

Bucintoro *MAGAZINE*

TRIMESTRALE DI INFORMAZIONE CULTURALE A VENEZIA - ANNO II NUMERO 3 - MAGGIO 2009



C'è sempre qualcosa di nuovo da imparare

Intervista a Pierino Persico

Sebastiano Giorgi



"Vede, il fatto è che non ci si può fermare. Se hai fatto una cosa in un certo modo per anni non è che devi continuare a farla così all'infinito. Dopo un po' io mi stanco, mi sento, come dire, sfasato, non a posto, fuori dal tempo. Superato. Per questo ho cambiato tante volte nella mia vita. Ma ho sempre continuato a fare il modellista, in fondo. Ho cambiato senza cambiare. All'inizio realizzavo modelli in legno, oggi ci pensa il computer, ci pensano le macchine. È cambiato tutto, non è cambiato niente. Bisognava adeguarsi per restare se stessi, per non venire scavalcati dal tempo, per non venire superati dal progresso, dalla tecnologia, da altre persone."

È questo l'incipit de "Il sentiero nascosto", le frasi con cui inizia il libro-intervista, a cura di Paolo Aresi, che celebra i trent'anni di attività della Persico spa. Una azienda che ha raggiunto una notorietà mondiale costruendo modelli per gli oggetti più dispa-

ti, dai giocattoli a pezzi per navicelle spaziali, dai cruscotti delle auto agli scafi di Luna Rossa.

Parole quelle di Pierino Persico titolare e presidente dell'azienda di Nembro, che potrebbero essere il manifesto dell'imprenditoria più sana, quella in continua sfida ed evoluzione non solo nei confronti della concorrenza globale, ma anche nella competizione più difficile: quella con se stessi.

Grandi progetti, grandi investimenti, grandi sfide, esattamente quello che serve per intraprendere la ricostruzione del Bucintoro.

"È un'operazione affascinante ma sia chiaro fin da subito che l'investimento economico e la realizzazione del manufatto pretendono la massima professionalità. Non è una operazione che possa essere portata avanti da volontari o solo con l'orgoglio. Ci vuole una squadra coordinata e con spirito operativo che lavori su un obiettivo comune".

Il mondo imprenditoriale bergamasco sotto questi

aspetti può dare un importante contributo?
"Sicuramente, ma il carro dev'essere trainato da Venezia. È la città della Serenissima e i veneziani che devono sentire il desiderio di colmare un vuoto storico, artistico e simbolico ricostruendo il Bucintoro. E da quanto vedo finora la città sembra ancora lontana e un po' indifferente verso il progetto. Sia le categorie economiche, sia le istituzioni non hanno colto appieno l'importanza di questa operazione che equivale a ricostruire un pezzo di Venezia. Il Bucintoro era un monumento galleggiante, era simbolo della città come lo sono il campanile di San Marco o il ponte di Rialto. Nel dopoguerra, penso ad esempio a Norimberga e Varsavia, le città europee che persero i loro manufatti artistici li hanno ricostruiti. Il dopoguerra di Venezia è la caduta della Serenissima, le distruzioni ed il saccheggio di Napoleone, tra cui il rogo del Bucintoro che proprio per la sua maestosità e per il valore

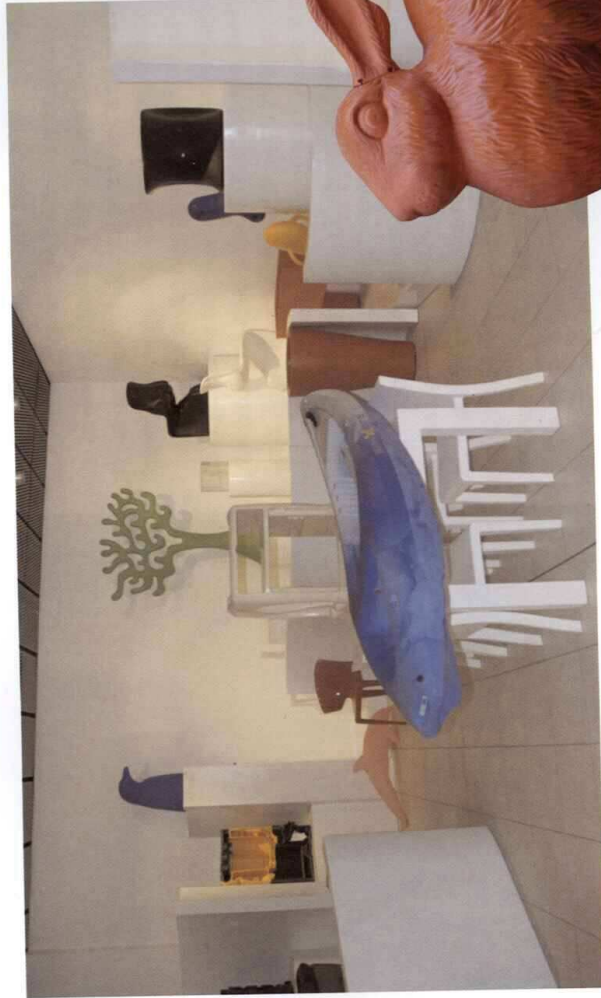
simbolico che rivestiva per chi abitava le terre della Repubblica Veneta divenne l'oggetto su cui scaricare il desiderio di umiliare uno stato millenario. Anche Venezia deve uscire dal suo dopoguerra realizzando il Bucintoro del nuovo millennio".
Il suo hobby è la montagna, il suo approccio al lavoro è rivolto alla continua innovazione, allora perché si è innamorato del progetto di ricostruzione filologica di una antica imbarcazione?
"Ho capito da tempo che il mare e la montagna non sono così diversi. Che le sensazioni che provi navigando solitario o camminando tra le rocce della Presolana sono simili. E poi io vengo dal legno, dal lavoro dei modelli, tutto, anche l'oggetto più sofisticato ha avuto prima un suo modello. Prima lo si faceva in legno, a mano, ora con le frese CAD-CAM e con la tecnologia rotazionale. Ma in fondo è sempre qualcosa che originariamente attiene alla genialità dell'uomo. Ed il Bucintoro può essere uno



straordinario biglietto da visita per il know how italiano, non solo del nord est".
La vostra azienda potrebbe dare un contributo tecnologico non indifferente alla ricostruzione.

"Vogliamo essere protagonisti della ricostruzione. Il nostro know how è a disposizione innanzitutto per rilevare nel dettaglio il modello di Bucintoro presentate all'Arsenale e per trasportarlo virtualmente in un modello matematico in scala 1:1. Ma, ripeto, siamo pronti a contribuire all'interno di un progetto definito sia economicamente, sia dal punto di vista della progettazione dell'intero scafo. E credo che non sarebbe male cercare un coinvolgimento anche della Francia per ricucire l'antica ferita della distruzione del Bucintoro".

Una operazione-sfida quella di far rinascere l'antica nave dogale che fa ricordare il vostro impegno nella



1976

costruzione degli scafi del Moro di Venezia e di Luna Rossa.

"Sono stati due momenti che ci hanno ulteriormente spinto verso quella continua innovazione tecnologica che ricerchiamo quotidianamente. Del Moro di Venezia abbiamo realizzato il bulbo e la chiglia, mentre le ultime due Luna Rossa che hanno gareggiato a Valencia le abbiamo realizzate interamente, albero escluso".

Una ricerca continua della qualità che è anche la ricetta per resistere alla crisi globale?

"Credo che la recente crisi finanziaria sia arrivata al culmine di uno sviluppo della globalizzazione che già faceva intravedere una possibile china negativa o comunque dei grandi cambiamenti sul mercato. Riguardo l'Italia l'introduzione dell'euro ci ha impedito di continuare a fare il terzo mondo d'Europa. Abbiamo iniziato ad avere gli stessi costi della Germania e quindi non siamo stati più appeti-

bili. Ma attenzione è stato giusto così perché se non fossimo agganciati all'euro avremmo rischiato di fare la fine dell'Argentina".

Allora come se ne esce dalla crisi?

"L'Italia deve puntare da un lato sul valore aggiunto, ovvero sul design, sulla massima qualità dei prodotti, e dall'altro deve riorganizzare il sistema paese diventando competitiva su scala internazionale. I grandi appalti nel mondo oggi sono appannaggio di Cina, Russia e aziende di altri paesi, noi se escludiamo l'Eni siamo fuori dalle commesse mondiali, e quando sei fuori da questi grandi progetti non sviluppi più il know how e rapidamente finisci fuori mercato. In poche parole ci vogliono dei nuovi Enrico Mattei che abbiano strategie e capacità per recuperare terreno su scala globale". ■

Persico spa

L'azienda fondata nel 1976, con i suoi 280 addetti è attualmente proiettata verso un mercato prevalentemente internazionale. È strutturata in quattro Divisioni (Automotive Division, Rotational Division, Nautical Division, Engineering Division) che mantengono completa autonomia operativa e contemporaneamente permettono interessanti sinergie. Offre servizi di progettazione, realizzazione di modelli, di stampi, di prototipi attrezzature di finitura, macchine per lo stampaggio, presse, sistemi di controllo e automazione fino a linee complete di produzione.

THE DIFFERENCE
GOES BY THE
NAME OF



PIER 1
NAUTICAL DIVISION