SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Maurizio Fabiani presenta Fabiani Yacht: l'estremizzazione della sostenibilità

Nicola Capuzzo · Tuesday, October 18th, 2022

Rosignano Marittimo (Livorno) – Maurizio Fabiani è un ingegnere livornese con tradizioni familiari nella cantieristica navale e una passione per il mare 'tacitata' per seguire importanti impegni lavorativi fra cui la fondazione di uno studio di ingegneria con 100 dipendenti operante negli ambiti sicurezza e ambiente. Alcuni anni fa è tornato però alla primaria passione impegnandosi in un progetto innovativo chiamato 'Fabiani Yacht' come racconta per la prima volta a SUPER YACHT 24, accogliendoci nella sua nuova sede commerciale nel porto turistico Marina Cala de' Medici.

Ingegner Fabiani, avete posato la chiglia della vostra prima barca in cantiere: come siete arrivati a progettare yacht e, soprattutto, questo tipo di yacht?

"Quasi una decina di anni fa abbiamo rilevato un cantiere navale a sud di Livorno che realizzava barche in vetroresina. Dopo alcuni passaggi siamo entrati in contatto con l'ingegnere e docente universitario di ingegneria navale Mario Grasso, forte di esperienze importanti nella progettazione sia nel comparto yacht che in quello mercantile e fondatore a Genova dello studio Navirex. Dal 2017 abbiamo intrapreso con lui una collaborazione – tuttora attiva – che ha dato una svolta alla nostra attività sia nella progettazione dei nostri yacht che in ogni altra fase."

Cosa avete progettato insieme?

"La prima imbarcazione da circa 100 piedi con alimentazione classica, poi il 70 piedi 'classico' – poi le versioni ibride di entrambi i modelli – alle quali si è aggiunto il 77' sia classico che ibrido, che corrisponde a più di 24 metri come lunghezza massima fuori tutto con la piattaforma estesa, e che è oggi in costruzione presso i cantieri del Gruppo Tureddi sulla Darsena Pisana, con i quali abbiamo un ottimo e costante rapporto di collaborazione. Tutti i progetti dei nostri yacht sono realizzati in alluminio per favorire una maggiore leggerezza; ai precedenti modelli nel tempo si sono aggiunti il 62? e il 101' nelle versioni classiche e ibride."

La propulsione ibrida con sistema fotovoltaico a scomparsa rappresenta uno dei vostri due brevetti; quali vantaggi offre allo yacht?

"Abbiamo due sistemi fotovoltaici di questo tipo, ambedue a scomparsa: il parco fotovoltaico (che

arriva fino a 190 metri quadrati nella serie 101?, 110 mq nel 77? e 105 mq nel 62?) è inserito nel doppio strato del pavimento del flybridge con i motori elettrici alimentati dall'energia prodotta dei pannelli solari e immagazzinata nelle batterie con le quali si può navigare, nel silenzio più assoluto, per 22 ore circa a 6 nodi e per 6 ore circa a 8 nodi. L'altro sistema del 100' ibrido è costituito da una "vela", rivestita in pannelli fotovoltaici, che in condizioni di vento favorevole (proveniente approssimativamente da poppa) può sfruttare anche il vento per la navigazione; con vento contrario si può invece abbattere in avanti verso prua in modo da accumulare ancora più energia. Quando la vela è chiusa e piegata, in un apposito spazio sotto il tettuccio dello yacht, è invisibile."

Possiamo dire che con questo vostro brevetto si possono fare vacanze senza costi di carburante in estate?

"Sì, gestendo questi sistemi la navigazione e l'hotellerie sono a costo zero. Per la progettazione sono stati necessari tre anni di intenso lavoro, nei quali anche il più piccolo dettaglio è stato vagliato; ora siamo assolutamente certi del risultati che possiamo ottenere. Ai tre anni se ne sono poi aggiunti ben altri due per ottenere i brevetti; non nascondo che ho temuto che questo ritardo facesse saltare l'operazione sulla quale avevamo lavorato tantissimo."

L'altro brevetto riguarda una piattaforma interessante per il tipo e il numero di funzioni che svolge, non è vero?

"La piattaforma di poppa può scendere agevolmente in acqua per circa un metro ed anche calare automaticamente il gommone; può inoltre salire con l'ausilio di un complesso sistema di trazione inserito in tubazioni di acciaio poste ai lati della poppa che arrivano sulla sommità del flybridge, diventando un ampliamento del pozzetto o del flybridge stesso formando così una terrazza sul mare. Per sbarcare dallo yacht si posiziona la piattaforma al livello del molo ed esce un elemento estraibile con ribaltina in acciaio che appoggiandosi appunto al molo, permette facili discese e salite, a piedi o con la macchina elettrica ad esempio. La macchina può essere poi sistemata nel garage con apertura automatica del portellone e con all'interno del garage stesso, un dispositivo che scende per depositarla; poi quindi la piattaforma può essere posizionata al livello desiderato. Inoltre la piattaforma può essere utilizzata comodamente anche dai disabili in carrozzina che possono salire sulla barca e visitare tutti gli ambienti, pensati appositamente in questo senso, in piena autonomia, infatti all'interno non ci sono gradini. Gli interni, anch'essi curati da Navirex, possono essere inoltre dotati di un ascensore (su alcuni modelli) e presentano molte soluzioni per la personalizzazione dell'imbarcazione."

Con l'apparato fotovoltaico dispiegato, sia con la vela o con il parco a scomparsa, che impressione avete suscitato nei potenziali clienti?

"Un notevole stupore abbinato a curiosità, senza dubbio, molto spesso unite a fascinazione, in particolare quest'anno, durante i saloni di Cannes e di Genova, abbiamo riscontrato molto apprezzamento. Al momento abbiamo delle trattative in corso e diversi appuntamenti ancora da evadere. L'interesse riguarda un po' tutti i nostri modelli; solo per quello con la vela c'è forse più attenzione perché – pur essendo dotata di un sistema di sicurezza molto efficiente – occorre comunque un comandante che sappia gestirla per utilizzarla al meglio."

Quanto incidono a livello di costo queste innovazioni sui vostri modelli?

"Circa un milione e mezzo di euro. Con ciò non siamo fuori target. Il 'parco fotovoltaico' ha un costo non trascurabile, ma se prendiamo un'altra barca di pari taglia di cantieri famosi siamo

competitivi con le loro imbarcazioni ibride. C’è quindi una differenza di valore che non abbiamo preteso di monetizzare tenendo molto contenuti i costi per una precisa scelta: quella di promuovere i nostri yachts. Quando potremo mostrarli davvero, e lo faremo ai prossimi saloni, forse dovremo rivedere i prezzi per adeguarli al mercato.”

CLICCA QUI PER ISCRIVERTI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

This entry was posted on Tuesday, October 18th, 2022 at 11:18 pm and is filed under Yacht, Yards
You can follow any responses to this entry through the Comments (RSS) feed. You can leave a response, or trackback from your own site.