta anche i 20,12. A tenere banco in Borsa è l'ipotesi di un nuovo risiko bancario tra Popolari. L'aggregazione porterebbe a istituti di maggiori dimensioni in chiave di difesa da eventuali Opa (Offerte pubbliche d'acquisto). È il nuovo scenario aperto dalla scatola francese a Bnl, istituto che vale in Borsa quasi 9 miliardi di euro, una cifra superiore a quella delle più grandi Popolari, pur presentando risultati inferiori. La capitalizzazione di

Borsa (il valore determinato dalla quotazione moltiplicata per il numero di azioni) del Banco Popolare di Verona e Novara (ieri sostanzialmente invariata, meno 0,11% a 11,87 euro) è infatti di circa 7,3 miliardi.

Al centro dell'attenzione, come possibili «prede», ci sono in particolare le Popolari di medie dimensioni, intorno ai 4 miliardi di capitalizzazione, come Popolare Milano (ieri più 1,83% a 10,743 euro) e Popolare Italiana (in crescita del 2,43% ormai a quasi 9 euro, dopo essere salita del 6% tra lunedì e martedì).

L'ex Lodi era già entrata nel mirino della speculazione in estate, ma poi l'entusiasmo è stato smorzato dall'arrivo del direttore

generale e amministratore delegato Divo Gronchi, che ha ribadito di volerne conservare indipendenza e autonomia. La mossa a sorpresa di Bnp su Bnl ha però fatto ripartire le voci su un processo di consolidamento che supera anche le difficoltà di scalata a una Popolare, dove i soci hanno un voto indipendente dal numero di azioni possedute e il Consiglio vanta una clausola di gradimento sull'ammissione di nuovi soci. Anche se operazioni ostili che devono passare dall'approvazione di migliaia di piccoli soci sono difficili, non sono comunque impossibili, pur essendo «onerose», come dimostra il precedente dell'acquisizione della Banca Agricola Mantovana (una

«popolare» nonostante il nome) da parte di Montepaschi.

Analisti e osservatori ritengono comunque che la principale possibilità di fusione per la Bpi sia con un'altra Popolare, sulla base di un interesse comune di aggregazione. I candidati sulla carta potrebbero essere molti, dalla Popolare di Milano, con la quale però ci sarebbe un problema di sovraesposizione nell'area padana, alla Bpu, al più complementare Banco Popolare. «Rumors» anche sulla Popolare Vicenza da cui proviene lo stesso Gronchi, che però, come la Popolare Emilia (più 0,44% all'Expandi), sta già corteggiando la piccola Popolare Intra (ieri meno 0,27%).

S. R.

LA FLAI PRIMA NELLE RSU HEINEKEN E NATURA.COM

■ La Flai-Cgil di Bergamo, per un solo voto, diventa primo sindacato nelle Rsu (Rappresentanze sindacali unitarie) alla Heineken di Comun Nuovo e alla Natura.com di Bolgare. In Natura.com, azienda del comparto orticolo che occupa mediamente 200 dipendenti e ha incorporato dal primo luglio le società Campoverde e Fruit Service sempre di Bolgare, è in atto un consolidamento sotto il profilo industriale e manageriale. Nelle precedenti realtà la Flai aveva la totalità dei delegati, mentre nelle ultime elezioni svoltesi nelle scorse settimane si sono confrontate tre liste: Fal-Cisl, Flai-Cgil e Flaica Cub. La Flai-Cgil ha ottenuto 48 voti, uno più del Flaica Cub: 39 voti, invece, alla Fal-Cisl. In base al regolamento elettorale la Flai Cgil ha ottenuto tre delegati (Matteo Locatelli, Davide Sfriso e Singh Sukhwinder), la Fal Cisl altrettanti (Ram Sukhdev, Singh Manjit e Singh Ranjit), mentre uno ne ha avuto la Flaica Cub (Singh Harjinder). Al birrifico Heineken di Comun Nuovo, che occupa mediamente 140 dipendenti, la Flai Cgil ha superato di un solo voto la Fal Cisl (45 a 44), rovesciando la composizione della Rsu precedente (55 voti Fal, 37 voti Flai): i nuovi delegati sono tre Flai (Antonio Di Paolo, Enrico Nozza Bielli e Vincenzo Spirio) e un Fal (Antonio Esposito).

Il ministro Scajola stringe i tempi. Ryanair: mai stati interessati

«Volare, bisogna fare presto»

■ Su Volare «non dobbiamo perdere tempo, perché la compagnia deve ripartire». A distanza di 24 ore dalle ultime sue esternazioni, il ministro delle Attività produttive Claudio Scajola, intervistato da Radio 24, torna sul caso della compagnia in attesa di cessione e ribadisce che ormai i tempi per una decisione sono stretti, non più di due-tre giorni.

Il ministro ha sottolineato che il dicastero ha bloccato l'iter di vendita non solo per il pronunciamento del Tribunale nei confronti di Alitalia, ma anche per la perplessità destata dalla graduatoria presentata dal commissario Carlo Rinaldini, che vedeva al primo posto proprio Alitalia: «Il ministero - ha rac-

contato Scajola - è rimasto perplesso, ha cominciato una serie di approfondimenti e in quel momento è arrivato il pronunciamento del Tribunale». Quanto all'Alitalia, secondo il ministro occorre fare «una valutazione molto fredda», dopo che sarà conclusa la vicenda Volare.

Intanto, mentre le altre compagnie che avevano partecipato alla gara (tra cui Miro Radici Textile & Energy) restano alla finestra fino al pronunciamento governativo, ma sono pronte a tornare alla carica nel caso di azzeramento della graduatoria, la compagnia low cost Ryanair, che ha la sua principale base italiana a Orio al Serio, ribadisce di non essere interessata all'acqui-

sto di Volare. «Non la comprerei nemmeno se me la dessero gratis», ha affermato con la consueta irruenza l'amministratore delegato Michael O'Leary, nel corso di una conferenza stampa. Il numero uno della società irlandese ha detto di non essere preoccupato di una insidia da parte di Volare sul mercato del traffico aereo italiano. «Ryanair continuerà a crescere velocemente sul mercato italiano, indipendentemente da quello che succederà a Volare». Il numero uno della compagnia ha aggiunto che conta di raggiungere quota 4 milioni di passeggeri nel 2007 nello scalo di Roma Ciampino, con cui, tra l'altro sarà collegato anche Orio dal prossimo 28 marzo.