

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Innovazione, investimenti e determinazione spingeranno l'industria nautica pisana oltre i limiti

Nicola Capuzzo · Wednesday, November 27th, 2024

Pisa – Il 5° Forum di SUPER YACHT 24 si è aperto ricordando, da parte di Maurizio Balducci in rappresentanza del presidente di Confindustria Nautica Saverio Cecchi, che [nell'attuale positivo contesto nazionale del settore](#) la provincia di Pisa si distingue come uno dei territori italiani con la maggiore concentrazione per occupazione diretta e per la filiera della cantieristica nautica collocandosi nel polo produttivo dell'alto Mediterraneo: il più importante a livello nazionale, insieme alle altre provincie della regione, e a quelle della Liguria come Genova e La Spezia.

Fondamentale per lo sviluppo della cantieristica pisana è il Canale di Navicelli sul quale operano molti tra i più importanti cantieri italiani, che usufruiscono di questa via d'acqua per far raggiungere il mare ai loro prodotti di lusso. Canale che negli ultimi anni ha visto crescere rapidamente sulle sue sponde il numero dei superyacht che lo navigano e le loro dimensioni; e che sta cercando di rispondere alle richieste di [ampliamenti e di maggiori profondità adeguando la sua infrastruttura](#) realizzata nella seconda metà del 1500, che incontra nel suo percorso anche ponti troppo bassi.

Luciano del Seppia, presidente della Port Authority di Pisa, ente che gestisce il canale, ha ricordato che [l'ente riceverà trenta milioni di euro per il triennio 2024-2026](#), stanziati dal Governo, per la protezione delle sponde del Canale con palancolature che limiteranno il loro sfaldamento. Ha confermato che la prima tranche di 10 milioni arriverà a breve e che il progetto è già pronto e cantierabile per essere messo a gara. Sono previsti inoltre dragaggi a spot in attesa del completamento delle palancolature e annunciati studi in corso per risolvere le difficoltà dei passaggi degli yacht. E' seguito l'intervento di Claudio Rossi in qualità di presidente del Gruppo Nautici Unione Industriale Pisana, che ha confermato quanto le opere preannunciate da Del Seppia siano fondamentali per l'operatività dei cantieri costruttori che il gruppo rappresenta.

Entrati nel vivo dell'incontro i cantieri si sono confrontati sul tema dell'innovazione declinata nei vari aspetti: dalle evoluzioni per favorire la qualità di vita a bordo per gli armatori alla sostenibilità nei confronti dell'ambiente. La customizzazione dello yacht su misura delle esigenze del singolo cliente è uno dei filoni seguiti da **Benetti** – ha detto Massimiliano Casoni –; le ultime innovazioni del cantiere cercano di aumentare il benessere e il senso di vicinanza con il mare con soffitti più alti e aprendo i saloni sui tre lati, e, rispetto alla sostenibilità, puntano non solo a ridurre i consumi ma anche a migliorare la qualità di vita a bordo con l'ibrido-elettrico, sistema che rappresenta

ormai il 90% della sua gamma. Benetti spinge inoltre verso sistemi di espansione diretta dell'aria condizionata riducendo del 30/40% i consumi, e sugli e-fuel, in particolare nell'Hvo, utilizzabile in tutte le sue barche, per ridurre i consumi senza inficiare le condizioni di vita a bordo. Casoni ha anche parlato del lancio dello Iot (Internet of Things) sulle barche più grosse in acciaio: un sistema che collega tutti i dispositivi di bordo in un unico strumento che monitora tutti i parametri dei sistemi operativi a bordo consentendo al cantiere di seguire da remoto la barca nel periodo di garanzia, ottenendo dati da elaborare e fornire al comandante e al chief engineer, e creando inoltre una banca dati che potrà, grazie all'intelligenza artificiale, correlare i parametri dei sistemi della barca per migliorarne consumi, pianificare al meglio le manutenzioni riducendo i tempi di fermo barca e sopperire anche all'attuale difficoltà di trovare personale adeguatamente formato.

Davide Mugnaini ha portato l'attenzione sulle responsabilità che si assumono i cantieri di manutenzione e refit come **Seven Stars Marina & Shipyard** che in questa fase – successiva al boom delle vendite – devono assicurare ai tanti superyacht in attività la possibilità di essere mantenuti e riparati in modi e tempi giusti, così da dare fiducia agli armatori nello sceglierne di nuovi e sempre più grandi. “Dal lato delle innovazioni tecnologiche i cantieri di refitting non hanno le risorse per la ricerca ma possono testare le tecnologie che vengono messe sul mercato” ha detto Mugnaini, che in Seven Stars ha creato un ufficio apposito. Grazie a questo approccio il cantiere è riuscito ad entrare in contatto con un'azienda estera produttrice di filtri particolarmente efficaci – che non richiedono cambi d'olio, ma che si sostituiscono dopo un numero preciso di ore di attività – che permette ai suoi clienti di superyacht di non emettere fumi neri.

Il consumo di carburante si riduce anche con una minore velocità, e questa strada l'ha già percorsa **Overmarine** risparmiando un 30-40% del consumo. “Siamo supportati in questo anche da una tendenza di minore richiesta di velocità che si sta registrando nel mercato” – ha detto Maurizio Balducci – “Stiamo costruendo il meglio di quello che la tecnologia ci consente di fare”. Il problema, ha spiegato Balducci, sta nella necessità di spazi 4/5 volte più grandi per lo stoccaggio richiesto dai nuovi carburanti, che porterà a ridurre quello delle cabine, ma questo dovrà scontrarsi probabilmente con il parere contrario degli armatori. “Anche i produttori di motori non hanno chiaro quello che sarà richiesto in futuro: probabilmente non ci sarà una soluzione unica ma soluzioni diverse a seconda delle dimensioni e tipo di utilizzo della barca. Gli armatori sono favorevoli alla sostenibilità al patto che comporti una vera riduzione di emissioni, visto anche il costo aggiuntivo che comporta, ma non siamo ancora arrivati a dimostrare una soluzione di questo tipo”.

Il peso della barca in relazione ai minori consumi è un aspetto importantissimo per ridurre i consumi secondo Marco Massabò di **Cantieri di Pisa**: “Tre anni fa, quando abbiamo acquisito il cantiere, siamo ripartiti dalla base, cioè dalla progettazione”. Il cantiere, prendendo spunto dalla barca a vela, lavora sul peso partendo quindi dalla carena, lavorando sulle sue appendici, fino al sistema di saldatura e della molatura. Dal lato sovrastrutture il cantiere applica il carbonio, ormai generalmente utilizzato da quaranta anni, su ogni sua parte, per abbassarne il peso.

Studi sulla carena performante per minori consumi, sul sistema propulsivo con impianti in linea d'asse o con i nuovi Ips e sul design della parte superiore che, per il suo impatto sull'ambiente esterno può agevolare o ostacolare il rendimento del complesso propulsivo della nave, sono portati avanti da **Codecasa**, come ha spiegato David Morelli: “Il cantiere non ha mai pensato al carbonio come materiale di costruzione per mantenere la sua tradizione, realizzando le sovrastrutture in alluminio per contenere il peso”.

Come può l'Italia, che costruisce gran parte delle imbarcazioni, non perdere questo vantaggio rispetto ai paesi emergenti? Questa l'osservazione di partenza di Federico Rossi di **Rossinavi**, che come unica strada vede il puntare sull'innovazione, evitando di farci copiare dai nuovi mercati. In questo senso il cantiere è orientato nello sviluppare la potenza a bordo: aspetto fondamentale nelle grandi barche come quelle che produce. Con l'aiuto dell'intelligenza artificiale Rossinavi ha sviluppato l'infrastruttura propulsiva dell'ibrido elettrico applicato sul suo catamarano – oggi 1° superyacht sul mercato capace di essere attivo 24 ore solo con la modalità elettrica, con solo 5 ore di ricarica notturna, grazie all'alta efficienza della carena che riduce i consumi dal lato propulsivo e non avendo tra l'altro bisogno di stabilizzatori, in più disponendo di grandi superfici utili per posizionare pannelli solari. “Oggi l'innovazione sta andando verso lo studio di barche al limite delle 500 Gt con più spazi possibili da utilizzare esterni ed interni, ma quel limite di volume di carena non riesce più a sopportare il peso che mettiamo su queste barche. Ci domandiamo anche noi come potremo trovare lo spazio ulteriore che richiedono i nuovi carburanti. – ha considerato Rossi – In questo contesto spicca il minore consumo del nostro catamarano, pari a poco più di un quarto di quello di un nostro superyacht di 50 metri”.

Nelle conclusioni è emerso che l'innovazione è dunque un aspetto sul quale tutti i cantieri stanno intensamente lavorando per cercare le migliori soluzioni (Balducci), cercando di ottenere la massima sicurezza della riuscita di quello che sarà il nuovo sistema per evitare investimenti sbagliati che potrebbero determinare la crisi del cantiere (Mugnaini), e che l'Italia potrà mantenere i suoi primati solo lavorando continuamente su innovazione e su know how per contrastare la concorrenza dei mercati emergenti; è necessario quindi provare e sperimentare, senza spingere troppo, per acquisire know how ed essere pronti quando i tempi saranno maturi (Casoni).

Il cluster locale si è poi concentrato sulle possibilità di sviluppo delle proprie attività offerte dal territorio evidenziando le attuali criticità: la mancanza di un marina capace di attrarre le barche che attualmente si dirigono altrove e, comunque in un contesto di quasi unanime fiducia verso la Port Authority di Pisa, le attuali difficoltà di entrata e uscita dei superyacht dal canale a causa delle mancate altezze dei ponti e dei bassi fondali. Anche Massabò nell'occasione ha confermato la fiducia di Cantieri di Pisa a livello locale, ma ha informato che per le dimensioni di alcune sue imbarcazioni sopra i 50 metri, per ragioni di economicità e non solo, si avvarrà dei cantieri genovesi [T. Mariotti](#) e San Giorgio del Porto; realtà con le quali, insieme ad altre, costituirà anche una importante joint venture di cui verranno dati i dettagli nei primi mesi del 2025.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

**SUPER YACHT 24 E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**



























This entry was posted on Wednesday, November 27th, 2024 at 10:23 pm and is filed under [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.