

The Good Life

BUSINESS | CULTURA | DESIGN | ARCHITETTURA | MODA | VIAGGI | LIFESTYLE | N° 10 SETTEMBRE-OTTOBRE 2017 | BIMESTRALE | 7 €

La prima rivista ibrida business & lifestyle

The Good Vintage Getaway

IL FASCINO ANTICO DI PONDICHÉRY

PORTO COLONIALE INDIANO

The Good Commodity

SUGHERO: IL TESORO GREEN

DEL PORTOGALLO

Mega City

BERLINO, STELLA DEL TURISMO

E CALAMITA DI START-UP

The Good Problem – Ecology

VESUVIO E CAMPI FLEGREI,

SORVEGLIATI SPECIALI

The Good Wings

E IO MI COMPRO

L'ULTRALEGGERO!

The Good Vibrations

ARTE, MODA, MOTORI,

MUSICA, FOTOGRAFIA...

**SPECIALE
YACHTING**

**IL MADE IN
ITALY CHE HA
CONQUISTATO
I MARI**

**CONTENUTI
IN REALTÀ
AUMENTATA**

Extremely addictive

70010



ICOLA DAL 22/09/2017

2499 130001

THE GOOD YACHTING
THE GOOD WAVES

Superyacht



Predominio italiano

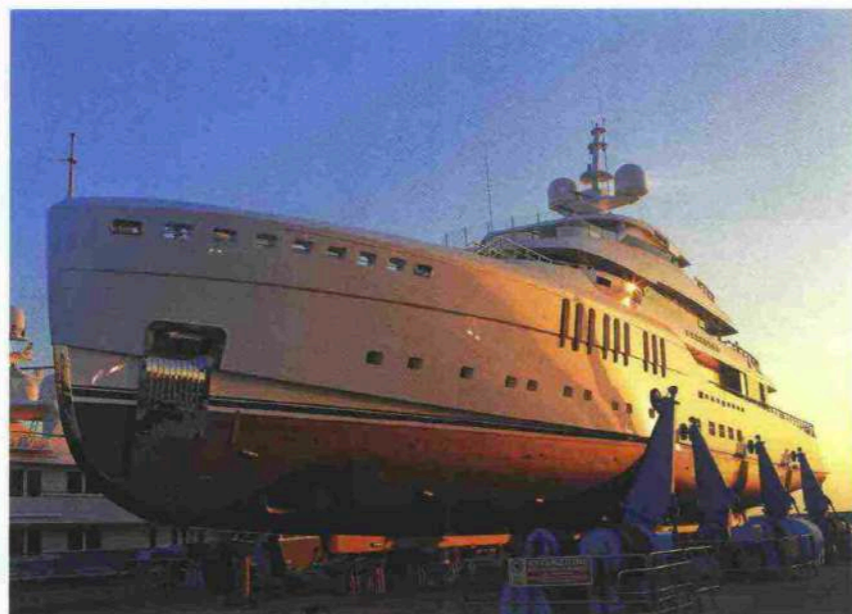
Autonomie oceaniche, consumi ridotti, linee che esaltano il contatto con il mare e grande comfort sono le caratteristiche che distinguono gli explorer yacht. Comparto della nautica da diporto in cui l'Italia è protagonista.

di Alex Grazioli

Explorer yacht, expedition o support vessel, crossover e navette. Nomi diversi che definiscono non solo un tipo di yacht, ma anche uno stile di navigazione più sostenibile. E un modo di essere armatore con una maggiore sensibilità verso l'ambiente. Autonomie oceaniche, consumi ridotti, linee che esaltano il contatto con il mare e carene dislocanti sono le caratteristiche tecniche che differenziano queste imbarcazioni dai classici motoryacht. La priorità non è più andare veloci e arrivare subito a destinazione, ma godersi la navigazione nel massimo comfort, con pochi rumori e nessuna vibrazione. «È bene avere una meta alla fine del viaggio, ma alla fine è il viaggio che conta» scriveva Ernest Hemingway anticipando quella che oggi descrive bene la filosofia di questi yacht, che richiedono motori con potenze inferiori e sono meno assetati di carburante. Oggi assistiamo a un boom del settore, con una domanda sempre maggiore che ha contaminato anche quello delle imbarcazioni sotto ai 24 metri. Fino agli anni Novanta la flotta globale di questo tipo di yacht era composta per la maggior parte da unità commerciali o militari riconvertite, ora il settore è spinto con forza dalle idee e dalle innovazioni di cantieri e progettisti, soprattutto italiani.

Qualche numero

Quando si parla di superyacht, il nostro Paese è protagonista. Prima dei numeri ufficiali, una curiosità: in Italia sono state costruite a oggi 1 540 unità, cioè il 39%



dell'intera flotta mondiale, con una lunghezza media di 38,4 metri. Il che significa che, messe l'una di fila all'altra, coprirebbero una distanza di quasi 60 chilometri! Secondo i dati emersi dal recente studio *Superyacht Market Monitor* realizzato da Altgamma e Deloitte per l'associazione di settore Nautica Italiana, il nostro è il primo Paese produttore al mondo nel

In Italia sono stati consegnati nello scorso anno 127 nuovi superyacht a motore, mentre 159 sono in costruzione.

comparto motore, con il 43% delle consegne 2016 e il 49% degli ordini 2017. In numeri assoluti, significa che in Italia sono stati consegnati nello scorso anno 127 nuovi superyacht a motore, mentre 159 sono in costruzione. È interessante notare come proprio il settore degli explorer, expedition e support vessel sia in crescita del 10% in valore. Le consegne mondiali previste per questo tipo di yacht nei prossimi tre anni sono di 56 unità, con una lunghezza media di 43,5 metri. In Germania e Olanda, altri due Paesi con una lunga e solida tradizione nella co-

struzione di superyacht, si producono meno unità ma mediamente molto più lunghe delle nostre. Lì, la quasi totalità degli scafi viene realizzata in acciaio e alluminio, materiali che consentono di sopportare meglio dimensioni maggiori rispetto alla classica vetroresina. Germania e Olanda hanno inoltre un posizionamento di prezzo più elevato.

Il più lungo al mondo

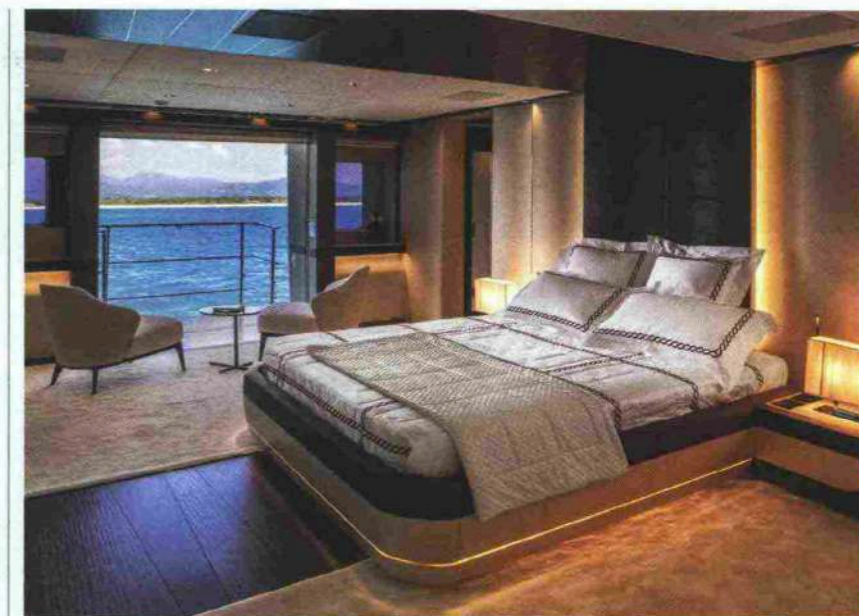
È proprio tedesco il più grande explorer yacht al mondo: si tratta di *Octopus*, costruito dal cantiere Lürssen nel 2003 per Paul Allen, cofondatore di Microsoft. Lungo 126,18 metri, ha la possibilità di far atterrare due elicotteri allo stesso tempo, e non manca l'hangar per mettere uno al sicuro quando si naviga in mare aperto. Da vero e proprio explorer, *Octopus* ha perfino un dock interno che si riempie d'acqua per permettere a un sotmarino di 20 metri di entrare e uscire dallo yacht. Un tipo di scafo che risponde perfettamente alle esigenze del suo armatore, appassionato cercatore di relitti. Impressionanti i numeri: 8 000 miglia di autonomia a 12 nodi, 8 motori MTU diesel-elettrici, 850 000 litri di carburante e 175 000 di acqua. Facendo un rapido calcolo, ogni pieno costa in media ben oltre il milione di euro!

THE GOOD YACHTING
THE GOOD WAVES

Il meglio degli over-30

Tra gli yacht italiani più lunghi di 30 metri ci sono esempi grandiosi come *Atlante*, il 55 metri costruito da CRN su progetto di Nuvolari & Lenard. Uno yacht dallo stile inconfondibile ispirato, insieme al colore scuro, alle navi militari. Gli interni sono opera di Gilles & Boissier. Grazie alla riserva di 120 000 litri di carburante e ai due motori Cat da 1 230 kW può navigare a 12 nodi per 4 200 miglia. Costruito in alluminio, *Endeavour II* di Rossinavi è lungo 49,90 metri ed è spinto da motori diesel-elettrici e propulsori azimutali Rolls-Royce. Tocca la velocità massima di 16 nodi, mentre a 12 può navigare per 5 000 miglia. La suite armatoriale sfrutta tutta la larghezza del *main deck* e gode di un affaccio sul mare grazie al balcone privato. È stato varato di recente il *Tankoa S501 Vertige*, superyacht lungo 50 metri costruito in alluminio e progettato per avere un'autonomia di oltre 5 000 miglia a 13,5 nodi di velocità. Gli interni, disegnati dallo studio Francesco Paszkowski Design in collaborazione con Margherita Casprini, si distinguono per le suite armatoriale e Vip sul ponte principale e altre quattro per gli ospiti nel *lower deck*. Look professionale e firma di Andrea Vallicelli per l'*Ocean King 130* di Cantieri Navali Chioggia, un explorer lungo 40,25 metri capace di imbarcare 170 000 litri di carburante e navigare in grande sicurezza per tutti gli oceani del mondo. Nelle sue sei cabine accoglie 12 ospiti, con 7 membri d'equipaggio. Disegnato da Alberto Mancini e costruito in acciaio e alluminio, il *Mangusta Oceano 43* fa parte della linea Long Range del cantiere Overmarine Group. Lungo 43 metri fuori tutto, può imbarcare 62 000 litri di carburante e navigare per 4 500 miglia a regime di crociera, che diventano 5 000 abbassando ancora la velocità. E infine i 67 metri del *Benetti FB268 Seasense*, disegnato dallo studio olandese Cor D. Rover e spinto da due motori da 1 380 kW, che assicurano, insieme ai 130 000 litri di carburante, un'autonomia di 5 000 miglia a 12 nodi. Costruito in acciaio e alluminio, ha interni firmati dallo studio americano AREA.

1. IL BENETTI FB268 SEASENSE PRONTO AL VARO: 67 METRI DI ELEGANZA, STILE E DESIGN.
2. LA SUITE ARMATORIALE DEL MANGUSTA OCEANO 43, CON IL BALCONE CHE SI APRE SUL MARE.
3. E 4. GIÀ DALL'ASPETTO DIMOSTRA DI NON TEMERE ALCUN MARE L'OCEAN KING 130, EXPLORER DA 40,25 METRI DEI CANTIERI NAVALI CHIOGGIA. LOOK ESTERNO PROFESSIONALE, MA DESIGN INTERNO DI GRAN CLASSE.
5. UN PARTICOLARE DELLA PLANCIA DI COMANDO DELL'OCEAN KING 130.



Un'italiana nella Top 20

Tra gli explorer più lunghi al mondo (al 15° posto secondo la classifica stilata dal magazine *Boat International*) non poteva mancare uno yacht italiano. *Vitruvius Grace E* è lungo 73 metri ed è stato varato nel 2014 dal cantiere Picchiotti, che fa parte di Perini Navi. Disegnato da Philippe Briand, è costruito in acciaio con sovrastruttura di alluminio (è più leggero e permette di avere meno peso in alto), è spinto da una propulsione diesel-elettrica con *pod* azimutali e ben sei generatori (più uno di emergenza) che alimentano i due motori. *Grace E* può navigare per 7 800 miglia alla velocità di crociera economica di 12 nodi (la velocità massima è di 17,5 nodi). Tra i vantaggi di avere i *pod* c'è la totale assenza di vibrazioni create dalle classiche trasmissioni in linea d'asse (i motori sono all'interno dei *pod*, quindi in acqua) e di rumori: navigando a 17 nodi il cantiere dichiara una rumorosità in cabina armatoriale e in salone di 46 e 47 dB rispettivamente, ovvero quanta ne produce un frigorifero o una pioggia moderata. *Grace E* ha una capacità di 184 000 litri di carburante e 66 000 di acqua, e in più, grazie a due dissalatori Hem, può produrre altri 44 000 litri di acqua dolce al giorno semplicemente filtrando quella di mare.