SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Giorgio M. Cassetta: “Vi racconto il progetto del nuovo Benetti 85m Project Oro”

Nicola Capuzzo · Tuesday, January 3rd, 2023

Riservatezza e tanta curiosità avvolgono i rendering del Benetti ‘Project Oro’ di 85 metri, progetto presentato in anteprima al Monaco Yacht Show di quest’anno. SUPER YACHT 24 ne ha parlato con Giorgio Maria Cassetta, il designer che ne ha curato in toto il disegno assieme al cantiere.

Perché tanti segreti sul Benetti 85m Project Oro?

“È un progetto di cui tendiamo a parlare poco, perché fondamentalmente ha due o tre idee che sono molto innovative ma anche facili da realizzare, quindi lo vorremmo proteggere momentaneamente. Anche perché alla fine i clienti che negoziano barche di queste dimensioni tendono a chiacchierare un po’ con tutti gli attori del settore. Di fatto abbiamo diffuso solo alcuni rendering, ma per il resto ne parliamo con la massima trasparenza.”

Project Oro: cosa si cela dietro al nome di questo giga yacht?

“Benetti da tantissimi anni usa come colore distintivo della propria comunicazione aziendale l’oro. In alcune barche il colore oro è stato applicato anche sul logo. Con Sebastiano Fanizza, direttore commerciale di Benetti, cercavamo un nome breve e facile da tenere a mente, ma al contempo forte e tanto ambizioso da valorizzare il progetto. Durante il brain-storming abbiamo pensato a un termine italiano associato al marchio. L’oro è in fondo un archetipo del benessere ed è simbolo della concezione del valore. Ed è necessariamente il materiale più iconico e associabile al lusso. È stata una decisione quasi dell’ultimo momento, e ci ha trovato veramente tutti concordi. Project Oro anticipa il livello di ambizione a cui miriamo.”

Il livello di personalizzazione si suppone sia una componente importante in questo progetto, è così?

“Assolutamente sì. Consideri che quando ci riferiamo a barche di acciaio sopra i 50 metri noi parliamo sempre di gamme semi-custom. La componente di pre-gestione, del cantiere e nostra, include l’offerta di un prodotto che funzioni in ogni sua parte. Considerando poi che la barca potrà essere venduta e che da un punto di vista funzionale non deve tradire il cliente. Quindi non c’è una funzione che prevarica le altre. Detto questo, l’armatore ha tutta la libertà di fare le sue richieste, per esempio, se desidera un qualche ambiente più grande per una specifica necessità o qualche

modifica estetica.”

Lei ha lavorato sia alle linee esterne che agli interni? Dove si è espresso maggiormente?

“Benetti 85 Project Oro è stato concepito dal nostro studio da zero. Ci è piaciuta l’idea di esporci al pubblico con un progetto che in questo ambito dimensionale rappresentasse sia quello che potevamo esprimere noi dal punto di vista progettuale, sia il cantiere da un punto di vista di capacità costruttiva e innovativa. Come studio siamo coinvolti a tutto campo, abbiamo espresso le linee esterne, il piano generale e abbiamo delle proposte di interni che per il momento non divulghiamo. Poi se il cliente vuole lavorare per gli interni con noi, o con un designer di propria scelta, siamo comunque molto aperti come lo siamo sempre stati.”

Guardando l’area di poppa, sembra a filo d’acqua, ed è molto originale per uno yacht di queste dimensioni…

“Il rendering inganna la proporzione della barca. Si può dire che l’area di poppa sia a filo d’acqua, ma rimane a circa un metro dal galleggiamento. È disegnata con la necessaria coscienza di quella sicurezza in mare cui non possiamo rinunciare. Il bordo di galleggiamento è sufficiente per rimanere protetti da onde di medie dimensioni e da una barca che eventualmente passa veloce accanto. Però e contemporaneamente l’area di poppa, con una superficie calpestatile libera di circa 250 metri quadrati e con un’altezza di circa due metri e mezzo, è un ambiente percepito sull’acqua. È un bellissimo compromesso, una sorta di terrazza sul mare molto piacevole.”

Da non considerare come un sacrificato beach club seminterrato nella zona di poppa quindi?

“L’area in questione è molto innovativa da un punto di vista di gestione dei volumi. In una barca così grande il contatto con il mare tende a perdersi molto facilmente e succede soprattutto su una barca come questa che ha un’altezza dal main deck alla chiglia molto importante.

L’85m Project Oro è un palazzo a tutti gli effetti. E l’area di poppa è un enorme spazio vivibile che Benetti ha voluto chiamare Sea-Lounge. È un punto di connessione tra la sua area di poppa e l’area interna verso centro nave, in più ci sono due portelloni laterali (falchette abbassabili, *ndr*) che si aprono sul mare.

L’obiettivo importante era di non alterare le linee della barca quando ha i portelloni aperti rispetto a quando sono chiusi. Perciò quando i portelloni sono aperti la barca prende addirittura questo disegno a freccia, che la rende piuttosto notevole.”

Le linee sembrano richiamare vagamente quelle di un trawler, a che tipo di imbarcazione si è ispirato questo 85 metri?

“Il discorso è un po’ diverso. Noi su questa barca ci siamo dati una sfida che era quella di evitare di trattare una barca così grande come un edificio. Abbiamo immaginato una barca che fosse scevra degli elementi classici dell’architettura civile. Abbiamo lavorato intensamente sulle linee continue per trovare delle proporzioni che funzionassero con i volumi sempre in movimento. Soltanto sulle linee esterne abbiamo lavorato almeno sette mesi.”

C’è un effetto interessante a ventaglio nelle geometrie, sembra che la barca da poppa si apra con un effetto sfalsato in più strutture “lamellari”, metaforicamente quasi come un’ostrica. L’antenna dei radar, invece, sembra molto pronunciata…

“Sì è un effetto che rende meno percepibile quanti ponti ha la barca. Rispetto alle colonne radar ‘schiacciate’, che privilegiano l’estetica sulla funzionalità, noi abbiamo ritenuto di posizionare i radar in una zona verticale completamente dedicata a esse con un risultato di funzionalità garantita. L’albero, peraltro, l’abbiamo voluto evidenziare. È un elemento di contrasto ed è una sorta di pennacchio che esalta, con la propria verticalità, uno stile della nave sviluppato orizzontalmente in maniera fluida da poppa.”

Nessun pannello fotovoltaico?

“I pannelli sarebbero una presa in giro assoluta su una barca di queste dimensioni. Escludendo la propulsione, la barca consuma centinaia di chilowatt di carico elettrico, si parla nel dettaglio di circa 100/150 chilowatt di consumo costante. Io preferisco costruire una barca efficiente dal punto di visto della sostenibilità, che fare *greenwash*.”

C’è comunque un tema di sostenibilità nel progetto di 85m Project Oro?

“Al di là di quanto detto, l’85m si dota di una componente ecologica importante in sala macchine. La barca ha due motori elettrici. Inoltre c’è un pacco batterie che permette di fare offset per spostare l’energia in surplus, oppure di avere energia immediatamente disponibile invece di accendere i sei generatori disponibili. Ciò consente di trascorrere ore con i generatori spenti e passare in navigazione a emissioni zero se la barca dovesse entrare in un’area marina protetta. Grazie ai motori elettrici la barca rimane ferma e non ha bisogno di ancorare, il che è un enorme vantaggio a livello di protezione ambientale, se per esempio pensiamo a calare un’ancora da una tonnellata su un fondale di posidonia.

In termini di impatto ambientale possiamo proporre inoltre un sistema di isolamento delle vetrate che riduce drasticamente i consumi di aria condizionata. Ci sono tanti step che insieme contribuiscono a decine di punti percentuali sul piano dell’efficienza energetica.”

Non si potrebbero inserire moduli fotovoltaici nemmeno nelle finestrature o altrove?

“Anche se mettessi 500 metri quadrati di pannelli a bordo, otterrei un chilowatt e mezzo, e sarebbe solo l’1% di assorbimento energetico della barca, senza peraltro considerare lo scempio della visibilità dalle finestrature perché ci sarebbero i pannelli solari davanti. La quantità di energia prodotta sarebbe irrisoria rispetto a quanta ne richiede la barca.

È la tecnologia che non ci viene dietro, se avessimo batterie che non prendono fuoco e ad alta densità, e campi fotovoltaici in mezzo al mare in una piattaforma offshore, allora si potrebbero ricaricare le batterie della barca e navigare con energia solare pulita e non prodotta a bordo.”

Per la stabilizzazione di questo giga yacht?

“Ci sono delle pinne idrauliche. Quella di due pinne stabilizzatrici di grandi dimensioni e disegnate apposta è una soluzione abbastanza normale per questo tipo di barca.”

Quando sarà varato il primo esemplare?

“Stiamo guardando al 2027 – 2028.”

Ci sono notizie sui potenziali acquirenti?

“Abbiamo delle negoziazioni che sono molto positive.”

Quali sono i progetti in serbo per Cassetta – Yacht designers?

“Stiamo lavorando su circa 25 progetti di esterni, e qui parlo di barche in costruzione. Abbiamo inoltre una dozzina di progetti di interni. Siamo in forte crescita. In questo momento stiamo costruendo barche in quattro continenti. Il livello di competenza è molto alto. L’obiettivo è di focalizzarci sulla qualità del prodotto fornito ai clienti, siano essi business o privati. Quindi crescere nella qualità del prodotto e non necessariamente nel numero di progetti. Perciò stiamo anche assumendo altre persone, oltre alle dodici attuali. Sono felicissimo della mia squadra, e penso sia il successo più grande.”

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, January 3rd, 2023 at 11:45 pm and is filed under Suppliers, Yacht
You can follow any responses to this entry through the Comments (RSS) feed. You can leave a response, or trackback from your own site.