

Così i cantieri Apuania cambieranno pelle

Costantino: «Lavoreremo metà sullo yachting, 25% sul refitting e 25% navalmeccanica»

In questi giorni si respira un'atmosfera di curiosa attesa intorno allo stabilimento Nuovi Cantieri Apuania di Marina di Carrara che entro il mese di aprile consegnerà al gruppo Rfi il traghetto ferroviario "Messina". Il cantiere, ceduto lo scorso gennaio dalla holding pubblica Invitalia a The Italian Sea Group dell'imprenditore Giovanni Costantino, sta infatti cambiando pelle e il traghetto "Messina" potrebbe rappresentare l'ultimo capitolo di una lunga storia costellata da un'ampia tipologia di navi realizzate nel sito toscano in oltre cinquant'anni di attività.

In un'intervista rilasciata al magazine *Tm, Tecnologie Trasporti Mare* lo stesso Costantino, un passato da manager alla multinazionale del divano Natuzzi e da qualche anno proprietario del marchio Admiral-Tecnomar di Avenza (nautica e megayacht rilevato in stato pre-fallimenare) chiarisce che «terminati i lavori di ristrutturazione del cantiere e con la produzione a regime il 50% delle attività complessive del gruppo saranno assorbite dal settore yachting per la costruzione di scafi fino a 100 metri di lunghezza, il 25% refitting con nuova foresteria riservata agli equipaggi degli yacht e 25% alla navalmeccanica».

In quest'ultimo comparto la nuova Nca punta ad ottimizzare l'esperienza delle maestranze, circa 150 persone attualmente in cassa integrazione che secondo l'accordo sottoscritto a gennaio dovranno rientrare in cantiere entro i prossimi due anni e il know-how tecnologico fino ad oggi sviluppato sotto la precedente proprietà. In questo senso, Italian Sea Group punta ad integrare due concezioni produttive differenti della cantieristica come yachting e navalmeccanica, contraddistinte da dinamiche e ritmi diversi.

«Un primo significativo passo in questa direzione - spiega ancora Costantino - è la conferma di gran parte del management della precedente gestione Nca con il quale vogliamo proseguire la tradizione del cantiere puntando su mercati ad alto valore aggiunto come offshore e supply vessel».

Il costo complessivo dell'operazione sostenuto interamente dall'equity privato degli azionisti, è di 50 milioni di euro e include il prezzo di vendita, l'impegno per il reintegro delle maestranze ed una serie di investimenti infrastrutturali (circa otto milioni entro quest'anno), nella nuova sede di Marina di Carrara che sarà pronta a metà luglio. In questa prima fase operativa l'investimento prevede in detta-



Giovanni Costantino, alla guida dell'Italian Sea Group

glio un nuovo capannone da 160 metri con sbocco al mare e l'acquisizione di una chiatte semi-affondabile per le operazioni di alaggio per yacht fino a 90 metri di lunghezza.

Attualmente, il portafoglio ordini del polo yachting di Admiral-Tecnomar conta nove commesse per barche fino a 50 metri. Altre

trattative sono in corso per tre navi da diporto di 75 metri mentre la prossima estate sarà varato il primo Silent, un 24 metri in vetroresina del nuovo brand vela del gruppo.

Nel frattempo, in agenda c'è prima il debutto del rail ferry Messina il cui contratto era stato assegnato con apposito bando nel 2010. La

nave sarà impiegata nello Stretto di Messina per il trasporto di convogli ferroviari e passeggeri, lunga fuori tutto 147 metri per 18,7 di larghezza monta tre motori principali Warsila che sviluppano una potenza complessiva di 6.000 kilowatt garantendo una velocità di servizio di 18 nodi.

Angelo Marietta