



RODRIQUEZ

International magazine - Number 15 - April 2007

QUARTERLY



RODRIQUEZ
CANTIERI NAVALI SPA

CP200

RODRIQUEZ MARINE SYSTEM

Beyond Appearances

Pleasure boats and ships for the military sector: they are both part of the world in which the Rodriquez Group operates through its various companies. But how is it possible to pass from the construction of ferries or hydrofoils to that of leisure craft, from minehunters for the navy to patrol boats for the Capitanerie di Porto (the Italian Harbor Masters' Offices) or Guardia di Finanza (the Italian Finance Police)?

The answer is simple: expertise, creativity, and passion. It is thanks to these factors that our group can operate in such different worlds that, at least apparently, seem so distant. Because, while yachts evoke the desire for escape and are intended to satisfy the wish to enjoy oneself, it would not be possible to realize these desires in a situation of complete safety without the presence on the high seas of other ships intended to play a different role. Suffice it to think of the patrol boats built for the Capitanerie di Porto, the navy corps with functions linked to the sea-related activities of all of us. This corps comprises a total of 11,000 personnel who, with a fleet of 400 vessels, have numerous duties, including surveillance of the Italian coasts, search and rescue, and protection of the marine environment. So these worlds aren't so distant after all!

Our passion and creativity produce yachts that enhance the pleasure of sailing, a true luxury today. With our know-how, we collaborate with the Capitanerie di Porto who, on board the patrol boats we have built, contribute to the safety at sea of all of us. And mention must be made of our attention to the latest technologies, such as the use of the infusion technique in the construction of hulls and the installation on our vessels of the sophisticated stabilizing systems developed by Rodriquez Marine System. Whether it be for pleasure or the benefit of others, it is vitally important that the vessel should be the right one for sailing or for allowing others to sail, and that this should always be in complete safety.

Luciano La Noce
President Rodriquez Cantieri Navali SpA

Al di là delle apparenze

Imbarcazioni da diporto e navi per il settore militare. Insieme formano il grande universo nel quale opera il Gruppo Rodriquez attraverso le sue società. Ma come è possibile passare dalla costruzione di un traghetto o di un aliscafo a quella di uno yacht per il diporto, da un cacciamine per la Marina Militare a una motovedetta per le Capitanerie di Porto fino a un pattugliatore per la Guardia di Finanza?

La risposta è semplice: competenza, creatività e passione. È grazie a questi fattori che il nostro Gruppo può operare in mondi così diversi e che, almeno in apparenza, sembrano così lontani. Perché se gli yacht evocano il desiderio di evasione e nascono per soddisfare la voglia di giocare, gli stessi desideri non sarebbero realizzabili in sicurezza senza la presenza in mare di altre "navi", nate per svolgere ruoli diversi.

Basta pensare alle vedette costruite per la Capitaneria di Porto, il Corpo della Marina Militare che svolge funzioni legate all'andar per mare di tutti noi. Un organico di 11.000 persone che, con una flotta di 400 unità, fra i numerosi compiti, sorveglia le coste, presta soccorso e protegge l'ambiente marino. Ed ecco che i due mondi non sono più così lontani. Dalla nostra passione e creatività nascono yacht che aumentano il piacere della navigazione, vero lusso del nostro tempo. Con la nostra competenza collaboriamo con le Capitanerie di Porto che, a bordo delle nostre vedette, forniscono il loro contributo per la sicurezza di tutti in mare. Senza trascurare l'attenzione alle più recenti tecnologie, come l'utilizzo dell'infusione nella costruzione dei nostri scafi e l'applicazione dei sofisticati sistemi di stabilizzazione alla navigazione, questi ultimi sviluppati in proprio da Rodriquez Marine System.

Che sia per divertimento o per il bene altrui, l'importante è avere l'imbarcazione giusta. Per navigare o per permettere agli altri di farlo. Sempre in totale sicurezza.

Luciano La Noce
Presidente Rodriquez Cantieri Navali SpA

COLOPHON

Editor-in-Chief / Direttore responsabile
Marco Ragazzini

Editorial coordinator / Coordinatrice redazionale
Paola Vettori

Editing / Redazione
Saturno e Associati Giornalisti, Milano

Art, Production and Print / Grafica,
Produzione e Stampa
Grafiche Lunensi, Sarzana (SP)

Special thanks / Si ringraziano:
**Francesco Alessi, Gianluca Ascheri,
Daniel Berrebi, Paola Bertini,
Mario Borghini, Giovanni Cavallo,
Francesco Cella, Edoardo Cossutta,
Alessandro Cozzolino, Giovanna Di Bella,
Domenico Donato, Marc Erato,
Mauro Elefante, Osvaldo Facchinetti,
Paolo Garbarino, Nilson Gobbi Benelli,
Chiara Grugni, Marco Orlandi,
Marco Pavoncelli, German Pelze,
Christina Pellegrino, Enrico Regoli,
Matthew Sainz, Michele Sferrazza,
Simona Scordamiglio, Alina Woicieszczk**

For any editorial or advertising enquiries or to
receive a free copy of this
magazine, please contact:
Per comunicare con la redazione,
per informazioni sulla pubblicità o per
ricevere gratuitamente una copia della rivista
contattare:

Rodriquez Cantieri Navali S.p.A.
tel. +39 0187 617551
fax +39 0187 617550
marketing@rodriquez.it
www.rodriquez.it

This magazine is a project of Rodriquez Sales &
Marketing Office
Progetto voluto e realizzato dall'ufficio Sales &
Marketing della Rodriquez

Quarterly magazine, published in Italy, registered
at La Spezia Court n. 07/04
Rivista trimestrale, pubblicata in Italia, registrato
presso il Tribunale della Spezia n. 07/04

© **Rodriquez Cantieri Navali S.p.A.**

CONTENTS



CP200

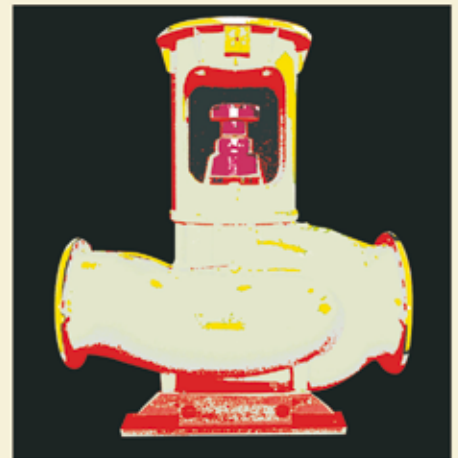
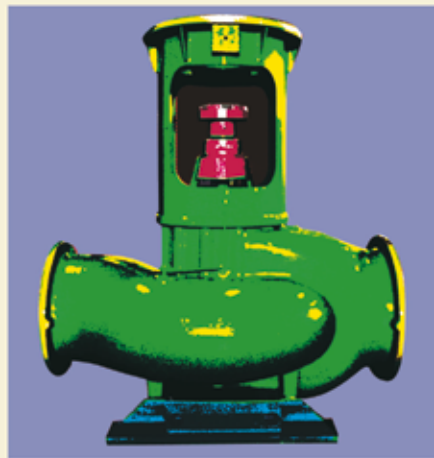
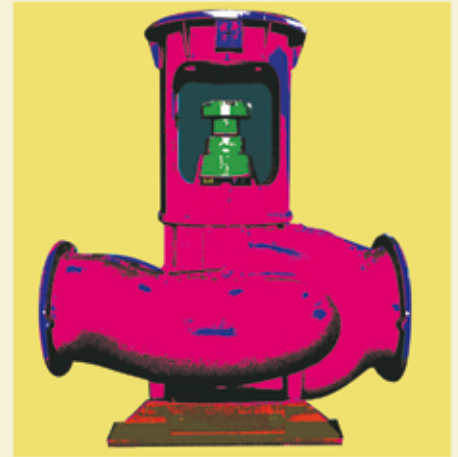
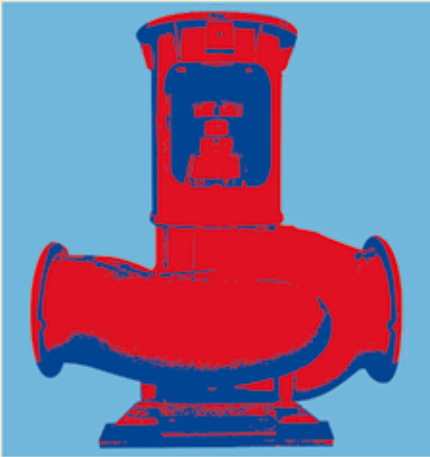
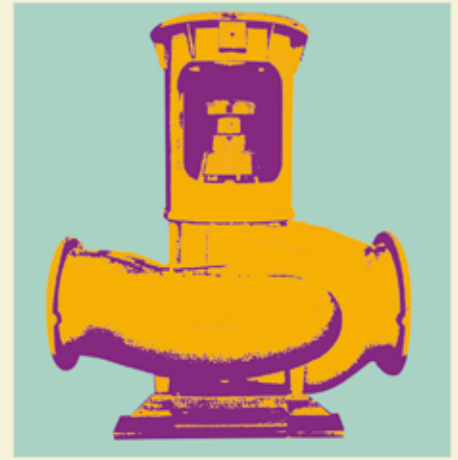
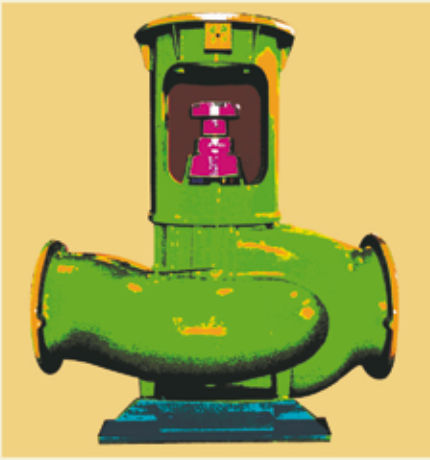
6	10	14	16	20	22	24
FORUM Concrete Value	YACHTS Great Works	PEOPLE IN THE COMPANY Claudia Bocchini	MILITARY CP200	MARINE SYSTEMS ET: a Clear View	EQUIPMENT Pompe Garbarino	NEWS

As of April 23rd, 2007 as this issue was going to press,
Rodriquez is building:

- 10 catamaran
- 1 hydrofoils
- 34 patrol boats
- 56 fast patrol boats
- 16 yachts
- 5 megayachts
- 1 monohull
- 3 mine countermeasures vessels

Oggi, 23 Aprile 2007, mentre alle Grafiche Lunensi si sta
stampando la rivista, nei Cantieri della Rodriquez sono in
costruzione:

- 10 catamarani
- 1 aliscafi
- 34 pattugliatori
- 56 vedette veloci
- 16 yachts
- 5 megayachts
- 1 monocarena
- 3 cacciamine



Double suction centrifugal pump type "LDS"

Pump Art

GARBARINO
pompe *Since 1932*

Via Marengo, 44 - 15011 Acqui Terme (AL) - Italy - Tel. +39 0144 388671 - Fax +39 0144 55260 - www.pompegarbarino.com - e-mail: info@pompegarbarino.com
Milano Branch - Via Andrea Doria, 31 - 20124 Milano - Italy - Tel. +39 02 67070037 - Fax +39 02 67070097

Garbarino Pumps Asia Pte Ltd
N.7 Chin Bee Avenue Singapore 619931 - Tel. +65 6262 6448 - Fax +65 6268 2433

Concrete Value

Sailing: is it a dream of freedom or a desire to escape? There are many meanings for a single word, which now takes on a new meaning

by Antonio Vettese

It's called a trend, perhaps fashion, but there's much more to the wish to own a displacement motor yacht. In the office we receive a large number of designs and photographs that we translate, above all, into a great desire for freedom. Sailing can be just an aspiration, a latent desire: I've got a large ocean-going boat; I know I can go round the world. I'm dreaming of Patagonia, the north-west passage, Panama. One day I'll leave... a day that for some will never come because the final decision is continually put off while other commitments take priority: business, duties, family. Is this an alibi? Maybe, but the decision to escape is always latent, the boat is always ready and is itself a powerful therapeutic tool that's wound up and ready to go. It's the tranquility of knowing that one day you can decide to find your own rhythms and your own horizons. The displacement motor yacht, explorer, or restored tug, with their strong taste of the sea, are the choices of those seeking the most authentic way of plowing the oceans: self-sufficiency, endurance, silence nearly always, compressed-air cylinders, tenders, water sports equipment, heating, quarters of ox in the freezer, hundreds of kilos of frozen fish, beer. Like every other type of boat, the motor yacht conveys a message, telling the story of its owner. With its strong symbolic value, however, it's also a trap. This is because what counts is its function rather than its appearance, which can resemble, for example, an oil tanker or a battle cruiser. It's true that aesthetic sensations always have a value, but too many people are trapped by the form, forgetting the enormous

power of the dream associated with a boat that really allows you to sail every sea. It's true that with every boat you buy a dream rather than just an object. But these are even more valuable because they offer an opportunity not for showing off, but rather for doing something specific — that is, sailing. Some people mortify them by just using them to go from Porto Cervo to Pevero (on Sardinia's Costa Smeralda), from midday to seven in the evening, with a metronomic cadence. Every day there's a different bikini, but the lobster and the Sauvignon are always the same. And every day is the same as the others for three weeks. But some people actually get as far as Patagonia and enter the perilous Straits of Magellan, heading for the seas explored by Sir Francis Drake, Jacob le Maire and Willem Schouten, along the route taken by Captain Cook. Once again they face the crumbling ice, surrounded by seal, whales, and orcas. There is the dream of exploring, the quest for discovery and new knowledge in forests, ice, storms, and the boundless



sea. And the message for those watching is that this ship belongs to a sailor, a real sailor: not just a comfortably-off owner who has achieved success and power; and not just lavishly designed interiors, whether they be leopard-skin or masterfully minimal. The sailor is much more in a world that is discovering that the sea can also lose its wonderful transparencies.

Antonio Vettese

The editor of *Vela e Motore* since 1994, he has, together with his staff, created *Barche da Sogno* and *La Barca per Tutti*, which deal with different sectors of the pleasure boat market. He has written two books on the America's Cup. As a journalist, from the outset of his career he has concerned himself with sport, writing about sailing, cycling, and skiing. His studies also included a little architecture and yacht design when technology still had a long way to go. Although he has participated in a number of regattas and cruises, he would like to do this more often. He has owned a minitonner for the last twenty years or so.



È direttore di *Vela e Motore* dal 1994, ha creato con la sua redazione *Barche da Sogno* e *La Barca per Tutti* che esplorano settori diversi del mercato nautico e del diporto. Ha scritto due libri sulla Coppa America. Come giornalista si è occupato fin dall'inizio di sport, scrivendo di vela, ciclismo e sci. Tra i suoi studi un po' di architettura e yacht design, quando ancora si usavano piombi e liste di pero. Ha navigato abbastanza in regata e crociera, vorrebbe farlo di più. Possiede da una ventina d'anni un minitonner.

Valori concreti

Navigare: sogno di libertà o desiderio di fuga. Molteplici significati per un'unica parola. Che oggi assume un senso più profondo

di Antonio Vettese

La chiamano tendenza, forse moda, ma dietro o meglio dentro la voglia di possedere una "navetta" c'è ben di più. In redazione riceviamo una gran quantità di progetti, foto, che traduciamo soprattutto in un grande desiderio di libertà. La navigazione vera può essere anche solo un'aspirazione, un latente desiderio: possiedo una gran barca, autonomia oceanica, so di poter fare il giro del mondo. Sogno la Patagonia, il passaggio a nord ovest, Panama.

Un giorno partirò. Un giorno... che per qualcuno non arriva mai, perché quella definitiva decisione è sommersa dalle priorità di altri impegni. Affari, azioni, famiglia. Alibi? Può darsi, però quella decisione di una gran fuga è sempre latente, quella barca sempre pronta è di per se un potente strumento terapeutico. È una pistola con il colpo in canna.

È la tranquillità di sapere che un giorno potrai decidere di cercare i tuoi tempi e i tuoi orizzonti. La navetta, l'explorer, il rimorchiatore riabilitato con il loro forte sapore di mare sono la scelta di chi cerca i contenuti più veri dell'andare per mare: autonomia, resistenza, quasi sempre silenzio, bombole, tender, giochi d'acqua, riscaldamento, quarti di bue nel freezer, quintali di pesce surgelato, birra. La navetta, come ogni barca, è un messaggio, e racconta chi la possiede. Nelle sue forti valenze simboliche, però è anche una trappola. Perché quello che conta è la sua funzione più che il suo aspetto, che può somigliare a quello della petroliera come dell'incrociatore da battaglia. Certo, le suggestioni estetiche hanno sempre un valore, ma in troppi restano imprigionati dalla forma e si dimenticano della enorme potenza del sogno che può sprigionare una barca con sui si può davvero navigare ogni mare.





Don't buy a displacement motor yacht or an explorer if you don't know how to use it as a way of to experiencing life at sea, because this is a function and attitude that, however, calls for culture and respect. To tell the truth, each boat requires close attention from its owner in order to return the passion that has created it. However, there's a feeling of a concrete danger: too many people fill their boats with toys that have

little to do with the sea. It's almost as if, once on board — it often happens on ferries and cruise ships — people want to interrupt their relationship with the outside world, their contact with the natural environment that the ancient Greeks understood perfectly when they built temples where the setting was part of the religious ritual. There are ships where the bulwarks are walls, the spa is down in the bilges, diffused artificial

light is more important than a compressor for the compressed-air cylinders and a bathing ladder, and the home theater is housed in a large saloon or a real cinema. On a rainy day you can also read a book, while the kids can stay in the dinghy. The moral of all this is that, in an age when the overused word "luxury" has lost almost all its meaning, it should be understood that it's a real luxury to sail the high seas.

È vero, con ogni barca compri un sogno più che un oggetto. Ma queste sono ancor più ricche, perché non sono il sogno di esibire ma quello di fare, di navigare.

Qualcuno le mortifica, accende i motori per andare da Porto Cervo al Pevero, dalle dodici alle diciannove, con cadenza metronomica. Ogni giorno un due pezzi diverso ma sempre la stessa aragosta e lo stesso Sauvignon. Ogni giorno uguale agli altri per venti giorni di vacanza. Qualcuno in Patagonia ci arriva davvero e si infila nel periglioso stretto di Magellano, indirizza la prua su quel mare scoperto da sir Francis Drake, Jacob le Maire e Williem Schouten, corre lungo la rotta di James Cook. Ancora di fronte al ghiaccio che si sgretola, circondato da foche, balene, orche. Il sogno di esplorare, provare sensazioni di scoperta, sapere. Foreste,

ghiaccio, tempeste. Il mare assoluto. Il messaggio permanente per chi guarda è che quella nave è di un marinaio, il marinaio. Non solo armatore di grandi disponibilità economiche, che ha conquistato il successo, il potere. Non solo gli interni di design opulenti, leopardati o sapientemente minimalisti. Marinaio è molto di più, in un mondo che sta scoprendo che il mare può anche perdere le sue magiche trasparenze.

Non comprate una navetta o un explorer se poi non saprete usarla come strumento di libertà per vivere il mare e sul mare, funzione e attitudine che comunque esige cultura e rispetto. A dire il vero ogni barca pretende queste attenzioni per restituire con energia la passione che l'ha creata. Però... c'è la percezione di un pericolo concreto: in troppi riempiono la barca di

giocattoli che poco hanno a che vedere con il mare. È come se una volta saliti, accade spesso sui traghetto e le navi da crociera, si volesse interrompere il dialogo con il fuori, quel contatto con la natura che gli antichi greci avevano ben capito creando templi dove anche il panorama era parte del rito. Navi dove i parapetti sono mura, dove la Spa si trova in fondo a una sentina con un piccolo oblò, la luce artificiale soffusa è più importante di un compressore per le bombole e di una scalletta bagno. Dove si dedica all'home theatre un ampio salone o un vero cinema. Ma in un giorno di pioggia si può anche leggere un libro, ma i ragazzini possono anche stare in gommone. La morale: in tempi in cui la parola lusso ha perso quasi ogni significato, troppo usata, è bene capire che navigare è il vero lusso.



CONSORZIO
IMPRESE
NAVALMECCANICHE
SPEZZINE

COMPANIES' POOL
ALEMAR - ALMARINA
CIMEL - CANT.NAV. BOCCA DI .MAGRA
ECOMAR - FRANZIN
NAVALMARE - INTEC
M.T.M. - N.TECNOMARINE
OTNI - SOLMAR

**Construction, fitting out,
maintenance and repair of steel
special alloy, FRP and wooden ships/crafts**

Via delle Pianazze, 74 - 19136 LA SPEZIA
Tel. +39 0187 983251 - Fax +39 0187 983252
e-mail: Cins.sp@libero.it



Quality System ISO 9001:2000
Ri.Na. Certificate n. 12583/05/S
I Q NET n. IT-42268

NATO AQAP 120 Quality System - Certified by Italian Ministry
of Defense 002-00 - Builder Code NATO A 0911

Great Works

It's a busy time at Rodriguez Yachts, where they're working on six megayachts of two different series for various international owners



At present Rodriguez Yachts is building three 38/40 meter aluminum semi-displacement yachts (for Italian and foreign owners) of the Collezione Series, and three 41 meter megayachts of the Signature Series, which are for the London-based firm YachtPlus. YachtPlus will apply the fractional ownership formula to the yachts, which will be managed through YachtPlus International and YachtPlus Management. The Signature Series - this is the name chosen for these 41 meter yachts - has been designed by Foster & Partners, the famous architecture office founded by Norman Foster. The office

had already designed the 58 meter Izanami in 1993 and the 30 meter Wally Dark Shadow in 2002 for the same owner. The 41 meter boat breaks with the traditional concept of large yachts thanks to its innovative design, starting from the full-width staircase leading from the main deck to the large retractable beach extension at the stern and the light, aerial staircases linking the various decks, which are amalgamated in a single structure comprising the sides and the bow area. The owner's cabin is located at the fore of the main deck. From the cabin there is access to the two forward private decks. On the

upper deck is a panoramic saloon with a bar and, as in the main saloon, stereo equipment with a surround system, and a 42-inch foldaway flat screen. The exclusive sun deck comprises, as well as a bar with stools, a gym area fitted with high-tech equipment and protected from the sun by a hydraulically operated hard top. The lower deck is devoted to the guest accommodation with four cabins, designed to make the most of all the available space. The two VIP cabins, with double beds and bathroom with shower unit, are located aft. By removing the dividing wall between the two cabins, it is possible to convert them

Grandi opere

Fermento di costruzioni nella divisione Rodriquez Yachts, che sta lavorando alla costruzione di sei megayacht di due diverse serie, per un ventaglio di armatori internazionali



RQ

Rodriquez Yachts ha attualmente in costruzione tre yacht da 38/40 metri in alluminio semi-dislocanti (per armatori italiani e stranieri) della Serie Collezione, e tre megayacht della Serie Signature di 41 metri, destinati alla società londinese YachtPlus. YachtPlus applicherà il concetto di gestione in multiproprietà agli yacht, le cui attività di gestione saranno svolte tramite YachtPlus International e YachtPlus Management. La linea Signature - il nome scelto per questa Serie di 41 metri - è realizzata dal famoso studio di architettura Foster & Partners di Lord Norman Foster. Lo studio aveva già disegnato il 58 metri Izanami nel 1993 e il Wally di 30 metri Dark Shadow nel

2002, per lo stesso armatore. Il 41 metri si discosta dalla concezione tradizionale dei grandi yacht grazie al suo design innovativo, a cominciare dalla maestosa scalinata che dal ponte principale porta alla grande spiaggia poppiera e dalle scale aeree che collegano i diversi ponti, quasi accorpate in un'unica struttura che integra le murate e la zona di prua. La cabina armatoriale è ricavata all'estrema prua del ponte di coperta. Dalla cabina si accede ai due terrazzini privati di prua. Nel ponte superiore è stato realizzato un salone panoramico con mobile bar attrezzato e, come nel salone principale, impianto hi-fi con sistema surround e schermo al plasma da 42" a scomparsa.

L'esclusivo ponte sole, oltre all'area bar con bancone e rispettivi sgabelli, prevede una palestra attrezzata protetta dal sole grazie a un hard top a movimentazione oleodinamica. Il ponte inferiore è dedicato agli ospiti con quattro cabine, progettate per massimizzare tutti gli spazi disponibili. A poppa si trovano le due Vip, entrambe con letto matrimoniale e bagno con box doccia. Smontando la parete divisoria tra le due cabine, è possibile trasformarle in un'unica grande suite a tutta larghezza, di dimensioni quasi superiori a quella armatoriale, creando in questo modo uno spazioso living. Le due cabine a letti gemelli e bagno con box doccia sono ricavate invece a prua. I tre ponti sono collegati inter-



This and previous pages, images of the Collezione Series Yachts under construction in Sarzana shipyard
 In questa pagina e nelle precedenti, alcune immagini degli Yacht della Serie Collezione in costruzione a Sarzana

into a single full-width suite, almost of the same size as the owner's cabin. The two cabins with twin beds and bathroom with shower unit are instead located forward. The three decks are linked internally by a spiral staircase.

The Collezione 38/40 Serie are yachts with clean lines, capable of good performance, despite being a displacement boat. The hull, which has a semi-displacement round bottom designed using methodical series, is built entirely of aluminum, permitting a substantial reduction in weight. The two 1865 hp engines allow the vessel to reach a top speed of 18 knots, while the cruising speed is around 16 knots.

The external forms are classical and graceful, and, thanks also to the wide-body formula, allow larger internal volumes than usual in yachts of this size. The stabilizing system is able to reduce roll to a large extent, thus offering maximum comfort, and adapts automatically to the operational conditions of the yacht.

Collezione 38 is equipped with all the hydraulic, electrical, and electronic systems necessary for it to be used safely and efficiently even with a small crew:

on the bridge there is a sophisticated system of monitoring and control, completed with radio navigation apparatus, stereo and TV systems and a video surveillance system that allows an eye to be kept on the whole boat with a simple click of the mouse. Attached to the boat's structural elements in an elastic manner so as to reduce noise and eliminate vibrations, the interiors have a simple, yet elegant and refined décor. The walls are faced with precious materials such as teak and bleached oak, the ceilings are in leather, and the floors are carpeted.

For the furniture coverings and draperies, cool materials like linen and semi-transparent cloths have been selected, all in white and ecru, or variations on these, further accentuating the pale tones of the furnishings, which are only interrupted by the brighter colors of elements covered with iridescent silks or in Canaletto walnut.

Adjacent to the main and upper decks are large cockpits equipped with a bar, dining area, and solarium, while the sundeck is located on the flying bridge where guests can cool off in the Jacuzzi pool. In the stern garage there is room

for both a tender and a jet ski. On the upper deck there is a large studio, the bridge, and the skipper's cabin, while on the main deck there is a large saloon with a separate dining room and the owner's suite. The four guest cabins, with two double beds and two twin beds, are located on the lower deck.



namente da una scala a chiocciola. Gli yacht della serie Collezione hanno linee pulite e sono capaci di buone performance, pur essendo yacht a dislocamento. Lo scafo, con carena tonda semidislocante derivata da serie sistematiche, è costruito interamente in alluminio, per consentire una consistente riduzione di peso. I due propulsori da 1825 cavalli permettono di raggiungere la velocità massima di 18 nodi, mentre la velocità di crociera si attesta intorno a 16 nodi. Le forme esterne sono classiche ed eleganti e, grazie anche alla formula "wide body", offrono volumi interni maggiori del solito in yacht di queste dimensioni. L'impianto di stabilizzazione è in grado di ridurre il rollio in maniera consistente, in modo da offrire il massimo comfort, e si adatta automaticamente alle condizioni di esercizio dello yacht. Collezione

38 è dotata di tutti gli impianti idraulici, oleodinamici, elettrici ed elettronici che ne rendono efficace e sicuro l'utilizzo anche con equipaggio ridotto: in plancia è presente un completo e sofisticato sistema di monitoraggio e controllo, integrato con gli apparati di radionavigazione, con gli impianti HiFi e TV e con gli impianti di videosorveglianza, che permette di tenere sott'occhio la barca intera con semplici "click" del mouse. Gli interni sono fissati in maniera elastica all'interno della struttura, per massimizzare la silenziosità e abolire le vibrazioni, il tutto combinato a un décor semplice ma elegante e raffinato. I rivestimenti sono in materiali pregiati quali il teak e il rovere sbiancato, la soffittatura è in pelle e i calpestii in moquette. Per gli imbottiti e i tendaggi, tessuti freschi come il lino e intrecciati semi trasparenti, tutto nei colori bianco ed ecrù. L'arredo

si alleggerisce con il "tono su tono" dei colori, interrotto solo da elementi di arredo in colori più vivaci nelle sete cangianti o nell'essenza di noce canaletto.

All'esterno del ponte di coperta e del ponte superiore sono presenti ampi pozzetti dotati di zona bar, pranzo, solarium, mentre l'area prendisole è ricavata sul flying bridge dove gli ospiti potranno rinfrescarsi nella vasca idromassaggio.

Nel garage di poppa trovano posto sia il tender che la moto d'acqua.

Il layout degli interni prevede sul ponte superiore un ampio studio, la plancia di comando e la cabina del comandante, mentre sul ponte di coperta sono ricavati un grande salone principale con sala da pranzo separata e la suite armatoriale. Sottocoperta sono sistemate le quattro cabine ospiti, due con letti matrimoniali e due con letti gemelli.

mare agitato, vento forte...
sereno a bordo
strong sea, gale...calm on board

atisa
Atisa Aero-Termica Italiana SpA
20010 Bareggio (MI) - Via Gallina, 51 - Tel. ++39.02.903.131 Fax ++39.02.903.61279 - info@atisa.it - www.atisa.it
16149 Genova - Torre WTC - Via de Marini, 1 - Tel. ++39.010.640281 Fax ++39.010.6424950 - info@atisage.it

Leader nella realizzazione di impianti HVAC chiavi in mano a bordo di navi e nella produzione dei relativi componenti, Atisa è un'azienda dinamica, sicura ed affidabile...su tutti i mari!
Leader in the realization of HVAC plants turn key on board of ships and in the production of the relevant components, Atisa is a dynamic and reliable company...all over the seas!

Victory Communication - Menza (Milano)

RQ



Claudia Bocchini

The Lady of numbers

From consumer products and services to an industrial firm where large orders are the norm. From ten years of traveling round the world to a more sedentary life in Sarzana, in Liguria. Face to face with Claudia Bocchini, the new finance and control manager of the Rodriquez Group

It feels like yesterday, but fifteen months have already gone by. Claudia Bocchini, the Rodriquez Group's finance and control manager, who took up her post at the group's Sarzana headquarters little more than a year ago, reports to their chief financial officer. Her responsibilities are divided between the financial aspects, "where I am concerned with the treasurer's office, financial planning, and relations with Rodriquez's banks and subsidiary companies, and management control, where I deal with financial reports and the preparation of data, both final - for the balance and reports for the firm's management and IMMSI (the controlling shareholder, listed on the Milan stock exchange) - and provisional, regarding the budget and planning."

This is true for all the group's companies, "even if I'm mainly concerned with the parent company, Rodriquez Cantieri Navali, which is certainly the most demanding part of my work; this is divided between administrative management, now centralized in Sarzana, and the activities carried out at the shipyards in Messina and Pietra Ligure (fast ferry division), and Sarzana (megayacht division)." The other companies — and they are also of great importance — include Intermarine, Conam, Rodriquez do Brasil, Rodriquez Marine System, and the smaller firms.

Claudia Bocchini's previous experience was linked in various ways to the world of administration, finance and control, in particular the planning and control of the Olivetti Group, together with admin-

istrative and financial responsibilities in a number of the group's companies, preceded for over ten years by work in the field of auditing, which she started shortly after graduating with full honors in business administration from the University of Turin. When working for Olivetti, Claudia Bocchini held increasingly important posts from 1985 to 2006, extending her professional experience to all the different administrative and financial fields.

In a field like finance, which has little direct contact with the nitty-gritty of the group's business and where it's the figures that lay down the law, one might think that the firm's products are hardly relevant to Claudia Bocchini's tasks of finance and management control. Whether they be ferries, hydrofoils, big yachts, stabilizing systems for onboard comfort, minehunters for various navies, or patrol boats for the Italian Harbor Masters' Offices, it's basically a question of translating an industrial activity into numbers. "This is a job that's usually very much the same whatever the firm or field you're working in may be."

But not always. "The world of the shipyards is very special," says Claudia Bocchini, and, above all, the effects of the orders make a fundamental difference, so that her work in Rodriquez Cantieri Navali is very unlike her previous experience. The world of building ships to order seems to speak another language: "Large-scale activities having special administrative consequences and involving analyses of costs and progress, and financial requirements" have been a new experience,

which, together with the dynamism of the Rodriquez Group, provides the stimulus that one always hopes to find in a new activity. And perhaps it is only those are accustomed to the broad horizons of the sea or the mountains - two different worlds that Claudia Bocchini loves equally - and with a special knack for understanding a firm's needs and mechanisms, who manage to find this stimulus rapidly, despite the inherent complexity of their work.



La signora dei numeri

Da prodotti e servizi di consumo a una realtà industriale regolata da grandi commesse. Da attività per dieci anni in giro per il mondo a una vita più stanziale a Sarzana, in Liguria. A tu per tu con Claudia Bocchini, nuovo responsabile Controllo e Finanza del Gruppo Rodriquez

Sembra ieri, ma sono passati quindici mesi. Insediatasi nel quartier generale di Sarzana da poco più di un anno, Claudia Bocchini, responsabile Controllo e Finanza del Gruppo, risponde al CFO di Gruppo.

L'attività svolta si suddivide tra la parte finanziaria "ove seguono gli aspetti relativi alla tesoreria, alla pianificazione finanziaria, alla gestione dei rapporti con gli Istituti Finanziari di Rodriquez e delle società controllate e il controllo di gestione, ove mi occupo degli aspetti di reportistica e di preparazione dei dati, sia consuntivi, ai fini del bilancio e del reporting per il management dell'azienda e per l'azionista IMMSI (controllante quotata in Borsa), sia a livello previsionale di Budget e Piani".

Questo vale per tutte le aziende del Gruppo "anche se mi focalizzo maggiormente sulla capogruppo Rodriquez Canteri Navali, la parte senza dubbio più impegnativa, divisa fra gestione amministrativa, ora centralizzata a Sarzana, e le attività svolte direttamente presso i cantieri di Messina e Pietra Ligure (divisione Fast Ferry) e Sarzana (divisione Mega Yacht)". Il resto - e non è poco - significa Intermarine, Conam, la consociata brasiliana, Rodriquez Marine Systems e le società minori. L'esperienza precedente di Claudia Bocchini parla di aspetti legati, su realtà diverse, al mondo amministrazione, finanza e controllo, in particolare alla pianificazione e controllo del Gruppo Olivetti, congiuntamente ad incarichi di responsabile amministrativo e finanziario di alcune società del Gruppo, preceduto da un'attività di Auditing durata una decina di anni ed iniziata poco dopo il conseguimento con lode del diploma universitario in Amministrazione aziendale all'Università

di Torino. Claudia Bocchini in Olivetti ha ricoperto incarichi sempre più importanti fra il 1985 e il 2006, diversificando la propria esperienza professionale su tutti gli aspetti amministrativi e finanziari.

In un campo poco toccato dalla specificità del business come quello finanziario, in cui a dettare legge sono i numeri, verrebbe da pensare che il prodotto dell'azienda abbia poca attinenza con l'attività di Finanza e Controllo gestione di Claudia Bocchini. Che siano traghetti, aliscafi, grandi yacht, sistemi di stabilizzazione per il comfort a bordo, cacciamine per la Marina militare o motovedette per la Capitaneria di Porto, in fondo si tratta di tradurre in numeri un'attività. "Un mestiere trasversale che trova di solito la stessa caratterizzazione in aziende diverse e in mondi diversi." Non sempre. "La realtà cantieristica è molto particolare" e,

soprattutto i riflessi legati alle commesse, fanno la differenza rendendo l'attività di Claudia Bocchini in RCN differente dalle esperienze precedenti. Il mondo delle costruzioni su commessa sembra parlare un'altra lingua: "grandi attività concentrate, con riflessi amministrativi particolari, analisi di costi ed avanzamenti, di fabbisogni finanziari" hanno rappresentato una realtà nuova, che unita alla dinamicità del Gruppo Rodriquez, portano quello stimolo che sempre si cerca e si spera di trovare in una nuova attività. E che forse solo chi, abituato ai grandi orizzonti del mare e delle montagne, due realtà diverse ma amate in ugual modo da Claudia Bocchini - oltre a possedere una particolare sensibilità nell'intuire le esigenze e i meccanismi di un'azienda - riesce a trovare lo stimolo in tempi rapidi a dispetto della complessità intrinseca.



The CP200 Patrol Boats in Action

The Corps of the Capitanerie di Porto (Harbor Master's Offices) has concluded complex operations at sea with the CP 200 patrol boats built by Rodriguez Cantieri Navali. The class has been designed to offer maximum versatility, from patrolling and surveillance of the coasts to rescue operations

Twenty-eight CP 200 patrol boats, built to the rigid specifications of the Capitanerie di Porto (the Italian Harbor Masters' Offices) have been launched from the slipways of Rodriguez's shipyard. Bearing identification numbers from CP 265 to CP 292, these vessels are stationed in the main Italian ports from Trieste to Cagliari.

Built entirely of aluminum alloy and 28 meters in length with a beam of 5.76 meters, they have a full-load displacement of about 58 tonnes. "The strong points of these vessels are the high top speed of up to 34 knots, excellent sea-keeping qualities, and the interior layout adequate for a crew of 12, allowing them to stay at sea far from their base in comparative comfort," notes Captain Mauro Elefante, head of the Second Naval Vessels Office, with regard to the merits of the CP 200. "Moreover, the instrumentation on the bridge is very sophisticated, similar to that on much larger vessels, especially as far as the radar and communications systems are concerned. Designed to be very versatile, these patrol boats are suitable for uses ranging from rescue operation to patrolling."

The class was specifically designed to meet the requirements of the Capitanerie di Porto, a naval corps that has functions linked to the use of the sea for civil purposes. Today the personnel of the Capitanerie di Porto amount to around 11,000, including officers, petty officers, and seamen. In order to control the 155,000 square kilometers of territorial waters where Italy has fishing rights and duties of rescue and protection, the fleet



Le vedette CP200 in azione

Il Corpo delle Capitanerie di Porto ha portato a termine complesse operazioni in mare con le vedette CP 200 costruite da Intermarine. La serie è progettata per la massima flessibilità: dal pattugliamento alla sorveglianza delle coste a interventi di soccorso



dagli scali del cantiere Rodriguez sono scese in mare 28 vedette serie CP 200, realizzate sulle severe specifiche delle Capitanerie. Le unità, riconoscibili dagli identificativi da CP 265 a CP 292, sono dislocate nei principali porti nazionali, da Trieste a Cagliari. Lunghe 25 metri, larghe 5,76, interamente realizzate di leghe di alluminio, hanno un dislocamento di circa 58 tonnellate a pieno carico.

Abbiamo chiesto al Capitano di Vascello Mauro Elefante, capo del 2° Ufficio Unità e Mezzi Navali, una sua opinione sulle doti della serie CP 200. *“I punti forti dell’unità sono la elevata velocità di punta che arriva a 34 nodi, la buona tenuta di mare, le sistemazioni interne adatte a un equipaggio di 12 persone che può restare in mare per lunghi periodi lontano dalla base, con un relativo comfort; inoltre in plancia la strumentazione è molto perfezionata e molto simile a quelle delle unità più grandi, soprattutto per quanto riguarda radar e sistemi di comunicazione. Sono vedette progettate per una grande flessibilità di utilizzi, che vanno da interventi di soccorso al pattugliamento”.*

La serie è stata progettata su misura per le necessità delle Capitanerie di Porto, Corpo della Marina Militare che ha in carico funzioni legate all’uso del mare per i fini civili. Oggi l’organico delle Capitanerie è di circa 11.000 persone tra ufficiali, sottufficiali e truppa. Per controllare una superficie acquea di 155.000 kmq di acque territoriali, più 350.000 kmq di mare su cui l’Italia ha diritti di pesca o doveri di soccorso e protezione, la flotta delle Capitanerie

dispone di oltre 400 unità in 113 porti oltre a tre nuclei aerei a Sarzana, Pescara e Catania.

Le principali attività in cui vengono impiegate le unità navali sono ricerca e soccorso e sicurezza della navigazione, inclusi i controlli ispettivi sull’attività di pesca e diporto e sul naviglio mercantile nazionale e straniero. Un altro settore che si è intensificato negli ultimi anni con la nascita delle Riserve Marine è la protezione dell’ambiente marino, compito svolto in dipendenza dal Ministero dell’Ambiente.

“Le vedette CP 200 sono già state utilizzate per diverse operazioni delicate” puntualizza il Capitano di Vascello Mauro Elefante *“per esempio compiti di controllo dell’immigrazione clandestina nelle acque di Lampedusa - in tali occasioni sono state più volte riprese nei notiziari televisivi”* - e durante l’incidente aereo dell’Atr tunisino precipitato in mare al largo di Palermo, dove le vedette delle CP sono state tra le prime unità a intervenire. I compiti di normale amministrazione sono sorveglianza e pattugliamento in ogni periodo dell’anno. I ruoli delle vedette delle CP, già numerosi, non finiscono qui: formazione del personale, controllo dei reati marittimi, controllo del traffico, sicurezza nei porti, inchieste sui sinistri, compiti di protezione civile, costituiscono i numerosi interventi in mare che richiedono alle Capitanerie un’attenzione costante. Per la serie CP 200 i progettisti di Rodriguez hanno voluto un sistema propulsivo che offrisse affidabilità sul lungo periodo, velocità e agilità nelle acque ristrette, possibilità di



of the Capitanerie di Porto comprises over 400 vessels stationed in 113 ports, as well as three air bases at Sarzana, Pescara, and Catania. The main activities for which the patrol boats are used are search and rescue and safety of navigation, including control and inspection of fishing and leisure craft, and of Italian and foreign merchant shipping. Another field that has grown in importance in recent years with the establishment of marine reserves is the protection of the marine environment, a task undertaken on behalf of the Ministry of the Environment.

“The CP 200 patrol boats have been used for various delicate operations,” explains Captain Elefante, “for example control of illegal immigration in the waters off the island of Lampedusa — on these occasions they have often appeared on the television news — and during the disaster involving a Tunisian ATR that crash-landed in the sea off Palermo, where the CP patrol boats were the first to intervene. The vessels’ routine tasks are, however, year-round surveillance and patrolling.”

Aside from these, the CP patrol boats have numerous other duties: personnel training, prevention of crime at sea, maritime traffic control, safety in ports, investigation of accidents, and emergency management functions are just some of the numerous areas requiring the constant attention of the Capitanerie di Porto. For the CP 200 class, Rodriguez’s designers selected a propulsive system offering long-term reliability, speed and maneuverability in narrow waters, the possibility of maintaining a good average speed even in rough seas, and a long fuel range. Thus the system comprises an advanced integrated system, with three inboard Isotta Fraschini 735 kW engines, the two lateral ones directly coupled to fixed-pitch propellers, while the central one, which functions as a booster, is coupled through a reducer to a water-jet. The engines can be used



■ Ancona, the CP272 in navigation - Ancona, la CP272 in navigazione
 Previous page, Rome, the CP271 in navigation - Nella pagina precedente, Roma, la CP271 in navigazione

in a flexible manner: when they are all functioning, the top speed is 34 knots, with a fuel range of 690 nautical miles at 28 knots; when the booster is turned off, the top speed is 27 knots, with a fuel range of 900 nautical miles at 18 knots. Besides reaching high maximum speeds, these patrol boats are extremely maneuverable at both high and low speeds, leaving a reduced wake, without excessively large waves.

The draft of about one meter allows easy approaches in the areas of shallow water that are common along the Italian coasts. The desalination plant for the production of washing water provides up to 3,000 liters per day. The hull has other, less visible merits: it has been designed for great stability, both in normal conditions and in the event of damage. It has limited windage, allowing reduced inclination of the vessel, even with gusts of wind of up to 90 knots. The roll period is far from that of

waves with a height over 1.5 meters in order to avoid annoying phenomena of resonance when sailing at slow speeds in beam seas.

From the point of view of safety in rough seas, the boat is built in accordance with the IMO regulations for fast vessels, with specially designed compartmenting. Buoyancy and stability are ensured in all deployment conditions, even with some compartments flooded.

Built according to the Rules for the Classification of the Vessels of the Capitanerie del Porto, the patrol boats meet the fire requirements of the RINA (Registro Italiano Navale) regulations and all the materials used on board, including furnishings and finishings, are certified as being in accordance with the IMO regulations for fire-resistance and the opacity and toxicity of smoke. All functions are controlled by a system of electronic monitoring, with all the controls on the bridge.

spostarsi con buone medie anche con mari inclementi, autonomia. La propulsione è un avanzato sistema propulsivo integrato, con tre motori entro bordo Isotta Fraschini da 735 kW, i due laterali accoppiati a linea d'asse con eliche a passo fisso, quello centrale con funzione di "booster" è abbinato tramite un riduttore a un idrogetto. I motori sono utilizzabili in modo flessibile: se tutti sono in funzione la velocità massima è di 34 nodi con autonomia è di 690 mg a 28 nodi, spegnendo il "booster" si ottengono 27 di massima e un'autonomia di 900 miglia a 18 nodi.

Oltre alla velocità di punta, le vedette possiedono un'elevata manovrabilità ad alta e a bassa velocità, lasciandosi dietro una scia ridotta, senza onda

eccessiva. L'immersione di circa 1 m consente facili avvicinamenti in aree di bassi fondali comuni lungo le nostre coste. L'impianto di dissalazione per la produzione di acqua lavanda produce fino a 3.000 lt al giorno.

Lo scafo ha anche altre doti, meno visibili: è progettato per una grande stabilità sia in condizioni normali, sia qualora lo scafo sia danneggiato. Limitata la superficie opposta al vento (*windage*), per avere un'inclinazione ridotta anche sotto raffiche di vento fino a 90 nodi. Il periodo di rollio è lontano da quello di onde di altezza superiore a 1.5 m, in modo da evitare fastidiosi fenomeni di risonanza in navigazione a bassa velocità con mare formato al traverso. Dal punto di vista della sicurezza con mari

formati, la nave è costruita in accordo alle normative IMO per le Unità Veloci, con una compartimentazione studiata ad hoc. Galleggiamento e stabilità, sono assicurate in tutte le condizioni di dislocamento, anche con alcuni compartimenti allagati. Le vedette, costruite secondo il "Regolamento per la Classificazione delle Unità Navali del Corpo delle Capitanerie di Porto", superano i criteri antincendio dalle normative RINA e tutti i materiali usati a bordo, inclusi arredi e finiture, sono certificati in accordo alle normative IMO, per la resistenza al fuoco, l'opacità e tossicità dei fumi. Tutte le funzioni sono controllate da un sistema di monitoraggio elettronico che riporta alla plancia tutti i controlli.



RQ

■ Livorno, the CP286 in navigation - Livorno, la CP286 in navigazione

ET: Getting a Clear View of Things

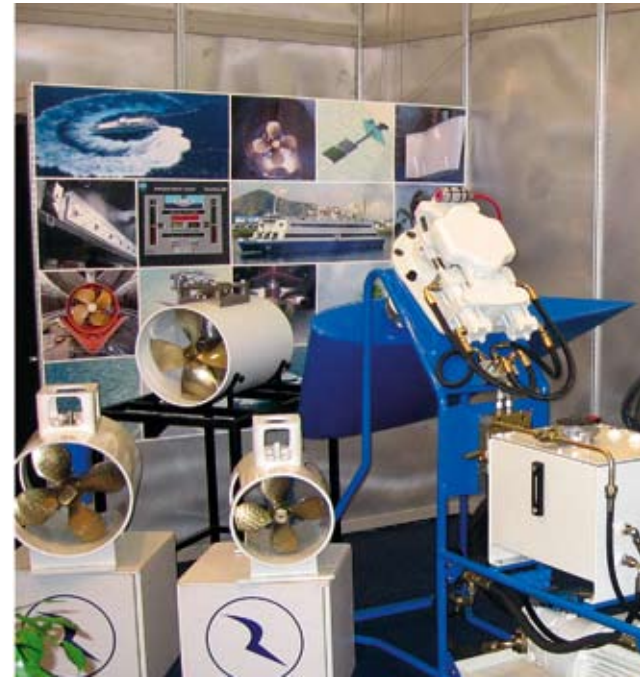
Rodriquez Marine System, which moved over a year ago to Sarzana, in Via Alta, at the Intermarine shipyard, has recently launched an advanced system of night vision



■ Thrusters

Stabilizing systems for ships: this is the field of specialization of Rodriquez Marine System, whose main aim is to obtain the best possible trim whatever the sea conditions or speed. The Seaworthiness Management System (SMS), a stabilizing system developed by RMS, is sophisticated, reliable, and, at the same time, easy to use. The firm is able to offer a wide range of SMS, which differ with regard to the lifting surface adopted. RMS's products are used both on vessels built by the Rodriquez Group and on those of other shipyards. For example, the fully submerged foil hydrofoil that Rodriquez is about to launch is equipped with RMS propellers, stabilizing system, monitoring system, and remote engine control. The catamarans that Rodriquez builds in Brazil are also fitted with RMS azimuth propellers. Among the most recent innovations, the first Rodriquez Yachts boat in the 38-meter Collezione series is equipped with RMS fins, steering gear, and thrusters (maneuvering propellers), while the second boat also has a stabilizing system func-

tioning when it is riding at anchor, about which we wrote an interesting article in the fifth issue of the Rodriquez Quarterly. And this is not all. The ultramodern megayachts that Rodriquez is building for the British firm YachtPlus are equipped with RMS thrusters, fins, steering gear, and stern and side hatch opening mechanisms. The Sarzana firm has now gone beyond the limits of the Mediterranean: the catamarans that Rodriquez is building for the Sultanate of Oman use the RMS monitoring and stabilizing wing through retractable foils systems and intruders. Now we come to the latest arrival at Rodriquez Marine Systems: known as ET-ONE, it's a system of night vision that allows vessels to see an object or an obstacle at sea when sailing in the dark, even at a distance of 600 meters. Its name derives from E.T., the friendly extra-terrestrial in Steven Spielberg's film, because it resembles him. ET-ONE consists of a television camera mounted on a motorized support, a monitor, and the control box; the system is used by moving the televi-



■ Seaworthiness Management System

sion camera directly from the bridge with a joystick in order to get a better view of the area it is desired to observe. The television camera with image amplification is housed in a special water-tight container, allowing it to function even in bad weather conditions. ET-ONE is fitted to the Rodriquez hydrofoils serving the islands off the Italian coast during the hours of darkness. But research and technology are not the only things that matter at RMS: the analysis of the customer's requirements provides the foundation of the customized solutions that it is able to offer. Equally important is after-sales service. Each order is followed step by step, not only up to the installation but also during use, in order to ensure continuous support with thorough servicing carried out by specialized technicians always ready to intervene directly on board.



ET, per vederci chiaro

La Rodríguez Marine System, trasferita da più di un anno a Sarzana in Via Alta, presso la struttura del cantiere Intermarine, ha recentemente lanciato un avanzato sistema di visione notturna



■ ET-ONE

La stabilizzazione navale: questo il campo di specializzazione della Rodríguez Marine System, il cui obiettivo principale è la ricerca del miglior assetto possibile, in qualsiasi condizione di mare e di velocità. Il *Seaworthiness Management System* (SMS), sistema di stabilizzazione messo a punto dalla RMS, è sofisticato, attendibile e allo stesso tempo di facile utilizzo. L'azienda è in grado di offrire un'ampia gamma di SMS, che differiscono tra loro per il tipo di superficie portante che si decide di adottare.

I prodotti di RMS sono utilizzati sia all'interno del Gruppo Rodríguez, sia da cantieri esterni. Ad esempio l'Aliscafo ad ali immerse che Rodríguez sta per varare, monta i propulsori, il sistema di stabilizzazione, l'impianto di monitoraggio e l'impianto telecomando motore di RMS. Anche i catamarani che Rodríguez costruisce in Brasile montano propulsori azi-

mutali di RMS. Fra le novità più recenti, la prima navetta Rodríguez Yachts della Serie Collezione 38 metri è dotata di impianto pinne, timoneria e thruster (eliche di manovra) RMS, mentre la seconda unità monta anche il sistema di stabilizzazione all'ancora, di cui abbiamo scritto un interessante articolo nel numero 5 di Rodríguez Quarterly.

E non è tutto. Gli ultramoderni megayacht che Rodríguez sta costruendo per la britannica YachtPlus sono dotati di impianto thruster, pinne, timoneria e movimentazione portelloni di poppa e laterali di RMS. L'azienda di Sarzana ha varcato anche i confini del Mediterraneo: i catamarani che Rodríguez sta costruendo per l'Oman utilizzano il sistema di monitoraggio, stabilizzazione alare tramite ali retrattili ed intruder. Ma veniamo all'ultimo nato in casa Rodríguez Marine System: si chiama ET-ONE ed è un sistema di visione notturna che permette all'imbarcazione che decide di navigare col buio di vedere un oggetto o un ostacolo in mare in piena notte anche ad una distanza di 600 metri. Il suo nome è ispirato a ET, il simpatico

extraterrestre del film di Spielberg, proprio perché gli somiglia. ET-ONE è munito di telecamera ad amplificazione d'immagine montata su un supporto motorizzato, un monitor e il Control Box; il sistema viene utilizzato muovendo la telecamera direttamente dalla plancia con un joystick per riprendere meglio la zona che si vuole visionare. La telecamera è alloggiata in un apposito contenitore stagno, che permette un regolare funzionamento anche in condizioni meteorologiche avverse.

ET-ONE è montato sugli aliscafi Rodríguez che collegano le isole anche in notturna. Ma in RMS non sono importanti solo la ricerca e la tecnologia. L'analisi delle esigenze e delle richieste del cliente è alla base delle soluzioni personalizzate che Rodríguez Marine System è in grado di offrire. Altrettanto importante è l'assistenza post vendita. Ogni ordine di acquisto è seguito passo a passo non solo fino all'installazione, ma anche durante l'impiego, per assicurare un supporto continuo con un servizio accurato, fornito da tecnici specializzati, sempre pronti a intervenire direttamente a bordo.



Full Speed Ahead

Centrifugal and positive-displacement pumps for the marine and industrial sectors. Dating back to the first half of the last century, Pompe Garbarino of Acqui Terme has grown continuously since then - and now there are other innovations in store

Shipyards, shipowners, the naval and industrial sectors in Italy and the rest of the world: these are the customers of Pompe Garbarino SpA: founded in 1932 in Acqui Terme, a town in the province of Alessandria, in Piedmont, Italy, this is a firm specializing in the manufacture of centrifugal and positive-displacement pumps for the marine and industrial sectors. The first products were intended for other fields of application: from the production of pumps for the wine industry, the firm moved on to the marine sector at the end of the 1950s. Today it is the market leader in Italy and one of the most important pump manufacturers in the world. The decision to diversify the firm's market base by entering the industrial sector - while maintaining the marine sector, divided into civil and naval, as the core business - dates back to the beginning of the 1980s. One of Pompe Garbarino's most important shipyard customers is the Rodriquez Group. This collaborative relationship dates back to the early 1980s, when Intermarine of Sarzana, now part of the Rodriquez Group, installed the Piedmontese firm's pumps on the Lerici Class minehunters built for the Italian Navy. This was followed by the supply of pumps for minehunters belonging to the navies of the following countries: Malaysia (1982), Nigeria (1985), Italy (1988, for the Gaeta Class), and Thailand (1997). Pompe Garbarino has also supplied pumps for other types of vessel built by Intermarine: the Bigliani and Corrubia Class patrol boats of the Guardia di Finanza (the Italian Finance Police) from 1995 to 2007, as well as the hydro-

graphic ships of the Italian Navy in 1999. The cooperation with the Cantiere Rodriquez in Messina, on the other hand, dates back to the early 1990s with the supply of pumps for the fast ferries of Tirrenia (1993-94), Corsica Ferries (1996), Caremar (1996), Toremar, and Siremar (1998). These orders were then followed by other important ones regarding the vessels of various Capitanerie di Porto (the Italian Harbor Masters' Offices) in 1999-2000, the fast ferries for Jordan, a ro-ro ferry for the Naples-based Abundo, ten catamarans built by Rodriquez Cantieri Navali do Brasil, all in 2003, and, lastly, the catamarans for the Sultanate of Oman in 2006. Pompe Garbarino SpA has two factories in Acqui Terme, a branch in Milan, two subsidiaries in India and Singapore, and a network of agents covering the world's main ship-building centers. The firm is committed to the continuous improvement of its products, supported by an efficient spare-parts office and a service department able to intervene all over the world. Thanks to the firm's flexibility, the product can be designed to meet the customer's requirements and the material selected according to the different applications (cast iron, bronze, martensitic and austenitic steel, carbon steel, duplex and super duplex stainless steel, and special alloys such as Monel, Hastelloy, Alloy 20, and Incoloy 825). Fully certified in accordance with NATO and ISO standards, the firm's product range has recently been expanded with portable fire-fighting motor pumps and high-pressure multistage pumps. The firm's success and reliability have been

confirmed by the results reached in all the fields in which it operates: in 2006 the firm attained the best results since it was founded seventy-five years ago, confirming its position as market leader in the cruise sector with the Carnival Group, while in the naval sector, besides having been the official supplier of pumps to the Italian Navy since 1950, Pompe Garbarino is collaborating with the navies of various countries, such as France (Horizon and Fremm projects), Spain (four submarines under construction at the Navantia shipyard in Cartagena), and Norway (five minehunters built at the Umoe Mandal shipyard), just to mention the most recent projects. And 2007 seems to confirm this positive trend, so that this year could be even better than the last. The firm has an order book covering over seventy per cent of the annual turnover and has decided to enter a new market niche: the megayacht sector.



Avanti tutta



Pompe centrifughe e volumetriche per il settore navale e industriale. La storia delle Pompe Garbarino di Acqui Terme affonda le proprie radici nella prima metà del secolo scorso. Una crescita continua senza soste. E oggi ha in serbo altre novità



Cantieri, armatori di flotte, settore militare e industriale in Italia e nel mondo. Ecco con chi e dove opera Pompe Garbarino Spa, fondata nel 1932 ad Acqui Terme (AL), azienda specializzata nella costruzione di pompe centrifughe e volumetriche per il settore navale ed industriale. I primi prodotti furono però destinati ad altri campi di applicazione. Dalla produzione di pompe per l'industria vinicola l'azienda passò nel settore navale alla fine degli anni '50. Oggi è leader di mercato in Italia e uno dei più importanti costruttori nel mondo. Risale all'inizio degli anni '80 la decisione di diversificare il suo mercato entrando nel settore industriale pur mantenendo, come "core business" il settore navale diviso in civile e militare. Tra i cantieri navali più importanti di Pompe Garbarino spicca il Gruppo Rodriguez Cantieri Navali.

Il rapporto di collaborazione risale ai primi anni Ottanta quando la società Intermarine di Sarzana, appartenente oggi al Gruppo Rodriguez, installa nel 1981 le pompe dell'azienda piemontese sui Cacciamine Classe Lerici della Marina Militare Italiana. Seguono successivamente le forniture ai Cacciamine per la Marina Militare Malesiana nel 1982, per quella Nigeriana nel 1985, per la Marina Militare Italiana (Classe Gaeta) nel 1988 ed infine per la Marina Militare Tailandese nel 1997.

La Pompe Garbarino ha rifornito anche altri tipi di navi costruite da Intermarine: i Pattugliatori della Guardia di Finanza Classe Bigliani e Corrubia tra il 1995 e il 2007 nonché le navi idrografiche della Marina Militare Italiana nel 1999. Con il Cantiere Rodriguez di Messina la collaborazione risale invece ai primi anni Novanta con le forniture sui Fast Ferries di Tirrenia (1993-1994), Corsica Ferries (1996), Caremar (1997), Toremar e Siremar (1998).

A questi ordini se ne sono poi aggiunti altri importanti per i Mezzi di diverse Capitanerie di Porto nel 1999-2000, i fast Ferries della Giordania, il Traghetto RO-RO di Abundo (Napoli) nel 2003, una decina di Catamarani per il Cantiere Rodriguez do Brasil nel 2003 e, infine, i Catamarani dell'Oman nel 2006. La Pompe Garbarino Spa ha due stabilimenti ad Acqui Terme, una filiale a Milano, due consociate in India e Singapore e una rete di agenti che copre le principali aree navali del mondo.

L'azienda è focalizzata sul miglioramento continuo del prodotto, supportata da un efficiente ufficio ricambi e un servizio

assistenza in grado di intervenire in ogni parte del mondo.

Grazie alla flessibilità dell'azienda il prodotto viene sviluppato in base alle richieste del cliente e i materiali selezionati in base alle diverse applicazioni (ghise, bronzi, acciai martensitici ed austenitici, acciai al carbonio, duplex e superduplex, leghe speciali come monel, hastelloy, alloy 20, incoloy 825). La produzione, interamente certificata secondo le normative NATO e ISO, è stata recentemente ampliata con la motopompa barellabile antincendio e le pompe multistadio ad alta pressione. Il successo e l'affidabilità dell'azienda sono confermati dai risultati raggiunti in tutti i campi in cui opera: nel 2006 l'azienda ha raggiunto il miglior risultato nei suoi 75 anni di vita confermando la sua leadership nel settore croceristico con il Gruppo Carnival, mentre a livello militare, oltre ad essere fornitore ufficiale della Marina Militare Italiana dal 1950, la Pompe Garbarino collabora con diverse marine militari straniere: la Marina Francese (progetto Horizon e Fremm), Spagnola (quattro sottomarini in costruzione presso il cantiere Navantia di Cartagena) e Norvegese (quattro cacciamine costruiti a Umoe Mandal Shipyard) tanto per citare i progetti più recenti.

E il 2007 sembra confermare questo trend positivo, rischiando di diventare un anno ancora migliore del precedente. L'azienda ha un portafoglio ordini che copre oltre il 70% del fatturato annuo e ha deciso di entrare in una nuova nicchia di mercato: il settore dei megayacht.



Rodriquez at the Miami Boat Show

The 66th Miami Boat Show was held from 15 to 19 February. One of the world's largest boat shows, it was, as usual, divided into three different parts: the Miami Beach Convention Center for engines, boats, and electronic accessories, the Sea Isle Marina & Yachting Center, with space in the water for the yachts, and Miamarina At Bayside (Strictly Sail), which, with its conferences and seminars, is an area offering numerous shops and restaurants and a true festival of sailing. Rodriquez exhibited the 800 WideBody, a particular successful model on the Italian market, and the 600 and 500 Sport: there was great interest in the 800 on the part of the american yachtspeople too. The 2007 edition attracted over 2,200 exhibitors from all over the world and over 145,000 visitors. As always, the Italian boats were much appreciated thanks to the excellent quality of their design and construction. In negotiations for the sale of Italian yachts in America, however, the exchange rate of the euro and dollar will be of vital importance.

Rodriquez al Miami Boat Show

Si è tenuto a Miami dal 15 al 19 febbraio la 66° edizione del Boat Show, uno dei saloni nautici più grandi al mondo, diviso, come di consueto, in tre parti diverse: il Convention Center, per motori, barche e accessori elettronici, il Sea Isle Marina & Yachting Center, spazio in acqua per gli yacht, e Miamarina At Bayside (Strictly Sail), dedicato a convegni e seminari, zona dove si concentrano negozi e ristoranti in un clima di grande festa della nautica. Rodriquez ha presentato l'800 WideBody, modello di grande successo per il mercato italiano, il 600 e il 500 Sport. Grande interesse per l'800 anche da parte del pubblico dei diportisti americani. L'edizione 2007 ha registrato la presenza di oltre 2200 espositori provenienti da ogni parte del mondo, e oltre 145.000 visitatori. Molto apprezzati, come sempre, la cantieristica made-in-Italy, grazie alla qualità costruttiva e il design delle imbarcazioni. A determinare il futuro delle trattative per gli yacht italiani sarà il rapporto fra euro e dollaro americano, vero e proprio ago della bilancia.

The First Navetta 38

Amapolla, the first Navetta by Rodriquez Yachts has been successfully launched.

A 38-meter aluminum yacht, it was built entirely in the firm's shipyard for a Greek owner, who was present at the launch with his family.

The fitting out of the yacht is now nearly complete and delivery is due to take place at the end of May. So the reader is referred to the next editions of the Rodriquez Quarterly for further information about this wonderful boat.



La prima Navetta 38

Varato con successo "Amapolla", il primo esemplare di Navetta della Rodriquez Yacht, uno yacht da 38 metri in alluminio, completamente costruito in cantiere per un armatore greco. Al varo è intervenuto l'armatore con la sua famiglia. I lavori di allestimento dello yacht sono ormai in fase conclusiva e la consegna è prevista a fine maggio. Appuntamento quindi ai prossimi Quarterly per illustrarvi questa stupenda barca.

Launching of the Patrol Boat Greco

On 9 February the Bigliani Class seventh series fast patrol boat G8 Greco was launched at the Intermarine shipyard in Sarzana.

The ceremony was presided over by General Walter Peruzzo, regional commander of the Liguria Region of the Guardia di Finanza, director of the shipyard, Edoardo Cossutta, and the sponsor, Mrs. Maria Greco.

The Greco is the first in the seventh series, which differs from the fifth series - built for the Guardia di Finanza previously - due to its reduced environmental impact and the significant improvement in the standard of habitability. These important features ensure that the crew, who have to stay on board for long periods, will enjoy optimum conditions of liveability.

Varato il pattugliatore Nave Greco

• Il 9 febbraio scorso si è tenuto presso il cantiere Intermarine di Sarzana, il battesimo dell'acqua del Pattugliatore veloce Classe Bigliani VII Serie "G8 Greco". La cerimonia è stata presieduta dal Gen. Walter Peruzzo, Comandante del Comando Regionale Liguria della Guardia di Finanza, dal Direttore del Cantiere Intermarine, Edoardo Cossutta e dalla madrina del varo, la Signora Maria Greco. Nave Greco è la prima della VII Serie, che si differenzia dalla V Serie - precedentemente costruita sempre per la Guardia di Finanza - per il ridotto impatto ambientale e il significativo miglioramento degli standard di abitabilità.

Queste importanti caratteristiche garantiranno condizioni di vivibilità ottimali all'equipaggio che dovrà restare a bordo per lunghi periodi.



A New Hydrofoil for Ustica Lines

A hydrofoil for Ustica Lines called Gigliola M. was launched by Rodriquez Cantieri Navali in Messina on 11 April. Although the ceremony was very informal, it aroused the interest of all the Rodriquez employees.

The sponsor of the launch was Mariangela Gennaro, an employee of Rodriquez Yachts, while the owner was represented by Nunzio Formica, commercial director of the Ustica Lines and Captain Stefano Caravello. After the launch there was the traditional toast to the success of the new vessel.

Un nuovo aliscafo per Ustica Lines

L'aliscafo per la Ustica Lines, denominato "Gigliola M.", è stato varato dalla Rodriquez di Messina l'11 aprile scorso. La cerimonia è stata molto informale, ma molto sentita da tutti i dipendenti Rodriquez. Madrina del varo Mariangela Gennaro, dipendente di Rodriquez Cantieri Navali.

In rappresentanza dell'armatore, erano presenti Nunzio Formica, responsabile commerciale della Ustica Lines e il Capitano Stefano Caravello.

Dopo il varo, non poteva mancare il tradizionale brindisi di buon augurio per la nuova unità.



Vacuum infusion process

It's the beginning of a new era: the main deck of a fast 28-meter patrol boat in advanced composite material was molded in a single stage, complete with plating and structures, by means of an infusion process.

It is the first time that the structure of a vessel of this size and complexity has been made entirely with the use of this construction process.

The shipyard's technical department directly managed both the design stages of the deck, and those related to the molding process. The result is particularly important in view of the fact that until just eight months ago the yard produced these elements manually with open molds. Launched in October 2005, the project for the industrial innovation of the production process, which the management of the Sarzana yard has been very keen to promote, has already allowed - after the retraining of the workforce, which this took place from June to October 2006 - the inauguration of the whole production line (hull, deck, and bulkheads) using the infusion process for a 13-meter patrol boat and the new line for the 28-meter main decks. The infusion process will also be used for the manufacture of a number of structural components for the new generation minehunters ordered from Intermarine by the Finnish Navy.

Infusione sottovuoto

L'inizio di una nuova era. Il ponte coperto di un pattugliatore veloce di 28 metri in composito avanzato è stato stampato in un'unica fase, completo di fasciame e strutture, mediante processo di infusione.

È la prima volta che una struttura navale di tali dimensioni e tale complessità viene realizzata integralmente con l'ausilio di questo processo costruttivo.

L'ufficio tecnico del cantiere ha direttamente gestito sia le fasi di progettazione del manufatto che quelle relative al processo di stampaggio.

Il risultato è particolarmente rilevante, considerato anche che, fino a soli otto mesi fa, il cantiere produceva manualmente in stampo aperto.

Il progetto di innovazione industriale del processo produttivo, fortemente voluto dalla direzione del cantiere di Sarzana e lanciato nell'ottobre 2005, ha già consentito, previa riqualificazione delle maestranze - avvenuta tra giugno ed ottobre 2006 - di avviare l'intera linea (scafo, coperta e paratie) di infusione di serie per un pattugliatore di 13 metri e la nuova linea dei ponti di coperta da 28 metri. Il processo di infusione verrà utilizzato anche per la realizzazione di alcuni componenti strutturali dei cacciamine di nuova generazione, commissionati a Intermarine dalla Marina Finlandese.

Technical Launching of the Agostino Lauro

On 19 March, at the Rodriguez shipyard in Messina, the technical launch of TMV 42 Agostino Lauro took place in the presence of Mr. Giordano, production manager, Mr. Borgia, and the employees. The Agostino Lauro - the 339th vessel to be built by Rodriguez - is the first ship to be launched by Mr. Giordano since he arrived at Rodriguez in December 2006. After the launch, a toast was proposed in the canteen to the take-off of the yard's activities, with an exhortation to always try to do better.



Varo tecnico di Agostino Lauro

Il 19 marzo 2007 si è tenuto presso lo stabilimento Rodriguez di Messina il varo tecnico del TMV 42 "Agostino Lauro" alla presenza dell'Ing. Giordano, responsabile di produzione, dell'Ing. Borgia e delle maestranze. L'Agostino Lauro, costruzione n. 339, è la prima nave varata dall'Ing. Giordano dal suo arrivo in Rodriguez nel dicembre 2006. Dopo il varo, si è svolto nei locali mensa il brindisi augurale con l'auspicio di un decollo delle attività del cantiere messinese e un'esortazione a fare sempre meglio.