SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Riccardo Benetti: “Vi presento Logica Yachts e il nuovo Logica 59”

Nicola Capuzzo · Monday, June 26th, 2023

Viareggio – Riccardo Benetti, professionista con grande esperienza nel settore della costruzione di barche da diporto in quanto discendente dell’omonima famiglia Benetti che fondò il cantiere ‘simbolo’ della nautica, è oggi Direttore operativo del marchio Logica Yachts.

In questa intervista esclusiva a SUPER YACHT 24 racconta il futuro della cantieristica di navi da diporto secondo il suo punto di vista e alza il velo sul primo super yacht (Logica 59) di Logica Yachts in consegna quest’anno.

Come è arrivato a dirigere Logica Yachts?

“Sono stato socio e direttore del cantiere Benetti Sail Division – nato dalla scissione nei primi anni ’80 dal cantiere di famiglia che nell’87 venne ceduto ad Azimut – dal quale ero uscito dopo aver fatto comprare il marchio a un’azienda cinese restando però nell’azienda come consulente. In questa fase un cliente, che nel 2013 aveva avviato il brand Logica, mi chiese di dirigerlo. E così è stato: dal 2016 seguo Logica: un cantiere che si distingue per la volontà del suo proprietario di avere una produzione limitata, ma molto curata, da vero custom per il cliente.”

Come siete strutturati per rispondere al meglio alle richieste del cliente?

“La scelta è stata di lavorare con ditte appaltatrici e di avere una struttura dirigenziale snella di circa una decina di persone. Così riusciamo a gestire al meglio una barca alla volta. Le nostre barche, già importanti per dimensione, essendo totalmente customizzate comportano l’impegno di seguire il progetto nei minimi dettagli e, assolutamente, da vicino. Un cantiere più grande e più strutturato avrebbe più difficoltà a gestire gli scostamenti; se concedesse varianti in corso d’opera alle diverse barche in costruzione vedrebbe saltare l’intero ciclo produttivo.”

Il Logica 59 in via di definizione è il vostro terzo super yacht, dopo un 45 e un 31 metri. Quali innovazioni presenta?

“Il 59 metri ha tre motori: già per questo è atipico in quanto normalmente barche di questo tipo hanno una motorizzazione bimotore. Il motore centrale, che è quello di maggior resa, ad esempio in navigazione notturna a 10 nodi consuma 90 litri, ovvero il minimo possibile, in pratica 12 euro a miglio nautico. Considerando che il motore sposta 780 tonnellate di barca siamo vicini ai consumi

di un gozzo."

Oltre ai consumi ridotti c'è anche un'attenzione alla sostenibilità?

"Su ognuno dei motori Man, l'azienda produttrice ha installato – per la prima volta – 4 marmitte catalitiche (SCR) sperimentando insieme a noi sul Logica 59 questa soluzione innovativa. Quando faremo la prova in mare avremo tutte le sue maestranze a bordo. Con quattro marmitte catalitiche si ritiene di raggiungere una riduzione molto importante del particolato e quindi dell'inquinamento del mare dovuto agli scarichi. Con quattro catalizzatori per motore i residui in mare sono quasi annullati.

Abbiamo invece scelto l'elettrico sia per il tender – un Candela di oltre sette metri e mezzo con tecnologia Electric Hydrofoiling, quindi simile a un aliscafo e davvero interessante sia dal lato sostenibilità ed economicità per i suoi 35 nodi con 55 miglia di autonomia, ma anche per il confort grazie a un sistema di correzione dei pattini che impedisce il beccheggio con onde fino a 70 cm – sia per le moto d'acqua che sono le prime due consegnate in Italia dalla Taiga Motors."

L'inserimento dei tre motori non ha creato difficoltà per il montaggio dell'elica trasversale?

"Abbiamo sostituito l'elica trasversale di poppa con un sistema utilizzato dalle barche mercantili: in pratica un jet con capacità di ruotare a 360° che oltre a servire in ausilio le manovre può essere in grado di spingere la barca a 5 nodi nel caso in cui ci fosse avaria totale ai tre motori. Con questo sistema, che produce fra l'altro un rumore molto basso, abbiamo anche la possibilità di uscire da un porto rispettando 'i vicini' nelle ore notturne o nella prima mattina.

Il jet, gestito dalla Kongsberg, che viene abbinato al posizionamento dinamico, consente di fermarsi in un punto preciso con la massima oscillazione di mezzo metro inserendo le coordinate con il Gps, senza dare ancora, ed è utile quando i fondali sono troppo alti o quando il vento fa ruotare la barca. Il posizionamento si ottiene di norma lavorando su shotter e su elica di prua ma se il vento fosse troppo il sistema attiva anche uno dei motori per il bilanciamento. Il sistema è ideale anche per chi ama stare in rada come il nostro cliente: di norma per trovare il posto giusto dove fermarsi occorre gettare e togliere l'ancora più volte mentre con questo dispositivo la si getta solo quando si è certi che il posto è quello perfetto."

L'aspetto della ricerca e dell'innovazione è molto presente nel vostro team sotto il profilo della sicurezza, sostenibilità ed economicità; per quanto riguarda gli interni e la vivibilità in generale dello yacht in che modo si estrinseca?

"La ricerca è spasmodica e ci sono molte soluzioni innovative. Un esempio su tutti: normalmente i tubi di scarico dei motori vengono supportati con degli agganci che sono sul soffitto della sala macchina, che spesso corrisponde al pavimento del salone principale. Per evitare che ci possa essere una trasmissione di rumori e vibrazioni siamo partiti dal fondo della nave per sorreggere i tubi di scarico e lì abbiamo costruito un sistema di tubi – isolati da supporti elastici – che praticamente sostengono il tutto senza andare a interessare la parte del soffitto/pavimento. Dobbiamo ringraziare per questa soluzione di tecnologia avanzata la società Tecnav."

Siamo vicini alla consegna all'armatore: quali sono stati i problemi più importanti che avete trovato lungo il percorso?

"La barca ha avuto tempi lunghi di progettazione proprio per tutte queste sue caratteristiche

innovative come ad esempio le marmitte catalitiche che hanno avuto bisogno di una fase di sperimentazione e anche un po' per il Covid intervenuto mentre eravamo in fase di costruzione degli scafi e dell'allestimento; in questo ultimo anno ci sono stati i ritardi nella consegna dei materiali a metterci in situazioni difficilissime. Va poi considerato che nell'area La Spezia-Livorno c'è molto lavoro per le grosse imbarcazioni mentre le ditte subappaltatrici sono rimaste numericamente le stesse."

La scelta di subappaltare tutte le operazioni è quindi positiva o negativa?

"Vengo dal cantiere di famiglia che poi vendemmo ad Azimut negli anni '80. All'epoca gestivamo tutta la fase della costruzione: questo è stato uno dei due motivi che portarono il cantiere a dover fare un concordato fallimentare e poi ad essere comprato da Azimut. Il primo motivo fu la fortissima perdita avuta nella costruzione del mega yacht Nabila (per Adnan Khashoggi) negli anni '80-'81, che con inflazione e interessi bancari a due cifre ci portò alla vendita. Direi che quel modello di cantiere non funzionava, tanto che anche altri cantieri come Picchiotti e Baglietto, anch'essi grandi e con il modello del 'quasi tutto fatto in casa', ebbero vicende problematiche. Oggi con 45 anni di esperienza in questa attività, conoscendo l'andamento sinusoidale del settore, ritengo che il lavorare con ditte esterne consenta di avere nei momenti critici costi gestibili."

In un momento di grande lavoro come questo si corre il rischio di essere messi da parte dagli appaltatori e quindi di avere dei problemi di ritardi?

"Credo sia importante arrivare a fidelizzare le ditte appaltatrici in modo da avere anche un riscontro effettivo della capacità delle ditte. Al rischio che ha citato si ovvia in due modi: far sì che queste persone lavorino volentieri con il cantiere, e ciò significa mettere attenzione nel far subire loro il minimo degli imprevisti possibile affinché rientrino nel loro preventivo e guadagnino quanto è giusto; c'è poi il tipo di rapporto che si instaura con il cantiere che, nel caso che ci riguarda, grazie alla nostra produzione limitata, riusciamo a gestire bene: siamo in grado di prendere decisioni sul da farsi in tempo reale senza che si incorra nelle inefficienze dei tempi stagnanti. Infine il metodo di pagamento: il suo essere un po' più corto rispetto a quello dei grandi cantieri, grazie al quale facilitiamo i flussi di cassa ai nostri appaltatori consentendo loro un controllo più puntuale del budget, può essere importante. E infine i rapporti umani sono alla base: i decenni di attività nel settore hanno creato fiducia e rapporti stretti con molti di loro."

Dopo la consegna del Logica 59 quali saranno i vostri programmi?

"Abbiamo in programma la costruzione di una barca con gli stessi principi di questo 59 metri, ma limitata a 499 Gross Tonnage al fine di avere una produzione più gestibile e di poter allargare la nostra potenziale clientela.

In alternativa, o in semi-parallelo, prevediamo la costruzione di una barca con le caratteristiche di Logica 59 ma con la carena allungata di due metri per creare una beach area fissa a poppa ampliabile con due portelloni laterali ad aumentarne la flessibilità. Oggi la beach area è costituita da circa 30 metri quadrati con l'abbassamento del portellone centrale e dei due laterali.

A settembre decideremo."

CLICCA QUI PER ISCRIVERTI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT

This entry was posted on Monday, June 26th, 2023 at 6:30 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.