

Non solo Luna Rossa per la Persico In cantiere la seconda ala di Artemis

La prima ha già preso il largo a Valencia: alta 40 metri, pesa poco più di una tonnellata
A Nembro gli stampi in carbonio. Non sarà una copia: pochi millimetri per migliorare i risultati

SILVANA GALIZZI

Se il team svedese Artemis guidato da Paul Cayard riuscirà a dare del filo da torcere al campione in carica Oracle alla prossima Coppa America nel 2013 il merito sarà anche della Persico di Nembro. Della sua precisione. Precisione al millimetro.

All'occhio profano, infatti, la seconda ala messa in lavorazione in questi giorni sembrerà uguale alla prima, che ha già fatto il suo esordio in mare. Ma non sarà così. Questione di «tolleranze», come spiega Marcello Persico, amministratore delegato della sezione nautica dell'azienda di famiglia. Dove per «tolleranze» s'intendono appunto aggiustamenti millimetrici che permetteranno al catamarano di Artemis di scivolare più veloce a filo d'acqua.

Dagli stampi all'ala

La Persico fa gli stampi in carbonio dei componenti dell'ala. E in questo caso i componenti non sono minuterie ma giganti da 20 metri. L'ala è infatti alta 40 metri: in pratica, un palazzo di 13 piani. Dai primi stampi, a Valencia, alla Future Fibres di cui l'azienda bergamasca ha il 40% circa, si è passati ai componenti veri e propri, sempre in carbonio. L'ala, che montata ha una superficie di 260 metri quadrati e pesa poco più di una tonnellata, nei giorni scorsi ha

debuttato in acqua a Valencia, dove Artemis ha la sua base, issata su un trimarano Orma 60 modificato che il team svedese utilizza come barca laboratorio.

Varata la prima ala, a Nembro ci si è messi al lavoro per la seconda. Che sarà simile ma non identica. «Sarà sempre alta 40 metri, in carbonio, con cambiamenti di dettaglio che cambiano le performance», spiega Marcello Persico. La tecnologia messa in campo è avanzatissima: «Tecnologia aerospaziale, come per l'ala di un aereo».

Paul Cayard è conosciuto al grande pubblico italiano soprattutto per aver condotto il Moro di Venezia vent'anni fa. All'imbarcazione, fra l'altro, contribuì anche in quell'occasione la Persico

con bulbo e chiglia. In vista della sfida del 2013 con Artemis, il team svedese ha voluto l'ala a grandezza naturale anche in questa fase di preparazione. «C'è voluto più tempo,

questo è sicuro, ma almeno stiamo già prendendo confidenza», ha spiegato Paul Cayard.

La Coppa America si correrà nella baia di San Francisco su catamarani di 72 piedi (AC72). Artemis se la dovrà vedere oltre che con Oracle, anche con New Ze-

land e Luna Rossa. Su quest'ultima è inutile chiedere a Persico se è vero che contribuirà a realizzare la nuova barca, dopo aver costruito lo scafo che gareggiò nel 2007. Al cantiere di Nembro le bocche sono cucite.

L'unico indizio sono le parole di Grant Dalton, che guida il team di New Zealand. Annunciando la collaborazione fra questo e Luna Rossa, Dalton ha detto che la squadra di Patrizio Bertelli «costruirà gli scafi in Italia, da Persico Marine. Poi saranno inviati in Nuova Zelanda per l'assemblaggio». Notizie che rimbalzano anche in Rete. Ma alla Persico nessuno conferma.

L'annuncio di Dalton, fra l'altro, è stato dato ad Alicante in occasione dell'apertura della Volvo Ocean Race, alla quale fra l'altro partecipa la barca Azam del team Abu Dhabi Ocean Racing, la prima ad es-

sere stata realizzata interamente nel cantiere seriano della Persico, con uno scafo di circa 22 metri (70 piedi) consegnato al mare a giugno dell'anno scorso. In questi giorni la gara si sta correndo tra la Nuova Zelanda e il Brasile. L'arrivo è previsto per il 3 luglio in Irlanda, con l'ultima regata in porto il giorno successivo.

Racing, una nicchia

Il racing è una nicchia nella nicchia delle attività della Persico che si occupa anche di nautica tradizionale. Di recente, ad esempio, spiegano in azienda, per i cantieri Wally di Ancona sono stati realizzati lo stampo dello scafo in carbonio per uno yacht di cento piedi e un timone di 5 metri sempre in carbonio per una barca di 50 metri.

Nel complesso la nautica pe-

sa quasi per il 14% sul fatturato totale: circa 10 milioni su 72 milioni nel 2011. Le altre divisioni dell'azienda sono l'ingegneria (engineering), che è il cuore di tutta la produzione, l'automotive e lo stampaggio rotazionale. La prima, che si occupa della

*Nel 2011
il fatturato
del gruppo
seriano
a 72 milioni*

realizzazione di impianti industriali, fattura all'incirca 12 milioni, la seconda 30 milioni e la terza 18 milioni. La Persico è guidata dal fondatore Pierino, presidente, che avviò l'attività nel 1976. A capo delle singole attività, oltre a Marcello che si occupa della nautica ci sono Alessandra, amministratore delegato dell'automotive, e Claudia, amministratore delegato dello stampaggio rotazionale. In tutto l'azienda occupa 250 persone. ■

©RIPRODUZIONE RISERVATA



Marcello Persico

Lavori in corso verso la Coppa America del 2013



FOTO SANDER VAN DER BORCH



La sede del cantiere nautico della Persico a Nembro

Master per comandanti navali nei cantieri orobici

Con la visita ai Cantieri Riva, al Boat Service Ram di Sarnico e al sito produttivo di Besenzone a Paratico, si è conclusa nei giorni scorsi «Convergence 2012», master dedicato ai comandanti di navi e imbarcazioni del brand Ferretti, con lunghezza di scafi è superiore ai 18 metri.

Una tre giorni di aggiornamento e conoscenza di tecnologie, normative e aspetti manageriali, tenutasi a Bardolino, sul lago di Garda, dal 13 al 16 marzo e che ha visto in aula ben 120 partecipanti. Quattro intense giornate incentrate in particolare sulla sicurezza di bordo e la gestione delle emergenze, nonché sull'approfondita conoscenza della nave e delle novità tecnologiche delle imbarcazioni del gruppo romagnolo che controlla i Cantieri Riva di Sarnico. Appuntamento, peraltro strettamente legato ai recenti fatti di cronaca nazionale legati al disastro della Concordia e che ha visto la «gestione delle emergenze a bordo e



La delegazione di comandanti del Master organizzato dalla Ferretti presenti ai cantieri Riva di Sarnico

la sicurezza della nave» al centro della lezione di apertura, focalizzata sulle procedure di abbandono delle navi. Tema che ha visto comandanti e direttori di macchina impegnati in esercitazioni video e in una tavola rotonda.

La trasferta a Sarnico

Le lezioni in aula sono state tenute da strategici partner e fornitori di Ferretti, quali Mtu, azienda tedesca specializzata in computer di bordo, Zf, fornitrice di sistemi di propulsione, Rina, società di certificazione navale. Attività di aula e di formazione che hanno visto lo scorso 14 marzo la trasferta sul lago d'Iseo, con l'emozionante visita allo stabilimento Riva di Sarnico, al Boat Service Ram del Gruppo Carlo Riva, sempre a Sarnico e presso lo stabilimento produttivo di Besenzone a Paratico, società di primo piano a livello mondiale nella costruzione e commercializzazione di accessori nautici. A pro-

posito di Ferretti, proprio ieri l'antitrust ha dato parere favorevole all'operazione di acquisizione da parte dei cinesi del Sandong Heavy Industry Group.

Tornando al Master, Giorgio Besenzone, di Besenzone Spa e membro del direttivo Ucina (Confindustria nautica), spiega l'adesione della sua azienda: «Abbiamo aderito volentieri a questa visita in stabilimento perché da anni abbiamo avviato una importante collaborazione con Ferretti. La visita degli ufficiali ci ha consentito inoltre di avvicinarci al mondo dei comandanti di yacht, sempre più sono alle prese con i nostri prodotti. Un'opportunità di dialogo e confronto». Il master, giunto all'ottava edizione, la prima organizzata al di fuori dei siti produttivi Ferretti, si è concluso a Peschiera del Garda con la consegna degli attestati di partecipazione. ■

Luca Cuni

©RIPRODUZIONE RISERVATA