

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

A bordo di Grillo Parlante con l'armatore Fausto Sestini: "verso il giro del mondo"

Nicola Capuzzo · Thursday, June 11th, 2026

Incrociato al largo di Porto Cervo, in Sardegna, durante gli allenamenti in vista della Giorgio Armani Superyacht Regatta, SW100RS Grillo Parlante (ex Cape Arrow) è una delle imbarcazioni più conosciute costruite da Southern Wind e l'ultima sotto la gestione dell'ingegner Persico. Lunga 30,26 metri, ha architettura navale firmata da Farr yacht Design, interni e coperta da Nauta. L'attuale proprietario, l'armatore italiano Fausto Sestini, ha di recente completato un importante refit conservativo, cambiando colore, da Sangiorgio Marine, a Genova. SUPER YACHT 24 lo ha incontrato in banchina per approfondire i lavori svolti, i programmi di navigazione e anche i temi legati a gestione tecnica, equipaggio e manutenzione di un 100 piedi pensato per navigare a lungo raggio.

Sestini, come è arrivato a Cape Arrow, oggi Grillo Parlante?

"Un mercoledì ricevo una mail che Cape Arrow era in vendita. Il giovedì vado a Porto Mirabello a vederla e me ne innamoro subito. Sabato mattina, alle sette e mezza, avevo già mandato l'offerta e, dopo una breve trattativa, ne sono entrato in possesso. Da qualche mese, sono proprietario effettivo. La barca aveva bisogno di tornare al livello che meritava e oggi posso dire che è tornata davvero a essere sé stessa".

Qual è il progetto a lungo termine?

"Fare il giro del mondo. È un sogno che mi porto dietro da anni, da quando bambino ascoltavo i progetti di mio padre: quello più importante era proprio fare il giro del mondo in barca a vela; egli non è riuscito nell'intento e io ho raccolto il suo testimone. Da lì nasce anche il nome della barca: l'idea di ascoltare quella vocina, quel 'grillo parlante' che ti dice di fare quello che desideri, senza rimandare troppo. Perché poi magari arriva qualcosa che non te lo consente più. L'idea è iniziare ad assaggiare l'Atlantico e poi, magari, allungare la rotta ancora un po'. Questa è una barca che permette di pensare a navigazioni di quel tipo. Il Mar Rosso era un'altra idea, ma oggi non è il momento e non avrebbe senso forzare la mano. Tutti i lavori che stiamo facendo, e tutte queste miglia, sono un investimento per arrivare pronti, con serenità, a qualcosa di più importante".

Da dove nasce il rapporto con il cantiere Southern Wind?

"Arrivavo da un altro sogno: ricostruire una barca come avevo fatto anni fa con Mylius. Con il progettista Alberto Simeone avevamo disegnato un 88 piedi e nella mia mente avrebbe dovuto costruirlo Southern Wind, perché continuo a pensare che siano tra i pochi cantieri che sanno

davvero realizzare barche pensate per navigare tanto. Dietro c'è una storia fatta di esperienza vera, miglia percorse e tanti progetti realizzati bene. Ne avevamo parlato anche con loro, il progetto piaceva e lo avrebbero sviluppato volentieri. Poi però il mercato è cambiato e ho capito che sarebbe stato troppo impegnativo portare avanti un progetto di quel tipo”.

Cosa ha trovato in questa barca?

“Quello che cercavo. Una barca grande, molto grande, ma che resta piacevole anche nelle ariette leggere: soprattutto una barca con cui puoi pensare davvero di andare lontano. In queste tre stagioni mi sono convinto ancora di più che Southern Wind costruisca in maniera eccezionale. Grillo Parlante permette di fare lunghe navigazioni senza perdere il piacere di stare al timone o di giocare un po' con la barca quando le condizioni lo consentono. Un equilibrio che, su dimensioni così importanti, non è scontato”.

Quali barche ha avuto prima di questa?

“Ho avuto uno Swan 77, ex Mascalzone Latino, che ho tenuto per un paio di stagioni. Prima ancora un Mylius 76, un Hanse 63 e, andando ancora più indietro, uno Jeanneau 54 DS firmato da Garroni. Una bellissima barca che ha avuto grande successo. Ancora prima ero soprattutto un motorista puro, anche se da più giovane andavo in deriva”.

Come ha impostato le prime stagioni di navigazione?

“Il primo anno ci siamo concentrati soprattutto sulla Sardegna. Dovevamo imparare a conoscerla bene e prenderne le misure. Poi, stagione dopo stagione, abbiamo iniziato ad allungare il raggio. L'anno scorso abbiamo navigato tra Turchia, Grecia e Peloponneso praticamente in un'unica tratta, fermandoci poco, e la barca si è comportata benissimo. In tre stagioni non abbiamo mai avuto problemi veri e, quando fai tante miglia, è un aspetto che conta parecchio”.

Quali sono invece i programmi di quest'anno?

“L'idea è arrivare fino in Tunisia, poi spostarci tra Malta e Sicilia e, invece di rientrare a Marina Cala de' Medici dove stiamo normalmente, salire in Adriatico. Vorremmo visitare le Isole Incoronate, in Croazia, aspettare la Barcolana a Trieste e poi la Veleziana. Dopo torneremo a casa per alcuni lavori di cantiere e per rimettere la barca in ordine insieme ai ragazzi che la seguono, che per me sono angeli custodi. Questo è un tema importante, perché dietro navigazioni del genere c'è sempre un team che lavora. Poi l'idea è andare alle Baleari per Natale e Capodanno”.

Dove ha eseguito i lavori di manutenzione?

“Inizialmente nel cantiere di Marina Cala de' Medici che ci ha permesso di lavorare per tre mesi insieme alle persone che la seguono da sempre e ovviamente con Andrea Cinerari, il comandante. Per l'ultimo refit, abbiamo invece lavorato con Sangiorgio Marine, a Genova. La scelta di Sangiorgio Marine è ricaduta sia per la loro ben conosciuta professionalità sia per la possibilità di mantenere un costante rapporto logistico con Southern Wind”.

Come vi siete trovati?

“Molto bene. Abbiamo finito addirittura quindici giorni prima del previsto. Dal rapporto umano con tutte le maestranze al risultato finale non posso dire nulla. Abbiamo chiuso l'accettazione praticamente ridendo e scherzando, perché non c'era nulla da contestare. La cosa che mi colpisce è che continuano ancora oggi a inseguirci per perfezionare alcuni dettagli senza che dobbiamo chiedere nulla. Tornano per rifare una lucidatura perché, secondo loro, non è perfetta. Questa attenzione oggi non è così scontata”.

Prima ha citato il comandante, che ruolo ha avuto nella gestione di una barca di queste dimensioni?

“Andrea Cinerari è l’anima di Grillo Parlante. È arrivato come comandante d’armamento, per insegnarci a usare una barca che, oggettivamente, rappresentava un salto importante. Aveva già esperienza su una gemella, anche se poco più piccola e su altre barche importanti sia nel mondo regata sia crociera. Il cantiere ci aveva consigliato di fare almeno una stagione con lui. Poi è nato un rapporto molto bello che, con il tempo, si è consolidato sempre di più. Oggi mi rende la gestione della barca semplice e, secondo me, è una qualità rara”.

Come avete organizzato l’equipaggio?

“Abbiamo due persone fisse a bordo. Durante l’estate porto la barca quando posso farlo serenamente, altrimenti mi faccio aiutare e continuo a imparare. Un 100 piedi, se non sei un professionista, non è una barca semplice da comandare. Anche mettendoci tutta l’attenzione possibile, resta una nave: per velocità di reazione, pesi, inerzie e gestione generale. È un equilibrio delicato”.

Che atmosfera cerca di avere a bordo?

“Spero che anche per l’equipaggio sia un rapporto quasi familiare. In barca a vela ci sono momenti in cui, magari di notte, ti devi anche abbracciare per tenerti e fare una manovra. Alla base devono esserci fiducia e stima reciproca. Darsi del tu non vuol dire che manchi il rispetto. Noi pranziamo e ceniamo sempre tutti insieme. Io, quando me lo lasciano fare, vado anche in cucina perché mi diverte”.

E in regata?

“Facciamo poche regate, mi considero più un navigatore che un regatante. L’idea è comunque divertirsi. A noi piace stare bene insieme. Magari la sera si finisce a tavola dopo la regata: se è andata bene tanto meglio, altrimenti va bene lo stesso. Prima di tutto sono amici”.

Cosa significa oggi essere armatore di un 100 piedi in Italia?

“La difficoltà più grande è far capire che uno non è un delinquente solo perché ha una barca di 30 metri. Detta brutalmente, spesso il clima è questo. La mia barca porta bandiera maltese, ma avrei preferito tenerla italiana, anche perché appartiene direttamente a me. Non faccio charter. La barca la usiamo noi tutto l’anno ed è davvero la casa della famiglia. Il problema è che oggi, tra norme e burocrazia, si finisce quasi obbligati a scegliere bandiere come Malta o l’Inghilterra perché tutto diventa più semplice. Ed è un peccato”.

Quanto pesa questo aspetto nel mercato?

“Si percepisce anche quando arriva il momento di vendere una barca. Uno straniero che deve comprare un’imbarcazione con bandiera italiana spesso incontra più difficoltà ed è un aspetto che ho vissuto direttamente”.

Che approccio serve invece nella gestione dello yacht?

“Bisogna ragionare come se fosse una piccola azienda. Non basta comprarla. Chiaramente cambia tutto se hai la fortuna di trovare un equipaggio come il mio. Quando hai persone valide a bordo, tanti problemi diventano semplici. E resta il meraviglioso piacere, o sana malattia del navigare”.

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 Thursday, June 11th, 2026 at 1:09 pm and is filed under [Interviste](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.