

# SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

## **Com.te Massimo Lai (Infynito 90): “Dialogo vero con il cantiere. Dai nostri feedback a soluzioni concrete”**

Nicola Capuzzo · Monday, May 4th, 2026

Massimo Lai è un comandante di lungo corso, con 35 anni di mare, oggi alla guida di un Infynito 90, il motoryacht di Ferretti Yachts da 27 metri che ha segnato per il cantiere ravennate l'ingresso deciso nel segmento fast displacement, con cui ha navigato per un mese di crociera in Croazia, con 13 ospiti a bordo. Scafo in vetroresina, motorizzazione Man da 1.800 cv, autonomia dichiarata di 1.200 miglia a 8 nodi, due Seakeeper 18 e stabilizzatori a profilo curvo Sleipner Fins VF1350: un'architettura pensata per navigazioni lunghe con equipaggio contenuto, in un mercato che su questa combinazione sta scommettendo con continuità. Lai era tra i comandanti invitati all'edizione di quest'anno di Convergence, l'evento con cui Ferretti Group porta la propria flotta di skipper tra i cantieri di Ravenna e Ancona per incontri diretti con i team di progettazione e i principali fornitori. Un format che, come racconta lui stesso, funziona grazie alle possibilità offerte dal cantiere di discutere di innovazioni e nuove tecnologie anche attraverso l'incontro con i partner.

### **Comandante Lai, cosa ha tratto dalla sua esperienza all'evento Convergence di quest'anno?**

“L'evento è stato molto positivo, anche perché ritrovi tante vecchie amicizie un po' diluite nel tempo a causa della lontananza. Si discutono le varie problematiche legate al mondo nautica di oggi, e di quelle che si affronteranno in futuro: nuove registrazioni, nuove regole internazionali. L'aspetto più utile è stato toccare con mano le particolarità dei diversi fornitori, come Sleipner, Seakeeper, perché in fase di consegna non sempre si ha il tempo di approfondire certi argomenti. Avere i produttori direttamente in cantiere ha consentito di ricevere risposta a domande mirate. Per fare un esempio concreto: il sistema Seakeeper può essere avviato già a 700 giri, in “modalità silenziosa”, così da non dover per forza aspettare i pieni giri e poter uscire con gli ospiti in tempi ridotti. Sono piccoli accorgimenti, ma quando hai tredici persone pronte a uscire, non puoi permetterti di restare in plancia a sfogliare il manuale.

### **In che modo la visita ai cantieri di Ravenna e Ancona ha influenzato la sua comprensione del processo di sviluppo e produzione di Ferretti Group?**

“Ne avevo già conoscenza, avendo seguito la costruzione della barca, quindi sapevo come impostano il lavoro. È organizzato molto bene: pensare soltanto a come gestiscono le varie commesse nelle diverse matricole; hai tutto compartimentato, lavori svolti, lavori da rivedere,

lavori programmati in futuro, e c'è un grande schermo che chiarisce dove c'è da accelerare e dove no. È un sistema ben strutturato. Ho visto tante barche in costruzione in trentacinque anni di mestiere, e devo dire che ha avuto un bell'impatto".

### **Quanto è stata utile l'opportunità di interagire direttamente con i diversi team e partner durante Convergence?**

"I dubbi che sono emersi riguardavano aspetti come i tempi di messa a regime del Seakeeper, o come sono integrati i sistemi dell'Infynito. Da uno schermo puoi fare tutto: i miei sono da 27 pollici. Il fatto di poter interfacciare tutto, che si tratti del passaggio di una nave sulla dritta, di un'emergenza a sinistra, del radar, è un vantaggio concreto. Puoi gestire la barca da un unico punto. Il confronto con i team ha aiutato a capire argomenti che si conoscono ma in maniera relativa: la barca l'ho ricevuta il 7 agosto, abbiamo fatto un mese di crociera e poi siamo andati in secco per il rimessaggio invernale. Il tempo per approfondire certi dettagli tecnici semplicemente non c'era".

### **Quale valore aggiunto ha tratto dal confronto con altri comandanti durante l'evento?**

"Il confronto con gli altri comandanti è stato utile anche per quanto riguarda la strumentazione e i vari sistemi. Sapere come il collega risolve un problema che conosci ma non hai avuto il tempo di analizzare vale quanto leggere un manuale, e in certi casi di più. C'è anche un discorso di ridondanza che emerge sempre in questi confronti. L'elettronica porta vantaggi reali in termini di gestione, ma concentrare tutto su un unico processore crea un punto di cedimento unico. Se quest'ultimo si brucia ti ritrovi a navigare di notte con il solo telefono come strumento su una barca di 40 metri. A me è capitato, ma è una situazione che non auguro a nessuno. Con l'Infynito sono più che contento di come è impostata la plancia: c'è integrazione ma c'è anche separazione fisica dei sistemi, il che fa differenza. Il tema della ridondanza resta centrale e il confronto tra comandanti lo tiene vivo".

### **Nella pratica, quanto viene davvero sfruttata l'autonomia dichiarata sull'Infynito 90 nelle navigazioni lunghe?**

"Il discorso dell'autonomia è reale al 95% in navigazione economica. Il 5% me lo tengo per le variabili: corrente, vento, cambiamenti di rotta per l'onda quando la prua non vuole prenderla di fronte. A 8 nodi, la barca ha acqua e carena di risultato. Da Ravenna l'ho portata fino a Pisa, circa 1.200 miglia, e in alcuni momenti ho dovuto dare gas perché c'era mare contrario, onde da più direzioni, piccole correzioni di rotta per non danneggiare l'imbarcazione. Ma orientativamente il dato delle 1.200 miglia è reale".

### **Lo scafo fast-displacement cambia il modo di pianificare rotte e consumi rispetto a un planante puro?**

"La mia unità monta due motori Man 1800, che spingono bene: a mezzo carico, 50% gasolio, 50% acqua, la barca fa 26 nodi ed esce fuori dall'acqua in modo pulito. Con un planante puro basta aprire il gas e vai, e hai più stabilità perché la trazione aumentando i giri diventa maggiore. In navigazione economica fast-displacement devi ragionare diversamente: se devo fare 1.200 miglia a 8 nodi, so già che ci metto cinque o sei giorni e pianifico di conseguenza. I nuovi stabilizzatori d'assetto a lama verticale del tipo interceptors aiutano l'ingresso in planata: se con stabilizzatori tradizionali ci possono volere sei secondi, con questi dopo due/quattro secondi sei in planata".

**La plancia integrata riduce davvero il carico di lavoro o restano sistemi poco intuitivi?**

“Tutto molto intuitivo, e lo dico avendo provato tanti sistemi diversi negli anni. Con l’Infynito 90 gli strumenti sono intuitivi, lo spazio in plancia ti consente di raggiungere tutti i comandi senza doverci correre, non importa dove ti trovi, ed è tutto interfacciato. Il discorso della ridondanza resta importante: avere sistemi separati fisicamente, anche se integrati a display, fa la differenza”.

**Una barca di queste dimensioni può essere gestita con equipaggio ridotto senza compromessi operativi?**

“Quest’anno avevamo tredici ospiti, di cui cinque bambini, ed eravamo in tre d’equipaggio: due ragazze e il sottoscritto. Siamo riusciti a far passare all’armatore un mese tranquillo, che è l’obiettivo di tutto. Dipende anche dal numero degli ospiti, ma con la giusta organizzazione è fattibile. Il fatto di essere in tre, e di aver gestito tutto senza criticità senza aver mai lavorato insieme prima, dice già qualcosa sulla barca oltre che sull’equipaggio”.

**In fase di ormeggio, quali sono ancora i punti critici?**

“Non ho avuto nessun tipo di difficoltà, e te ne spiego il motivo. L’armatore ha fatto montare anche la stazione di poppa. Fidandomi esclusivamente di me stesso, e avendo un equipaggio che non conoscevo, quando mettevo la barca in linea andavo direttamente alla stazione di poppa, le ragazze gestivano le cime e ci mettevo nulla. La barca risponde molto bene in manovra: i ritardi delle manette sono calibrati bene, non è che ingrani e parti subito con un’accelerazione brusca. Il primo giorno che l’ho presa in consegna, uscito il personale Ferretti, mi sono trovato subito bene. Una volta che hai le linee fatte e sei a poppa a controllare la situazione, sei al sicuro”.

**Che tipo di feedback state dando oggi al cantiere e su quali aspetti vi aspettate risposte più rapide?**

“Sinceramente non mi aspetto risposte più rapide di quelle che ho già visto. Appena arrivato ho esposto una serie di punti, che a prima vista sembrano banalità, e il cantiere ha recepito. L’alberino della bandiera di prua, per esempio: parlando con il cantiere abbiamo capito che serviva un punto ben definito per il montaggio, e abbiamo individuato una soluzione con un’asta estraibile direttamente di fronte alla plancia. Il grande specchio della cucina, molto alto, pesa 70 kg: ho suggerito di separarlo in due parti per distribuire il peso, e da quel momento tutte le nuove matricole che prevedono questo optional vengono fatte così. Sono piccole cose, ma ti ascoltano”.

**Quanto il cantiere ascolta davvero i comandanti nella fase di sviluppo prodotto?**

“Per quello che è la mia esperienza, mi sono venuti incontro in tutto, con una mentalità molto aperta. Hanno capito che erano esigenze fattibili, risolvibili, non complicate da gestire. La mia è la matricola numero 10, ma non è che le prime nove siano state fatte senza questi accorgimenti. L’Infynito 90 è uno di quei modelli che vengono definiti di successo e quindi ha doppio stampo, in modo da rispondere tempestivamente alla domanda del mercato: la matricola 10 è di fatto la quinta della serie parallela. C’è poi un apprendimento di tre matricole prima di consolidare i dati, e in questo caso ci sono anche motorizzazioni diverse. Prima di raggiungere la piena maturità di serie passano quattro o cinque matricole effettivamente. I miei feedback rientrano ancora nella fase di perfezionamento del progetto”.

**Se doveste indicare tre priorità da sviluppare nei prossimi modelli, quali sarebbero?**

“Sinceramente non riesco a indicarti delle priorità, perché tutto è andato di pari passo e in maniera coerente. Non mi sento di suggerire punti critici perché, secondo me, non ci sono. Stanno facendo un buon lavoro sullo sviluppo di questa barca. Una cosa che posso dire è che la zona di prua è molto riuscita, poi dipende dalla configurazione scelta: bar, jacuzzi, il vetro che si apre. Con bambini piccoli a bordo eviti di uscire con mare formato, ma per il resto l’armatore ha usato la jacuzzi quel mese e mezzo senza nessun tipo di problema. Il dettaglio che mi ha colpito di più, e che ha colpito l’armatore, è il senso di apertura visiva che dà l’interno: cucina aperta, vetrata che si apre, nessun blocco visuale. Sei dentro una barca ma ti sembra di stare fuori. Non è una cosa da poco”.

### **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 Sailing Super Yacht forum torna a Genova il prossimo 27 novembre

This entry was posted on Monday, May 4th, 2026 at 4:19 pm and is filed under [Interviste](#), [Services](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.