

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Roberto Lacorte: “Il posto barca è un limite alla crescita del mercato”

REDAZIONE SUPER YACHT 24 · Tuesday, August 18th, 2026

Questo servizio è stato pubblicato in anteprima [sul numero 3-2026 di Yacht Upstream disponibile a questo link](#)

Pisano, classe 1968, Roberto Lacorte è fondatore e amministratore delegato di Pharmanutra, azienda farmaceutica che ha costruito insieme al fratello Andrea. È inoltre fondatore della regata 151 Miglia Trofeo Cetilar, con partenza e arrivo a Marina di Pisa, uno dei percorsi più belli nell’Arcipelago toscano. Lacorte è uno di quegli armatori che non si fermano mai. Velista con risultati importanti nelle regate d’altura, da SuperNikka al progetto FlyingNikka nel foiling fino al nuovo wallyrocket51 RocketNikka, ha costruito nel tempo una flotta eterogenea che spazia da barche one-off a quelle di serie per le crociere a motore. Super Yacht 24 lo ha incontrato per parlare di barche, equipaggi, infrastrutture e di quel sogno, la Coppa America, che tiene ancora vivo nel cassetto.

Sig. Lacorte, come nasce il suo percorso da armatore?

“Mi sono sempre sentito armatore delle barche che mio padre mi metteva a disposizione: ha affrontato lo stare per mare insieme a me fin dall’inizio, e si è accorto di quanto ci tenessi, di quanto fosse importante per me la condivisione di quella passione. Così tutto quello che abbiamo avuto nel tempo – un gozzo in legno, poi un Comet 28 Race autocostruito – lo abbiamo fatto insieme. La prima che ho sentita davvero mia, perché l’avevo costruita con le mie mani e con quelle di papà, è stata proprio quel Comet 28 Race con cui ho partecipato alle prime regate. Però era pur sempre la barca di mio babbo, anche se me la affidava spesso perché credeva in me.

La prima comprata da me è stata invece il Vismara 34 Asell. È stata la mia prima vera esperienza da armatore, con tutto ciò che comporta l’acquisto, e con la fortuna di avere mia moglie accanto, con cui ho condiviso fin dall’inizio la passione per la vela. Da lì sono arrivate le varie Nikka – da Nicola e Chicca – ed è partita questa lunga striscia, tuttora in corso: barche più o meno estreme da regata come FlyingNikka e RocketNikka, una classica in legno, LuluNikka, e barche a motore come PowerNikka, un Bertram 25 del ’63, e WonderNikka, un Riva 88’ Folgore”.

Come descrive il rapporto con la costruzione e il progetto delle sue barche?

“È un’esperienza che mi completa e che fa parte di me. Anche quando si tratta di barche di serie mi piace seguire la costruzione. I momenti più belli sono infatti quelli della creazione, perché ci metto del mio – ci mettiamo del nostro, mia moglie e io. La parte importante dell’essere armatore è far crescere una ‘creatura’. LuluNikka ne è un esempio bellissimo: una barca in mogano con linee classiche, costruzione tradizionale, ma con soluzioni sott’acqua estremamente rapide volute da Giovanni Ceccarelli. Una barca bellissima da godersi nel modo più totale, con cui ho ritrovato il contatto vero con il mare, regatando in Spirit of Tradition senza toglierle nulla alle prestazioni”.

Cosa significa essere armatore in Italia oggi?

“Senza entrare nella selva delle normative, quello che trovo più limitante è il problema dei posti barca. I porti vecchi sono stati disegnati trent’anni fa per barche di trent’anni fa: un 42 piedi a vela allora era un maxi yacht, oggi è una barca piccola. Un maxi yacht oggi parte dai 25 metri, i mega yacht e i superyacht sono un’altra cosa ancora. Lo stesso vale per le larghezze: ci sono porti che, pur esistendo, non sono più fruibili perché pensati per imbarcazioni di un’era precedente, e ce ne sono pochi e mal gestiti. Alcuni hanno grandi potenzialità e sono praticamente abbandonati, con permanenze né gradevoli né sicure. Il mercato risente direttamente di questo. Me lo confermano diversi cantieri: una delle limitazioni alla crescita è proprio il posto barca. E più si sale di dimensioni, più le difficoltà crescono”.

Come riesce a usare tutte le sue barche nel corso della stagione?

“Per la parte sailing ho la fortuna di avere un equipaggio straordinario, oltre che professionale, molto appassionato, che mi supporta sempre bene grazie anche alla base a Punta Ala, dove riusciamo a gestirle bene. Per la barca a motore, invece, nessuno mi può togliere almeno un mese di mare continuativo d’estate, altrimenti mi ammalo. Con quella navigo con la famiglia, gli amici, nei posti più belli, e mi godo davvero il ritmo del mare”.

Prima del Riva 88 Folgore ha avuto altre barche a motore?

“Sì, ho avuto un Itama 62 e un Riva Diablo 68’. L’Itama sarebbe stato meglio non venderlo, una barca così bella è difficile trovarla: è iconica, unica, la riconosci da lontano perché ha linee stupende e funziona molto bene. Certo, gli spazi sono limitati, però per quello che è in termini di design e sportività dà tantissimo come comfort. Dall’Itama 62 sono passato al Diablo 68’, ed è iniziata una bella esperienza. Non pensavo di riuscire ad avere quel livello di comfort e cura del dettaglio: un heritage bellissimo, mantenuto con precisione. E le persone del cantiere intorno a me sono diventate amici. Sto parlando di persone con grandi responsabilità coinvolte al 100% nell’acquisto, nella gestione, nel post-vendita, nella vendita dell’usato. Riva si fa rappresentare da figure molto in linea con l’esclusività delle barche. Poi sono arrivato al Folgore 88’ perché lo reputo il Riva più bello in assoluto, una barca con grandi volumi e dimensioni importanti che riesce a farti sentire bene”.

Come sceglie il suo equipaggio?

“Nella vela nasce tutto da un rapporto di lunghissima data con Alessio Razeto, il team manager di tutta la parte sailing delle varie Nikka. Ma non è solo lui: c’è tutto lo zoccolo duro dei ragazzi con cui abbiamo costruito SuperNikka tanti anni fa e con cui abbiamo ottenuto tantissimi risultati. Ci siamo conosciuti alla Middle Sea Race con Nikka65 – il Baltic 65 che avevo affittato per la regata

– e lì ho incontrato tutti questi ragazzi. È stato il mio primo approccio a un maxi yacht e dopo quella regata abbiamo deciso di costruire SuperNikka. Tutto è stato possibile grazie alla presenza di un equipaggio su cui potevo sempre credere e contare. Tuttora è così: c'è una coesione molto solida”.

E per il motore?

“All’inizio cercavo di coinvolgere i miei velisti per portare la barca a motore d’estate, poi ho capito che è un mondo del tutto differente. Il comandante e l’equipaggio della barca a motore sono professioni distinte, affascinanti ciascuna a modo suo. Ho avuto la fortuna di incontrare il mio attuale comandante, Andrea Rosi, già con l’Itama. È di Porto Santo Stefano, conosce molto bene quei fondali e soprattutto l’Argentario, e lì c’è una scuola molto importante di equipaggi e comandanti da barca a motore. Passando all’88’ ha coinvolto altri due ragazzi di Santo Stefano, quindi ho tutto l’equipaggio di lì. Persone che conosco bene, marinai affascinanti, da barca a motore, con un modo di lavorare del tutto diverso da quello velico”.

Qual è la qualità più importante che deve avere il suo comandante?

“Prima di tutto deve avere la percezione di come si risolve un problema velocemente, direttamente o attraverso le assistenze degli altri membri dell’equipaggio. La stella che guida un comandante è far stare bene l’armatore. Andrea me lo dice sempre: ‘La mia gratifica più importante è vederla felice quando scende a terra. Misuro tutto in quanto lei sta bene.’ E questo si traduce nei dettagli: conoscere le abitudini dell’armatore, replicarle perché si senta a casa, l’attenzione costante. Un velista non ha queste predisposizioni. Il comandante della barca a motore va oltre all’essere un marinaio: è qualcuno che quando è a bordo guarda negli occhi per capire come si sta. Fa venire voglia di tornare, fa star bene, e si sta bene anche in compagnia. A me piace tantissimo mettermi lì con i ragazzi a chiacchierare del più e del meno, sono persone gradevoli, sono lì per te”.

Che tipo di armatore è e come si descrive?

“Uno che si mette a lavare la barca con i ragazzi. Quando arriviamo in porto, la manovra la comando sempre io – con l’88’ come con tutte le altre – e una volta finita vado a poppa a dare una mano con cime e traversini. Quante volte mi è capitato che qualcuno mi chiedesse chi fosse l’armatore, parlandomi come se fossi equipaggio. Tengo il gioco e mi diverto, perché significa essere ancora quella persona che ama vivere la barca a tutto tondo. All’inizio mettevo un po’ in imbarazzo il comandante: mi diceva ‘ma non faccio abbastanza?’. Rispondeva sempre che sono io a voler stare lì. Credo di aver conquistato un grande rispetto in questo: in quei momenti siamo quattro ragazzi di equipaggio sincronizzati su posizione, movimenti e fasi di ormeggio. Mi avvicina ai miei ragazzi, li sento più vicini, con quei momenti di condivisione che ricordano una regata a vela: siamo tutti lì, è speciale”.

Le sue radici nella vela hanno influenzato il rapporto con l’equipaggio?

“Sono partito da un gozzo e da quel 28 piedi costruito con le mie mani, e quelle radici non voglio abbandonarle, sono ciò che mi tiene ancorato al mare. Non riesco a immaginarmi a farmi portare, lo fanno in tanti, ma mi perderei troppo. La soddisfazione è ancora quella di governare, di portare il mio mezzo, capire come va, come funziona”.

Quali sono i posti che frequenta di più?

“Ho dei punti fissi, senza i quali non è estate. Sono innamorato dell’isola di Cavallo, dove riesco ancora a entrare con l’88’, e lì trascorro tre o quattro giorni in santa pace, anche nel momento di picco non c’è nessuno. Poi c’è Cala Spalmatore, bellissima, un’ampolla chiusa protetta dal maestrale forte nelle Bocche di Bonifacio. Un passaggio obbligatorio a fine crociera è l’Argentario, Porto Santo Stefano, un appuntamento in cui ci si rimette in pari con il ritmo dell’anno. Ci sono affezionato da sempre: è un porto vero, un paese di mare con una grande tradizione marinara, vissuto d’inverno come d’estate. E intorno ci sono angoli di costa strepitosi”.

Con FlyingNikka ha scoperto il foiling: lo vede nel futuro della crociera?

“Da forte appassionato dico di no. Il foiling non potrà mai rappresentare un nuovo modo di fare crociera, parlo di barche a vela, perché sistemi, tecnologie e progettazioni non permettono ancora il comfort necessario. È una barca che va saputa portare, consuma un’energia impressionante e pone problemi di logistica. La più crocieristica tra i foiling attuali è il Baltic 111 Raven, ma all’ormeggio è ingestibile: occupa cinque posti barca, come un Imoca 60 del Vendée Globe. È un altro modo di fare vela, estremo, racing, tecnologico, ma non in sostituzione di quello che esiste. Il che lo rende ancora più interessante, se lo guardi da questa prospettiva. Prendi una bella barca da crociera, un Southern Wind, un Baltic 100: sono talmente belle così come sono. Per le uscite con mia moglie navigo con LuluNikka, una barca tradizionale con cui puoi mangiare un piatto di pasta mentre navighi, senza il casco. Il foiling in crociera non è ancora un formato sdoganato”.

La sua prossima barca?

“Ogni volta che vedo certe grandi barche mi rimangono addosso, quelle che hanno fatto la storia della vela. Gli Swan disegnati da Frers, i Southern Wind: di un’eleganza senza pari. È una barca che mi piacerebbe sentirmela addosso e navigarci, perché dà tutto quello che ci si aspetta: sicurezza, velocità, vela vera. Nel motore il Riva 88’ Folgore è il punto di arrivo: oltre, non trovo niente. È uno sportfly con una buona motorizzazione che lo porta a 38-39 nodi, rapido e di grandi dimensioni. Oltre l’88’, a parte il Mangusta 165 Rev, si va a dimensioni iperboliche. L’ho già detto a Riva: se vogliono disegnare un Folgore 100 – evoluzione allungata del mio 88 – sono qui a portare tutto quello che può servire, insieme ad altri armatori che condividono le stesse indicazioni. Sarebbe un altro successo perché il Folgore 88’ è un risultato industriale importante: ha centrato tutto – velocità, brillantezza, eleganza – in dimensioni significative. Per adesso prevale ancora questa mia anima che mi lega al foiling e al motorsport. Mi piace avere un mezzo che brucia i ritmi, capace di esprimere rapidità e brillantezza quando vuoi”.

A che punto è il suo sogno in Coppa America?

“Siamo ai blocchi di partenza, come sempre. Quest’edizione era impossibile da fare nei tempi, e sparare una cartuccia per fare una cosa affrettata non aveva senso. Se non è questa, sarà la prossima. C’è però qualcosa che mi preoccupa: si sta spingendo verso un format da circuito, sul modello della Formula 1 o del SailGP. Il SailGP ci può stare, è nato così. Ma la Coppa America è la competizione più antica del mondo: ha sempre avuto quella magia dell’attesa, quei tre o quattro anni di preparazione, quella capacità di sorprendere con barche rivoluzionarie ogni edizione. Se diventa un Grand Prix, non è più Coppa America. Spero che questo processo abbia un limite, perché perderla sarebbe un peccato enorme”.

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 Tuesday, August 18th, 2026 at 9:30 am 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.