

INTERVISTA DI MARTINO MOTTI A FULVIO MONTALDO DEI CANTIERI NAVALI DI SESTRI, GENOVA

Sig. Montaldo la vostra è una storia di un quarto di secolo, ce la racconti.

La nostra storia inizia nel dicembre del 1989 quando entro in questa società, già allora chiamata “Cantieri Navali di Sestri”, trasformazione delle vecchie imprese della famiglia Frassinetti, fondatrice del cantiere. Il cantiere originale era nato per lavorare nelle demolizioni navali e per la manutenzione di chiatte e rimorchiatori; i Frassinetti infatti possedevano un'importante compagnia marittima. L'area era molto grezza, con sterrati “ex spiagge” e due piccoli scali malconci. Da lì siamo partiti chiedendo un finanziamento per la costruzione di un vero scalo di alaggio per la movimentazione di unità di più grandi dimensioni fino alle 300 tonnellate, con 9 metri di larghezza e 4 di pescaggio. Si è aperto quindi un panorama ben più vasto di quello possibile nei tempi passati, quando si lavorava solo con una gru da 15 tonnellate. L'area demaniale interessata dal cantiere oggi è la medesima di allora e può contare su circa 10.000 metri quadrati a terra e poco di più in mare. Abbiamo fin da subito adottato una politica faticosa ma molto lungimirante, per cui destiniamo annualmente il 50% dei proventi alla manutenzione e all'aggiornamento tecnologico del cantiere. Dopo lo scalo abbiamo sistemato i piazzali, poi le banchine, cambiato le gru e le attrezzature con uno svecchiamento continuo. Oggi siamo dotati anche di carrelli semoventi, siamo stati i primi in Liguria ad adottarli; ne abbiamo uno da 300 tonnellate, modulare (da 200 a 300 tonnellate), lungo 25 metri. Abbiamo adottato un programma per cui cambiamo tutti i mezzi, i carrelli, i mulletti e le gru ogni 5 anni per mantenere la massima efficienza. Oltre alle officine, alla falegnameria, ai magazzini, alla zona dipendenti con mensa e servizi abbiamo un capannone grande 30 x 12 metri e alto 12, per il resto lavoriamo con coperture plastiche termoretraibili che tutto sommato garantiscono una buona flessibilità e gestione dei lavori. A proposito dei dipendenti, fin da subito abbiamo affiancato alle vecchie e qualificate maestranze, ai carpentieri e ai maestri d'ascia già operanti, diversi giovani; oggi le squadre esistenti sono formate da quarantenni che hanno imparato sul campo e assorbito l'esperienza dei vecchi maestri, diventando veri professionisti. Crediamo molto nella fidelizzazione del personale ma anche del cliente. Il 70% dei lavori che facciamo ogni anno è su barche degli stessi clienti da decine di anni, credo sia un segnale importante di affidabilità e correttezza. Pur essendo una società poco più che familiare (due i soci, io e la moglie del comandante Frassinetti) abbiamo impostato l'azienda su standard di qualità e procedure da grande azienda.



Che lavorazioni potete garantire e quali sono le vostre specialità?

Siamo specializzati in tutte le lavorazioni, in particolar modo nella carpenteria sia in acciaio sia in alluminio e nella falegnameria. Nella meccanica operiamo sulle piccole unità, mentre sulle grosse oramai sono le officine specializzate e autorizzate dai brand dei motori che lavorano a bordo, MTU, Caterpillar, Man, Volvo... Abbiamo 15 dipendenti e ci avvaliamo di numerose ditte artigiane che ruotano nei lavori e delle quali ci fidiamo ciecamente. Il refitting è oggi il core business e su barche sempre più impor-

tanti. Una parte del piazzale è destinata alle barche fino a 15 metri, un'altra, più grande, a quelle di dimensioni maggiori. Il nostro limite dimensionale è 320 tonnellate per 40 metri di lunghezza. Abbiamo 120 posti barca fino a 18 metri di lunghezza con banchine ben attrezzate, e questo ci permette di avere una base di introiti fissi che aiuta a gestire al meglio il cantiere.

Lavori da ricordare?

Tra i tanti eseguiti in questi anni ne ricordo uno davvero notevole: la ricostruzione totale di un Perini di 35 metri che era stato distrutto da un incendio, partendo dalla sabbatura totale dello scafo, la sola struttura recuperabile rimasta. Oppure il rifacimento e riconversione a yacht del Capocaccia, un rimorchiatore della Rimorchiatori Riuniti, con un lavoro certosino di tre anni. Ogni nuovo operato è una sfida, una scommessa. Come quella del restauro completo di una navetta del 1919 su progetto di Hugo Shubert, il Sea Home, con direzione e progetto dell'architetto Matteo Picchio di Milano. Eppoi il New Vagabunda, l'America, lo Smooth Operator, lo Standarte, La Bimba, il Tenace e tanti altri, innumerevoli e a loro modo tutti unici nelle lavorazioni. Abbiamo fatto anche allungamenti di scafi che sono sempre lavorazioni di una certa delicatezza progettuale.

Che tipo di clientela avete?

Abbiamo sempre avuto clientela italiana, anche armatori molto importanti che si affidano a noi da tanti anni; da due o tre anni sono comparsi

gli stranieri e oggi ne possiamo annoverare all'incirca il 30%. Genova e la Liguria stanno diventando un polo molto importante per il refitting, sono numerosi i cantieri capaci di garantire lavorazioni impeccabili. E' naturale quindi che anche gli stranieri individuino la Liguria come punto di eccellenza dove poter effettuare le loro importanti lavorazioni.

25 anni sono già un bel numero...

Sì, nel 2015 cadono i 25 anni della nuova gestione, se così si può dire. Sono stati anni stimolanti e sempre in crescita, tanto che abbiamo deciso di farci un regalo: la nuova sede sociale.



La nuova sede sociale... è questa la novità, allora!

E che novità, ci siamo impegnati per progettare quella che sarà l'inizio della “rinascita” estetica del cantiere. Siamo riusciti a ottenere tutti i permessi necessari, e non è stato facile, e per farlo abbiamo dovuto inserire la nuova costruzione in un progetto di più grande respiro, la ristrutturazione anche delle palazzine esistenti nell'area. Il progetto, curato da mio cugino, l'architetto Giuliano Montaldo, è moderno e attuale, molto funzionale, razionale e scenico. Il palazzetto avrà uffici per il cantiere, uffici per i comandanti degli yacht in lavorazione, postazioni internet, una palestra attrezzata in uso per i dipendenti del cantiere e gli equipaggi (con accesso 7 giorni su 7), sale riunioni, servizi igienici per i clienti sia del cantiere sia degli ormeggi. Inoltre la copertura è attrezzata in parte a solarium con sdraio, tavolini e barbecue, anche questa zona dedicata a dipendenti ed equipaggi. Pensiamo infatti che il dipendente meriti un trattamento di riguardo perchè in questo modo si applicherà con più motivazione. Il resto del lastrico solare è coperto da pannelli solari capaci di sostenere una buona parte del fabbisogno energetico del cantiere. Il progetto di ristrutturazione proseguirà successivamente con la ristrutturazione delle officine, della falegnameria, del magazzino, degli spogliatoi, dei servizi igienici dei dipendenti e della mensa. Quattro anni sono l'orizzonte temporale per l'ultimazione del progetto.

Contatti: Cantieri Navali di Sestri, Genova Sestri Ponente; www.cantierisestri.it; info@cantierisestri.it

SHIP CONTROL

TUTTO PER LA NAUTICA AI MIGLIORI PREZZI

SHIP CONTROL
Seguici online

[f](https://www.facebook.com/shipcontrol) [t](https://twitter.com/shipcontrol)

WWW.SHIPCONTROL.IT - WWW.SHIPCONTROLSTORE.IT
INFO@SHIPCONTROL.IT