

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Ratto (Tankoa) “Diamond Binta, superyacht made in Liguria”

Nicola Capuzzo · Sunday, August 17th, 2025

Questo servizio è stato pubblicato per la prima volta nel numero 3-2025 del supplemento Yacht Upstream disponibile a questo link

Consegnato nell'estate del 2024, Diamond Binta è uno yacht full custom creato per un cliente del cantiere che aveva già posseduto il 50 metri S501 Bintador. La visione era costruire uno yacht più grande, progettato per affrontare crociere a lungo raggio. Le linee sono di Francesco Paszkowski con la collaborazione di Margherita Casprini per gli interni. SUPER YACHT 24 ha intervistato il direttore generale di Tankoa Yachts SpA nonché project manager Edoardo Ratto che racconta alcuni importanti dettagli tecnici e costruttivi di questo 58 metri che si distingue anche per la percentuale elevata di aziende e fornitori italiani e del territorio ligure.

Quali sono state le principali sfide ingegneristiche nella progettazione e costruzione dello yacht?

“La prima è il corridoio che collega la zona ospiti alla beach area e che divide in due la sala macchine. Il corridoio è climatizzato, ha finiture luxury e permette di osservare motori e impianti, soluzione che ha comportato diverse complicazioni ingegneristiche riguardo al raffreddamento e alla ventilazione della sala macchine per rispettare i regolamenti, renderne confortevole l’attraversamento e dare al locale un impatto scenografico importante. Non penso siano tanti gli yacht che permettano di vedere una zona solitamente celata agli ospiti”.

È stata una richiesta dell'armatore?

“Sì, ha voluto una beach area importante, dotata di balconi apribili che la trasformano in un grande salone al livello del mare e accessibile direttamente dalla zona ospiti senza troppi sali/scendi in giro per lo yacht”.

La componente più importante di questo locale?

“I vetri, li abbiamo studiati appositamente per svolgere soprattutto due funzioni: resistere a temperature elevate e abbattere il rumore. Sono stati realizzati certificati A60 dalla Pocadel. Le altre vetrature a bordo di questa unità sono state realizzate dalla Maritan Glass che, insieme alla

Viraver, sono le due aziende con le quali collaboriamo al momento”.

Quali materiali sono stati usati per la costruzione?

“Date le dimensioni, prestazioni e la forma di carena non abbiamo dovuto eccedere nella scelta di materiali super alleggeriti o particolari. Lo scafo è in acciaio navale ad alta resistenza mentre la sovrastruttura è in alluminio”.

Parliamo della certificazione.

“Lo yacht è certificato dal Lloyd’s register e ha ottenuto la certificazione ? 100 A1 SSC Yacht Mono G6 ? Lmc, quindi la classe massima che si può avere per stazza al di sopra delle 500 tonnellate, è quindi full compliant all’utilizzo commerciale e lo yacht batte bandiera maltese. Con il Lloyd’s abbiamo curato tutti gli aspetti di sicurezza, classe, gestione e sorveglianza, siamo soddisfatti del lavoro svolto”.

Che tipo di propulsione ha lo yacht?

“È la seconda sfida tecnologica di Diamond Binta, che può navigare lasciando spenti i generatori ausiliari: yacht di questa dimensione navigano di solito con uno se non due generatori accesi. Diamond Binta è equipaggiato con due motori Caterpillar 3512 da 1.350 kW a 1.600 giri accoppiati a due motori elettrici per navigare in modalità ‘alternatore-asse’. Nelle lunghe navigazioni i motori principali alimentano quindi quelli elettrici e gli alternatori generano la potenza elettrica necessaria al funzionamento dei servizi hotel, lasciando così spenti i generatori. La propulsione è quindi sfruttata sia per spingere la barca sia per produrre energia di bordo. Anche i generatori sono Caterpillar, due Cat 7.1 Acer da 118 ekW più un Cat 4.4 da 86 ekW per l’emergenza. Alternatori e motori elettrici sono invece forniti da Cgt e realizzati dall’azienda tedesca Reintjes.

Chi ha lavorato all’impianto elettrico?

Il Bacchetto, un artigiano elettrico della zona che collabora con noi da molti anni che si è coordinato con la Cgt (distributore italiano di Caterpillar), Reintjes e Comap per la parte del controllo e della gestione delle sorgenti e dei carichi. Tutto si basa sulla gestione tramite due Ups piuttosto importanti, sono sistemi di immagazzinamento dell’energia che garantiscono l’erogazione della corrente e correggono eventuali disservizi. Inoltre il sistema Caterpillar/Reintjes ha permesso di contenere dimensioni e potenza dei due generatori ausiliari”.

Passiamo ai principali impianti dello yacht.

“Per quanto riguarda stabilizzatori ed elica di prua abbiamo usato Naiad Dynamics, importati in Italia da Samos, azienda genovese che ha seguito anche i sistemi di tonneggio e la timoneria con il brand Opem Sistemi. Su altri progetti lavoriamo anche Cmc Marine e Quantum. Qui abbiamo installato quattro pinne elettriche zero speed”.

Lo yacht ha tanti portelloni, chi li ha realizzati?

“Abbiamo un importante accordo con l’azienda Cosnav di La Spezia che si occupa di diversi aspetti: costruzione di carpenteria e saldatura di scafo e sovrastruttura, preallestimento di carpenteria, meccanica, linee d’asse, astucci e porta eliche. Realizza inoltre i portelloni, che su

questo yacht hanno rappresentato una grande sfida: ce ne sono due enormi a prua nel garage che comprende anche il carroponte per il varo e alaggio di limotender e tender, poi quelli di poppa della beach area oltre a passerella e scala reale. Diamond Binta ha il ponte di prua chiuso e la zona di manovra è incassata, anche qui ha realizzato due portelloni che si aprono per dare visibilità sui salpancora”.

Lo yacht ha anche un ponte elicottero.

“Sì, è stato realizzato dall’azienda genovese Api che non solo ha applicato la resina della superficie, ma ha anche riprodotto il logo dell’armatore. Per la verniciatura, come tradizione Tankoa, abbiamo un ciclo misto con antivegetativa e stucchi Boero, finiture di International Yacht Paint o DuPont. Il ponte in teak è stato invece realizzato da un’azienda storica per Tankoa, la Emmegi Marine di Vado Ligure mentre le porte scorrevoli della veranda sul fly e quelle laterali sono di Steel Works di Genova”.

Altre importanti collaborazioni?

“Ne abbiamo diverse con anche qualche nome internazionale. Le più importanti sono quelle con la già citata Cosnav e con la Ve.Ga Yachts di Albissola per la verniciatura dello yacht. Per i sistemi di navigazione e entertainment lavoriamo con Faser di Varazze e Furuno per i principali strumenti elettronici. Su Diamond Binta abbiamo inoltre alcune collaborazioni storiche: Ocreni Project di La Spezia, che ha realizzato gran parte degli impianti idraulici, e Aquarius di La Spezia per la parte oleodinamica. Gli arredi luxury sono opera di Cantù Contract mentre la parte equipaggi è stata seguita dalla ditta Lisi Arredamenti di Genova. Per quanto riguarda i dissalatori lavoriamo da sempre con Idromar di San Giuliano Milanese. Per le eliche lavoriamo con Detra, azienda genovese al 100% mentre le luci di via sono 4C del gruppo Cantalupi. Montiamo da sempre i tergicristalli Speich di Genova e per le trombe lavoriamo con il brand storico Kahlenberg. Per l’arredo abbiamo nomi del calibro di Minotti, Zunino Marmi, Altraluce per l’illuminazione, Poltrona Frau, Talenti, Roda, Yachtica, Varaschin, TechnoGym e su questo yacht anche Giobagnara. Tutti i tendali sono Multiplex, un’azienda tedesca che riteniamo al top per questo accessorio. Dariel, cantiere di Palazzolo sull’Oglio (BS), ha invece realizzato i mezzi di supporto: un limotender di circa 9 metri con gli stessi colori e finiture dello yacht e un tender classico di 7,5 metri”.

Chiudiamo con un accenno alle prestazioni dello yacht.

“Diamond Binta tocca la velocità massima di 17, ha una velocità economica di 12.5 nodi e un range di oltre 5.400 miglia nautiche, quindi ha un’ottima autonomia grazie anche al risparmio di ore di moto sui generatori”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

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

Il prossimo 2 dicembre SUPER YACHT 24 organizza a Genova il 1° Sailing Super Yacht Forum

This entry was posted on Sunday, August 17th, 2025 at 10:00 am and is filed under [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.