

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Perini Navi 48m Belle Brise: anatomia di una ricostruzione

Nicola Capuzzo · Monday, April 20th, 2026

Questo servizio è stato pubblicato per la prima volta nel numero 2-2026 del supplemento Yacht Upstream disponibile a [questo link](#)

Il ritorno in acqua di un Perini Navi è sempre un evento, ma quello del 48 metri Belle Brise (già Corelia) assume il valore di una vera rinascita filologica. Non si è trattato di un aggiornamento estetico, ma di una “ricostruzione” profonda che ha coinvolto le maestranze storiche del cantiere Perini Navi e i fornitori originali degli anni d’oro. In questa intervista esclusiva, Susanna Corsagni – nel doppio ruolo di Owner’s Representative con la sua Seamotion e di madrina al varo – svela a SUPER YACHT 24 i dettagli tecnici di un cantiere durato due anni e mezzo presso Lusben. Un’operazione che restituisce al mare non solo una barca, ma un pezzo di storia della vela, oggi più sicura e performante che mai, senza tradirne l’anima originale.

Susanna Corsagni, la sua storia con questa barca sembra un cerchio che si chiude. Da dove inizia questo legame con il Perini 48 metri?

“Ho lavorato 31 anni a Perini Navi e questo mi ha dato la possibilità di avere un know-how del prodotto particolare. Quando si costruisce una barca è ben diverso da quando si refitta: si sa già dall’inizio dov’è che passa ogni cavo, ogni impianto, ogni centimetro tecnico. Questa barca inoltre io la conoscevo bene. Si chiamava Corelia, un nome che univa i nomi degli armatori originali, Corinna ed Elias, che l’hanno tenuta con amore sin dal 1993. Quando è arrivato il nuovo acquirente, l’originale proprietario aveva 87 anni: era un’età veneranda e i figli non gli permettevano più di fare il bagno o pescare in libertà; solo per questo ha accettato di venderla. Sono stata io ad organizzare il loro incontro, si sono piaciuti subito. Il nuovo armatore si è innamorato immediatamente di quel sapore rétro, del mogano massello che caratterizza gli interni. Per me questo lavoro ha rappresentato una soddisfazione enorme: ero arrivata in Perini quando questa barca era in completamento; averla di nuovo in mano oggi è stato come rivivere il prodotto al quale tutti noi ex Perini siamo legatissimi.”

Come siete arrivati alla decisione di cambiare la destinazione d’uso della barca?

“Siamo partiti con un budget già importante per gli upgrade ma, data la profondità dell’intervento, l’armatore si è chiesto se potesse valere la pena di ottenere anche la certificazione commerciale. Non è una sfida banale per un’unità del 1993, concepita originariamente per uso puramente diportistico. Insieme al registro ABS e alla bandiera Malta abbiamo trovato la formula dello Short

Range. È stata una scelta strategica che stiamo portando a compimento oggi con l'attuale armatore, subentrato durante il percorso di ricostruzione. Un full commercial non sarebbe stato possibile perché avremmo dovuto modificare completamente gli spazi interni dell'equipaggio e probabilmente anche delle paratie strutturali, snaturando la barca. Lo Short Range ci ha permesso di ottenere deroghe accettate, dovendo comunque seguire protocolli rigidissimi. Nello specifico: abbiamo dovuto aggiornare l'isolazione, la sala macchine, la cucina con una isolazione B15, la zona pompe e ridisegnare alcuni spazi, come lo studio del comandante vicino alla timoneria che è diventato una cabina. Senza questa formula, il charter non sarebbe stato possibile.”

Entriamo nel dettaglio tecnico, quali lavori avete affrontato?

“Il lavoro che abbiamo fatto in questi due anni e mezzo dovrebbe essere definito di ricostruzione, e non di refit. Abbiamo sabbiato interamente lo scafo in acciaio togliendo tutto lo stucco vecchio, cosa che non si fa quasi mai nei refit ordinari. La verniciatura oggi poggia su uno stucco nuovo: è un lavoro fatto per durare anni. All'interno, abbiamo svuotato tutto ciò che era tecnico. La sala macchine è stata completamente smantellata, le sentine sabbiate e ricostruita con equipaggiamenti nuovi di zecca. Abbiamo installato due nuovi motori Man V8-800 Hp conformi alle ultime normative ambientali, completi di sistema Urea, e due nuovi generatori Caterpillar da 80 kw. Ogni sistema è stato rivoluzionato: dal trattamento acque nere Hamann al sistema di separazione idrocarburi DVZ Oilchief, fino al nuovo impianto di aria condizionata Dometic della Francesconi, con UTA e fan coil nuovi. Abbiamo sostituito il 70% delle tubazioni e rifatto integralmente l'impianto elettrico e i quadri con Cantalupi. Perfino il sistema sanitario è nuovo, con tecnologia vacuum e nuove tubazioni. Nulla è stato lasciato al caso: abbiamo sostituito 30 oblò – prima apribili – con il design originale di Fabbri Fiore, ora in configurazione fissa e certificati con ABS, oltre ad aver ricostruito ex novo la cucina con coibentazione antincendio B15.”

Sul piano velico e in coperta quali sono stati gli interventi?

“Abbiamo eseguito un overhaul completo del sartame e degli alberi: questi ultimi sono stati sbarcati per controlli NDT, riverniciati e interamente ricablati. Il rod rigging è stato integralmente sostituito con soluzioni RigPro-Sails, così come le crocette, ora firmate Rondal. Anche le cime sono state rinnovate, mentre il piano velico è un mix di elementi nuovi e revisionati da Doyle. In coperta, dopo la rimozione del vecchio teak, abbiamo livellato e sabbiato il fondo prima di posare il nuovo deck. Per la conformità alle normative commerciali, sono stati installati nuovi capping rail e candelieri. Completano il refit il ripristino funzionale dei winch originali Perini Navi (sottoposti a un top-level overhaul) e l'acquisto di nuovi tender Lomac Euforia 460 con relative selle.”

Come avete gestito il 'contrasto' tra i nuovi impianti e i mobili d'epoca in mogano?

“È stata una sfida enorme. Abbiamo trovato una ditta che ha accettato di lavorare “ad occhi chiusi”, smontando e catalogando ogni pannello in un magazzino. Sono stati a bordo ogni giorno perché, per passare le nuove condotte dell'aria condizionata o i cavi dell'impianto elettrico, elettronico e del sistema audio-video Videoworks, dovevamo tagliare e ripristinare il legno originale. Abbiamo mantenuto i marmi originali, come il bellissimo Portoro nei bagni, e restaurato i mobili della timoneria che ora ospita una suite di navigazione Furuno di ultima generazione, bussola giroscopica Anschutz e doppio sistema Starlink. È una barca vintage nel sapore, ma con una performance e una sicurezza da nuova costruzione.”

Un lavoro così complesso richiede anche dal cantiere un impegno costante..

“Siamo stati dall’inizio lavori con Lusben, durante il percorso il management Lusben è cambiato. Ferdinando Pilli ci ha aiutato molto in questa fase di “ricostruzione” ed il cantiere ha affrontato ogni passaggio complicato con elasticità; devo riconoscere che la loro capacità di essere cooperativi è stata la chiave del successo. Ci hanno permesso di integrare il nostro programma di produzione e le nostre ditte nel loro flusso di lavoro. La nostra è una cooperazione che continua: stiamo già facendo insieme un altro refit importante su un’altra Perini di 39 metri nel loro cantiere di Viareggio.”

Lei ha avuto il ruolo di madrina di Belle Brise dopo questo lungo percorso di restauro: cosa direbbe a chi rivede oggi, per la prima volta, questa barca?

“Voglio essere molto chiara: se un armatore cerca una Perini Navi originale, dovrebbe comprare questa barca. E lo dico perché so come è stata fatta. È stata ricostruita dalle stesse maestranze che costruivano le nuove Perini negli anni d’oro, persone che ci hanno messo una passione immensa. Ho ritrovato i fornitori originali che l’hanno completata ex novo. Rispetto a una barca pleasure che magari ha protocolli di manutenzione più “light”, questa, essendo diventata commerciale, deve sottostare a regole rigidissime, il che rappresenta una garanzia assoluta per chi la usa. È una barca cruise, non da regata, ma ora ha motori più potenti, generatori nuovi e un’affidabilità totale. Ha il sapore del mogano del ’93 e la tecnologia del 2026. È pronta subito, affidabile e bellissima. Per me, averla riportata al suo massimo splendore è una soddisfazione che va oltre il dovere professionale: è un atto di affetto verso un prodotto che ha fatto la storia della vela.”

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**

This entry was posted on Monday, April 20th, 2026 at 11:55 am and is filed under [Services](#), [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.