

CMC MARINE

Superyacht

aziende

LA STABILIZZAZIONE ELETTRICA

Intervista di Roberto Franzoni ad Alessandro Capiello, fondatore e CEO di CMC Marine.

CMC Marine, nata a Como nel 2005 e dopo i suoi primi dieci anni trasferitasi a Cascina, in provincia di Pisa in uno stabilimento moderno più grande e logisticamente più efficiente, finalizzato anche a stare più vicini a clienti come Sanlorenzo, Azimut-Benetti e Rossinavi, è attiva nella produzione e commercializzazione di impianti di automazione navale di ultima generazione. L'esperienza ventennale dei fondatori, parte dei quali provengono dal gruppo Rodriquez, e gli importanti investimenti in ricerca, in pochi anni, hanno fatto di CMC Marine un player di livello internazionale. Nel 2009 ha introdotto nel mercato degli impianti di stabilizzazione Stabilis Electra, primo e unico sistema di pinne stabilizzatrici con attuazione elettrica, a cui recentemente l'Ufficio Europeo dei Brevetti ha definitivamente assegnato il brevetto, riconoscendone l'unicità e l'originalità del progetto.

“Siamo in un momento molto difficile e confuso – commenta Alessandro Capiello, ingegnere navale, fondatore e Ceo di CMC Marine – Cina, Brasile, la stessa Russia, che sembravano rappresentare la nuova frontiera, si sono persi. Crescere è difficile”.

La concorrenza si è fatta molto agguerrita? Ha preso le sue misure. In Italia non la sentiamo molto. Sono andati su prodotti analoghi. All'ultimo Mets hanno premiato un prodotto uguale al nostro. Molti si sono mossi nella direzione dell'impianto di stabilizzazione elettrico. Alcuni ci credono ancora poco. Altri ci credono di più. Il mercato americano ad esempio è legato all'idrodinamica. È difficile vendere uno



stabilizzatore o un thruster elettrico negli Usa. Gli europei sono molto più ricettivi dell'innovazione.

E il brevetto?

Il campo della brevettazione è molto ampio. Dipende quanto si vuole restringere questo campo. Noi ci abbiamo messo quasi tre anni a ottenere la copertura del nostro prodotto. È un aspetto a cui teniamo molto che ci spinge a innovare in continuazione. Il mercato della nautica paradossalmente è costituito da persone che per la loro professione di brillanti imprenditori hanno a che fare molto più di noi con i brevetti. **Gli impianti giroscopici sono dei concorrenti?** È un'altra proposta di stabilizzazione che si adatta bene a imbarcazioni più piccole, con problemi di collocamento degli impianti, veloci, in cui è rimasta l'idea che l'appendice esterna freni. Nel settore ci sono molti player che si stanno avvicinando all'azienda che finora l'ha fatta da padrona. Al Mets del 2015 c'era una dozzina di aziende che proponevano sistemi di stabilizzazione. Al Mets di tre anni fa eravamo meno della metà. In questa dozzina chi propone pinne e chi propone giroscopi sono all'incirca metà e metà. La scelta tra i due sistemi è di progetto. Sui dislocanti il giroscopio generalmente non si applica e sulle unità maggiori neppure.





Con le pinne si hanno gli stessi risultati dei giroscopi?

Praticamente sì. Abbiamo lavorato in questa direzione e abbiamo un brevetto specifico anche sulla stabilizzazione all'ancora. Grazie al sistema di drive elettrico, tutto l'impianto è più evoluto. L'impianto determina istante per istante come deve muoversi la pinna, in termini di accelerazione, di velocità, di posizione. Il sistema è predittivo e anticipa il movimento.

Avete un ufficio Ricerca e Sviluppo interno?

Lo abbiamo con risorse nostre e lavora con tempi propri, separato dal quotidiano, svincolato dall'ansia della produzione.

In che range di yacht operate?

Dai 70 piedi ai 60 metri. Le esigenze come si può facilmente capire sono molto diverse. Dobbiamo muoverci con finalità e prospettive molto diverse. Le barche piccole sono spesso gestite anche dall'armatore e quindi dobbiamo lavorare sulle interfacce su sistemi facilmente gestibili da diportisti, non professionisti. Sul 60 metri l'interfaccia sono il comandante con il suo equipaggio. Lo yacht starà in mare molto di più. Starà a lungo lontano dalle coste o comunque da porti

organizzati. Logiche di utilizzo quindi molto diverse. Le barche inoltre ogni anno sono più complicate e quindi anche noi dobbiamo allinearci a dimensioni e livelli di complessità crescenti, che richiedono quindi impianti adeguati, con integrazioni relative.

Come è cambiata nel tempo l'idea di comfort?
L'obiettivo non è più ridurre solamente il rollio. Imbardata, delfinamento, sono movimenti che debbono essere controllati. Ormai si parla di stabilizzazione di piattaforma. L'asticella si alza e di molto. Noi in questa direzione vogliamo andare e stiamo andando.

Per arrivare alla stabilizzazione di piattaforma è pensabile l'integrazione tra pinne e giroscopio?

Può essere un'ipotesi. L'abbiamo già provata su alcuni yacht. Il risultato è superiore alla somma dei due sistemi. Questi a loro volta si debbono integrare ai timoni, come sulle unità militari, e se c'è il pod, con il pod. Anche l'autopilota ha un'importanza rilevante. Questo è il futuro.

A breve?

A cinque/sette anni.

Questi sistemi si potrebbero applicare anche alle barche a vela grandi, che hanno in più lo sbandamento?

Eh, insomma... lei parla con un velista! La barca a vela quando naviga invelata sta in un suo equilibrio che non può essere intaccato. Ho montato delle pinne su barche grandi da charter.

Altrimenti non sento l'esigenza di stabilizzazione su un mezzo con un'anima sportiva. Lo scafo poi ha dinamiche molto diverse.

Tornando ai mercati, nel Nord Europa siete riusciti a entrare?

Ci stiamo lavorando. In Italia abbiamo una posizione molto forte, che però richiede una presenza impegnativa, che drena molte risorse ed energie. Il nostro atteggiamento comporta grande disponibilità e attenzione anche nella fase progettuale, con l'ufficio tecnico del cantiere.

Questo approccio all'estero richiede ancora più tempo e la ricerca di collaboratori giusti. In Turchia ad esempio facciamo 1,5 milioni di vendite all'anno, solo col nuovo, che vuol dire la quasi totalità dei cantieri, grazie a una persona in loco e a due anni di investimenti prima di partire. Siamo diventati forti perché questa persona segue come noi qui tutto il processo di progettazione e costruzione dello yacht, fino alle prove



Cmc Marine

Superyacht

aziende

la stabilizzazione elettrica

in mare. Nel nord lavoriamo con Moonen in Olanda, che è la tana del lupo! I concorrenti sono tutti lì. Ma in Inghilterra il match è ancora più duro, dato che nel nostro settore le regole le dettano loro e in più sono molto tradizionalisti. Ma il problema è anche molto legato alla conoscenza. Noi non siamo ancora conosciuti abbastanza.

Quante unità installate all'anno?

Circa un centinaio. Abbiamo una gamma di pinne che copre quel range dimensionale di cui parlavamo prima, da 70 piedi a 60 metri. Quelle che stanno aumentando parecchio sono le installazioni sugli yacht di dimensioni maggiori.

Fornite anche realizzazioni custom?

Gli yacht grandi sono sostanzialmente custom, soprattutto per le integrazioni e le interfacce, non tanto per la dimensione delle pinne.

Come vi state organizzando per gestire il vostro futuro?

A piccoli passi costanti. Cresciamo ogni anno di qualche impianto in più e di qualche metro in più di yacht. E siccome in queste dimensioni ogni progetto ha le sue problematiche che come dicevo prima noi vogliamo affrontare con l'ufficio tecnico del cantiere per strutturare l'impianto a tutti gli effetti "su misura", questo richiede tempo e adeguamenti consolidati, perché vogliamo fornire solo impianti che funzionino. Bene. Per ulteriori informazioni: CMC Marine, Via Grecia 52, 56021 Cascina (PI), tel. 050711499, www.cmcmarine.com - info@cmcmarine.com

