

# motoryacht

# Open, fly, new classic, lobster, purch  di lusso

IL COMFORT  
SI SPOSA  
SEMPRE  
PIÙ CON  
LA VELOCITÀ.  
E PER CHI  
VUOL STAR  
COMODO C'È  
LA NAVETTA

A destra, il nuovo Pershing 72' inaugura la collaborazione del cantiere Pershing (gruppo Ferretti) con Poltrona Frau, che ha progettato e realizzato la pilot house, le sedute e numerosi dettagli dell'arredamento interno. Qui sotto, la nuova Navetta 26 in navigazione

**a**l Salone di Genova dopo i natanti - ovvero le barche fino a 10 metri senza immatricolazione, che sono circa 1400 - il posto d'onore spetta a quei mezzi a motore che la normativa definisce imbarcazioni e che hanno lunghezze comprese fra i 10 e i 24 metri. La maggior parte sono cabinati o se si preferisce motoryacht, dove la produzione italiana è vincente ma fortemente insidiata da quella inglese (soprattutto con i modelli della Sunseeker Princess, Fairline e Sealine) e da quella americana, avvantaggiata di questi tempi dal deprezzamento del dollaro. Non a caso nei megayacht esportiamo l'80 per cento della produzione, mentre nei motoryacht siamo fermi al 50 per cento.

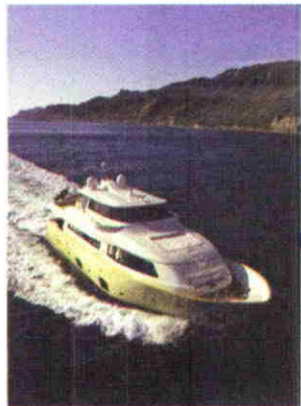
Permane il vantaggio che i modelli italiani sono i più eleganti e tecnicamente evoluti. A Genova viene presentata una tale valanga di novità che diventa impossibile citarle tutte. Lo dimostrano i due maggiori gruppi nazionali, Ferretti e Azimut, che espongono una decina di anteprime ciascuno. Le tipologie più frequentate sono quelle classiche dei modelli flying bridge con ponte sovrarelevato di guida, open senza o con sovrastrutture minime, new classic come i super gozzi e le lobster che si ispirano a mezzi professionali del passato e ora le navette, ovvero mezzi lenti a dislocamento con basse potenze installate e velocità ridotte. Bisogna comunque riconoscere che in questa fascia di mercato sono ancora vincenti gli open, specie se in grado di sviluppare alte velocità e conseguenti scariche di adrenalina. Citiamo qualche novità. Fanno ad esempio sensazione i 52 nodi che raggiunge l'esordiente Italia 70 dei cantieri di Bati, un bolide di 21,68 metri, con due diesel MTU da 1822 cavalli ciascuno, con ampi spazi all'aperto e comodi interni sintetizzabili in quattro cabine, saloncino e altrettanti bagni. E come dimenticare il nuovo Itama Fiftyfive di 18,82 metri coi suoi due motori da 1100 cavalli? È l'open preferito dal presidente della Ferrari, Montezemolo. Nuovo anche il Pershing 72 di 22 metri, pieno di soluzioni inedite: fra l'altro la vetrata divisoria a scomparsa tra pozzetto e salone superiore e l'hard top apribile, che trasformano l'abitabilità a seconda delle esigenze. I mo-



tori sono due MTU da 1823 cavalli e la velocità è di 45 nodi. Inedite anche le soluzioni adottate sul nuovo Sport Riva 56 di 17 metri, che rappresenta un riuscito compromesso fra l'open e il cabinato classico. I nodi diventano 56 se ci si rivolge all'Heritage 45 di 15 metri della Otam. Della stessa lunghezza il 50 di un'azienda esordiente, i Cantieri Navali del Mediterraneo, che meritano un riconoscimento per l'originalità delle soluzioni adottate, come ad esempio le murate laterali parzialmente abbattibili per facilitare gli imbarchi. Novità open anche da Azimut con modelli da 13 a 21 metri, da Atlantis con un 14 metri e mezzo, da Alfamarine con un 22 metri, da Cranchi con un 14 metri, poi da Uniesse, AB Yachts, Absolute, Fiat Mare, Dalla Pietà, Sessa Marine e molti altri. Nel settore più familiare dei motoryacht con flying bridge merita ricordare i nuovi Azimut della serie Evolution con l'inedita estensione degli spazi sovrarelevati, il Ferretti 510 da

116

DOSSIER+ | Genova | Salone Nautico | 2007



## Le barche dei ricchi? Fanno grande l'Italia

Vincenzo Zaccagnino

**n**el mondo globalizzato cresce il numero dei grandi ricchi e in parallelo aumento la flotta delle loro mille galleggianti, quelle che ormai internazionalmente definiamo megayacht. Ed è consolante constatare che la nazione leader mondiale in queste costruzioni sia l'Italia, da sempre ai vertici della creatività legata all'uso, come dimostrato da altri comparti produttivi quali quelli della moda, della gioielleria, dell'arredamento e delle supercar. I nostri cantieri che costruiscono megayacht hanno infatti conquistato il 45 per cento del mercato mondiale e tra le prime dieci firme ben cinque sono italiane. La flotta di 90 giganti del mare presente al Salone di Genova è la dimostrazione palese di questa realtà.

Speriamo lo abbiano finalmente compreso quei politici, malati di veteromassimalismo e damagogia, che continuano a criticare questa vitale realtà economica del Paese. E speriamo soprattutto di non vedere più i manifesti che esortano a far piangere i ricchi, che invece hanno continuato a ridere, come del resto i 20 mila lavoratori impegnati direttamente nel settore e circa 70 mila nell'indotto. Non va infatti dimenticato che i megayacht generano significativi vantaggi economici per le località che frequentano, purché offrano le infrastrutture indispensabili per que-



ste autentiche navi private. Che oltretutto stanno sviluppando una nuova forma di turismo ad altissimo livello con il noleggio. Le ricadute economiche sono di considerevole valore per i Paesi visitati. Per concludere, qualche cifra che chiarisce l'importanza del fenomeno. Nel 2006 sono stati ordinati ai cantieri mondiali 688 megayacht. Quest'anno si è arrivati a 777 e 347 li stiamo costruendo in Italia. Del resto i potenziali clienti non mancano. Studi recenti dicono che nel mondo sono 9 milioni e mezzo e il 25 per cento dimostra interesse per l'acquisto di una grande barca. ■

Il salone della Navetta 26, modello di punta della linea semi-dislocante di Custom Line: 26 metri di lusso e comfort