



Università  
Ca'Foscari  
Venezia

Corso di Laurea Magistrale  
In Lingue, economie e istituzioni  
dell'Asia e dell'Africa Mediterranea

Tesi di Laurea

**Cantieri, modelli di business e utenti  
della nautica da diporto  
in Italia e in Cina  
con repertorio terminografico  
italiano-cinese**

**Relatore**

Ch. Prof. Franco Gatti

**Correlatrice**

Ch. Prof.ssa Magda Abbiati

**Laureando**

Riccardo Ceccarelli  
Matricola 868707

**Anno Accademico**

2018 / 2019

*Se vuoi costruire una barca  
non radunare uomini  
per tagliare legna, dividere i compiti,  
impartire ordini,  
ma insegna loro la nostalgia per il mare  
vasto e infinito.*

## INDICE

前言 .....	1
Prefazione.....	3
1.1 L'Italia e il mare.....	5
1.1.1 Il consolidamento dell'eccellenza: la nautica italiana dal novecento a oggi.....	7
1.2 Il sistema economico del mare.....	9
1.3 La nautica da diporto italiana, consumatori ed abitudini.....	12
1.3.1 Stimoli e desideri del diportista italiano.....	12
1.4 La cantieristica italiana.....	14
1.4.1 I cantieri Benetti.....	16
1.4.2 Azimut Yachts.....	19
1.4.3 Il Gruppo Ferretti.....	23
1.4.4 Le gemme del Gruppo ferretti.....	26
1.4.5 I cantieri Baglietto e di Pisa.....	30
1.4.6 Rizzardi, l'eccellenza della nautica laziale.....	33
1.4.7 I cantieri di Baia, tradizione napoletana.....	35
1.4.8 I cantieri San Lorenzo.....	36
1.4.9 Il diporto di piccole dimensioni, innovazione e tecnologia.....	38
1.5 La cantieristica commerciale e militare, il Gruppo Fincantieri.....	42
1.6 I produttori di equipaggiamento nautico.....	46
1.7 L'espansione nei mercati emergenti, l'approdo nel mercato cinese.....	49
1,7,1 Situazione del mercato interno cinese.....	51
1.7.2 Passi in avanti nella regolamentazione nautica cinese.....	52
1.7.3 Differenze tra possessori di yacht cinesi e occidentali.....	54
1.8 Il progetto delle marine.....	55
1.9 I cantieri da diporto cinesi.....	56
1.10 Le fiere della nautica in Cina.....	60
1.11 Implicazioni dell'ascesa della nautica cinese sui produttori italiani.....	61
1.11.1 Storia delle acquisizioni cinesi in Italia.....	62

1.11.2 Il caso Ferretti.....	63
1.11.3 Il caso San Lorenzo, ritorno alla proprietà italiana.....	65
1.11.4 Azimut-Benetti, il dominatore del mercato cinese.....	66
Repertorio terminografico.....	68
Tabella di consultazione rapida italiano-cinese.....	68
Tabella di consultazione rapida cinese-italiano.....	73
Schede terminografiche.....	78
Schede bibliografiche.....	210
Bibliografia.....	212
Sitografia.....	213
Fonti delle immagini.....	216

## 前言

本篇论文旨在分析近期意大利游船的历史，中国私人航海的现状，并结合意大利与中国近期商业和社会关系的大背景，考察意大利对中国地区豪华游艇市场的影响。

本篇论文分为三章。第一章将介绍意大利的航海史。意大利的航海业是与几个世纪以来一直主导亚平宁半岛的文化同步发展的。分析的重点是诞生于二十世纪的多项创新，这些创新使意大利游艇工业在世界上处于领先地位。

论文随后考察了所谓的“海洋经济系统”。该生态系统以航海商务为核心，涉及旅游接待和港口设施的维修工作，此外还包括专业公司提供的各种服务，如购买船只的财政援助，二手船的销售，等等。论文还将游艇的用户作为考察对象，分析了他们的欲望、个人偏好，以及促使其购买或使用游艇的因素，以及阻碍其他潜在客户进入该领域的关键问题。

第一章的最后一部分介绍了意大利最重要的几家航海产业的牌，对它们的起源，发展史上的关键时刻以及各自最成功的游船模型等给予了特别的关注。除了必须提及的国际巨头 Azimut-Benetti, San Lorenzo, Ferretti 以及在他们的“保护伞”下聚集的所有公司之外，论文还分析了 Rizzardi, FIART, Sessa marine 和 Capelli 等小型造船厂。

这些小规模企业因其高超的技术水平而在意大利的航海制造业中占有一席之地。某些产品则是古代船厂基于工艺传统而生产的，如 Cantieri di Pisa, Baglietto 和 Baia。尽管 Fincantieri 集团主要致力于商业船舶的建造，但它为一些意大利游船公司提供技术支持，因此具

有重要作用。此外，还将简要介绍一些为大型建筑船厂提供必要设备的制造商，如 Besenconi, Mase 和 Selva Marine。

第二章是全面了解中国休闲游艇现状的关键章节。长期以来，这项产业在中国一直没有相关的法律法规，直到十年之前几乎根本不存在；此外，富裕的中国人对豪华游艇和与水有关的休闲活动缺乏热情。这两个因素阻碍了结构良好的国内市场的出现，货品通常仅限于小型船只，航海水域的利用比例微乎其微。

然而，随着建造出口游船造船厂数量的增多，以及着眼于制定统一的条例法规等改革措施的实行，中国消费者对私人航海表现出了越来越浓厚的兴趣，政府部门也开始举办部门博览会，兴建大量的基础设施。从北方的北海到南方的珠江三角洲，专门生产大型船只的造船厂遍布中国海岸线上的各个重要港口城市。

第三章将简要分析意大利造船厂在中国的商业活动。在最近中国收购欧洲的大背景中，Ferretti 集团被给予了特别的关注：该集团 75% 的股份于 2012 年被中国潍柴工业集团收购。论文还谈到了 San Lorenzo 和 Azimut-Benetti 这两家公司的近况。第一家公司的部分资金曾由一家中国控股公司管控，直至最近这一局面才得以改变。Azimut-Benetti 公司在意大利对华航空出口领域中占据统治地位，与中国当地金融集团接触频繁。

论文附有航海与豪华游艇建造相关术语的意大利语和汉语对照表。

## **PREFAZIONE**

Nel presente progetto si analizzerà la storia recente della nautica da diporto italiana, la situazione attuale della nautica per privati in Cina e, alla luce dei recenti rapporti commerciali e sociali tra Italia e Cina, l'influenza italiana sulla nautica da diporto di lusso sul territorio cinese.

Il lavoro si dividerà in tre parti: la prima presenterà la storia della nautica in Italia, settore che si è sviluppato di pari passo con le culture che hanno dominato la penisola nel corso dei secoli, analizzando poi più dettagliatamente le innovazioni avvenute durante il ventesimo secolo, le quali hanno reso il settore del diporto italiano l'eccellenza che è oggi.

Successivamente si prenderà in considerazione tutto l'ecosistema sorto intorno al "core business" nautico, che viene definito il "sistema economico del mare", cioè le strutture portuali di accoglienza turistica e di riparazione, oltre ai servizi offerti da società specializzate, che vanno dall'assistenza finanziaria nell'acquisto al supporto nella compravendita dell'usato.

In seguito verranno presi in considerazione gli utenti della nautica da diporto, i loro desideri, le preferenze e gli stimoli che spingono alcuni all'acquisto o all'utilizzo di un'imbarcazione oltre alle criticità che invece dissuadono altri possibili clienti dall'entrare in questo mondo.

L'ultima sezione di questa prima parte fornirà delle schede dei più importanti marchi della nautica nostrana, con particolare attenzione alla loro origine, ai loro modelli di maggior successo e ai momenti cruciali della loro storia.

Si parlerà ovviamente dei giganti internazionali Azimut-Benetti, San Lorenzo, Ferretti e tutte le realtà raccolte sotto il loro "ombrello"; si guarderanno i prodotti di antichi cantieri basati su tradizioni artigianali, come i Cantieri di Pisa, Baglietto, di Baia; si osserverà come alcuni cantieri di proporzioni minori, come Rizzardi, FIART, Sessa marine e Capelli siano stati in grado, grazie ad un'elevata perizia tecnica, di ritagliarsi un ruolo nello scenario nazionale e internazionale.

Si citerà anche il gruppo Fincantieri che, sebbene sia principalmente dedito alla costruzione di navi commerciali, ricopre un importante ruolo di supporto ad alcune realtà italiane. Inoltre verranno presentate brevemente alcune aziende

produttrici di dotazioni ed equipaggiamenti fondamentali per i grandi cantieri, come Besenzoni, Mase e Selva marine.

La seconda parte sarà fondamentale per avere un quadro generale della situazione odierna della nautica da diporto cinese: il settore è stato a lungo privo di regolamentazioni su base nazionale, quasi impraticabile fino allo scorso decennio. Ciò unitamente ad una percezione negativa degli yacht di lusso da parte dei ricchi cinesi e una generale avversione allo svago legato all'acqua nel "Paese di mezzo", ha impedito la nascita di un mercato interno ben strutturato, spesso limitato a imbarcazioni di piccole dimensioni, utilizzate da una percentuale risibile del potenziale bacino di utenza.

Tuttavia, la crescente quantità di cantieri navali dediti alla costruzione di imbarcazioni da diporto destinate all'export e una serie di riforme volte a creare procedure e regolamenti unificati, hanno comportato un maggiore interesse da parte dei consumatori e un gran numero di iniziative edilizie e infrastrutturali da parte delle amministrazioni.

Tra queste vi sono fiere di settore, cantieri navali specializzati nella produzione di unità di maggiori dimensioni e dei progetti di marine nelle aree marittime di importanti città situate lungo tutta la costa oceanica cinese, dalla settentrionale Beihai al delta del Fiume delle perle, nel sud.

La terza parte analizzerà brevemente l'attività dei cantieri italiani in Cina. Maggiore enfasi sarà posta sul gruppo Ferretti, acquisito al 75% nel 2012 dal gruppo industriale Weichai, nell'ottica delle recenti acquisizioni cinesi in Europa.

Si parlerà anche dell'attività di San Lorenzo e di Azimut-Benetti, il primo è stato a lungo partecipato da una holding cinese e solo da poco "liberatosi" di essa, mentre il secondo, leader assoluto dell'export nautico italiano in Cina, è stato accostato più volte all'interesse di gruppi finanziari locali.

Un'ulteriore sezione del progetto sarà riservata alle schede terminografiche in lingua italiana e in lingua cinese riguardanti termini legati al mondo della nautica e a quello della costruzione di yacht di lusso.

## 1.1 L' Italia e il mare.

La natura stessa della nostra penisola ha favorito, sin dai tempi dei primi insediamenti umani, lo sviluppo di mezzi di trasporto acquatici: pesca, commercio, spostamento e guerra hanno utilizzato le coste, i fiumi e i laghi presenti in grandi quantità sul territorio come loro palcoscenici. Ciò, unito all'abbondanza di legnami adatti alla costruzione navale e alle conoscenze portate dai numerosi popoli di navigatori che giungevano da lontano, ha creato un legame indissolubile tra la nostra terra e la navigazione.

In epoca pre-romana Etruschi ed altre popolazioni dell'attuale Toscana erano rinomati per la produzione navale. In seguito, durante il periodo della Roma imperiale, l'espansione militare e il controllo navale del Mediterraneo<sup>1</sup> per favorire i commerci su lunghe distanze divennero fondamentali per la società dell'epoca.

Sarà però il periodo delle Repubbliche Marinare<sup>2</sup> a mettere nero su bianco la preponderanza della tecnica italiana sulla navigazione fino all'epoca pre-industriale: Amalfi e Venezia si distinsero in un primo momento per le avanzate regolamentazioni<sup>3</sup> e l'ampiezza delle loro flotte<sup>4</sup>, ma saranno Genova e Pisa (e per estensione l'area della Toscana) che getteranno le basi per l'avanguardia della cantieristica italiana<sup>5</sup>. Presso queste aree, ricche di legnami adeguati, nasce una forma embrionale dei moderni cantieri, dediti alla costruzione ma anche alla manutenzione e all'allestimento delle imbarcazioni.

Giunti al tramonto delle Repubbliche Marinare<sup>6</sup>, negli altri stati europei inizia a diffondersi il concetto dello yacht da diporto<sup>7</sup>, in particolare nel Regno Unito dove

---

<sup>1</sup> Detto Mare Nostrum, inizialmente riferendosi al Mar Tirreno controllato interamente dalla marina romana a seguito della sconfitta di Cartagine, espanso poi a tutto il Mediterraneo via via che le coste del bacino venivano annesse all'Impero. Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009

<sup>2</sup> Amalfi, Venezia, Genova e Pisa, rette da famiglie mercantili ed attive dall'IX all'XVII secolo. Venezia la più longeva tra esse. Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009

<sup>3</sup> Ad Amalfi si deve il primo vero codice della navigazione, la "Tavola". Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009

<sup>4</sup> L'arsenale di Venezia già nel 1100 possedeva più di 100 navi. Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009

<sup>5</sup> Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009

<sup>6</sup> Circa 1600-1700.

<sup>7</sup> La parola Yacht deriva dall'olandese "yagden", che significa correre, cacciare, inseguire, quindi indica veloci barche a vela, nate inizialmente allo scopo di effettuare brevi e rapidi spostamenti verso le coste o verso imbarcazioni di maggiori dimensioni stazionate in mare aperto. Cfr. Massimiliano

contestualmente vengono fondati i primi Yacht Club<sup>8</sup>, configurando la nautica non mercantile e non militare come uno sport per regnanti e Lords.

Nello stesso periodo la nautica italiana però continuerà a non occuparsi del diporto, concentrandosi sull'innovazione di tecniche costruttive per mercantili, unitamente allo sviluppo di nuove tipologie di imbarcazione dovute all'introduzione della propulsione a vapore qualche decennio dopo.

Circa a metà del 1800 appaiono i primi costruttori di imbarcazioni da diporto e da regata e insieme ad essi nascono i primi club nautici, come il Regio Yacht Club di Genova.

In questo periodo vi è una netta differenza tra la costruzione di imbarcazioni medio-piccole, adoperate per la navigazione costiera e la pesca, robuste e solitamente con materiali non molto pregiati e le imbarcazioni d'altura, dedite ad attività mercantili e costruite da cantieri liguri e toscani.

Inoltre la costruzione di imbarcazioni è profondamente legata al prestigio e alla fama dei cantieri, che avevano come necessità imperativa la produzione di estrema qualità e il passaparola derivante da essa come unica via per migliorare la loro reputazione e i loro affari<sup>9</sup>.

Verso la fine del 1800 però gli scafi in ferro iniziano a sostituire gli scafi in legno per le grandi imbarcazioni e ciò pone Inghilterra e Stati Uniti, grazie alla loro fiorente industria pesante, come leader del settore. Allo stesso tempo l'implementazione dei motori a scoppio entro bordo<sup>10</sup> e fuoribordo<sup>11</sup> consente lo sviluppo di imbarcazioni dalle dimensioni più contenute<sup>12</sup> che, di pari passo con l'aumento generale delle ricchezze, permetteranno ad un bacino di utenza più ampio

---

BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009.

<sup>8</sup> Presso Cork, nel 1720.

<sup>9</sup> Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009

<sup>10</sup> Il motore e la trasmissione sono situati all'interno dello scafo dell'imbarcazione, con solo l'elica, il braccio sul quale è montata e il timone in acqua nella parte posteriore della barca, detta specchio di poppa. L'invenzione è da attribuire agli Europei. Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009

<sup>11</sup> L'intero blocco del motore sono all'esterno dell'imbarcazione, fissati allo specchio di poppa. La parte finale della trasmissione è montata su un "gambo" che entra in acqua verticalmente e l'elica è montata su un "piede" che funge anche da timone. Per direzionare l'elica vi è dunque una rotazione di tutto l'apparato. L'invenzione è da attribuire agli Americani. Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009

<sup>12</sup> Tra gli 8 e i 14.

e più eterogeneo di fruire della nautica da diporto motorizzata. Nel 1902 viene così prodotto il primo motoscafo di dimensioni ridotte (10 metri) in Italia, commissionato dal senatore Salvatore Orlando.

Questa nuova corrente però dovrà confrontarsi con lo scoppio della Prima<sup>13</sup> e della Seconda Guerra Mondiale<sup>14</sup> che spostarono gli sforzi e le innovazioni verso gli scafi militari, come ad esempio i MAS<sup>15</sup>, adoperati e migliorati durante i primi 40 anni del secolo.

### **1.1.1 Il consolidamento dell'eccellenza: la nautica italiana dal Novecento a oggi.**

Il concetto moderno di yacht nasce tra gli anni 30 e gli anni 40 del '900. Negli anni precedenti si erano tenuti i primi Saloni della motonautica presso alcune importanti città europee<sup>16</sup>. La produzione italiana proprio in questo periodo tra le due guerre si avvicina al concetto di turismo nautico, abbandonando le grandi costruzioni ottocentesche in favore di piccoli motoscafi, principalmente ad uso lacustre.

Con lo scoppio della Seconda Guerra Mondiale però molti cantieri dovettero sospendere questo neonato interesse nel settore per dedicarsi alla produzione militare; molti di essi non furono abbastanza fortunati da sopravvivere alla guerra (i cantieri ad uso militare avevano una forte valenza strategica e, pertanto, furono distrutti nelle fasi finali dello scontro), ma dalle loro ceneri emersero nuove aziende fondate da coloro che avevano lavorato negli storici impianti: essi furono in grado di applicare al diporto le innovazioni sviluppate in ambito militare, prevedendo per primi la domanda di imbarcazioni che uniscono l'innovazione tecnica del motore al lusso e all'eleganza degli yacht a vela di epoche precedenti.

Negli anni '50 poi i motori a scoppio vengono via via sostituiti dai più affidabili e sicuri motori diesel o a gas, in grado anche di contenere i costi rendendo le imbarcazioni accessibili ad un maggior numero di tasche; contemporaneamente

---

<sup>13</sup> 1914-1918

<sup>14</sup> 1939-1945

<sup>15</sup> Sigla che stava ad indicare i motoscafi armati prodotti dal cantiere SVAN (Società Veneziana Automobili Navali), termine poi esteso ad una categoria di motoscafi anti-nave o anti-sommergibile utilizzato dalla marina italiana principalmente durante la Prima Guerra Mondiale. Treccani.it

<sup>16</sup> Le esposizioni più importanti erano quelle di Milano, Parigi, Amburgo e Monaco.

nasce il mercato dell'usato, con cantieri dediti al riallestimento o alla conversione di piccole imbarcazioni come i gozzi<sup>17</sup>, mentre i costruttori iniziano a dare maggiori possibilità di personalizzazione ai propri clienti. La vera rivoluzione nella costruzione delle barche da diporto avviene però negli anni '60: subito dopo una crisi ad inizio decennio l'introduzione della vetroresina segna il passo fondamentale per la produzione in serie delle imbarcazioni, in quanto componenti di legname e ferro sono soggetti a differenze qualitative tra pezzo e pezzo e soggetti anche alle personalizzazioni degli artigiani, la vetroresina invece consente l'utilizzo di stampi che da un lato consentono la standardizzazione del prodotto e dei suoi accessori, dall'altro consentono anche l'esternalizzazione della produzione ad aziende che si specializzano in queste opere<sup>18</sup> e inoltre consente anche di studiare gli scafi americani (all'avanguardia nell'utilizzo del materiale) e di replicarne le tecniche costruttive con più facilità. Nel frattempo la nautica a vela italiana, grazie ai lavori di architetti internazionali come John Laurent Gilles<sup>19</sup>, Philip Rhodes<sup>20</sup> e Carlo Sciarrelli<sup>21</sup>, ritorna ad essere un prodotto di massimo livello.

Negli anni '70 poi, una volta poste le basi dell'industria, i produttori italiani, specialmente quelli di barche a motore, continuano a investire principalmente in materiali e tecnologie all'avanguardia, sia per quanto riguarda accessori per il comfort, sia per quanto riguarda i componenti fondamentali dell'imbarcazione. Nascono i primi accessoristi specializzati in forniture nautiche<sup>22</sup>. Inoltre negli anni '70 nasce il mercato dell'usato, che comporta la nascita di interi stabilimenti e

---

<sup>17</sup> Imbarcazioni da pesca, solitamente motorizzate, di lunghezze comprese tra i 5 e i 10 metri.

<sup>18</sup> La nautica, soprattutto di piccole e medie dimensioni si trova ad avviare il primo vero processo di industrializzazione dei cantieri, questo però comporta una crisi per tutti quelli che non si "adeguano" al processo, confinando rapidamente l'utilizzo del legname come materiale di nicchia.

<sup>19</sup> Soprannominato anche Jack Laurent Gilles, 1901-1969, il più grande innovatore fra i progettisti di barche a vela della prima metà del nostro secolo, le sue barche univano alle eccezionali doti di efficienza, marinità e sicurezza, dovute alle sue profonde conoscenze e attitudini tecniche, un aspetto e un equilibrio estetico che le evidenziavano ancor più.

<https://www.nautipedia.it/index.php/Recensione: JACK LAURENT GILES, L'ARTISTA>

<sup>20</sup> Philip Leonard Rhodes, Stati Uniti, 1895-1974, in grado durante la sua carriera di progettare imbarcazioni e navi di ogni tipologia, dalle barche a vela a quelle a motore ai cargo commerciali, fino alle navi militari e barche per la polizia. Tra i suoi clienti più famosi figura anche la famiglia Rockefeller. <https://astro.temple.edu/~bstavis/pr/rhodes-bio.htm#archives>

<sup>21</sup> Trieste, 1934-2006, famoso per rifarsi alle linee classiche, anziché seguire le tendenze e le evoluzioni del design delle barche. Questa filosofia è riassunta nella sua frase "Il bello non è nuovo e il nuovo non è bello". <https://www.nautipedia.it/index.php/CARLO SCIARRELLI>

<sup>22</sup> Importante è il produttore di accessori Besenzoni, vedi 1.6

cantieri specializzati nell'adattamento, nel restyling e nel riammodernamento delle barche.

Il mercato dell'usato trasformerà poi negli anni '80 la nautica, rendendola sempre di più una passione accessibile a molti: il business cambia con la nascita di reti commerciali e di vendita che rendono, agli occhi del cliente, il rapporto con il cantiere o il produttore di accessori più "distante", ma allo stesso tempo più accessibile, anche grazie alle molteplici reti di assistenza tecnica e servizio.

Dal punto di vista dell'innovazione gli anni '80 si distinguono principalmente per l'introduzione di materiali leggeri e resistenti come il carbonio, soprattutto nella nautica a vela.

La crescita continua a livelli importantissimi: i grandi gruppi iniziano l'acquisizione sistematica di cantieri minori, utilizzati come sub-produttori di componenti, mentre i piccoli cantieri indipendenti tendono a coordinarsi per ottenere risultati qualitativi altrimenti irraggiungibili.

Nella seconda metà degli anni '80 e all'inizio degli anni '90 si verificano delle crisi del settore, innescate dalla scarsità di approdi e dal conseguente prezzo elevatissimo degli stessi.

Gli anni '90 si caratterizzano per una spinta verso il mercato internazionale, ormai conscio della tradizione artigianale e del design italiano. Le piccole imprese a conduzione familiare invece, non possedendo risorse per l'espandersi direttamente, tendono a specializzarsi e a raffinarsi ulteriormente per attirare investitori e raggiungere dunque mercati lontani.

Negli anni duemila infine i maggiori sforzi si registrano verso una maggiore organizzazione e industrializzazione dell'industria tutta.

## **1.2 Il sistema economico del mare.**

Il trasporto marittimo e i servizi ad esso collegati, la cantieristica commerciale e militare, la nautica da diporto e la pesca possono essere inseriti nel "sistema economico del mare"<sup>23</sup>. Questa struttura negli ultimi due decenni è stata in grado di

---

<sup>23</sup> Cfr. Fulvio FORTEZZA, *Processi strategici e di marketing nel settore della nautica da diporto*, Milano, Franco Angeli, 2008

ricoprire un ruolo fondamentale nella creazione di valore e di lavoro nel nostro paese, con un largo impatto sul Pil<sup>24</sup> e sull'occupazione<sup>25</sup>.

Nel Sistema l' "elemento barca" costituisce solo il centro delle attività legate alla nautica, che rappresenta più una soluzione (navigazione, svago, vacanza, benessere) che un prodotto fisico. Questo fenomeno fa sì anche che non si possa parlare propriamente di un settore economico quanto di un sistema di valore: un settore si identifica per la sua omogeneità tra i produttori e i consumatori, nella nautica invece c'è una grande varietà e dinamicità tra i competitors, così come vi è una convergenza di più attività di supporto provenienti da altri settori.<sup>26</sup>

Il nucleo del sistema di valore è il cantiere, luogo di concezione, progettazione e assemblaggio della barca. In esso convergono poi tutte le unità periferiche, dal terziario <sup>27</sup> ai produttori di componenti meccaniche, accessori e componenti strutturali.

Sono queste realtà satellite che costituiscono il vero vanto dell'industria a livello nazionale: numerose aziende medio-piccole in grado di dar vita a produzioni eccellenti dal punto di vista qualitativo e tecnologicamente avanzate<sup>28</sup>.

L'eccellenza raggiunta da questi cantieri però risulterebbe in qualche modo castrata se non esistessero delle strutture e dei servizi satellite in grado di permettere l'espressione delle piene potenzialità del settore: porti turistici e sistemi di accoglienza, società che offrono servizi di brokerage, chartering e refitting.

Le attività dei broker nautici riguardano la compravendita delle imbarcazioni, ma anche la gestione delle stesse, la selezioni degli equipaggi e consulenze varie. Grandi gruppi di broker<sup>29</sup> si occupano principalmente di superyacht e di operazioni multimilionarie, tuttavia non è raro trovare realtà minori, spesso operanti su base locale.

---

<sup>24</sup> Già nel 2006 la percentuale delle attività marittime sul Pil si aggirava intorno al 2.7%.

<sup>25</sup> Al 2006 intorno all'1.6%. Cfr Fulvio FORTEZZA, *Processi strategici e di marketing nel settore della nautica da diporto*, Milano, Franco Angeli, 2008

<sup>26</sup> Cfr Fulvio FORTEZZA, *Processi strategici e di marketing nel settore della nautica da diporto*, Milano, Franco Angeli, 2008

<sup>27</sup> Servizi ai produttori e servizi ai consumatori, distribuzione e agenti commerciali.

<sup>28</sup> Cfr. Fulvio FORTEZZA, *Processi strategici e di marketing nel settore della nautica da diporto*, Milano, Franco Angeli, 2008

<sup>29</sup> Come le americane Burgess e Fraser. Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009

I grandi yacht di lusso, dato i loro elevati costi di acquisto e gestione, hanno comportato la nascita di servizi charter: spesso possibili acquirenti di yacht sono inizialmente propensi a provare il prodotto e l'esperienza offerta dalla nautica prima di intraprendere una spesa di tali dimensioni. Questo crea la necessità da parte di società che si occupano di brokerage di poter fornire ai propri clienti (specie per superyacht di dimensioni maggiori di 50 metri) un'esperienza che, se positiva, potrebbe portare ad un rapporto molto più remunerativo.

Le attività dei broker spesso sono legate al mercato dell'usato, che negli ultimi anni si è rivelato un mercato dalle molteplici facce: estremamente comune nelle dimensioni medie e piccole delle imbarcazioni, di recente ha visto lievitare i prezzi delle imbarcazioni; il mercato dell'usato è invece meno in voga tra i possessori di superyacht, che cercano sempre soluzioni all'avanguardia e novità stilistiche. Queste complicazioni su entrambi i fronti hanno portato grandi gruppi ad organizzare attività di refitting, ovvero restyling sia degli interni, sia degli esterni, sia un riallestimento dell'equipaggiamento.

A partire dalla fine degli anni novanta poi, anche importanti cantieri hanno iniziato ad offrire i servizi sopracitati, unitamente a servizi finanziari in collaborazione con banche ed istituti di credito, per facilitare i propri clienti ed al tempo stesso attrarne di nuovi, come ad esempio leasing e credito al consumo per le imbarcazioni di dimensioni minori<sup>30</sup>.

Le strutture di supporto principali al settore nautico sono chiaramente i porti, che si dividono in porti commerciali e porti turistici. I primi sono solitamente adibiti all'accoglienza di navi da trasporto merci o navi da crociera, mentre i secondi fungono da attracco per i diportisti, ma non è raro trovare esempi di porti polivalenti in grado di servire entrambi i ruoli.

I porti turistici si presentano solitamente sotto forma di porti canale, banchine e darsene e si dividono i porti di transito, dove i clienti solitamente ormeggiano la loro imbarcazione nei periodi di vacanza o di utilizzo della stessa, oppure porti di residenza, nei quali i diportisti dispongono di un posto barca fisso, indipendentemente dall'utilizzo.

---

<sup>30</sup> Le banche in prima linea per questo tipo di servizi sono UniCredit con il suo Global Leasing e UBI banca con l'UBI Leasing. Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009

Da non confondere con i porti turistici sono le marine, in quanto il porto turistico offre principalmente servizi di ormeggio, mentre la marina è caratterizzata da strutture residenziali di appoggio, sebbene negli ultimi tempi svariati investimenti stiano fluendo nelle aree limitrofe ai porti turistici, principalmente volti a potenziare le offerte di intrattenimento e ristorazione per i diportisti e non, integrandosi nel territorio di riferimento<sup>31</sup>.

### **1.3 La nautica da diporto italiana, consumatori ed abitudini**

Il ruolo di maggior impatto nel “sistema economico del mare” è senz’altro da attribuire alla nautica da diporto, in particolare al suo vero nucleo produttivo: la produzione di imbarcazioni di medie e grandi dimensioni<sup>32</sup>.

Il termine “nautica da diporto” coniuga due concetti apparentemente lontani, dato che la Nautica è quell’insieme di capacità, tecniche e pratiche necessarie a governare e condurre una nave o un’imbarcazione<sup>33</sup>, “L’arte del navigare”, e il Diporto è inteso come svago, divertimento o ricreazione<sup>34</sup>.

Il termine dunque racchiude tutte le attività di benessere, svago e ricreazione legate in qualche modo al mare e alle imbarcazioni, che individua una pratica in grado, negli ultimi anni, di catturare l’attenzione di un numero crescente di persone. Lo svolgersi di queste attività rappresenta un momento privilegiato per esprimere e realizzare le aspettative ed i bisogni tipici di una società postmoderna<sup>35</sup>, i quali sono strettamente legati più all’autorealizzazione ed alla sfera esperienziale che al mero possesso.

#### **1.3.1 Stimoli e desideri del diportista italiano.**

Per identificare il motore della domanda nel settore del diporto, bisogna individuare ciò che ha un ruolo di rilievo nella percezione e nelle aspirazioni dei consumatori: il mare.

---

<sup>31</sup> Cfr. Fulvio FORTEZZA, *Processi strategici e di marketing nel settore della nautica da diporto*, Milano, Franco Angeli, 2008.

<sup>32</sup> In senso lato, si può parlare di nautica da diporto anche nel caso di tavole, kayak e canoe che, chiaramente, non rappresentano un indotto degno di nota a fronte di quello generato da imbarcazioni medio-grandi.

<sup>33</sup> Il grande dizionario Italiano, Garzanti, 2017

<sup>34</sup> Il grande dizionario italiano, Garzanti, 2017

<sup>35</sup> Cfr. Fulvio FORTEZZA, *Processi strategici e di marketing nel settore della nautica da diporto*, Milano, Franco Angeli, 2008

Il mare in sé ha racchiuso un potente valore simbolico, poiché non è solo luogo di vacanza o di relax, ma anche e soprattutto legato a concetti elevati, desideri di libertà e di evasione, di superamento dei confini<sup>36</sup>.

“Il fascino del diporto nautico nasce dalla possibilità che esso dà di far provare, a quanti lo praticano, le sensazioni e le emozioni tipiche dello spirito marinaresco. Andare in barca significa, infatti, conquista della libertà, sfida, esplorazione, scoperta, equilibrio”<sup>37</sup> e ancora “determina effetti benefici sulla sfera della personalità, in particolare per quanto concerne l’umore, il rapporto con il proprio corpo ed il rapporto con la natura”<sup>38</sup>.

Queste aspirazioni sono chiaramente individuabili nelle analisi socio-demografiche ad opera del gruppo Ferretti, eseguite dal dott. Roda e raccolte da Fulvio Fortezza nel 2005: le analisi evidenziano come i soggetti interessati ad acquistare imbarcazioni da diporto vogliano un “prodotto di arrivo”, votato più all’affermazione del successo del proprio percorso e del proprio individualismo piuttosto che all’ostentazione, avendo il lusso un forte valore di sogno e di estremo edonismo.

Il diportista italiano medio ha un’età compresa tra i 35 e i 60 anni, con un grado di istruzione e professioni medio-alti. Di solito egli ha una barca di proprietà, di lunghezza compresa tra gli 8 e i 12 metri, sebbene non manchino diportisti che si affidano al noleggio<sup>39</sup>. Il diportista utilizza la barca principalmente in estate e oltre che come appoggio per escursioni giornaliere è solito utilizzarla come una sorta di “seconda casa” per le vacanze.

È però importante notare come molti diportisti nei periodi di utilizzo della barca risiedano in abitazioni vicine al luogo di ormeggio della stessa, siano esse seconde case di proprietà, case in affitto o strutture vacanziera. Questo particolare è fondamentale perché permette di inquadrare le sinergie che nascono tra nautica

---

<sup>36</sup> Fulvio FORTEZZA, *Processi strategici e di marketing nel settore della nautica da diporto*, Milano, Franco Angeli, 2008

<sup>37</sup> Progetto Seawork, 2002 in Fulvio FORTEZZA, *Processi strategici e di marketing nel settore della nautica da diporto*, Milano, Franco Angeli, 2008

<sup>38</sup> Eurispes, Ucina, 1993 in Fulvio FORTEZZA, *Processi strategici e di marketing nel settore della nautica da diporto*, Milano, Franco Angeli, 2008

<sup>39</sup> Servizi di noleggio negli ultimi anni hanno permesso ad una fetta più ampia di utilizzatori di fruire di barche e yacht di lusso normalmente al di fuori delle proprie possibilità economiche.

da diporto, edilizia e turismo<sup>40</sup>, che a loro volta consentono di analizzare una delle più grandi criticità che limitano la fruibilità della nautica da diporto in Italia: la scarsità dei posti barca.

Ad una prima analisi si tende a considerare inaccessibile l'hobby della nautica da diporto principalmente per via del prezzo delle imbarcazioni stesse, tuttavia dallo studio di "Vela&Motore"<sup>41</sup> emerge che il diporto "entry-level"<sup>42</sup> è effettivamente meno costoso di altri hobby quali motocross o paracadutismo, quindi ciò che spaventa effettivamente gli acquirenti sono le spese e la difficoltà nel reperire un posto barca: la scarsità dei posti barca fa sì che i prezzi per il rimessaggio e manutenzione lievitino, limitando la "voglia di barca" degli utenti.

Infine si può anche notare come la tipologia dell'imbarcazione definisca sia l'utilizzatore che il tipo di utilizzo ricercato nel mezzo: gli utenti della vela possono definirsi i veri e propri puristi del mare, in quanto il concetto di navigazione del velista si basa sul viaggio, sulla vita per mare, al contrario del diportista a motore, che usa la barca principalmente come una piattaforma con la quale godere di isole e località marittime.

#### **1.4 La cantieristica italiana.**

Come già introdotto in 1.1 e 1.2, il cuore pulsante della nautica italiana è rappresentato dai cantieri navali. Secondo i dati forniti all'International Council of Marine Industry association (ICOMIA) dalle associazioni di settore dei vari paesi, la produzione dei cantieri italiani si attestava nei primi anni 2000 al primo posto in Europa, sia per numero di aziende, sia per valore della produzione<sup>43</sup>. Nel mondo invece il trono della produzione è occupato dagli Stati Uniti che, forti dell'elevatissima produzione di scafi di piccole dimensioni e di scafi da pesca, si attestano a poco meno dell'80% della quota totale. Se però prendiamo in analisi la

---

<sup>40</sup> Fortezza fa notare come molti gruppi, come ad esempio Azimut-Benetti a Varazze (Sv), avviino progetti edilizi nelle aree diportistiche non solo come per diversificare il loro business, ma anche e soprattutto per offrire al diportista un'esperienza più completa e sfaccettata.

<sup>41</sup> Cfr. Fulvio FORTEZZA, *Processi strategici e di marketing nel settore della nautica da diporto*, Milano, Franco Angeli, 2008.

<sup>42</sup> Si intende la possibilità di avere accesso ad una piccola imbarcazione a vela, con costo annuo di circa 3800 euro, contro gli almeno 6500 della motocross. Cfr. Vela&Motore, Luglio 2004 in Fulvio FORTEZZA, *Processi strategici e di marketing nel settore della nautica da diporto*, Milano, Franco Angeli, 2008.

<sup>43</sup> Elaborazione dati ICOMIA per l'intervallo di tempo 1996-2006 Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009.

produzione di yacht e superyacht (quindi di unità di dimensioni superiori ai 24 metri), nel 2009 l'Italia aveva raggiunto una quota pari al 51% degli ordini, con una predilezione per imbarcazioni di lunghezza superiore ai 60 metri.

Per ricercare le cause dell'eccellenza dei cantieri italiani, bisogna guardare alla loro grande capacità di rispondere ai cambiamenti nel corso del tempo: nel corso degli ultimi 30 anni fattori sia interni che esterni all'industria hanno comportato una spinta innovatrice all'interno di tutto il settore, sia perché da una parte le aziende hanno dovuto adattarsi ai cambiamenti delle normative sulla sicurezza e delle norme burocratiche, sia perché dall'altro hanno dovuto fronteggiare una competizione sempre crescente sul piano della tecnica, dell'estetica e della funzionalità<sup>44</sup>.

Il grande salto nel design delle imbarcazioni si è verificato negli anni '70, a partire dalla presa di coscienza da parte dei cantieri che le barche erano molto poco abitabili e che pertanto andava modificata la concezione soprattutto degli interni. In seguito a ciò negli anni '80 il design navale comincia ad utilizzare linee tondeggianti e moderne che però portano ad una situazione per la quale negli anni '90 le prestazioni e la funzionalità delle imbarcazioni sono notevolmente ridotte per accontentare le richieste dei clienti, ai quali in questo momento interessano principalmente le grandi dimensioni, il design e la bellezza, con yacht lenti e che necessitano di un equipaggio per essere condotti.

In tempi più recenti rimane comunque la cura e la ricerca del design, tuttavia la progettazione delle barche si trova in una sorta di bipolarità: da un lato alcuni armatori richiedono soluzioni "green", attenti all'ecocompatibilità delle proprie imbarcazioni, con un occhio verso il rispetto per l'ambiente, come motori dai consumi ridotti e pannelli solari, dall'altro però molti cantieri tentano di soddisfare quella parte di clientela che concepisce la barca come un mezzo di ostentazione del lusso, come una casa galleggiante da esporre, ottimizzata negli spazi sia esterni che interni.

---

<sup>44</sup> Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009.

Molti cantieri decidono di accontentare entrambe le correnti, proponendo prodotti spaziosi ed innovativi, ricorrendo alla domotica<sup>45</sup> e stando particolarmente attenti alle prestazioni, alla velocità e alla manovrabilità del mezzo<sup>46</sup>.

Le barche a vela subiscono in parte questa ondata di innovazione, in quanto per necessità strutturali l'ottimizzazione degli spazi risulta limitata. Ciò che cambia profondamente sono le implementazioni tecnologiche a bordo, in primis l'utilizzo di materiali ultraleggeri all'avanguardia come carbonio e kevlar per elementi dello scafo e per le vele.

Infine, è la ricerca dell'espressione della propria personalità e del proprio gusto che caratterizza i cantieri contemporanei: si afferma sempre più il semi-custom, ovvero la possibilità di poter modificare e personalizzare barche prodotte in serie con allestimenti, mezzi di intrattenimento e stili che possono essere diametralmente opposti per scafi identici.

#### **1.4.1 I cantieri Benetti.**

La cantieristica italiana non deve la sua grandezza necessariamente a uomini visionari, alcuni, per quanto operosi, potrebbero esser stati ignari della portata che avrebbero raggiunto le loro creazioni: questa è probabilmente la storia dei cantieri Benetti, tra i più antichi d'Europa.

Nel 1873 l'artigiano toscano Lorenzo Benetti acquista il cantiere nel quale lavorava, presso la Darsena Lucca, a Viareggio. Inizia così la produzione di imbarcazioni in legno, utilizzate principalmente per il commercio locale e la pesca. Alla morte di Lorenzo nel 1914 l'azienda passa ai due figli Gino ed Emilio che continuano ad espandere il business di famiglia, cambiando il nome in "Fratelli Benetti" e passandone il controllo a loro volta ai propri figli. Durante il periodo della seconda guerra mondiale, i cantieri si specializzano in velieri commerciali d'altura,

---

<sup>45</sup> Applicazione di tecnologie informatiche ed elettroniche in grado di rendere automatizzate delle operazioni svolte all'interno di un ambiente [...] allo scopo di migliorarne la flessibilità di gestione, il comfort, la sicurezza, il risparmio energetico. <http://www.treccani.it/enciclopedia/domotica/>

<sup>46</sup> Per quanto riguarda prestazioni e manovrabilità, è una richiesta largamente diffusa negli utenti della nautica quella di poter manovrare autonomamente la propria barca. Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEE, 2009.

arrivando fino in America e facendo conoscere il marchio ben al di fuori del Mediterraneo<sup>47</sup>.



Figura 1. La famiglia Benetti a lavoro nei cantieri di Darsena Lucca.<sup>48</sup>

Nel dopoguerra iniziano le richieste per modelli di imbarcazioni da utilizzare nel diporto: da qui in poi seguire la storia del cantiere è sinonimo di seguire l'evoluzione della nautica italiana tutta. Emilio Benetti, suo nipote Giuseppe e il figlio di Giuseppe, Lorenzo, vedranno il cantiere abbandonare il legno in favore dell'acciaio e lo renderanno protagonista assoluto della costruzione di yacht di lusso nel mondo<sup>49</sup>.

Negli anni '70 però la crisi petrolifera costringe i cantieri a percorrere anche la via delle barche a vela con scafi leggeri, dove raggiunge la fama grazie al progetto della "Vanina", imbarcazione in grado di vincere la Admiral Cup nel 1978.

Nel 1979 viene varato il superyacht "Nabila" per il miliardario saudita Adnan Kashoggi, lungo ben 86 metri per 2465 tonnellate di dislocamento<sup>50</sup>. Questa opera mastodontica però comporta una serie di dissesti finanziari, che intaccano i capitali della famiglia Benetti, che nel 1985 è messa nella posizione di dover cedere la proprietà al gruppo Azimut SpA, nonostante l'introduzione avvenuta ad inizio anni '80 di una linea semicustom di yacht che vanno dai 21 ai 60 metri.

Azimut inizia una politica di rilancio del cantiere, cambiandone il nome da "Fratelli Benetti" in "Cantieri Benetti" e rinnovando i prodotti, oltre che

---

<sup>47</sup> Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009

<sup>48</sup> <http://www.benettiyachts.it/about-benetti/benetti-heritage/>

<sup>49</sup> Cfr. <http://www.benettiyachts.it/about-benetti/benetti-heritage/>

<sup>50</sup> Cfr. <http://www.benettiyachts.it/about-benetti/benetti-heritage/>

intraprendendo alcune sfide tecniche come la costruzione dell'Azimut Atlantic Challenger, barca che tenterà di conquistare il Blue Riband, ovvero il record per l'attraversamento più veloce dell'Oceano Atlantico<sup>51</sup>.

La fusione di Azimut e Benetti unisce una realtà moderna, fortemente orientata verso la ricerca e lo sviluppo, con l'evoluzione dell'antica tradizione navale toscana, raggiungendo livelli di eccellenza mai visti. Negli anni '90 e 2000 infatti il gruppo espande e migliora le sue capacità produttive, principalmente mediante investimenti mirati e l'acquisizione di nuovi cantieri navali a Viareggio, Fano e Livorno, rispettivamente nel 1999, nel 2002 e nel 2003: da qui la consacrazione nell'Olimpo dei costruttori navali, in grado, entro la fine del 2003, di ultimare il settantesimo yacht di lunghezza superiore ai 30 metri della loro storia.

Queste performance strabilianti attirano il gruppo Fincantieri, che nel 2004 sigla un accordo per la costruzione di unità di lunghezza superiore ai 70 metri, mentre nel 2009 il gruppo è in grado di costruire un nuovo cantiere proprio nella Darsena Lucca, dove il viaggio di Benetti è iniziato ormai 146 anni fa<sup>52</sup>.

Da questo cantiere vengono create le linee di scafi più grandi e al tempo stesso tecnologicamente più avanzati del gruppo, come la classe Benetti, portata alla ribalta e vincitrice di premi nei saloni nautici di Cannes, Fort Lauderdale e Monaco<sup>53</sup>.



Figura 2. Benetti Now 68M in navigazione.<sup>54</sup>

<sup>51</sup> Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009

<sup>52</sup> Cfr. <http://www.benettiyachts.it/about-benetti/benetti-heritage/>

<sup>53</sup> Il più recente FB265 M/Y, presentato nel 2015 con il nome di Ironman, fa dell'high-tech il suo cavallo di battaglia: come è possibile intuire dal nome, è ispirato nel concetto e negli equipaggiamenti al supereroe dei fumetti e del cinema Ironman, famoso per essere un inventore di strumenti tecnologici che rappresentano l'apice della tecnologia umana. Cfr. <http://www.benettiyachts.it/about-benetti/benetti-heritage/>

<sup>54</sup> <http://www.benettiyachts.it/about-benetti/benetti-heritage/>

### 1.4.2 Azimut Yachts.

Il costruttore resosi protagonista dell'acquisizione della sopracitata Benetti all'epoca dell'affare non rappresentava solo una potenza economica desiderosa di ottenere un marchio storico per accrescere la sua importanza: Azimut nasce nel 1969, ad opera dello studente Paolo Vitelli come società di noleggio di barche a vela.

Per il giovane, il salone nautico di Genova del 1970 si rivela essere un successo, poiché alla sua prima vera occasione di mettersi in mostra viene subito notato dai vertici del cantiere Amerglass<sup>55</sup> che decidono di affidargli la distribuzione sul territorio italiano. Una volta maturata una certa esperienza nel settore, arriva la proposta di una Joint venture per costruire in serie imbarcazioni in vetroresina<sup>56</sup>.

Nascono l'AZ 43 Bali e nel 1977 l'AZ 32 Targa, quest'ultima considerata la Ford T della nautica da diporto, affidabile e dal prezzo contenuto<sup>57</sup>.

Tra il '77 e l'85 esplode il successo di Azimut, che continua la sua produzione raggiungendo livelli di innovazione impareggiabili incarnandola nel Failaka 105, primo yacht di 30 metri costruito in vetroresina, commissionato per la prima volta da un principe del Kuwait e in grado di assicurare all'azienda una partecipazione al

---

<sup>55</sup> Cantiere olandese all'epoca tra i più all'avanguardia in Europa Cfr. <https://www.azimutbenetti.it/it/una-storia-straordinaria-1970-1985.html>

<sup>56</sup> L'azienda al momento non dispone di strutture cantieristiche proprie, quindi deve necessariamente affidarsi a terzi per produrre i suoi modelli.

<sup>57</sup> Cfr. <https://it.azimutyachts.com/history.html>

prestigioso salone nautico di Miami nel 1982, durante il quale otterrà ulteriori contratti di distribuzione per aziende straniere.



*Figura 3. Failaka 105 con linee richiamanti i bozzetti di progettazione<sup>58</sup>.*

Il passo successivo per Azimut è rappresentato dal creare un proprio sistema cantieristico autonomo, in maniera da non dover dipendere più da collaborazioni e joint ventures. Per questo nel 1985 acquisisce l'antico cantiere viareggino Fratelli Benetti, che rimane autonomo nel marchio, ma unificato alla gestione, alla contabilità e ai servizi Azimut. Nello stesso periodo l'ampliamento delle partnership produttive, sia negli Stati Uniti che in Brasile.

Forte di questa sua nuova capacità il cantiere si afferma come icona di stile italiano, ridefinendo gli standard dell'industria con scelte tecniche e di design provenienti dall'industria automobilistica, in particolare nell'utilizzo di vetri e radiche, marchio del designer Stefano Righini, che così facendo lega il suo nome ad una parte della storia della nautica<sup>59</sup>.

Nel 1988 il già citato<sup>60</sup> tentativo di ottenere la Blue riband, il record per l'attraversamento più veloce dell'Oceano Atlantico, porta con sé una curiosità, relativa alla regola secondo la quale la nave che prende parte alla competizione deve essere classificabile come nave passeggeri, pertanto portare almeno un pagante a bordo. Sarà il miliardario Winthrop Rockefeller, già in buoni rapporti con Azimut sin

---

<sup>58</sup> <https://www.azimutbenetti.it/it/lusso-seriale.html>

<sup>59</sup> Cfr. <https://www.azimutbenetti.it/it/una-storia-straordinaria-1985-1998.html>

<sup>60</sup> 1.4.1

dai tempi del salone di Miami dell'82, a prendere parte alla spedizione, al prezzo simbolico di un dollaro.<sup>61</sup>

La crisi economica del 1992 comporta la cessione del 25% della società ad un uomo d'affari di Hong Kong<sup>62</sup>

La fase più recente dell'evoluzione di Azimut-Benetti (che prende questo nome in ufficialmente nel 2003) vede un profondo rinnovamento del settore marketing e vendita, oltre un'ulteriore espansione dell'offerta dei propri prodotti, dovuta all'acquisizione del cantiere Gobbi, specializzato nella creazione di unità di dimensioni minori, di lunghezza compresa tra i 10 e i 18 metri e la fusione con i cantieri Fraser<sup>63</sup>.

Oltre al cantiere Gobbi, a partire dalla fine degli anni '90 la produzione del gruppo si divide tra tre cantieri: Atlantis, Azimut e Benetti, rispettivamente orientati a imbarcazioni sportive, flybridge e megayacht e in grado di rendere Azimut Benetti il più grande gruppo di nautica privato d'europa, primo al mondo nella costruzione di megayacht. Le barche prodotte in vetroresina in serie, di dimensioni minori, sono fabbricate nell'entroterra, nei cantieri di Avigliana<sup>64</sup> e di Sariano di Gropparello<sup>65</sup>, mentre i superyacht sono prodotti nei vari cantieri toscani gestiti da Benetti<sup>66</sup>.



Figura 4. Cantiere Azimut ad Avigliana<sup>67</sup>.

<sup>61</sup> Cfr. <https://www.azimutbenetti.it/it/una-storia-straordinaria-1985-1998.html>

<sup>62</sup> Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009

<sup>63</sup> <https://www.azimutbenetti.it/it/una-storia-straordinaria-1985-1998.html>

<sup>64</sup> In provincia di Torino, sede di Azimut.

<sup>65</sup> In Emilia Romagna, sede di Atlantis.

<sup>66</sup> Vedi 1.4.1

<sup>67</sup> <https://www.nautica.it/news/lo-stabilimento-azimut-avigliana/>

Insieme alla costruzione navale inoltre vi è l'attività di Yachtique, ovvero la divisione preposta all'offrire servizi finanziari, showroom, personalizzazioni e gestione degli equipaggi, in maniera da rendere più stretto ed efficace il rapporto con il cliente. Tutta questa struttura, fortemente votata all'eccellenza e al reinvestire gli utili nell'innovazione, consente tuttora un'ulteriore e inarrestabile crescita<sup>68</sup>.

Un'altra iniziativa senza precedenti è la riconcezione del porto turistico: il porto non è più solo un luogo di approdo, ma un vero e proprio hub di servizi turistici. Tra i progetti realizzati e in corso vi sono le Marine di Varazze<sup>69</sup>, Viareggio e Mosca, con Livorno in fase di realizzazione.



Figura 5. Vista aerea della Marina di Varazze<sup>70</sup>.

Come ulteriore riprova del livello altissimo raggiunto dal gruppo, nel 2007 riceve da Confindustria il premio per il miglior tasso di crescita nel quinquennio 2001-2006, così come il riconoscimento della rivista americana di settore *ShowBoats* per 12 anni consecutivi come più importante costruttore mondiale di superyachts.<sup>71</sup>

### 1.4.3 Il Gruppo Ferretti.

Questo gruppo, tra i più importanti e famosi a livello mondiale, nasce nel 1968, grazie all'attività di rappresentanza del colosso americano delle imbarcazioni a motore Chris Craft svolta dai fratelli Ferretti.

---

<sup>68</sup> Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009

<sup>69</sup> Nell'area della Riviera di Ponente Ligure, dove sorgono negozi, ristoranti e bar, oltre ad appartamenti e ville. Vedi <https://www.azimutbenetti.it/it/marina-di-varazze.html>

<sup>70</sup> <https://www.azimutbenetti.it/it/marina-di-varazze.html>

<sup>71</sup> Cfr. <https://www.azimutbenetti.it/it/una-storia-straordinaria-1985-1998.html>

Nel 1971 presentano la loro prima imbarcazione, di tipo “motor sailer”, sia a vela che a motore, mentre a partire dal 1982 la società inizia a realizzare imbarcazioni di tipo sport fisherman<sup>72</sup>, open<sup>73</sup> e flybridge<sup>74</sup>.

Nel 1989 la nascita della divisione Engineering porta sia dei miglioramenti nella tecnica e nei materiali delle imbarcazioni prodotte in serie sia segna l’ingresso nel settore delle gare offshore, nelle quali Ferretti vincerà il Campionato Mondiale Classe 1 nel 1994 e nel 1997 e i campionati europei nel 1995 e 1997 con Norberto Ferretti, storico presidente del marchio, addirittura impiegato in prima linea come driver. La costante sfida per migliorare le prestazioni delle proprie barche da gara avrà poi ripercussioni positive sulle tecnologie delle imbarcazioni prodotte in serie.<sup>75</sup>

Sempre nel corso degli anni ’90 Ferretti accelera il processo di internazionalizzazione del marchio, fondando nel 1993 Ferretti of America Inc., con la missione di commercializzare i motor yacht negli USA, Canada, Messico, Venezuela e nell’area caraibica, completando una rete commerciale precedentemente già estesa in Grecia, Francia, Spagna e Gran Bretagna.

Nella seconda metà del decennio l’obiettivo diventa l’acquisizione mirata di società produttrici di imbarcazioni di fascia alta. Nel 1996 Ferretti utilizza il

---

<sup>72</sup> Barche da pesca con ampie zone libere ideali per alloggiare le attrezzature e permettere lo spostamento di persone a bordo.

<sup>73</sup> Barca sprovvista di sovrastrutture calpestabili al di sopra del ponte.

<sup>74</sup> Barche con un ponte calpestabile al di sopra della timoneria che alloggia un’ulteriore postazione di comando.

<sup>75</sup> Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009

produttore Custom Line per inserirsi nel segmento degli yacht flybridge in vetroresina di grandezza compresa tra i 28 e i 40 metri.



Figura 6. Ferretti Custom Line 37 Navetta in navigazione<sup>76</sup>.

Nel 1998 acquisisce CNA (o Cantieri Navali dell'Adriatico), che porta nel gruppo il marchio Pershing, famoso per imbarcazioni dal design moderno e dalle alte prestazioni, ma al tempo stesso confortevoli ed abitabili.<sup>77</sup>

Sempre nel 1998, continua l'espansione nel mercato statunitense con l'acquisizione di Bertram Yacht Inc., diventando marchio di assoluto riferimento anche per la categoria sport fisherman.

Nel 1999 inizia la produzione dei megayacht in materiali compositi acciaio/alluminio acquisendo il cantiere CRN SpA, mentre nel 2000 Ferretti riesce ad assicurarsi il 100% delle quote societarie di Riva, cantiere produttore dei motoscafi più esclusivi e al mondo.<sup>78</sup>

Nel 2001 proprio i neoacquisiti cantieri Riva vengono rilocalizzati in aree acquistate dai cantieri Oram di La Spezia, mentre a fine anno vengono acquisite Mochi Craft di Pesaro e Apremare di Sorrento, quest'ultima specializzata in imbarcazioni di legno di piccole dimensioni (tra i 7 e i 16 metri). Nello stesso periodo la società è ammessa allo STAR (Segmento Titoli ad Alti Requisiti) di Borsa Italiana.

Nel 2002 la società decide di potenziare anche produzioni sinergiche alla costruzione di imbarcazioni, nella fattispecie quella dell'arredamento nautico,

---

<sup>76</sup> <https://www.tuttobarche.it/magazine/ferretti-custom-line-navetta-37.html>

<sup>77</sup> Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009

<sup>78</sup> Cfr. <https://www.ferrettigroup.com/it-it/Corporate>

assumendo il controllo di Diesse arredamenti e Zago SpA, entrambe società italiane in grado di fornire know-how avanzati nel settore.

Nel 2005, attraverso Pershing, vi è l'ingresso del gruppo dei cantieri Itama, specializzati in imbarcazioni di tipo open che completa l'universo produttivo che il Gruppo si era preposto di creare più di dieci anni prima.

Come ultimo step dell'espansione sul mercato americano, nel 2008 Ferretti aggiunge gli asset, il brand e le attività di Allied Marine, azienda americana specializzata in servizi di assistenza post-vendita, mercato dell'usato e brokeraggio.<sup>79</sup>

Nel 2012 inizia la terza fase della storia del Gruppo Ferretti: il gruppo Weichai, colosso cinese di macchinari per costruzioni, acquisisce il 75% di Ferretti, ponendo Tan Xuguang come presidente.

L'amministratore delegato Alberto Galassi intanto, è incaricato di spingere verso nuovi orizzonti i prodotti del gruppo, araldi della tecnologia e dello stile Made in Italy, investendo nei processi, nei prodotti, nella comunicazione e negli eventi e comportando un'ulteriore crescita esplosiva, superiore alla media del settore.

Nel 2016 infine nasce FSD, Ferretti Security Division, la più recente delle divisioni del Gruppo, attiva nella progettazione, sviluppo e produzione di piattaforme navali pensate per la sicurezza e il pattugliamento di acque internazionali, territoriali e costiere, come il Fast Patrol Vessel, imbarcazione

---

<sup>79</sup> Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009

armata in grado di raggiungere elevate velocità e dotata di 500 miglia di autonomia<sup>80</sup>.



*Figura 7. FSD Fast Patrol Vessel in azione durante dei test<sup>81</sup>.*

#### **1.4.4 Le gemme del Gruppo Ferretti.**

Essendo appunto un “gruppo”, Ferretti trae la sua forza dal sistema di cantieri che è riuscito a costruire nel corso degli anni.

Volendo prendere in considerazione i produttori più iconici al servizio dell’azienda, se ne possono senz’altro selezionare tre: Riva, Pershing e Itama.

Il primo è uno dei più antichi e famosi di tutto il panorama nautico mondiale. Il progetto nasce infatti nel 1842, quando a Pietro Riva, maestro d’ascia del Laglio, viene affidato l’incarico di riparare alcune imbarcazioni apparentemente impossibili da sistemare.

Compiuto il miracolo Pietro decide di iniziare una sua impresa di costruzione navale. Nel 1880 il cantiere passa al figlio Ernesto, che senza rinunciare all’elemento della tradizione, aggiunge importanti innovazioni, prima su tutte l’installazione di motori a scoppio sulle imbarcazioni, realizzando modelli per trasporto di passeggeri e merci.

---

<sup>80</sup> Cfr. <https://www.ferrettigroup.com/it-it/Corporate>

<sup>81</sup> <https://www.pressmare.it/it/comunicazione/press-mare/2019-02-14/fsd-195-prova-fast-patrol-vessel-ferretti-group-18915>

In seguito Serafino Riva nel primo dopoguerra abbandona i battelli di grandi dimensioni, dedicando l'intera produzione alla motonautica, che porterà, tra le altre cose, alla realizzazione di motoscafi da corsa capaci di infrangere record e vincere gare; Carlo poi, negli anni '50 del 1900, rende definitivamente i motoscafi Riva rinomati in tutto il mondo per qualità, eleganza e status, fino ad arrivare al leggendario modello del 1962 Aquarama, imbarcazione in legno che stravolge e innalza completamente gli standard della motonautica al motto di "sole, mare, gioia di vivere"<sup>82</sup>.

A partire dal 1969 però, il difficile clima sindacale ed economico in Italia, fa cedere a Carlo la proprietà del cantiere all'americana Whittaker, rimanendo presidente fino al 1971, quando il suo socio storico, Gino Gervasoni assume la guida dell'azienda.

Nel 1990 poi l'azienda viene nuovamente ceduta alla britannica Vickers, il che comporterà la rinuncia di Gino Gervasoni (che nel frattempo aveva sposato la sorella di Carlo). Finisce così la presenza della famiglia Riva all'interno del cantiere.

Infine nel 1999 i cantieri Vickers vengono rilevati da un fondo d'investimento Inglese, tuttavia Riva tornerà ben presto italiana, dato che nel 2000 entra a far parte del gruppo Ferretti, intenzionato a rilanciarla sulla scena internazionale<sup>83</sup>.

Ad oggi la società possiede due cantieri: lo storico cantiere Riva di Sarnico, sul lago di Iseo, e il nuovo e all'avanguardia cantiere di La Spezia<sup>84</sup>.

---

<sup>82</sup> Cfr. <https://www.riva-yacht.com/it-it/Riva/Storia>

<sup>83</sup> Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009

<sup>84</sup> Nato subito dopo l'acquisizione da parte di Ferretti, vedi 1.4.3



*Figura 8. Riva Aquarama, modello del 1962.<sup>85</sup>*

Il cantiere Itama è praticamente un coetaneo di Ferretti: nasce nel 1969 ad opera del progettista Mario Amati, che decide il nome del brand semplicemente leggendo il proprio cognome AMATI allo specchio.

Lo stile del cantiere si distingue per proporre modelli open dagli scafi rigorosamente colorati di bianco e di blu, estremamente performanti ma al tempo stesso ampiamente abitabili, con strutture semplici realizzate in acciaio. Per questa sua semplicità e il contatto diretto con la superficie marina, gli Itama si dicono “disegnati dal mare”<sup>86</sup>.

Viene acquisito nel 2004 da Ferretti tramite l’intercessione di Pershing e oggi il team di produzione utilizza gli stabilimenti di Forlì e di Mondolfo di proprietà del Gruppo.<sup>87</sup>

---

<sup>85</sup> <https://www.0-100.it/il-mito-riva-aquarama/>

<sup>86</sup> Cfr. <https://www.mondobarcamarket.it/cantiere-itama-di-ferretti-group/>

<sup>87</sup> Cfr. <https://www.itama-yacht.com/it-it/Company/History>



*Figura 9. Itama 45 con il tipico stafa bianco e blu in navigazione.<sup>88</sup>*

I cantieri Pershing sono relativamente più giovani rispetto a Itama e sicuramente privi del retaggio storico dei cantieri Riva, tuttavia nel 1985, dalle idee di Tilli Antonelli, Fausto Filippetti e Giulio Onori, nasce un marchio capace di produrre imbarcazioni veloci come un motoscafo ma comode e spaziose come un motoryacht. Il Pershing 45 è il portatore di questa rivoluzione, modello a lungo imitato da altri produttori.

Il cantiere è decisamente all'avanguardia nell'impiego della vetroresina e questa eccellenza è comprovata dal successo dell'internazionalizzazione alla volta degli Stati Uniti e dell'Estremo Oriente.<sup>89</sup>

Nel 1998 viene acquisito da Ferretti che gli consente di disporre di un maggior sostegno per la propria innovazione. In virtù di questo, Pershing è in grado di costruire diversi modelli, tutti dotati di materiali e tecnologie all'avanguardia, di uno stile inconfondibile, ma soprattutto in grado di raggiungere performance inarrivabili da parte dei competitors, tanto da far guadagnare alle imbarcazioni costruite nei cantieri di Mondolfo l'appellativo di "missili del mare"<sup>90</sup>

---

<sup>88</sup> <https://www.incrediblue.com/it/barca-motore-lusso-itama-45-var-30756>

<sup>89</sup> Cfr. <https://www.pershing-yacht.com/it-it/experience/History>

<sup>90</sup> Cfr. <https://www.pershing-yacht.com/it-it/experience/Excellence>



Figura 10. Pershing 9X, Yacht di 80 tonnellate, capace di raggiungere i 43 nodi<sup>91</sup> di velocità<sup>92</sup>.

#### 1.4.5 I cantieri Baglietto e di Pisa.

Lo storico cantiere di Varazze creato da Pietro Baglietto nel 1854 è stato protagonista di tutte le fasi dello sviluppo della nautica, a partire dalle gare di barche a vela performanti, passando per scafi a motore nel periodo tra le due guerre e imbarcazioni da guerra che hanno determinato scelte idrodinamiche in tutta la fase del secondo dopoguerra.

Nel 1906 i cantieri Baglietto si distinguono già per la loro lungimiranza, creando uno yacht alato, antenato del moderno aliscafo, oltre a progettare grazie all'ingegnere navale Vincenzo Vittorio Baglietto scafi da corsa detentori di svariati record di velocità.

Per quanto riguarda il settore militare il cantiere inventa nel 1916 (e rinnova nel 1937) il leggendario mezzo da assalto antisommergibile MAS, autore della “beffa di Buccari” durante la prima guerra mondiale<sup>93</sup> e il barchino esplosivo MTM.

La consacrazione nella nautica da diporto avviene negli anni '50, quando viene introdotta la prima serie di motoryacht prodotti in serie al mondo, con nomi che

---

<sup>91</sup> Un nodo corrisponde a 1,852 chilometri orari.

<sup>92</sup> <http://www.barchemagazine.com/pershing-9x/>

<sup>93</sup> Il MAS 96 della Regia Marina Italiana, comandato dal Tenente di Vascello Luigi Rizzo, con a bordo come membro dell'equipaggio anche il poeta Gabriele D'Annunzio, penetrò nella notte tra il 10 e l'11 febbraio 1918 nel porto di Bakar, a sud-est di Fiume, attaccando la flotta austriaca ormeggiata in quel luogo. Cfr. <http://www.businessgentlemen.it/2010/11/lapprodo-in-italia-dei-primi-yachts-il-mito-dei-cantieri-baglietto-e-pisa/>

richiamano le isole del mediterraneo, dal più piccolo, l'Elba di 12 metri, passando per l'Ischia, il Capri, il Minorca, fino al più grande, il Maiorca di 22 metri.

Negli anni '60 il compensato marino consente di prefabbricare gli interni, mentre viene lanciata la serie "M", che crea il concetto di flybridge.

Negli anni '70 invece è l'alluminio a farla da padrone, oltre all'implementazione della propulsione a idrogetto, in grado di far spostare anche yacht di grandi dimensioni a velocità elevate, superiori ai 36 nodi, come nel caso del primo megayacht della storia, l'Adler, di 35 metri di lunghezza.

Nel 2004 Baglietto entra a far parte del gruppo Camuzzi, mentre nel 2005 vede l'ingresso dei cantieri di Pisa nello stesso gruppo.

La produzione di Baglietto si divide tra due sedi: la prima, la più storica, è quella di Varazze, di dimensioni più contenute; la seconda, grande quasi il doppio della prima, è quella di La Spezia, acquistata nel 1996 proprio per aumentare la capacità produttiva del gruppo<sup>94</sup>.

Nel 2012 poi, il gruppo Gavio rileverà il 100% delle quote di Baglietto, rilanciando il marchio che stava attraversando un momento difficile della sua storia; contestualmente nel 2015 il gruppo finalizza l'acquisizione di Bertram e lancia il marchio Baglietto Navy, con l'intenzione di fornire navi da pattuglia fino a 35 metri di lunghezza e motoscafi veloci da 15 metri per il controllo delle coste.<sup>95</sup>

---

<sup>94</sup> Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009

<sup>95</sup> Cfr. <http://www.ilgiornale.it/news/economia/baglietto-torna-settore-militare-1112775.html>



*Figura 11. Baglietto 18 con fly bridge, concetto introdotto proprio da questa classe di imbarcazioni.<sup>96</sup>*

Cantieri di Pisa a partire dal 1945 produce imbarcazioni militari e civili a Limite sull'Arno, cittadina con una lunghissima tradizione nautica, risalente addirittura al 1600, periodo in cui Cosimo de Medici commissionò il Canale dei Navicelli, canale lungo il quale il cantiere costruisce la sua nuova sede nel 1956, dal quale produce imbarcazioni a vela.

La fama arriva negli anni '60 e '70 con una linea di motoryacht dai nomi ispirati alle costellazioni, come Saturno, Jupiter, Pegasus, Polaris, dotati di scafi in legno.

Il modello che portò alla ribalta il cantiere in tutto il mondo però è l'Akhir, dotato di alcuni tratti distintivi unici, che a partire dagli anni '70 caratterizzano tutta la produzione, come l'albero radar posto a poppa, il fly bridge e le finestrature a filo scafo. Negli Akhir gli interni sono sobri, ma utilizzano materiali di massima qualità.

Nel 2005 Cantieri di Pisa si unisce a Baglietto e rinnova gli Akhir, aumentandone le prestazioni, conservando il loro stile unico e introducendo nuovi modelli di dimensioni maggiori, fino a 46 metri, progettati dal designer Carlo Galeazzi.

La chiave di questa nuova produzione sono gli scafi in vetroresina e le componenti in resine epossidiche e in fibra di carbonio realizzate dai centri di

<sup>96</sup> [https://www.yachtvillage.net/it/barca-motore-usata/baglietto-18-m2/kzc1pAAw6UOn95Gm\\_B7dJw](https://www.yachtvillage.net/it/barca-motore-usata/baglietto-18-m2/kzc1pAAw6UOn95Gm_B7dJw)

ricerca e sviluppo di Baglietto Tunisia, unitamente a miglioramenti nella propulsione e nell'idrodinamica degli scafi stessi.<sup>97</sup>



Figura 12. Akhir 153, con il fly bridge e la tipica torre radar in posizione posteriore.<sup>98</sup>

#### 1.4.6 Rizzardi, l'eccellenza della nautica laziale.

Gianfranco Rizzardi fonda il cantiere col nome di InRizzardi nel 1974, nei pressi di San Felice Circeo e Sabaudia, località marittime del basso Lazio, impostando la produzione principalmente su modelli open, brandizzati CR (Cantieri Rizzardi) dal 1978.

Nel 2001, InRizzardi acquista il marchio Posillipo, ampliando le sue capacità produttive, ulteriormente potenziate nel 2002 grazie a dei nuovi stabilimenti a Fiumicino, dove vengono prodotti modelli di lunghezza superiore ai 30 metri.

A partire dal 2003 poi il cantiere, decide acquisire capacità di erogare servizi post-vendita, quali rimessaggio, manutenzione e compravendita usato, partecipando ai Cantieri Navali Netter di Fiumicino, ottenendo nel processo anche una darsena in grado di ospitare una cinquantina di imbarcazioni medio-grandi.

Per offrire lo stesso tipo di servizio per imbarcazioni di dimensioni superiori ai 35 metri il gruppo acquista anche delle aree del porto di Roma e di quello di Ostia.

Tra il 2005 e il 2006 il ventaglio delle offerte viene ulteriormente ampliato con l'acquisizione di Italcraft e del cantiere Diano, mentre viene riorganizzata la

---

<sup>97</sup> Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009

<sup>98</sup> <https://www.lhyacht.it/brokerage/akhir-153/>

strategia di mercato che vede la divisione dell'azienda in quattro divisioni (Rizzardi, Posillipo, Diano, Italcraft) opportunamente supportate da reparti di comunicazione e di ricerca e sviluppo

Successivamente il marchio assimila anche i cantieri Parisi sull'isola di Ponza, specializzati in gozzi di legno e i cantieri Santa, specializzati nella produzione di navette dislocanti in acciaio/alluminio. In questo modo Rizzardi soddisfa richieste di imbarcazioni di ogni lunghezza e di ogni materiale.

Il passo più ovvio in questa fase è l'internazionalizzazione, perciò Rizzardi conclude un'alleanza distributiva con Emocean Marine, per offrire imbarcazioni e servizi in Medio Oriente.

Agli accordi in Medio Oriente seguono altri contratti di distribuzione in paesi emergenti come la Russia, la Cina e gli Emirati arabi, oltre a Croazia, Grecia, Spagna, Francia e Turchia<sup>99</sup>.

Nel 2012 però l'accumulo di debiti ha comportato la messa in fallimento dell'azienda da parte del tribunale di Latina<sup>100</sup>, salvo però essere rilevata e rilanciata nel 2016, abbandonando il nome InRizzardi in favore di Rizzardi Yachts.



Figura 13. Rizzardi Incredible 45, con l'inconfondibile scafo argentato a inserti rossi in navigazione<sup>101</sup>.

<sup>99</sup> Cfr. Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009

<sup>100</sup> Cfr. <http://www.latinatoday.it/economia/fallimento-cantieri-navali-rizzardi-sabaudia.html>

<sup>101</sup> <https://www.rizzardi-yachts.com/it/flotta>

#### **1.4.7 I cantieri di Baia, tradizione napoletana.**

Di Baia è uno dei marchi dallo sviluppo più interessante, in grado di sfruttare appieno l'idea del made in Italy all'estero.

Nasce nel marzo del 1961 in un'area dei cantieri Mericraft a Napoli, occupandosi di costruzione di piccole imbarcazioni da diporto in legno<sup>102</sup>.

Con il trasferimento dell'azienda nel porto di Baia, dove gli antichi romani effettuavano rimessaggio e manutenzione alle proprie navi, inizia l'attività di refitting: nel 1971 la famiglia Capasso affida la ristrutturazione di un proprio yacht di 27 metri al cantiere, che però non è in grado di effettuare i lavori per più di un anno a causa di scioperi e crisi del settore. La famiglia Capasso allora decide di rilevare il cantiere, rinominandolo appunto Cantiere di Baia.

Nel 1977, sotto la guida di Antonio Capasso, il cantiere produce il Pascià, gozzo in vetroresina foderato in legno di teak, che pone immediatamente un nuovo standard per il segmento.

Dopo la produzione di ulteriori modelli in vetroresina, nel 1984 apre il primo ufficio vendite a Miami, negli Stati Uniti, chiamato Baia of America, con l'obiettivo di distribuire il modello B50, costruito secondo gli standard americani<sup>103</sup>.

Nella seconda metà degli anni '80, tramite una collaborazione con la facoltà di Ingegneria dei Materiali all'Università di Napoli Baia si addentra nel mercato di imbarcazioni di dimensioni superiori, che nei primi anni '90 fungeranno da rampa di lancio per diventare un marchio dominante nel mercato statunitense: nel 1992 Ivana Trump commissiona al cantiere un cabinato di 32 metri attrezzato per la navigazione atlantica, aumentando così l'appetibilità degli yacht Baia tra la clientela degli USA. Dello stesso anno gli open B60 e B80, entrambi caratterizzati da scafi ampi, performance eccezionali e grande stabilità e manovrabilità<sup>104</sup>.

Nel 1995 vi è il lancio di B-Zero, imbarcazione prodotta in serie di dimensioni ridotte, sviluppata in collaborazione con ingegneri americani. L'impatto di questo modello porta i ricavi dell'export all'80% del fatturato totale.

---

<sup>102</sup> Cfr. <https://www.cantieridibaia.it/il-cantiere/>

<sup>103</sup> Cfr. Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009

<sup>104</sup> Cfr. <https://www.cantieridibaia.it/il-cantiere/>

Ai primi anni 2000 il cantiere poteva offrire servizi post vendita e assistenza specializzata negli Stati Uniti, a Santo Domingo, in Costa Azzurra, Inghilterra, Grecia, Spagna, Turchia, Norvegia, Odessa e Dubai.

Nel 2003, il 20% del gruppo viene acquisito da Interbanca, mentre l'80% del valore e della produzione del cantiere rimangono italiane, saldamente in mano alla famiglia Capasso.

L'ultima frontiera per baia si profila nel 2008, quando viene ideato il superyacht open One Hundred, disegnato da Carlo Galeazzi, mentre la progettazione del comparto tecnologico è affidato ad Alberto Ascenzi<sup>105</sup>.



Figura 14. Dettaglio del Baia One Hundred che mostra il pozzetto di prua e l'hard top in vetro<sup>106</sup>.

#### **1.4.8 I cantieri San Lorenzo.**

Il cantiere viene fondato nel 1958 a Viareggio da Gianranco Cecchi e Giuliano Pecchia a Limite sull'Arno in provincia di Firenze, dedito alla costruzione di motoryacht di legno.

Nel 1972 Giovanni Jannetti acquisisce la società e apre una sede a Viareggio dove, nel 1985 viene prodotto il primo modello in vetroresina del cantiere, il San Lorenzo 57.

---

<sup>105</sup> Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009

<sup>106</sup> <https://www.cantieridibaia.it/prodotto/onehundred/>

Nel 1995 l'ingresso nel settore dei superyacht con in San Lorenzo 100. Per supportare questa nuovo percorso l'azienda trasferisce i cantieri ad Ameriglia, nel parco naturale di Montemarcello, nei pressi di La Spezia<sup>107</sup>.

Tra il 2005 e il 2007 San Lorenzo viene acquisita da Massimo Perotti, che riapre i cantieri di Viareggio, al fine di dedicarli allo sviluppo di nuove linee di imbarcazioni. Questo fa sì che nella divisione di Ameglia, quartier generale dell'azienda, vengano prodotti motoryacht in vetroresina dai 19 ai 33 metri, mentre nella sede di Viareggio vengano creati modelli di metallo e vetroresina di dimensioni maggiori, dai 27 ai 44 metri<sup>108</sup>.

Nel 2008 l'azienda produce l'SD122, vincendo il World Superyacht Award, nel 2009 l'SL104 conferisce al cantiere l'ADI Italian Innovation award e nel 2011 l'SL94 vince il premio Barca dell'anno: nello stesso anno San Lorenzo diventa il terzo produttore di yacht di lunghezza maggiore di 24 metri al mondo<sup>109</sup>.

Nel 2013, a seguito di alcune instabilità a livello finanziario, il cantiere apre al fondo di investimento cinese Sundiro Holding, che ne acquista il 23% del capitale con il progetto di sviluppare la produzione per il mercato cinese, basata su piccole imbarcazioni non a marchio San Lorenzo<sup>110</sup>.

Nel 2014 il cantiere sale al secondo posto mondiale tra i produttori di yacht superiori ai 24 metri e nel 2016 lancia una sezione dei cantieri di La Spezia dedicata alla costruzione degli yacht in metallo<sup>111</sup>.

---

<sup>107</sup> Cfr. <https://www.sanlorenzoyacht.com/it/azienda/azienda.asp>

<sup>108</sup> Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009

<sup>109</sup> Cfr. <https://www.sanlorenzoyacht.com/it/azienda/azienda.asp>

<sup>110</sup> Cfr. <https://www.ilsole24ore.com/art/finanza-e-mercati/2019-04-30/-cantieri-sanlorenzo-sbarcano-piazza-affari-184345.shtml?uuid=ABb4jBtB>

<sup>111</sup> Cfr. <https://www.sanlorenzoyacht.com/it/azienda/azienda.asp>

Nel gennaio 2019 inizia, da parte del presidente Massimo Perotti, di riacquisizione delle quote cinesi, per riportare il controllo della società completamente in mani italiane<sup>112</sup>.



Figura 15. San Lorenzo SL94, barca dell'anno 2011<sup>113</sup>.

#### **1.4.9 Il diporto di piccole dimensioni, innovazione e tecnologia.**

Nonostante l'eccellenza italiana, soprattutto per quanto riguarda le esportazioni, sia composta principalmente da yacht e superyacht, rimangono molte le realtà territoriali produttrici di imbarcazioni medio-piccole che competono tra di loro per ottenere una fetta del mercato nazionale.

Per emergere i produttori locali devono districarsi in una selva di concorrenti: il modo più efficace per essere all'altezza dei competitors è senz'altro proporre un livello di innovazione e tecnologie all'avanguardia, mantenendo prezzi in linea con gli altri produttori dello stesso segmento.

Tra i migliori cantieri in questo settore troviamo FIART, Capelli e Sessa marine.

Il nome del primo sta per Fabbriche Italiane per l'Applicazione di Resine Termoidurenti e nasce nel 1960 nei pressi di Napoli dal cavaliere del lavoro

<sup>112</sup> Cfr. <https://www.ilsole24ore.com/art/finanza-e-mercati/2019-04-30/-cantieri-sanlorenzo-sbarcano-piazza-affari-184345.shtml?uuid=ABb4jBtB>

<sup>113</sup> <https://www.yachtworld.it/barche/2012/sanlorenzo-sl94-3244342/>

Ruggiero di Luggo, creando proprio in quell'anno la prima imbarcazione costruita interamente in vetroresina, il modello Conchita.

Questo nuovo materiale, impegnato per imbarcazioni di piccole dimensioni, trasforma la nautica da un passatempo d'élite ad uno svago accessibile a molti<sup>114</sup>.

Nel 1964 l'azienda si sposta a Baia. Nei successivi venti anni la società intraprende numerose attività industriali e commerciali in settori diversi da quello nautico.

Nel 1987 nasce FIART Mare, specializzata in imbarcazioni da diporto, che lancia la linea Genius, vero cavallo di battaglia dell'azienda, famosi per l'evata customizzazione secondo le necessità dei clienti.

Nel 2000, come attività di supporto alla costruzione navale, viene lanciata una linea di merchandising FIART Mare, per diversificare ulteriormente l'attività del gruppo della famiglia di Luggo, che possiede attività che, oltre alla nautica da diporto, vanno dalla produzione industriale all'alberghiero.

Negli stessi anni avviene anche un'apertura al mercato internazionale, con dealer esteri incaricati della vendita del prodotto in più di 50 paesi, con particolare attenzione alle reti attive in Francia, Grecia, Spagna e Svizzera.

La produzione odierna di FIART va da modelli di 8 metri a modelli di 18, con lavorazione artigianale di falegnameria, meccanica e assemblaggio tutte svolte internamente; oltre alla costruzione, il cantiere offre una serie di servizi di supporto,

---

<sup>114</sup> Vedi 1.1.1

come la gestione dell'usato e il post vendita, tutto accompagnato da una cura minuziosa per la comunicazione e il marketing<sup>115</sup>.



Figura 16. Il nuovissimo Fiart 60 in navigazione<sup>116</sup>.

Nel 1974 Davide Capelli inizia a produrre imbarcazioni da fiume in vetroresina per il Po' nei cantieri di Spinadesco, in provincia di Cremona. Nel 1986 la svolta avviene con un progetto di un fisherman di 4.70 metri presentato nel salone di Genova riscuotendo un gran successo.

Nel 1992 viene lanciata la linea di gommoni, la cui produzione viene potenziata nel 1996 con l'apertura di uno stabilimento in Tunisia, permettendo a capelli di raggiungere il 16% sul totale nazionale della vendita dei gommoni. Questa operazione è stata tra i primi esempi di delocalizzazione produttiva del settore.

Il cantiere occupa una posizione di rilievo nella produzione di unità inferiori ai 10 metri, con il 65% del fatturato proveniente dalla vendita in altri stati europei,

---

<sup>115</sup> Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009

<sup>116</sup> <http://www.fiart.com/gamma/60>

inoltre il cantiere gestisce internamente le fasi di stampaggio della vetroresina, dell'assemblaggio e della verniciatura<sup>117</sup>.



Figura 17. Gommone a chiglia rigida Capelli Tempest 550<sup>118</sup>.

L'ultimo grande creatore di piccole imbarcazioni è Sessa marine della famiglia Radice. Nata come impianto per la lavorazione di polvere fenolica e resina poliesteri nel 1958, dal 1968 produce imbarcazioni medio-piccole dal design innovativo, con grande cura per la qualità dei materiali.

L'azienda è stata la prima in Italia a installare la propulsione ad idrogetto su imbarcazioni di piccole dimensioni nel 1973.

Il cantiere ha due sedi produttive, vicino Bergamo e Catanzaro dove produce la sua vastissima gamma, tra le più complete del panorama internazionale.

Nella seconda metà degli anni 80 Sessa acquisisce Fyberstamp, società specializzata nella stampa di scafi in vetroresina che già aveva lavorato con Riva e Ferretti. Inizia da qui la produzione dei modelli che avrebbero donato la fama al cantiere, come la linea Key Largo<sup>119</sup>.

Dal 2006 ha una sede negli Stati Uniti, sebbene il mercato di riferimento restino l'Italia e l'Europa<sup>120</sup>.

---

<sup>117</sup> IBIDEM

<sup>118</sup> <http://pneumag.com/bateau-pneumatique-marque/13-capelli/essai/120-tempest-550>

<sup>119</sup> Cfr. <https://www.sessamarine.com/>

<sup>120</sup> Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009

Nel 2008 la proprietaria, Raffaella Braga Radice riceve il titolo di cavaliere del lavoro e la società entra a far parte dei produttori di yacht di dimensioni superiori ai 20 metri. Il focus societario rimane però sulle imbarcazioni di dimensioni contenute, tanto che nel 2009 il Key largo 36 (12 metri) viene eletto barca dell'anno.

Nel 2011 il cantiere avvia uno stabilimento in Sud America e nel 2015 viene acquisita da Brian Zhuang, diventando Sessa International Srl e rinnovando nel giro di 3 anni la gamma key largo, cruiser e yacht, con uno stile unico basato su finestrature su tutta la lunghezza dello scafo<sup>121</sup>.



Figura 18. Sessa Marine Key Largo 36, barca dell'anno 2009<sup>122</sup>.

### **1.5 La cantieristica commerciale e militare, il Gruppo Fincantieri.**

Questo settore racchiude i produttori ed armatori di navi per il trasporto e la raccolta di merci, trasporto passeggeri e scopi militari.

Tra le eccellenze di settore italiane, ma in generale tra le eccellenze industriali nazionali, troviamo Fincantieri.

A partire dalla sua fondazione come società finanziaria nel 1959, essa ha raccolto, grazie alla guida dell'Istituto Ricostruzione Industriale (IRI)<sup>123</sup>, tutti i grandi poli di costruzione e riparazione navale sul suolo nazionale.

---

<sup>121</sup> Cfr. <https://www.sessamarine.com/>

<sup>122</sup> <https://keylargo.sessamarine.com/yacht/key-largo-36-outboard-line/>

<sup>123</sup> Ente pubblico istituito nel 1933 da Benito Mussolini e Alberto Beneduce allo scopo di preservare banche e imprese italiane dalla crisi del 1929, nel dopoguerra si è espanso fino a diventare una delle

I cantieri così acquisiti, in gran parte di proprietà di Ansaldo<sup>124</sup>, vengono riammodernati e riorganizzati sotto Italcantieri, società inizialmente controllata Fincantieri e assorbita poi nel 1984. A partire proprio da questo anno, Fincantieri opera una netta divisione dei “ruoli” delle proprie sedi: la direzione operativa delle costruzioni militari e le riparazioni navali vengono localizzate a Genova, coadiuvate dai cantieri del Muggiano e di Riva Trigoso<sup>125</sup>, mentre la direzione delle rimanenti operazioni viene lasciata nella sede centrale a Trieste. Gli altri cantieri si occupano principalmente di navi da trasporto, piattaforme di estrazione e progetti ad alta tecnologia.

A partire dall’inizio del nuovo millennio, il Gruppo miete l’abbondante raccolto di quanto seminato nel settore della costruzione di grandi navi da crociera, diventandone il leader a livello mondiale<sup>126</sup>, così come raccoglie i frutti della collaborazione con il gruppo Azimut-Benetti nel campo dei Superyacht.

Nonostante questo enorme output di lavoro e un fatturato enorme, che nel 2018 ha superato i 5 miliardi di euro, spesso Fincantieri ha dovuto far fronte a periodi di utili estremamente ridotti o addirittura di disavanzo, sebbene negli ultimi anni la crescita del capitale del gruppo stia riprendendo velocità.<sup>127</sup>

Ad oggi, la forza del Gruppo risiede nel solido sistema di amministrazione che già nel 2007 permetteva di gestire 12'000 dipendenti diretti, così come altri 15-18'000 dipendenti alle ditte di appalto<sup>128</sup>, con numeri in costante aumento (secondo i dati diramati dal gruppo i dipendenti diretti avrebbero raggiunto i 19'000).

---

maggiori realtà al mondo per fatturato tra gli anni '80 e '90, salvo poi cessare le attività nel 2002 per raggiunti obiettivi, solo dieci anni dopo il suo ingresso in borsa con la conseguente privatizzazione nel 1992. Cfr, <http://www.economia.rai.it/articoli/la-storia-dellistituto-per-la-ricostruzione-industriale>.

<sup>124</sup> Antica e importante società industriale italiana, nata nel 1853 a Sampierdarena, presso Genova. Confluita nel 1993 in Finmeccanica. Cfr.

<https://www.museodelmarchioitaliano.it/marchi/ansaldo.php>

<sup>125</sup> I due cantieri presso la provincia di La Spezia sono soliti, data la vicinanza, operare in simbiosi.

<sup>126</sup> Le relazioni con il gruppo Carnival, dominatore assoluto della scena mondiale, sono la chiave di questo successo. Cfr.

[https://www.fincantieri.com/globalassets/gruppo/fincantieri\\_cp\\_01\\_19\\_web.pdf](https://www.fincantieri.com/globalassets/gruppo/fincantieri_cp_01_19_web.pdf).

<sup>127</sup> Cfr,

[https://www.repubblica.it/economia/finanza/2018/03/27/news/fincantieri\\_chiude\\_l\\_anno\\_con\\_risultati\\_record-192383800/](https://www.repubblica.it/economia/finanza/2018/03/27/news/fincantieri_chiude_l_anno_con_risultati_record-192383800/)

<sup>128</sup> Statistiche riferite al 2007

[http://www.storiaindustria.it/repository/fonti\\_documenti/biblioteca/testi/Testo\\_Fincantieri\\_Storia.pdf](http://www.storiaindustria.it/repository/fonti_documenti/biblioteca/testi/Testo_Fincantieri_Storia.pdf)



Figura 19. I cantieri navali di Fincantieri presso Palermo<sup>129</sup>

I cantieri italiani ovviamente rappresentano il nucleo dell'attività di Fincantieri e sono disseminati in tutta la penisola, nello specifico vi sono strutture presso Trieste, Genova, Marghera, Sestri Ponente, Monfalcone, Muggiano-Riva Trigoso, Ancona, Castellammare di Stabia e Palermo. Il numero complessivo di cantieri controllati dal gruppo però raggiunge le venti unità, dislocate in tutti i continenti, dal Nord ed Est Europa<sup>130</sup>, al Sud-Est asiatico<sup>131</sup>, fino ad entrambe le zone del continente americano<sup>132</sup>.

Oltre ad essi sono ancor più numerose e diffuse le sedi operative e subsidiaries che, tra gli altri, hanno uffici in Cina, India e Australia<sup>133</sup>.

---

<sup>129</sup> [https://www.fincantieri.com/globalassets/gruppo/fincantieri\\_cp\\_01\\_19\\_web.pdf](https://www.fincantieri.com/globalassets/gruppo/fincantieri_cp_01_19_web.pdf).

<sup>130</sup> 4 cantieri in Norvegia e 2 in Romania. IBIDEM

<sup>131</sup> Un cantiere in Vietnam. IBIDEM

<sup>132</sup> 3 cantieri negli Stati Uniti e 2 in Brasile. IBIDEM

<sup>133</sup> Nello specifico le sedi, ognuna con compiti che vanno dalla ricerca e sviluppo all'effettivo supporto alle opere di costruzione si trovano in Italia, Norvegia, Svezia, Polonia, Cina, India, Bahrain, Emirati Arabi, Qatar, Singapore, Giappone, Stati Uniti, Canada, Brasile e Australia. Cfr. [https://www.fincantieri.com/globalassets/gruppo/fincantieri\\_cp\\_01\\_19\\_web.pdf](https://www.fincantieri.com/globalassets/gruppo/fincantieri_cp_01_19_web.pdf)



Figura 20. La rete di cantieri e società legate al gruppo Fincantieri.<sup>134</sup>

Il Gruppo ha come fiore all’occhiello la produzione di grandi navi da crociera, del quale detiene uno share annuale pari ad almeno il 25% del mercato, grazie alle collaborazioni con i gruppi di maggior successo, quali la superpotenza Carnival, ma anche società italiane come Costa ed MSC<sup>135</sup>. Interessante è la collaborazione con Viking, leader assoluto del trasporto fluviale, che ha richiesto l’aiuto di Fincantieri per penetrare anche nel mercato dei trasporti turistici marittimi.

Fincantieri non si occupa solamente di trasporto marittimo di lusso, infatti lo sviluppo e la costruzione di traghetti costituisce l’attività principale di molti dei suoi centri, tra cui quello di Castellammare di Stabia, atti a servire le richieste per potenziare le “autostrade del mare” provenienti da tutto il mondo.

Un altro importantissimo settore dell’offerta del Gruppo è la costruzione di navi militari per conto principalmente della Marina Militare Italiana<sup>136</sup>, ma anche di quelle Statunitense, Indiana, Francese, Libica e degli Emirati Arabi Uniti.

La peculiarità di Fincantieri nel settore militare è che essa è in grado di Configurarsi come Whole Design Warship Authority<sup>137</sup>, ovvero in grado di fornire

<sup>134</sup> [https://www.fincantieri.com/globalassets/gruppo/fincantieri\\_cp\\_01\\_19\\_web.pdf](https://www.fincantieri.com/globalassets/gruppo/fincantieri_cp_01_19_web.pdf)

<sup>136</sup> Anche la nave ammiraglia della flotta italiana, la portaerei Cavour, deve la sua realizzazione a Fincantieri, per la precisione ai cantieri di Riva Trigoso-Muggiano. [https://www.fincantieri.com/globalassets/gruppo/fincantieri\\_cp\\_01\\_19\\_web.pdf](https://www.fincantieri.com/globalassets/gruppo/fincantieri_cp_01_19_web.pdf)

<sup>137</sup> Tramite l’attività di Orizzonte Sistemi Navali, società controllata dal gruppo.

da sola tutti i servizi necessari per l'ideazione, la costruzione e l'integrazione dei vari sistemi necessari per rendere operative queste navi.

Altre attività comprendono la realizzazione di navi e piattaforme offshore, iniziata dopo l'acquisizione della norvegese VARD nel 2013, che ha portato il gruppo ad essere leader nell'innovazione e nella realizzazione di sistemi di estrazione di gas e petrolio nei freddi mari del nord<sup>138</sup>.

Ultimo, ma non per importanza, è il settore delle riparazioni e dei refitting.

Nel 2019 il gruppo ha finalizzato un memorandum of understanding con China State Shipbuilding Corporation (Cssc), il maggior conglomerato cantieristico cinese, per una cooperazione a tutto campo, consegnando già la nave da crociera Costa Venezia ai cinesi e programmando l'espansione della collaborazione a navi di servizio e a navi per il trasporto energetico<sup>139</sup>.

## **1.6 I produttori di equipaggiamento nautico.**

In 1.2 abbiamo visto come il sistema economico del mare non sia solo cantieri e imbarcazioni, ma anche servizi, accessori e dotazioni di bordo.

Di pari passo con i miglioramenti tecnologici di scafi, tecnologie e design, si sono mossi anche i costruttori di alcuni componenti fondamentali delle barche, senza i quali molte delle funzioni chiave del diporto non potrebbero esistere.

In Italia questo settore ha prodotto svariate eccellenze, utilizzate dai produttori locali e riconosciute all'estero come strumenti di assoluta qualità: è il caso dei generatori Mase, delle passerelle Besenzoni e dei motori Selva marine.

Mase Generators viene fondata nel 1971 come produttore di gruppi elettrogeni, produzione che verrà espansa all'ambito marino negli anni '80.

Dopo l'acquisizione di Gen Set SpA (altra società italiana) diventa il terzo produttore di settore in Europa, nella top 10 a livello mondiale.

La gamma Mase comprende varie potenze, da piccoli generatori portatili da 1 KW a unità da 2000 KW. La fascia di prodotti dedicati alla nautica genera il 30% del fatturato totale. La produzione avviene completamente all'interno dell'azienda (anche la produzione dei metalli) e automatizzata, mentre la vendita è affidata ad una rete di pochi agenti che operano su vaste aree o direttamente ai cantieri.

---

<sup>138</sup> Cfr. [https://www.fincantieri.com/globalassets/gruppo/fincantieri\\_cp\\_01\\_19\\_web.pdf](https://www.fincantieri.com/globalassets/gruppo/fincantieri_cp_01_19_web.pdf)

<sup>139</sup> Cfr. <http://www.ilgiornale.it/news/economia/fincantieri-fa-rotta-sulla-cina-1703487.html>

Al momento l'azienda possiede due stabilimenti, uno a Pavia e uno a Cesena, che complessivamente contano quasi 300 impiegati, di cui 25 nella ricerca e sviluppo. Esiste anche una filiale a Fort Lauderdale che si occupa del mercato americano, chiamata Mase Generators of North America<sup>140</sup>.



Figura 21. Gruppo elettrogeno marino Mase<sup>141</sup>.

Besenzoni è un produttore di accessori per la nautica nato nel 1967 grazie a Giovanni Besenon, in grado di rivoluzionare il settore con l'introduzione di passerelle idrauliche.

Nel 1985 infatti crea la passerella Futura, unica per la capacità di convertirsi anche in scaletta e gruetta, che diventa una dotazione data praticamente per scontata negli yacht di medie e grandi dimensioni. Negli anni 2000 il marchio si espande nell'accessoristica custom per Super Yacht, creando soluzioni all'avanguardia come balconate installabili direttamente sulla sovrastruttura dell'imbarcazione.

Besenzoni continua a distinguersi per i processi all'avanguardia e per l'innovazione sia tecnologica che di design, possedendo più di 20 brevetti internazionali. I prodotti che beneficiano di questa filosofia, oltre alle già citate passerelle, comprendono gru, sollevatori idraulici, parabrezza, pulpiti, battagliole e accessori appositamente progettati per le imbarcazioni a vela.

---

<sup>140</sup> Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009

<sup>141</sup> <http://www.masegenerators.com/>

La rete di distribuzione e assistenza ha 166 unità operative, in grado di fornire supporto in quasi ogni paese del mondo grazie a personale tecnico formato e certificato secondo gli standard societari<sup>142</sup>.

Ha ricevuto e continua a ricevere premi nazionali e internazionali per il livello delle innovazioni e della qualità delle stesse, incassando addirittura il riconoscimento dalle autorità dello Stato come eccellenza Italiana <sup>143</sup> .



Figura 22. Passerella idraulica Besenzoni<sup>144</sup>.

La particolarità di Selva Marine è di essere l'unico grande produttore di motori fuoribordo europeo. Inizia la produzione motoristica nel 1945, producendo principalmente componenti per ciclomotori, come i motori della storica Lambretta Innocenti.

Dal 1959 costruisce motori fuoribordo e dal 2007 collabora tramite joint venture con la cinese Zhongshen per distribuire motori sul territorio cinese.

La gamma comprende oltre 30 modelli di potenza compresa tra i 3.5 ai 100 cavalli e il ciclo di produzione è completamente integrato: produzione, assemblaggio e spedizione sono tutte svolte internamente.

---

<sup>142</sup> Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009

<sup>143</sup> Cfr. <http://www.besenzoni.it/besenzoni/storia>

<sup>144</sup> <http://www.besenzoni.it/prodotti/passerelle>

I motori Selva hanno partecipato ad una miriade di competizioni, vincendo 40 titoli mondiali, 65 europei e 150 nazionali.

La distribuzione ricopre un ruolo chiave per l'azienda, che ottiene il 70% del suo fatturato all'estero, grazie a importatori e distributori multimarca presenti in tutto il mondo.

È fornitore europeo di Yamaha e Yanmar, oltre che è stata per più di trent'anni fornitore di OMC EUROPE, produttore dei marchi Johnson ed Evinrude.

Selva SpA produce anche imbarcazioni in vetroresina e gommoni, che vengono venduti in package con i loro motori<sup>145</sup>.



Figura 23. Package motore-gommone Selva Marine<sup>146</sup>.

### 1.7 L'espansione nei mercati emergenti: l'approdo nel mercato cinese.

Presto o tardi, ogni cantiere di successo si trova nella posizione di dover ampliare i propri orizzonti: dopo aver ottenuto riconoscimenti e stabilità nei mercati di origine è abbastanza comune per le società tentare di espandersi in altri mercati.

<sup>145</sup> Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009

<sup>146</sup> <https://www.inautia.it/barca-38883060131753495349676967564569.html>

Solitamente esistono due approcci, il primo consiste nel raggiungere i mercati più prossimi, nel caso dei cantieri italiani solitamente Francia, Spagna, Olanda e Grecia, l'altro approccio, che ha favorito l'esplosione di marchi come Ferretti e Cantieri di Baia<sup>147</sup> consiste nel fare affari con il mercato più importante per ricchezza e dimensioni, ovvero quello degli Stati Uniti.

In tempi recenti però sono apparsi nuovi scenari per i produttori di imbarcazioni, ovvero il mercato Turco e il mercato Cinese<sup>148</sup>.

Soffermandosi sul mercato cinese, si nota come questo sia un mercato estremamente giovane, in grado di assicurare una notevole produzione di imbarcazioni e navi commerciali, mentre i confini della produzione diportistica non sono ben delineati.

I primi dati significativi su questo mercato sono apparsi nel decennio 2000-2010, in particolare dal biennio 2008-2009 la Cina compare tra i dieci maggiori produttori di superyacht al mondo, secondo il Global Order Book<sup>149</sup>, con circa 88 cantieri di proprietà cinese e altri 40 frutto di joint ventures o WFOE<sup>150</sup>.

Questi cantieri sono in grado di produrre una grande varietà di imbarcazioni, utilizzando vetroresina, acciaio e alluminio e la loro produzione è principalmente orientata all'export.

La distribuzione geografica dei cantieri va dal Guandong, nel sud sud-est della Cina, fino a Dalian e Qingdao, nel nord-est, passando per Shenzhen e per la zona di Fengxian, a Shanghai<sup>151</sup>, oltre che Hong Kong e l'isola di Hainan. Queste aree si dividono in tre grandi agglomerati: la baia di Beihai, nel nord, il delta del fiume Yangzi, nella parte centrale della costa oceanica e il delta del Fiume delle Perle, nella zona a sud e sud-est.

L'appetibilità del mercato cinese è rappresentata in primo luogo dalla manodopera a basso costo: questa infatti può rendere la produzione degli yacht, ma anche di componenti e accessori, più economica del 20-30%, inoltre grazie agli investimenti nel mercato navale e alla grande competizione la qualità della

---

<sup>147</sup> Vedi 1.4.3 e 1.4.7

<sup>148</sup> Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009

<sup>149</sup> IBIDEM

<sup>150</sup> Wholly foreign owned enterprise, Società completamente controllata da capitale straniero.

<sup>151</sup> IBIDEM

produzione è rapidamente aumentata, raggiungendo traguardi impensabili per quello che per molti anni è stato considerato un paese in grado di produrre lavoro principalmente “quantitativo” ma molto poco “qualitativo”.<sup>152</sup>



Figura 24. Le tre aree del business nautico cinese, con evidenziati i grandi centri produttivi.<sup>153</sup>

### 1.7.1 Situazione del mercato interno cinese.

Il mercato cinese si può definire Supply-driven, ovvero guidato dall’offerta: la produzione di imbarcazioni è piuttosto fiorente, mentre il consumo delle stesse sul territorio nazionale è estremamente ridotto.

Il settore diportistico cinese, ha storicamente suscitato poco interesse nei consumatori locali. In Cina infatti, tra i cinquecentomila cosiddetti HNWI<sup>154</sup>, solo lo 0.3% (circa 1500 utenti) ne ha acquistata o addirittura provata una, dato decisamente minore della media mondiale del 5%.

<sup>152</sup> Cfr. Istituto Nazionale per il Commercio Estero, *Market Survey on China Yacht Industry*, Shanghai, 2011

<sup>153</sup> Istituto Nazionale per il Commercio Estero, *Market Survey on China Yacht Industry*, Shanghai, 2011.

<sup>154</sup> *High net worth individuals*, coloro dotati di un patrimonio finanziario superiore a un milione di dollari.

La maggior parte del consumo e della produzione locale si basano su modelli di piccole dimensioni, intorno ai 9 metri, mentre il mercato per yacht di grandi dimensioni si basa principalmente sull'importazione o su dealer stranieri.

Secondo analisti dell'Istituto Nazionale per il Commercio Estero, la motivazione per queste limitazioni nel mercato andrebbe ricercata principalmente in quattro punti chiave.

Il primo è rappresentato da una possibile barriera culturale nei confronti degli yacht e del concetto di svago legato all'acqua in generale. I cinesi infatti non sono grandi amanti del mare e degli sport acquatici. L'acqua infatti è legata allo *yin*, all'oscurità, quindi riuscire a stimolare la domanda cinese trasformando lo yachting in un modello di stile di vita passa inevitabilmente per il superamento di questo blocco. Oltre a ciò, un'ulteriore barriera culturale deriva dal conflitto tra l'acquistare costosi e lussuosi yacht con la tendenza, per i ricchi cinesi, di voler "mascherare" la loro ricchezza, dissimulandola con un velo di falsa umiltà.

La seconda motivazione è la pressione fiscale esercitata dall'amministrazione cinese nei confronti dell'acquisto e l'utilizzo di imbarcazioni private, che raggiunge il 43% se consideriamo barche importate.

La terza invece è insita nella natura stessa del territorio cinese che, da un lato è sprovvisto di particolari aree naturali appetibili per essere visitate in barca, dall'altro lato, molti degli specchi d'acqua praticabili sono sovraffollati da navi commerciali e di servizio, frutto dello sviluppo economico della Cina che mai aveva tenuto conto delle possibili necessità dei diportisti: questo limita gran parte della navigazione privata ad aree come fiumi e laghi, inadatte però per yacht di grandi dimensioni, il che a sua volta direziona il consumo verso unità medio-piccole.

Infine la quarta motivazione è rappresentata da un sistema di regolamentazione ancora acerbo e decentralizzato, che solo in tempi recenti vede, nelle aree costiere, alcuni provvedimenti per migliorare la situazione<sup>155</sup>.

### **1.7.2 Passi in avanti nella regolamentazione nautica cinese.**

Nel 2009 il ministero dei trasporti cinese si è finalmente mosso per mettere ordine nel complesso e frammentato ecosistema delle regolamentazioni nautiche

---

<sup>155</sup> Cfr. Istituto Nazionale per il Commercio Estero, *Market Survey on China Yacht Industry*, Shanghai, 2011.

vigenti in Cina promulgando le *Disposizioni amministrative per la sicurezza degli Yacht*<sup>156</sup>, indicando formalmente delle procedure unificate a livello nazionale per la registrazione delle imbarcazioni, per le patenti, la navigazione e la sicurezza.

Nel 2010 poi l'amministrazione della sicurezza marittima cinese ha a sua volta promulgato le *Linee guida sull'amministrazione della sicurezza degli yacht*, andando a potenziare ulteriormente le norme per la navigazione, oltre a creare alcune aree speciali nell'isola di Hainan, Xiamen, Shenzhen e Zhuhai dove è possibile registrare yacht di proprietà di non residenti.

Queste due regolamentazioni operano dunque in quattro aree chiave, di cui la prima e più importante è la questione della registrazione degli Yacht: in Cina infatti fino alle *Disposizioni*, non vi era differenza nel registrare imbarcazioni private o a uso commerciale, il che rendeva lento e spesso poco appetibile il processo di acquisto. Inoltre il problema era ulteriormente amplificato per unità più grandi, con yacht che necessitano più di 12 membri di equipaggio registrati come navi passeggeri. Per ovviare a questi problemi chi acquistava yacht spesso li registrava ad Hong Kong, dove l'amministrazione locale offriva l'esenzione dalle elevate tasse di importazione vigenti in Cina. A partire dalle *Disposizioni* dunque tutte le procedure di registrazione sono passate nelle mani dell'amministrazione della sicurezza marittima<sup>157</sup>.

Per quanto riguarda le norme di navigazione, come già visto in 1.7.1, spesso corsi d'acqua navigabili e laghi<sup>158</sup> sono sovraffollati dalle imbarcazioni commerciali o per il trasporto passeggeri, rendendo complesse le operazioni per le imbarcazioni private. Per la navigazione marittima le complicazioni sono addirittura maggiori, infatti, anche a causa di possibili problemi con Taiwan, ogni viaggio andava dichiarato alle autorità locali, con tanto di rotta e piano di navigazione, prima di poter essere intrapreso. Le *Disposizioni* invece hanno reso estremamente più semplici questi procedimenti, aprendo la navigazione su fiumi e laghi a tutti e diminuendo le restrizioni per i viaggi marittimi, oltre a permettere a imbarcazioni registrate ad Hong Kong di navigare acque cinesi. Non solo, per tutte le imbarcazioni

---

<sup>156</sup> *Administrative Provisions on Safety of Yachts*

<sup>157</sup> IBIDEM

<sup>158</sup> Le aree del lago Dianshan nei pressi di Shanghai e del lago Taihu a Suzhou, oltre che i fiumi Huangpu e Suzhou nelle stesse aree.

registrate ad Hong Kong e Macao è stata messa a disposizione *l'Ordinanza per la sicurezza acquatica della città di Zhuhai*, che consente loro di ottenere una seconda registrazione in acque cinesi, avendo così accesso ai servizi portuali di Zhuhai.

Per la questione legata alle patenti nautiche, in precedenza ogni area aveva delle proprie patenti, valide per la conduzione di imbarcazioni solo nei luoghi di competenza. Dopo le *Disposizioni* tutte le scuole nautiche sono state in grado di emettere patenti valide per tutte le acque nazionali, divise in due categorie: operatori di yacht oceanici e operatori di yacht in acque interne. Inoltre sono state agevolate le richieste di ottenere una patente nautica cinese da parte dei possessori di patenti internazionali.

Per quanto riguarda le tasse, le *Disposizioni* sono state principalmente un mezzo per iniziare un percorso di ridimensionamento: la tassa sul consumo degli yacht rimane al 10%, mentre è stata proposta una riduzione dell'Imposta sul Valore Aggiunto<sup>159</sup>, che poteva far raggiungere alle importazioni di yacht la soglia del 43%.<sup>160</sup>

### **1.7.3 Differenze tra possessori di yacht cinesi e occidentali.**

La differenza più evidente è legata proprio all'assenza del concetto dello svago "acquatico", infatti la maggior parte dei possessori di yacht cinesi utilizza la propria imbarcazione più come strumento dove condurre business che come mezzo per lo svago o per lo sport.

Essendo il businessman tra i 45 e i 55 anni il proprietario medio di un'imbarcazione in Cina, è molto più comune che la barca sia un luogo per intrattenere i clienti, i soci di affari o gruppi di amici (solitamente solo uomini), più un mezzo per l'utilizzo familiare.

Per questo per un possessore cinese è molto più comune uscire in navigazione per brevi lassi di tempo o usare direttamente lo yacht essenzialmente come una casa galleggiante ormeggiata in marina.

Queste diverse esigenze comportano profondi cambiamenti soprattutto negli allestimenti, prima su tutti la tendenza ad avere molte più aree coperte e

---

<sup>159</sup> IVA

<sup>160</sup> Cfr. Istituto Nazionale per il Commercio Estero, *Market Survey on China Yacht Industry*, Shanghai, 2011.

ombreggiate, oltre ad una massiccia presenza di aria condizionata negli ambienti, spesso adibiti al karaoke o al gioco delle carte e del mahjong. Gli allestimenti sono dunque la chiave per la vendita di tali imbarcazioni. I produttori esteri devono perciò stare molto attenti a destinare spazi ad attività apparentemente inconcepibili per l'idea occidentale di nautica da diporto, ma al tempo stesso indispensabili per i clienti cinesi.<sup>161</sup>

### 1.8 Il progetto delle marine.

Contestualmente all'ondata di rinnovamento portata dalle *Disposizioni amministrative per la sicurezza degli yacht*, la Cina ha lanciato un'iniziativa su tutta la costa oceanica, promuovendo la costruzione di marine e di centri industriali per la realizzazione di imbarcazioni.

Al 2011 erano 90 gli yacht clubs indipendenti in via di completamento, la cui maggior parte situata nelle città che già possedevano importanti cantieri. Inoltre più di 100 marine erano in fase di costruzione e progettazione, tutte supportate e gestite dal governo centrale. La città più attiva in questo senso è Qingdao nello Shandong, con 30 marine programmate e in costruzione, seguita da Hainan (13), Shanghai (10) e Hangzhou<sup>162</sup>.

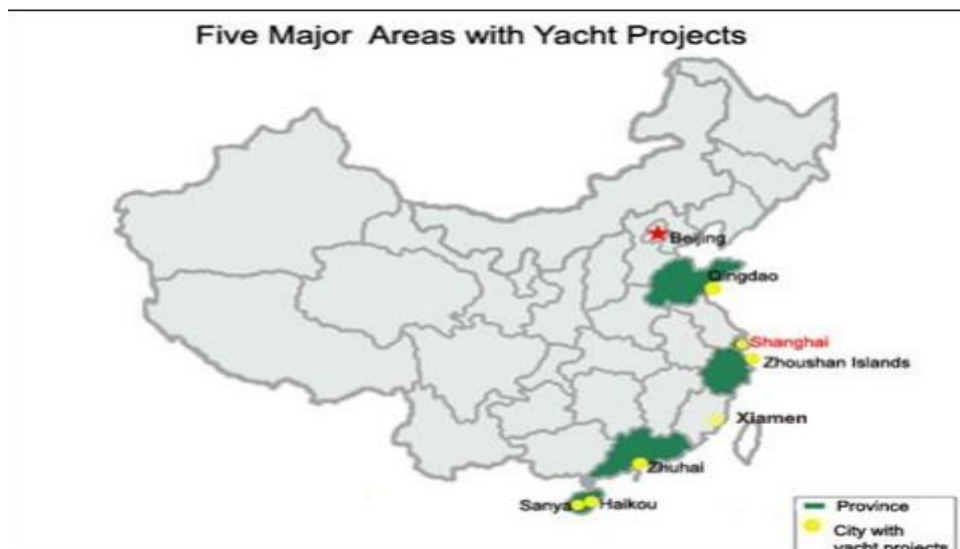


Figura 25. Principali aree di costruzione di marine e centri nautici<sup>163</sup>.

<sup>161</sup> IBIDEM

<sup>162</sup> IBIDEM

<sup>163</sup> Istituto Nazionale per il Commercio Estero, *Market Survey on China Yacht Industry*, Shanghai, 2011.

## 1.9 I cantieri da diporto cinesi.

Nonostante il mercato cinese per gli yacht sia dominato da prodotti d'importazione, lasciando i cantieri locali nel segmento delle imbarcazioni medio-piccole, esistono alcune eccezioni che sono riuscite ad inserirsi nel difficile e avanzato scenario della produzione di grandi dimensioni.

Questi cantieri sono in grado di proporre imbarcazioni di lunghezze comprese tra i 24 e i 30 metri o addirittura superyacht di dimensioni maggiori di 30 metri.

Del primo gruppo fanno parte le cinesi Double Happiness e Sunbird e la taiwanese (ma con cantiere localizzato nel Guandong) Jet-Tern.

Double Happiness è un marchio di Shanghai, originariamente impegnato nella costruzione di attrezzatura sportiva, poi passato alla realizzazione di yacht di lunghezza compresa tra i 13 e 27 metri.

Ha esportato alcuni suoi modelli di yacht, come il Navetta da 24 metri, in Italia, creando terreno fertile per la partnership con Gianetti<sup>164</sup> del 2008, mirata allo sviluppo congiunto del Gianetti 48.

Double Happiness ha inoltre vinto degli appalti britannici per costruire cinque yacht a vela di 21 metri per l'edizione 2005-2006 del UK Clipper Round World Race.

Nel 2007 il cantiere ha completato il suo più grande yacht, il Cortenzo 86, lungo 26 metri.

L'azienda è stata in grado di resistere al periodo di crisi del 2008, rimanendo comunque in rapida crescita, ottenendo importanti certificazioni per tutti i suoi prodotti dai 13 ai 26 metri e creando una validissima rete di servizi come manutenzione, rimessaggio e riallestimento<sup>165</sup>

---

<sup>164</sup> Cantiere Viareggino con sede legale a Lucca.

<sup>165</sup> Cfr. Istituto Nazionale per il Commercio Estero, *Market Survey on China Yacht Industry*, Shanghai, 2011.



*Figura 26. Double Happiness Cortenzo 86 in navigazione<sup>166</sup>.*

Sunbird è stato il primo produttore di yacht Cinese ad essere quotato in borsa: nei suoi cantieri di Changsha, nello Hunan, costruisce yacht, barche commerciali e barche speciali.

Nel 2004 lancia il primo yacht di lusso prodotto in Cina, di 24 metri, dai cantieri Pingsha a Zhuhai, iniziando poi ad esportarli nel 2008.

Successivamente, nel 2010, la produzione si è espansa con modelli di motoryacht da 29 metri e superyacht da 46.

Attualmente Sunbird ha cinque sedi, divise tra Changsha, Shanghai, Hong Kong, negli Stati Uniti e in Italia, con oltre 900 impiegati e 98 tecnici e designer a lavoro sugli yacht.



*Figura 27. Sunbird Montecarlo 105 in marina<sup>167</sup>.*

<sup>166</sup> <http://en.dhsyacht.com/3333/cortenzo86yacht.html#####>

<sup>167</sup> <http://www.sunbirdmotoryachts.eu/monte-carlo-yachts/monte-carlo-105.php>

Jet-Tern è una società taiwanese che ha però situato i suoi impianti di produzione nel Guandong e nel complesso di cantieri Pingsha a Zhuhai.

I suoi prodotti vanno da modelli di 15 metri a modelli di 24 metri (con l'unica eccezione del modello Selene 92, imbarcazione di 28 metri rilasciata nel 2012) principalmente destinati all'esportazione, in particolare in Europa e negli Stati Uniti, grazie alle cinque sedi in Australia, in Francia, in Russia, a Singapore e negli USA<sup>168</sup>.



Figura 28. Selene 92 Ocean Explorer in secco nei cantieri di Zhuhai<sup>169</sup>.

Il secondo gruppo è composto dai cantieri Cheoy Lee e Kingship Marine.

Cheoy Lee è uno dei cantieri più antichi della Cina, nato come azienda a gestione familiare di costruzione e riparazione di battelli a vapore a Shanghai nel 1870, spostando la produzione ad Hong Kong nel 1935.

Il cantiere è tornato in Cina nel 1998, aprendo dei cantieri a Doumen, nel Guandong, in grado di produrre unità fino a 60 metri, mantenendo comunque la propria sede e un cantiere minore nell'area di Kowloon a Hong Kong<sup>170</sup>.

Storicamente Cheoy Lee è stato un cantiere commerciale, ma ha iniziato a realizzare alcuni yacht in vetroresina, materiale allora sperimentale, negli anni '60.

---

<sup>168</sup> Cfr, Istituto Nazionale per il Commercio Estero, *Market Survey on China Yacht Industry*, Shanghai, 2011.

<sup>169</sup> <https://www.seleneoceanyachts.com/history/new-superyacht-selene-92-nearing-launch-at-jet-tern-marine-in-zhuhai-china-copie/>

<sup>170</sup> Cfr. <https://www.cheoylee.cn/?page=archive&func=history&lang=en>

La produzione spazia tra i 18 e i 46 metri, con i modelli più importanti modelli lanciati tra il 2009 e il 2010, ovvero la linea di motoryacht a lungo raggio Serenity di 18, 21 e 25 metri, il Global Pilothouse di 31 e il motoryacht Bravo di 21 metri.

Il cantiere impegna un numero variabile di personale: durante le fasi più intense della produzione arriva ad avere circa 1300 lavoratori, mentre nelle fasi di progettazione si aggira intorno ai 350 operai.

Cheoy Lee ha come target delle proprie esportazioni principalmente il Nord America, intenzione comprovata dalla presenza di reti di distribuzione e dall'assunzione nel 2010 di operai specializzati in dotazioni particolarmente apprezzate negli Stati Uniti<sup>171</sup>.



Figura 29. Parte dei cantieri navali Cheoy Lee, nel Guandong<sup>172</sup>.

Kingship Marine ha la propria sede legale ad Hong Kong, mentre il centro realizzativo delle sue imbarcazioni è situato nei cantieri di Zhongshan, nel Guandong ed è in grado di costruire e ospitare imbarcazioni lunghe fino a 50 metri.

Il cantiere presenta tecnologie e ambienti all'avanguardia, che permettono la costruzione in contemporanea anche di sette unità di dimensioni superiori ai 27 metri.

---

<sup>171</sup> Cfr, Istituto Nazionale per il Commercio Estero, *Market Survey on China Yacht Industry*, Shanghai, 2011.

<sup>172</sup> <https://www.cheoylee.cn/?page=archive&func=history&lang=en>

Il fondatore Roger Liang nella sua gioventù ha collaborato con diversi cantieri navali nel mondo, primo su tutti il cantiere Baglietto negli anni '80, grazie al quale ha acquisito l'aspirazione all'eccellenza e all'evoluzione della tecnica.<sup>173</sup>

Kingship è specializzato nella produzione di superyacht in acciaio e alluminio, con i quali ha vinto più volte il premio come miglior costruttore di yacht in Asia<sup>174</sup>.

I suoi modelli principali sono il Ming 156 di 47 metri, la linea di motoryacht Ocean SUV di 27, 35 e 45 metri e i catamarani Kingcat di 26 e 19 metri<sup>175</sup>.

Gli yacht prodotti a Zhongshan sono principalmente desinati al mercato americano, dove Kingship ha un ufficio vendite a Fort Lauderdale <sup>176</sup> .



Figura 30. Navetta Kingship M/Y Star 138<sup>177</sup>.

### **1.10 Le fiere della nautica in Cina.**

Un altro importante indicatore della crescita del settore può essere individuato nel fiorire di numerose fiere e saloni della nautica. In questi eventi

---

<sup>173</sup> Cfr. <http://www.kingship.com/about-us/>

<sup>174</sup> Cfr, Istituto Nazionale per il Commercio Estero, *Market Survey on China Yacht Industry*, Shanghai, 2011.

<sup>175</sup> <http://www.kingship.com/portfolio-for-all-products/>

<sup>176</sup> Cfr, Istituto Nazionale per il Commercio Estero, *Market Survey on China Yacht Industry*, Shanghai, 2011.

<sup>177</sup> <http://www.kingship.com/my-star-138-sold/>

produttori provenienti da tutto il mondo, ma soprattutto produttori locali, si riuniscono e mostrano agli addetti ai lavori i loro progetti futuri, le loro innovazioni e i loro modelli di maggior successo.

Il numero complessivo di queste esposizioni tra il 2006 e il 2011 è raddoppiato, con tasso di crescita che non accenna a diminuire.

In Cina la più importante di queste fiere è il China International Boat Show (CIBS) di Shanghai, nato nel 1995 e con numeri praticamente sempre in aumento sia dal punto di vista dei partecipanti che dei visitatori.

Nel 2010 i dati mostravano che la maggioranza dei partecipanti è chiaramente di origine cinese, proveniente principalmente dalla zona di Shanghai e dalle vicine regioni dello Jiangsu e dello Zhejiang, mentre è rilevante il dato relativo ai visitatori stranieri, che non provengono solo da paesi dell'Asia come Korea, Taiwan, Hong Kong e Singapore, ma anche dagli Stati Uniti, dall'Australia, dall'Italia e dalla Francia.

Lo show solitamente mostra imbarcazioni più di 300 modelli dai 9 a 35 o più metri e gli espositori totali superano i 400.

Nel 2010 ha fatto il suo debutto anche l'Hainan Rendez-Vous luxury show, in grado di attirare sin da subito più di 5000 visitatori, con molti VIP e più di 200 appartenenti alla categoria dei super-ricchi con capitale finanziario superiore ai 222 milioni di dollari.

Lo show in questione ha mostrato yacht, jet, elicotteri, beni di lusso e proprietà immobiliari nei suoi spazi espositivi divisi tra terra e acqua, coinvolgendo più di 180 marchi. Tra i partecipanti di rilievo vi sono anche Azimut-Benetti e il gruppo Ferretti.

Il legame tra la nautica da diporto e le esposizioni in Cina genera dunque un fenomeno che si autoalimenta: in realtà il settore dei boat show sta crescendo più rapidamente del settore diportistico stesso, perciò sebbene alimentata dalla crescita del consumo di imbarcazioni private, l'esplosione delle fiere può alimentare a sua volta il proprio mercato di riferimento<sup>178</sup>.

### **1.11 Implicazioni dell'ascesa della nautica cinese sui produttori italiani.**

Come visto in 1.7, la Cina rappresenta un mercato più potenziale che effettivo: anche il solo prendere in considerazione l'ingresso in questo mercato presenta delle

---

<sup>178</sup> Cfr. Istituto Nazionale per il Commercio Estero, *Market Survey on China Yacht Industry*, Shanghai, 2011.

serie criticità per i cantieri italiani, che devono far fronte a problemi logistici e amministrativi che, se non risolti, potrebbero non solo far fallire il progetto di internazionalizzazione dell'azienda, ma avere anche ripercussioni sulla salute complessiva dell'organizzazione.<sup>179</sup>

Le tre maggiori realtà italiane ad aver tessuto rapporti con i Cinesi sono il Gruppo Ferretti, Azimut-Benetti e il Cantiere San Lorenzo. I modus operandi che hanno consentito ai tre produttori di entrare nell'ecosistema cinese sono stati differenti, ma tutti, soprattutto Ferretti ed Azimut, sono stati in grado di diventare veri e propri giganti nel mercato asiatico.

Il processo più significativo è senz'altro quello del gruppo Ferretti che però, per essere analizzato necessita dell'introduzione di uno scenario ben più ampio di quello della nautica.

### **1.11.1 Storia delle acquisizioni cinesi in Italia.**

Nel 2012 Ferretti è rientrato in quella categoria di operazioni finanziarie che hanno reso famosa la Cina agli occhi dell'opinione pubblica in tempi recenti: gli investimenti brownfield<sup>180</sup>, anche detti acquisizioni.

A partire dal post 1979<sup>181</sup> in virtù della loro disponibilità economica, grandi fondi cinesi sono stati messi nella posizione di acquisire la totalità o parte di importanti aziende nel resto del mondo, in ogni settore, dal siderurgico, al chimico, dai servizi alla moda<sup>182</sup>, ottenendo knowhow, risorse e marchi di grande risonanza nel mercato internazionale.

In Italia tra i casi più importanti abbiamo l'ingresso di Chem-China in Pirelli nel 2015, con un'operazione da 7.7 miliardi di euro divisa in due fasi: la prima ha visto una creazione di una Joint venture, con Chem-China che ha rilevato il 26.2%

---

<sup>179</sup> Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009

<sup>180</sup> Dette così per differenziarle dagli investimenti Greenfield: con Greenfield si intende un investimento in un mercato estero da parte di un'azienda fatto da zero, investendo capitale nella costruzione di infrastrutture e nel reclutamento di personale ex-novo. Il Brownfield invece consiste nell'acquisire strutture e personale da un'azienda già esistente, spesso affiancandogli il proprio management. Viene principalmente effettuata per avere un rapido ingresso nel mercato e per ottenere tecnologie e asset chiave di una data azienda.

<sup>181</sup> Anno della "grande apertura" sul piano commerciale ed economico della Cina.

<sup>182</sup> Cfr. Andrea Goldstein, *Capitalismo Rosso, gli investimenti cinesi in Italia*, Milano, Università Bocconi Editore, 2016.

delle quote societarie Pirelli; nella seconda fase il fondo ha rilevato gradualmente il resto dell'azienda milanese<sup>183</sup>.

Sempre a Milano nel 2016 sono finiti altri capitali cinesi necessari all'acquisto di entrambe le società di calcio cittadine, il Milan e l'Inter.

Le similitudini tra queste operazioni finiscono qui però: da un lato l'Inter ha ricevuto una fruttuosa partecipazione da parte della holding del gruppo Suning, colosso della vendita al dettaglio di elettronica, impossessatosi del 68.55% delle quote societarie e in grado di lanciare un progetto sostenibile e apparentemente efficace<sup>184</sup>; dall'altro lato il gruppo Fininvest, controllato dalla famiglia Berlusconi, ha lasciato per 740 milioni di euro il Milan ad una cordata finanziaria capeggiata da Yonghong Li, proprietario della società di packaging Zhuai Zhongfu quotata nella borsa di Shenzhen, teoricamente in grado di fornire nuova linfa vitale alla società, da anni ormai indebolita sul piano finanziario e di conseguenza su quello sportivo. Il problema però è sorto nel 2018, quando il tribunale di Shenzhen ha obbligato Yonghong Li a mettere all'asta le sue quote di Zhuai Zhongfu, necessarie a coprire milioni di debiti insoluti accumulati con le banche. Questa operazione dai contorni estremamente oscuri ha sostanzialmente messo in mano il Milan al gruppo americano Elliot (altro partecipante della cordata del 2016) oltre a gettare un'ombra scurissima sulle operazioni di acquisizioni cinesi<sup>185</sup>.

### **1.11.2 Il caso Ferretti.**

In controtendenza rispetto ad alcune acquisizioni poco trasparenti<sup>186</sup>, il caso Ferretti rappresenta il manifesto della possibile efficacia dei fondi cinesi uniti alle eccellenze del knowhow e alle strutture europee.

A partire dal 2002 il Gruppo, per supportare la sua quotazione in Borsa Italiana, venne coinvolto nelle operazioni di plusvalenza di gruppi finanziari quali Permira, Candover, Mediobanca, Goldman Sachs, Merrill Lynch, Lazard, Rothschild e

---

<sup>183</sup> Cfr. <https://www.reuters.com/article/us-pirelli-chemchina-idUSKBN0MI0PQ20150323>

<sup>184</sup> Cfr. Andrea Goldstein, *Capitalismo Rosso, gli investimenti cinesi in Italia*, Milano, Università Bocconi Editore, 2016.

<sup>185</sup> Cfr. <https://www.corriere.it/dataroom-milena-gabanelli/cassaforte-che-ha-comprato-milana-gia-vuota/2ee58002-1344-11e8-bbf7-75f50a916419-va.shtml>

<sup>186</sup> Vedi 1.11.1, Caso Milan-Yonghong Li

Citigroup, facendo aumentare il fatturato di circa 5 volte, dai 200 milioni di euro del 2000 ad un miliardo di euro. Contestualmente però il debito complessivo salì ancora più rapidamente, schiacciando la società<sup>187</sup>

Sull'orlo del fallimento e abbandonata da imprenditori e banche nostrane, Ferretti vide il gruppo cinese Shig-Weichai, dello Shandong Heavy Industry Group (il maggior produttore cinese di bulldozer e motori marini) come unica ancora di salvezza<sup>188</sup>.

Weichai propose di entrare rilevando il 75% della società, versando 374 milioni di euro per l'acquisto, investendo ulteriori 178 milioni per lo sviluppo del cantiere e coprendo 196 milioni di debiti. La situazione disperata fece sì che si ignorassero i timori dell'acquisto atto a spremere il marchio dei suoi asset strategici: timori presto scongiurati dalla decisione di Weichai (arrivato a controllare l'86.8% del gruppo) ha pianificato sì di porre maggiore attenzione sui mercati emergenti e in particolare su quello cinese, ma al tempo stesso ha mantenuto tutti i cantieri di produzione in Italia<sup>189</sup>.

Il piano di salvataggio ha previsto una serie di investimenti crescenti annualmente, che hanno fatto tornare il gruppo in attivo nel 2016 e tendente ad una crescita annua superiore al 10%, oltre a delle partnership con altri produttori, come la collaborazione tra la controllata Riva e Ferrari.

Al momento il Gruppo è guidato dal presidente Tan Xuguang (responsabile delle quote societarie di Weichai) e dal presidente del Comitato Strategico di Prodotto Piero Ferrari (figlio del leggendario Enzo Ferrari, gestore di F Investments, che controlla il 13.2% di Ferretti).

L'amministratore delegato fortemente voluto dalla proprietà cinese è l'avvocato modenese Alberto Galassi, sposato con la figlia di Ferrari, Antonella, e proveniente dalla sezione Aero del gruppo Piaggio: a lui va attribuita l'importante

---

<sup>187</sup> Cfr. <http://www.cese-m.eu/cesem/2019/01/ferretti-group-un-modello-per-gli-investimenti-cinesi-in-italia/>

<sup>188</sup> Cfr. Andrea Goldstein, *Capitalismo Rosso, gli investimenti cinesi in Italia*, Milano, Università Bocconi Editore, 2016.

<sup>189</sup> Cfr. <http://www.cese-m.eu/cesem/2019/01/ferretti-group-un-modello-per-gli-investimenti-cinesi-in-italia/>

ristrutturazione societaria e la riorganizzazione del personale che hanno tolto dalla crisi i cantieri nel 2016<sup>190</sup>.

L'impegno verso il mercato cinese è stato premiato nel 2017, quando il modello flybridge, il Ferretti 920, è stato premiato come miglior barca sotto i 100 piedi (32 metri circa) da un'importante giuria del magazine di lifestyle Robb Report China, oltre a ricevere il riconoscimento di marchio di yacht più esclusivo da Lifestyle Media Group China<sup>191</sup>.

### **1.11.3 Il caso San Lorenzo, il ritorno alla proprietà italiana.**

Nel 2013 il cantiere San Lorenzo, guidato da Massimo Perotti, necessitava di un aumento di capitale per far fronte all'ingresso nel mercato cinese.

La cinese Sundiro Holding, società quotata a Shenzhen e produttrice di motocicli su licenza Honda, si dimostrò interessato al progetto, stabilendo una joint venture con la società italiana per costruire in Cina unità di dimensione compresa tra i 10 e i 20 metri, oltre all'importazione sul territorio di yacht dai 22 ai 62 metri prodotti in Italia.

L'operazione ha consentito ai cinesi di entrare in possesso del 23% dell'azienda italiana ottenendo la possibilità di costruire imbarcazioni in Cina con il marchio Sundiro, mentre per la distribuzione delle barche di dimensioni maggiori sono state costituite la Sundiro-Sanlorenzo Yacht international srl. (incaricata della distribuzione su scala mondiale) e la Sanlorenzo Hong Kong, per distribuire in Cina, Hong Kong, Macao e Taiwan<sup>192</sup>.

Ad inizio 2019 però il proprietario Massimo Perotti, stimolato da alcuni cambiamenti ai vertici di Sundiro che la allontanano dalla nautica, riacquista il 23% delle quote cedute nel 2013, arrivando a controllare il 96% del cantiere.

Stando alle dichiarazioni di Perotti, questa decisione avviene in vista di futuri progetti di differenziazione del marchio, che però ancora non sono stati rivelati.<sup>193</sup>

---

<sup>190</sup> Cfr. <https://www.lastampa.it/2017/09/18/economia/galassi-con-i-cinesi-ho-riportato-la-ferretti-allutile-X0xHaPOiU9DDILBjfCuuEJ/pagina.html>

<sup>191</sup> Cfr. <https://www.pressmare.it/it/cantieri/ferretti-group/2017-12-18/doppio-trionfo-in-cina-per-ferretti-yachts-11497>

<sup>192</sup> Cfr. <https://bebeez.it/2013/09/20/i-cinesi-di-sundiro-holding-entrano-nei-cantieri-degli-yacht-sanlorenzo/>

<sup>193</sup> Cfr. <https://www.lastampa.it/2019/01/11/societa/mi-sono-ripreso-le-quote-di-sanlorenzo-in-mano-ai-cinesi-per-crescere-ancora-ylX8kqXnvsEWEIzGZk7ZQN/pagina.html>

Secondo il Sole24ore inoltre, la società si appresterebbe ad entrare in borsa, supportata da Alantra e Lazard, oppure da Intesa Sanpaolo e Unicredit<sup>194</sup>.

#### **1.11.4 Azimut-Benetti, il dominatore del mercato cinese.**

Al momento, come certificato dai numerosi premi come “Best brand presence in Asia<sup>195</sup>” conferiti dalle riviste di settore China Boating e Asia Pacific Boating, Azimut-Benetti è il brand da battere nello scenario della nautica import in Cina<sup>196</sup>, con più di 10 modelli di imbarcazioni nella top 30 di settore.

Il percorso cinese di Azimut inizia prima rispetto ad altri brand: nel 2007 infatti il cantiere poteva già contare su un ufficio a Shanghai nel quale interagire con i partner per la distribuzione locale. Nel 2008 poi nasce Azimut Cina, per rafforzare la rete commerciale degli yacht di lusso, affidandosi a quattro concessionari strategicamente posizionati nelle aree costiere cinesi: dal nord al sud vi sono concessionari a Qingdao, a Shanghai, a Xiamen e a Hong Kong.

Azimut Cina non solo è in grado di offrire una valida rete di distribuzione, ma anche assistenza all’acquisto, supporto post vendita e assicurazioni<sup>197</sup>.

Azimut-Benetti già nel 2011 si attesta come miglior produttore straniero in Cina, grazie a modelli ideati strategicamente per il mercato (come l’Azimut 88, numero fortunato per i Cinesi), ma soprattutto grazie ad investimenti nella comunicazione e nell’adattamento alla cultura dei consumatori, vero scoglio da fronteggiare nelle vendite<sup>198199</sup>.

A riprova del dominio quasi incontrastato <sup>200</sup> di Azimut-Benetti, se ci si avvicina al settore delle imbarcazioni importate più piccole, comprese tra i 12 e i 30 metri, il 40% del market share è comunque occupato dal gruppo di Avigliana: il dato è ancora più incredibile se si considera che in quella fascia di grandezza il numero

---

<sup>194</sup> Cfr. <https://www.ilsole24ore.com/art/finanza-e-mercati/2019-04-30/-cantieri-sanlorenzo-sbarcano-piazza-affari-184345.shtml?uuiid=ABb4jBtB>

<sup>195</sup> Miglior presenza a livello di marchio in Asia

<sup>196</sup> <https://it.azimutyachts.com/news-94.html>

<sup>197</sup> Cfr. Massimiliano BRUNI, Luana CARCANO, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009

<sup>198</sup> Cfr. <https://www.lastampa.it/2011/02/04/societa/azimutbenetti-leader-del-mercato-cinese-nOxdqyXH67jXBV4umasIdI/pagina.html>

<sup>199</sup> Vedi 1.7.1

<sup>200</sup> Solo Ferretti e la britannica Sunseeker, anch’essa in mano ad un capitale cinese, hanno numeri minimamente paragonabili a quelli di Azimut-Benetti.

di imbarcazioni presenti sul mercato cinese al 2011 si aggirava intorno alle 100 unità<sup>201</sup>

---

<sup>201</sup> <https://www.gruppobpc.com/it/444/lo-yacht-italiano-vince-in-cina>

## REPERTORIO TERMINOGRAFICO

TABELLA DI CONSULTAZIONE ITALIANO-CINESE

<it>	<zh>	pīnyīn
Albero	桅杆	Wéigān
Ancora	锚	Máo
Argano	绞车	Jiǎochē
Arsenale	军火库	Jūnhuǒkù
Asta del timone	舵杆	Duògān
Baia	海湾	Hǎiwān
Bacino di carenaggio	船坞	Chuánwù
Banderuola	风向标	Fēngxiàngbiāo
Bitta	缆桩	Lǎnzhuāng
Boa	浮标	Fúbiāo
Boma	吊杆	Diàogān
Brezza di mare	海风	Hǎifēng
Brezza di terra	陆风	Lùfēng
Burrasca	风暴	Fēngbào
Bussola	罗盘	Luópán
Cabina	舱	Cāng

Cantiere navale	造船厂	Zàochuánchǎng
Carabottino	水栅	Shuǐzhà
Carena	船底	Chuándǐ
Cargo	货船	Huòchuán
Carta nautica	海图	Hǎitú
Catena dell'ancora	锚链	Máoliàn
Chiatta	驳船	Bóchuán
Chiglia	龙骨	Lónggǔ
Chiusa	船闸	Chuánzhá
Cima di ormeggio	系船缆绳	Jìchuán lǎnshéng
Convoglio	护航	Hùháng
Cordame	绳索	Shéngsuǒ
Corrente	海流	Hǎiliú
Costa	沿岸	Yán'àn
Cuccetta	床位	Chuángwèi
Draga	挖泥船	Wāníchúán
Drizza	吊索	Diàosuǒ
Dritta	右舷	Yòuxián
Elica	螺旋桨	Luóxuánjiǎng

Falesia	悬崖	Xuányá
Faro	灯塔	Dēngtǎ
Frangiflutti	矾	Jī
Galloccia	夹板	Jiábǎn
Gommone	橡皮艇	Xiàngpí tǐng
GPS	全球定位系统	Quánqiú dìngwèi xìtǒng
Gru	起重机	Qǐzhòngjī
Linea di galleggiamento	吃水线	Chīshuǐxiàn
Manetta	油门	Yóumén
Marea	潮水	Cháoshuǐ
Meda	灯标	Dēngbiāo
Molo	码头	Mǎtóu
Motore	发动机	Fādòngjī
Motore fuoribordo	舷外机	Xiánwàijī
Motoscafo	滑艇	Huáxíngtǐng
Murata	舷墙	Xiánqiáng
Nave	船	Chuán
Nave da diporto	游船	Yóuchuán
Oblò	舷窗	Xiánchuāng

Onda	波浪	Bōlàng
Paratia	舱壁	Cāngbì
Passerella	舷梯	Xiántī
Pescaggio	吃水	Chīshuǐ
Peschereccio	鱼船	Yúchuán
Petroliera	油船	Yóuchuán
Plancia	驾驶甲板	Jiàshǐjiǎbǎn
Pompa di sentina	舱底水管路	Cāngdǐ shuǐguǎnlù
Ponte	甲板	Jiǎbǎn
Poppa	艉	Weì
Porto	港口	Gǎngkǒu
Pozzetto	座舱	Zuòcāng
Prora	艏	Shǒu
Rada	锚地	Máodì
Radar	雷达	Léidá
Randa	主帆	Zhǔfān
Remo	桨	Jiǎng
Rimorchiatore	拖轮	Tuōlún
Ruota del timone	舵轮	Duòlún

Salvagente	救生圈	Jiùshēngquān
Scafo	船身	Chuánshēn
Scogliera	礁	Jiāo
Sentina	艙	Bǐ
Sinistra	左舷	Zuǒxián
Spiaggia	海滩	Hǎitān
Stiva	船舱	Chuáncāng
Traghetto	渡船	Dùchuán
Timone	舵	Duō
Timone compensato	平衡舵	Pínghéngduò
Timone sospeso	悬挂舵	Xuánguàduò
Timoneria	舵机间	Duòjījiān
Vela	帆	Fān
Veliero	帆船	Fānchuán
Zattera	筏子	Fázi

TABELLA DI CONSULTAZIONE CINESE-ITALIANO

pīnyīn	<zh>	<it>
Bǐ	艍	Sentina
Bóchuán	驳船	Chiatta
Bōlàng	波浪	Onda
Cāng	舱	Cabina
Cāngbì	舱壁	Paratia
Cāngdǐ shuǐguǎnlù	舱底水管路	Pompa di sentina
Cháoshuǐ	潮水	Marea
Chīshuǐ	吃水	Pescaggio
Chīshuǐxiàn	吃水线	Linea di galleggiamento
Chuán	船	Nave
Chuáncāng	船舱	Stiva
Chuándǐ	船底	Carena
Chuángwèi	床位	Cuccetta
Chuánshēn	船身	Scafo
Chuánwù	船坞	Bacino di carenaggio
Chuánzhá	船闸	Chiusa
Dēngbiāo	灯标	Meda

Dēngtǎ	灯塔	Faro
Diàogān	吊杆	Boma
Diàosuǒ	吊索	Drizza
Dùchuán	渡船	Traghetto
Duō	舵	Timone
Duògǎn	舵杆	Asta del timone
Duòjījiān	舵机间	Timoneria
Duòlún	舵轮	Ruota del timone
Fādòngjī	发动机	Motore
Fān	帆	Vela
Fānchúán	帆船	Veliero
Fázi	筏子	Zattera
Fēngbào	风暴	Burrasca
Fēngxiàngbiāo	风向标	Banderuola
Fúbiāo	浮标	Boa
Gǎngkǒu	港口	Porto
Hǎifēng	海风	Brezza di mare
Hǎiliú	海流	Corrente
Hǎitān	海滩	Spiaggia

Hǎitú	海图	Carta nautica
Hǎiwān	海湾	Baia
Hùháng	护航	Convoglio
Huáxíngtǐng	滑艇	Motoscafo
Huòchuán	货船	Cargo
Jī	矶	Frangiflutti
Jiá bǎn	夹板	Galloccia
Jiǎ bǎn	甲板	Ponte
Jiǎng	桨	Remo
Jiāo	礁	Scogliera
Jiǎochē	绞车	Argano
Jiàoshǐ jiǎ bǎn	驾驶甲板	Plancia
Jì chuán lǎn shéng	系船缆绳	Cima di ormeggio
Jiùshēngquān	救生圈	Salvagente
Jūnhuǒkù	军火库	Arsenale
Lǎnzhūāng	缆桩	Bitta
Léidá	雷达	Radar
Lónggǔ	龙骨	Chiglia
Lùfēng	陆风	Brezza di terra

Luópán	罗盘	Bussola
Luóxuánjiǎng	螺旋桨	Elica
Máo	锚	Ancora
Máodì	锚地	Rada
Máoliàn	锚链	Catena dell'ancora
Mǎtóu	码头	Molo
Pínghéngduò	平衡舵	Timone compensato
Quánqiú dìngwèi xìtǒng	全球定位系统	GPS
Qǐzhòngjī	起重机	Gru
Shéngsuǒ	绳索	Cordame
Shǒu	艏	Prora
Shuǐzhà	水栅	Carabottino
Tuōlún	拖轮	Rimorchiatore
Wānínchuán	挖泥船	Draga
Weì	艉	Poppa
Wéigān	桅杆	Albero
Xiánchuāng	舷窗	Oblò
Xiàngpítǐng	橡皮艇	Gommone
Xiánqiáng	舷墙	Murata

Xiántī	舷梯	Passerella
Xiánwàijī	舷外机	Motore fuoribordo
Xuánguàduò	悬挂舵	Timone sospeso
Xuányá	悬崖	Falesia
Yán'àn	沿岸	Costa
Yóuchuán	游船	Nave da diporto
Yóuchuán	油船	Petroliera
Yóumén	油门	Manetta
Yòuxián	右舷	Dritta
Yúchuán	渔船	Peschereccio
Zàochuánchǎng	造船厂	Cantiere navale
Zhǔfān	主帆	Randa
Zuòcāng	座舱	Pozzetto
Zuǒxián	左舷	Sinistra

## SCHEDE TERMINOGRAFICHE

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>nave

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Zingarelli 2005^

<Definition>Costruzione di notevoli dimensioni, atta a trasportare cose e persone spostandosi per vie d'acqua.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Context>Nome generico delle costruzioni di una certa grandezza e capacità, munite di adeguati sistemi di propulsione, adibite al trasporto su acqua di persone e merci (o anche ad azioni belliche) sia, in senso più stretto e più comune, che galleggino sull'acqua, sia, in senso più ampio che scivolino sulla sua superficie (idroscivolanti) o che navighino a una certa profondità (sottomarini).

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/nave/> (29/05/2019)

<Concept field>classificazione delle navi

<Related words>^scafo^, ^nave da diporto^, ^zattera^, ^gommone^, ^chiatta^, ^rimorchiatore^, ^draga^, ^traghetto^, ^convoglio^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh>Tra "nave" e "船" sussiste piena identità concettuale.

<zh>船

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>水上的主要运输工具

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>船舶种类

<Related words>^船身^, ^游船^, ^筏子^, ^橡皮艇^, ^驳船^, ^拖轮^, ^挖泥船^, ^渡船^, ^护航^

<Type of relation>sub.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>nave da diporto

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Zingarelli 2005^

<Definition>Unità caratterizzata da lunghezza fuori tutto superiore a 24 metri.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Context>Il termine ricomprende le unità da diporto oltre i 24 metri che spesso nella pratica sono chiamati “yacht” o “grandi yacht”.

<Source>^Tuttobarche.it, didattica^

<https://www.tuttobarche.it/didattica/definizione-dei-mezzi-per-la-navigazione-da-diporto> (21/05/2019)

<Concept field>classificazione delle navi

<Related words>^nave^

<Type of relation>super.

<Related words>^scafo^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh>Tra “nave da diporto” e “游船” sussiste piena identità concettuale.

<zh>游船

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>游览用的船

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>船舶种类

<Related words>^船^

<Type of relation>super.

<Related words>^船身^

<Type of relation>sub.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>motoscafo

<Morphosyntax>noun s.m.

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Piccola imbarcazione usata per brevi tragitti.

<Source>^Garnier 2000^

<Context>Imbarcazione veloce azionata da un motore a combustione interna, entro bordo o fuoribordo.

<Source>^Garzanti 1993^

<Concept field>classificazione delle navi

<Related words>^elica^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh> Tra "motoscafo" e "滑艇" sussiste piena identità concettuale.

<zh>滑艇

<Morphosyntax> noun group

<Source>^杨星 2016^

<Definition>航行时，绝大部分船身露出水面且处于滑行状态的船舶。滑行艇航速高，

航速为 40 ~ 50kn，稳性好，摇摆不大，航向稳定。

<Source>^杨星 2016^

<Concept field>船舶种类

<Related words>^螺旋桨^

<Type of relation>sub.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>zattera

<Morphosyntax>noun s. f.

<Usage label>main term

<Source>^Garzanti 1993^

<Definition>Galleggiante piatto, di forma per lo più rettangolare e senza sponde, usato per il trasporto e il deposito merci o come imbarcazione di fortuna. Zattera di

salvataggio è il galleggiante di forma ellittica, con bordi tubolari di alluminio sopraelevati rispetto alla piattaforma di legno, per il salvataggio di naufraghi.

<Source>^Garzanti 1993^

<Context>Galleggiante, fluviale o marino, a pianta rettangolare, a fondo piatto e murate molto basse, destinato a trasporto di merci, animali e persone, o anche a deposito di merci; nelle costruzioni di fortuna o presso popolazioni primitive è costituito da semplici tronchi o travi, collegati insieme e sostenuti da botti, senza murate, con propulsione (quando esiste), remica o velica. Zattera di salvataggio è un galleggiante stagno, di uso obbligatorio anche per imbarcazioni da diporto quando navigano oltre le sei miglia dalla costa, di legno o vetroresina, a forma di cassa parallelepipedica o ellittica, munito di opportune prese in cavo: gettato in mare, serve, in aggiunta alle imbarcazioni di dotazione normale, di appoggio e sostegno a naufraghi.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/zattera/>  
(27/05/2019)

<Concept field>classificazione delle navi

<Related words>^nave^

<Type of relation>super.

<Related words>^gommone^

<Type of relation>coord.

<Equivalence it-zh>Tra “zattera” e “筏子” sussiste piena identità concettuale.

<zh>筏子

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012”

<Definition>水上行驶的竹排或木排，也有用牛皮，羊皮橡胶等制造的。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>船舶种类

<Related words>^船^

<Type of relation>super.

<Related words>^橡皮艇^

<Type of relation>coord.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>gommone

<Morphosyntax>noun s. m.

<Usage label>main term

<Source>^Garzanti 1993^

<Definition>Canotto pneumatico a remi o a motore fuoribordo.

<Source>^Garzanti 1993^

<Context>Battello di gomma o di tela gommata, che assume forma funzionale e galleggiabilità mediante il gonfiamento di camere d'aria opportunamente sagomate (mentre sgonfia si può ripiegare e trasportare con limitato ingombro), generalmente dotato di motore fuoribordo, usato per diporto e come mezzo di salvataggio.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/gommone/>

<Context field>classificazione delle navi

<Related words>^nave^

<Type of relation>super.

<Related words>^zattera^

<Type of relation>coord.

<Equivalence it-zh>Tra “gommone” e “橡皮艇” sussiste piena identità concettuale.

<zh>橡皮艇

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^dictionary.cambridge.org^

<https://dictionary.cambridge.org/it/dizionario/inglese-cinese-semplificato/rubber-dinghy>

<Definition>在金属或木材作的骨架上蒙以橡胶布外壳的轻便小艇。可折合贮藏。一般用于军事, 勘察, 救生, 狩猎等。

<Source>^chazidian.com^

[https://www.chazidian.com/r\\_ci\\_0edc4f82703aba83db60d51fdd19c34b/](https://www.chazidian.com/r_ci_0edc4f82703aba83db60d51fdd19c34b/)

<Context field>船舶种类

<Related words>^船^

<Type of relation>super.

<Related words>^筏子^

<Type of relation>coord.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>chiatta

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Zingarelli 2005^

<Definition>Piccola imbarcazione a fondo piatto.

<Source>^Garnier 2000^

<Context>Grossa barca a fondo piatto, usata in porti, canali o fiumi, o come traghetto su brevi distanze.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Concept field>classificazione delle navi

<Related words>^nave^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh>Tra “chiatta” e “驳船” sussiste piena identità concettuale.

<zh>驳船

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>用来运货物或旅客的一种船，一般没有动力装置，由拖轮拉着或推着行驶。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>船舶种类

<Related words>^船^

<Type of relation>super.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>veliero

<Morphosyntax>noun s. m.

<Usage label>main term

<Source>^Zingarelli 2005^

<Definition>Nave, imbarcazione a vela.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Context>Nome generico di tutte le navi (di dimensioni superiori alle semplici imbarcazioni) che vanno a vela, sfruttando il vento come unica forza propulsive.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/veliero/>  
(02/06/2019)

<Concept field>classificazione delle navi

<Related words>^nave^

<Type of relation>super.

<Related words>^vela^, ^albero^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh>Tra “veliero” e “帆船” sussiste piena identità concettuale.

<zh>帆船

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>利用风力张帆行驶的船。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>船舶种类

<Related words>^帆^, ^桅杆^

<Type of relation>sub.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>rimorchiatore

<morphosyntax>noun s.m.

<Usage label>main term

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Nave usata per assistere la manovra di altre navi o lo spostamento di galleggianti privi di motore.

<Source>^Garnier 2000^

<Context>Nave piccola e robusta, dotata di apparato motore potente, usata per manovrare le grandi navi nelle acque di porti o di canali, per rimorchiare chiatte, per il salvataggio e il rimorchio di navi danneggiate o in pericolo.

<Source>^Garzanti 1993^

<Concept field>classificazione delle navi

<Related words>^nave^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh>Tra “rimorchiatore” e “拖轮” sussiste piena identità concettuale.

<zh>拖轮

<Morphosyntax>noun group

<Usage label> main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>装有拖曳设备，用来牵引船舶或木筏，竹排的激动船。也叫拖船。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>船舶种类

<Related words>^船^

<Type of relation>super.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>cargo

<Morphosyntax>noun s. m.

<Usage label>main term

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Nave usata per il trasporto merci.

<Source>^Garnier 2000^

<Context>Nave da carico, adibita a viaggi liberi o a viaggi su rotte e con orari prestabiliti.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/cargo/> (02/06/2019)

<Concept field>classificazione delle navi

<Related words>^nave^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh>Tra “cargo” e “货船” sussiste piena identità concettuale.

<zh>货船

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>只要用来载运货物的船只。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>船舶种类

<Related words>^船^

<Type of relation>super.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>traghetto

<Morphosyntax>noun s. m.

<Usage label>main term

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Nave che permette di passare da una sponda all'altra.

<Source>^Garnier 2000^

<Context>Mezzo con il quale si traggono cose o persone.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Concept field>classificazione delle navi

<Related words>^nave^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh>Tra "traghetto" e "渡船" sussiste piena identità concettuale.

<zh>渡船

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>载运行人，货物，车辆等横渡江河，湖泊，海峡的船。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>船舶种类

<Related words>^船^

<Type of relation>super.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>peschereccio

<Morphosyntax>noun s. m.

<Usage label>main term

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Nave attrezzata ed utilizzata per la pesca con la sciabica.

<Source>^Garnier 2000^

<Context>Imbarcazione attrezzata per la pesca professionale.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Concept field>classificazione delle navi

<Related words>^nave^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh>Tra “peschereccio” e “渔船” sussiste piena identità concettuale.

<zh>渔船

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>捕鱼用的船。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>船舶种类

<Related words>^船^

<Type of relation>super.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>draga

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Garzanti 1993^

<Definition>Macchina scavatrice per asportare sabbia, ghiaia, detriti da un fondo subacqueo.

<Source>^Garzanti 1993^

<Context>Macchina per l'esecuzione di scavi subaquei a moderate profondità, in genere per conservare o approfondire i fondali. Generalmente la potenza installata va da 30 a 500 kW; la massima profondità di scavo è 25-100 m. Il materiale dragato viene scaricato in appositi pozzi a fondo apribile, sulla draga stessa, oppure immesso a pressione in una tubazione e insieme all'acqua e scaricato, anche a qualche chilometro di distanza, su terreni da colmare.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/enciclopedia/draga/> (31/05/2019)

<Concept field>classificazione delle navi

<Related words>^nave^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh>Tra "draga" e "挖泥船" sussiste piena identità concettuale.

<zh>挖泥船

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^杨星 2016^

<Definition>挖泥船是指专门用于疏浚航道的工程船舶。

<Source>^杨星 2016^

<Concept field>船舶种类

<Related words>^船^

<Type of relation>super.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>petroliera

<Morphosyntax>noun s. f.

<Usage label>main term

<Source>^Zingarelli 2005^

<Definition>Nave per il trasporto di combustibili liquidi.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Context>Nel costruzione navale, unità destinata al trasporto alla rinfusa del petrolio e dei suoi derivati: tipo sorto nel 1880-90, oggi diventato predominante nel naviglio da carico, sia per la capacità complessiva sia per quella delle single unità.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/enciclopedia/petroliera/>  
(06/06/2019)

<Concept field>classificazione delle navi

<Related words>^nave^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh>Tra “petroliera” e “油船” sussiste piena identità concettuale.

<zh>油船

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^靳顺则 2014^

<Definition>油船是专门载运原油或石油产品的船舶。它具有满足规范规定间距要求的双层船壳，单甲板，小迟度舱口。专门用来载运原油或石油产品的船舶称为双壳油船。

<Source>^杨星 2016^

<Concept field>船舶种类

<Related words>^船^

<Type of relation>super.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>convoglio

<Morphosyntax>noun s. m.

<Usage label>main term

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Gruppo di navi che procedono di conserva.

<Source>^Garnier 2000^

<Context>Gruppo di veicoli, natanti o mezzi di trasporto in genere che procedono insieme, nello specifico incolonnati, verso lo stesso luogo.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Concept field>classificazione delle navi

<Related words>^nave^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh>Tra “convoglio” e “护航” sussiste piena identità concettuale.

<zh>护航

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>护送航行。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>船舶种类

<Related words>^船^

<Type of relation>super.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>timoneria

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Treccani 2017^

<Definition> Il locale stesso dove sono sistemati gli organi di comando del timone.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Concept field>struttura delle imbarcazioni

<Related words>^scafo^, ^ponte^

<Type of relation>super.

<Related words>^plancia^

<Type of relation>coord.

<Related words>^timone^, ^ruota del timone^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh>Tra “timoneria” e “舵机间” sussiste piena identità concettuale.

<zh>舵机间

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^靳顺则 2014^

<Definition> 用于布置舵机动力设备，位于舵上方船尾尖般的顶部水密平台甲板上。

<Source>^杨星 2016^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^船身^, ^甲板^

<Type of relation>super.

<Related words>^驾驶甲板^

<Type of relation>coord.

<Related words>^舵^, ^舵轮^

<Type of relation>sub.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>scafo

<Morphosyntax>noun s.m.

<Usage label>main term

<Source>^Zingarelli 2005^

<Definition>Nelle navi, barche, idrovolanti e sim., l'insieme degli elementi che costituiscono quella parte cui è affidato il galleggiamento.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Context>Nella costruzione navale l'insieme di tutte le strutture che costituiscono il corpo di un galleggiante, qualunque ne sia il materiale (legno, acciaio, materie leggere, materie plastiche, cemento armato) e qualunque ne sia la grandezza e il disegno.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/scafo/> (2019-05-09)

<Concept field>struttura delle imbarcazioni

<Related words>^nave^

<Type of relation>super.

<Related words>^sentina^, ^stiva^, ^carena^, ^chiglia^, ^plancia^, ^ponte^, ^murata^, ^linea di galleggiamento^, ^sinistra^, ^dritta^, ^poppa^, ^prora^.

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh>Tra "scafo" e "船身" sussiste piena identità concettuale.

<zh>船身

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^吴光华 2009^

<Definition>不包括桅杆、帆桁、帆和支索的船体。

<Source>^杨星 2016^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^船^

<Type of relation>sup.

<Related words>^舳^, ^船艙^, ^船底^, ^龙骨^, ^驾驶甲板^, ^甲板^, ^舷墙^, ^吃水线^, ^左舷^, ^右舷^, ^艙^, ^艖^。

<Type of relation>sub.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>stiva

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Zingarelli 2005^

<Definition>Sulle navi e sugli aeromobili, locale o vano in cui è immagazinato il carico.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Context>Nella costruzione navale la parte più bassa della nave mercantile, al di sotto del ponte inferiore; in particolare, ciascuno dei locali, di grandi dimensioni e senza ingombri, destinati a contenere il carico

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/stiva2/> (2019-05-09)

<Concept field>struttura delle imbarcazioni

<Related words>^scafo^

<Type of relation>super.

<Related words>^sentina^

<Type of relation>coord.

<Equivalence it-zh>Tra “stiva” e “船舱” sussiste piena identità concettuale.

<zh>船舱

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>船内载载乘客，装货物的地方。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^船身^

<Type of relation>super.

<Related words>^舩^

<Type of relation>coord.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>carena

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Zingarelli 2005^

<Definition>Parte inferiore dello scafo che rimane immersa nell'acqua.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Context>Parte dello scafo che resta sotto la linea di galleggiamento.

<Source>^Dizionari.corriere.it^

[https://dizionari.corriere.it/dizionario\\_italiano/C/carena.shtml](https://dizionari.corriere.it/dizionario_italiano/C/carena.shtml) (2019-05-09)

<Concept field>struttura delle imbarcazioni

<Related words>^scafo^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh>Tra “carena” e “船底” sussiste piena identità concettuale.

<zh>船底

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^杨星 2016^

<Definition>船底结构是船体的基础，它参与总纵弯曲，承受水压力，机器设备和货物的重力进坞时又承受的墩反力等。

<Source>^杨星 2016^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^船身^

<Type of relation>super.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>murata

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Garzanti 1993^

<Definition>Ciascuna delle due parti laterali esterne dello scafo di una nave, al di sopra della linea di galleggiamento.

<Source>^Garzanti 1993^

<Context>Ciascuno dei due fianchi della nave, l'uno di dritta e l'altro di sinistra, al di sopra del galleggiamento.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/murata/>  
(28/05/2019)

<Concept field>struttura delle imbarcazioni

<Related words>^scafo^

<Type of relation>super.

<Related words>^sinistra^, ^dritta^

<Type of relation>coord.

<Related words>^linea di galleggiamento^, ^oblò^

<Type of relation>sub.

<Equivalence>Tra “murata” e “舷墙” sussiste piena identità concettuale.

<zh>舷墙

<Morphosyntax>noun group

<Source>^靳顺则 2014^

<Definition>在上层甲板沿两舷所装设的竖板,用以防浪和保护人身安全

<Source>^chazidian.com^

[https://www.chazidian.com/r\\_ci\\_3febaa6a51800c49d72c0c8feb92e1d6/](https://www.chazidian.com/r_ci_3febaa6a51800c49d72c0c8feb92e1d6/)  
(28/05/2019)

<Concept field>船舶结构

<Related words>^船身^

<Type of relation>super.

<Related words>^左舷^, ^右舷^

<Type of relation>coord.

<Related words>^吃水线^, ^舷窗^

<Type of relation>sub.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>oblò

<Morphosyntax>noun s.m.

<Usage label>main term

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Apertura praticata nel fasciame o nella tuga.

<Source>^Garnier 2000^

<Context>Finestrino circolare nelle navi, fornito di robusto cristallo girevole che si apre all'interno e si chiude con chiavistelli a vite.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Concept field>struttura delle imbarcazioni

<Related words>^murata^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh>Tra “oblò” e “舷窗” sussiste piena identità concettuale.

<zh>舷窗

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^dictionary.cambridge.org^

<https://dictionary.cambridge.org/it/dizionario/inglese-cinese-semplificato/porthole> (01/06/2019)

<Definition>船体或飞机两侧密封得窗子。

<Source>^chazidian.com^

[https://www.chazidian.com/r\\_ci\\_f67957c43e1569cc51895a79b120e602/](https://www.chazidian.com/r_ci_f67957c43e1569cc51895a79b120e602/)  
(02/06/2019)

<Concept field>船舶结构

<Related words>^舷墙^

<Type of relation>sub.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>划船/nautica

<it>pescaaggio

<Morphosyntax>noun s. m.

<Usage label>main term

<Source>^Zingarelli 2005^

<Definition>Immersione di un galleggiante.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Context>L'altezza della parte di un qualunque galleggiante (barca, nave, mezzo anfibia ecc.) che rimane immersa nell'acqua.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/enciclopedia/pescaggio/>  
(02/06/2019)

<Concept field>trasporti marittimi

<Related words>^linea di galleggiamento^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh>Tra "pescaggio" e "吃水" sussiste piena identità concettuale.

<zh>吃水

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>船身入水的深度。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>海运

<Related words>^吃水线^

<Type of relation>sub.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>linea di galleggiamento

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Garzanti 1993^

<Definition>Linea descritta dall'intersezione della superficie dell'acqua con la carena del natante.

<Source>^Garzanti 1993^

<Context>L'intersezione del piano dell'acqua tranquilla con la superficie esterna dello scafo: varia a seconda del carico ed è detta anche linea d'acqua.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/galleggiamento/>  
(28/05/2019)

<Concept field>struttura delle imbarcazioni

<Related words>^scafo^, ^murata^, ^pescaggio^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh>Tra "linea di galleggiamento" e "吃水线" sussiste piena identità concettuale.

<zh>吃水线

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^靳顺则 2014^

<Definition>船壳外面与水平面的接触线。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^船身^, ^舷墙^, ^吃水^

<Type of relation>super.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>ponte

<Morphosyntax>noun s.m.

<Usage label>main term

<Source>^Garzanti 1993^

<Definition>Ciascuno dei piani orizzontali che dividono l'interno di una nave.

<Source>^Garzanti 1993^

<Context>Nelle costruzioni navali, ogni struttura che divide, o copre, orizzontalmente un galleggiante nelle sue varie parti (scafo propriamente detto e sovrastrutture). <Source>^Treccani.it^

<http://www.treccani.it/vocabolario/ponte/> (28/05/2019)

<Concept field>struttura delle imbarcazioni

<Related words>^scafo^, ^nave^

<Type of relation>super.

<Related words>^plancia^, ^passerella^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh>Tra “ponte” e ^甲板^ esiste piena identità concettuale.

<zh>甲板

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term.

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>轮船上分隔上下各层的板(多指最上面即船面的一层)。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^船身^, ^船^.

<Type of relation>super.

<Related words>^驾驶甲板^, ^舷梯^

<Type of relation>sub.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>plancia

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Garzanti 1993^

<Definition>Ponte di comando della nave, ove sono situati la ruota del timone, e gli altri strumenti per il governo della nave stessa e la condotta della navigazione.

<Source>^Garzanti 1993^

<Context>Ponte di comando di una nave, e più in particolare quella sua parte da cui è possibile dirigere la navigazione e le manovre in porto: nelle navi moderne coincide con la zona coperta della timoneria e con quella scoperta delle ali di plancia. Per estensione, nelle imbarcazioni da diporto, pannello variamente sagomato e inclinato che, nel posto di pilotaggio, accoglie gli strumenti indicatori e di controllo nonché l'insieme degli organi di governo, ossia la ruota del timone, l'invertitore ecc.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/plancia/>  
(29/05/2019)

<Concept field>struttura delle imbarcazioni

<Related words>^scafo^, ^ponte^

<Type of relation>super.

<Related words>^timoneria^

<Type of relation>coord.

<Equivalence it-zh>Tra “plancia” e “驾驶甲板” sussiste piena identità concettuale.

<zh>驾驶甲板

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^杨星 2016^

<Definition>驾驶甲板是设置驾驶台的一层甲板，位于船舶罗经甲板的最高位置，操舵室，海图室，报务室都布置在该层甲板上，引航员房间较多也布置在驾驶甲板上。

<Source>^杨星 2016^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^船身^, ^甲板^

<Type of relation>super.

<Related words>^舵机间^

<Type of relation>coord.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>pozzetto

<Morphosyntax>noun s.m.

<Usage label>main term

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Posto di manovra dove l'equipaggio sta durante la navigazione.

<Source>^Garnier 2000^

<Context>Nelle costruzioni navali, la parte bassa poppiera delle imbarcazioni pontate, specialmnete da diporto, dove si dispongono al riparo i passeggeri.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/pozzetto/>  
(06/06/2019)

<Concept field>struttura delle imbarcazioni

<Related words>^ponte^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh>Tra "pozzetto" e "座舱" sussiste piena identità concettuale.

<zh>座舱

<morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>指宇宙飞船上供航天员工作，生活的地方。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^甲板^

<Type of relation>super.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>chiglia

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Zingarelli 2005^

<Definition>Nelle imbarcazioni, elemento continuo che va da poppa a prua e collega le ossature trasversali dello scafo.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Context>Nelle costruzioni navali, in legno o in acciaio, l'elemento continuo fondamentale dello scafo che corre longitudinalmente da poppa a prua; in particolare negli scafi d'acciaio è quella costituita da una grossa barra a sezione rettangolare.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/chiglia/> (2019-05-09)

<Concept field>struttura delle imbarcazioni

<Related words>^scafo^, ^poppa^, ^prora^.

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh>Tra “chiglia” e “龙骨” sussiste piena identità concettuale.

<zh>龙骨

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>位于船底中心线的船底板。

<Source>^杨星 2016^

<Context>船只，飞机，建筑等的像脊椎和助骨那样的支撑和承重结构。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^船身^, ^艤^, ^艭^.

<Type of relation>super.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>sinistra

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Garzanti 1993^

<Definition>In una nave o in un'imbarcazione, la parte sinistra per chi guarda verso prua; si contrappone a dritta ed equivale a babordo

<Source>^Garzanti 1993^

<Context>In marina, la parte della nave disposta a sinistra del suo piano diametrale guardando verso prua (contrario di dritta). In riferimenti geografici e topografici, la sinistra di un fiume, il lato sinistro di chi guarda verso la foce e in genere verso la parte in cui si dirige la corrente.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/sinistra/>  
(27/05/2019)

<Concept field>struttura delle imbarcazioni

<Related words>^scafo^

<Type of relation>super.

<Related words>^dritta^

<Type of relation>ant.

<Related words>^poppa^, ^prora^.

<Type of relation>coord.

<Equivalence it-zh>Tra "sinistra" e "左舷" sussiste piena identità concettuale.

<zh>左舷

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^靳顺则 2014^:284

<Definition>首尾线的左边

<Source>^杨星 2016^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^船身^

<Type of relation>super.

<Related words>^右舷^

<Type of relation>ant.

<Related words>^艙^, ^艙^

<Type of relation>coord.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>dritta

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Garzanti 1993^

<Definition>Il lato destro di una nave o di un'imbarcazione, guardando verso prora; tribordo.

<Source>^Garzanti 1993^

<Context>In marina indica la parte destra della nave o di un'imbarcazione in genere, rispetto a chi guarda la prora, e tutto quanto si trova da quella parte.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/dritta/> (28/05/2019)

<Concept field>struttura delle imbarcazioni.

<Related words>^scafo^

<Type of relation>super.

<Related words>^sinistra^

<Type of relation>ant.

<Related words>^poppa^, ^prora^.

<Type of relation>coord.

<Equivalence it-zh>Tra “dritta” e “右舷” sussiste piena identità concettuale.

<zh>右舷

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^靳顺则 2014^:284

<Definition>首尾线的右边

<Source>^杨星 2016^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^船身^

<Type of relation>super.

<Related words>^左舷^

<Type of relation>ant.

<Related words>^艙, ^艙^

<Type of relation>coord.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>poppa

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Garzanti 1993^

<Definition>La parte posteriore di un'imbarcazione o di una nave.

<Source>^Garzanti 1993^

<Context>L'estremità posteriore (o in genere tutta la parte posteriore) di una nave, di una barca, o di una qualsiasi imbarcazione, opposta alla prua (o prora).

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/poppa1/>  
(28/05/2019)

<Concept field>struttura delle imbarcazioni

<Related words>^scafo^

<Type of relation>super.

<Related words>^prora^

<Type of relation>ant.

<Related words>^sinistra^, ^dritta^

<Type of relation>coord.

<Related words>^chiglia^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh>Tra “poppa” e “艉” sussiste piena identità concettuale.

<zh>艉

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>船体的尾部

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^船身^

<Type of relation>super.

<Related words>^艏^

<Type of relation>ant.

<Related words>^左舷^, ^右舷^

<Type of relation>coord.

<Related words>^龙骨^

<Type of relation>sub.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>prora

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Parte anteriore dello scafo.

<Source>^Garnier 2000^

<Context>Parte anteriore della nave o di un'imbarcazione in genere; è forma letteraria più rara di prua nel linguaggio marinaresco, ma in uso nella marina militare.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/prora/> (28/05/2019)

<Concept field>struttura delle imbarcazioni.

<Related words>^scafo^

<Type of relation>super.

<Related words>^poppa^

<Type of relation>ant.

<Related words>^sinistra^, ^dritta^

<Type of relation>coord.

<Related words>^chiglia^

<Type of relation>sub.

<Synonyms>prua

<Equivalence it-zh>Tra “prora” e “艏” esiste piena identità concettuale.

<it>prua

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>common

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/prua/> (28/05/2019)

<zh>艏

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>船的前端或前部。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^船身^

<Type of relation>super.

<Related words>^艉^

<Type of relation>ant.

<Related words>^左舷^, ^右舷^

<Type of relation>coord.

<Related words>^龙骨^

<Type of relation>sub.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>paratia

<Morphosyntax>noun s.m.

<Usage label>main term

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Separazione tra due compartimenti dello scafo.

<Source>^Garnier 2000^

<Concept field>struttura delle imbarcazioni

<Related words>^scafo^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh>Tra “paratia” e “舱壁” sussiste piena identità concettuale.

<zh>舱壁

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^靳顺则 2014^

<Definition>舱壁是船体内部空间分隔成舱室的坚壁或斜壁。

<Source>^杨星 2016^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^船身^

<Type of relation>super.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>sentina

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Zingarelli 2005^

<Definition>Parte più bassa e interna della nave, dove si raccolgono gli scoli

<Source>^Zingarelli 2005^

<Context>Lo spazio compreso fra i madieri. Alla sentina fa capo lo scolo delle acque che in qualunque modo entrano della nave. Da non confondersi con la stiva.

<Source>^Treccani.it^

[http://www.treccani.it/enciclopedia/sentina\\_%28Enciclopedia-Italiana%29/](http://www.treccani.it/enciclopedia/sentina_%28Enciclopedia-Italiana%29/)  
(2019-04-11)

<Concept field>struttura delle imbarcazioni

<Related words>^scafo^

<Type of relation>super.

<Related words>^stiva^

<Type of relation>coord.

<Related words>^pompa di sentina^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh>Tra “sentina” e “艙” sussiste piena identità concettuale.

<zh>艙

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>艙底和船侧间的弯曲部分。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>船舶机构

<Related words>^船体^

<Type of relation>super.

<Related words>^船艙^

<Type of relation>coord.

<Related words>^艙底泵^

<Type of relation>sub.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>pompa di sentina

<Morphosyntax>noun s. f.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Definition>Apposite tubazioni e pompe che sulle navi aspirano e scaricano in mare le acque della sentina.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/sentina/>

(04/06/2019)

<Concept field>struttura delle imbarcazioni

<Related words>^sentina^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh>Tra “pompa di sentina” e “艙底水管路” sussiste piena identità concettuale.

<zh>舱底水管路

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^靳顺则 2014^

<Definition>舱底水管路用于排出污水，一般布置在污水沟内，也有布置在双层底内的。

<Source>^杨星 2016^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^舳^

<Type of relation>super.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>timone

<Morphosyntax>noun s.m.

<Usage label>main term

<Source>^Treccani 2017^

<Definition>Principale organo per il governo di navi e imbarcazioni.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Context> Il timone è costituito da una pala facente corpo con un albero verticale collegato generalmente a cerniera con dritto di poppa, così che, imprimendo alla pala una rotazione di un certo angolo rispetto al piano longitudinale dell'imbarcazione, l'azione dell'acqua sulla superficie laterale della pala determina un movimento di evoluzione del natante rispetto al suo centro di gravità che lo fa "accostare" (cioè girare), quando è in moto, dalla stessa parte in cui è orientata la pala.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/timone/> (2019-03-26)

<Concept field>struttura delle imbarcazioni

<Related words>^timoneria^

<Type of relation>super.

<Related words>^timone compensato^, ^asta del timone^, ^ruota del timone^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh>Tra "timone" e "舵" sussiste piena identità concettuale.

<zh>舵

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Lexica>按^丁声树 2012^: 337

<Definition>船, 飞机等控制方向的装置。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>船舶机构

<Related words>^舵机间^

<Type of relation>super.

<Related words>^舵杆^, ^平衡舵^, ^舵轮^

<Type of relation>sub.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>asta del timone

<Morphosyntax>noun s. f.

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Asse della pala del timone che trasmette a quest'ultima i movimenti della barra.

<Source>^Garnier 2000^

<Concept field>struttura delle imbarcazioni

<Related words>^timone^, ^timone compensato^, ^ruota del timone^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh>Tra “asta del timone” e “舵杆” sussiste piena identità concettuale.

<zh>舵杆

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^杨星 2016^

<Definition>舵杆是舵叶转动的轴，并用以承受和转递舵扭矩和作用在舵叶上的水动力，重力。

<Source>^杨星 2016^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^舵^, ^平衡舵^, ^舵轮^

<Type of relation>super.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>ruota del timone

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Zingarelli 2005^

<Definition>Ruota verticale che trasmette il movimento alla barra del timone.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Concept field>struttura delle imbarcazioni

<Related words>^timone^, ^timoneria^

<Type of relation>super.

<Related words>^asta del timone^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh>Tra “ruota del timone” e “舵轮” sussiste piena identità concettuale.

<zh>舵轮

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>轮船，汽车等的方向盘。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^舵^, ^舵机间^

<Type of relation>super.

<Related words>^舵杆^

<Type of relation>sub.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>timone compensato

<Morphosyntax>noun s. m.

<Source>^Garnier 2000^

<Definition> Timone in cui, al fine di diminuire lo sforzo necessario alla manovra, si fa coincidere il più possibile l'asse di rotazione con la mezzeria della pala, ricavando in questa una pala anteriore (compenso) che tende a equilibrare lo sforzo della parte posteriore.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/timone/>  
(06/06/2019)

<Concept field>struttura delle imbarcazioni

<Related words>^timone^

<Type of relation>super.

<Related words>^asta del timone^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh>Tra "timone compensato" e "平衡舵" sussiste piena identità concettuale.

<zh>平衡舵

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^杨星 2016^

<Definition>舵叶在舵杆轴线前后均有分布。舵杆轴线之前舵叶面积与舵叶全部面积之比称为平衡比度或平衡系数。

<Source>^杨星 2016^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^舵^

<Type of relation>super.

<Related words>^舵杆^

<Type of relation>sub.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>timone sospeso

<Morphosyntax>noun s.m.

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Timone la cui pala, senza pinna, è collocata sotto lo scafo.

<Source>^Garnier 2000^

<Concept field>struttura delle imbarcazioni

<Related words> ^timone^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh> Tra "timone sospeso" e "悬挂舵" sussiste piena identità concettuale.

<zh>悬挂舵

<Morphosyntax> noun group

<Source>^杨星 2016^

<Definition> 这种舵只有上支承而无下支承，其舵叶全部处于悬挂状态。

<Source>^杨星 2016^

<Concept field>船舶结构

<Related words> ^舵^

<Type of relation>super.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>cabina

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Piccolo ambiente adibito al riposo dell'equipaggio a bordo della barca.

<Source>^Garnier 2000^

<Context>Cameretta a bordo delle navi per uso dei viaggiatori e del personale di direzione

<Source>^Zingarelli 2005^

<Concept field>struttura delle imbarcazioni

<Related words>^cuccetta^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh>Tra "cabina" e "舱" sussiste piena identità concettuale.

<zh>舱

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>船，飞机等内部载人或装东西的部分。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^床位^

<Type of relation>sub.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>划船/nautica

<it>cucetta

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Letto di riposo a bordo.

<Source>^Garnier 2000^

<Context>Lettino isolato o sovrapposto ad un altro uguale, nelle cabine delle navi, sui treni e simili.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Concept field>attrezzatura nautica

<Related words>^cabina^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh>Tra “cucetta” e “床位” sussiste piena identità concettuale.

<zh>床位

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>医院、旅社或火车、轮船等为病人、旅客设置的床铺。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>航海设备

<Related words>^舱^

<Type of relation>super.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>vela

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Zingarelli 2005^

<Definition>Superficie portante sostenuta dall'alberatura, che imprime moto all'imbarcazione

<Source>^Zingarelli 2005^

<Context>Telo o insieme di teli aggiuntati, di varia forma e grandezza, rifinito a regola d'arte e applicato all'alberatura di un natante per provocarne l'avanzamento sfruttando l'azione del vento.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/vela/> (29/05/2019)

<Concept field>struttura delle imbarcazioni

<Related words>^albero^.

<Type of relation>super.

<Related words>^randa^, ^boma^, ^drizza^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh>Tra “vela” e “帆” sussiste piena identità concettuale.

<zh>帆

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^靳顺则 2014^

<Definition>挂在桅杆上的布篷，利用风力使船前进。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^桅杆^

<Type of relation>super.

<Related words>^主帆^, ^吊杆^, ^吊索^

<Type of relation>sub.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>randa

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Zingarelli 2005^

<Definition>Vela triangolare inferita all'albero col suo lato verticale prodiero e al boma con quello inferiore, spesso dotata di stecche lungo la balumina per consentire un maggiore allunamento.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Context>Nell'attrezzatura navale, vela di taglio, aurica, di forma quasi trapezoidale, con le due basi disposte verticalmente, la prodiera allacciata all'albero, la poppiera libera e inclinata verso poppa, e con i lati inferiore e superiore allacciati a due robuste verghe (rispettivamente boma e picco), ciascuna collegata, alla sua estremità prodiera, all'albero mediante giunti snodati: la randa può così ruotare liberamente attorno al suo lato verticale prodiero, da dritta a sinistra, e può stringere il vento fino a circa 45 gradi della prora, cioè meglio di ogni vela.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/rand/> (29/05/2019)

<Concept field>struttura delle imbarcazioni

<Related words>^vela^, ^albero^

<Type of relation>super.

<Related words>^boma^, ^drizza^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh>Tra "randa" e "主帆" sussiste piena identità concettuale.

<zh>主帆

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^靳顺则 2014^

<Definition>在主桅上最大的一张帆。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^帆^, ^桅杆^.

<Type of relation>super.

<Related word>^吊杆^, ^吊索^

<Type of relation>sub.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>albero

<Morphosyntax>noun s.m.

<Usage label>Main term

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Antenna verticale che sostiene la velatura.

<Source>^Garnier 2000^

<Context>In marina si chiama albero l'antenna che serve a reggere la velatura. Nelle navi gli alberi hanno funzioni essenziali come sostegno: a) della velatura; b) dei mezzi di imbarco e sbarco di carichi; c) dei mezzi di segnalazione; d) di elementi relative all'attrezzatura bellica. [...]Per sostenere le vele gli alberi sono muniti di verghe (boma, pennoni e picchi) che vengono manovrate mediante appositi cordami (bracci, drizze, amantigli) facenti parte delle manovre mobili o correnti.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/enciclopedia/albero/>  
(29/05/2019)

<Concept field>struttura delle imbarcazioni

<Related words>^vela^, ^boma^, ^randa^, ^drizza^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh>Tra "albero" e "桅杆" sussiste piena identità concettuale.

<zh>桅杆

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^靳顺则 2014^

<Definition>船上挂帆的杆子。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^帆^, ^吊杆^, ^主帆^, ^吊索^

<Type of relation>sub.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>boma

<Morphosyntax>noun s.m.

<Usage label>main term

<Source>^Zingarelli 2005^

<Definition>Asse incernierata all'albero, che aiuta a mantenere tesa la base della randa e a regolarne l'orientamento.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Context>Nelle imbarcazioni a vela, l'asta alla quale è inferito il lato basso delle vele di taglio quadrangolari dette rande, o di quelle triangolari, dette bermudiane; nelle imbarcazioni sportive è detta anche barro.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/boma/> (30/05/2019)

<Concept field>struttura delle imbarcazioni

<Related words>^vela^, ^randa^, ^albero^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh>Tra "boma" e "吊杆" sussiste piena identità concettuale.

<zh>吊杆

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^靳顺则 2014^

<Definition>利杠杆原理上下吊运物品的起重工具。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^帆^, ^主帆^, ^桅杆^

<Type of relation>super.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>drizza

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Cavo metallico o tessile che serve a issare una vela o una bandiera.

<Source>^Garnier 2000^

<Context> Nell'attrezzatura navale, ciascuno dei cavi che servono ad alzare i pennoni delle vele quadre, I picchi delle vele auriche e le antenne delle vele latine, nonchè I fiocchi, le vele di strallo, le bandiere e i segnali.

<Source> ^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/drizza/>  
(30/05/2019)

<Concept field> struttura delle imbarcazioni

<Related words> ^vela^, ^albero^, ^randa^

<Type of relation> super.

<Equivalence it-zh> Tra “drizza” e “吊索” sussiste piena identità concettuale

<zh> 吊索

<Morphosyntax> noun group

<Usage label> main term

<Source> ^靳顺则 2014^

<Definition> 系在一支较低帆桁中间从桅杆的桅顶吊下支撑帆桁的桁索或链。

<Source> ^杨星 2016^

<Concept field> 船舶结构

<Related words> ^帆^, ^桅杆^, ^主帆^

<Type of relation> super.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>划船/nautica

<it>cordame

<Morphosyntax>noun s.m.

<Usage label>main term

<Source>^Zingarelli 2005^

<Definition>L'insieme delle corde di vari tipi e dimensioni che si conservano a bordo delle navi per vari usi.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Context>Nell'attrezzatura navale, complesso dei cavi mobili impiegati per la manovra delle vele (manovre correnti); anche la dotazione di cavi di cui ogni nave è fornita per ormeggio, tonneggio, ecc.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/cordame/>  
(30/05/2019)

<Concept field>attrezzatura nautica

<Related words>^bitta^, ^galloccia^, ^cima di ormeggio^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh>Tra "cordame" e "绳索" sussiste piena identità concettuale.

<zh>绳索

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^靳顺则 2014^

<Definition>租的绳子。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>航海设备

<Related words>^缆桩^, ^夹板^, ^系船缆绳^

<Type of relation>sub.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>划船/nautica

<it>bitta

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Zingarelli 2005^

<Definition>Colonna di legno o di ferro, sulla coperta della nave o sulle banchine dei porti, per dar volta alle cime di ormeggio o alle catene delle ancore.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Context>Bassa e robusta colonnetta, generalmente di ghisa, terminata con un collarino o con una testa a fungo, che si dispone lungo il bordo delle calate dei porti (e anche sui ponti delle navi) per legarvi le catene o i cavi di ormeggio; esistono anche bitte di dimensioni minori, formate da due colonnine appaiate e unite alla

base da un'asta orizzontale, che si fissano al ponte o alle murate per dar volta ai cavi.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/bitta/> (30/05/2019)

<Concept field>attrezzatura nautica

<Related words>^cordame^

<Type of relation>super.

<Related words>^galloccia^

<Type of relation>coord

<Related words>^cima di ormeggio^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh>Tra “bitta” e “缆桩” sussiste piena identità concettuale.

<zh>缆桩

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^靳顺则 2014”

<Definition>拴船用的铁索或许多股拧成的粗绳。

<Source>^丁声树 2012^

<Context>岸边设置的桩,用来供停船时拴缆绳。

<Source>^杨星 2016^

<Concept field>航海结构

<Related words>^绳索^

<Type of relation>super.

<Related words>^夹板^

<Type of relation>coord.

<Related words>^系船缆绳^

<Type of relation>sub.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>划船/nautica

<it>galloccia

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Pezzo a forma di T che serve a legare un cavo.

<Source>^Garnier 2000^

<Context>Pezzo di metallo o legno a forma di T largo e schiacciato, fissato alle murate, agli alberi o sui ponti di una nave per dar volta alle cime.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Concept field>attrezzatura nautica

<Related words>^cordame^

<Type of relation>super.

<Related words>^bitta^

<Type of relation>coord.

<Related words>^cima di ormeggio^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh>Tra “galloccia” e “夹板” sussiste piena identità concettuale.

<zh>夹板

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>用来夹住物体的板子，多用木头或金属制成。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>航海设备

<Related words>^绳索^

<Type of relation>super.

<Related words>^缆桩^

<Type of relation>coord.

<Related words>^系船缆绳^

<Type of relation>sub.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>划船/nautica

<it>cima di ormeggio

<Morphosyntax>noun s. f.

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Cima passata in un anello o attorno a una bitta e portata a bordo dove si può mollarla.

<Source>^Garnier 2000^

<Concept field>attrezzatura nautica

<Related words>^cordame^, ^bitta^, ^galloccia^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh>Tra “cima di ormeggio” e “系船缆绳” sussiste piena identità concettuale.

<zh>系船缆绳

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^杨星 2016^

<Definition>系船缆绳是在船舶系泊或拖带时所用的柔韧绳索。

<Source>^杨星 2016^

<Concept field>航海设备

<Related words>^绳索^, ^缆桩^, ^夹板^

<Type of relation>sub.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>passerella

<Morphosyntax>noun s. f.

<Usage label>main term

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Leggero ponte volante usato per salire a bordo o scendere a terra.

<Source>^Garnier 2000^

<Context>Piccolo ponte fisso o mobile di legno o di acciaio, destinato al passaggio di pedoni o di veicoli leggeri.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Concept field>struttura delle imbarcazioni

<Related words>^ponte^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh>Tra “passerella” e “舷梯” sussiste piena identità concettuale.

<zh>舷梯

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>上下轮船，飞机等用的梯子。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^甲板^

<Type of relation>super.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>机械工程/ingegneria meccanica

<it>motore

<Morphosyntax>noun s.m.

<Usage label>main term

<Source>^Zingarelli 2005^

<Definition>Meccanismo in grado di trasformare in lavoro meccanico un'energia di altra natura.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Context>In senso lato, ogni Sistema materiale capace di trasformare una forma di energia qualsiasi in energia meccanica. In ingegneria, dal punto di vista dell'energia che viene trasformata, i motori si possono distinguere in motori elettrici, se trasformano l'energia elettrica; motori idraulici, se trasformano l'energia di pressione o cinetica dell'acqua o di altro liquido, per esempio olio; motori termici, se trasformano l'energia termica, cioè il calore; motori nucleari, se utilizzano l'energia nucleare in forma termica; motori pneumatici, se trasformano l'energia di pressione di un gas compresso; [...] Si chiama motore volumetrico un motore a fluido nel quale il fluido attivo, in pressione, agisce entro camere chiuse espandendosi.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/enciclopedia/motore/>  
(30/05/2019)

<Concept field>struttura delle imbarcazioni

<Related words>^motore fuoribordo^, ^elica^, ^manetta^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh>Tra “motore” e “发动机” sussiste piena identità concettuale.

<zh>发动机

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>把热能，电能等转换为机械能的机器，用来带动其他机械工作。如电动机蒸汽机，涡轮机，内燃机，风车。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^舷外机^, ^螺旋桨^, ^油门^

<Type of relation>sub.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>motore fuoribordo

<Morphosyntax>noun group s.m.

<Usage label>main term

<Source>^Zingarelli 2005^

<Definition>Motore a scoppio collocate al di fuori dello scafo di un'imbarcazione

<Source>^Zingarelli 2005^

<Contex>Nella nautica, motore a scoppio per motoscafi, canotti ecc., disposto esternamente a questi ultimi e facilmente asportabile; viene fissato a poppa ed è in genere di piccola potenza, leggero ed economico.

<Source>^Treccani.it, vocabolario^

<http://www.treccani.it/enciclopedia/fuoribordo/> (2019-03-31)

<Concept field>struttura delle imbarcazioni

<Related words>^motore^

<Type of relation>super.

<Related words>^elica^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh>tra “motore fuoribordo” e “舷外机” sussiste piena identità concettuale.

<zh>舷外机

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^靳顺则 2014^

<Definition>小船挂于尾部的舷外发动机。

<Source>^dictionary.cambridge.org^<https://dictionary.cambridge.org/it/dizionario/inglese-cinese-semplificato/outboard-motor> (2019-04-11)

<Concept field>船舶机构

<Related words>^发动机^

<Type of relation>super.

<Related words>^螺旋桨^

<Type of relation>sub.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>manetta

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Zingarelli 2005^

<Definition>Piccola leva con manopola, pomello e simili, per comandare a mano un dispositivo.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Context>Leva per il comando a mano, diretto o indiretto, di organi meccanici e specialmente di dispositivi di motori: per esempio, l'acceleratore a mano in ciclomotori e motocicli, aerei, imbarcazioni, ecc; in particolare nei motori a scoppio, la leva per il comando della valvola a farfalle, di cui un tempo erano dotate le motociclette (da qui la locuzione tuttora in uso, correre a tutta manetta, a tutto gas, a piena velocità).

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/manetta/>  
(01/06/2019)

<Concept field>struttura delle imbarcazioni

<Related words>^motore^, ^elica^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh>Tra “manetta” e “油门” sussiste piena identità concettuale.

<zh>油门

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>内燃机上调节燃料供给量的装置，油门开得越大，机器转动得越快。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^发动机^, ^螺旋桨^

<Type of relation>super.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>elica

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Zingarelli 2005^

<Definition>Propulsore idrodinamico a due o più pale.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Context>Nella tecnica, organo propulsore di navi e areomobili, ed elemento di turbine, pompe e aeromotori: è costituito da un mozzo e da due o più pale radiali, simmetriche all'asse del mozzo.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/elica/> (2019-03-31)

<Concept field>struttura delle imbarcazioni

<Related words>^motore^, ^motoscafo^

<Type of relation>super.

<Related words>^manetta^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh>Tra "elica" e "螺旋桨" sussiste piena identità concettuale.

<zh>螺旋桨

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>产生推力使飞机或船只航行的一种装置。

<Source>^丁声树 2012^

<Context>由螺旋形的桨叶和桨毂构成，发动机带动旋转时，桨叶的斜面拨动流体靠反作用而产生推力。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^发动机^, ^滑艇^

<Type of relation>super.

<Related words>^油门^

<Type of relation>sub.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>ancora

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Gancio robusto e pesante che immobilizza la barca facendo presa sul fondale.

<Source>^Garnier 2000^

<Context>Strumento, generalmente metallico e munito di bracci ricurvi, che, gettato a mare da bordo, trattiene la nave ormeggiata al fondale mediante una catena o un cavo.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Concept field>attrezzatura nautica

<Related words>^nave^

<Type of relation>super.

<Related words>^catena dell'ancora^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh>Tra “ancora” e “锚” sussiste piena identità concettuale.

<zh>锚

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>船停泊时所用的器具，用铁制成。一端用铁链在船上，抛到水底或岸边，用来稳定船舶。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>航海设备

<Related words>^船^

<Type of relation>super.

<Related words>^锚链^

<Type of relation>sub.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>catena dell'ancora

<Morphosyntax>noun s. f.

<Usage label>main term

<Source>^Zingarelli 2007^

<Definition>Serie di elementi anulari metallici, connessi l'uno nell'altro e mobili, usata per il sollevamento di pesi come l'ancora.

<Concept field>struttura delle imbarcazioni

<Related words>^ancora^, ^argano^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh>Tra “catena dell'ancora” e “锚链” sussiste piena identità concettuale.

<zh>锚链

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^靳顺则 2014^

<Definition>锚链是连接船体与锚的钢质链条。

<Source>^杨星 2016^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^锚^, ^绞车^

<Type of relation>super.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>argano

<Morphosyntax>noun s. m.

<Usage label>main term

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Dispositivo meccanico per la trazione della catena e dell'ancora.

<Source>^Garnier 2000^

<Context>Apparecchio di sollevamento costituito da un cilindro di legno o di metallo su cui si avvolge la fune portante, trascinato in rotazione da un motore o azionato manualmente mediante manovella.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Concept field>struttura delle imbarcazioni

<Related words>^ancora^, ^catena dell'ancora^, ^cordame^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh>Tra "argano" e "绞车" sussiste piena identità concettuale.

<zh>绞车

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>卷扬机的通称。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>船舶结构

<Related words>^锚^, ^锚链^, ^绳索^

<Type of relation>sub.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>划船/nautica

<it>remo

<Morphosyntax>noun s. m.

<Usage label>main term

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Asta di legno lunga dotata di una parte appiattita a un'estremità e di un'impugnatura all'altra.

<Source>^Garnier 2000^

<Context>Lunga asta, spec. di legno, con estremità larga a forma di pala che, immersa nell'acqua, permette, agendo da leva, il movimento di un'imbarcazione.

<Source>^Zingarelli 2007^

<Concept field>attrezzatura nautica

<Equivalence it-zh>Tra "remo" e "槳" sussiste piena identità concettuale.

<zh>槳

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>划船用具，多为木制，上半圆柱形，下半扁平为略宽。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>航海设备

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>gru

<Morphosyntax>noun s. f.

<Usage label>main term

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Apparecchio di sollevamento che serve per varare o alberare una barca.

<Source>^Garnier 2000^

<Context>Macchina per sollevare e spostare carichi, composta generalmente di una struttura vertical e di un braccio articolato e girevole da cui pende una fune con gancio.

<Source>^Garzanti 1993^

<Concept field>attrezzatura nautica

<Equivalence it-zh>Tra “gru” e “起重机” sussiste piena identità concettuale.

<zh>起重机

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^杨星 2016^

<Definition>起重机是一类能使起重吊钩或其他取物装置上的重物在空间实现垂直升降和水平运移的起重机械，具有占甲板面积小，，结构紧凑，质量轻，操纵灵活，装卸效率高等优点。

<Source>^杨星 2016^

<Context>提起或移动重物用的机器，种类很多，广泛用于仓库

<Source>^丁声树 2012^

<Concpet field>航海设备

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>salvagente

<Morphosyntax>noun s.m.

<Usage label>main term

<Source>^Zingarelli 2005^

<Definition>Qualsiasi mezzo galleggiante in grado di mantenere a galla chi vi si appoggi o lo indossi.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Context>Nome generico di apparecchi di forma varia costituiti di materiale leggero (plastica, gomma, sughero, materiale impermeabile imbottito ecc.) o di camere d'aria gonfiabili, usati da chi non sappia nuotare o per mantenere a galla una persona caduta in acqua; si distinguono: salvagenti individuali, cinture, bracciali, giubotti, collari o ciambelle di grandi dimensioni, di tipo anulare o a ferro di cavallo, che possono essere dotati di boetta luminosa e che costituiscono i cosiddetti salvagenti da lancio; salvagenti collettivi, zattere di legno o di tessuto gommato (dette anche zattere di salvataggio), battelli di gomma, ciambelle, o comunque apparecchi galleggianti di varia forma, generalmente di grandi dimensioni.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/salvagente/>  
(01/06/2019)

<Concept field>attrezzatura nautica

<Related words>^cordame^

<Type of relation>coord.

<Equivalence it-zh>Tra “salvagente” e “救生圈” sussiste piena identità concettuale.

<zh>救生圈

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>水上救生设备的一种，通常是用软木或其他轻质材料做的圆环，外面包上帆布并涂上油漆。供练习游泳用的救生圈也可用橡胶制成，内充空气。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>航海设备

<Related words>^绳索^

<Type of relation>coord.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>划船/nautica

<it>banderuola

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Elemento destinato ad indicare la direzione del vento.

<Source>^Garnier 2000^

<Concept field>attrezzatura nautica

<Equivalence it-zh>Tra “banderuola” e “风向标” sussiste piena identità concettuale.

<zh>风向标

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>指示风向的仪器，一般是安在高杆上的一支铁箭，铁箭可随风转动，箭头指着风吹来的风向。也叫风标。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>航海设备

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>划船/nautica

<it>bussola

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Zingarelli 2005^

<Definition>Strumento di orientamento che utilizza la proprietà di un ago magnetico di orientarsi verso il Polo Nord magnetico.

<Source>^Zingarelli 2007^

<Context>Strumento che serve ad orientare, epperò di particolare importanza nella navigazione, anche aerea. Si fonda sulla proprietà che ha l'ago magnetico di rivolgersi verso il nord, ma esistono anche bussole fondate sulla proprietà del giroscopio.

<Source> ^Treccani.it^

[http://www.treccani.it/enciclopedia/bussola\\_%28Enciclopedia-Italiana%29/](http://www.treccani.it/enciclopedia/bussola_%28Enciclopedia-Italiana%29/)  
(29/05/2019)

<Concept field>attrezzatura nautica

<Related words>^carta nautica^, ^ecoscandaglio^

<Type of relation>coord.

<Equivalence it-zh>Tra "bussola" e "罗盘" sussiste piena identità concettuale.

<zh>罗盘

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>测定方向的仪器，由有方位刻度的圆盘和装在中间指南针构成。飞机，船舶上使用的还配提高精度的复杂装置，叫作罗经。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>航海设备

<Related words>^carta nautica^, ^GPS^

<Type of relation>coord.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>划船/nautica

<it>GPS

<Morphosyntax>noun s.m.

<Usage label>main term

<Source>^Zingarelli 2005^

<Definizione>Sistema di posizionamento a copertura mondiale basato sul rilevamento contemporaneo dei segnali emessi da 4 o 5 satelliti, usato specialmente nella navigazione marittima e aerea.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Context>Sigla di global positioning system, sistema per la determinazione delle tre coordinate geocentriche relative alla posizione di ogni punto sulla superficie

terrestre o al di sopra di essa. Nell'impiego più generale il GPS consente la misurazione, oltre che della posizione, anche della velocità del ricevitore relativa alla Terra, attraverso la determinazione dell'effetto Doppler sui radiosegnali. In tale impiego il GPS diviene una delle componenti del GNSS (global navigation satellite system) e costituisce il più avanzato sistema di radionavigazione disponibile per le navi, gli aeromobili e ogni altro veicolo in moto.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/enciclopedia/gps/> (02/06/2019)

<Concept field>attrezzatura nautica

<Related words>^carta nautica^

<Type of relation>coord.

<Equivalence it-zh>Tra "GPS" e "全球定位系统" sussiste piena identità concettuale.

<zh>全球定位系统

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>通过导航卫星对地球上任何地点的用户进行定位并报时的系统。由导航卫星，地面台站和用户定位设备组成。用于军事，也用于其他领域。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>航海设备

<Related words>^海图^

<Type of relation>coord.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>划船/nautica

<it>carta nautica

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Rappresentazione a scala ridotta della superficie totale o parziale degli oceani o delle loro profondità.

<Source>^Garnier 2000^

<Context>Impiegata nella navigazione marittima, dove sono segnate la profondità del mare, le correnti, gli ancoraggi, i fari e simili.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Concept field>attrezzatura nautica

<Related words>^GPS^

<Type of relation>coord.

<Equivalence it-zh>Tra “carta nautica” e “海图” sussiste piena identità concettuale.

<zh>海图

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>航海用的标明海洋情况的图。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>航海设备

<Related words>^全球定位系统^

<Type of relation>coord.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>划船/nautica

<it>radar

<Morphosyntax>noun s. m.

<Usage label>main term

<Source>^Zingarelli 2005^

<Definition>Apparecchio che permette la localizzazione di ostacoli mobili e fissi mediante la riflessione su di essi delle onde elettromagnetiche emesse dall'apparecchio stesso.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Context>Sigla di radio detection and ranging (rivelazione e localizzazione mediante radioonde), che indica un sistema elettronico in grado di rivelare, per

mezzo di ecoradio, la presenza di bersagli distanti, cooperanti o non cooperanti, e di misurarne la distanza, posizioni angolari e velocità. Il termine radar fu adottato nei primi anni 1940 negli USA; nello stesso periodo in Italia si parlava di radiotelemetro

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/enciclopedia/radar/> (02/06/2019)

<Concept field>attrezzatura nautica

<Equivalence it-zh>Tra “radar” e “雷达” sussiste piena identità concettuale.

<zh>雷达

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>利用发射和接受无线电波进行目标探测和定位装置。主要由发射机，天线，接收机和显示器等组成。目标的距离可通过点磁波从雷达到目标，又反射会雷达的事件测定。广泛应用在军事，天文，气象，航海，航空等方面。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>航海设备

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>划船/nautica

<it>carabottino

<Morphosyntax>noun s.m.

<Usage label>main term

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Solido graticolato di legno che consente lo scorrimento dell'acqua.

<Source>^Garnier 2000^

<Context>Graticolato posto sul fondo delle imbarcazioni o locali delle navi dove ristagna acqua.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Concept field>attrezzatura nautica

<Related words>^scafo^, ^ponte^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh>Tra “carabottino” e “水栅” sussiste piena identità concettuale.

<zh>水栅

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>设置于水中的栅栏。

<Source>^杨星 2016^

<Concept field>航海设备

<Related words>^船身^, ^甲板^

<Type of relation>super.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>划船/nautica

<it>boa

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Zingarelli 2005^

<Definition>Nome generico di galleggianti di forme svariate, solitamente fissati con catene al fondo di mari, laghi ecc.

<Source>Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/boa1/> (2019-04-11)

<Context> Galleggiante stagno, generalmente metallico, solidamente ancorato, per l'ormeggio delle navi, per segnalare secche, bassifondi e simili.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Concept field>trasporti marittimi

<Related words>^meda^

<Type of relation>sub.

<zh>浮标

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>设置在水面上的标志

<Source>^丁声树 2012^

<Context>用来指示航道的界限，航行的障碍物和危险地区。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>海运

<Related words>^灯标^

<Type of relation>sub.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>划船/nautica

<it>meda

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term.

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Segnale visivo galleggiante che avverte di un pericolo o delimita una zona

<Source>^Garnier 2000^

<Context>Segnale fisso di varia forma, In muratura o metallico, su secche, scogli o simili.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Concept field>trasporti marittimi

<Related words>^boa^

<Type of relation>super.

<Equivalence it-zh>Tra “meda” e “灯标” sussiste piena identità concettuale.

<zh>灯标

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>航标的一种，装有灯光设备，供夜间航行使用。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>海运

<Related words>^浮标^

<Type of relation>super.

\*\*

<Subject>工程/ingegneria

<Subfield>船舶工程/ingegneria navale

<it>chiusa

<Morphosyntax>noun s. f.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Definition>Sbarramento artificiale di un fium al fine di deviarne le acque, specialmente a scopo irriguo o per consentirne la navigazione a monte e simili.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Context>Nelle costruzioni idrauliche, sbarramento artificiale di un corso d'acqua ottenuto con una diga, una traversa o una saracinesca o anche, nel caso delle conche di navigazione, con porte metalliche.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/chiusa/> (06/06/2019)

<Concept field>trasporti marittimi

<Equivalence it-zh>Tra “chiusa” e “船闸” sussiste piena identità concettuale.

<zh>船闸

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^靳顺则 2014^

<Definition>使船只能在河道上水位差较大的地段通行的水工构筑物，由闸室和两端的闸门构成。

<Source>^丁声树 2012^

<Context>船只驶人闸室后，关闭后闸门，调节水位，使与前面航道的水位相平或接近，然后开启前闸门，船只就驶出闸室而前进。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>海运

\*\*

<Subject>运输/trasporti

<Subfield>港口/porti

<it>porto

<Morphosyntax>noun s. m.

<Usage label>Main term

<Source>^Garzanti 1993^

<Definition>Luogo sulla riva del mare, di un lago o di un fiume che, per configurazione natural o per le opera artificiali costruite dall'uomo, può dare sicuro ricovero alle navi e permettere operazioni di imbarco e di sbarco di merci e di passeggeri.

<Source> ^Garzanti 1993^

<Context>Specchio d'acqua, perlopiù marina, adiacente alla costa, più o meno ampio e protetto, dove le navi possono accedere e sostare con sicurezza, sia per trovarvi ricovero durante le tempeste e subire riparazioni di cui possono avere bisogno, sia per compiervi le operazioni inerenti allo svolgimento dei traffici marittimi.

<Source>^Treccani 2017^

<Concept field>trasporti marittimi

<Related words>^molo^, ^arsenale^, ^bacino di carenaggio^, ^cantiere navale^,  
^frangiflutti^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh>Tra "porto" e "港口" sussiste piena identità concettuale.

<zh>港口

<Morphosyntax>noun

<Usage label>Main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>在河，海等的岸边设有码头，便于船只停泊，旅客上下和货物装卸的地方。有的港口兼有航空设备。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>海运

<Related words>^码头^, ^军火库^, ^船坞^, ^造船厂^, ^矾^

<Type of relation>sub.

\*\*

<Subject>运输/trasporti

<Subfield>港口/porti

<it>molo

<Morphosyntax>noun s. m.

<Usage label>main term

<Source>^Garzanti 1993^

<Definition>Opera portuale di protezione dal moto ondoso, attrezzata per l'ormeggio delle imbarcazioni e il disimpegno di servizi vari, costruita in muratura su solidissime fondamenta.

<Source>^Garzanti 1993^

<Context>Opera portuale di difesa collegata con la terraferma e destinata ad essere accessibile da terra in tutta o in parte della sua lunghezza: ha forma di lungo parallelepipedo, con una delle fronti rivolta verso il mare aperto, allo scopo di sostenere l'impeto delle onde, mentre l'altra, prospiciente l'interno del porto, serve come banchina d'ormeggio

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/molo/> (28/05/2019)

<Concept field>trasporti marittimi

<Related words>^porto^

<Type of relation>super.

<Related words>^arsenale^, ^bacino di carenaggio^, ^cantiere navale^

<Type of relation>coord.

<Related words>^frangiflutti^

<Type of relation>sub.

<Equivalence it-zh>Tra "molo" e "码头" sussiste piena identità concettuale.

<zh>码头

<Morphosyntax>noun

<Usage label>Main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>在江河沿岸及港湾内，供停船时装卸货物和乘客上下的建筑。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>海运

<Related words>^港口^

<Type of relation>super.

<Related words>^军火库^, ^船坞^, ^造船厂^

<Type of relation>coord.

<Related words>^矾^

<Type of relation>sub.

\*\*

<Subject>运输/trasporti

<Subfield>港口/porti

<it>arsenale

<Morphosyntax>noun s. m.

<Usage label>Main term

<Source>^Garzanti 1993^

<Definition>Il complesso dei cantieri e delle Officine in cui si costruiscono e si riparano le navi da Guerra.

<Source>^Garzanti 1993^

<Context>Complesso di darsene, stabilimenti e officine per la riparazione, la manutenzione o anche la costruzione di naviglio militare.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/arsenale/>  
(28/05/2019)

<Concept field>trasporti marittimi

<Related words>^porto^

<Type of relation>super.

<Related words>^molo^, ^bacino di carenaggio^, ^cantiere navale^.

<Type of relation>coord.

<Equivalence it-zh>Tra “arsenale” e “军火库” sussiste piena identità concettuale.

<zh>军火库

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>武器和弹药的总称。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>海运

<Related words>^港口^

<Type of relation>super.

<Related words>^码头^, ^船坞^, ^造船厂^

<Type of relation>coord.

\*\*

<Subject>运输/trasporti

<Subfield>港口/porti

<it>bacino di carenaggio

<Morphosyntax>noun s. m.

<Usage label>Main term

<Source>^Garzanti 1993^

<Definition>Grande vasca in muratura che accoglie navi da riparare

<Source>^Garzanti 1993^

<Concept field>trasporti marittimi

<Related words>^porto^

<Type of relation>super.

<Related words>^molo^, ^arsenale^, ^cantiere navale^

<Type of relation>coord.

<Equivalence it-zh>Tra “bacino di carenaggio” e “船坞” sussiste piena identità concettuale.

<zh>船坞

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>停泊，修理或制造船只的地方

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>海运

<Related words>^港口^

<Type of relation>super.

<Related words>^码头^, ^军火库^, ^造船厂^

<Type of relation>coord.

\*\*

<Subject>运输/trasporti

<Subfield>港口/porti

<it>cantiere navale

<Morphosyntax>noun s. m.

<Usage label>main term

<Source>^Garzanti 1993^

<Definition>Quello dove si costruiscono, si attrezzano e di riparano le navi o le imbarcazioni in genere.

<Source>^Garzanti 1993^

<Concept field>trasporti marittimi.

<Related words>^porto^

<Type of relation>super.

<Related words>^molo^, ^arsenale^, ^bacino di carenaggio^

<Type of relation>coord.

<Equivalence it-zh>Tra “cantiere navale” e “造船厂” sussiste piena identità concettuale.

<zh>造船厂

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^dictionary.cambridge.org^

<https://dictionary.cambridge.org/it/dizionario/inglese-cinese-semplificato/shipyard> (28/05/2019)

<Definition>建造船舶的场所、场地或围场。

<Source>^chazidian.com^

[https://www.chazidian.com/r\\_ci\\_8b295df3a33286f1e9c63ede5d82d9ac/](https://www.chazidian.com/r_ci_8b295df3a33286f1e9c63ede5d82d9ac/)  
(28/05/2019)

<Concept field>海运

<Related words>^港口^

<Type of relation>super.

<Related words>^码头^, ^军火库^, ^船坞^

\*\*

<Subject>运输/trasporti

<Subfield>港口/porti

<it>frangiflutti

<Morphosyntax>noun s. m.

<Usage label>main term

<Source>^Garzanti 1993^

<Definition>Si dice di diga o altra opera naturale o artificiale che protegge porti, ponti, coste dalla violenza delle onde.

<Source>^Garzanti 1993^

<Context>Ostacolo naturale o artificiale che interrompe il libero progredire di un flutto, smorzandolo o infrangendolo; in particolare, l'opera di difesa esterna di un porto o di una rada, destinata a rompere l'impeto delle onde, formata generalmente da una scogliera artificiale di grossi massi rocciosi o di blocchi di calcestruzzo cementizio.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/frangiflutti/>

<Concept field>trasporti marittimi.

<Related words>^porto^, ^molo^

<Type of relation>super.

<Related words>^faro^

<Type of relation>coord.

<Equivalence it-zh>Tra “frangiflutti” e “矾” sussiste piena identità concettuale.

<zh>矾

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^:598

<Definition>水边突出的岩石或石滩。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>海运

<Related words>^港口^, ^码头^

<Type of relation>super.

<Related words>^灯塔^

<Type of relation>coord.

\*\*

<Subject>运输/trasporti

<Subfield>港口/porti

<it>faro

<Morphosyntax>noun s. m.

<Usage label>main term

<Source>^Garzanti 1993^

<Definition>Apparecchio di segnalazione luminosa posto su apposite costruzioni in località particolari (lungo le coste o su scogli affioranti all'ingresso di porti, in prossimità di aeroporti ecc.) per guidare la navigazione di notte o in condizioni di scarsa visibilità; per estensione la costruzione sulla quale è installato.

<Source>^Garzanti 1993^

<Context>Strumento di segnalazione luminosa, costituito da un proiettore di luce bianca o rossa o verde, con una portata dalle 10 alle 40 miglia, di solito impiantato in una solida costruzione a torre o in altro apposito edificio, sui punti più visibili della costa (estremità dei moli, promontori, scogli), per servire come punto fisso di riferimento nella navigazione notturna. Oppure la torre stessa su cui il faro è impiantato; per estensione, monumento edificato a scopo celebrativo o commemorativo, nel quale l'elemento terminale è un fanale.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/faro/>

<Concept field>trasporti marittimi

<Related words>^porto^, ^molo^

<Type of relation>super.

<Related words>^frangiflutti^

<Type of relation>coord.

<Equivalence it-zh>Tra “faro” e “灯塔” sussiste piena identità concettuale.

<zh>灯塔

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^:273

<Definition>装有强光源的高塔，晚间指引船只航行，多设在海岸或岛上。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>海运

<Related words>^港口^, ^码头^

<Type of relation>super.

<Related words>^矾^

<Type of relation>coord.

\*\*

<Subject>地貌/geomorfologia

<Subfield>海洋学/oceanografia

<it>costa

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Linea di demarcazione tra la terra e il mare.

<Source>^Garnier 2000^

<Concept field>aree costiere

<Related words>^baia^, ^rada^, ^scogliera^, ^falesia^, ^spiaggia^

<Type of relation>coord.

<Equivalence it-zh>Tra “costa” e “沿岸” sussiste piena identità concettuale.

<zh>沿岸

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>靠近河，江，湖，海一带的地区。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>沿海地区

<Related words>^海湾^, ^锚地^, ^礁^, ^悬崖^, ^海滩^

<Type of relation>coord.

\*\*

<Subject>地貌/geomorfologia

<Subfield>海洋学/oceanografia

<it>baia

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Insenatura che si addentra nella costa.

<Source>^Garnier 2000^

<Context>Insenatura nella costa, meno ampia di un golfo, con imboccatura relativamente stretta.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Concept field>aree costiere

<Related words>^costa^, ^rada^, ^scogliera^, ^falesia^, ^spiaggia^

<Type of relation>coord.

<Equivalence it-zh>Tra “baia” e “海湾” sussiste piena identità concettuale.

<zh>海湾

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>海洋伸入陆地的部分，如我国的胶州湾。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>沿海地区

<Related words>^沿岸^, ^锚地^, ^礁^, ^悬崖^, ^海滩^

<Type of relation>coord.

\*\*

<Subject>地貌/geomorfologia

<Subfield>海洋学/oceanografia

<it>rada

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Insenatura vicina a un porto dove è possibile gettare l'ancora.

<Source>^Garnier 2000^

<Context>Ampia insenatura, natural o artificiale, nella costa del mare (o di un grande lago), al riparo dai venti e dalle onde, dove le navi possono ancorarsi e sostare, e in fondo alla quale si apre in genere un porto.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/rada1/> (06/06/2019)

<Concept field>aree costiere

<Related words>^costa^, ^baia^, ^scogliera^, ^falesia^, ^spiaggia^

<Type of relation>coord.

<Equivalence it-zh>Tra “rada” e “锚地” sussiste piena identità concettuale.

<zh>锚地

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>水域中专供船舶抛锚停泊机船队编组的地点。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>沿海地区

<Related words>^沿岸^, ^海湾^, ^礁^, ^悬崖^, ^海滩^

<Type of relation>coord.

\*\*

<Subject>地貌/geomorfologia

<Subfield>海洋学/oceanografia

<it>scogliera

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Massa o masse di roccia affioranti dalla superficie dell'acqua.

<Source>^Garnier 2000^

<Context>Serie di scogli posti a breve distanza uno dall'altro. In geologia, corpo carbonatico marino marginale costituito da organismi costruttori (coralli e madrepora) che hanno un ruolo determinante nella formazione di un'impalcatura rigida e nella cementazione dei sedimenti derivanti dalla disintegrazione post mortem di altri organismi (bivalve, brachiopodi, foraminiferi, alghe calcaree, briozoi ecc.) che vivono negli anfratti della scogliera stessa. Le scogliere si sviluppano sui margini delle piattaforme dei banchi e delle isole, nel loro lato sopravvento, dove le acque sono poco profonde, limpide, pulite e ossigenate.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/scogliera/>  
(06/07/2019)

<Concept field>aree costiere

<Related words>^costa^, ^baia^, ^rada^, ^falesia^, ^spiaggia^

<Type of relation>coord.

<Equivalence it-zh>Tra "scogliera" e "礁" sussiste piena identità concettuale.

<zh>礁

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>由珊瑚虫的遗骸堆积成的岩石状物。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>沿海地区

<Related words>^沿岸^, ^海湾^, ^锚地^, ^悬崖^, ^海滩^

<Type of relation>coord.

\*\*

<Subject>地貌/geomorfologia

<Subfield>海洋学/oceanografia

<it>falesia

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Costa elevate, ripida o scoscesa.

<Source>^Garnier 2000^

<Context>Costa con ripide pareti rocciose a strapiombo sul mare.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Concept field>aree costiere

<Related words>^costa^, ^baia^, ^rada^, ^scogliera^, ^sabbia^

<Type of relation>coord.

<Equivalence it-zh>Tra “falesia” e “悬崖” sussiste piena identità concettuale.

<zh>悬崖

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Defintion>高而陡的山崖。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>沿海地区

<Related words>^沿岸^, ^海湾^, ^锚地^, ^礁^, ^海滩^

<Type of relation>coord.

\*\*

<Subject>地貌/geomorfologia

<Subfield>海洋学/oceanografia

<it>spiaggia

<Morphosyntax>noun s.f.

<Usage label>main term

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Distesa di sabbia al confine del mare.

<Source>^Garnier 2000^

<Context>In geografia fisica, la parte di una costa bassa, costituita da materiali incoerenti provenienti da alluvioni o dall'erosione di vicine coste rocciose che l'ondazione ritmica ridistribuisce su terreni in lieve pendenza, per lo più riparata

dale correnti costiere e che si estende dal livello di bassa marea al limite cui giungono le onde di tempesta.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/spiaggia/>  
(06/06/2019)

<Concept field>aree costiere

<Related words>^costa^, ^baia^, ^rada^, ^scogliera^, ^falesia^

<Type of relation>coord.

<Equivalence it-zh>Tra “spiaggia” e “海滩” sussiste piena identità concettuale.

<zh>海滩

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term>

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>海边的滩地，有泥滩，沙滩，石滩等。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>沿海地区

<Related words>^沿岸^, ^海湾^, ^锚地^, ^礁^, ^悬崖^

<Type of relation>coord.

\*\*

<Subject>气象学/meteorologia

<Subfield>气候学/climatologia

<it>brezza di mare

<Morphosyntax>noun s.f.

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Vento di origine termica proveniente dal mare.

<Source>^Garnier 2000^

<Context>Vento locale e regionale di durata breve, non oltre le 12 ore, che si ripete con regolarità, nelle stesse ore del giorno, lungo le coste marine e dei grandi laghi, spirando dal mare di giorno.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/brezza/>  
(06/06/2019)

<Concept field>venti

<Related words>burrasca

<Type of relation>coord.

<Related words>^brezza di terra^

<Type of relation>ant.

<Equivalence it-zh>Tra “brezza di mare” e “海风” sussiste piena identità concettuale.

<zh>海风

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>海上刮的风。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>风

<Related words>^风暴^

<Type of relation>coord.

<Related words>^陆风^

<Type of relation>ant.

\*\*

<Subject>气象学/meteorologia

<Subfield>气候学/climatologia

<it>brezza di terra

<Morphosyntax>noun s.f.

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Vento di origine termica proveniente dalla terra.

<Source>^Garnier 2000^

<Context>Vento locale e regionale di durata breve, non oltre le 12 ore, che si ripete con regolarità, nelle stesse ore del giorno, lungo le coste marine e dei grandi laghi, spirando dalla terra di notte.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/brezza/>  
(06/06/2019)

<Concept field>venti

<Related words>^burrasca^

<Type of relation>coord.

<Related words>^brezza di mare^

<Type of relation>ant.

<Equivalence it-zh>Tra “brezza di mare” e “陆风” sussiste piena identità concettuale.

<zh>陆风

<Morphosyntax>noun

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>通常在夜晚自降冷更快的陆地吹向海面的微风。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>风

<Related words>^风暴^

<Type of relation>coord.

<Related words>^海风^

<Type of relation>ant.

\*\*

<Subject>气象学/meteorologia

<Subfield>气候学/climatologia

<it>marea

<Morphosyntax>noun s.f.

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Spostamento di masse di acqua dovuto all'attrazione della luna e del sole.

<Source>^Garnier 2000^

<Context>Fenomeno consistente nel periodico alzarsi (flusso) e abbassarsi (riflusso) del livello dei mari e degli oceani, provocato dall'attrazione gravitazionale della Luna e del Sole sulle masse d'acqua della Terra.

<Source>^Treccani.it^ <http://www.treccani.it/vocabolario/marea/> (06/06/2019)

<Concept field>idrometeorologia

<Equivalence it-zh>Tra "marea" e "潮水" sussiste piena identità concettuale.

<zh>潮水

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>海洋中以及沿海地区的江河中受潮汐影响而定期涨落的水。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>水文气象学

\*\*

<Subject>气象学/meteorologia

<Subfield>气候学/climatologia

<it>corrente

<Morphosyntax>noun s.f.

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Spostamento di una massa d'acqua dovuto al vento o alla marea.

<Source>^Garnier 2000^

<Concept field>idrometeorologia

<Equivalence it-zh>Tra “corrente” e “海流” sussiste piena identità concettuale.

<zh>海流

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>泛指流动的海水。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>水文气象学

\*\*

<Subject>气象学/meteorologia

<Subfield>气候学/climatologia

<it>onda

<Morphosyntax>noun s.f.

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Massa d'acqua sollevata dall'azione del vento.

<Source>^Garnier 2000^

<Context>Oscillazione dell'acqua di mari, laghi e simili, prodotta da forza esterna turbatrice dell'equilibrio di livello, e con cui essa tende a recuperarlo.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Concept field>idrometeorologia

<Equivalence it-zh>Tra “onda” e “波浪” sussiste piena identità concettuale.

<zh>波浪

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>江湖海洋上起伏不平的水面。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>水文气象学

\*\*

<Subject>气象学/meteorologia

<Subfield>气候学/climatologia

<it>burrasca

<Morphosyntax>noun s.f.

<Source>^Garnier 2000^

<Definition>Vento forza 8, Vento forza 9.

<Source>^Garnier 2000^

<Context>Tempesta, specialmente marina, con vento violento di forza 8-9 della scala del vento beaufort.

<Source>^Zingarelli 2005^

<Concept field>idrometeorologia

<Related words>^brezza di mare^, ^brezza di terra^

<Equivalence it-zh>Tra “burrasca” e “风暴” sussiste piena identità concettuale.

<zh>风暴

<Morphosyntax>noun group

<Usage label>main term

<Source>^丁声树 2012^

<Definition>刮大风而且往往同时有大雨的天气现象。

<Source>^丁声树 2012^

<Concept field>水文气象学

<Related words>^海风^, ^陆风^

<Type of relation>coord.

## SCHEDE BIBLIOGRAFICHE

<Source>Garnier 2000

<Reference> GARNIER, Jean-luc, *Dizionario marittimo quadrilingue: Italiano-inglese-spagnolo-francese*, Milano, De Vecchi editore, 2000

\*\*

<Source>Zingarelli 2005

<Reference> ZINGARELLI, Nicola, *Vocabolario della lingua italiana*, Bologna, Zanichelli, 2005.

\*\*

<Source>丁声树 2012

<Reference> DING Shengshu 丁声树, *xiandai hanyu cidian* 现代汉语词典 (Dizionario di cinese contemporaneo), Beijing, Shangwu yinshuguan, 2012

\*\*

<Source>Treccani.it

<Reference> <http://www.treccani.it/vocabolario/>

\*\*

<Source>杨星 2016

<Reference> YANG Xing 杨星, *Chuanbo Jiegou Yu Shebei* 船舶结构与设备 (Struttura e componenti delle navi), Wuhan, Wuhan Ligong Daxue Chubanshe, 2016

\*\*

<Source>chazidian.com

<Reference> <https://www.chazidian.com/>

\*\*

<Source>Garzanti 1993

<Reference> STOPPELLI, Pasquale, Il grande dizionario Garzanti della lingua italiana, Milano, Garzanti, 1993

\*\*

<Source>dictionary.cambridge.org

<Reference> <https://dictionary.cambridge.org>

\*\*

<Source>靳顺则 2014

<Reference> JIN Shunze 靳顺则, *chuanbo cidian* 船舶词典(English-Chinese/Chinese-English Ship Dictionary), Shanghai, China Ocean Press, 2014.

\*\*

<Source>dizionari.corriere.it

<Reference> [https://dizionari.corriere.it/dizionario\\_italiano/](https://dizionari.corriere.it/dizionario_italiano/)

\*\*

<Source>Treccani 2017

<Reference> Treccani 2017 dizionario della lingua italiana, Firenze, Giunti editore, 2017.

## BIBLIOGRAFIA

- BRUNI, Massimiliano; CARCANO, Luana, *La nautica italiana. Modelli di business e fattori di competitività*, Milano, EGEA, 2009.
- COLLINS, Gabriel; GRUBB, Michael C., *A Comprehensive Survey of China's Dynamic Shipbuilding Industry*, Newport, Rhode Island, CMSI Red Books, U.S. Naval War College, 2008.
- FORTEZZA, Fulvio, *La nautica da diporto: reti produttive, risorse umane e sfide strategiche*, Milano, Franco Angeli, 2008.
- FORTEZZA, Fulvio, *Processi strategici e di marketing nel settore della nautica da diporto*, Milano, Franco Angeli, 2008.
- GOLDSTEIN, Andrea, *Capitalismo Rosso, gli investimenti cinesi in Italia*, Milano, Università Bocconi Editore, 2016.
- HEATON, Peter (a cura di) GHIRARDELLI, Antonio, *La grande avventura dello Yachting*, storia della navigazione da diporto, Milano, Mondadori, 1974.
- ISTITUTO NAZIONALE PER IL COMMERCIO ESTERO, *Market Survey on China Yacht Industry*, Shanghai, 2011.
- LEE, Adrian; PHILIPPOT, Ruby, *Laurent Giles. L'evoluzione dello Yacht design*, Firenze, Editoriale Olimpia, 2004.
- LI, Zheng-rong; CHAI, Yan-wei (1995) *Characteristics of citizens' leisure time use on weekends in Dalian City*, Beijing, Department of Urban and Environmental Sciences, Peking University, 1995.
- PACHURA, Piotr, *Global Shipbuilding Competition: Trends and Challenges for Europe, the Economic Geography of Globalization*, Londra, InTech, 2011.
- PERGAMENO, Roberto, *Il mare negli occhi*, Nettuno, Indipendente, 2017.
- WANG, Jiazhao G.; YANG, Juan, *Who gets funds from China's capital market? A Micro view of China's Economy via Case Studies on Listed Chinese SMEs*, 2014.
- YANG Xing 杨星, *Chuanbo Jiegou Yu Shebei 船舶结构与设备 (Struttura e componenti delle navi)*, Wuhan, Wuhan Ligong Daxue Chubanshe, 2016.

## DIZIONARI

GARNIER, Jean-luc, *Dizionario marittimo quadrilingue: Italiano-inglese-spagnolo-francese*, Milano, De Vecchi editore, 2000

JIN Shunze 靳顺则, *chuanbo cidian 船舶词典* (English-Chinese/Chinese-English Ship Dictionary), Shanghai, China Ocean Press, 2014.

ZINGARELLI, Nicola, *Vocabolario della lingua italiana*, Bologna, Zanichelli, 2005.

STOPPELLI, Pasquale, *Il grande dizionario Garzanti della lingua italiana*, Milano, Garzanti, 1993

Treccani 2017 dizionario della lingua italiana, Firenze, Giunti editore, 2017.

Vocabolario online Treccani.it URL <http://www.treccani.it/vocabolario/>

Dizionario online cambridge.org URL <https://dictionary.cambridge.org>

Dizionario online chazidian.com URL <https://www.chazidian.com/>

Dizionario online corriere della sera URL

[https://dizionari.corriere.it/dizionario\\_italiano/](https://dizionari.corriere.it/dizionario_italiano/)

DING Shengshu 丁声树, *xiandai hanyu cidian 现代汉语词典* (Dizionario di cinese contemporaneo), Beijing, Shangwu yinshuguan, 2012.

WU Guanghua 吴光华, *hanying da cidian 汉英大词典* (The english-chinese dictionary), Shanghai, Shanghai yiwen chubanshe, 2009.

## SITOGRAFIA

Acquisizione Pirelli Chem-China: URL <https://www.reuters.com/article/us-pirelli-chemchina-idUSKBN0MIOPQ20150323>

Acquisizione Milan-Yonghong Li: URL <https://www.corriere.it/dataroom-milena-gabanelli/cassaforte-che-ha-comprato-milan-era-gia-vuota/2ee58002-1344-11e8-bbf7-75f50a916419-va.shtml>

Baglietto rilancia e torna nel settore militare: URL

<http://www.ilgiornale.it/news/economia/baglietto-torna-settore-militare-1112775.html>

Azimut-Benetti in Cina: URL

<https://www.lastampa.it/2011/02/04/societa/azimutbenetti-leader-del-mercato-cinese-nOxdqyXH67jXBV4umasIdl/pagina.htm>

<https://it.azimutyachts.com/news-94.html>

<https://www.gruppobpc.com/it/444/lo-yacht-italiano-vince-in-cina>

Salvataggio Ferretti: URL <http://www.cese-m.eu/cesem/2019/01/ferretti-group-un-modello-per-gli-investimenti-cinesi-in-italia/>

<https://www.pressmare.it/it/cantieri/ferretti-group/2017-12-18/doppio-trionfo-in-cina-per-ferretti-yachts-11497>

<https://www.lastampa.it/2017/09/18/economia/galassi-con-i-cinesi-ho-riportato-la-ferretti-allutile-X0xHaPOiU9DDILBjfCuuEJ/pagina.html>

San Lorenzo e Sundiro Holding: URL <https://bebeez.it/2013/09/20/i-cinesi-di-sundiro-holding-entrano-nei-cantieri-degli-yacht-sanlorenzo/>

<https://www.lastampa.it/2019/01/11/societa/mi-sono-ripreso-le-quote-di-sanlorenzo-in-mano-ai-cinesi-per-crescere-ancora-ylX8kqXnvsEWEIzGZk7ZQN/pagina.html>

<https://www.ilsole24ore.com/art/finanza-e-mercati/2019-04-30/-cantieri-sanlorenzo-sbarcano-piazza-affari-184345.shtml?uuid=ABb4jBtB>

Storia Ansaldo: URL

<https://www.museodelmarchioitaliano.it/marchi/ansaldo.php>

Storia Baglietto e Pisa e Beffa di Buccari: URL

<http://www.businessgentlemen.it/2010/11/lapprodo-in-italia-dei-primi-yachts-il-mito-dei-cantieri-baglietto-e-pisa/>

Storia Benetti: URL <http://www.benettiyachts.it/about-benetti/benetti-heritage/>

Storia Azimut: URL <https://www.azimutbenetti.it/it/una-storia-straordinaria-1985-1998.html> URL <https://it.azimutyachts.com/history.html>

Storia Cantieri di Baia; URL <https://www.cantieridibaia.it/il-cantiere/>

Storia Cheoy Lee: URL

<https://www.cheoylee.cn/?page=archive&func=history&lang=en>

Storia Ferretti: URL <https://www.ferrettigroup.com/it-it/Corporate>

Storia Itama: URL <https://www.itama-yacht.com/it-it/Company/History> URL

<https://www.mondobarcamarket.it/cantiere-itama-di-ferretti-group/>

Storia Kingship: URL <http://www.kingship.com/about-us/>

Storia Pershing: URL <https://www.pershing-yacht.com/it-it/experience/History>

URL <https://www.pershing-yacht.com/it-it/experience/Excellence>

Storia Riva: URL <https://www.riva-yacht.com/it-it/Riva/Storia>

Storia San Lorenzo: URL

<https://www.sanlorenzoyacht.com/it/azienda/azienda.asp>

<https://www.ilsole24ore.com/art/finanza-e-mercati/2019-04-30/-cantieri-sanlorenzo-sbarcano-piazza-affari-184345.shtml?uuid=ABb4jBtB>

Storia Sessa marine: URL <https://www.sessamarine.com/>

Tuttobarche.it sezione didattica: URL <https://www.tuttobarche.it/didattica/i-motori-marini>

Bolina N.87 per Nautipedia.it, Jack Laurent Gilles, l'artista: URL

[https://www.nautipedia.it/index.php/Recensione: JACK LAURENT GILES, L'ARTISTA](https://www.nautipedia.it/index.php/Recensione:JACK_LAURENT_GILES,_L'ARTISTA)

Philip Rhodes Biography: URL <https://astro.temple.edu/~bstavis/pr/rhodes-bio.htm#archives>

Biografia Carlo Sciarrelli: URL

[https://www.nautipedia.it/index.php/CARLO\\_SCIARRELLI](https://www.nautipedia.it/index.php/CARLO_SCIARRELLI)

Storia Besenzoni luxury yacht solutions: URL

<http://www.besenzoni.it/besenzoni/storia>

Storia Fincantieri URL:

[https://www.fincantieri.com/globalassets/gruppo/fincantieri\\_cp\\_01\\_19\\_web.pdf](https://www.fincantieri.com/globalassets/gruppo/fincantieri_cp_01_19_web.pdf)

[http://www.storiaindustria.it/repository/fonti\\_documenti/biblioteca/testi/Testo\\_Fincantieri\\_Storia.pdf](http://www.storiaindustria.it/repository/fonti_documenti/biblioteca/testi/Testo_Fincantieri_Storia.pdf)

<http://www.ilgiornale.it/news/economia/fincantieri-fa-rota-sulla-cina-1703487.html>

## **FONTI DELLE IMMAGINI**

Figura 1: <http://www.benettiyachts.it/about-benetti/benetti-heritage/>

Figura 2: <http://www.benettiyachts.it/about-benetti/benetti-heritage/>

Figura 3: <https://www.azimutbenetti.it/it/lusso-seriale.html>

Figura 4: <https://www.nautica.it/news/lo-stabilimento-azimut-avigliana/>

Figura 5: <https://www.azimutbenetti.it/it/marina-di-varazze.html>

Figura 6: <https://www.tuttobarche.it/magazine/ferretti-custom-line-navetta-37.html>

Figura 7: <https://www.pressmare.it/it/comunicazione/press-mare/2019-02-14/fsd-195-prova-fast-patrol-vessel-ferretti-group-18915>

Figura 8: <https://www.mondobarcamarket.it/cantiere-itama-di-ferretti-group/>

Figura 9: <https://www.incrediblue.com/it/barca-motore-lusso-itama-45-var-30756>

Figura 10: <http://www.barchemagazine.com/pershing-9x/>

Figura 11: [https://www.yachtvillage.net/it/barca-motore-usata/baglietto-18-m2/kzc1pAAw6U0n95Gm\\_B7dJw](https://www.yachtvillage.net/it/barca-motore-usata/baglietto-18-m2/kzc1pAAw6U0n95Gm_B7dJw)

Figura 12: <https://www.lhyacht.it/brokerage/akhir-153/>

Figura 13: <https://www.rizzardiyachts.com/it/flotta>

Figura 14: <https://www.cantieridibaia.it/prodotto/onehundred/>

Figura 15: <https://www.yachtworld.it/barche/2012/sanlorenzo-sl94-3244342/>

Figura 16: <http://www.fiart.com/gamma/60>

Figura 17: <http://pneumag.com/bateau-pneumatique-marque/13-capelli/essai/120-tempest-550>

Figura 18: <https://keylargo.sessamarine.com/yacht/key-largo-36-outboard-line/>

Figura 19:  
[https://www.fincantieri.com/globalassets/gruppo/fincantieri\\_cp\\_01\\_19\\_web.pdf](https://www.fincantieri.com/globalassets/gruppo/fincantieri_cp_01_19_web.pdf)

Figura 20:  
[https://www.fincantieri.com/globalassets/gruppo/fincantieri\\_cp\\_01\\_19\\_web.pdf](https://www.fincantieri.com/globalassets/gruppo/fincantieri_cp_01_19_web.pdf)

Figura 21: <http://www.masegenerators.com/>

Figura 22: <http://www.besenzoni.it/prodotti/passerelle>

Figura 23: <https://www.inautia.it/barca-38883060131753495349676967564569.html>

Figura 24: Istituto Nazionale per il Commercio Estero, *Market Survey on China Yacht Industry*, Shanghai, 2011.

Figura 25: Istituto Nazionale per il Commercio Estero, *Market Survey on China Yacht Industry*, Shanghai, 2011

Figura 26: <http://en.dhsyacht.com/3333/cortenzo86yacht.html#####>

Figura 27: <http://www.sunbirdmotoryachts.eu/monte-carlo-yachts/monte-carlo-105.php>

Figura 28: <https://www.seleneoceanyachts.com/history/new-superyacht-selene-92-nearing-launch-at-jet-tern-marine-in-zhuhai-china-copie/>

Figura 29: <https://www.cheoylee.cn/?page=archive&func=history&lang=en>

Figura 30: <http://www.kingship.com/my-star-138-sold/>

