Elettrosea.it
La rivista dell'Elettrico Navale e H2- Supplemento a ECO DESIGN Magazine
TECNOSERVIZI
Newsletter di Elettrosea.it
SETTEMBRE 2025

Tecnoservizi SRL Media Partner di Hamburg Messe & Congress
Tecnoservizi Media Partner di NSE Fiera Roma 10 -12 dicembre 2025

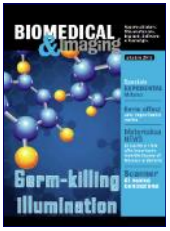
SPECIALE 11TH YACHT DESIGN FORUM

25-27 SETTEMBRE 2025 RIJEKA (FIUME)

Organizzazione dello YACHT DESIGN FORUM e
del Premio MG Lombardi Eco design per nautica da diporto sostenibile:
Tecnoservizi SRL Tel. 0383.1930129 - www.tecnoservizi.es - www.electrosea.it

Sommario

Presentazione del Presidente e dintorni	pag 6
Another remarkable Y9 sets sail	pag 9
E1 dramatic Monaco return	pag 12
686 Lido refit	pag 15
Yacht Design e dintorni	pag 17
Pearl Yachts on Show	pag 21
SUY110 HIGH-TECH RESORT TO A 34-METRE YACHT	pag 23
World premiere of A80 new	pag 25
Max 43 Comfort	pag 26
Acquerapro AI	pag 27
Refit of two superyachts	pag 28
MANTA RANGE	pag 30
Yamaha: sistema di controllo wireless Helm Master	pag 31
OMIKRON YACHTS RETURNS	pag 32
WORLD PREMIERE OF THE GOZZO 48 CABIN	pag 33
PITTI Uomo 2025	pag 34
Venetian Water Taxi designed by Nauta	pag 36
Saxdor Yachts Main Sponsor 8mR World Cup 2025	pag 39
V-Warp Technology	pag 42
MS&D Conference 2025	pag 43
Olympic Class Sailing Hamilton Island	pag 44
TYKUN chase boats	pag 48
E-CAT 80 solar electric catamaran	pag 51
Super Sub	pag 53
Campioni del mondo	pag 55
Sustainable marina at the service of the local area	pag 57
Aquila 46 Yacht	pag 58
New Sirena 60	pag 61
Yachts at superior level	pag 62
Wally wind110	pag 63
Nuova sede Azimuth Yachts	pag 65
GX42 superyacht	pag 66
L'elettrico navale sul lago di Varese	pag 68
Evo R4 Icone	pag 70
Innovation and architecture shape the boats of tomorrow	pag 72
Solar Solution for Jeanneau Odyssey 469 Sailboat	pag 81
Fano Sibenico a Croatia green way	pag 82
Cina and Yachts	pag 84
Yachts and Superyachts from Cina to Europe	pag 88
Aluminum alloy boats	pag 91
Tecniche di Design	pag 93
Cruise Community 2025	pag 100
Porti ed emissioni	pag 101
Decarbonizzare secondo Wärtsilä Marine	pag 108
Speciale Outdoor & Life Style per Nautica da diporto	pag 112
Nuove tendenze nell'allestimento della nautica da diporto	pag 114
Una vacanza di design presso il Faro di Brucol	pag 116
Outdoor di alta gamma	pag 118
Upperalu	pag 120
Decking e Marine	pag 123
Oltre ogni limite	pag 124
Le placche innovative di design	pag 128
Tecnologia e sostenibilità tra le onde	pag 129
Fir Italia la collezione Stainless Steel	pag 130
Economia Circolare ed Ecologia	pag 132
Tra terra e mare	pag 136
Hub for Innovation in Maritime Robotics	pag 138
Electric Workboat in London	pag 140
Controcorrente: Noi a Fiume	pag 142



Colophon

Numero chiuso in redazione ***il 15.09.2025***

Casa Editrice Tecnoservizi SRL
Sede Legale: Via Perosi, 35 - Tortona (AL)
Direzione, Redazione, Grafica:
Via Gobetti 4 - 27058 Voghera (PV) - Tel 0383 1930114
www.tecnoservizi.es - www.electrosea.it
Direttore Responsabile: Armando Zecchi
direttoregenerale@tecnoservizi.es
Grafica e Impaginazione elettronica: Tecnoservizi SRL
Direttore Tecnico: ing. Francesco Frabasile
Redazione: Marco Frizzo, Valentina Parisi, Tullio Fraccaroli, Maria Gerke, Monika Predicte, Andrea Fenzi, Olga Gerke, Martina Zecchi, Stagnaro Sergio, Mauro Fraccaroli

Segreteria di Redazione: Maria Gerke
segreteriadirettoregenerale@tecnoservizi.es
Segreteria Convegni: Monika Predcite
segreteria.convegni@electrosea.it
Pubblicità: Tecnoservizi srl - segreteria.expo@electrosea.it
Marketing: Olga Gerke
Marketingcommunications@tecnoservizi.es

La Redazione si riserva il diritto di modificare, rifiutare o sospendere un articolo a proprio insindacabile giudizio. L'editore Tecnoservizi SRL non assume alcuna responsabilità per eventuali errori di stampa. Gli articoli firmati impegnano solo gli autori. È vietata la riproduzione totale o parziale di testi, disegni e foto. Manoscritti, disegni e foto, anche se non pubblicati, non vengono restituiti.
Tutti i diritti sono riservati.

Stampa: 4GRAPH

Il 20 marzo 2025 durante una affollata prima conferenza stampa nella marina turistica della citta di Rijeka, risposi alle domande di una giornalista, dicendo che alcune cose le potevamo dire, altre no. A Vicenza il 16 settembre in occasione della seconda conferenza stampa per presentare la 11th edizione dello Yacht Design Forum avrò modo di rispondere , relativamente a cosa stiamo facendo in terra d'Istria e in Croazia. Potrò dire in tale sede che stiamo realizzando una serie di eventi, conferenze, workshop che hanno come unico scopo finale quello di realizzare una Mostra del design, delle tecnologie , nautica da diporto compresa, dei waterfronts, della subfornitura nautica, delle marine, del turismo nautico e filiera, una mostra diffusa tra Fiume, Trieste, Venezia. Sono diverse le Università, i centri di ricerca, gli enti, le associazioni, le camere di commercio, le aziende, italiane, croate, slovene, e in generale europee, con cui siamo in contatto.

Basta dare una occhiata al programma dell'evento "11th Yacht Design Forum 25-27 settembre 2025 Fiume (Rijeka) che è disponibile sul sito (www.electrosea.it) nella versione aggiornata, al manifesto dell'evento, per avere delle indicazioni precise. L'evento si svolgerà co-allocato con il 41th Rijeka Boat Show, portando nella sede (Palazzo Modello di Fiume) che è di fianco al Boat Show, nel pieno centro della città e vicino alla Marina Turistica, una elevato numero di relatori a livello internazionale su temi importanti. Di fatto partendo da una visita al manifestazione francese (Boat Festival Cannes 2025) , passando al SeaTrade di Amburgo saremo proiettati a Fiume. Sono molte le novità tecnologiche, di design e commerciali che trovate nelle 144 pagine di questo numero di Elettrosea.it. Mi si consenta di sottolineare come la presentazione del progetto Marble, da parte dell'Università di Zagabria, il Patrocinio di Assomarinas, la partecipazione della Università di Venezia (IUAV) con la presentazione di un suo importantissimo progetto di Design, la partecipazione di vari designer del settore nautico, la partecipazione di aziende del settore AI, e la presenza delle aziende del Lom Group siano elementi importanti. Mi si consenta di ringraziare pubblicamente Enea Dessardo Presidente della Comunità degli Italiani di Fiume e Federico Guidotto Vicepresidente della Unione degli Italiani per la collaborazione fornita nel mettere a punto questo evento , nonché il presidente della Associazione Sestante Blu Nicola Sponza, il Presidente di Assomarinas Roberto Perocchio, la Presidente della Fondazione polo nazionale della subacquea (PNS) Roberta Pinotti, lo Ammiraglio Cristiano Nervi direttore della struttura operativa del PNS. Dimentico sicuramente molti, e mi scuso anticipatamente con loro. Se vi chiedete quando e dove svolgeremo la 12th edizione di questo evento, beh risponderò a queste legittime domande il 27 settembre a Fiume nella Conferenza stampa finale dell'evento presso il Marina Botel.

1ST EUROPEAN ON WATER BOAT SHOW
CANNES
YACHTING
FESTIVAL
9-14 SEPT. 2025
cannesyachtingfestival.com
RX
FÉDÉRATION DES INDUSTRIES NAUTIQUES
IGY
VIEUX-PORT DE CANNES
FAYAT
PORT PIERRE CAMTO

Yacht Club de Cannes
46e édition des Régates Royales

La giuria del Premio Maria Grazia Lombardi Eco Design per nautica da diporto sostenibile, ha un nuovo presidente della Giuria. Il premio e la giuria sono stati presentati nel corso della Conferenza Stampa svoltasi a Fiume il 20.3.2025, durante l'evento di Presentazione della Collettiva Tecnoservizi per BOOT 2026 (Düsseldorf) e la presentazione del 10th YACHT DESIGN FORUM Tecnoservizi, nelle prestigiose sale del Marina Botel e nello specchio d'acqua antistante.

L'articolo traccia una breve presentazione di Yasmine Mahmoudieh, che riassume quanto è stato annunciato alla stampa dal direttore generale di Tecnoservizi SRL, la società che organizza e gestisce il prestigioso premio letterario giunto alla 5th edizione, la cui serata di Gala si svolgerà a Gennaio 2026 all'interno della manifestazione tedesca.

Statement Yasmine Mahmoudieh

"Our mission is to be an innovator in global architecture and design. We are always pushing boundaries, integrating future-focused technologies to evolve and grow. As an impact designer and sustainability architect, I'm committed to reducing the carbon footprint of the construction industry by replacing harmful materials like concrete with natural alternatives such as hempcrete or mycelium. Every project we take on is approached with creativity, functionality, and sustainability, and we focus on holistic, multisensory design**."**

Il designer

Yasmine Mahmoudieh è un architetto pluripremiato, un impact designer con un grande interesse per la sostenibilità e un ampio portfolio di progetti, materiali e competenze maturati nel corso degli anni di un illustre carriera. Recentemente è stata insignita del titolo di Most Influential CEO 2024 - Londra (Architettura e Interior Design). Yasmine continua a plasmare il mondo dell'architettura e del design grazie alla sua dedizione alla sostenibilità e all'innovazione. Fin da piccola è stata affascinata dalla bellezza e dalla complessità di questo settore ed è stato naturale per lei studiare Storia dell'Arte a Firenze, Architettura a Ginevra e Interior Design a San Francisco, prima di laurearsi alla UCLA (Università della California di Los Angeles) in Architectural Design.

La carriera

Da allora ha intrapreso una carriera di successo grazie al suo approccio appassionato a questa pratica senza tempo. Il suo lavoro ha sempre unito creatività e commitment per affrontare le sfide ambientali e per rivoluzionare il settore edilizio e creare spazi che ispirino e durino nel tempo.

La società

Yasmine Mahmoudieh Design, la società di Yasmine, è stata fondata un anno dopo la sua laurea, e da allora ha realizzato molteplici progetti sotto la sua supervisione in tutto il mondo, non solo nel campo dell'Ospitalità di lusso. Oggi la sua azienda è leader nell'innovazione sostenibile, con una biblioteca di oltre 300 materiali sostenibili e riciclati e l'impegno ad affiancare professionisti nel campo dell'Hôtellerie, delle residenze di alto livello, degli uffici, di progetti multiuso, e anche della vendita al dettaglio, per l'adozione di pratiche avanzate ed ecologiche.

Progettazione multisensoriale

Grazie alla sua attività, questa designer di fama internazionale sta diffondendo a livello internazionale un concetto più 'consapevole' di edilizia e una progettazione multisensoriale. La sua missione è quella di cambiare il modo di costruire innovandolo con materiali e idee sostenibili, per apportare benefici alla nostra salute e a quella del pianeta. La sua presenza serve a ricordare come sia importante avere una sensibilità ambientale nel design: un messaggio che ha condiviso in eventi di richiamo come il World Economic Forum di Davos, COP28 a Dubai e in altri eventi di risonanza mondiale. Con l'evoluzione delle normative ESG, il design proposto da Yasmine Mahmoudieh non solo risponde alle crescenti richieste di pratiche più ecologiche, ma anticipa anche ciò che deve essere fatto e come generando nel tempo un elevato ritorno di investimento.

Il premio

La scelta di conferire a questa designer internazionale la Presidenza del Premio, non è certo casuale. Tecnoservizi SRL prosegue nello sviluppo di questo importante premio letterario, che ha già visto negli anni la partecipazione di importanti studi internazionali. Nel corso della conferenza stampa il direttore generale di Tecnoservizi SRL, ing. Armando Zecchi, ha ribadito come la società italiana stia mirando ad una internazionalizzazione delle sue attività, tra cui lo sviluppo di importanti sinergie con manifestazioni estere.

"Ho l'impressione che in Italia si tenda a sottovalutare l'evoluzione in atto nel mondo del design per nautica da diporto e progettazione di navi. Indubbiamente negli anni passati il design nautico italiano è stato ed è ancora un riferimento internazionale, ma onestamente, stanno emergendo nuovi cantieri e nuovi designer anche in molti altri paesi europei.

Nelle fiere internazionali, ad esempio, molti cantieri stanno presentando novità e ricevono grande attenzione, nel settore B to B.

I cosiddetti saloni di Immagine, dove ci si reca solo per garantire la propria immagine per tradizione, e per garantire una presenza consumer di facciata, probabilmente dovranno nei prossimi anni adattarsi a queste nuove tendenze, di fronte ad una nuova generazione di armatori, molto informati e con notevole esperienza di navigazione."

Il Porto di Fiume

L'evento nella città croata è stato una importante occasione di analisi del mercato nautico in adriatico e dello shipping internazionale, nella città dove sta per divenire operativo il terminal dotato delle acque di maggior profondità del mediterraneo, dotato delle gru di maggiori dimensioni del mare nostrum e con la prospettiva di un importante potenziamento del nodo ferroviario, con collegamenti diretti verso la Germania e il centro dell' Europa.

Il turismo nautico

Analogamente lo sviluppo di una nuova e molto ben progettata marina, vicino a Fiume riapre per quel che fu il tratto di mare definito "lungomare" prospettive di turismo nautico molto importanti che ovviamente Tecnoservizi ha subito colto e che svilupperà concretamente nei prossimi mesi. Come dire Buon Vento Tecnoservizi.

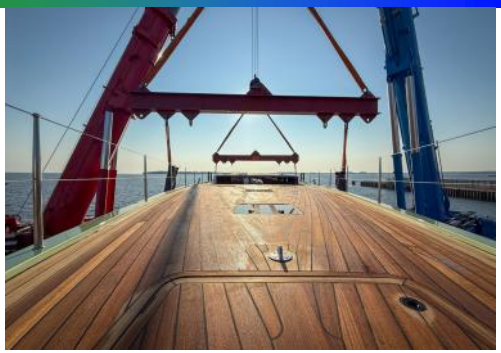
A new Y9 – the flagship of YYachts – has successfully left our shipyard in Greifswald. Following her ceremonial christening, smooth launching, and intensive sea trials, the yacht has now been officially handed over. This Y9 is a remarkable example of what defines YYachts: uncompromising ease of sailing, contemporary design, and a consistent focus on the essentials – always guided by the individual wishes and lifestyles of our clients. Visually, this Y9 makes a striking impression. The yacht's unique hull colour lends her an elegant presence that turns heads both in the marina and on the open sea. It is a colour that combines understatement with character – just like the overall concept of this Y9.

Many of our clients are experienced sailors with a deep appreciation for art, architecture, and design, along with a refined sense of aesthetics and quality.

The interior, created by Norm Architects, was tailor-made in close collaboration with our design team and realised with great sensitivity. Every detail reflects the owners' vision – a harmonious blend of minimalist elegance and maritime comfort.

"From the very first moment, it was clear: this Y9 is something special," says the captain, who accompanied the yacht throughout the entire production process. As the responsible skipper, he also spent the past two weeks thoroughly familiarising himself with her at sea. "She sails effortlessly, responds with precision, and remains astonishingly calm even in strong winds. The interplay of technology, lightweight construction, and design has been executed to perfection. The team at YYachts did a phenomenal job – the cooperation was professional, personal, and of the highest standard. All expectations were more than fulfilled."

This extraordinary Y9 will be on display at the Monaco Yacht Show from 24 to 27 September 2025. If you would like to experience the yacht in person, we warmly invite you to schedule an appointment with our team in advance.



Eight years ago, YYachts launched its very first Y8 – a yacht named Cool Breeze. This launch marked not only the beginning of a new generation of modern carbon sailing yachts, but also a significant milestone in our shipyard's journey. Now, eight years later, we are proud to continue that legacy with a new Y8 that has just been successfully launched and christened. Interestingly, this latest Y8 features a colour scheme reminiscent of Cool Breeze – a subtle yet powerful tribute to our origins and to the spirit that defines YYachts. Following a smooth launch and highly successful sea trials in perfect sailing conditions, the yacht was handed over without a hitch. She will be delivered to South America – clear proof of the international confidence placed in YYachts' craftsmanship.

The name Suuk'iik of this Y8 also carries a meaning similar to Cool Breeze – both evoking lightness, freedom, and the elegance of sailing that YYachts has championed from the very beginning. The handover process went seamlessly, thanks to our well-established procedures and the close coordination of the entire YYachts team. Since our founding, we have sold eleven Y8 models – a testament to the continued appeal and enduring success of this fast and capable carbon yacht. Built entirely in carbon composite, the Y8 is engineered for performance and effortless handling. With a wide stern, a modern rig, and a lightweight structure, she strikes the perfect balance between speed and comfort.

Developed in collaboration with the renowned naval architecture studio Surge Projects, led by Javier Jaudenes, the Y8 features sleek, regatta-ready lines paired with all the amenities of a luxury cruiser.

Our new Y6 model responds to customer demand for maximum privacy and easy handling. Designed by Bill Tripp, it can be sailed solo or as a couple, offering the freedom of solo sailing without sacrificing the luxury and performance of a true superyacht.

The design and configuration reflect that philosophy — and the Y6 offers the most versatile layout options in its class.

Built from advanced carbon epoxy, the nearly 20-meter Y6 delivers superior strength and lightweight performance, allowing it to sail even in light wind conditions — a hallmark of the YYachts fleet.

Carbon epoxy construction also ensures a fresh, odor-free interior environment, setting the Y6 apart from conventionally built yachts.

With the new Y6, we set out to create a yacht that is easy to handle while still delivering the full joy of sailing. All halyards and sheets on the Y6 run aft to the wheel pedestals.

We keep an eye on every detail to ensure the easy and safe handling. Her good ballast ratio ensures excellent stability, making the Y6 extremely pleasant to sail.

The furling system, anchor and wheel pedestals are elegantly integrated into the exterior look created by Bill Tripp.

With its efficient engine and integrated bow thruster, the Y6 offers stress-free handling, even in the tightest marinas. On deck, YYachts uses synthetic teak which is long lasting, light and eco-friendly.

E1 is the world's first and only all-electric race-boat championship sanctioned by the Union Internationale Motonautique (UIM), the international governing body for powerboating activities. The UIM E1 World Championship presented by PIF was established to create a new, exciting and competitive on-water racing Championship using electric technologies to focus efforts on innovations that help protect and restore our urban waters and coastal areas.

The Championship sees teams featuring both a male and female pilot. Racing on the water in iconic cities around the world including Jeddah, Doha, Monaco, and Miami, teams are owned by some of the biggest names on the planet.

These already include Will Smith, Marc Anthony and Steve Aoki from the world of entertainment, LeBron James, Rafael Nadal, Tom Brady, Virat Kohli and Didier Drogba from the world of sport and Marcelo Claure from the world of business.

E1 pilots navigate tight and technical circuits behind the wheel of the electric RaceBirds

Crash in Monaco

A high-speed crash resulted in heavy damage to Team Rafa's E1 RaceBird, a red flag and an early end to qualifying for E1 Monaco race.

Tennis star Rafael Nadel was watching from the sidelines and witnessed the collision between his team and Team Brazil by Claure Group.

Team Rafa's French pilot Tom Chiappe emerged unscathed. The UIM E1 World Championship presented by PIF, the world's first all-eclectic race boat series, returned to Monaco with the on-water drama resulting in the qualifying session being stopped.

This marks the first time in the Championship's history that qualifying has ended prematurely with a red flag. Tom Chiappe jumped clear of his E1 RaceBird to nearby waiting safety crews as it began taking on water as a result of the damage sustained. His visibly concerned co-pilot Cris Lazaraga witnessed the drama unfold from the paddock.

After Collision

Speaking after the incident in Monaco, Rafael Nadal reacted to the crash saying, "It was scary. Seeing it in real-time, I was worried for Tom. From the sidelines it looked dangerous. The main thing is he's okay, he's healthy. Everything else doesn't matter when you go through something like this."

Qualifying points have been allocated based on positions in the qualifying time trials. With Team Rafa current Championship leaders, they will be hoping to bounce back as they bid to extend their lead over their closest rivals, Aoki Racing Team. Virat Kohli's Team Blue Rising took their first ever victory in front of E1 superstar team owners LeBron James, Tom Brady, Marc Anthony, Didier Drogba, Rafael Nadal and Marcel Claure, who all turned out in force to back their teams at the E1 Monaco race.

The race

Race day followed a dramatic qualification on Friday as Team Rafa was involved in a high-speed crash that resulted in heavy damage to Team Rafa's E1 RaceBird. French pilot Tom Chiappe emerged unscathed and returned to action on Saturday race.

Returning to the glamourous Principality, the UIM E1 World Championship presented by PIF, the world's first all-electric raceboat series, thrilled fans in a day of close racing.

The race resulted in Team Blue Rising reigning supreme after fighting off fierce competition from Team Brady in second and Team Brazil by Claure Group in third respectively. The result means defending champions Team Brady leap-frog Team Rafa back to the top of the Championship table as they bid to defend their 'Champions of the Water' crown. Only a single point separates them from Team Rafa on 134 points, nine ahead of Aoki Racing. Blue Rising rise to fourth place on 114 points, promising a close Championship fight. The drama of the action was accelerated by the star power provided by some of the world's biggest names in sport in attendance. A friendly rivalry continues to build between NFL icon Tom Brady, NBA legend LeBron James, King of Clay Rafael Nadal, and African football hero Didier Drogba who were among the big names in Monaco to witness their teams compete in the pioneering Championship.

Team Blue Rising proved too strong for the competition in the Finals amid challenging conditions – securing a surprise win after Team Brady's dominance in earlier racing sessions. The team's pilots John Peeters, who was also named PIF Pilot of the Race, and his co-pilot Sara Misir were awarded their winner's trophy by E1 founder and Chairman Alejandro Agag on the podium.

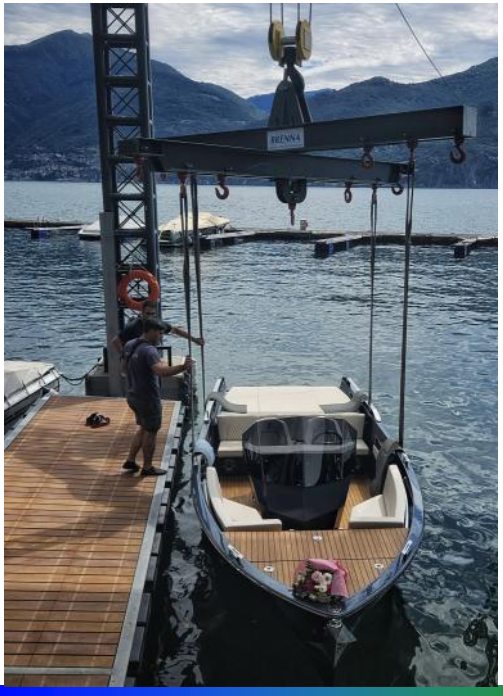
Rodi Basso, founder and chief executive officer of E1, said: "Congratulations to Virat, Adi, John, Sara and the whole team for securing their first ever E1 victory. The racing here in Monaco has been some of the most spectacular E1 has witnessed. The race reflected the storied motorsport heritage of the country with drama and jeopardy at every turn.

"Together with our team owners and the Yacht Club de Monaco, we're building a legacy in the country – redefining racing on water and setting a new precedent in sport."

Yacht Club Monaco

The E1 Monaco race was based at the prestigious Yacht Club de Monaco, a hub for eco responsible yachting and an advocate for more sustainable yachting practices under the visionary leadership of HSH Prince Albert II, President of the Club. Following the E1 Monaco race, the Championship will dock in Lagos in Nigeria in October ahead of the season finale in Miami in November. E1 sees nine teams, each with a male and female pilot, battle it out in the futuristic E1 RaceBird – a first-of-its-kind all-electric race boat. E1 has captured the imagination of racing fans across the world as it redefines racing on water with its unique mix of star power, electrifying racing, and a vision to accelerate sustainable change.

Il Cantiere Nautico Feltrinelli ha ultimato e consegnato al suo armatore un esemplare del celebre modello Frauscher 686 Lido dopo una serie di interventi di refit che le hanno restituito nuovo fascino rendendola un vero e proprio pezzo da collezione. Costruita nel 2006, l'imbarcazione è stata oggetto di un restauro completo presso il Cantiere di Gargnano e oggi, grazie a una nuova motorizzazione, impianti rinnovati ed equipaggiamenti aggiornati, è tornata a navigare come pezzo unico e personalizzato con cura sartoriale in ogni dettaglio. Il Cantiere ha recentemente completato i lavori di restauro e l'aggiornamento del modello citato, che oggi è fuori produzione ma ancora molto apprezzato, trasformando la barca in un esemplare unico e su misura per il suo armatore a cui è stata appena riconsegnata. La cerimonia di varo si è tenuta a Menaggio presso Nautica Navalia, uno dei centri selezionati che affianca Frauscher Italia nella cura e nell'assistenza post-vendita delle sue imbarcazioni, sempre in contatto con la sede sul Garda. Il lavoro, svolto a Gargnano tra l'inverno del 2024 e la primavera del 2025, ha richiesto interventi precisi e specializzati che hanno saputo rinnovare questa barca rendendola più affidabile, efficiente e performante, grazie anche a una serie di materiali e innovazioni tecnologiche non disponibili ai tempi della prima realizzazione.



Modelli fuori produzione

Il Cantiere Nautico Feltrinelli per celebrare i modelli Frauscher fuori produzione, ha realizzato un completo refit mostrando come possano avere una seconda vita attraverso interventi di qualità. Ogni esemplare che entra a far parte del "Collector's Corner" ha infatti una configurazione unica e irripetibile e, a confermare questa esclusività, ciascuna barca porta la targhetta "1 of 1", simbolo di un progetto unico.

Un'iniziativa che dimostra come investire nella manutenzione di queste imbarcazioni non solo ne valorizzi la storia, ma contribuisca anche a mantenerne alto il valore sul mercato.

Il refit ha interessato vari aspetti dell'imbarcazione, con particolare attenzione al lato tecnico del restauro, a partire dalla motorizzazione, ora aggiornata con un Volvo Penta V8 da 300 hp di ultima generazione che ne ha aumentato la potenza permettendo di ridurre i consumi.

L'intero impianto elettrico è stato ricostruito e sostituite le linee carburante, la strumentazione analogica è stata integrata con Glasscockpit da 7'' e anche l'impianto audio è stato completamente rinnovato con l'installazione di un sistema Fusion – JL audio dotato di interfaccia Bluetooth.

La struttura

In termini di struttura la barca è stata trattata con cura artigianale e profondo rispetto per l'identità originale del modello: la carena è stata opportunamente rinforzata ma le sue linee sono rimaste invariate, in modo da preservare lo stile che ha reso la 686 Lido una delle barche più amate di Frauscher.

Dal punto di vista estetico, il cantiere ha eseguito una rinverniciatura completa dello scafo in Bentley Steel Blue, uno dei colori della palette proposta da Frauscher per i nuovi modelli e la tappezzeria è stata sostituita e rifinita con il dettaglio "diamond stitch" e l'aggiunta del logo "Collector's Corner" ricamato sui poggiatesta dei sedili pilota e co-pilota. IL piano di calpestio in teak e una plancetta di poppa allungata aumentano la funzionalità senza comprometterne la linea pulita.

Il progetto

Il progetto di refit della Frauscher 686 Lido, in linea con lo spirito del "Collector's Corner", ci ha permesso di valorizzare uno dei modelli storici del marchio, dimostrando quanto essi siano ancora attuali in termini di prestazioni, fascino e valore sul mercato. Per questo, desideriamo incoraggiare gli armatori Frauscher a prendersi cura delle proprie barche, anche quelle più datate, per favorire la loro longevità con un investimento che continua a dare valore nel tempo. Rinnovare un modello come questo significa restituirgli nuova energia, con la stessa sicurezza e il comfort di una barca nuova, ma con tutto il fascino del design originale", racconta Mauro Feltrinelli sottolineando come questo approccio, oltre a essere più sostenibile, rifletta anche il legame che unisce il Cantiere Nautico Feltrinelli a queste imbarcazioni, frutto di una collaborazione storica con Frauscher sviluppata proprio sul Lago di Garda.

Questo articolo si basa su alcuni comunicati stampa e articoli di Feadship, uno dei cantieri navali più importanti. Alcune linee sono anche mie, ma il concept rappresenta un nuovo paradigma nel design di yacht e auto, cui Tanno Weeda (Head Design Feadship) si ispira e comunica ai designer che lo seguono nei suoi scritti. Scrivo anche di alcuni leader dello yacht design come Studio de Voogt e Ruud Bakker (Feadship). A mio parere, questo articolo potrebbe aprire un dibattito sui nuovi confini del design (spero, ovviamente). Spero che in Italia, ad esempio che in alcuni dipartimenti universitari , si scriva qualcosa su questo concept. Attendo le loro opinioni e naturalmente, le pubblicheremo se avremo il piacere di riceverle.

Aspettando Monaco

Uno dei momenti più attesi dell'annuale Monaco Yacht Show è la presentazione dell'ultimo concept design di Feadship.

Molto più di un rendering, questo progetto di 75 metri presenta tecnologie innovative all'interno di un design esterno mozzafiato e di uno stile interno all'avanguardia. Quest'anno, in onore del 75° anniversario di diamante del marchio, lo Studio De Voogt di Feadship presenta il suo ultimo gioiello, C. Il nome deriva dal simbolo del carbonio nella tavola periodica, il carbonio è la base dei diamanti, e da un piccolo gioco di parole tra "see" e "sea". Ispirandosi al modo in cui i motivi di un diamante tagliato riflettono e amplificano la luce, C brilla di innovazioni e abbaglia con angoli ipnotici. Ma oltre a creare un profilo indimenticabile, queste sfaccettature tra ampie vetrate convogliano la luce in profondità all'interno dello yacht, trasformando il centro di circolazione per armatore e ospiti in una galleria luminosa e in uno spazio abitativo fluidamente senza precedenti.

Questo design sfuma anche la separazione dei ponti, con la sezione di prua e di poppa di ciascun ponte sfalsate di mezzo livello, che si trasformano fluidamente nell'area living successiva, sia in alto che in basso. L'apertura del centro dello yacht su un atrio con stelle galleggianti e un ascensore senza pareti è (anche a mio modesto parere) o un lampo di genio.

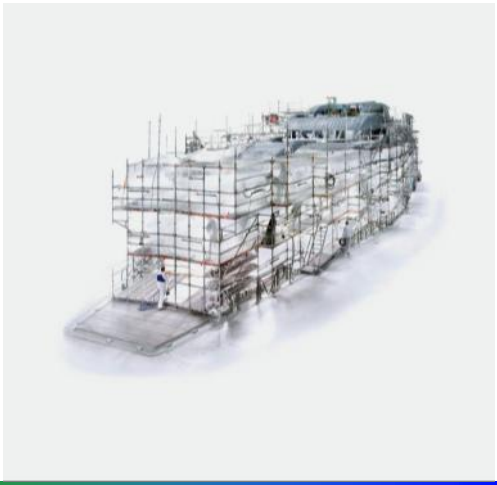
Innovazioni progettuali

Altre innovazioni progettuali a bordo di C sono la lounge sul ponte inferiore parzialmente chiusa, utilizzabile sia all'ancora che in navigazione, un beach club con sala da pranzo a livello del mare, una suite armatoriale duplex e una coffa articolata che si erge su un ponte di osservazione privato. Due piscine esagonali a sfioro si abbinano alle forme delle varie aree salotto e dell'atrio.

Non c'è nulla di grezzo in questo diamante della collezione concept del brand. La forma dello scafo e il sistema di propulsione completamente elettrico con eliche controrotanti in linea d'asse – un'evoluzione del concept Breathe e di Feadship Savannah – sono, secondo le simulazioni al computer, più efficienti del 30% rispetto a un tipico yacht di 75 metri con doppio asse, eliche e timoni. I progressi apportati al suo profilo subacqueo si traducono in una minore scia.

Concept tecnologici

Come tutti i concept yacht del marchio, C è completamente studiato progettato e costruibile. Sulla scia della generazione di energia tramite celle a combustibile a idrogeno sviluppata per il Project 821 di Feadship, lungo 118,80 metri, il concept design C ricaverà il 100% del suo fabbisogno energetico da celle a combustibile alimentate direttamente a metanolo, integrate da batterie al litio-metallo. L'azienda considera il metanolo verde (come anche San Lorenzo citando un esempio italiano) il miglior passo a breve termine nella decarbonizzazione della nautica da diporto, grazie alla sua densità relativamente elevata e alla facilità d'uso. La velocità di crociera normale con le celle a combustibile è di 14 nodi, mentre una velocità massima di 17 nodi può essere raggiunta aggiungendo l'energia della batteria alla rete elettrica a corrente continua dello yacht. L'energia aggiuntiva sarà generata passivamente da due coppie di eliche azionate



dal moto ondoso, che fuoriescono dallo scafo a poppavia delle ancore. Si stima che in un metro di mare l'energia generata dal loro movimento soddisferà un terzo del carico di C. Riutilizzando e modificando il progetto del ponte di comando remoto introdotto nel concept design Pure del 2021, C presenta la prossima evoluzione della tecnologia adattiva di Feadship, con un centro di comando posizionato sul ponte inferiore, tra l'area equipaggio e il beach club. Questo hub operativo e di navigazione completamente digitale include le più recenti tecnologie di intelligence situazionale con telecamere e fusione dati. Questa tecnologia abilitante ha già trovato applicazione nella flotta del brand a bordo di Ulysses. La sua posizione è vista come un modo per centralizzare i compiti dell'equipaggio e migliorare le linee di comunicazione tra l'ingegneria e l'equipaggio di navigazione. Questa disposizione e la sala macchine più piccola su un unico livello, supportata dalle celle a combustibile, massimizzano lo spazio per armatore e ospiti, creando maggiore valore per l'armatore a parità di stazza lorda. I designer Ruud Bakker e Tanno Weeda saranno disponibili durante il Monaco Yacht Show per spiegare le tecnologie ed esplorare il design tramite modelli e animazioni video.

Yacht design vs. car design

Tanno Weeda (Head Design Feadship) è stato invitato a parlare al Car Design Event di maggio 2025 a Monaco di baviera. Circondato da concept car e rappresentanti di colossi mondiali come Kia, Hyundai, Mazda, Mercedes-Benz e Volkswagen, oltre a Pagani e Pininfarina, Tanno è rimasto colpito dall'intensa passione e dal processo metodico che sta alla base del mondo automobilistico.

Ma ciò che ha davvero colpito è stato notare quanto siano ancora diversi i mondi del design di supercar e superyacht, nonostante le loro somiglianze superficiali. A prima vista, entrambi i settori sembrano perseguire gli stessi ideali: bellezza, prestazioni e lusso. Le collaborazioni tra auto e nautica non sono una novità. La collaborazione di Riva con Ferrari nei primi anni '90 ha prodotto una speedster scarlatta che ha attirato l'attenzione ovunque. Collaborazioni più recenti tra costruttori di yacht e marchi automobilistici – Mercedes, Aston Martin, Lamborghini, Porsche, Bugatti – hanno dato vita a design eleganti e veloci che ricordano le auto sportive sull'acqua. Eppure, la maggior parte di queste relazioni è rimasta superficiale, basata su badge e qualche spunto estetico. Il vero dialogo è più profondo: riguarda processo, proporzioni e identità.

Contrasto

Uno dei maggiori contrasti tra il mondo automobilistico e quello nautico è la libertà creativa. Nel design automobilistico, anche per marchi di fascia alta come Rolls-Royce e Aston Martin, i designer lavorano ancora entro parametri rigorosi. Normative, standard di sicurezza, produzione di massa: tutto questo limita il progettista. Alcuni designer sono responsabili di un solo dettaglio, come i portabicchieri sul sedile posteriore. Spesso si tratta di più team in diversi paesi che lavorano al progetto di un'auto.

Progettazione di superyacht

La progettazione di superyacht non potrebbe essere più diversa. Ogni yacht è un concept a sé stante. Non è solo su misura, è una tabula rasa. I cantieri navali di alto livello non costruiscono per un mercato, ma per un singolo individuo. Un cliente, una data di consegna. Questa mancanza di tempo può essere la kryptonite creativa. Il design automobilistico, al contrario, trae vantaggio dallo sviluppo per fasi, dalla modellazione in argilla e da anni di prototipazione iterativa: risorse raramente concesse anche agli yacht personalizzati più ambiziosi. Va peraltro osservato che oggi ciò va a scapito dei designer.

Ho conosciuto personalmente, in Italia, nella mia Milano, un architetto che oggi non opera più nel settore auto, che lamentava il suo lungo periodo passato a sfornare progetti di interni avanzatissimi e tecnologicamente sofisticati, destinati a super car di una nota casa modenese, inserita in un gruppo multinazionale, che venivano alla fine scartati dalla dirigenza sulla base di criteri aziendali molto discutibili generando nella designer e in molti dei suoi colleghi un certo grado di insoddisfazione personali. Le case automobilistiche hanno un vantaggio significativo rispetto ai cantieri navali di superyacht: possono effettivamente costruire i loro concept.

Le concept car sono come campi di gioco creativi per il mondo automobilistico: prototipi costruiti per presentare nuove tecnologie, testare la reazione del pubblico e generare pubblicità. A differenza dei modelli di produzione standard, non sono in genere destinate alla vendita, anche se ci sono delle eccezioni. Al contrario, fungono da piattaforme sperimentali in cui designer e ingegneri possono esplorare idee audaci e stimolare l'immaginazione del pubblico senza i vincoli di tempi di produzione o budget.

Citando un noto Brand Italiano (San Lorenzo) posso dire che oggi questa possibilità non esiste in termini di budget per i cantieri (italiani e non).

Si deve fare fronte al problema della sperimentazione con simulatori, mentre gli yacht (per motivi economici) non possono essere utilizzati come prototipi. Da qui la necessità di introduzione di software sempre più sofisticati e il ricorso alla cosiddetta AI.

Linguaggio di design

l silenzio è un lusso in mare. L'introduzione di soluzioni con propulsione elettrica o a H2 sta andando incontro anche a questo problema, per ora solo con qualche esempio realizzativo. L'obiettivo in generale è creare una risposta emotiva attraverso il design. Il responsabile del design di Feadship cita di una giornata in pista a Zandvoort durante una giornata dedicata ai broker di Feadship, dove le discussioni sulla nuova BMW M5 hanno portato a riflessioni sull'arte sfuggente di fondere aggressività e accessibilità, non solo nelle auto, ma anche negli yacht. C'è qualcosa nel "volto" di un'auto. Tutte le auto ne hanno uno – la griglia, i fari – che crea carattere. Non si ottiene questo sugli yacht, almeno non dalla prua. Gli yacht sono più facilmente riconoscibili di lato che frontalmente. Ma le cose stanno già cambiando. I progettisti di yacht stanno ora prendendo in prestito spunti un tempo esclusivi degli stilisti del settore automobilistico: linee di piega per aggiungere tensione, smussi per rompere le superfici e la postura, ovvero il modo in cui una barca "si siede" visivamente sull'acqua, proprio come un'auto si accovaccia sulle sue sospensioni.

Le linee di design contano

Che le linee di design siano importanti, lo testimonia Somnium (scafo 704) . Progettato dallo Studio De Voogt con splendidi interni di FM Architettura, il progetto è stato in parte ispirato dalla Ferrari, di cui il suo armatore è un noto appassionato. Lo yacht allude al carattere automobilistico italiano senza cedere ai cliché generalisti. Il design della poppa sfoggia linee audaci simili a quelle di un'auto GT, mentre i primi rendering flirtavano con il rosso Ferrari prima di stabilizzarsi su una tavolozza più sfumata. Si progetta in tal caso in termini di sensazioni, non di branding. Che siano tese e aggressive o morbide e avvolgenti, le linee di design comunicano il carattere di uno yacht: maschile, femminile o qualcosa di intermedio. E sempre più armatori hanno preferenze molto forti. Alcuni preferiscono un ponte di prua inclinato verso il basso, una metafora visiva di potenza e slancio in avanti. Altri desiderano più femminilità e morbidezza visiva. Qualunque sia la preferenza, è l'equilibrio che definisce l'anima di uno yacht.

Le differenze

Se si può dire che i due settori in termini di design condividano un linguaggio – di forma, di proporzione, di emozione – va osservato come siano le differenze a renderli entusiasmanti. In definitiva, si può dire lo yacht design sia una disciplina più libera dove esistono meno condizionamenti. Esistono ovviamente regolamenti, normative e il parere degli armatori, ma rispetto al settore auto e alle case automobilistiche chi si occupa di design nautico può in qualche modo progettare in modo più libero. Questa è la bellezza dello yacht design. È arte, è ingegneria e, soprattutto, è a misura (ancora) d'uomo Appare peraltro sempre più chiaro che .esiste una tendenza che potremmo definire convergenza

Convergenza

Mentre le varie collaborazioni sfumano i confini tra design automobilistico e nautico, è chiaro che il dialogo tra questi due mondi non potrà che crescere. Da questo punto di vista l'introduzione della intelligenza artificiale rappresenta un indice oggettivo di questa tendenza. Se per un Designer di chiara fama, oserei dire un archistar del settore, quale è Tanno Weeda, il mare offra ancora terreno di progettazione creativa per eccellenza, probabilmente per altri ciò potrebbe non essere vero, almeno per altre esperienze, per altri studi. Ho parlato di convergenza, non a caso. Voi che ne pensate?

Pearl Yachts is set to make a commanding statement at the Cannes Yachting Festival 2025, unveiling a line-up that celebrates its philosophy of boutique craftsmanship, British design, and technological innovation. The highlight of this year's show is the Cannes debut of the new Pearl 63, alongside the stunning Pearl 72 and the multi award-winning Pearl 82. In a significant forward-looking moment for the brand, Pearl Yachts will also present, for the first time, the design of the highly anticipated Pearl 100 Hybrid, marking a bold step into sustainable yachting in the superyacht sector.

The Pearl 63.

Having made its world premiere at the Palma International Boat Show the Pearl 63 now makes her highly anticipated French debut at Cannes Yachting Festival. In its class, the Pearl 63 stands alone with a four-cabin layout, including a full-beam owner's suite accessed by a private stairway; a feature typically reserved for larger yachts. New fold-down side balconies expand the cockpit space, blending indoor and outdoor living in elegant harmony. The versatile aft cockpit is designed for seamless entertaining, with twin high-low tables that adapt from lounging to dining. Exterior design by Dixon Yacht Design pairs timeless lines with contemporary flair, while interiors curated by Kelly Hoppen Interiors offer a choice of three themes, each combining understated elegance with the comfort of a private residence at sea. Powered by Volvo IPS propulsion, the Pearl 63 is a family-yacht to be owner operated, delivering effortless handling and fuel efficiency and a maximum speed of up to 35 knots.

Pearl 100 Hybrid

This yacht is the next chapter in sustainable yachting concept. A pivotal moment at Cannes was be the exclusive design reveal of the all-new Pearl 100 Hybrid, the brand's largest and most advanced project to date. This new flagship introduces hybrid technology, reflecting Pearl's commitment to responsible innovation without compromise on performance or luxury. The design combines expansive outdoor spaces, a state-of-the-art hybrid powertrain, and the elegant craftsmanship that defines the Pearl brand. This landmark project signals Pearl's latest entry in the 30-metre class, blending sustainability with superyacht sophistication.

Pearl 72 & Pearl 82

Alongside the Pearl 63 and the Pearl 100 Hybrid reveal, visitors to Cannes explored the Pearl 72, renowned for its unique dual-master layout, open - plan saloon, and expansive volumes, and

the Pearl 82, the brand's most decorated model to date, awarded Best Motor Yacht Under 25 Metres at the International Yacht & Aviation Awards 2025, Best Layout at the World Yachts Trophies 2024, and Best Flybridge Over 60ft at the Motor Boat Awards 2025.

Statement

Iain Smallridge, Managing Director of Pearl Yachts, commented: "The Cannes Yachting Festival represents the very essence of what Pearl Yachts stands for; design excellence, craftsmanship, and the spirit of innovation. The premiere of the Pearl 63 is a proud milestone, offering an unrivalled combination of space, style, and performance in her class. Equally, the reveal of the all-new Pearl 100 Hybrid is a glimpse into the future of Pearl, where cutting-edge technology meets timeless elegance. As a boutique yacht builder, we remain committed to producing a limited number of exceptional yachts for discerning owners who seek something truly different; something extraordinary."

Designer Statement for Pearl 63 Bill Dixon

The inspiration behind the Pearl 63 comes from building on the highly unique interior we developed for the Pearl 62. The lifestyle on the Pearl 62 is distinct, and what we've done is carry that forward by introducing a new approach to the exterior design. The Pearl 63 features a sporty look, ample volume, and good performance. However, the focus remains firmly on comfort, both inside and out. Additionally, attention to detail is something that everyone at Pearl, along with our team, places great emphasis on.

Designer Statement for Pearl 63 – Kelly Hoppen

Design is a constant evolution, informed by how we interact with our surroundings. For the newly designed P63 yacht, we focused on elevating the living and dining experience by optimizing the available space. A key innovation is a custom-designed, fitted seating area in the saloon. This unique solution incorporates two additional dining stools that seamlessly transition between the saloon and dining areas, creating a more generous and fluid living space. By enhancing the flow and expanding the dining capacity, while retaining the previous well-loved features, we've created an even more luxurious and comfortable experience for owners and their guests to enjoy in any weather.

Antonini Navi expands its Sport Utility Yacht range with the SUY 110, the second yacht in the series designed by Fulvio De Simoni. In 34 metres, the La Spezia-based Shipyard and the renowned naval architect offer a compact take on the legacy of the SUY135, providing functionality, versatility and an incredible choice of on-board entertainment**.** The series of Sport Utility Yachts developed by Antonini Navi – 'SUVs of the sea', created like the automotive version to combine comfort, functionality and performance – adds a new chapter to its story: SUY110 is born. The project, designed by Fulvio De Simoni, was presented during an event in Monaco organised in collaboration with leading brokerage house Moravia Yachting, which manages its central agency.

The Shipyard

Antonini Navi is a shipyard created out of the partnership between Gruppo Antonini SpA, the storied industrial company based in La Spezia since 1943, and Aldo Manna, the superyacht and management expert with over 30 years' experience in the industry. This synergy, launched in 2020, is the natural evolution of know-how consolidated in the shipbuilding sector, combining Gruppo Antonini's industrial excellence with Manna's in-depth expertise in the yachting world. Based in the Gulf of La Spezia, Antonini Navi forms part of the prestigious "Blue Mile", the shipbuilding district that is home to some of the world's most renowned superyacht builders. The shipyard's cutting-edge infrastructure includes over 33,000 square metres of yards, with 4,200 square metres of covered areas in two industrial sheds. It also has four slots dedicated to yacht construction and can count on a team of over 200 employees, including an in-house technical department with decades of shipbuilding experience. These are the ingredients that enable Antonini Navi to offer a broad range of services, from the construction of custom yachts up to 70 metres in length, to refitting, after-sales services, superyacht berthing and third-party production.

A new yacht

Following the excellent reception of the SUY135, currently under construction on spec at the Antonini Navi shipyard in La Spezia, the new SUY110 is a more compact but equally ambitious and innovative version, capable of redefining the boundaries of the 'functional luxury' concept. The architecture is already fully engineered, which means that the owner's boat can be in the water in record time, with delivery just 22 months after signing the contract.

Spanning four decks, the SUY110 is designed to provide maximum access to all forms of on-board activity, featuring a 50-square-metre stern

hangar that can house a 4.5-metre tender, a 4.2-metre sailing boat (or a second tender) and two 3-metre jet skis, as well as canoes, SUP boards and other water toys, without sacrificing interior living space.

Decks

Another distinctive feature is the innovative Raised Deck, which can be used as a 54-square-metre beach club and overlooks the garage, offering additional space for equipment or outdoor socialising.

This area communicates directly with the Main Deck, creating a 27-square-metre lounge veranda with a dining and relaxation zone: one big space designed to ensure comfort, privacy and harmonious integration with the marine environment. The ease of connection between the various decks, another distinctive feature of the yacht, is provided by seven ramps up and four down that ensure functional integration and continuity between the levels.

Interiors

The refined and functional interior accommodates up to 10 guests in five cabins, including a master suite with private studio. The lower deck offers two VIP and two double cabins, all with en-suite bathroom. The fully appointed crew area is designed for six people. The yacht will have a steel hull and an aluminium superstructure, achieving the ideal balance between performance, strength and sustainability.

The standard configuration of two CAT C18 engines has a total power output of 1,400 hp, driving the yacht to a top speed of 14 knots and a cruising speed of 12 knots, as well as giving it the range to make Atlantic crossings at the speed of 10 knots. An optional diesel-electric system will reduce fuel consumption by 20% compared to similar yachts, underscoring the shipyard's commitment to increasingly green solutions. At the Antonini Navi shipyard, the EVO 31 and SEAMORE 34 units now at an advanced stage of construction share part of the construction and plant engineering and some of the main design solutions also adopted for the SUY 110, representing an opportunity for potential owners to experience first-hand the build quality and level of comfort, which can already be seen in their final form.

Sport Utility Yacht

With the SUY110, Antonini Navi reasserts its confidence in the Sport Utility Yacht vision, a new way of experiencing the sea that combines functionality, versatility and incomparable style.

A80new, the result of a new concept of freedom at sea based on respect for nature like all Arcadia Yachts projects, is a boat of just under 24 metres that can navigate and anchor anywhere in full compliance with Posidonia Oceanica protection regulations.

Alongside the Shipyard's latest project, which will make its world premiere in Cannes, the other yachts showcased at the event will be A96new, Sherpa 60 and Sherpa 80.

Cannes

Arcadia Yachts chooses the Cannes Yachting Festival for the world premiere of its latest model, the A80new, the first RPH (Raised Pilot House) yacht created by the Shipyard based on a new concept of cruising freedom, which features a series of characteristics never before seen together on a yacht of this size.

The new model is just under 24 metres long and complies with the latest regulations designed to protect Posidonia Oceanica, offering complete cruising freedom as well as the ability to anchor in and explore any bay or cove without damaging the natural environment.

Fitted with latest-generation solar panels, the new yacht offers excellent performance at 13-15 knots – the ideal speed to enjoy the natural environment to the full – as well as a series of unique features on a yacht just under 24 metres in length: wide body, master quarters on the Main Deck, five cabins, quarters for four crew in the bow offering maximum privacy and service, and finally the most spacious Upper Deck in the category, with a total surface area of 80 square metres.

The interiors are furnished with natural wood and the propulsion system consists of two Volvo Penta IPS engines.

Others models

Alongside the latest new yacht, the Shipyard will also be showcasing three other models. A96new is a 30-metre yacht with five cabins, an extremely high level of service, and latest generation propulsion and stabilizer systems, standing out for its approach that offers holistic well-being alternating moments of sharing with others of deep communion with nature.

The shallow draught and compact engine size make it possible to navigate in practically any waters.The four Volvo Penta engines guarantee manoeuvrability, extended range, low emissions and acoustic comfort.

Characterised by extreme flexibility, Sherpa 60 is 18.67 metres long and has a layout that privileges the stern cockpit, living area and cabins, thanks in part to the 5.60-metre beam.

Two Volvo Penta IPS engines rated from 600 to 800 HP provide excellent range at the slow yachting speeds embraced by the shipyard, cruising at 17 knots and reaching a top speed of 22 knots.

With a length of 24 metres and a generous 7-metre beam, Sherpa 80 offers a total of 220 square meters of liveable indoor and outdoor surface area. The decks are cleverly staggered in an interlocking design to provide plenty of space and freedom to work with the volumes.

The nearly 65-square-metre cockpit is connected to the stern swim platform by a striking sequence of steps that enhances the relationship with the water, not least thanks to the side garage, which leaves all the outdoor spaces free and accessible.

The dining area on the Aft Deck can be converted into a jardin d'hiver.

This model too makes extensive use of solar panels, and the propulsion system consisting of two Volvo Penta IPS units translates into reduced fuel consumption.

Maxim Yachts presented at Cannes Yachting Festival with a unit of Max 43 Comfort, part of the brand's customizable daycruiser range. The entire line is designed by Alex Cherigny (design) and Isonaval (engineering). Power is supplied by two Volvo Penta D6 440 engines, delivering a top speed of 45 knots. The shipyard, based near Barcelona, will make its debut at the Cannes Yachting Festival after launching at last year's Genoa Boat Show and subsequently exhibiting at major international boat shows. It will present the Max 43 Comfort, a fast 13-meter daycruiser offering versatile outdoor spaces, including two folding tables and four sofas, one of which doubles as a portable fridge. The helm area features a carbon fiber driving console with seating for four, in addition to the pilot's seat, and is equipped with the latest systems. It includes two 16-inch Garmin displays and 11 analog gauges.

The hardtop is made of carbon fiber, and the model includes a JL Audio sound system with eight speakers and two amplifiers. Both the bow and stern offer sunbathing areas, while the aft section is equipped with two fold-down side terraces, adding 50 centimeters of beam on each side. The galley features a ceramic cooktop, sink, and two large refrigerators (with space to install up to five). Behind the galley, another flexible area is furnished with a double table and lateral seating. There are two double cabins. Propulsion is provided by a pair of Volvo Penta D6 440 engines, offering a top speed of 45 knots.

Acquera Yachting, parte di ACQ Group, ha annunciato il lancio di AcqueraPro AI, una soluzione che integra l'intelligenza artificiale sviluppata specificamente per l'industria dello yachting e uno strumento innovativo che permette a comandanti ed equipaggi di accedere a informazioni affidabili, in modo istantaneo e intuitivo tramite WhatsApp. Frutto dell'impegno costante di Acquera Yachting verso l'innovazione e la trasparenza, AcqueraPro AI sfrutta anni di raccolta di dati, esperienze sul campo e informazioni locali raccolte attraverso la rete consolidata di agenti nel Mediterraneo e nei Caraibi. Questa nuova soluzione, che integra l'intelligenza artificiale, offre accesso immediato a un ampio ventaglio d'informazioni, tradizionalmente fornite solo dagli agenti e ora rese più rapidamente consultabili e disponibili 24/7, senza compromessi su qualità o accuratezza. I comandanti e i membri dell'equipaggio possono così ricevere risposte in tempo reale su procedure portuali, specifiche delle marine (incluse le informazioni sui fondali e sull'idoneità degli ormeggi), normative locali, requisiti doganali e d'immigrazione, itinerari consigliati, contatti di fornitori di servizi e suggerimenti selezionati per esperienze gastronomiche o d'intrattenimento. Le informazioni sono costantemente aggiornate grazie all'esperienza di oltre 140 agenti, ai sistemi interni, ai dati storici disponibili dei movimenti degli yacht e agli aggiornamenti operativi in tempo reale della rete globale dell'azienda.

Dichiarazione

«Questa innovazione rappresenta pienamente ciò in cui Acquera crede», afferma Stefano Tositti, CEO e fondatore di ACQ Group. «La tecnologia è sempre stata parte del nostro DNA, ma crediamo in un'innovazione che valorizza il lavoro umano. AcqueraPro AI non nasce per sostituire gli agenti, ma per liberarli da attività ripetitive, consentendo loro di concentrarsi su compiti più importanti e su relazioni personalizzate, mentre comandanti ed equipaggi accedono più rapidamente alle informazioni essenziali».

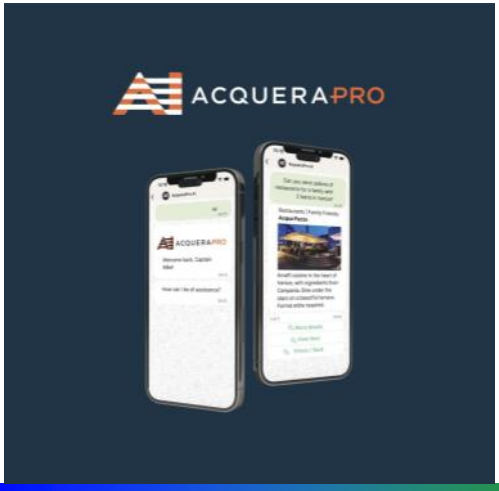
La tecnologia

L'intelligenza artificiale si basa su un database in continua evoluzione, che raccoglie dati da oltre 140 agenti locali, sistemi operativi interni e dati di mercato costantemente aggiornati. A supporto il CRM integrato, in grado di offrire un supporto ancora più efficace. Accessibile 24 ore su 24, 7 giorni su 7, tramite un linguaggio semplice e intuitivo, questa soluzione consente a comandanti ed equipaggi di fare domande e ricevere risposte immediate e contestuali, che possono andare da informazioni sulle formalità portuali a suggerimenti gastronomici.

Una importante osservazione

Fabrizio Ottoni Limena, CTO di ACQ Group e fondatore di YachtMind, aggiunge: «Questa non è semplice automazione. È il risultato di anni di ricerche e best practice rese accessibili attraverso un unico strumento sempre guidato dal valore umano che è al centro del nostro servizio».

Il risultato è, dunque, una piattaforma che rende il supporto allo yachting più smart e intuitivo, senza perdere il valore della presenza umana. Il ruolo degli agenti resta centrale nel servizio ed è ora potenziato da interazioni più rapide e aggiornate. Dopo una prima release per un gruppo selezionato di utenti la soluzione ha già ricevuto riscontri entusiasti, con una waiting list in crescita di comandanti ed equipaggi in attesa di accesso. La società diventa la prima azienda nel settore a implementare l'intelligenza artificiale in questo modo, stabilendo un nuovo standard, indicativo come la tecnologia possa aiutare - e non sostituire - il fattore umano.



Ahead of schedule, the refit division at Cantieri di Pisa has completed two of the numerous projects the yard is working on. They are a majestic 41-metre Feadship and a 43-metre sailing yacht by Perini Navi, which have been returned to their owners over the last few days.

The shipyard

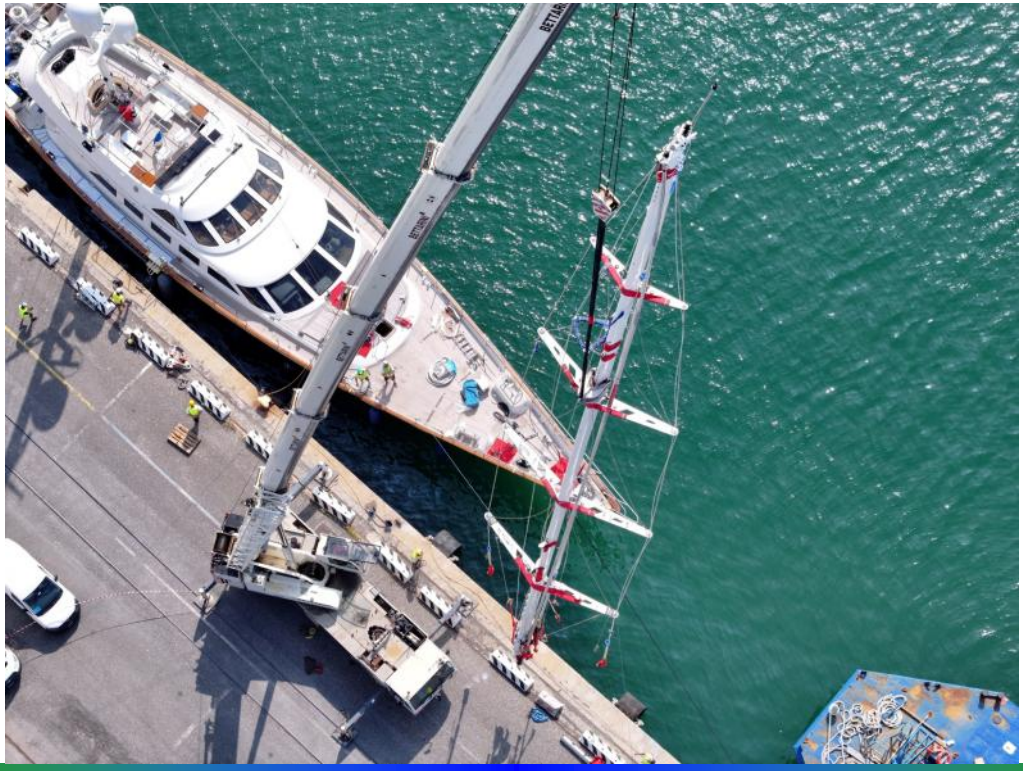
Now owned by Enrico Gennasio, Cantieri di Pisa was founded in 1945 in Limite sull'Arno and then moved to Darsena Pisano in 1956, on the Canale dei Navicelli, where the company is still based today. In the following decades, it gained huge international renown with products that revolutionised the yachting market, most importantly the Akhir series: the first model launched in 1970 came to symbolise the shipyard thanks not least to the collaboration with Pierluigi Spadolini. From 1945 to 2012, Cantieri di Pisa built and delivered over 700 yachts. In 2021, the shipyard was acquired and relaunched by Enrico Gennasio with the aim of creating synergy between companies to revolutionise the current approach to yachting.

Refit

These two superyachts bring the number of units delivered in 2025 to 30, totalling over 1,500 metres in length, with another 10 yachts of various types and sizes, built by various brands, soon to be handed back to their owners. These deliveries confirm the capacity and know-how of the shipyard, which occupies a surface area of 24,000 square metres and has almost thirty direct employees, with a total supply chain workforce of about 300.

Two Megayachts

Cantieri di Pisa announce the completion of refit work on two megayachts, ahead of the agreed schedule. The two units recently returned to their owners are a 43-metre steel sailing yacht designed and built by Perini Navi in 2000, and a 41-metre motoryacht built in the Netherlands by Feadship in 1981.



The Perini superyacht, managed by Monte Carlo-based agency Simonazzi Yachts, presented a major challenge for the shipyard because of the boat's size and type: after dismasting to enable the boat to enter the Canale dei Navicelli, a series of invasive work processes were performed, including the complete repainting of the boat's entire structure and masts.

Class renewal completed work on the boat, which has now been handed back to the owner and is ready to go cruising in the Mediterranean.

Work on the 41-metre Feadship involved repairs to the metal hull and other refurbishments of the on-board equipment, starting with the replacement of the stabilizers, which are now electrically operated. The refitting of this yacht, brokered by Viareggio-based company Vannucci Group Agenzie Marittime, has given the boat an amazing new look, ready for the cruising season in the Mediterranean and also available for charter.

With the owner's agreement, the refit was split into two parts – the first technical and the second aesthetic – and work was completed with class renewal.

These two latest deliveries confirm the success of the shipyard's refit division, which over the past season has completed work on over 30 boats, built by different shipyards and of various sizes, with owners based all over the world.

Another 10 vessels will soon be handed back to their owners, bringing the total length of boats delivered this year to one nautical mile.

Cantieri di Pisa performs refits in an area occupying 24,000 square metres, with almost 30 employees, plus dozens of third-party professionals working on each individual project, taking the total supply chain workforce to between 200 and 300 people.

The equipment available to the team includes a trolley and a travel lift, each with a capacity of 300 tonnes.

Comfort, technology, and Italian design at the heart of the Sarnico-based company's offering. The new generation of Manta pilot chairs takes center stage at the show. Besenzoni participated at the 2025 Cannes Yachting Festival, once again confirming its role as one of the most highly anticipated names in the international yachting scene. At this prestigious event, Besenzoni will showcase its extensive range of products, including gangways, davits, hatches, hard tops, movement systems, electric doors, and of course, pilot chairs. Every product is designed to offer advanced functionality, seamless integration, and a high degree of customization, in line with the needs of owners and shipyards around the world. Among the highlights on display in Cannes will be the Manta range of pilot chairs - the latest evolution in seating design. Available in two models, the P 470 A Manta Comfort and the P 471 A Manta Class, the new Manta chairs stand out for their contemporary styling and advanced features, such as integrated electric adjustments and touch controls embedded in the armrests. With sculptural supports, fluid lines, and ergonomic design, they offer a refined, fully customizable helming experience. These chairs are designed to adapt to a variety of helm station layouts and strike the perfect balance between technical performance and aesthetic quality. The Manta pilot chairs also benefit from the expertise of Besenzoni's Atelier division, which crafts bespoke leather and upholstery according to owners' specific requirements. This specialized department offers a wide selection of materials and finishes, enhanced by artisanal craftsmanship that transforms each product into an integral element of the yacht's interior decor. The fusion of engineering, design, and bespoke attention to detail is the hallmark of Besenzoni's approach, continuously delivering innovative solutions for a high-end, functional, and highly personalized yachting experience.

Durante il Miami International Boat Show 2025 , Yamaha Motor Corporation ha annunciato la nuova funzione di controllo wireless per il sistema di controllo dell'imbarcazione Helm Master EX. Con la massima funzionalità e praticità, tutto nel palmo della mano dell'utente, il nuovo sistema di controllo wireless Helm Master EX offre la libertà di muoversi all'interno dell'imbarcazione, mantenendo il pieno controllo della stessa in ogni momento. L'innovativo sistema trasforma l'esperienza di navigazione con precisione, automazione e funzionalità intelligenti. Il nuovo telecomando wireless offre agli armatori l'opportunità di godersi al massimo il tempo in acqua e di potersi muovere più liberamente a bordo.

Sistema di controllo wireless

Disponibile in configurazioni con motorizzazione singola fino a quintupla, il nuovo sistema di controllo wireless Yamaha include tutte le funzionalità del joystick Helm Master EX, la praticità del pilota automatico e le funzionalità "uomo in mare" per l'armatore e per gli ospiti a bordo. Grazie al pulsante gestibile con la sola punta delle dita, è utilizzabile con una sola mano. Il nuovo sistema di controllo senza fili Helm Master EX offre ai comandanti il vantaggio di mantenere il pieno controllo dell'imbarcazione con Joystick, liberando una mano per la gestione delle cime o dei parabordi. L'armatore può monitorare la profondità, la direzione e la velocità direttamente dal palmo della loro mano. Una soluzione estremamente comoda durante la navigazione quando vengono utilizzate le funzionalità del pilota automatico.

Questo dispositivo di controllo wireless include un sistema integrato "uomo a mare" (MOB): nel caso in cui l'ospite o il comandante cadano in acqua, la tecnologia riduce la velocità dell'imbarcazione per portare i motori al minimo o per spegnerli immediatamente, a seconda della situazione. Il sistema include un badge per il comandante e uno per il passeggero e supporta fino a 8 badge, tutti dotati di un cinturino o di un cordino per monitorare tutte le persone presenti a bordo.

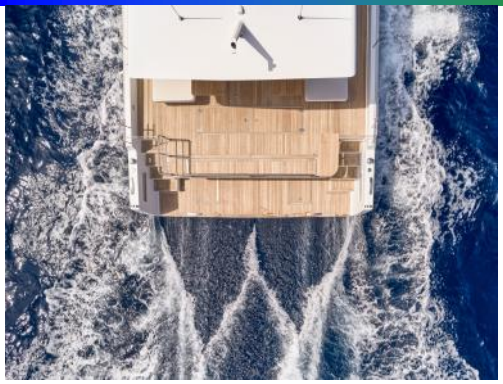
Funzionalità pilota automatico

Con la funzione di pilota automatico Helm Master EX, il telecomando wireless consente al comandante di impostare la rotta e di effettuare regolazioni all'ultimo istante, se necessario. Sarà così possibile utilizzare le funzioni StayPoint, FishPoint e DriftPoint, sia a prua per osservare la rotta dal flybridge, sia a poppa quando si trova al timone.

Durante l'ancoraggio, è possibile gestire il motore attraverso il sistema di controllo wireless. Il nuovo sistema di controllo wireless galleggia in acqua, per facilitare il recupero in caso di caduta in mare. Il controller wireless è progettato per otto ore di utilizzo, per una maggiore praticità e un'esperienza di navigazione più personalizzata; la ricarica del telecomando avviene con una apposita base di ricarica che può essere posizionata in qualunque punto dell'imbarcazione.

Disponibilità

Il sistema sarà disponibile sul mercato europeo dalla seconda metà del 2025. Il sistema di controllo HMEX può essere aggiunto a qualsiasi HMEX aggiornato alla più recente versione del software. Ricordiamo che per quanto riguarda Il comandante egli deve essere sempre vigile. Il nuovo sistema di controllo wireless deve essere messo in funzione solo a bordo per garantire la sicurezza.



Omikron Yachts, the Greek brand under the esteemed Olympic Marine, returned to the Cannes Yachting Festival to showcase the multi-award-winning OT-60.

The groundbreaking model was conceived by the shipyard with a focus on enjoying the beauty of cruising at sea while respecting the environment. Winner of three international awards in 2024, the OT-60 made a strong impression on the global yachting stage.

The acclaimed yacht returned to the spotlight at the Cannes Yachting Festival, the largest boat show in Europe.

OT-60

The OT-60 represents a return to the authentic spirit of Mediterranean cruising, blending the relaxed philosophy of sailing with the comfort and spaciousness of a motor yacht.

The custom-designed Eco-Cruise hull by Juan-K, combined with exterior and interior design by Lorenzo Argento and the shipyard's technical expertise have brought to life a yacht conceived to make the journey as enjoyable as the destination.

The OT-60 also stands out for its fuel efficiency: at a cruising speed of 8 knots, it offers a range of up to 1,000 nautical miles while consuming just 1.25 liters per mile, delivering exceptional autonomy with minimal environmental impact.

Mediterranean

Following the market response to the OT-60, Omikron Yachts has been actively pursuing its development and continued its steady growth, embarking on a path toward international expansion.

The shipyard has now consolidated its presence in the Mediterranean, establishing a solid dealer network across key European markets and is preparing to expand across the Atlantic and captivate new audiences in the US with its focus on exceptional onboard space, refined attention to detail, and a sustainable approach built on durable materials and conscious cruising.

A clear reflection of Omikron's steadfast dedication to its long-term vision is the diverse scope of projects currently underway at the shipyard: from the development of the new flagship in the OT series, the OT-80, set to expand the brand's range in motor yachts, to the 54-metre super sailing yacht Argo 54 under construction at one of the shipyard's state-of-the-art facilities near Athen.

The entire Apreamare Gozzo line will be on display for the first time on the Croisette: Gozzo 48 Cabin, Gozzo 45, Gozzo 38 Cabin and Gozzo 35. Apreamare is one of the best-known Italian yachting brands in the world, founded in 1849 and owned by the Aprea and Pollio families. The boutique shipyard is the reference brand of the typical Sorrentine gozzo, bringing the charm of tradition, seafaring and Mediterranean style to the world. This modern revisitation of the old days aims to satisfy the desires of those who long to experience the sea with enthusiasm and passion

The company at Cannes

The company participated in grand style at the Cannes Yachting Festival 2025, where the brand will welcome clients, visitors, and international press in a new location in the centre of the "Pantiero", the true beating heart of the French boat show. With a brand-new stand, divided between a covered hospitality area and an outdoor space with a private dock, the Sorrentine shipyard is bringing its entire range of Gozzo to the Croisette for the first time to showcase its wide offer of open and cabin cruisers to meet the needs of every owner and every geographic region.

Gozzo 48

The star of the Apreamare lineup is world premiere of the Gozzo 48 Cabin, the new flagship of the Gozzo line, which will be joined by the other models in the range: the Gozzo 45, the Gozzo 38 Cabin, and the iconic Gozzo 35. Designed for discerning owners, the Gozzo 48 Cabin is the latest natural evolution of the Sorrentine Gozzo, reinterpreted with a contemporary twist: discreet elegance, artisanal care, generous spaces,

and consistently safe and secure navigation, also thanks to the deckhouse, where the large living area seamlessly connects to the spacious cockpit. On board, guests will appreciate welcoming and modular spaces, both outdoors and below deck, with functional solutions such as the pilot seat that converts to a sofa, and the option of two or three cabins. The design, style, and hull are the work of Marco Casali, Umberto Tagliavini, and the Apreamare Technical Office. Behind it, as always, lies the creative genius of Cataldo Aprea, the driving force behind every product concept.Alongside the new flagship, the Gozzo 45 will be shown, an elegant 14.70-meter classy cruiser, boasting timeless style and surprising interior and exterior spaces. Designed to offer the comfort typical of larger vessels, the Gozzo 45 features large sundecks forward and aft, a convivial cockpit, a fully customizable galley, and two or three cabins with two bathrooms.

Gozzo 38

The Gozzo 38 Cabin was the first successful cabin version of the Gozzo series, a variant of the Gozzo 35, which introduced a refined and streamlined deckhouse that improved protection and interior livability while preserving the iconic spirit of the Sorrentine Gozzo. It offers two cabins, a spacious bathroom, a covered dinette with galley and living area, and a harmonious connection between interior and exterior.

Gozzo 35

Completing the range of the Italian company on the Croisette, the Gozzo 35 is an iconic and best-selling model from the Sorrento-based shipyard. Compact yet incredibly spacious, it embodies the essence of Mediterranean cruising: safe, elegant, and authentic, with a refined hull with excellent seaworthiness and meticulous attention to detail.

At the summer edition of Pitti Uomo 2025, SACS and Kiton are previewing Strider 13 KNT x SACS, a collaboration that combines the nautical expertise of SACS and the sartorial savoir-faire of Kiton, through its experimental project KNT - Kiton New Textures. The result is a unique version of the Strider 13, the iconic and most successful model in the Sacs range, with high performance and distinctive character, which best interprets the values shared by the two brands: innovation, research, precision craftsmanship and Italian style. Created for those who conceive summer as a dynamic mix of performance and relaxation, the Strider 13 KNT x SACS represents a new approach: not just a means of getting around on the water, but a true extension of one's lifestyle.

Sacs Tecnorib

Founded in 1989, Sacs marked the beginning of new trends in the yachting world, ushering in the era of high-end Maxi-Ribs with the Strider range. The iconic Strider line was joined by REBEL, a line that further revolutionised the industry with its unmistakable design, transferring the spirit of the Maxi-Ribs into 40- to 60-foot boats as well as opening up a new market segment. Founded in 2005 by means of a licensing agreement with Pirelli & C. on the PIRELLI and P ZERO, brands, Tecnorib has played a key role in the growth of the Maxi-Rib market; it has seen marked expansion since 2019 with the introduction of the PIRELLI Speedboats range, sporty walkarounds with a unique and distinctive character. The integration of these two companies led to the creation of Sacs Tecnorib Spa in 2021.

Statement

“This collaboration stems from a natural convergence between two Italian examples of excellence. On the one hand, the innovative approach of Sacs, which has always reinterpreted boating with vision and courage. On the other, the ability of Kiton – through KNT – to combine the casual and sporty attitude of Strider 13 with an elegance provided by colours, details and fabrics, which further embellish the design", explains Nicola Antonelli, Sacs Tecnorib CMO.

Design

Designed by the expert hand of Christian Grande, one of the most influential international yacht designers, the Strider 13 KNT x SACS is characterised by elegant, bold aesthetics that are perfectly in line with the identity of both brands. At 13.50 metres long and powered by three 400-hp Mercury Verado V10 engines, this Maxi Rib expresses a nautical vision that combines high performance, comfort and stylistic sophistication. Every element is designed to bring out the boat's character, transforming it into a sculpture in motion.

Statement Kiton Managing Director

“At a time when excellence can no longer be confined to the product alone, we felt the need to expand our presence, going beyond the boundaries of the wardrobe.

This is not a branding exercise, but a choice fully consistent with the brand identity. We follow our customers along the natural rhythm of their summer journey, from sea to land, accompanying them to the places they live in and in the time they decide to dedicate to themselves. Those who choose us value their quality of life and the freedom to manage every moment,” says Antonio De Matteis, Kiton Managing Director.

Kiton

On board, Kiton's visual codes take shape in a tailor-made design reflected in the choice of materials, colour palette and finish quality.

Solid teak with cream inset lines the deck like a natural catwalk, while the KNT-designed tubes and the cushions, with sophisticated colour contrasts, give depth and personality to the whole. Etna red varnished details, the distinctive feature of the design, dialogue with the interiors in bleached oak, Nubuk upholstery and Kiton furniture and fittings, in a sober yet vibrant atmosphere.

Technology

Technology and functionality come together in state-of-the-art equipment: from the integrated joystick system to the dual Raymarine screens with augmented reality and a sophisticated lighting package, everything is designed to ensure an exclusive, fluid and immersive sailing experience.

Every choice, from the configuration of the spaces down to the last stitching, narrates a shared vision of excellence: experiencing the sea with the same care, precision and freedom with which one wears a made-to-measure garment.

Cristian Grande Statement

“It was a challenging exercise to combine Strider's expression of power at sea with Kiton's more classic style.

I wanted to condense all the stylistic contents of the KNT marine collection in a unique edition of the Strider 13 KNT x SACS, from the alternating sand colours that spill over onto the pure white of this refined maxi-Rib to the material details of the collection itself.

All embellished by edging along the entire tube, reminiscent of Kiton's very particular written selvedge, all the way to the red circular punctuation distributed along the boat," says Christian Grande.

A new full-electric boat model that combines the traditional charm of Venetian water taxis with an innovative, sustainable approach.

This marks another step towards promoting sustainability in the tourism sector, and is the result of a collaboration between Repower, Cantiere Serenella, and Nauta Design.

Repower, a group active in the energy and sustainable mobility sectors, premiered Lucietta, the first full-electric Venetian water taxi, during the sixth edition of the Salone Nautico di Venezia. The innovative vessel was developed by the Swiss Group in collaboration with Nauta Yachts for the design and Cantiere Serenella of Murano for its artisanal construction.

Lucietta

Lucietta represents a new paradigm for electric urban mobility in Venice, striking a perfect balance between tradition and innovation. It reinterprets the historic charm of the Venetian water taxi with a modern, sustainable design.

The boat was designed and built taking into consideration the inputs collected from a selection of Venetian taxi drivers via a survey, which helped define the necessary specifications for a vessel born for the lagoon but also at home in other environments.

Biennale di Venezia

Lucietta will also be a star at the 82nd Venice International Film Festival – La Biennale di Venezia (August 27 - September 6, 2025). Repower has been a long-standing partner of the festival, promoting a culture of "soft mobility."

The boat features a contemporary design, deeply rooted in Venetian history and tradition.

It also builds on the legacy of Repower, Repower's second electric boat, which received an Honorable Mention at the 2020 Compasso d'Oro Award.

Murano glassworks

Lucietta also sets a benchmark in the sector for its innovation, thanks to the introduction of several cutting-edge materials.

These include carbon fiber for the hull and recycled glass from Murano glassworks. Rehub, a Murano-based startup and winner of the 2023 Repower Special Award for Innovation, found a way to recycle and utilize this glass on the new vessel.

The boat

The compact dimensions of the boat (9,30 meters long, 2,25 meters wide, 2,10 meters high) allow it to navigate the canals with agility, respecting the city's structural constraints. Unlike traditional taxis, it offers more onboard space and can carry up to 14 people, with no vibrations or harmful emissions and absolute silence.

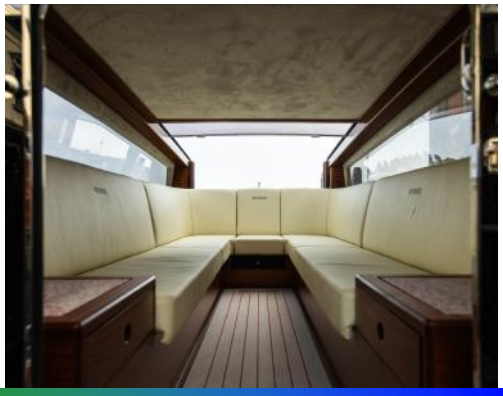
From a technical standpoint, the boat incorporates the best of electric technology: propulsion is provided by a 200 kW full-electric motor powered by a 180 kWh battery pack.
This allows to reach a top speed of 30 knots. More importantly, when operating at the regulated speeds in the lagoon (7-20 km/h), it can cover an entire workday without recharge.

Project

The project represents a significant milestone in electric boating and reaffirms the Repower group's commitment to promoting sustainability in the tourism sector.
This sector is increasingly sensitive to topics like energy efficiency and e-mobility. Sustainability is poised to be one of the key growth drivers for the tourism industry in the coming years.
This objective unites environmental protection, economic development with local benefits, social inclusion for regional communities, and intergenerational sustainability, projecting cultural heritage into the future.

Sustainable Tourism

Repower aims to be a benchmark for sustainable tourism, supporting businesses not only with energy supply but also by enhancing destinations through sustainable mobility, digitalization and training.
Their goal is to build more competitive, connected, I and sustainable tourism ecosystems. Innovation and technology are key tools to accelerate this transition.
Through integrated digital solutions, tourism can improve flow management, optimize traveller



experiences and reduce environmental impact.

Fabio Bocchiola Statement

“Electric boating represents a crucial part of the revolution that has been underway for years in the sustainable mobility and tourism sector - comments Fabio Bocchiola, CEO of Repower Italia -.
This revolution is progressing at varying speeds, partly due to an evolving geopolitical landscape that has pushed many countries to adopt new policies and rethink their overall energy transition strategies. However,” Bocchiola highlights, “as already described in our White Paper on sustainable mobility, the European Union has outlined an ambitious path to reduce emissions in the electric boating sector—a market that is projected to reach a global business volume of approximately 13 billion dollars by 2030. In this context, I can proudly say that Repower has been a pioneer in urban electric boating. I want to thank our partners, Nauta Yachts and Cantiere Serenella, for their invaluable contribution to the creation of this new project.
"Already in 2018 - emphasizes Marcello Bertoldi, CEO of Bertoldi Boats - we chose the Venice Boat Show of Sustainability to present Repower, designed for both open and closed waters.
Thanks to this experience, the Lucietta project was born, a boat that represents a new chapter in the history of lagoon taxi boats, balancing historical identity and sustainable innovation.

The boat is not simply an 'excellence of the lagoon's know-how' but also a contribution to the debate on public transport in Venice, a solution capable of integrating with fast-charge tools for cars and offering performances and ranges equal to those of the endothermic boats that currently work in the Venetian waters". In the realm of electric boating, Repower's commitment to design remains unwavering, bolstered by the honorable mention received by its previous native electric boat model, Repower in 2019. This dedication to aesthetics led to the selection of Nauta Design to craft Lucietta's elegant form.

Massimo Gino Statement

"The dimensions of Venice's water taxis are dictated by the city itself—its canals, bridges, and moorings.

Therefore, construction height, maximum width, and length must adhere to very precise constraints - stated Massimo Gino of Nauta Yachts - Starting from a meticulous study of the original drawings of old taxis and interviews with taxi drivers, we defined the essential upgrades to design the electric taxi for the new millennium this new boat represents a modern reinterpretation of the Venetian taxi, featuring stylistic elements that evoke the appeal of electric vehicles, making its sustainable core immediately recognizable".

Repower Group

The Repower Group, headquartered in Poschiavo (Canton Graubünden), is among the leading Swiss operators in renewable energy generation. It operates on major European electricity exchanges, as well as across the entire Swiss and Italian energy markets. Since 2002, Repower has also been active in Italy, where it exclusively serves businesses. In 2024, Repower Italia generated revenues of € 1.45 billion (calculated according to Swiss GAAP principles), out of a total Group revenue of approximately € 2.609 billion. Innovation is the hallmark of Repower's approach to the Italian market, where it boasts a rich portfolio of services and products, ranging from electricity and gas supplies to energy efficiency and electric mobility.

Saxdor Yachts, European boat brand leading the innovation in modern motor yachts, is proud to announce its role as main sponsor of the 8mR World Cup 2025, the most prestigious event in the International Eight Metre sailing class. Founded in 2019 by visionary designer Sakari Mattila, Saxdor Yachthe company s has rapidly become Europe's fastest-growing boat brand. Renowned for its design, craftsmanship, and performance, Saxdor offers a versatile fleet ranging from 20 to 40-foot models, with exciting larger models on the horizon. Since delivering its first boat in 2020, the company has produced over 3,000 units, with a yearly volume of around 700 boats and a workforce of 800 people. The dealer network spans five continents and 150 locations. Headquartered in Helsinki, Finland, and operating a shipyard in Elk, Poland, the company recently expanded production to a new facility in Larsmo, Finland, a region with a rich boatbuilding heritage. The company also invests in industry talent through the Saxdor Academy, providing specialized training and education to strengthen the shipbuilding workforce.

8mR World Cup 2025

Held in Turku, Finland, from August 2–9, 2025, the event brings together some of the world's most elegant and historically significant sailing yachts from across Europe and beyond in a competition that blends heritage, beauty, and performance. The Finnish archipelago where the event will take place offers a stunning setting combined with tactically demanding conditions, ideal for top-level competition. With 21 boats from 8 countries already confirmed, participation is set to grow as the event approaches.

The regatta

For this company, the sponsorship is both symbolic and strategic. The regatta takes place in the brand's home country, highlighting Saxdor's connection and respect for Finland's maritime tradition - an identity further reinforced by the company's recent expansion of production into Larsmo, a region with a long-standing boatbuilding legacy. In addition, by attending the Airisto Classic and Champagne Regatta as well, Saxdor seizes the opportunity to celebrate the country's rich yachting tradition alongside a passionate community of enthusiasts.

Statements

"The Eight Metre class represents timeless design, precision, and passion for the sea - values we strongly identify with the company ," said Erna Rusi, CEO of Saxdor Yachts. "As a Finnish brand shaping the future of modern motor yachts, we're proud to support and be part of an event that connects an international community of boating enthusiasts and brings together the tradition and innovation that have defined the industry and continue to move it forward." "The World Cup regatta highlights Turku's role at the heart of Finland's maritime culture and offers a unique opportunity to showcase our country and its stunning archipelago to an international audience. It also demonstrates what can be achieved through close cooperation between sailing clubs, local businesses, and committed partners — this spirit of collaboration is what makes events like this truly exceptional," says Hasse Karlsson, Commodore of Airisto Segelsällskapet and Chair of the 2025 8mR World Cup. Throughout the regatta, Saxdor will be based at the Ruissalo Boatyard—a location known for its historic boatbuilding atmosphere and vibrant marina setting. Visitors will have the chance to discover the Saxdor models on display – the flagship in its two variants 400 GTO and 400 GTC as well as the 340 GTWA - and familiarize themselves with the brand's unique interpretation of high-performance, Scandinavian-style boating.

This partnership is part of Saxdor's broader strategy to support premium international events and affirm its identity as a forward-thinking, global

brand, honoring Finnish maritime heritage while looking firmly to the future and leading innovation.

The Event

After two important days the 8 Metre Class World Cup enters its third and penultimate racing day in Turku on . Despite weather conditions that forced the cancellation of one racing day due to strong winds, the competition has generated tremendous interest and Finnish yachts are performing excellently. Five races have already been completed and at least three more starts are expected over the final two days. Weather conditions presented challenges early in the week when strong winds forced organizers to cancel one racing day for safety reasons.

The event and Turku as a host city have received abundant praise from international visitors and competitors. Particularly gratifying is that the racing has attracted an unusually large audience – a rarity for sailing competitions. Both spectator boats at sea and the organizers' livestream broadcast from the race course have drawn significant attention, with the livestream attracting over 1,300 viewers. This demonstrates the appeal of classic sailing and the unique charm of the 8mR class. "The World Cup regatta strengthens Turku's position as Finland's maritime heart and as an internationally respected sailing city. The event offers a unique opportunity to showcase Turku and the world's most beautiful archipelago to an international audience, and we are very proud and grateful for this opportunity," says Airisto Segelsällskap Commodore Hasse Karlsson. The domestic fleet has put on a strong showing. The best-performing Finnish yacht is Luna from Helsinki, while the historic all-female Sailingl8dies team has truly made an impact – the team sits in sixth place out of 21 boats and is therefore the second -best Finnish yacht. "It's gratifying that the Finnish teams particularly draw attention for having many young sailors in our crews, which is unique in this class. This is the result of extensive and purposeful work, and we want the class to grow stronger for the future through young sailors," Hasse Karlsson continues. In first place now is the modern yacht Yquem II representing Switzerland.

Second and third are German Starling Burgess and Austrian Pandora. It has been tight racing between the top places. Although five races have been completed, everything remains open during the final two racing days. In 8mR racing, even a single poor start can completely change the situation, while conversely, a good performance can move a yacht significantly up the leaderboard. The final race will be sailed on Saturday 9 agost, followed by the prize-giving ceremony Saturday evening at Forum Marinum in Turku.

AUSTRALIAN
SAILING TEAM
PB
PALM BEACH
TRANS-TASMAN 49er SERIES
AUSTRALIA V NEW ZEALAND
NZL

Grand Banks Yachts models and the Eastbay 60 are built using our proprietary V-WARP Technology, a design and construction philosophy born out of Mark Richards' experience as an ocean-racing champion and shipwright.

This game-changing technology is a combination of hull form, superior construction materials, and a precision build process. V-WARP TECHNOLOGY hull is built and infused with a perfect resin-to-E-Glass unidirectional and multi-axial fiber ratio, resulting in a strong, fast, and efficient hull form. The hull is then fused directly to the carbon fiber structure, bulkheads, deck, and superstructure of the vessel.

This contributes to enhancing the overall performance of the yacht. The V-WARP TECHNOLOGY is a groundbreaking innovation in boat design that maximizes efficiency and prioritizes performance.

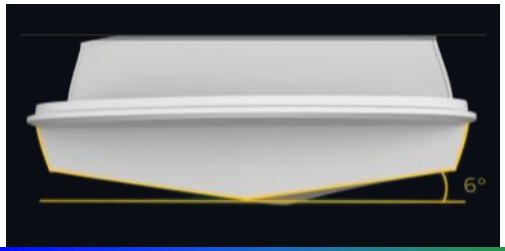
With features like a fine entry, a graceful curvature amidships, and minimal deadrise at the transom, this hull design eliminates drag while enhancing buoyancy, stability, and lift. Unlike traditional planing hulls that require excessive energy and trim adjustments to achieve optimal running angles, the V-WARP TECHNOLOGY hull maintains a consistent five-degree running angle across different speeds.

This design, emphasizes weight distribution and a clean running surface for a winning combination of speed and efficiency. V-WARP TECHNOLOGY hull sets a new standard in the industry by offering boaters a smoother, more efficient ride that requires minimal energy and effort to reach planing speeds.

The warped, semi-displacement hull form reduces drag while adding a combination of buoyancy, stability, and lift that enables the boat to reach planing speed with minimal energy and effort. The extensive use of carbon fiber dramatically reduces weight while retaining exceptional strength. At the same time, the construction techniques ensure extreme rigidity. This combination enables this technology to deliver class-leading speed and performance, using less than half the fuel of most similar-sized boats. This technology is a game-changing manufacturing approach that redefines performance on the water.

At its heart lies a synergy of four key design and construction philosophies. Hullf, exotic materials, build techniques and sustainability are the key stones of this proprietary technology. Together, these four elements deliver superior fuel efficiency. The designer expect to use less than half the fuel of comparable vessels, without compromising speed and performance. Designed by ocean racing champion expert team, this technology sets a new industry benchmark for fuel efficiency, performance, and sustainability in luxury motor yachting.

In synthesis, about hull form, with less resistance is possible to set more speed, enhancing hydrodynamics and performance through advanced underwater geometry. With exotic materials is possible to have more strength, less weight and utilizing high-grade e-glass, epoxy resins, and carbon fiber to reduce weight and increase vessel strength and resilience.



YOUR CONNECTION TO SUPPLY THE NAVY

25 NOV 2025 | HAMBURG

The MS&D Conference 2025 – Maritime Security & Defence Conference, will take place on 25 November 2025 as a stand-alone event for the first time at the International Maritime Museum Hamburg. Maritime Security Conference highlights European procurement: "Zeitenwende? It's all about Procurement!"

About MS&D

The Maritime Security & Defence Conference (MS&D) is Germany's only international specialist conference dedicated to maritime security and defence. It brings together high-ranking representatives from the military, politics, industry, and academia. In 2025, the conference will be held for the first time outside the SMM as an independent event. MS&D addresses current security policy challenges, European procurement strategies, and technological developments - from unmanned systems to dual-use innovations. Traditionally anchored within the SMM framework, the world's leading maritime trade fair held every two years in Hamburg, MS&D now launches MS&D Conference 2025 as a compact, stand-alone format with a strong focus on European defence procurement.

Speakers

With retired Admiral Joachim Rühle, former Chief of Staff at NATO's Allied Headquarters SHAPE, and Vice Admiral Carsten Stawitzki, Director General for Equipment at the German Federal Ministry of Defence, the conference has secured two highly respected and prominent figures from the military and defence sector as keynote speakers. They will provide key insights into security policy challenges and current procurement strategies in Europe. The conference addresses the strategic challenges and new opportunities in European naval procurement. Under the guiding theme "Zeitenwende? It's all about Procurement!", MS&D Conference 2025 will present a high-level program featuring keynotes, panels and expert discussions on topics such as unmanned systems, dual-use technologies, and European defence cooperation.

Attendance

Attendance is limited to ensure a focused and exclusive exchange between industry, armed forces, policymakers and researchers.

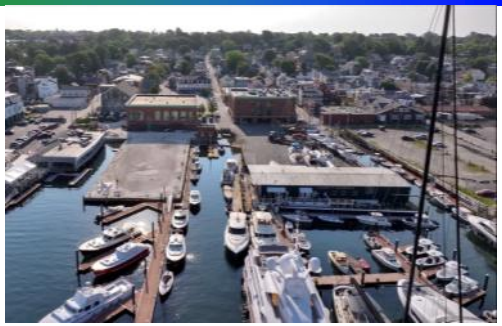
In 1995, Mark Richards launched a boat building business in Palm Beach, on the Northern Beaches of Sydney, New South Wales, Australia. His goal was simple, to build "a yachtsman's power boat."

Drawing from his experience as an elite ocean racing champion and racing yacht builder, he designed and developed a motor yacht that combined timeless aesthetics with modern features, ensuring comfort, safety, and readiness for adventure.

The result, the PB38, was an instant success and became the catalyst for the creation of Palm Beach Motor Yachts. Today, this brand is a globally celebrated, award-winning yacht manufacturer. The company boasts an impressive line-up of 34 different model variations.

V-Warp Technology

Throughout this journey, Mark Richards has adhered to a guiding philosophy: to provide customers with products that are as close to perfection as humanly possible. Palm Beach Motor Yachts' success is driven by its proprietary V-Warp Technology, a revolutionary design and construction process derived from Mark Richards' experience as an ocean-racing champion and shipwright. This innovative technology features a warped, semi-displacement hull form and extensive use of carbon fiber, establishing a new industry benchmark for power-to-weight ratio. This design achieves class-leading speed and performance, along with exceptional fuel economy. Additionally, it has substantially less fuel and energy consumption resulting in less carbon emissions required to propel these luxury motor yachts.



In 2014, Palm Beach Motor Yachts was acquired by Grand Bank Yachts Limited (GBY:SP), a publicly traded company on the Singapore Stock Exchange. Today, Mark Richards serves as the CEO, Chief Designer, and a major shareholder.

The company operates a shipyard in Pasir Gudang, Malaysia, and a sales and service headquarters in Stuart, Florida.

Additionally, it maintains seven other service and sales offices globally, located in North America, California, Europe, Asia, New Zealand, and both Sydney and the Gold Coast in Australia.

Sponsor

The company in July was naming rights sponsor of the Palm Beach Motor Yachts Trans-Tasman 49erSeries, which will debut at the 2025 Hamilton Island Race Week, celebrating its 40th edition in August.

The Palm Beach Motor Yachts Trans-Tasman 49ers Series runned from 17 to 19 August, involving 13 teams from Australia and New Zealand competing in 49er and 49erFX on the racecourse at the same time.

Statement

"We are thrilled to sponsor this exciting new event at Hamilton Island Race Week," said Richards, who is Founder, CEO, and chief designer of Palm Beach Motor Yachts, and is celebrating 30 years of boatbuilding excellence in 2025.

"This event is a favourite of mine and a natural home for the brands to explore the idyllic cruising grounds of the Whitsundays.

I've been coming to Hamilton Island Race Week for 40 years and the principles that I took away from the competition here drove me to create Palm Beach Motor Yachts."

The Company

The Palm Beach Motor Yachts brand is internationally renowned for its unmatched efficiency, technology, and performance.

The company is the ideal partner for Julian Bethwaite, the Australian sailor and naval architect who designed the 49er based on the International 14 and famous Aussie 18ft skiffs.

"We couldn't be more pleased to support sailing talent in the 49er and 49erFX classes" Richards said.

Again "They will be sure to put on a brilliant show during the Palm Beach Motor Yachts Trans-Tasman 49er Series."

Olimpic skiff

The 49er was chosen as the Olympic skiff for the Sydney 2000 Olympic Games, followed by the 49erFX, a variant with a smaller rig designed for female sailors, which was selected for the 2016 Rio Olympic Games.

With continual technological improvements, both remain the current Olympic skiff classes today.

The Olympic skiff requires intense teamwork, is physically demanding, and relies on split-second decision-making and topline boat handling.

The 49er crews need to chase every inch when sailing against each other on identical boats. Success in 49er and 49erFX classes is a strong predictor of potential in elite professional sailing, and both have proven to create pathways to other high-performance circuits, including America's Cup and SailGP.

ASS
Est. 1865
TURKU
ÅBO
Nordea
PRIVATE BANKING

WORLD CUP
TURKU 2025
SKODA
SAXDOR

Leading Italian shipbuilder MED Group has announced its expansion into the luxury yachting sector with the launch of three new chase boat models under the newly unveiled TYKUN brand.
Already renowned for its 30 years of expertise in designing and building boats for public administration and the armed forces, the Cervia-based shipyard is known for its one-off, highly customised production models.
Now, that same mission-driven approach is entering the luxury tender space.Crafted in collaboration with acclaimed architect Tommaso Spadolini and available in 8.5, 10.5 and 12.5-metre sizes, these high-performance chase boats blend sleek aesthetics with cutting-edge technology. Infused with military DNA whilst still maintaining superyacht elegance, TYKUN offers enthusiasts an elevated yachting experience.

Aluminium

Constructed from highly durable and lightweight aluminium, TYKUN hulls provide exceptional customisation.
As a shipyard known for its flexible, one-off builds, TYKUN chase boats can also be customised to a high degree in terms of layout, colours, fabrics and finishes.

Tommaso Spadolini statement

"We know that owners will appreciate the flexibility of the design and layout, meaning they can create their perfect pleasure boat, which is enjoyable and easy to handle, no matter the conditions."

Models

TYKUN models are designed with top performance in mind. Able to reach speeds of over 50 knots, they deliver a smooth and stable ride in all sea conditions, thanks to the advanced naval architecture rooted in MED Group's defence sector know-how.

Brand performance credentials are reinforced by the heritage of MED DEFENSE, the Group's specialised division that has long supplied RIBs (rigid inflatable boats) to public security and law enforcement agencies. With a deep foundation in ergonomic, fully certified vessels—including NATO-qualified and EC-approved PRO RIBs—MED DEFENSE brings technical innovation and proven reliability to the world of luxury chase boats.

Statements

Marco Galimberti, MED Group CEO, says: "Building on our years of experience creating vessels for the defence sector at MED Group, we are very excited to showcase TYKUN to the market. Created with the quality of a superyacht, to the very demanding standards of military vessels, these boats combine the power and grit of a military vessel with the elegance and comfort of a superyacht tender." Benedetta Iovane, aka The Luxury Yacht Lady, Strategic Advisor for TYKUN, adds: "We anticipate that our TYKUN boats will be a welcome addition to the market. There's nothing else quite like them out there. Few chase boats combine lightweight aluminium construction with defence-grade performance and custom superyacht detailing in such a compelling way."

Cervia shipyard

Currently employing 60 highly skilled workers at its Cervia shipyard, MED Group is preparing for significant growth. In 2026, it plans to relocate to a larger facility and further expand its workforce. Looking to the future, the first unit of the 10.5-metre TYKUN models is set to make her hotly anticipated debut at the 2025 Monaco Yacht Show (24–27 September)

EVENT BY GPO GRAND PAVOIS ORGANISATION

www.grand-pavois.com

Projet financé par

Nouvelle-Aquitaine · la Charente Maritime · Communauté d'Agglomération de La Rochelle · Jeep · EDF · DECATHLON

ici Radio France · Voile Magazine · CCI CHARENTE-MARITIME · LA ROCHELLE · Fédération des Industries Nautiques · IFBSO

Conception Beekom

Pioneering Turkish catamaran specialist VISIONF Yachts has launched a new unit of its 23.97-metre all-electric catamaran, the E-Cat 80.Representing the next generation of clean, efficient and futuristic yachting, E-Cat 80 is constructed from lightweight and robust carbon fibre at the company's state-of-the-art shipyard in Tuzla, Istanbul. Crafted from lightweight and robust carbon fibre, this high-tech catamaran showcases clean, contemporary lines.

New features

The second unit of the brand, E-Cat 80 introduces several exciting updates that enhance both sustainability and onboard comfort. Most notably, an extended roof section now accommodates eight additional solar panels, increasing the yacht's solar energy capacity by 3.2 kW bringing the total output to 24.8 kW per hour. This creates an entirely self-sustaining energy system which can achieve extended voyages without depending on external power sources.

Flybridge

The flybridge has also been upgraded with the addition of a jacuzzi, further elevating the onboard leisure experience. In terms of layout, this latest model features five cabins instead of four, with the fifth cabin thoughtfully designed as a dedicated kids' room. Though true to VISIONF's semi-custom ethos, this space can be fully adapted to meet each owner's unique preferences.

Adaptable

With a generous 10.92-metre beam and a length of 23.97 metres, the new E-Cat 80 offers expansive living areas and effortlessly accommodates up to 12 guests in comfort and style. Wherever she is in the world, onboard entertainment and relaxation are top priorities. The vast open flybridge features four distinct seating areas and offers a jacuzzi, an outdoor cinema, massage seats, large sunpads, and more, making it the ultimate private escape for guests.

Accommodation

Five guest cabins configuration fits a variety of lifestyle needs whether for large families, groups of friends, or charter operations. The crew area is equally well considered, with accommodation for four, a dedicated crew mess, and an exceptional captain's cabin with ensuite, ensuring professional service levels without compromising guest privacy. The general arrangement of the E-Cat 80 can be extensively tailored to suit the exact requirements of her owners. Whether choosing an open or closed flybridge, prioritising indoor volume or outdoor living, each unit is an expression of its owner's vision, balancing innovation, comfort, and function.

Tenders

The E-Cat 80's large 15 square-metre tender garage is one of the yacht's standout features. Providing a dedicated, practical and safe area to house tenders, it comes equipped with a hydraulic stern hatch, electric winch and secure tender lashing system.

Thoughtfully designed to please those guests looking to amplify their experience on the water, as well as being able to accommodate a second tender, the tenderlift can also house a pair of jet skis transforming into a floating playground.

Sustainability

With her twin lean, efficient hulls, the E-Cat 80 feels very confident on the water, thanks to her superior manoeuvrability and powerful propulsion. Her twin 180 kW Danfoss motors, bow thruster, and stern thruster provide exceptional agility and control, with a cruising speed of 6-8 knots and smooth handling guaranteed, whatever conditions she is exposed to.

Thanks to its fully electric systems, the E-Cat 80 can achieve an unlimited cruising range under optimal conditions. When needed, twin 150 kW generators supported by a 5-ton fuel tank provide a range of over 1,000 nautical miles. This setup offers backup power in emergencies and enhances the yacht's efficiency during high-speed cruising.

Wide range

Alongside this game-changing electric model, VISIONF Yachts continues to push the boundaries of modern catamaran design throughout the size ranges. The company has seven different models currently in production: the E-Cat 62 and 80, the aluminium 80, 82, 101 and 120, and the Superfast 46.

U-Boat Worx, manufacturer of manned submersibles, is proud to unveil a new chapter in its development with the formation of three dedicated divisions: UBW Exploration, UBW Components, and UBW Naval.

This strategic restructuring is designed to sharpen the company's focus, accelerate innovation, and expand its reach across the exploration, industrial, and naval sectors.

History

Over the past two decades, U-Boat Worx has delivered over 60 submersibles to clients around the world.

From luxury yachts and private owners to cruise operators and research institutions, its submersibles have enabled thousands of people to explore the oceans like never before.

With demand rising across different segments of the market, the time is right to refine the company's structure to better serve its diverse customer base.

Making the ocean accessible

This division will continue to design and manufacture the iconic manned submersibles that made the brand world-renowned. This includes the Cruise Sub series (7-11 pax) for group tourism, to the compact (2-3 pax) NEMO, Super Yacht Sub and high speed Super Sub.

In addition to direct sales, this division now offers a wet-lease program enabling clients to charter submersibles with full crew and technical support for both short- and long-term deployment.

This new service model lowers barriers to access and enhances operational flexibility for cruise lines, resorts, and ocean-based experiences.

UBW Components

Dedicated to the development of critical subsea technologies such as pressure-tolerant battery packs, custom lighting systems, thrusters, and control electronics, UBW Components leverages U-Boat Worx' engineering legacy.

These components, originally designed for UBW submersibles, will now be made available to third-party OEMs and operators creating new commercial pathways and reinforcing the company's role as a trusted supplier to the broader subsea industry.

UBW Naval

This division focuses on developing submersible systems for surveillance, infrastructure protection, and strategic mobility in complex maritime environments. With an increasing need for versatile and rapid-response underwater platforms, UBW Naval will offer mission-specific solutions tailored to operational requirements. Whether it's crewed or uncrewed submersibles for naval reconnaissance or compact units for search and rescue in disaster zones, this division will play a critical role in advancing maritime safety and sovereignty.

New leadership

U-Boat Worx is also pleased to announce Wilbert Versteeg as its new Chief Executive Officer. With over 30 years of experience in the maritime industry, Versteeg brings a deep understanding of the sector and a clear vision for the future.

Statement

"This new structure allows each division to act with clarity, autonomy and purpose," says Wilbert Versteeg, CEO of U-Boat Worx. "My mission is to make U-Boat Worx the most accessible, innovative, and operationally reliable submersible company in the world — whether serving a private client or a government program. We will lead with excellence, and we will deliver with precision." Under his leadership, U-Boat Worx will strengthen its commercial footprint, expand its wet lease offerings, scale its naval activities, and cement its position as the most vertically integrated manufacturer of manned or unmanned submersibles in the world.

A new era

a time when interest in subsea access is surging across industries. From tourism and research to offshore infrastructure and national security, operators are seeking safe, efficient, and certified underwater solutions. With its vertically integrated model covering everything from design and engineering to manufacturing and pilot training, U-Boat Worx is uniquely equipped to meet this demand. "We've always pushed the limits of what's possible beneath the surface," says Roy Heijdra, Marketing Director at U-Boat Worx. "By introducing these three divisions, we can better tell our story and directly support the goals of every customer group, whether you're a yacht owner, cruise operator, subsea engineer, or naval operator."

Leading the way forward

With this strategic reorganization, U-Boat Worx reinforces its position as the most vertically integrated and forward-thinking manufacturer in the manned submersible sector. Each division (UBW Exploration, UBW Components, and UBW Naval) will play a vital role in advancing the company's mission: to inspire discovery, enhance safety, contribute to national security, and unlock new frontiers beneath the waves. Together, these divisions drive a bold, unified vision: making the ocean accessible, sustainable, safe, and unforgettable for today's explorers and future generations around the globe.

Avevo già parlato, in un precedente articolo delle prove e delle qualificazioni del Campionato Mondiale di Motonautica Radiocomandata, che si stava svolgendo a Castelletto di Branduzzo (PV), nel sito denominato 7LK (sette laghi kart) dove, come dice il nome, vi sono diversi laghi, spesso utilizzati anche per gare motonautiche.

Ora posso scrivere in questo secondo articolo che la squadra azzurra ha conquistato sei medaglie e laureato due campioni del mondo, confermando il ruolo dell'Italia tra le grandi protagoniste della disciplina.

La gara

Velocità mozzafiato, sorpassi millimetrici e adrenalina pura, così è stata la gara che si è svolta in un magnifico sito.

Il Campionato Mondiale di Motonautica Radiocomandata, dal 3 al 9 agosto, ha portato sulle acque lombarde oltre 250 imbarcazioni provenienti da 17 Paesi e migliaia di appassionati, di questo sport.

L'Italia, ha chiuso il Mondiale con una prova di grande valore, conquistando sei medaglie e due titoli iridati nelle varie classi in gara delle categorie Offshore e Hydro.

Con cilindrate dai 3,5 ai 35 cc, e modelli capaci di superare i 100 km/h, ogni batteria è stata una sfida di precisione e strategia, con scafi artigianali frutto di mesi di lavoro e messa a punto millimetrica.

I vincitori

A salire sul gradino più alto del podio sono stati Renzo Belletti, oro nella categoria Hydro Stock 26, e Lorenzo Della Noce, campione del mondo nella Offshore 3.5.

A completare il bottino azzurro sono arrivati l'argento di Ivano Della Noce nella Offshore 27, l'argento di Francesco Ruvolo e il bronzo di Riccardo Ivancigh nella Offshore 35, oltre al bronzo di Gianluigi Dall'Oro nella Hydro Stock 26.

Dichiarazione

"Questo Mondiale è stato un grande successo, non solo per i risultati sportivi ma anche per la partecipazione e il livello tecnico espresso in acqua. Abbiamo visto il talento dei nostri atleti, l'impegno dei team e una straordinaria passione.

Come Federazione, siamo orgogliosi di quanto fatto e continueremo a lavorare per dare sempre più visibilità e valore alla Motonautica Radiocomandata, una disciplina che merita di essere conosciuta e apprezzata dal grande pubblico" ha dichiarato Giorgio Viscione, Presidente della Federazione Italiana Motonautica.

Un evento internazionale

Organizzato dall'ASD C&B Racing Team con il supporto della FIM e dell'iMBRA, il Mondiale è stato realizzato anche grazie al contributo del Ministro per lo Sport Andrea Abodi, attraverso il Dipartimento per lo Sport. Questa manifestazione ha messo in luce la capacità dell'Italia di ospitare eventi sportivi di alto livello, unendo spettacolo, innovazione e spirito agonistico.

Nel 2025 ricorre il ventennale della associazione sportiva – hanno fatto notare da parte di C&B Racing Team – e organizzare un evento di portata mondiale per festeggiare questo traguardo è stato oggettivamente un grande traguardo raggiunto. Questo evento ha contribuito a portare

l'attenzione internazionale sulla Motonautica Radiocomandata. Ringraziamo il Ministro per lo Sport e i Giovani, la Federazione Italiana Motonautica per la fiducia accordataci, l'Associazione Motonautica San Nazzaro per la collaborazione, e tutti gli atleti, tecnici e appassionati che hanno reso questa settimana un'esperienza indimenticabile." Il prossimo appuntamento con la Motonautica Radiocomandata sarà il 14 settembre a Massarosa (LU) per la 2a Prova del Campionato Italiano Endurance motori a scoppio.

Founded in 2013, Marinedi is a leader in the Italian and European market for the development and management of marinas. It is one of the largest marina networks in the Mediterranean, with over 5,700 berths across 14 ports in Italy and continuously expanding. The Marinedi Group, the leading network of tourist ports in the Mediterranean, attended the Cannes Yachting Festival 2025 to showcase its vision for sustainable marina development— an approach fully integrated with the surrounding area and actively contributing to the ecological transition. This model blends innovation, environmental stewardship, and social responsibility, placing the marina at the centre of a new concept of hospitality and coastal growth.

Energy efficiency

Following the launch of an ambitious energy efficiency programme across its ports in recent years, Marinedi returns to Cannes to highlight the tangible results achieved and introduce new initiatives, with a particular emphasis on educating younger generations. A virtuous example is the educational project promoted in collaboration with the socially-driven startup Sea the Change, which began in May 2025 at Marina di Vieste. This programme, aimed at local schoolchildren, promotes awareness about marine plastic pollution through creativity, hands-on actions, and environmental awareness.

The initiative - set to expand across the Marinedi network - adds to the Group's long-standing commitment to sustainability, including: Wastewater collection systems and marine discharge prevention, use of seabins, drones and trans collectors for surface and seabed cleaning, eco-friendly materials for boat maintenance, optimization of energy consumption and electric mobility in the marinas, charging infrastructure for electric boats, eco-islands for waste sorting and recycling collaborations with institutions and associations such as NatPower. All these efforts contribute to shaping a new vision of tourist marinas: more responsible, locally integrated, and actively engaged in the ecological transition.

Statement

"Once again, Cannes represents a key opportunity for us to share our progress, connect with international stakeholders, and reaffirm our mission: to build a strong network, foster innovation, and take concrete action to protect the sea and coastal communities" concludes Eng. Renato Marconi, CEO of Marinedi.

Per la prima volta nella sua storia, Aquila Power Catamarans sceglie il cuore del Mediterraneo, e in particolare il prestigioso Cannes Yachting Festival (9-14 settembre 2025), per presentare in anteprima mondiale una novità assoluta: l'Aquila 46 Yacht. Una scelta strategica che testimonia l'interesse crescente del brand americano verso l'Europa e rafforza il suo posizionamento nel segmento premium del mercato internazionale. Questo nuovo modello incarna l'evoluzione della linea "Explorer", già apprezzata sull'Aquila 50 Yacht, in una versione più compatta e versatile.

Un design compatto, ma di grande respiro

Nei suoi 14,36 metri di lunghezza e 7,10 metri di larghezza, l'Aquila 46 Yacht offre un layout sorprendente: con tre ampie cabine, ciascuna dotata di bagno privato. Particolarmente notevole è la cabina armatoriale a tutto baglio, con il grande letto matrimoniale al centro, nello scafo di dritta, la zona relax e studio e, in quello di sinistra, l'ampio locale toilette. Le altre due cabine, sempre matrimoniali, sono collocate a centro barca, una per ogni scafo. In alternativa a questo allestimento ne sono proposti altri due rispettivamente a quattro e cinque cabine, tutte con bagno dedicato, pensati soprattutto per il charter o per le compagnie numerose.

L'impostazione della zona giorno segue il gusto statunitense, con una cucina affacciata sul pozzetto poppiero e un ampio wet bar, soluzione sempre più apprezzata anche nel Mediterraneo. Il flybridge protetto da hardtop offre spazi conviviali e accesso diretto al pozzetto di prua, mentre la scala centrale conduce a un solarium panoramico.

Propulsione e performance

L'Aquila 46 Yacht è motorizzato con una coppia di Volvo Penta D6 da 480 cv l'uno, in grado di garantire una velocità massima di oltre 21 nodi, con consumi ridottissimi grazie all' efficienza tipica dei catamarani. In alternativa, sono disponibili anche una coppia di Volvo Penta D4 da 320 cv l'uno, oppure una prestazionale coppia di Yanmar da 550 cv ognuno.

Aquila in mostra a Cannes:
quattro modelli, infinite possibilità

Accanto al nuovo Aquila 46 Yacht, al Cannes Yachting Festival sono stati esposti anche tre modelli Aquila che segnano il loro debutto europeo: il 50 Yacht**,** lungo 16 metri, che riprende le stesse caratteristiche del 46 Yacht offrendo maggior comfort a bordo e pronto a conquistare il Mediterraneo, e i due grintosi 46 Coupe e 42 Coupe**,** veri e propri sport cruiser capaci di unire prestazioni entusiasmanti, consumi contenuti e spazi generosi. I foil integrati nei modelli Coupe, parte della tecnologia Hydro Glide, garantiscono velocità elevate e maggiore efficienza.

La gamma

L'offerta di Aquila Power Catamarans, propone una gamma completa di catamarani da 28 a 70 piedi declinata in cinque linee: Offshore, Sport, Coupe, Yacht e Luxury, per rispondere alle esigenze più diverse.

In Italia, Aquila è rappresentata da FC-Yacht, azienda del gruppo Free Charter di Cagliari, che mette alcuni modelli a disposizione per charter e prove presso la propria marina a Cannigione, nel cuore della Costa Smeralda.

Dichiarazione

"Quattro catamarani, uno più innovativo dell'altro", spiega Carlo Orione, Amministratore delegato di FC-Yacht, dealer esclusivo in Italia degli Aquila Power Catamarans.

"Sono certo che l'Aquila 46 Yacht catalizzerà l'attenzione, grazie a un layout intelligente, prestazioni notevoli e un'abitabilità degna di uno yacht monocarena di almeno 70 piedi.

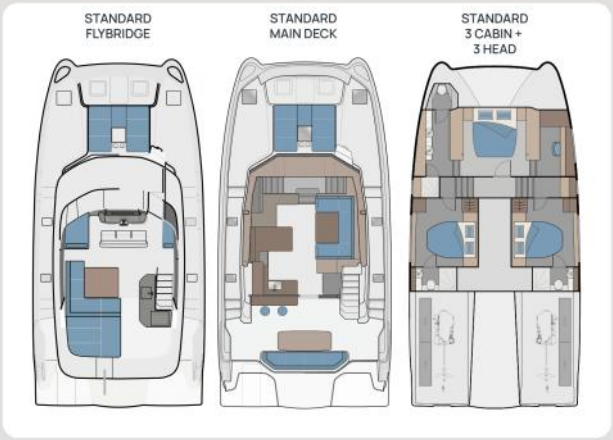
Il tutto impreziosito da finiture e materiali di prima qualità, così come le dotazioni e l'accessoristica".

Caratteristiche tecniche Aquila 46 Yacht

Lunghezza ft	14,36 m
Larghezza	7,10 m
Immersione	1,24 m
Dislocamento	20,7 t
Carburante	1.800 l
Acqua	800 l
Motorizzazione	
	Volvo Penta D6 2x440 CV
	Volvo Penta D4 2x320 CV
	Yanmar 2x550 CV
Velocità di crociera	21 nodi

Features

- An exceptional performing and seaworthy hull shape providing first in class stability and comfort
- Expansive outdoor living and entertaining spaces along with luxurious interior styling and amenities
- Plenty of sun coverage via fiberglass hardtop with 316 polished stainless steel supports on flybridge
- Direct bow access from starboard steps leading from flybridge down to bow area
- FUSION audio system with Bluetooth and 8 × Fusion Speakers and 4 Zone Sound Control
- C-Zone digital switching system for DC powered components
- Optional interior helm station for added comfort during inclement weather
- For overnighting, premium comforts are provided by one (1) full beam master cabin with ensuite head and two (2) guest cabins with ensuite heads



SPECIFICATIONS

LENGTH: **14.36 M • 47' 2"**
OVERALL.

BEAM: **7.1 M • 23' 3"**

HEIGHT: **5.95 M • 19' 5"**
ABOVE WATERLINE WITH HARDTOP (EXCLUDING ELECTRONICS)

DRAFT: **1.24 M • 4' 1"**
WITH SACRIFICIAL KEEL INSTALLED.

LIGHT DISPLACEMENT:
20,739 KG • 45,722 LB

LOADED DISPLACEMENT:
26,287 LB • 57,953 GAL

FOILS: **Optional.**

ACCOMMODATIONS

SLEEPS UP TO: **10**

MAXIMUM PASSENGERS: **24**

CABINS: **3 • 4 • 5**

HEADS WITH SHOWERS:
3 • 4 • 5

TANKAGE

FUEL: **1,800 L • 476 GAL**

ADDITIONAL FUEL: **800 L • 211 GAL**
OPTIONAL.

WATER: **800 L • 211 GAL**

HOLDING: **240 L • 63 GAL**

PROPULSION

STANDARD:
2x D4 320 HP Volvo Penta

OPTIONAL:
2x D6 480 HP Volvo Penta

2x 550 HP Yanmar

CE CERTIFICATION

A (OCEAN): **12**
B (OFFSHORE): **12**
C (COASTAL): **16**
D (INLAND): **24**

All specifications and options are subject to change by Sino Eagle Yachts at their sole discretion. Performance is purely indicative and not a contractual commitment. Performance is subject to many variances outside the control of Sino Eagle Yachts. Specifications and graphics in this brochure are non-binding and customer must enter into contractual agreement with the Dealer or Agent of Record. Actual color samples may vary slightly from digital representation.

OUT THERE STARTS HERE™

aquilaboats.com

Updated 5.8.25

Sirena Yachts is preparing to launch the first hull of its new Sirena 60 model. This new yacht offers more space for lounging, improved storage, and a stunning modern aesthetic compared to its predecessor, the Sirena 58.

The contemporary lines, originally conceived by Frers Naval Architecture, have been thoughtfully updated by Sirena's in-house design team.

Key elements such as the plumb bow, extended bathing platform, and the striking contrast between expansive dark-glass surfaces and gleaming white topsides have been carefully retained. First Sirena 60 is nearing completion and it was launch in July its world debut at the Cannes Yachting Festival 2025

More outdoor space

It all starts at the stern, where a new transom profile creates more space on the platform and gives the Sirena 60 a more modern look. Rope storage lockers on either side of the newly modelled stern seat are bigger, and there are larger openings in the bulwarks for access to the dock. The main saloon windows are also bigger.

Up at the bow, the foredeck lounge has been completely redesigned.

Not only is it all bang on trend, with dark grey upholstery and a smart floating backrest, it features a much larger seat and a folding table. The matching sunpad also has a convertible backrest which allows it to serve as comfortable seating when you want to dine al fresco. Even the flybridge – one of the Sirena 58's most iconic features – has been improved. The dashboard and the pilot seats have been redesigned to look more modern. A slick new Corian worktop has been introduced in the bar unit, and the sunpad has also been endowed with a new convertible headrest.

Interior improvements

Smarter use of space has allowed the design team to devote more interior volume to key lifestyle features of the Sirena 60. Entering through the broad sliding aft doors, you will encounter the galley first of all, which has grown nearly 20 per cent in area to 5 square metres. This equates to bigger work surfaces and even better storage for food and crockery in new raised cabinets. There's also the option of a wine cooler alongside the other high-end appliances. Further forward, the indoor helm station has also had a revamp. New ergonomically designed pilot seats hug your back for long hours of comfortable driving, while a smart pantograph door gives quick access out onto the side deck for more relaxed mooring manoeuvres. The stairs below have been remodelled to take up less space and improve access below. As with the Sirena 58 before it, the basic configuration remains for three large cabins. These include a breathtaking full-beam master amidships and a spacious VIP double in the bow, as well as a more flexible third cabin. Here, a sliding bed system can transform from a generous double to twin singles, depending on whether it's for children, friends or a couple. There's also more storage space here and in the VIP cabin.

Eliminating the rounded edges that characterized the walls of the previous model has also freed up more space. And the detailing has been given an uplift with new alcoves and niches in Corian. There's even room for a washer-dryer below the companionway.

Feadship announced the delivery of Stella M to her owner on 5 August. Measuring 71.76 metres, this contemporary and forward-thinking Feadship reflects a clear vision of modern luxury. Designed by Studio De Voogt, Stella M pairs elegant exterior lines with five decks of open, light-filled interior space. Her next-generation diesel-electric propulsion system supports quieter and cleaner cruising, building on Feadship's unmatched experience in hybrid innovation. The project was developed in close collaboration with Burgess, who represented the owner throughout the build, and Hugo-Morgan Harris as technical representative. The result is a yacht that combines impressive volume with refined styling and a layout tailored for multi-generational living.

Statements

"The successful delivery of Stella M reflects seamless collaboration between the owner, the yard, design teams, technical experts, and broker," says Maarten Janssen, Feadship Sales Director. "Every detail was shaped by a shared ambition to create something exceptional. Her advanced diesel-electric propulsion system has resulted in remarkably low noise and vibration levels, as confirmed during sea trials. "The owner brought a clear vision and personal touch to the project, contributing thoughtfully throughout. Stella M is a refined and distinctive yacht, ready to begin her first Mediterranean season." "We were pleased to support the owner on his build journey – from initial enquiry to delivery – and be a part of such an exceptional project," commented Richard Lambert, Senior Partner at Burgess. "Her Dutch pedigree coupled with complete collaboration between all parties resulted in vessel that meets the owner's forward-thinking vision."

Resale

Feadship has confirmed the first two successful sales through its recently established service, Feadship Resale. These early milestones include the 75.75-metre ONE (2025), co-listed with Edmiston and sold with Burgess acting as the buying broker, and the 83.50-metre Savannah (2015), co-listed with Edmiston. This achievement affirms what many have long suspected: Feadship's unrivalled technical expertise, focus on Feadship only, and access to the yacht's history, bring a distinctive advantage to the brokerage process.

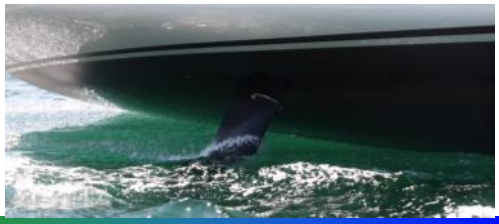
Statement

"For years, owners have asked us to help sell their yachts," said Arjen van Elk of Feadship Resale. "We always directed them to brokers, but now we can offer something far more comprehensive. We know the yachts inside out – we built them." This, he added, makes Feadship a valuable partner to all brokers we collaborate with. Quietly introduced at the end of 2024, Feadship Resale quickly struck a chord with long-time clients. Immediately, several owners returned directly to shipyard, placing their trust in the people who know their yachts best. This service is offered exclusively on the request of the client. Collaboration remains at the heart of the approach, with Feadship working alongside trusted brokerage houses to provide owners and buyers with seamless, informed support. With these two major sales now complete, the Resale team is ready to assist prospective buyers and sellers who value Feadship's dedication and knowledge Feadship Resale now represents six yachts in its growing portfolio, with the 57.60-metre was the most recent addition to the Feadship Resale fleet.

World leader in yachting innovation and part of Ferretti Group, Wally combines the latest technology with contemporary design, constantly looking at ways of improving on the water enjoyment with performance, comfort and style. Founded in 1994 in Monaco, Wally changed the entire concept of cruising yachts and created groundbreaking sailing and power boats which are unmatched reference points in yachting and in the design world. Wally is the only yachting brand to be a two-time winner of the ADI Compasso d'Oro, the world's most important award for quality and design.

Costa Smeralda

Wally has completed construction of the second unit of the wallywind110, and made her world premiere in late August in Costa Smeralda. Sistership to the acclaimed Galma, the sailing yacht shares the high-performance hull designed by judel/vrolijk & co and the advanced carbon construction, while introducing new layout solutions and bespoke interior finishes.



Yacht Design

Judel/vrolijk - a name that has shaped the international yachting scene for more than 45 years. Founded in 1978 by Rolf E. Vrolijk and Fietje Judel, Torsten Conradi joined judel/vrolijk as the third partner in 1986. Today, the company is one of the world's best-known design offices for high -quality sailing yachts. Its international reputation has developed from countless successful regatta projects that originated from the Bremerhaven-based think tank. However, the high-tech racers are only the attention-grabbing highlight of design extensive service portfolio.

Cruiser racers, performance cruisers, classic yachts, production boats, motor yachts and high-quality one-off cruising yachts are also created in the minds and on the computers of the Bremerhaven yacht specialists. In addition to construction and design, refit and interior projects as well as industrial concepts for commercial shipping are also implemented.

Interiors

Key differences from Galma include a timeless sand-grey hull, a lighter interior palette, a sliding bed in the VIP cabin that transforms into a double and a multi-purpose workspace replacing the bar area in the lower salon.

Interior and the exterior lines, curated once again by Studio Santa Maria Magnolfi, reflect the same concept of understated elegance seen on the first unit.

The exterior layout maintains the hallmark features of the wallywind line: expansive guest areas, a dedicated helm and maneuvering zone, an integrated beach platform, and a focus on relaxed, elegant living on the water.

With a proven hull, twin rudders, telescopic keel 4,50-6,95m and a powerful carbon rig by Hall Spars and North Sails, the yacht promises outstanding performance in all conditions.

The second wallywind110 is a clear expression of Wally's technical expertise and the exceptional skill of its team.

Building on the experience gained with hull number one, the yard was able to streamline the production process delivering what is considered one of its finest creations to date.

Giovanna Vitelli, Presidente del Gruppo Azimut|Benetti, e Marco Valle, Amministratore Delegato, hanno inaugurato la nuova sede di Azimut Yachts la mattina del 24 luglio. Al loro fianco il Sindaco di Avigliana Andrea Archinà, a testimonianza del forte legame tra l'Azienda e il territorio, e i 1.500 dipendenti che ogni giorno ad Avigliana realizzano la missione di Azimut: "Costruire la barca più bella, affidabile, tecnologica e innovativa, e assisterla sempre e ovunque."

L'intero intervento, parte di un piano di investimenti da 50 milioni di euro destinato al sito produttivo, è stato guidato dalla direzione artistica di AMDL CIRCLE e Michele De Lucchi, autori anche del restyling dell'edificio principale e della realizzazione del nuovo padiglione multifunzionale. Gli uffici dei dipendenti sono stati completamente ristrutturati su progetto architettonico di Settanta7. Il piano ha incluso, inoltre, un significativo intervento di efficientamento energetico. Un progetto fortemente voluto dalla Presidente Giovanna Vitelli, che segna un'evoluzione del modello lavorativo di Azimut mettendo al centro la collaborazione e il lavoro in team, superando gli schemi rigidi di gerarchia anche nella configurazione degli ambienti di lavoro. Un'iniziativa che arriva in un momento emblematico della storia dell'Azienda, con il pieno successo del passaggio generazionale. È il segno concreto di un cambio di cultura: la visione imprenditoriale di famiglia incontra una governance moderna, fatta di talenti interni ed esterni. Nasce così un nuovo modello di leadership, condiviso e aperto, che guarda lontano per generare una crescita solida e resiliente.

È dal dialogo tra passato e futuro, storia e innovazione, che scaturisce l'ispirazione del progetto di rinnovo, volto a reinterpretare con sensibilità la concezione architettonica originaria dei celebri Gabetti & Isola, protagonisti dell'architettura italiana del Novecento che progettarono, negli anni '90, le sedi del Gruppo Azimut|Benetti in Piemonte, Liguria e Toscana.

GX Superyachts is working about significant construction update on its flagship 42-metre model, the GX42 — a revolutionary hybrid-powered vessel that leads the brand's vision for Responsible Yachting. With steady progress at SES Yachts' advanced facilities in Istanbul, Turkey, the project is moving confidently through the build schedule and remains on course for delivery in summer 2026.Since the successful hull turning and superstructure joining earlier this year, the yacht has entered a new phase of outfitting. The aluminium structure is now fully complete. Inside, thermal insulation is approximately 80% installed, and the main piping systems have also reached 80% completion. Meanwhile, electrical installation has advanced to 25%, and the paint application is 50% finished.

Interiors furniture

Bespoke interior furniture — shaped by Marco Casali's design vision — is also progressing well, with 50% of items complete in the workshop. Marco Casali used in sailing since he was a kid, both with sail and motor yachts, graduated in architecture in Roma. Even if sketching yachts since he was a kid he moved to the yacht design world only after the degree connecting his knowledge with his biggest passion. After 6 years of experience working mostly on projects for the Ferretti Group established his own firm in 2004. There are more than 1500 yachts designed from him now cruising in every part of the world from 8 to 50 meters and other bigger projects are going to touch the water soon. The studio is composed by a young group of more than 12 designers from different countries. It mixes various experiences from architects to interior designers and car designers connecting different creation approaches with the same creative passion. The office is located in the country of Rome, in a 1500' castle full of history and provided with the most technological equipments.

Propulsion system

At the same time, the vessel's advanced hybrid propulsion system, which combines diesel-electric drive with significant solar power generation, has successfully completed its factory testing phase and is now ready for delivery and installation at the shipyard.

Statement

“It’s inspiring to witness the GX42 taking shape so smoothly, "said Vladimir Zinchenko, founder and CEO of GX Superyachts.

“Each milestone reinforces our belief that the GX42 will set a new benchmark in responsible yachting — a vessel that delivers both elegant design and low-impact cruising.

Thanks to our partners at SES Yachts, Andrea Armas, Marco Casali and Francesco Rogantin, the project is running smoothly and exceeding expectations.”

A glimpse inside

In May 2025, GX Superyachts unveiled the first interior renderings of the GX42, designed by Marco Casali with a focus on relaxed, family-oriented living.

The Raised Pilot House layout allows for generous accommodation, including a main-deck owner’s suite and full-beam VIP cabin. Natural materials, soft curves, and a calming palette reinforce the yacht’s ethos of comfort and sustainability — fully aligned with the brand’s Responsible Yachting vision.

Looking Ahead

The next phases of construction will see the finalization of insulation and piping, continued electrical installation, onboard interior fit-out, and integration of the hybrid propulsion system. With sea trials scheduled for early 2026, the GX42 continues to lead the charge toward a new generation of yachts that combine environmental responsibility with luxury and performance.

Part of a larger range from 24 to 56 metres, the GX42 exemplifies GX Superyachts’ commitment to building smart, efficient yachts that meet the demands of today’s conscientious owners without compromising style or comfort. “We are pushing the boundary of responsible yachting navigating through a new era of technological advancement, tailoring the dream of Yacht owners into a sustainable reality.” concludes Andrea Armas, consultant to the Board of Directors at GX Superyachts.

Durante i recenti Campionati Italiani di Canottaggio tenutisi sul Lago di Varese, Transfluid ha avuto il piacere di collaborare con la Canottieri Gavirate, fornendo una soluzione di propulsione completamente elettrica per il loro catamarano di supporto.

L'imbarcazione è stata equipaggiata con un motore fuoribordo elettrico Elco, una scelta che testimonia ancora una volta l'impegno di Transfluid nello sviluppo e nell'integrazione di tecnologie sostenibili nel settore nautico.

Un passo concreto verso la mobilità elettrica anche nel mondo dello sport

Canottieri di Gavirate

La collaborazione con la Canottieri Gavirate rappresenta un esempio virtuoso di come le tecnologie elettriche possano essere adottate anche in ambito sportivo e competitivo.

Il catamarano, utilizzato per l'assistenza tecnica durante le gare, ha operato in modo silenzioso ed efficiente, offrendo prestazioni affidabili e senza alcun impatto ambientale, in linea con le esigenze di navigazione in acque interne protette.

Il motore elettrico installato appartiene alla gamma Elco Outboards, distribuita in Italia da Transfluid, e si distingue per la sua semplicità di utilizzo, silenziosità e assenza di emissioni. Una soluzione ideale per applicazioni che richiedono precisione nelle manovre, basso impatto acustico e affidabilità operativa – caratteristiche particolarmente apprezzate nei contesti agonistici.

Una gamma in continua espansione

L'integrazione del motore Elco nel catamarano si aggiunge all'ampia offerta di sistemi elettrici e ibridi Transfluid, progettati per coprire un range di potenze che va da pochi kilowatt fino ai 260 kW dei modelli industriali.

La proposta della società include motori entrobordo, saildrive, sistemi ibridi paralleli e serie, e soluzioni modulari adatte sia a nuove costruzioni che a retrofit.

Con questa installazione, la società conferma la propria leadership nel campo della propulsione elettrica per la nautica professionale e sportiva, dimostrando la versatilità e l'efficacia dei propri sistemi anche in condizioni reali di utilizzo.

Impegno per la sostenibilità

Questa iniziativa si inserisce in un più ampio percorso che vede la società impegnata nella promozione della mobilità elettrica in ambito marino, contribuendo attivamente alla transizione ecologica del settore.

L'obiettivo è offrire soluzioni concrete per ridurre le emissioni, l'inquinamento acustico e i costi di esercizio, migliorando al contempo l'esperienza a bordo.

Una soluzione innovativa

Il presidente della Canottieri Giorgio Ongania ha tracciato un bilancio più che positivo dei Campionati Italiani giovanili che si sono svolti in città, osservando come sia stata l'occasione per introdurre il cosiddetto elettrico navale, una soluzione ecologica da sperimentare sul lago.

Si è trattato, secondo il parere del presidente, di un successo sportivo, turistico ma anche ambientale quello ottenuto a dalla Canottieri Gavirate che ha organizzato e ospitato sul lago di Varese i Campionati Italiani Under 17 e Under 23, che hanno visto la partecipazione di ben 1.115 vogatori e di 109 società provenienti da ogni parte del territorio nazionale.

L'utilizzo di questa nuova soluzione a propulsione elettrica ha consentito alla società rivolgere l'attenzione anche alla possibilità di lavorare sul lago con l'elettrico, Transfluid di Gallarate ha messo a disposizione un motore campione da collaudare durante le gare.

Presenze importanti

Alla manifestazione erano presenti anche il sindaco di Gavirate Massimo Parola, e il Presidente della Autorità di Bacino lacuale dei laghi Maggiore, Comabbio Monate e Varese, Gianluca Coghetto. Il Presidente ha fatto anche un sopralluogo dei barchini in partenza provando la funzionalità del motore elettrico.

L'architetto Gianluca Coghetto è anche Sindaco di Besozzo. Eletto alla Presidenza nel 2024 , per il quinquennio (2024 – 2029) Coghetto succede a Fabio Passera, sindaco di Maccagno con Pino e Veddasca.

Il programma con cui è presentato per l'elezione, si basa su completare le opere già avviate, affrontare alcuni problemi sulla manutenzione dei porti, delimitazione delle aree demaniali, costruire e sviluppare una serie di azioni di bacino.

In questo senso il Presidente ha dichiarato di voler realizzare dei tavoli ad hoc che coinvolgano il lago di Varese, il lago di Comabbio, il lago di Monate per far sedere al tavolo tutti i comuni coinvolti e avere una strategia condivisa, a partire dai progetti già in essere.

Mi sento di poter dire che la sua attiva presenza a questa interessante manifestazione di Gavirate sia concretamente una indicazione di ciò che intende realizzare durante il suo mandato.

All'evento ha partecipato anche la delegata del Coni Paola Della Chiesa.

Ten years on from the launch of the first R4, Evo Yachts presents the world premiere of the new R4 Icone, featuring liveability and comfort at the very highest level provided by generous, warm, light filled spaces and a longer hull.

The exterior styling is sleek and muscular, in keeping with the Shipyard's traditional approach, and the colour scheme reprises the livery of the first model, alternating black with the orange upholstery, while the Main Deck features a console based on automotive design, with a sofa offering various configurations for the best possible ergonomics.

The stern area is fitted with Bezenzoni's XT system and below deck there are two double cabins.

Evo R4 Icone is a model that pays tribute to the shipyard's history, at the same time as taking a new step forward towards an on-board experience increasingly focused on comfort, without however betraying the brand's sporty spirit and the desire to offer maximum flexibility and customisation options.

New model

This model is the new R4 Icone, which will be given its world premiere at the Cannes Yachting Festival, featuring a hull about a metre longer than the original version, an aggressive bow, a new integrated design for the air intakes, and large windows in the hull sides that flood the interiors with natural light. Designed by the Shipyard jointly with Valerio Rivellini to offer an comfortable and convenient lifestyle on board at any time of the year, while maintaining the boat's dynamic performance, Evo Yachts' new model has a main deck with an enclosed area covered by an aluminium hard top – built entirely by the Shipyard – and a console clearly based on automotive design, featuring a large C-shaped sofa with a backrest that can be arranged to offer either a forward- or rear-facing view, and a pilot seat that can be adjusted to various heights for perfect ergonomics.

The living area contains a table that can be converted into a double bed and is completed by a kitchen unit, while a pantograph door provides easy access to the outside area. The XT platform at the stern, developed by the Shipyard jointly with Besenzoni, extends the surface area aft and brings it closer to the water, increasing the space and comfort on board and transforming the setting into a seafront terrace that can be configured and furnished as desired, to enjoy in different ways at different times of day.

Below deck

Below deck, in addition to the fridge and storage area and a hallway, there are two large enclosed double cabins. The interiors are decorated and furnished to transmit a feeling of great warmth, achieved through the use of Alcantara, Alpi wood and various types of materials that share an appealing texture.

The yacht is powered by two Volvo IPS 650 engines, each with an output of 480 horsepower. Like all brand models, this boat too, which draws on ten years of experience and is the result of a process of continuous range improvement, can be customised in many different ways – including both the interior and exterior layout – for different types of owner, from families to groups of friends, and for different needs, from people who love spending time in the open air.

Conviviality

Also on display at the Evo Yachts stand, the R+ is the 18-metre yacht designed around the two concepts of conviviality and versatility, ideal for long stays on board.

The edgy black aluminium top heightens the appeal of a profile that echoes sports car design. The helm station is completely surrounded by glazing with openings that provide natural ventilation.

Also on the main deck, the living area has a versatile lounge, a fully appointed galley and a dining table, while on the lower deck the second galley is fitted with a wine cabinet and refrigerator.

The stern area features a special platform that makes it easy to enter the water and to launch and haul up a tender or jet ski. Below deck, the lines are clean, simple and angular, the spaces are furnished with sophisticated materials, and the colour palette is a harmonious blend of three colours and materials: white, teak and carbon. The Lower Deck offers three cabins, two bathrooms and a dinette area, as well as a crew cabin with independent access, and the yacht is powered by two Volvo Penta IPS 950 engines.

Invisible to the general public, (this magazine ins't for general public too) boat design is an sophisticate intellectual and art work of balancing aesthetics with ergonomics and engineering. In my article about Tanno Weeda (Feedship Head Design) concept of boat design, I try to help the designers to write a definition about this work. Because designing a yacht means thinking above and below the waterline, taking into consideration the outline, circulation, spaces, light, use, comfort, and safety, but also technical, environmental and budgetary constraints it is vital at every stage of design, as I wrote in that article , in my opinion (but not only) yacht design is "It is art, it is engineering and, above all, it is still tailored to man. It also seems increasingly clear that there is a trend that we could define as convergence." About Convergence of Yacht Design toward AI , Tecnoservizi plan a Conference during the 11th Yacht Design Forum – 25 to 27 September 2025 in Rijeka. About the definitions, in this article I try to explain it, writing about the yachts and the designers of Cannes Boat Festival 2025, and their idea to shape the tomorrow boats (but not only for boats).

Owners

As owners' expectations change – in looking for more modularity, durability, and smart comfort – boat designers are getting more creative. Architects, decorators, engineers, and stylists all design spaces often subjected to constraints to be real places to live in, full of emotion. As an unmissable event, the Cannes Yachting Festival is pulling back the curtains on these hidden occupations by highlighting four internationally renowned practices, which now craft the most admired boats and yachts in the world.

Statement Sylvie Ernoult

"There's something deeply moving in boat design: it's where the dream of escaping meets a feat of engineering, design and artisan skill. At the Cannes Yachting Festival, we want to pay tribute to those who imagine these shapes, spaces, and feelings. Because design is much more than a question of style: it is a driver of innovation, a lever of transition and a signature in its own right for every boat.

Architects, designers, and stylists… their work crafts the uses and lines of sailing in the future. It is a privilege to be able to give them a stage that matches their talent, in a setting that celebrates the beauty, creativity and passion of sailing every year.

With more than 700 boats on display, from the largest boat builders to niche launches, our show provides a unique setting for unveiling the excellence of boat design in all its forms." Sylvie Ernoult, Director of Cannes Yachting Festival.

Renowned architectural

Now I try to write about some new design solutions. As our press information I start with Berret -Racoupeau yacht design studio. They are based in La Rochelle shaping the future of sailing boats and catamarans.

At Berret Racoupeau Yacht Design, every line drawn has a function, every space an intention. The studio designs bespoke or series of boats from 10 to 45 metres long for the biggest names in sailing.

They include Allures Yachting, Garcia Yachts or Gunboat, but also Amel, Fountaine Pajot, Hanse Yacht, J/Composite, Veya and others important shipyards who are present at the Cannes Yachting Festival this year.

"Every project is a blank page," says Olivier Racoupeau, founder of the studio and former regatta enthusiast. "It all starts with listening to the boat builder or the end customer: how they use their boat, what they want, and constraints they may have.

Then the design comes in". Founded in 1983, the practice has evolved with customer expectations and changes in the industry. In 2008, Isabelle Racoupeau joined the studio to structure the interior approach. She had studied international trade and appreciated the world of yachting since she was young.

She imagines interiors to enjoy living in, where volumes, lights, materials and circulation are designed to support life on board. "These are places to live in. The design must go hand in hand with what future owners want to experience on the water: more light, more space, an opening to the outside," she explains.

Catamarans, monohulls, hybrid boats… lines pass each other and expectations evolve with customers looking for style and more technology, plus increased awareness.Crafting the interior of a boat requires a subtle balance.

Unlike a house, the light moves, the floor sways, the space is restricted and even the slightest material has to resist humidity, salt and the sun.

Decoration should therefore be seen as a technique in its own right: a choice of coverings, visual harmony, storage integration, a feeling of

flow. "Every centimetre counts, but every emotion as well," emphasises Isabelle Racoupeau. Aware of its role in this evolution, Berret Racoupeau Yacht Design plans for ecological challenges.

Natural, recycled or recyclable materials are offered right from the start. "It goes without saying. And often it's our children who remind us about it," says Olivier. Design, commitment, transmission: at La Rochelle, every boat is a discreet manifesto, but one that is followed.

Piaton Yacht Design

Other important studio, present at Cannes 2025 with many yachts designed for others important shipyards is Piaton yacht design, it does not put its signature to interiors to impose a style, but to reveal an identity.

The agency started with brand design and turned to yachting in 2010 after a first noteworthy project.

Two years later, the boat builder CNB entrusted them with a founding mission: to design the interiors of its semi-custom range. It was a decisive collaboration, which anchored the agency in the boat design landscape.

"We are not looking to put a hand on it, but to serve the brand DNA," explains Clara Piaton de Turckheim, associate and project manager. The balance between elegance, comfort and functionality is at the heart of every creation, in constant dialogue with the boat design architects, boat building teams and end users. Every project is unique, designed to be a fair, practical, sustainable answer.

The complexity of interior design for sailing lies in a dual requirement: to create a comfortable and elegant atmosphere, despite significant technical constraints, in a wet environment that is constantly moving.

On board, aesthetics meet function – without ever giving up. In 2025, Piaton Yacht Design was involved in the launch of three world premieres in Cannes: the Bali 5.2, the CNB 62 (Solaris) and the Sun Odyssey 415 (Jeanneau). In addition to these models, several other boats have already been presented and become references: the Bali 5.8, the CNB 78, the Excess 13 and the Sun Odyssey range.

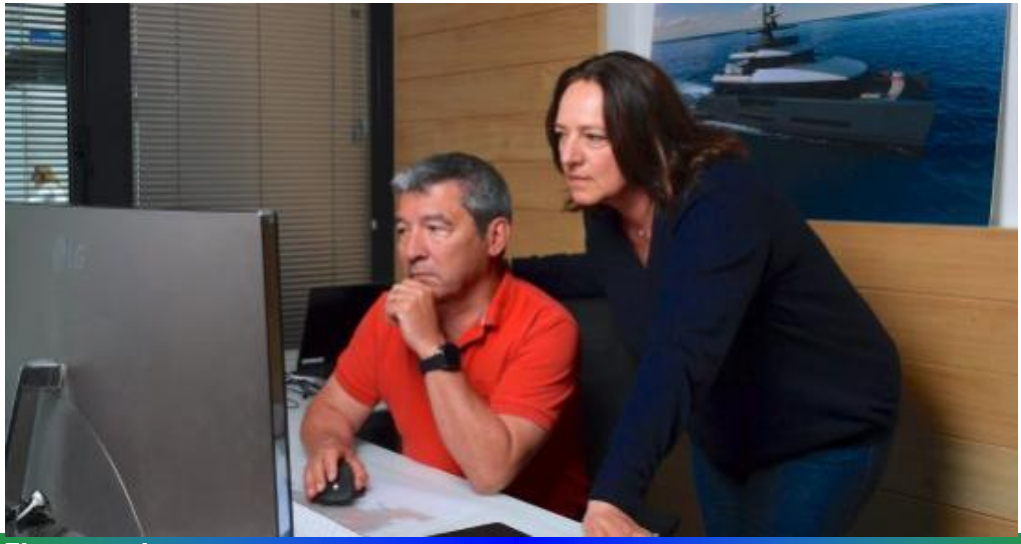
"What's on the water should always be beautiful, whether it's a small cruiser or an exceptional yacht," says founder Jean Marc Piaton. Far from blingy luxury, the agency cultivates a practical and demanding aesthetic. Inspiration can come from architecture seen elsewhere, a material, a desired atmosphere.

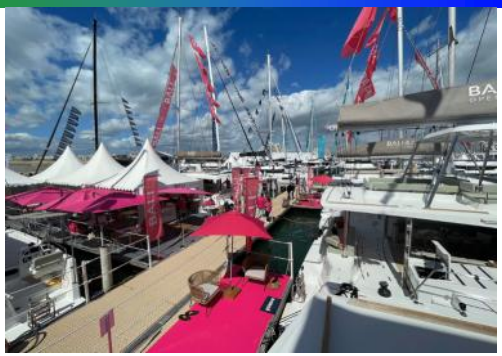
Each space aims to "have just the right touch" by creating harmonious living spaces, with every detail thought out, that's able to adjust to new paces… and new generations of users.

Espen Oeino International

For over twenty-five years Espen Oeino International has been hard at work designing custom motor yachts for an international clientele from Japan in the East to Seattle in the West.

With its multicultural and multi disciplined staff based in the yachting capital of Monaco, the EOI studio has left a significant imprint on the new build market and is today considered one of the world's leading design studios for large bespoke motor yachts. With a systematic and disciplined approach to problem solving combined with a thorough understanding of the engineering related aspects of yacht design and naval architecture, the studio has produced designs for some of the most significant yachts such as Octopus, Skat, Princess Mariana (now Pegasus), the Silver series of high performance transatlantic aluminium yachts, Serene, Solandge, Ocean Victory, Ester III, Kismet, Cloudbreak, Dilbar and Galactica Super Nova to mention but a few. Latest yacht designed by Eipen is Windy SR40. At Espen Øino International, every line drawn is a response to a real need. The Norwegian naval architect's studio, a global benchmark in its field, pushes the boundaries of customisation with an approach that goes against the tide: here, style never comes before function. Whether it's an exceptional yacht, a high-performance chase boat or a high-capacity ferry, it all starts with its use being analysed. Based in Monaco, the team – around twenty employees with various profiles spread across project units – designs fully customised boats, in full immersion with the boat builder, customer and the context. "You don't design a boat, you meet a need," sums up Espen Øino, naval architect. This year, in Cannes, their answer to a very concrete expectation will be in the spotlight: the Windy SR40, a high-end chase boat designed just as much as a day boat to support yachts from 30 to 60 metres long. Launched with the boat builders Windy, this model concentrates all of the studio's expertise. Its line is sharp. Its hull provides excellent performance and seaworthiness, and its architecture allows safe and easy movement on board but also when boarding or disembarking. Its programme offers maximum comfort for transfers and relaxation. "This boat came about due to something missing. We wanted a chase boat that was fast, stylish and functional from all points of view. It did not exist. So we designed it," explains Espen Øino. One of the most notable innovations is the design of large sliding doors that, when closed, protect against the wind and spray, while when open allow access to natural light and ventilation, while also providing easy circulation through passageways.

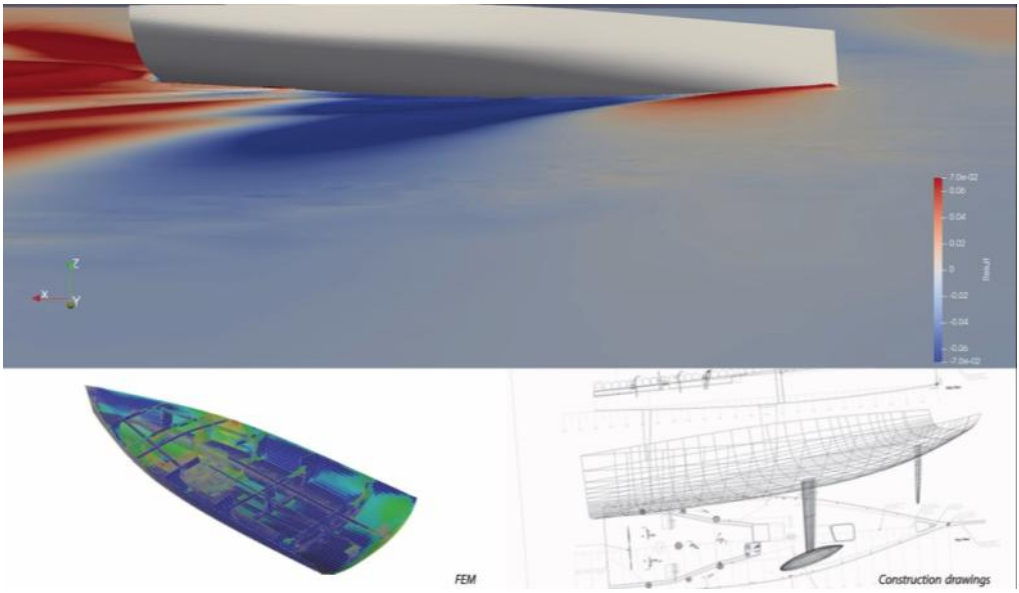




At first glance, this is a discreet detail, but it completely transforms the experience on board, especially during anchorage or manoeuvres in port. In the studio, the environmental dimension is fully integrated into the design. Natural ventilation will be optimized to reduce the need for air conditioning. Materials are sustainable and thought goes into hybrid systems or hydrofoils. Espen Øino International is really moving towards more responsible navigation. Each project is an equation with multiple variables: safety, aesthetics, use, impact, circulation onboard, technical constraints. The studio does it without ever choosing the easy option. Beauty is not the end goal, but the consequence of a demanding process, which makes boat design an art of engineering

Dixon yacht design

For more than twenty years, Dixon Yacht Design has embodied British excellence in the world of yachting. At the helm of the studio, visionary and enthusiast Bill Dixon imposes a style where performance, elegance and technical ingenuity become one. Their motto is to turn dreams into tangible lines. In 2025, the studio put its signature to a world premiere, the Pearl 63, a new model from Pearl Yachts boat builders, designed as a firm evolution of the Pearl 62. Sporty, spacious and bold, “The Pearl 63 retains the spirit of the 62, but introduces a sharper exterior design and better flow, with particular attention to detail,” Bill Dixon points out. The interior, entrusted to renowned interior designer Kelly Hoppen, has been completely redesigned. "Design evolves with our lifestyles. For the Pearl 63, the layout has been reconfigured to make the living areas bigger and improve movement flow around it. This creates a warmer, more welcoming atmosphere, without ever sacrificing sophistication," she says. At Dixon, innovation and ostentation never go together. It is rooted in use, sustainability and anticipating needs.



"The future of sailing is to design boats that their owners will want to keep, not replace," insists Simon Coles, Senior Designer. Through the use of sustainable materials, alternative energies and onboard technologies, every choice aims to make luxury a space of responsibility.

Judel Vroliik & Co

For more than four and a half decades, judel/ vrolijk & co has been a pinnacle of excellence in yacht design, renowned for their high-tech racing yachts dominating prestigious regattas globally. They lead in fast sailing performance across cruiser yachts, custom motorboats, internationally celebrated series vessels, and luxurious superyachts. Experience unmatched craftsmanship and innovation, setting the standard for elegance and performance on the seas. The wide range of competencies in-house is unique, ranging from design and layout to naval architecture, advanced 3D modeling and milling geometry preparation to FE (finite element) supported structure calculations and CFD (computational fluid dynamics) based speed forecasts. The essential areas of yacht development are covered and thus allow all aspects of a design to be optimally coordinated. About CFD - Computer Fluid Dynamics to maintain and expand technological lead the studio rely on the latest computer and software technology, extensive research and development work, and a careful and individual approach. This resulted in successes in the Americas Cup, ORCi, IRC, the Mini Maxi class, and box rules such as the TP52. With the FE method, the component to be calculated is modeled from many small connected (finite) elements. The reactions of the individual elements under the action of a load and their mutual influence give the engineer information about the actual deformation and stress behavior of the entire system. FEM is used in the calculation of complex component geometries and/or laminate structures in order to optimize them according to weight, strength, or rigidity.

In the construction of large sailing yachts in particular, questions arise that cannot be solved with sufficient accuracy without the use of FEM. CAD - Computer Aided Design - CATIVA V5 - Rhino , and others new technologies, using AI solutions too. The studio non only designing but also work about production of yachts, and keep an eye on the production process at all times. This not only applies to the development of the tools, but also to the finished product.

Thus, an optimal solution between cost and quality is achieved without neglecting sailing properties, safety, and comfort.

Shipyards such as Baltic Yachts from Finland, Najad Varvet from Sweden, and Hanse Yachts AG in Greifswald are some of the customers, along with many other shipyards present in Cannes 2025.

Fulvio De Simoni design studio

Fulvio De Simoni began his career as a naval designer in Milan in the early 1970s at Alberto Mercati's studio. In 1977, he founded Yankee Delta in collaboration with Massimo Gregori, with whom he worked until 1983, when he became the sole owner of Italprojects, a company specializing in the development of high-tech projects in the industrial naval sector.

During his long career, he has designed vessels for numerous shipyards in Italy and around the world, which have built more than 3,500 units based on his designs. He has received numerous international awards and recognitions, a testament to the quality and originality of his work.

History-defining collaborations include brands such as Pershing, Antago, Mochi Craft, Ilver, Giannetti, and Raffaelli, and more recently with Wider, Rodman, Astondoa, Evo Marine, Aicon, and Abacus Marine and other shipyards. Many of them are presents in Cannes 2025.

A true nautical enthusiast, Fulvio De Simoni has always fought against standardization.

A nonconformist and unwilling to compromise, he doesn't like to follow established paths; he approaches each new project without preconceptions and with a practical and constructive attitude. The intuition and creative flair that characterize the initial phase of the project are followed by a long development phase in which the technical skills acquired in every aspect of boat construction allow him to harmonize every aspect of the project. This results in boats characterized by simple, clean lines that make overall balance and stylistic coherence between interior and exterior their hallmark. The new Pershing GTX116: first project in the innovative GTX range. Innovative, disruptive, exciting. Revolutionary in concept and design, the new Pershing GTX116 combines several elements of current market trends into a unique product that represents the future of the Sport Utility Yacht category, entirely dedicated to comfort while remaining faithful to a DNA characterized by performance and sportiness. The flagship of the new GTX range, which redefines the boundaries of the 20- to 40-meter market segment, the GTX116 offers supreme onboard well-being as well as excellent nautical performance, thanks to its wide open spaces, areas in direct contact with the sea, and

the livability guaranteed by the new 5-cabin layout. The GTX116 is the result of the collaboration between the Ferretti Group Product Strategy Committee, chaired by Piero Ferrari, the Fulvio De Simoni design studio, and the Group's Engineering Department. The hull, over 35 meters long (115'7") and almost 8 meters wide (25'4") (preliminary data), was created at the Ferretti Group Models and Molds facility, using techniques inspired by advanced technologies and the craftsmanship typical of Pershing. The Pershing GTX116 will be equipped with a triple waterjet propulsion system, which, combined with three MAN V12 2000 engines with a power output of 2,000 mhp, will allow for a top speed of 35.5 knots and a cruising speed of 29.5 knots (preliminary data). The standard engine configuration, however, includes three MAN V12 1800 engines with a power output of 1,800 mhp.

Cassetta Yacht Designers

In his career, Cassetta has designed more than 500 boats, some of them well over 50 meters long, yet his name is not known except among industry insiders. At least not yet. He has been passionate about boats since he was a child. After brilliant academic career, he graduated in Industrial Design-Transport and Product Design from La Sapienza University and almost immediately began working for famous roman yacht design studios.

Vincenzo Travaglini, a former collaborator of Paolo Vitelli, who acted as a go-between. Vitelli immediately recognized Cassetta's potential and entrusted him with the first Benettis.

A start, but enough to open the coveted studio. He projected Benetti Boats like the Mediterraneo, Delfino, and Diamond. After he change shipyard and design Tankoa 45 with a meticulous analysis of many elements, which are then assembled to become the exterior profile of a yacht.

Designing the exterior of a yacht isn't just about drawing a beautiful profile, but first of all being able to put together a series of functions in the most logical way possible and see if they are compatible with the profile you've designed and make attention to boat compartmentalization and exteriors that are inextricably linked.

His stylistic signature is clean lines, a general absence of superfluous decoration, and, above all, the ability to give yachts a non-classical, yet timeless, air, impossible to place within a specific era. Thanks to those subtle curves, barely visible yet perfectly perceptible.

All these characteristics are found in the many Benetti yachts designed by Cassetta.

From the 70-meter Spectre, which won him six awards, including the 2019 World Superyacht Award, to the 63-meter Metis, to the 107-meter Luminosity.

Then there's the project for a 75-meter yacht designed in collaboration with Lürssen. After these important projects Cassetta and his team design Tirranna, Cigarette Yacht's flagship, and the concept for a 52-meter yacht built in partnership with Ezequiel Farca.

But he also designed smaller boats like Tender to Lana, the support vessel for a Benetti megayacht. About Cannes Yachting Festival 2025 Cassetta design a new boat for Tankoa, launched in July 2025.

Singolare is the second hull from the Tankoa Yachts T450 series featuring exterior design by Cassetta Yacht Designers, with naval architecture penned in-house by her builder. With spacious outdoor decks, elegant design and vast interiors.

On a sailboat, every watt counts. Far from the marina and disconnected from the grid, it's no longer the wind that's missing… but electricity. For many sailors, achieving true energy autonomy remains a challenge.

Noisy wind turbines, high-maintenance generators, poorly suited solar panels - the options exist, but few are designed for the realities of life at sea. This is exactly what led Patrick Poulin, a sailor based in Martinique, to seek a reliable, silent solution - one truly integrated into his sailing lifestyle.

Energy at Sea

Before CAPSolar, Patrick had tried everything to keep his batteries alive. He started with flexible solar panels, then switched to others - but none lasted. Too fragile, not efficient enough, and poorly adapted to a marine environment. He also looked into other onboard options, like wind turbines and generators, but those came with noise, upkeep, and the need to be constantly onboard - everything he wanted to avoid. The issue remained: every time the boat was stationary, the six onboard batteries kept draining, constantly supplying power to critical electronic systems (AIS, pump, cellular module…).

Without panels, the batteries die. And each battery costs €1,000. A solution that could keep batteries alive - even when he was away - and ensure continuous power to onboard systems.

Designed for Sailing

The challenge wasn't just to generate more power, but to generate it differently. On a sailboat, every detail matters: weight, shape, curvature, aesthetics. CAPSolar designed a solution fully integrated with the boat - no screws, no drilling, no compromise.

The system is based on fourteen CAPSolar panels of 110W and 165 W each, for a total of 2.3 kW, mounted directly on the bow and the bimini using a double-sided hook-and-loop system. Each panel is lightweight (2 kg), ultra-thin (3 mm), and flexible, allowing it to conform perfectly to the boat's soft surfaces. Beyond the product, it was the co-creation process that left a strong impression.

Statement

Chahine, CTO of CAPSolar, customized every aspect of the system to the boat's specific needs: custom panel layouts, tailored advice on the best supporting electronics - down to the precise choice of adhesive tape for mounting. "What convinced me was that we could adapt the panels to the shape of the boat. There's nothing else like it on the market," said the owner of the Jeanneau Odyssey 469.

Solar Autonomy

Today, the sailboat produces enough energy to operate in full autonomy. Upon arriving in Martinique, Patrick installed an initial set of six 110 W panels, generating enough energy to power critical dockside systems: communication, beacons, and safety. With the addition of eight more 165 W panels, total generation now reaches 2.3 kW. The result: all energy needs are covered - even while sailing.

"Through Victron app, it is possible monitors his batteries remotely - they're always full now. Just as important is the system's seamless integration. Unlike conventional rigid panels, CAPSolar modules are flexible, thin and light, and designed to follow the curves of soft surfaces - no drilling or structural modifications required. "

Cleaner Sailing, Freer Navigation

This project reflects our vision of modern sailing: silent, autonomous, and without compromise. By designing a solution tailored to Patrick's needs, we've shown that it's possible to combine performance, energy efficiency, and respect for the aesthetics of a sailboat. No more generators, no more noise, no more unexpected failures. With an installation designed specifically for the client, we've given him the freedom to sail without limits - and that's exactly what we aim to offer every boat owner.

As announced in September 2024, SY62 3-Deck was awarded the "Most Efficient Yacht" at the prestigious World Yacht Trophies during this year's Cannes Yachting Festival. The company (Silent Yachts) is very proud of this recognition, which highlights the yacht's outstanding performance and efficiency,. On our recent 4-day adventure in beautiful Croatia aboard the world's "Most Efficient Yacht", this yacht carefully tracked everything day by day: battery levels, distance traveled, and how little we relied on the generator during daily cruising. This article describe data travel howcasing just how this yachts truly shine on the water.

Day 1

The travel sail start from Fano, Italy, at 18:00, bound for Šibenik, Croatia. The sea was calm and the boat cruised at a steady pace of 7.3 knots, with a total power consumption of 40 kWh. The hotel onboard consumed 4 kWh, providing a comfortable start to our journey.

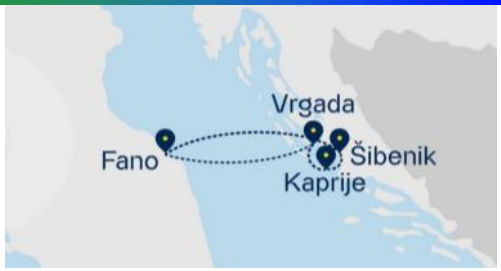
On board the staff enjoyed 2 hours of silent running, relishing the tranquility of the open water, before switching on the generator for 1 hour. After 16 hours on the water, docked, with the generator running for a total of 5 hours during the trip.

Batteries at departure: 98%
Distance traveled: 120 miles
Speed: 7.3 knots
Travel time: 16 hours
Use of generator: 5 hours
Hotel load: 4 kWh
Batteries at arrival: 92%

Day 2

After a restful night, the crew set off from Šibenik, cruising for 2 hours at 6 knots toward Kaprije. Once there, dropped anchor and spent the day moored to a buoy. During this leg, was used 40 kWh of energy, with the hotel consuming 10 kWh. The crew didn't need to turn on the generator at all. Thanks to the solar PV system, which produced 11 kWh, the batteries were fully charged by 16:00. As night fell, the crew switched on the air conditioning in all cabins, which consumed 72 kWh overnight, ensuring a cool and comfortable stay.

Batteries at departure: 68%
Distance traveled: 12 miles
Speed: 6 knots
Travel time: 2 hours
Use of generator: 0 hours
Hotel load: 10 kWh
Batteries at arrival: 53%



Day 3

The morning brought clear skies as the boat left Kaprije, cruising at 6 knots for 2 hours toward Vrgada. This segment used another 40 kWh, while the solar panels continued to contribute, supplying 10 kWh to run the hotel.

The crew turned on the generator for the last 45 minutes of journey to produce an additional 75 kWh.

Arriving at Vrgada, the crew anchored with batteries at 70%. The hotel was using a modest 3 kWh per hour without air conditioning, and the solar system was charging the main batteries at 7 kWh per hour. By 17:00, we were pleased to see batteries had risen to 93%.

Batteries at departure: 62%
Distance traveled: 13 miles
Speed: 6 knots
Travel time: 2 hours
Use of generator: 45 minutes
Hotel load: 3 kWh (without air conditioning)
Batteries at arrival: 93%

Day 4

After a restful night at anchor, the crew checked the battery levels and found them at 60%, due to overnight power consumption. It was time to back to Fano.

The yacht returned at a steady pace of 7.3 knots, retracing steps from Day 1. The journey back was a fitting end to our adventure, filled with peaceful moments on the water and the gentle splash of waves against the hull.

Batteries at departure: 60%
Distance traveled: 112 miles
Speed: 7.3 knots
Travel time: 16 hours
Use of generator: 5 hours
Hotel load: 4 kWh
Batteries at arrival: 58%

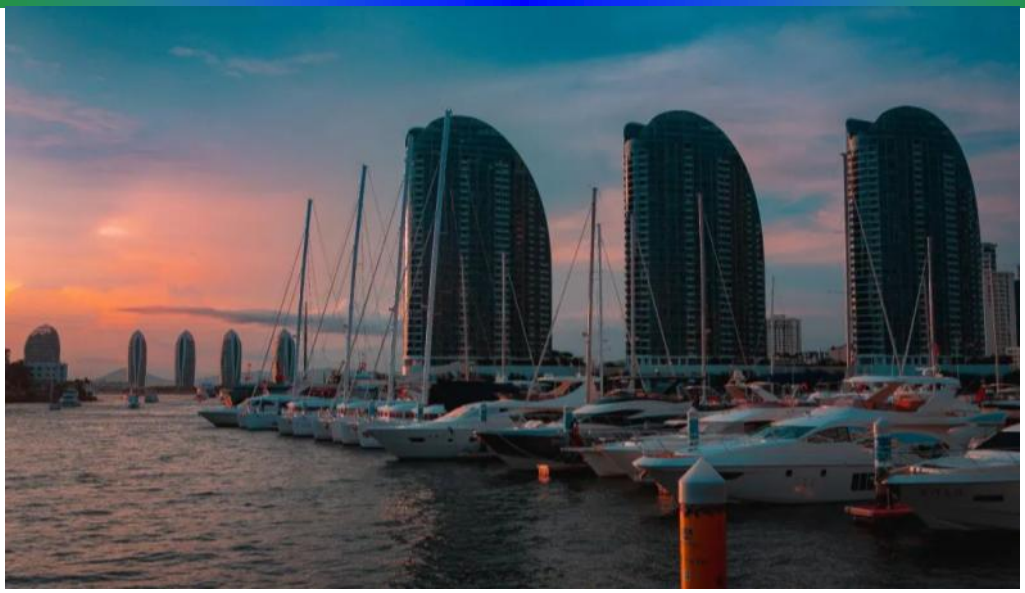
Total trip data

Total travel time: 36 hours
Total distance traveled: 257 miles
Total use of generator: less than 11 hours

This log really highlights how efficient and self-sufficient solar-electric catamarans are.

The SY62 3-Deck is a good yacht for leisurely outings, inviting to soak in the sun and enjoy stunning views.

With a little thought on how to manage onboard power, it is possible achieve complete autonomy, relying just on solar energy for a truly eco-friendly yachting experience. A very example of green way to Croazia.



Over the past five years, the Hainan Free Trade Port has achieved remarkable results. There has been rapid growth in actual utilized foreign investment, trade in goods, and trade in services, with the economic openness rate rising to 35%. The four leading industries, including tourism, have flourished, accounting for 67% of the province's GDP. These achievements have driven a surge in demand for personnel flow and cargo transportation, creating vast space for the ship market. For instance, the booming off-island duty-free business has attracted a large number of tourists, leading to a continuous rise in demand for passenger vessels such as passenger ships and yachts. Meanwhile, the development of the marine economy has spawned demand for specialized ships like offshore engineering vessels and fishery auxiliary ships.

Zero tariff

After the closure of Hainan Free Trade Port, the scope of the "zero-tariff" policy will be significantly expanded. The coverage of goods will increase from the current 1,900 tariff items to approximately 6,600, accounting for 74% of all commodity tariff items. For fuel oil, lubricating oil, parts and components consumed by ship operating enterprises, if they fall within the "zero -tariff" scope, the enterprises' operating costs will be significantly reduced. Take large container ships as an example: their annual expenditures on fuel oil and parts procurement are substantial. After the policy is implemented, this part of costs is expected to be drastically cut, thereby boosting profit margins. Coastal tourism and music festival economy have activated a new blue ocean in cruise tourism.

Hainan Islands

With its own advantages, Hainan Island has initially achieved the integration of coastal tourism and music festivals. Cities such as Sanya and Haikou have hosted various types of coastal music festivals, and some of these festivals have tried to incorporate local cultural elements, driving the development of related surrounding industries.

In this process, the boat market has also begun to integrate with music festivals, with some preliminary attempts, such as providing boat sightseeing and experience services during music festivals.

Trade Port

Operation of the Free Trade Port spawns new space in the ship market. The "zero-tariff" policy reduces the cost of imported parts required for ship maintenance, while streamlined customs clearance improves maintenance efficiency - both factors will boost the development of the ship maintenance and modification market. Ship operating enterprises are more willing to conduct ship maintenance and modification in Hainan to cut costs and shorten maintenance cycles. This brings more business to local ship maintenance companies, and also attracts advanced ship maintenance technologies and enterprises from home and abroad to settle here, elevating the overall development level of the industry.

CIBS 2026

The 29th China (Shanghai) International Boat Show (CIBS) is an important platform for gathering business opportunities. CIBS focuses on innovative achievements in the shipbuilding industry, concentrating on displaying various new boat and yacht designs, cutting-edge supporting equipment, and the latest spare parts and components, thus building an efficient bridge for supply and demand connection among businesses. The 29th China Shanghai International Boat Show Shanghai International Workboat Show 2026 will land at Shanghai World Expo Exhibition & Convention Center from March 29th to 31st, 2026.

Shipyard in Qingdao

One of the sponsor of Shangai Boat show is, Qingdao's shipbuilding industry. We can write about our informations that ship building industry showed a remarkable momentum, with Qingdao Shipyard and Qingdao Beihai Shipbuilding Heavy Industry, two leading companies in the city, delivering a combined total of many vessels.

Meanwhile, these companies have been actively securing new orders from international clients in Belgium, Norway, Greece, and other countries, with production schedules now extending through 2028.

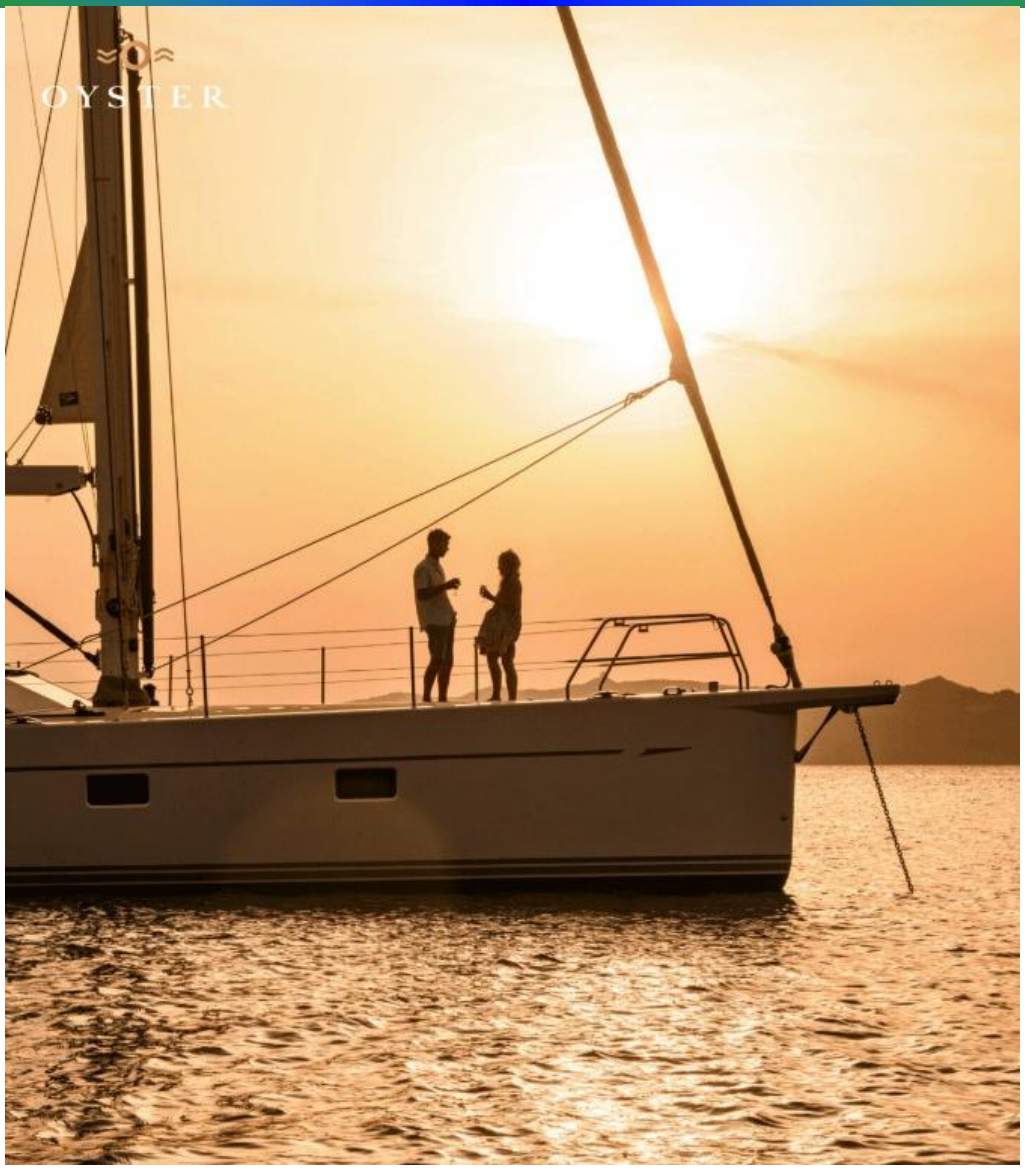
Qingdao's success in shipbuilding is driven by a combination of cost efficiency, market demand, and robust technological infrastructure. Over the years, the city has developed a comprehensive shipbuilding ecosystem that integrates research, design, construction, support, and services. The city is also making strides in innovative areas such as low-speed marine engines, clean fuel supply systems, and carbon capture and reuse technologies. These advancements are facilitating the transition from labor-intensive production methods to digital and intelligent manufacturing processes.

Sailing in Qingdao

Two world-class ILCA championships recently conclude in this cina town. The 2025 ILCA6 Women's World Championships and the 2025 ILCA7 Men's World Championships wrapped up in this town , on May 17, after days of thrilling competition among 237 elite sailors from 49 countries and regions - including the United States, Australia, the United Kingdom, Brazil, and China. Against the backdrop of the iconic Qingdao Olympic Sailing Center, the athletes demonstrated their unmatched speed, precision, and resilience. As one of the world's top single-handed dinghy events, the championships showcased Qingdao's international sailing credentials. Qingdao's success in shipbuilding is driven by a combination of cost efficiency, market demand, and robust technological infrastructure. The closing ceremony featured a vibrant review of the competition's highlights and honored the top 10 finishers in both categories. France's Louise Cervera clinched the women's ILCA6 title, followed by Agata Barwinska of Poland and Eve McMahon of Ireland. In the men's ILCA7 event, Willem Wiersema of the Netherlands took gold, with Cyprus' Pavlos Kontides and Australia's Zac Littlewood earning silver and bronze, respectively. International and national sailing officials, along with local government leaders, praised the athletes' efforts and the organizing team's professionalism.

The ILCA class association commended the warm hospitality and smooth coordination by Qingdao's hosts and volunteers, noting the inclusive and sportsmanlike spirit of the event.

In addition to the races, the championships lit up Qingdao's waterfront with a bustling "sailing market" that featured sports gear, local cuisine, and cultural products — enhancing the city's appeal as a destination for both competition and leisure.



Oyster Yachts Limited

Saxon Wharf Lower York Street Southampton Hampshire,

SO14 5QF UK

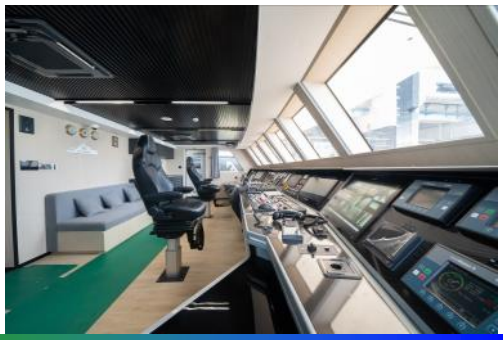
I write this article to talk about China shipyards and they boat selling to Europe. The first is a 55-meter superyacht, built by Hunan Xiangchuan Heavy Industry under Changsha State-owned Assets Control Group (a state-owned enterprise), was delivered to a European owner in April 2025. It features an all-steel, all-welded structure, with an overall length of 55.00 meters, a beam of 10.50 meters, a speed of 13.5 knots, and a cruising range of 2,800 nautical miles. It can accommodate 13 crew members and 22 passengers, complying with the regulations of RINA (Registro Italiano Navale). With a wind resistance rating of up to Force 10, it is capable of global navigation in unlimited navigation areas. It is the first superyacht exported to Europe from Hunan Province.

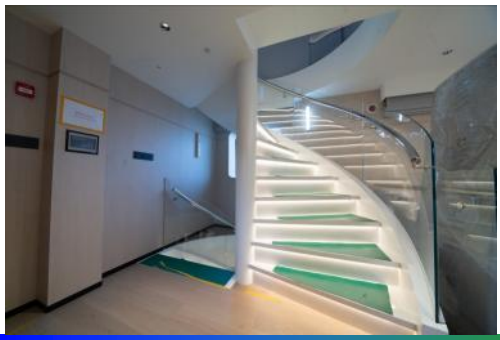
The blue sky is clear, and the river is surging. This morning, as three long whistles pierced the sky, the 55-meter superyacht forged by Hunan Xiangchuan Heavy Industry Seiko, a subsidiary of Changsha State - controlled Group, was delivered on the shore of the Xiangjiang River, starting a journey to the Greek Aegean Sea, and will appear in some 2025 World Boat Show to show overseas markets and potential customers the "intelligent manufacturing" technology of China's shipbuilding industry. The official delivery of the yacht marks that Xiangchuan Heavy Industry has fully opened up the overseas high-end ship market, and its popularity and competitiveness in the international ship market will be further enhanced.

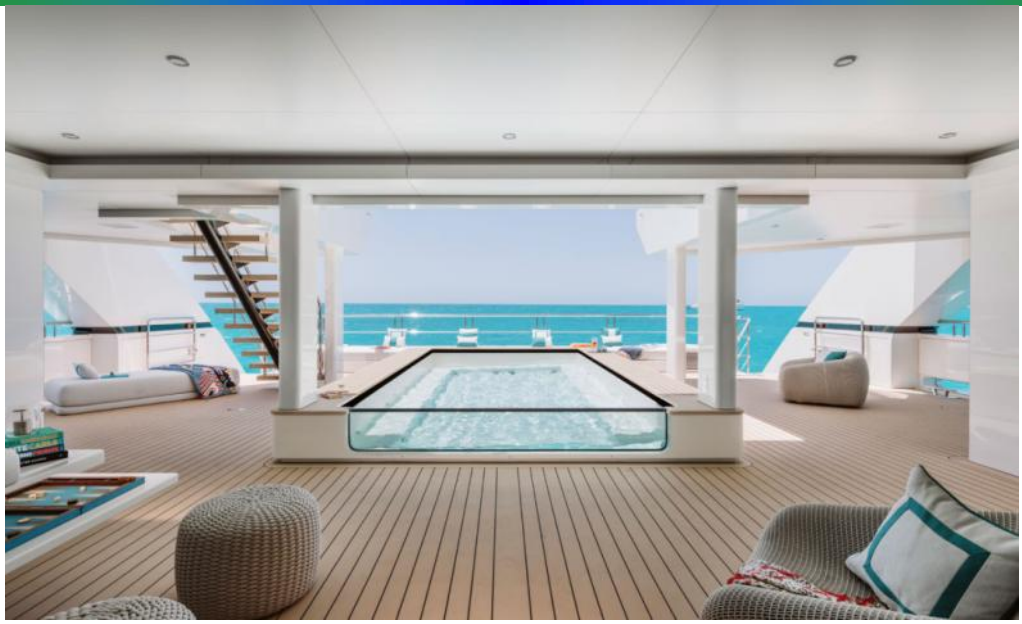
Costruction

The superyacht started construction on November 11, 2022, with an all-steel and all-welded structure, a length of 55.00 meters, a width of 10.50 meters, a total weight of 1,081 tons, a speed of 13.5 knots, and a cruising range of 2,800 nautical miles, representing the first-class construction level in China.

In terms of yacht equipment configuration, it is equipped with twin engines and twin propellers, and the power system designed according to the requirements of the UAV cabin can meet the requirements of 24-hour unmanned duty. In addition, the wheelhouse adopts an integrated design of driving and control, which ensures that the yacht has excellent handling performance, higher comfort and better silence.







Interior

The yacht's interior decoration also highlights quality, with a bold and straightforward design style that creates a unique aesthetic. The spacious salon entertainment space, open outdoor bar, telescopic diving platform and other living and entertainment facilities are all available, which can be called a six-star hotel on the sea. Its hull design is dynamic and smooth, showing a smooth spatial pattern whether you are in the water or staying on deck. Inside the spacious deck, through reasonable layout, a public space that can easily accommodate multiple people is formed, and without affecting the overall space flow, through clever and practical lighting design, a private space atmosphere is created, providing passengers with a comfortable social environment.

RINA

The vessel meets the Italian super luxury yacht standard, meets the specifications of the Italian Classification Society (RINA), has a wind resistance rating of up to 10 levels, has unlimited navigation area global navigation capabilities, and can sail in the Pacific Ocean, Indian Ocean, Red Sea and Mediterranean Sea.

Shipyard

The superyacht was made from shipyard of Xiangchuan Heavy Industry, creating a precedent for the export of high-end ships in Hunan and has breakthrough historical significance. In the next step, Changsha State-owned Control Group will focus on its main business, deepen its industry, further increase its support for Xiangchuan Heavy Industry, guide Xiangchuan Heavy Industry to deeply implement the "four products" strategy (consolidating civilian products, developing special products, intelligent manufacturing of high-quality products, and creating and researching new products), continue to polish the brand of Changsha shipbuilding's new forces,

fully serve the construction of advanced manufacturing highlands, and contribute to the promotion of the practice of Chinese-style modernization in Changsha

Materials

In terms of manufacturing materials, Xiangchuan Heavy Industry adopts its core technology of "all-steel material manufacturing", which endows the yacht with a hull of higher strength. Equipped with twin engines and twin propellers, the power system is designed in accordance with the requirements for an unmanned engine room, capable of meeting the 24-hour unattended operation needs.

The wheelhouse features an integrated driving and control design, boasting better maneuverability, higher comfort, and superior noise reduction performance.

Silver yacht Catamaran

This catamaran motor yacht is built by Silver Yachts at its shipyard in Jiangmen, Guangdong Province, China. The newly constructed vessel departed from a domestic port under its own power in July 2024.

It is made of all-aluminum alloy, with a beam of 13.6 meters and a draft of 1.82 meters, and its

exterior design is by Espen Øino.

2018

Another 88,5 meters yacht was delivered in 2018, with a beam of 15.4 meters, a draft of 4 meters, and a gross tonnage of 3,642. It features a steel hull and aluminum superstructure, built by Pride Mega Yachts under Yantai CIMC Raffles Offshore Limited.

The naval architecture was undertaken by Azure of the Netherlands, the exterior design by Rainsford Saunders Design of the UK, and the interior design by Sinot of the Netherlands.

Equipped with 6 decks, it includes a helipad, gym, spa, swimming pool, cinema, and more. It can accommodate 16 passengers and 25 crew members, integrating multiple functions such as business, sports, leisure, and entertainment.

Qingdao Aohite Marine limited company (Aohite Marine) - a technology-driven boat manufacturer founded in 2012 with full CCS/ZC/ZY certifications. Aohite, leveraging its integrated capabilities in R&D, design, production, sales and service, precisely meets the needs of global customers.

International Partners

By integrating its own technical team with international top partners such as New Zealand's Robson Design, Germany's i-Yacht, Australia's OceanTech, as well as industry-university-research resources from Harbin Engineering University and Shanghai Maritime University, it has successfully developed more than 60 aluminum alloy boats. These include market-verified patrol boats, law enforcement boats, work boats, pilot boats, marine operation and maintenance boats, tourist passenger boats, dynamic speedboats and fishing boats. With more than 20 patents and five-star service certification, Aohite operates across government law enforcement, marine culture and tourism, and professional operations fields, with its products exported to European, American and Australian markets.

Aluminum hull

These boats adopts an all-aluminum alloy hull and deck structure. The angled V-shaped bottom design significantly reduces water resistance and enhances seaworthiness, fully complying with China's Class B navigation area ship specification requirements. It is specially built for law enforcement tasks in inland Class B navigation areas. Equipped with a Yamaha 150HP outboard motor to achieve high-speed cruising at 56km/h, and holding dual certifications of ZC/ZY, ensuring a high degree of unity between law enforcement efficiency and navigation safety. Law Enforcement Vessel 2400 (a 50-ton fishery administration law enforcement official ship) serves as a multi-functional law enforcement platform in inland Class A navigation areas. It is specifically responsible for five core tasks: ban-on-fishing patrols, safety production inspections, fishery administrative control, pursuit of illegal vessels, and emergency rescue. It also meets the needs of daily office work, small meetings, and crew rest, functioning as a comprehensive water-based base integrating law enforcement command, mobile office, and living support.

Wave Rider

The Wave Rider 750 magnesium-aluminum alloy fishing boat reshapes the fishing experience with its lightweight hull and fluid aesthetic design. Its unique water intake ballast tank system significantly increases static draft depth and anti-rolling stability, ensuring smooth casting operations.

The streamlined hull balances wave-breaking efficiency with visual impact, while the open deck layout maximizes practical fishing space. Helping anglers quickly reach fishing spots - providing a mobile fishing platform with both explosive power and functionality for competitive fishing and recreational sea fishing.

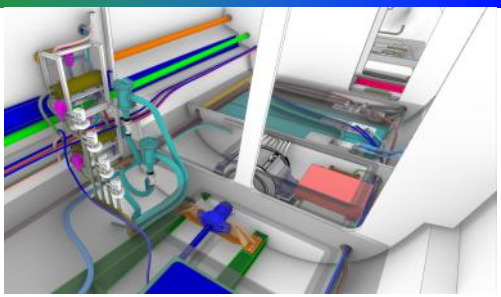
China's market grow

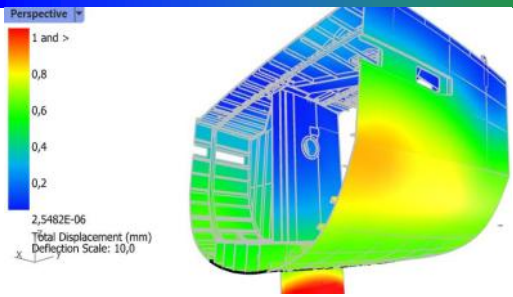
The Chinese authorities proposed in past months a vigorously developing the marine economy and building a national demonstration zone for marine economic development, making another important deployment for the development of the marine economy.

As one of the key industries of the marine economy, China's shipbuilding industry has shown a strong development momentum in recent years. Take the shipbuilding industry as an example. In 2024, China's completed shipbuilding volume, new orders received and orders on hand measured in deadweight tons, accounted for 55.7%, 74.1% and 63.1% of the global total respectively. These three indicators have ranked first in the world for 15 consecutive years. It should be noted that the current global shipbuilding market pattern has witnessed many new changes, with continuous innovation in shipbuilding technology and the continuous strengthening of international environmental protection regulations.

The key work arrangements and deployments for 2025 in the government work reports of various regions, the shipbuilding industry is also of high importance.

The work plans mainly focus on new energy ships, ship electrification, port and waterway construction projects.

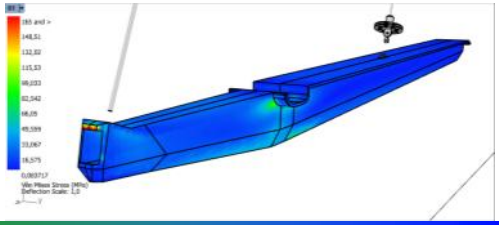


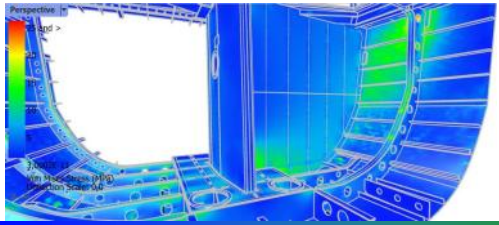


Avendo avuto l'opportunità di condividere con una collega architetto navale, una delle prime laureate in questa disciplina in Italia, fin dai primi anni 80 l'evoluzione delle tecniche di progettazione del settore nautico, resto indubbiamente meravigliato da un lato di fronte all'evoluzione tecnologica oggi utilizzata, e dall'altro osservo come tanta tecnologia, non basti al momento ad eliminare dal ciclo produttivo di uno yacht, di una nave, e comunque di un natante, l'elemento umano. Questo articolo traccia una sorta di analisi sintetica delle tecnologie di design, ormai standard da tempo sia negli studi italiani che internazionali, ad uso di chi vuole iniziare a comprendere con quali "utensili " oggi si sostituiscono i famigerati piombi, i listelli sottilissimi di legno e la china, con cui si disegnavano yacht, barche, natanti, passando poi in copisteria per realizzare le copie di tante giornate di lavoro. A parte la nostalgia di quel mondo, resta un senso di vuoto, quando si vede un disegno, una serie di linee tracciate a mano da un designer, che poi si traducono in soluzioni al computer per arrivare alle varie simulazioni. L'idea, l'estro, la creatività traggono indubbiamente beneficio dalle nuove tecnologie che ci liberano da fardelli e problematiche varie. Ma a volte è necessario ricordare e ricordarsi come progettavano i maestri di qualche decennio fa, per capire a fondo la loro genialità e cercare (se possibile) di raggiungerne la genialità, l'estro. In questo numero di Elettrosea.it abbiamo già parlato a lungo di yacht, designer. In questo articolo prendiamo spunto da uno studio di design tedesco i-yacht uno degli studi più noti a livello internazionale. Qualcuno potrebbe chiedersi il motivo. Beh ritengo che non basti più essere in Italia, e operare con i grandi cantieri che lavorano nel NS paese per essere all'avanguardia. In Europa, in Cina, negli USA, In Australia sono oramai presenti designers, cantieri , studi, università che competono con grande professionalità sul mercato. E bene essere umili e prenderne atto, se vogliamo aiutare a capire cosa stia succedendo in questo affascinante mondo, chi ci legge. Perché belle foto, carta patinata, grandi formati ,belle immagini sono importanti certo. Ma alla fine se lo scopo è quello di fare informazione tecnica, ciò che conta è il contenuto deli articoli.

Progettazione oggi

Una stima accurata del peso è fondamentale per determinare la stabilità di una nave. Inoltre, la progettazione strutturale di una nave deve tenere conto del peso di tutti i componenti. Una gestione errata del peso può portare a problemi strutturali, come flessione, sollecitazione o deflessione eccessive, compromettendo l'integrità e la longevità della nave, oltre a influire sul posizionamento sul mercato nell'ambito della valutazione CE e della classe.





Il peso della nave influenza direttamente le sue caratteristiche prestazionali, tra cui velocità, efficienza nel consumo di carburante (o nell'utilizzo delle batterie elettriche) e manovrabilità. La stima del peso è essenziale per la stima dei costi durante il processo di progettazione della nave. Influisce sul fabbisogno di materiali, sui costi di costruzione e sui costi operativi, rendendola un fattore chiave nella definizione del budget e nella pianificazione finanziaria. La distribuzione del peso influisce sull'assetto (equilibrio longitudinale) e sullo sbandamento (equilibrio laterale) della nave. Una corretta stima del peso è necessaria per calcolare e controllare questi parametri, garantendo prestazioni ottimali della nave in qualsiasi condizione. Soprattutto quando si tratta di un sistema di propulsione ibrido o elettrico, le stime del peso sono una parte fondamentale della procedura ingegneristica.

CFD

La fluidodinamica computerizzata (CFD) svolge un ruolo importante nella fase iniziale della progettazione di uno yacht, così come nelle ottimizzazioni. Una volta sviluppato il progetto iniziale e definite le condizioni al contorno, si passa alle simulazioni.

La simulazione CFD viene eseguita con calcolatori ormai definiti standard, e il software risolve iterativamente le equazioni per ogni intervallo temporale. La simulazione calcola il flusso del fluido attorno allo yacht, la distribuzione della pressione e altri parametri.

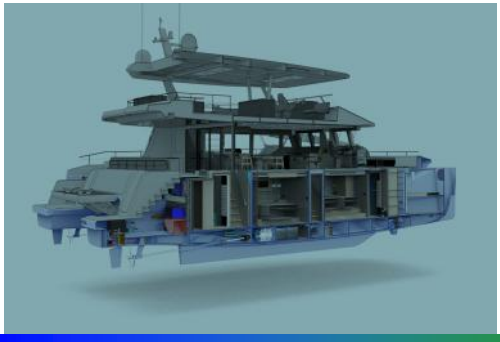
I risultati vengono visualizzati tramite mappe colorate, linee d'acqua e altre rappresentazioni grafiche. I progettisti possono analizzare i modelli di flusso, la distribuzione della pressione e le aree di turbolenza per comprendere le prestazioni idrodinamiche dello yacht. Gli architetti navali utilizzano le informazioni acquisite dall'analisi CFD per ottimizzare il progetto dello yacht. Ciò può comportare la modifica della forma dello scafo, del design della chiglia o del piano velico per migliorare le prestazioni, ridurre la resistenza o migliorare la stabilità. I risultati CFD vengono confrontati con dati sperimentali o prestazioni reali per convalidare l'accuratezza della simulazione. Questo contribuisce ad aumentare la fiducia nelle previsioni CFD.

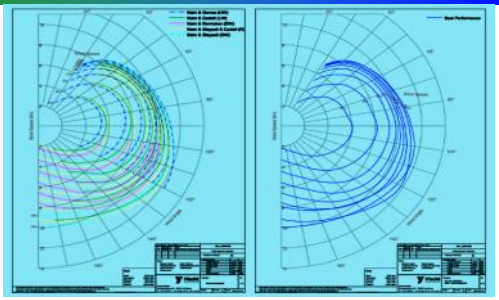
Previsione della velocità

La previsione della velocità, VPP, è una risorsa preziosa nel processo di progettazione di uno yacht. Permette agli architetti navali di creare imbarcazioni che soddisfano gli obiettivi prestazionali e siano conformi ai regolamenti di regata, ove applicabili.

È possibile utilizzare VPP sia per monoscafi che per multiscafi. Il software incorpora modelli sia per gli aspetti idrodinamici (in acqua) che aerodinamici (in aria) di uno yacht. Questi modelli tengono conto della forma dello scafo e di tutte le appendici.

Con il diagramma polare delle prestazioni, che è una rappresentazione grafica della velocità prevista dello yacht a diversi angoli e velocità del vento, è possibile valutare il comportamento dello yacht in diverse condizioni di navigazione. Il VPP consente l'inserimento di condizioni di vento specifiche, tra cui velocità e direzione del vento. Simula dinamicamente l'interazione tra lo yacht e l'ambiente, che include calcoli per le forze di portanza e resistenza sulle vele e sullo scafo, nonché gli effetti di sbandamento e beccheggio.





Progettazione e analisi strutturali

L'analisi strutturale con FEM nella progettazione di yacht può utilizzare il metodo degli elementi finiti (FEM) per analizzare e ottimizzare con precisione le strutture degli yacht. Sulla base di modelli 3D, il progettista definisce materiali e condizioni al contorno per identificare le aree di sollecitazione critiche, visualizzate chiaramente con mappe colorate. Successivamente, il team di progettazione si occupa solitamente di ottimizzazione e sicurezza. Le informazioni FEM aiutano a creare progetti più leggeri, resistenti e sicuri. Si tratta di un processo iterativo, con un continuo perfezionamento basato sui dati di simulazione. Al termine di questo lavoro, il progettista si occupa solitamente della verifica dell'accuratezza e convalida i risultati FEM rispetto a misurazioni reali per garantire affidabilità e prestazioni in mare.

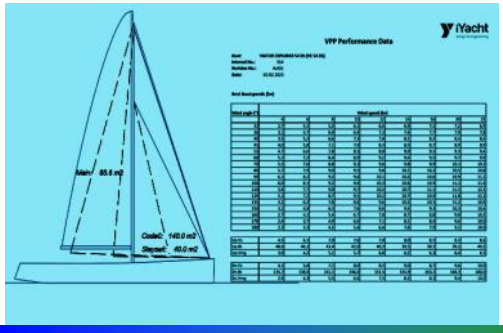
Valutazione del progetto

Il progetto, prima di poter essere esecutivo deve essere inviato ad una vasca navale, per procedere ad una sua valutazione ed analisi di affidabilità. Per fare ciò si deve produrre un modello in scala dello yacht o della nave. La vasca navale è un bacino d'acqua artificiale di dimensioni di alcune centinaia di metri di forma rettilinea, utilizzato per condurre test idrodinamici sui modelli di imbarcazioni, e rappresenta lo strumento fondamentale per la ricerca e la progettazione navale. Vengono utilizzati modelli in scala di navi mercantili, da passeggeri, navi militari, sommergibili, piattaforme, yacht, per analizzarne il comportamento in acqua. Il modello in scala viene realizzato in legno, plastica o materiali compositi secondo criteri e dimensioni stabiliti dalle normative con precisione millimetrica, importante requisito per poter avere risultati dei test affidabili, equipaggiandolo con strumenti di misura come accelerometri, sensori di forza e trasduttori. Successivamente il modello viene posizionato in vasca fissandolo ad un carrello (detto carro dinamometrico) trainante che lo trascina a velocità controllata. I test più comuni sono: prove di resistenza al moto, prove di propulsione, prove di manovrabilità, prove di tenuta al mare, prove di cavitazione. In vasca vengono effettuati anche i test per determinare il periodo e lo smorzamento del rollio. Viene anche analizzata la risposta della nave alle diverse condizioni di mare (altezza, direzione e lunghezza d'onda) generando delle onde in vasca di varia intensità analizzando il rollio, il beccheggio e l'imbardata. Altre verifiche riguardano i test di allagamento per falla e di manovrabilità.

Vengono poi effettuati i test di crash stop per vedere quanto spazio e tempo servono per fermare la nave, fondamentali per imbarcazioni che operano in porti o zone ristrette. L'analisi dei Dati registrati dai sensori su forze, velocità, accelerazioni e turbolenze, vengono confrontati con i modelli matematici e con le simulazioni CFD VVP e FEM per validare le previsioni progettuali. In base ai risultati, il progetto dello yacht potrà essere migliorato per ridurre la resistenza, aumentare l'efficienza e migliorare la stabilità.

Possono essere testate anche variazioni nelle forme della carena, delle appendici idrodinamiche e dei sistemi propulsivi.

Questi test sono fondamentali per garantire sicurezza, efficienza e sostenibilità prima della realizzazione finale in cantiere, cui seguiranno ovviamente le prove in mare.



Yacht Design

Shipping

Marina

Terminal

Charter

New Tech

New Materials

Refit

Non Solo Legno

Area B to B

4 giorni di Convegni, Conferenze, Glamour, Escursioni in vela nel lungomare storico europeo

TECNOSERVIZI

Yacht Design Forum 2025
11° Edizione
25-28 settembre 2025 - Rijeka
In collaborazione con
Rijeka Boat Show
41° Edizione

I U A V

Comune di Fiume

CoE MARBLE

POZZECCO CONSULTING

Officina Meccanica Gualco

RS 21 ITALIAN CLASS

PSET

Fonderia SALA
SALA SNC di Antonio Sala & C.

LoadMec

BIONETICA

NOVAFOAM

STAMPERIA CARLO GUERRIERI & FIGLI

MARINA

DARTH CRAFT
IGNITE THE ADVENTURE

Comunità degli Italiani di Fiume
Zajednica Talijana Rijeka

CAMERA DI COMMERCIO ITALO CROATA
CAMERE DI COMMERCIO ITALIANE ALL'ESTERO

Sveučilište u Rijeci
Pomorski fakultet

PROGRAMMA

ASSOMARINAS
ASSOCIAZIONE ITALIANA PORTI TURISTICI

Tecnoservizi e Rijeka Boat Show 2025

Da quest'anno Tecnoservizi SRL, grazie ad un accordo raggiunto con Thoraxd.o.o. e ad un accordo con l'Unione degli Italiani di Fiume e la comunità degli italiani di FIUME, avrà a disposizione un'area congressuale esclusiva di oltre 800 metri quadrati, con area bar, area tavoli e roll-up (40 posti), un'importante sala da 150 posti a sedere, una seconda sala da 40 posti per meeting, conferenze e area B2B, nel Palazzo Congressi dello storico Palazzo Modello di Fiume di fronte al Porto Turistico (situato nel centro di Fiume), dove si trova anche l'Area Salone Nautico di Rijeka; sempre Tecnoservizi affiancherà la società Croata nella gestione e nella raccolta dei vari espositori, realizzando una area specifica B to B, e aggiungendo varie voci al merceologico della manifestazione.

Agenda Versione 3.0 Conferenze YACHT DESIGN FORUM 25-26-27 Settembre – Fiume (Croazia)

25.9.2025 **Palazzo Modello Secondo Piano**

ore 10.30 Benvenuto ai partecipanti da parte delle autorità
ore 11.00 Apertura ufficiale dello YACHT DESIGN FORUM 11th edizione
ore 11.30 Seminario sulle Marine in Adriatico (con intervento di Assomarinas e del prof. Di Cesare) è prevista la partecipazione di alcuni docenti della Università IUAV di Venezia
ore 14.30 Apertura ufficiale della Area B to B (ad oggi 21 aziende italiane e 9 studi e aziende locali, Stand Università IUAV (Venezia) Stand progetto Marble (Università di Zagabria e altri partecipanti al progetto) – Stand Designer Yasmine Mahmoudieh*
ore 15.30 Seminario Tecnoservizi sul Mercato nautico
ore 16.00 Tavola rotonda su " Finanziamenti e agevolazioni per lo acquisto di barche usate di qualità" Sono previsti interventi di Banca Intesa San Paolo* Unicredit* IVZ*
ore 16.30 Presentazione Associazione Sestante Blu
ore 17.00 Presentazione e commento del Biodiversity Report

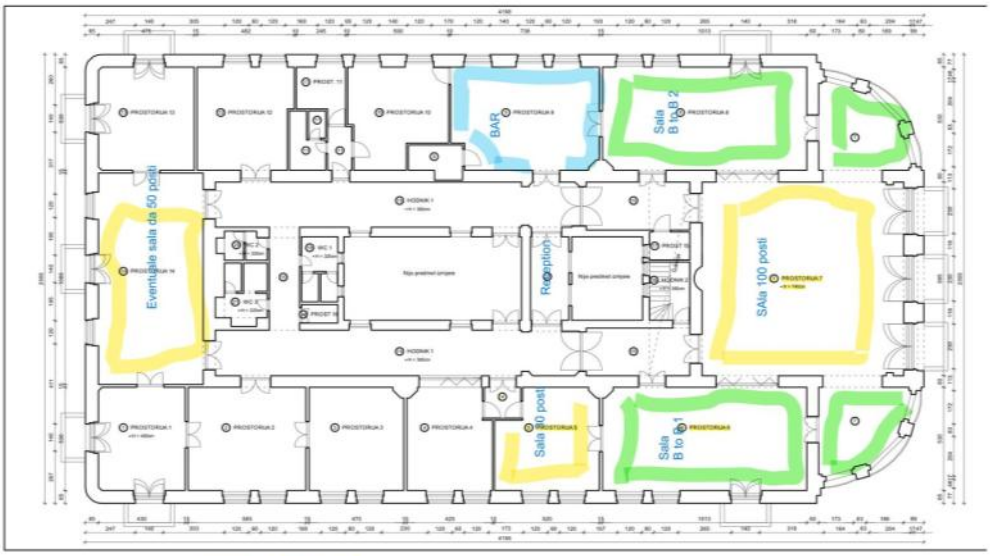
26.09. 2025 **Palazzo Modello Secondo Piano**

ore 10.30 Seminario su Droni Marini e monitoraggio coste in collaborazione con Università di Zagabria e altri partecipanti al progetto Marble
ore 12.30 Presentazioni Aziendali soci LOM Group
ore 14.00 Seminario sulla progettazione di Yacht e Barche sostenibili in equilibrio con la realtà del mare adriatico
ore 16.00 Presentazione Partecipazione Tecnoservizi e collettiva LOM GROUP a Fiera NSE (Fiera ROMA)
ore 16.30 Seminario su AI in collaborazione con Bionetica
ore 17.00 Presentazione della regata Barcolana 2025*
ore 17.30 Chiusura Area B to B

27.9 2025 **Marina Botel**

ore 11.00 Conferenza stampa congiunta Tecnoservizi - LOM Group - Sestante Blu (tra gli altri annuncio della nuova data e sede della 12th edizione dello Yacht Design Forum)
ore 11.45 Presentazione Premio MG Lombardi ECO DESIGN per nautica da diporto sostenibile "5th edizione"- Presidente della Giuria Architetto Yasmine Mahmoudieh – Partecipano alcuni docenti della Università UIAV di Venezia e altri esperti
ore 12.15 Seminario Conclusivo con Tavola rotonda sul tema "Mercato della nautica: più attenzione all'usato" con la partecipazione di Banca Intesa San Paolo* – Unicredit* – IVZ*- Camera di Commercio Italo Croata (Zagabria)
ore 13.30 Pranzo di Gala ad inviti (è prevista la partecipazione del Sindaco neoeletto di Fiume e del suo staff* e di tutti i relatori e aziende partecipanti alla area B to B)
ore 15.30 Chiusura della Manifestazione YACHT DESIGN FORUM 11th edizione con un secondo punto stampa con la presenza (eventuale) del Sindaco e di tutti i relatori e aziende partecipanti alla area B to B)

(*) da confermare



Sul sito Tecnoservizi www.electrosea.it **è disponibile il listino e la scheda di adesione alla manifestazione.**
Per maggiori informazioni rivolgersi a: segreteria.convegni@electrosea.it - Tel. +39 0383 1930129

Agenda Version 3.0 Conferences YACHT DESIGN FORUM September 25-26-27 – Rijeka (Croatia)
September 25, 2025 Palazzo Modello, Second Floor

10:30 am Welcome to participants by the authorities
11:00 am Official opening of the 11th edition of the YACHT DESIGN FORUM
11:30 am Seminar on Marinas in the Adriatic (with a presentation by Assomarinas and Professor Di Cesare) – some professors from the IUAV University of Venice are expected to participate (*)
02:30 pm Official opening of the B to B Area (to date 21 Italian companies and 9 local firms and studios, IUAV University Stand (Venice), Marble Project Stand (University of Zagreb and other project participants) – Stand Designer Yasmine Mahmoudieh (*)
03:30 pm Tecnoservizi Seminar on the Nautical Market
04:00 pm Round Table on "Financing and Incentives for "Purchasing quality used boats" Presentations by Banca Intesa San Paolo, (*), Unicredit (*), IVZ (*)
04:30 pm Presentation by the Sestante Blu Association
05:00 pm Presentation and commentary on the Biodiversity Report

September 26, 2025 **Palazzo Modello, Second Floor**

10:30 am Seminar on Marine Drones and Coastal Monitoring in collaboration with the University of Zagreb and other participants in the Marble project
12:30 pm Company Presentations by LOM Group members
02:00 pm Seminar on the design of sustainable yachts and boats in balance with the reality of the Adriatic Sea
04:00 pm Presentation by Tecnoservizi and the LOM GROUP collective at the NSE Fair (Fiera ROMA)
04:30 pm Seminar on AI in collaboration with Bionetica
05:00 pm Presentation of the Barcolana 2025 Regatta (*)
05:30 pm 6:30 PM Closure of Area B to B

September 27, 2025 Marina Botel

11:00 am Joint press conference Tecnoservizi - LOM Group - Sestante Blu (including the announcement of the new date and location of the 12th edition of the Yacht Design Forum)
11:45 am Presentation of the MG Lombardi ECO DESIGN Award for sustainable pleasure boating "5th edition" - President of the Jury: Architect Yasmine Mahmoudieh- Attendance by professors from the UIAV University of Venice and other experts
12:15 pm Final Seminar with Round Table on the theme "The Nautical Market: More Attention to Used Boats" with the participation of Banca Intesa San Paolo (*) – Unicredit (*) – IVZ (*) – Italian-Croatian Chamber of Commerce (Zagreb)
1:30 pm Gala Lunch by invitation (the newly elected Mayor of Rijeka and his staff (*) and all speakers and companies participating in the area B to B are expected to attend)
3:30 pm Closing of the 11th edition of the YACHT DESIGN FORUM event with a second press conference, attended (if applicable) by the Mayor and all speakers and companies participating in the B to B area.
(*) To be confirmed

ECODESIGN magazine | AUTOMATION DESIGN magazine | PRODUCTION & ELECTRONIC magazine | Elettrosea.it

Eventi

- YACHT DESIGN FORUM edizione 11th
- Presentazione dei progetti per la 5th edizione del Premio MG Lombardi
- Nautica da diporto sostenibile
- Tavola rotonda sulle attività nautiche per diversamente abili
- Tavola rotonda sui Charter/Turismo nautico
- Presentazione Collettiva Tecnoservizi
- Serata di Gala
- Serate B to B

La lingua delle presentazioni e delle conferenze sarà l'italiano o l'inglese.

SESTANTE BLU

From 10–12 September, Hamburg will become the hub of the international cruise community as Seatrade Europe 2025 prepares for its largest and most impactful edition yet – featuring over 250 exhibiting companies, more than 3,500 expected attendees from 90 countries, and a top-tier conference programme with 120+ leading industry speakers.

Stunning ships, a vibrant onshore programme, the unique backdrop of the harbour and the magical glow of Blue Port Hamburg: in just six months, the 10th edition of Hamburg Cruise Days will once again turn the city into a grand stage for the world of cruising.

This atmospheric event invites cruise enthusiasts, travellers, and maritime fans to the waterfront from 12 to 14 September 2025 to indulge their longing for the sea.

Seatrade Europe 2025 Set to Break Records as Hamburg Hosts Cruise Industry's Premier Event.

Record Numbers

New for 2025, the Tech Zone and Newcomers Boulevard will bring a wealth of fresh ideas, with more than one percent of exhibitors making their Seatrade Europe debut.

The popular Destination Discovery Zone returns, featuring over a dozen new destinations – many from outside Europe – reflecting the industry's continued global expansion.

Executives from more than 70 cruise line brands will gather in Hamburg to meet new suppliers, connect with existing partners, and strengthen their market knowledge.

Keynote speakers include Charles "Bud" Darr (President & CEO, CLIA) and Maive Rute (European Commission).

Also in attendance will be the 14 Seatrade Cruise Brand Ambassadors – respected industry figures and official event advocates. With a record 168 entries, the Seatrade Cruise Awards – sponsored by Lloyd's Register and Oracle Hospitality – will celebrate outstanding achievements in the global cruise sector on 10 September.

Travel Agent Days

Travel agents can enjoy free access to the exhibition and the popular Cruise Night on Thursday evening – made possible through a partnership with fvw|TravelTalk and supported by MSC Cruises, TUI Cruises, and Cunard.

Destination Discovery Friday

For the first time, Seatrade Europe will open its doors on Friday, for cruise lovers. The Hamburg Cruise Days will transform the Port of Hamburg into a grand stage for cruise fans.

With eight cruise ships, the illuminated Blue Port Hamburg, and a wide - ranging shoreside programme, the event offers a unique maritime experience - including the spectacular Parade on Saturday evening.

Consumers who discovered cruise destinations at Seatrade Europe will have the chance to meet cruise lines in person, explore offers, and get inspired for their next trip.

L'attività di trasporto marittimo si concentra nei porti, così come le emissioni e inquinamento. Oltre il 6%delle emissioni di gas serra marittime in Europa si verifica durante le operazioni portuali, insieme ad alti livelli di inquinanti atmosferici come ossidi di zolfo e particolato fine. Ridurre queste emissioni è fondamentale per migliorare la qualità dell'aria urbana e proteggere la salute pubblica.

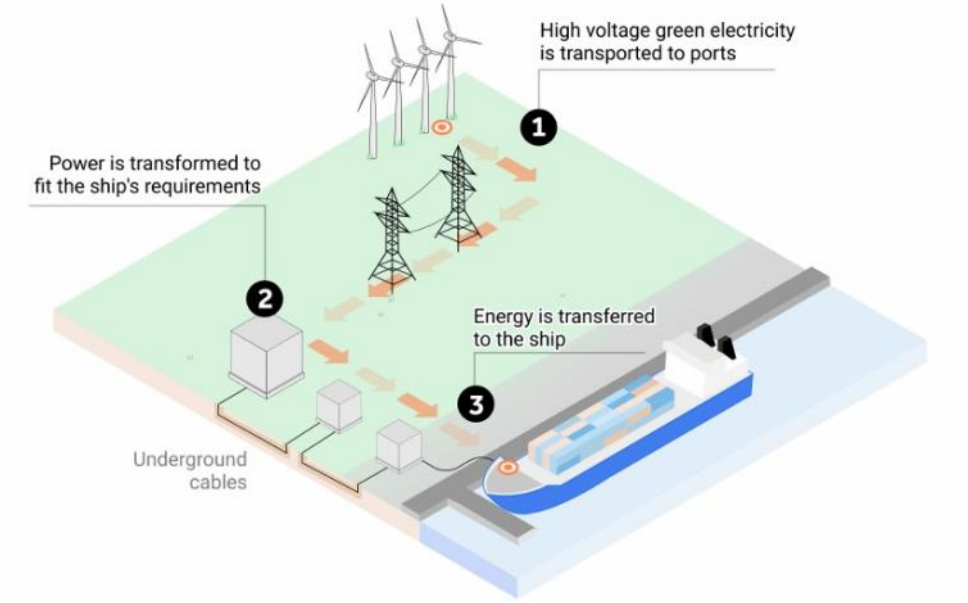
Per contribuire a risolvere questo problema, l'UE ha introdotto una normativa che impone ai porti di fornire un sistema di alimentazione elettrica a terra (OPS) entro il 2030. Questa misura consentirà alle navi di connettersi alla rete elettrica locale durante l'attracco, sostituendo l'uso di motori ausiliari a combustibili fossili e riducendo le emissioni nocive.

Uno studio

DNV, una delle più note società regolatorie del settore nautico ha condotto un accurato studio per valutare lo stato dei porti nei termini del già citato cold iron. Lo studio è stato condotto nell'aprile 2024 e i dati sono stati aggiornati a maggio 2025. I risultati mostrano che solo una connessione di alimentazione elettrica a terra (OPS) su cinque è attualmente installata o sottoscritta, con una lenta adozione nella maggior parte dei porti. Dei 31 porti studiati, solo 4 hanno installato o sottoscritto più della metà delle connessioni richieste entro il 2030. Lo studio indica evidenti disparità tra le diverse tipologie di navi coperte dalla normativa. Mentre il 38% delle connessioni OPS richieste è già coperto per le navi da crociera e passeggeri, le navi portacontainer rimangono poco servite, con solo 34 connessioni OPS garantite (operative o sottoscritte) sulle 294 richieste, ovvero l'11%.

Tra le tre tipologie di navi interessate, le navi da crociera si distinguono come il segmento a più alto impatto, con emissioni medie in porto oltre sei volte superiori a quelle di una nave portacontainer media. Considerati i loro percorsi regolari e prevedibili e la vicinanza dei terminal passeggeri delle crociere ai centri urbani più trafficati, le navi da crociera dovrebbero essere considerate prioritarie per una più rapida implementazione e adozione dell'OPS. Le attuali normative UE non regolamentano l'intera portata delle emissioni in fase di ormeggio.

Le principali fonti di inquinamento provenienti da navi più piccole e da tipologie di navi non regolamentate rimangono irrisolte.



Le tipologie di navi attualmente escluse e le imbarcazioni più piccole, potrebbero essere inserite nella normativa nell'ambito delle future revisioni delle normative sulle infrastrutture per i combustibili alternativi e sui combustibili marittimi dell'UE. I porti sono in una posizione ottimale per guidare la transizione verso un trasporto marittimo ecologico. La normativa 2030 rappresenta un'opportunità non solo per soddisfare i requisiti normativi, ma anche per ridurre attivamente l'inquinamento e le emissioni, migliorare la salute pubblica e aumentare la resilienza energetica. Con progressi finora limitati, i porti dovrebbero intensificare e accelerare l'implementazione dell'OPS.

Elettrificare i porti

In Europa, il settore marittimo è responsabile del 12,7% di tutte le emissioni di CO_2 dei trasporti, che ammontano a 131,9 milioni di tonnellate di CO_2 nel 2023. Con le attuali politiche, le emissioni marittime potrebbero rappresentare un terzo delle emissioni totali dei trasporti nel 2050. Secondo la nostra analisi, le navi ormeggiate hanno emesso 8,3 milioni di tonnellate di CO_2 nei porti europei nel 2023, pari al 6,4% delle emissioni totali del trasporto marittimo europeo. Questa quota sale al 15% per le navi da crociera, che hanno un elevato fabbisogno energetico durante la sosta. Oltre alla CO_2, le navi emettono inquinanti atmosferici nocivi come ossidi di zolfo (SOx), ossidi di azoto (NOx) e particolato fine (PM). Nel 2022, la flotta da crociera europea ha emesso più ossidi di zolfo di 1 miliardo di automobili. Questi inquinanti sono collegati a malattie cardiovascolari e respiratorie e incidono direttamente sulla salute dei lavoratori portuali e delle comunità limitrofe. Data la loro influenza diretta sulle infrastrutture e sull'approvvigionamento energetico, i porti svolgono un ruolo fondamentale nel ridurre questi inquinanti e le emissioni di gas serra (GHG) e nel consentire la decarbonizzazione del settore marittimo.

Alimentazione elettrica a terra

Durante l'ormeggio, le navi consumano energia per supportare attività come il carico, il riscaldamento o l'illuminazione. Usualmente, questa energia è fornita da motori ausiliari e caldaie che emettono gas serra come CO2 e inquinanti atmosferici.

L'alimentazione elettrica a terra (OPS) consente alle navi ormeggiate di sostituire la produzione di energia fossile a bordo con l'elettricità.

Quando attraccate in porto, le navi possono connettersi alla rete locale e spegnere i motori ausiliari.

Regolamenti UE

Per ridurre l'inquinamento e le emissioni di gas serra, l'UE ha stabilito requisiti per la fornitura e l'utilizzo di OPS nei porti dell'UE nell'ambito del pacchetto Fit-for-55.

Il Regolamento sulle Infrastrutture per i Combustibili Alternativi (AFIR) impone ai porti marittimi della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) di essere pronti a fornire OPS per almeno il 90% dei loro scali entro il 2030. Richiede inoltre ai principali porti delle vie navigabili interne di implementare almeno una connessione OPS entro il 2025. Il Regolamento FuelEU Maritime (FEUM) rispecchia l'AFIR stabilendo un obbligo simile per le navi.

Entrambi i regolamenti riguardano le stesse tre tipologie di navi: traghetti passeggeri, navi da crociera e navi portacontainer di stazza lorda (GT) superiore a 5.000 tonnellate.

Eccezioni

Esistono alcune eccezioni: le navi non sono tenute a connettersi durante gli scali non programmati o molto brevi, se l'OPS non è disponibile o se la rete elettrica è a rischio.

Possono anche usare tecnologia a basse emissioni di idrogeno durante l'ormeggio, come batterie di bordo o fuell cell a idrogeno. Solo i porti con un traffico annuale significativo, ovvero più di 100 scali di navi portacontainer, 40 di traghetti passeggeri e 25 di navi da crociera, sono soggetti all'obbligo di OPS marittimo. Alla luce di questi imminenti requisiti normativi, lo studio DNV consente di valutare i progressi di 31 porti europei nell'implementazione di OPS. Lo studio è stato condotto nell'aprile 2024 e i dati sono stati aggiornati a maggio 2025. Uno studio separato esamina i progressi delle installazioni OPS nei porti del Regno Unito.

Vantaggi

L'elettricità da terra offre benefici climatici diretti riducendo le emissioni di gas serra, e riducendo il rumore e l'inquinamento atmosferico. L'utilizzo di OPS all'ormeggio riduce le emissioni, tra cui SOx, Nox e PM, consentendo ai porti di migliorare la qualità dell'aria e proteggere la salute dei lavoratori portuali e dei residenti locali. Inoltre, le normative UE promuovono l'uso e l'aumento della produzione di energia elettrica, considerandola una tecnologia a zero emissioni. Poiché le navi sono sempre più incentivate a elettrificarsi per ridurre le proprie emissioni nell'ambito degli obblighi ETS e FuelEU Maritime, i porti dotati di OPS diventeranno sempre più attraenti.

Sviluppo

I costi di installazione dell'alimentazione da terra variano significativamente, da centinaia di migliaia a milioni di euro per ormeggio, a seconda del fabbisogno energetico della nave e del potenziamento aggiuntivo della rete elettrica richiesto. Tra il 2021 e il 2025, i fondi del meccanismo per collegare l'Europa (CEF) e del Fondo per le infrastrutture per i combustibili alternativi (AFIF) dell'UE hanno sostenuto l'implementazione di OPS con circa 270 milioni di euro.

Ciò ha svolto un ruolo cruciale nel consentire l'installazione di OPS in diversi porti; tuttavia, la continuità di questo finanziamento nel prossimo QFP rimane incerta, il che potrebbe rallentare il ritmo di implementazione di OPS. Inoltre, l'elettricità generata da queste reti non è automaticamente riconosciuta nell'ambito del meccanismo di crediti RED III, limitandone l'attrattiva finanziaria. Gli Stati membri hanno la possibilità di affrontare questo problema nei loro recepimenti nazionali della RED III, riconoscendo l'OPS come fonte di energia rinnovabile. Ciò consentirebbe ai porti e agli operatori di generare crediti negoziabili, migliorando il business case contribuendo a compensare sia i costi di installazione che quelli operativi.

Risultati dello studio

Il rapporto DNV valuta lo stato dell'OPS in 31 porti europei. Sulla base della domanda di energia all'ormeggio e dei modelli di traffico delle navi coperte dalla legislazione UE, la società ha stimato il numero richiesto di punti di connessione OPS in ciascun porto, per ciascun segmento di nave. Questi dati sono stati poi confrontati con i punti di connessione già operativi o contrattualizzati per l'esercizio entro il 2030.Lo studio si concentra sulla normativa OPS marittimo e non copre i requisiti OPS per la navigazione interna. A causa del basso numero di scali di navi marittime superiori a 5.000 GT nei porti di Gand, Rouen e Terneuzen, non si stima alcuna necessità di OPS marittimo. Pertanto, questi porti sono stati esclusi dalla analisi dello studio che abbiamo preso come riferimento .

I porti e il cold iron

Lo studio mostra che i porti non si stanno affrettando ad affrontare i problemi di inquinamento atmosferico. Ad oggi, solo il 21% (93 su 448) di tutti i collegamenti richiesti è attivo o in fase di contratto in questi porti. Mentre molti porti stanno preparando gare d'appalto o pianificando di appaltare installazioni OPS nei prossimi mesi, questi piani futuri sono stati esclusi dalla nostra analisi a causa dell'incertezza che circondala loro tempistica e la loro esecuzione. Sono documentati nel rapporto DNV già citato. Affidarsi a piani non confermati non è sufficiente. L'implementazione degli OPS può richiedere diversi anni di anticipo, in particolare quando sono necessari significativi interventi. I ritardi implicano un inquinamento continuo e il rischio di non conformità per i porti e per le navi che vi fanno scalo.

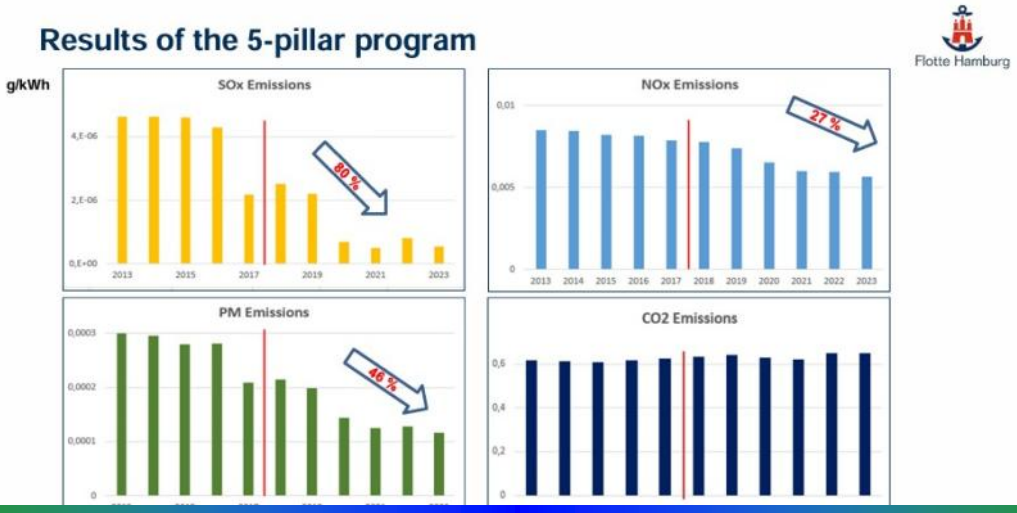
OPS per le navi portacontainer

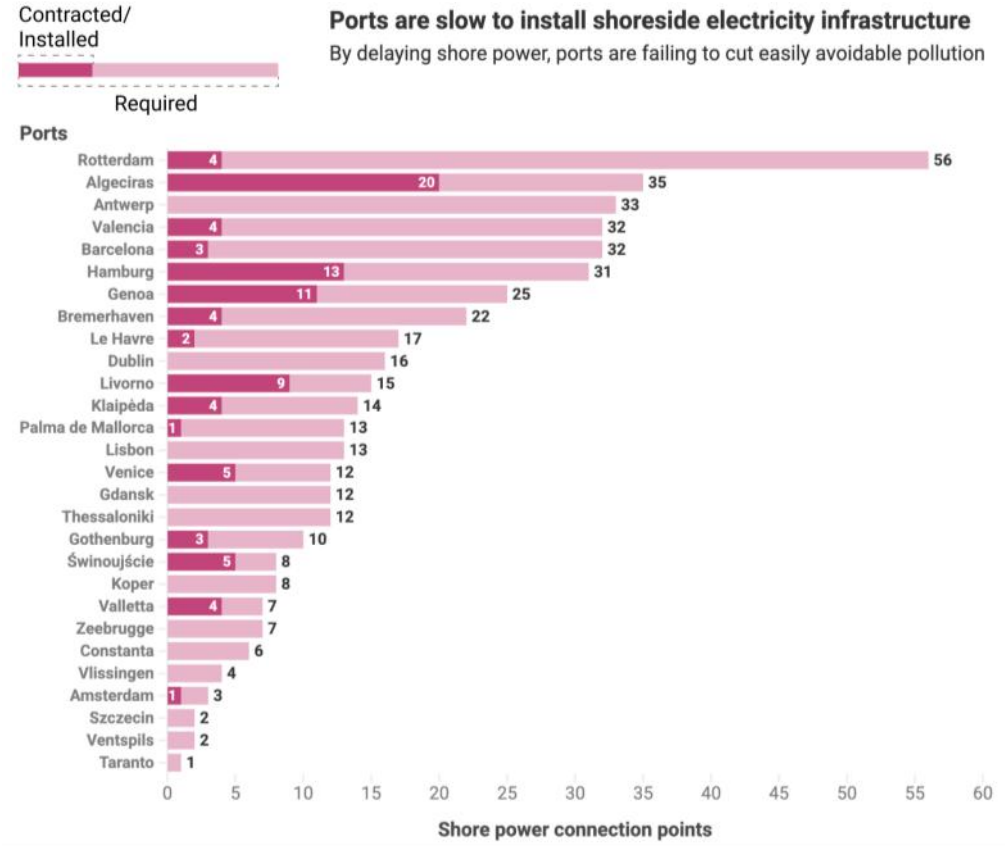
L'ammodernamento delle strutture OPS per le navi portacontainer è in ritardo, soprattutto considerando che questo segmento rappresenta il 66% di tutti i collegamenti OPS richiesti nei porti analizzati. Nel complesso, solo l'11% dei punti di collegamento richiesti per le navi portacontainer è attivo o in fase di contratto, rispetto al 41% per i traghetti passeggeri e al 35% per le navi da crociera Sebbene la maggior parte dei porti non stia ancora adottando misure significative per implementare l'alimentazione elettrica da terra, alcuni hanno compiuto notevoli progressi.

Alcuni porti

I porti di Algeciras e Amburgo rappresentano una quota sproporzionatamente elevata dei collegamenti OPS installati.

Algeciras da sola rappresenta il 29% di tutti i collegamenti OPS per i traghetti passeggeri ed entrambi i porti insieme rappresentano oltre la metà (19 su 34) di tutti i collegamenti OPS installati per le navi portacontainer.





I porti di Livorno, La Valletta, Algeciras e Świnoujście sono gli unici porti ad aver installato più della metà delle installazioni OPS richieste.

Il porto di Amburgo

Uno degli esempi più virtuali è il porto di Amburgo dove in pochi anni Le autorità portuali sono riuscite a sviluppare una estesa rete cold iron, estendo la loro attività anche all'utilizzo di barche e natanti di servizio del porto esclusivamente (o quasi) green.

Quota di emissioni non contabilizzata

Anche se i porti raggiungessero la piena conformità con l'attuale mandato, l'attuale ambito normativo rimane troppo limitato per affrontare la maggior parte delle emissioni all'ormeggio. Emergono due lacune importanti. In primo luogo la normativa dell'UE si applica solo a tre tipi di navi: portacontainer, navi da crociera e navi passeggeri superiori a 5.000 GT.

Tutti gli altri tipi di navi, come le navi portarinfuse o le petroliere, sono attualmente esclusi dagli obblighi di alimentazione da terra, lasciando il 24% dell'inquinamento e delle emissioni all'ormeggio non regolamentato e non affrontato. In secondo luogo, i regolamenti escludono le navi più piccole. Pur essendo più idonee all'elettrificazione a causa del minore fabbisogno energetico, delle rotte più brevi o delle esigenze infrastrutturali più semplici, queste navi non sono tenute a elettrificarsi.

Questo lascia un ulteriore 30% stimato di emissioni all'ormeggio non regolamentato. In totale, circa il 55% delle emissioni in porto non è coperto dal regolamento.

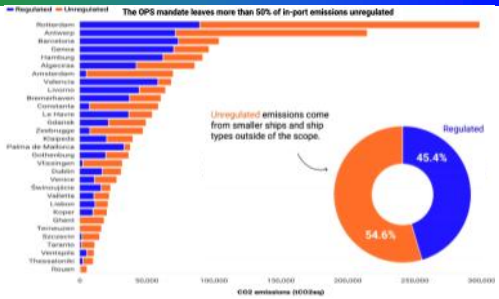
Il porto di Venezia

Il porto di Venezia ha installato e stipulato contratti per 18 punti di connessione OPS per traghetti passeggeri, mentre solo 2 sono obbligatori in base alle stime fornite da DNV sul traffico navale. Una delle possibili ragioni è che la maggior parte dei traghetti che fanno scalo a Venezia è al di sotto della soglia di 5.000 GT. In tal caso, la decisione del porto di fornire elettricità da terra a queste navi, pur non essendo obbligatoria, dimostra che è fattibile e auspicabile estendere l'ambito di applicazione del regolamento alle navi più piccole.

OPS per le navi da crociera

La copertura per le navi da crociera e i traghetti passeggeri è più avanzata rispetto a quella per le navi portacontainer. Tuttavia, solo 4 porti hanno già installato o stipulato contratti per un numero sufficiente di punti di collegamento per le navi da crociera: Amburgo, Le Havre, La Valletta e Venezia. La disponibilità di alimentazione da terra nei porti delle navi da crociera dovrebbe essere prioritario. Questa tipologia di navi trascorrono molto più tempo all'ormeggio rispetto ad altri tipi di navi e richiedono più energia ausiliaria rispetto ad altre navi per alimentare i vari servizi a bordo. In media, ogni nave da crociera emette 5.148 tonnellate di CO2 ogni anno nei porti dell'UE.

Questa cifra è circa 2,2 volte superiore alle emissioni medie di un traghetto passeggeri e oltre 6,5 volte superiore a quelle di una nave portacontainer. Per le navi da crociera più grandi, le emissioni salgono ulteriormente. Nave Azura, ad esempio, di proprietà della Carnival Corporation e in grado di trasportare 3.500 passeggeri, ha emesso ben 22.800 tonnellate di CO_2 nei porti europei nel 2022, di cui 19.600 tonnellate provenienti dai suoi motori ausiliari. Ciò rappresenta il 21% delle emissioni totali annuali di CO_2 che potrebbero essere evitate con il collegamento a OPS. Le navi da crociera fanno maggiore affidamento sui loro motori ausiliari rispetto ad altri tipi di nave, il che le rende particolarmente adatte all'adozione di OPS.



Circa l'80% delle loro emissioni all'ormeggio (circa 4.100 tonnellate di CO_2 all'anno) proviene dall'uso dei motori ausiliari, mentre la media tra tutti i tipi di nave è solo del 47%. Queste emissioni potrebbero essere eliminate grazie all'utilizzo di connessioni cold iron. Va poi osservato che le navi da crociera emettono più ossidi di zolfo (SOx) nei mari europei di tutti i veicoli passeggeri europei, rendendo urgente accelerare l'implementazione dell'elettrificazione dei porti la completa eliminazione delle emissioni di SOx dalle navi ormeggiate. Vista la quota sproporzionata di emissioni all'ormeggio di cui sono responsabili le navi da crociera, il passaggio all'OPS per questo segmento dovrebbe essere una priorità. La natura relativamente prevedibile delle rotte e operazioni di questa tipologia di navi , rende probabile che l'investimento nell'OPS per le navi da crociera sia economicamente conveniente in tempi brevi e offra benefici costanti.

Conclusioni

Entro il 2030, i porti dovranno fornire elettricità da terra ad almeno il 90% dei loro scali, in linea con AFIR e FuelEU Maritime. L'installazione di una maggiore disponibilità di alimentazione elettrica a terra porterebbe benefici immediati, dalla riduzione dell'inquinamento nelle aree portuali alla creazione di un nuovo flusso di entrate per i porti. Va osservato che il sistema portuale è lento ad agire. I tempi di realizzazione dei progetti sono lunghi e ogni anno di ritardo prolunga le emissioni evitabili, i rischi per la salute pubblica e i mancati benefici economici e ambientali. Il segmento delle navi portacontainer richiede la quota maggiore di nuove installazioni OPS. Anche l'OPS delle navi da crociera dovrà adeguarsi, in quanto questo settore dispone del massimo potenziale di riduzione delle emissioni e dell'inquinamento. Anticipare i requisiti UE in materia di alimentazione da terra per i terminal crociere e le navi da crociera al 2028, potrebbe essere un metodo per adattare l'elevata percentuale di emissioni all'ormeggio del segmento alla necessità di una riduzione delle emissioni. e accelerare la decarbonizzazione dei porti. A mio modesto parere sarebbe poi necessario estendere i requisiti di alimentazione dell' energia elettrica da terra a una gamma più ampia di navi ormeggiate, inclusi le tipologie di navi attualmente escluse e le imbarcazioni più piccole.

Wärtsilä Marine ha creato la sua unità Integrated Systems & Solutions (IS&S) per affrontare e supportare la decarbonizzazione. Il team riunisce competenze in architettura navale, gestione energetica ed elettrificazione, progettazione e simulazione di sistemi di alimentazione e integrazione multi-prodotto per progettare, ingegnerizzare e fornire concept di propulsione competitivi e a prova di futuro.

Progettazione basata sui dati

Il team IS&S di Wärtsilä, composto da 50 persone, collabora con i clienti dallo sviluppo del concept alla messa in servizio. Dalla sua fondazione nel 2020, il team IS&S di Wärtsilä, ora composto da 50 persone, collabora con i clienti dallo sviluppo del concept alla messa in servizio.

Il team Applica i principi di progettazione basati sui dati, analizzando i dati operativi rispetto agli obiettivi del cliente per definire specifiche di sistema che bilancino prestazioni, spese operative (OPEX), spese in conto capitale (CAPEX) e flessibilità futura.

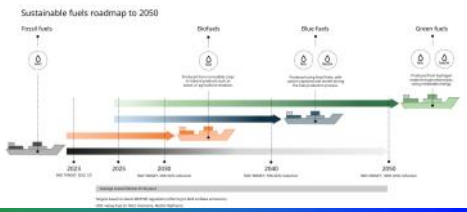
Viene poi utilizzata la integrazione modulare configurando componenti già ingegnerizzati, come motori, batterie, propulsione e software di gestione dell'energia, in base alle esigenze di ciascuna imbarcazione, riducendo così il carico di lavoro del cantiere e garantendo l'interoperabilità.

Utilizzo di carburanti
a zero emissioni di carbonio

"Nell'attuale contesto marittimo in rapida evoluzione, flessibilità, intelligenza di sistema e digitalizzazione sono essenziali", ha recentemente commentato Grant Gassner, Direttore Sistemi e Soluzioni Integrati di Wärtsilä Marine.

Adattarsi alle normative

L'industria marittima attualmente si scontra con la scarsa disponibilità e l'elevato costo dei carburanti sostenibili. Poiché i requisiti normativi diventano sempre più chiari grazie al quadro stabilito dall'Unione Europea (UE) e dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), l'analisi di potenziali strategie e roadmap di conformità garantisce un sistema energetico agile e in grado di adattarsi all'evoluzione di carburanti, tecnologie, normative e tendenze operative delle navi.



Normative a zero emissioni nette

La sessione del Comitato per la Protezione dell'Ambiente Marino (MEPC 83) dell'aprile 2025 abbia approvato un quadro normativo per le emissioni nette zero per il trasporto marittimo, la cui adozione formale è prevista per la sessione straordinaria del MEPC dell'IMO dell'ottobre 2025.

Un contesto normativo chiaramente definito, che includa un costo delle emissioni di carbonio relativamente elevato e crescente, è un prerequisito fondamentale per accelerare investimenti e progressi. L'approccio di decarbonizzazione di varie aziende de lsettore (tra le quali proseguiamo a citare Wärtsilä Marine) è progettato per adattare soluzioni flessibili alle esigenze specifiche degli armatori.

Nor Shipping

L'argomento trattato durante Nor-Shipping 2025 ha riguardato il quadro normativo approvato dall'IMO nell'ambito del MEPC 83 in materia di normative net-zero per il trasporto marittimo globale. Nelle indicazioni provenienti dalla mostra emerge chiaramente l'indicazione di incentivare la decarbonizzazione marittima. Di fatto le normative forniscono chiarezza e attribuiscono un costo significativo alle emissioni di carbonio, rendendo di fatto incentivata la decarbonizzazione marittima e stimolando gli investimenti nelle infrastrutture per i carburanti e nelle nuove tecnologie.

Un po' di storia

Wärtsilä è stata fondata oltre 190 anni fa, nel 1834, come segheria e si è trasformata in una fonderia nei decenni precedenti il 1940. Nel corso del tempo la sua offerta per il settore navale si è ampliata, dal primo motore prodotto nel 1942 a un'offerta completa di sistemi di propulsione e servizi digitali, collaborando strettamente con cantieri navali e armatori in tutto il mondo.

Oggi, con l'evoluzione del settore verso la decarbonizzazione, il ruolo della società si è ampliato da fornitore di apparecchiature a partner per soluzioni e servizi energetici complete per tutto il ciclo di vita, riunendo motori, elettrificazione, propulsione, software e servizi per tutto il ciclo di vita.

Cambiano i criteri di progettazione

La filosofia di progettazione tradizionale dei sistemi energetici si è storicamente concentrata sull'ottimizzazione del TCO sulla base di un contesto normativo, del combustibile scelto e di una selezione tecnologica, tutte scelte progettuali che si stimava restassero valide durante l'intero ciclo di vita di un'imbarcazione. Dal 2025, L'evoluzione del contesto normativo in materia di decarbonizzazione comporta un nuovo e significativo costo del ciclo di vita legato alle emissioni di carbonio, che richiede un approccio completamente nuovo di progettazione. Armatori e operatori navali devono ora considerare le esigenze in continua evoluzione di una nave per ridurre costantemente l'intensità di carbonio durante il tipico ciclo di vita di 25-30 anni. Questa nuova metodologia di progetto richiede un sistema di propulsione che non sia solo competitivo quando si progetta, ma che abbia anche la capacità di adattarsi continuamente all'evoluzione delle tecnologie e delle normative.

Un nuovo approccio

I futuri aggiornamenti del ciclo di vita possono includere retrofit di carburanti sostenibili, sistemi ibridi Il modello di responsabilità di un unico fornitore , che è una delle soluzioni che possono essere scelte da armatori e costruttori per riuscire a risolvere le nuove problematiche, implica che, in qualità di OEM, il fornitore possieda sia le apparecchiature che i sistemi di interfaccia.

Questo approccio semplifica l'esecuzione del progetto e la gestione del rischio per i clienti, ma in taluni casi può aumentare i costi. Il fornitore deve anche fornire il supporto del ciclo di vita e deve disporre della capacità di adattare continuamente i prodotti, includendo la capacità di sviluppare per i propri clienti retrofit di carburanti sostenibili, sistemi ibridi e collegamenti a terra, dispositivi per il risparmio energetico e una digitalizzazione avanzata.

Portfolio motori Wärtsilä

Continuando a prendere come esempio la già citata società , va osservato che Il portfolio motori di questo fornitore sia stato sviluppato da diversi decenni per funzionare con una gamma di combustibili liquidi marini e GNL, sia fossili che biologici. Sono ad esempio disponibili motori alimentati con carburanti innovativi, a basse o zero emissioni di carbonio come metanolo verde, etanolo, ammoniaca e idrogeno.

Il costo dei carburanti sostenibili

Non esiste, almeno al momento, un ampio consenso nel settore navale su quale carburante sostenibile prevarrà, probabilmente, diversi carburanti contribuiranno. Le prime indicazioni che si possono cogliere è quella che indica il prezzo dei carburanti innovativi come essere industrialmente maggiore dei tradizionali carburanti fossili per uso marittimo e che la disponibilità potrebbe essere incerta nel prossimo futuro. Va considerato che l'introduzione di ETS e altre tasse legate all'emissione di carbonio, di fatto renderà (e di fatto già rende) comunque complessivamente conveniente la adozione di nuovi carburanti a inquinamento zero. L'elevato costo e la scarsità dei carburanti sostenibili determinano già oggi quindi un'attenzione senza precedenti, in fase di progettazione, all'efficienza energetica delle imbarcazioni.

Sistemi di propulsione

I guadagni di efficienza sono attesi da una serie di nuove tecnologie, come la propulsione assistita dal vento, la lubrificazione ad aria dello scafo, forme dello scafo migliorate e concetti di propulsione, sistemi di navigazione digitale intelligenti e ulteriori riduzioni della velocità delle imbarcazioni, comunemente note come slow steaming.

Questi progressi influenzano i sistemi di propulsione, quindi un approccio olistico alla progettazione navale e all'integrazione dei sistemi di propulsione non è mai stato così importante alla luce di concetti di propulsione sempre più ibridi.

Elettrificazione

Tutte le imbarcazioni che operano su brevi distanze, indipendentemente dalle dimensioni, adotteranno sempre più la propulsione elettrica a batteria, combinando banchi di batterie di grandi dimensioni con connessioni a terra plug-in come fonte di energia primaria. Questa soluzione richiede peraltro nei porti, nelle marine, negli approdi la disponibilità di una rete elettrica efficace e in grado di fornire energia elettrica. Va osservato che la soluzione a batteria con ricarica elettrica della medesima offre un'efficienza "grid-to-wake" di gran lunga superiore rispetto alla produzione di e-fuel da energia elettrica rinnovabile, al rifornimento di tali combustibili e alla loro successiva riconversione in energia meccanica o elettrica tramite un convertitore termico come un motore.

Infrastrutture di alimentazione da terra

Oggi, molti traghetti passeggeri Roll-On/Roll-Off (ROPAX) che coprono distanze fino a 100 miglia nautiche stanno già passando dai tradizionali sistemi di propulsione meccanici a sistemi di propulsione ibridi-elettrici: gruppi elettrogeni a 4 tempi a media velocità immettono l'elettricità in un sistema ibrido con un'ampia capacità di accumulo di energia scalabile e una linea di propulsione completamente elettrificata. Con il progresso della tecnologia delle batterie e delle infrastrutture di alimentazione da terra, queste imbarcazioni faranno sempre più affidamento sull'elettricità verde proveniente da terra e sempre meno sui gruppi elettrogeni alimentati da combustibili riforniti. Tali applicazioni supereranno presto i 100 MWh di capacità installata delle batterie, sufficienti a soddisfare gran parte della domanda di energia degli attuali traghetti regionali e delle navi per il trasporto marittimo a corto raggio.

Alcuni esempi

Il costruttore navale australiano Incat e l'operatore argentino Buquebus come integratore di sistema, hanno realizzato uno dei più grandi catamarani completamente elettrico a zero emissioni al mondo. La nave, la cui consegna è prevista per il 2025, sarà dotata di circa 40 MWh di accumulo di energia, misurerà 130 metri di lunghezza e trasporterà 2100 passeggeri e 225 veicoli.

Ruolo dell'elettrificazione in altre progettazioni

C'è un crescente interesse per i segmenti di mercato delle navi d'altura, come le navi metaniere e le portacontainer. Il ruolo dell'elettrificazione nel trasporto marittimo d'altura è stato spesso trascurato, dato l'attuale consumo di energia per funzionare solo con le batterie.

La ricerca sta peraltro indirizzandosi vero lo sviluppo di nuove soluzioni che consentano per navi metaniere e le portacontainer, per l'adozione della propulsione ibrida-elettrica.

Propulsione ibrido elettrica

La propulsione ibrida-elettrica è indipendente dal tipo di carburante e dalla tecnologia. Un sistema di propulsione ibrido-elettrico modulare può adattarsi facilmente a tutti i nuovi carburanti e tecnologie di alimentazione.

Un altro vantaggio è la compattezza e il guadagno di carico, poiché una maggiore flessibilità di progettazione può aumentare la capacità di carico di circa il 10% nelle moderne navi metaniere, riducendo le emissioni di carbonio in base a grammi per tonnellata per mille. I nuovi carburanti possono essere introdotti gradualmente (un piccolo gruppo elettrogeno alla volta), mentre il sistema elettrico tampona le variazioni di carico dinamico e può adattarsi a potenziali variazioni nelle prestazioni del motore quando si applicano nuovi carburanti, come la potenza erogata e il carico dinamico.

Segmenti di navigazione d'altura

Inoltre, i sistemi modulari mantengono elevati fattori di carico e quindi un'elevata efficienza anche nei nodi a bassa potenza. I sistemi modulari mantengono elevati fattori di carico e quindi un'elevata efficienza integrandosi bene con misure di risparmio energetico e una navigazione lenta. Una maggiore ridondanza, la sicurezza integrata e la predisposizione per il funzionamento autonomo, i carburanti a zero emissioni e il basso rumore irradiato sottomarino contribuiscono a garantire maggiore sicurezza e sicurezza futura.

La propulsione elettrica è utilizzata in modo affidabile nei segmenti crocieristico e offshore da decenni, con migliaia di installazioni in tutto il mondo. In considerazione di ciò, i segmenti del trasporto marittimo d'altura potrebbero gradualmente passare a sistemi di propulsione sempre più elettrificati e ibridi, inizialmente tramite concetti ibridi meccanici PTO/PTI e, in seguito, a sistemi completamente ibridi-elettrici con eliche azionate da motori elettrici anziché da motori meccanici a bassa velocità.

Simulazione

Oggi la progettazione utilizza modelli e sistemi di simulazione.

I modelli di simulazione del sistema devono considerare nuovi fattori come le penali per le emissioni, i costi dei carburanti sostenibili e l'evoluzione dei requisiti normativi nel tempo. Questi fattori rendono i modelli dei sistemi di propulsione sempre più complessi per valutare l'analisi del costo totale del ciclo di vita, che include una nuova variabile, il costo del carbonio, che in passato non era stata considerata. La simulazione dei sistemi di potenza, la gestione energetica, l'intelligenza artificiale e l'elettrificazione, unite a una profonda conoscenza dell'architettura navale e dell'ingegneria navale, sono competenze fondamentali per il futuro. È inoltre necessario seguire da vicino le nuove tecnologie di elettrificazione come celle a combustibile, solare, energia termica nucleare, ESS, poiché le nuove tecnologie potrebbero svolgere un ruolo anche nei concetti di propulsione ibrida di prossima generazione.

Motori e flessibilità

I motori alimentati a GNL oggi possono essere preparati per l'ammoniaca domani, e i sistemi elettrificati modulari possono essere aggiornati con più batterie, nuove tecnologie di alimentazione e possono anche adattarsi a una minore domanda di energia grazie a tecnologie di risparmio energetico. Per le nuove costruzioni, varie società iniziano a valutare la adozione di motori a doppio combustibile, banchi di batterie e generatori rinnovabili come parte integrante della progettazione della nave fin dall'inizio. Il software alla base di qualsiasi sistema di propulsione ibrido è ovviamente anch'esso fondamentale, motivo per cui le capacità di gestione energetica sono essenziali per garantire l'efficienza, l'affidabilità e la flessibilità della soluzione adottata.

Retrofit

Per le imbarcazioni già in servizio, le soluzioni di retrofit ormai largamente presenti sul mercato consentono ai clienti di installare batterie o motori aggiuntivi flessibili in base al carburante negli spazi disponibili, riconfigurare i quadri elettrici e aggiornare il software di controllo. Sebbene i retrofit possano essere più complessi a causa di limitazioni di spazio e vincoli strutturali, il loro approccio modulare e la gestione del progetto da parte di un unico fornitore consentono di rispettare i tempi e il budget previsti. Mi si consenta di ripetere che inizialmente i costi potrebbero aumentare, ma nel medio e lungo periodo indubbiamente la soluzione indicata rappresenta ad oggi il miglior rapporto prezzo prestazioni (non solo secondo il mio parere).

Speciale Outdoor & Life Style per Nautica da diporto

L'ABJET 430 XP è il tender Jet più completo e moderno nella gamma della società all'interno di barche da 4 metri. Con un design del ponte diverso da qualsiasi altro nel suo segmento, questo tender offre una capacità di sette (7) persone, massimizzando in definitiva lo spazio sul ponte, ottimizzando la stabilità della barca e promuovendo una migliore distribuzione del peso per ottenere le massime prestazioni. Il tender è alimentato da BRP - Rotax 150 HP di serie, motore che garantisce Buone prestazioni e tranquillità mentre si è in acqua. Realizzato con standard di produzione elevati, l'ABJET 430 XP è un tender sofisticato ed elegante, a differenza di altre barche a propulsione jet attualmente sul mercato.

Vetus a MIAMI

E-POD, una soluzione di propulsione elettrica

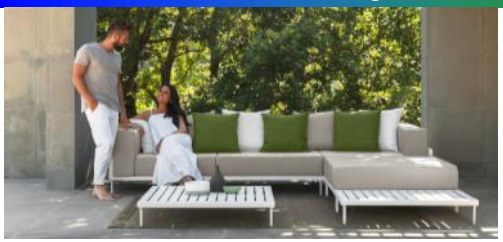
compatta per una navigazione fluida e silenziosa su barche a motore e a vela fino a circa 25 piedi. Senza parti rotanti o vibranti a bordo della barca, il sistema all-in-one funziona silenziosamente ed è semplicemente montato a poppa dell'imbarcazione senza la necessità di un albero o di un'elica. Poiché lo spazio richiesto all'interno della barca è minimo, è possibile disporre di più spazio abitativo e di stivaggio interno quando si utilizza questa soluzione di propulsione rispetto a d altre tecnologie. Il sistema nella sua versione da 7,5 kW è dotato di un'elica montata sul cerchione appositamente progettata, che riduce al minimo la cavitazione e riduce il suono per garantire una crociera confortevole ed ecologica a basse velocità. Una volta installato, l'unico requisito è collegare il banco batterie e il cablaggio di controllo VCAN. Il cablaggio VCAN offre affidabilità e flessibilità per installare il timone dove desiderato, mentre il numero ridotto di componenti garantisce una manutenzione minima. Questo pacchetto completo di propulsione elettrica non è solo efficiente, ma anche ecologico, inoltre offre un semplice allineamento e installazione con una manutenzione minima. Con l'unità completa che risiede sotto la barca e senza alberi o parti rotanti, i proprietari di barche avranno più spazio lasciato all'interno della loro barca, mentre, per i progettisti di barche, è un punto di svolta in quanto consente opzioni di layout aggiuntive.

A partire dall'estate 2020, che passerà alla storia come la prima estate COVID 19, il piacere dello stile di vita italiano immerso nel design di lusso viaggia tra le onde del mar mediterraneo (e anche oltre) sta divenendo uno stile di vita importante a livello europeo e mondiale.
In epoca di distanziamento sociale, la nautica si propone quale rifugio per combinare design e Made in Italy in totale sicurezza e con grande attenzione all'estetica.
Il mare esercita da sempre un grande fascino dove il "viaggio tra le onde" rappresenta un'efficace via di fuga in grado di assicurare la vacanza perfetta nel rispetto delle regole del distanziamento sociale.
In effetti il settore nautico è tenuto in grande considerazione non solo dagli esperti, ma anche da alcuni dei più prestigiosi brand italiani di design che stanno guardando al mercato degli yacht attivando collaborazioni e partnership di grande importanza.
È il caso di G.T.Design, il brand italiano pioniere del tappeto contemporaneo che, dopo un primo esperimento di successo con la realizzazione di un allestimento-modello per il lancio della linea Mochi Craft di Ferretti Yachts, ha dato il via a collaborazioni con Sanlorenzo Yachts e con il Gruppo Admiral Tecnomar. Le creazioni di Deanna Comellini, fondatrice e direttrice creativa di G.T.Design, caratterizzano il progetto d'interior a bordo degli yacht di lusso, diventandone parte integrante ed enfatizzando le zone del living e delle suite padronali grazie a realizzazioni su misura disegnate appositamente.
Come nell'allestimento-modello realizzato per Ferretti Yacht: il tappeto Kama argento, realizzato in fibra di viscosa intrecciata a mano, cattura la luce e la lascia fluttuare dalle sue trame. Con Kama, di cui è unico e legittimo produttore dal 2001, G.T.Design ha reinventato la visione del tappeto contemporaneo tanto che oggi, questa collezione, è entrata nella storia del design ed è sempre più associata ai pezzi dei maestri grazie alla palette di colori pieni e vibranti.
Fir Italia, da oltre 60 anni punto di riferimento nel settore della rubinetteria di design, ha avviato diverse collaborazioni nel settore della nautica, in cui i codici estetici sono sempre meno legati al mondo marino e sempre più metropolitani e contemporanei.
Per esempio tra le imbarcazioni più prestigiose nate in casa Southern Wind Shipyard, la 100 Feet Mrs Seven è stata impreziosita con la rubinetteria di Fir Italia, della collezione Playone 85 feng shui, nella versione in finitura Chrome; sullo yacht Soraya 70, il cui interior è stato curato dall'architetto slovacco Jaka Derzic, il brand è presente con accessori bagno e scaldasalviette dalle linee squadrate; mentre per la My Lady Rose di CRN/Ferretti Group si è scelto lo stile retrò della collezione Melrose e dei suoi accessori bagno in finitura Deluxe Gold.

Tappeto Kama di G.T.Design

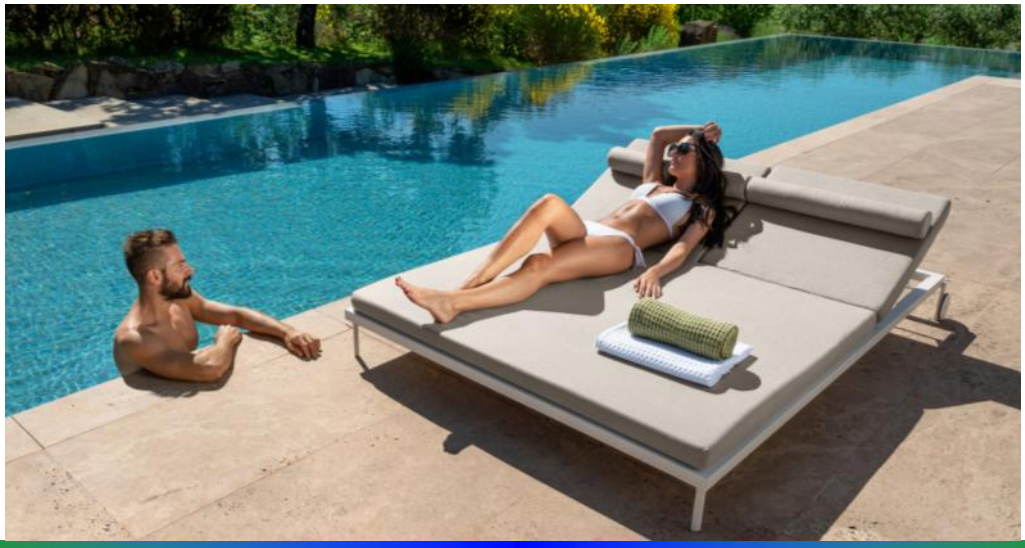
Fir Italia ha inoltre proposto il nuovo programma Green Total Look, caratterizzato dall'utilizzo di materiali ecocompatibili primo fra tutti l'acciaio inossidabile AISI316L, uno dei materiali più affidabili termini di resistenza alla corrosione, per questo motivo estremamente compatibile con la richiesta di grande resistenza agli agenti atmosferici e alla salsedine da parte del settore nautico. Le nuove collezioni Stainless Steel di Fir Italia sono perfette per i progetti di interior design di barche e yacht. Anche le pavimentazioni fanno la differenza come dimostra il progetto SD96 Sanlorenzo dove lo splendido parquet Biscuit di Listone Giordano conferma come l'utilizzo del legno non sia più un tabù. Parte integrante del progetto di interior realizzato da Patricia Urquiola, una special edition di Biscuit, il parquet che lei stessa ha creato per il brand Listone Giordano e che è una rivisitazione del parquet tradizionale, in cui la smussatura e curvatura delle doghe e la leggera bombatura della superficie creano un nuovo linguaggio. Il taglio morbido delle tavole permette di giocare con nuovi disegni e assemblaggi che, pur affini a motivi classici degli antichi pavimenti in legno, danno vita a moderni e originali schemi a lisca di pesce, in diagonale o a tutta lunghezza. Anche le maniglie sono fortemente di design e disegnate da Patricia per Olivari. Si tratta di Conca, una maniglia importante, di carattere, ma nello stesso tempo leggera: da accarezzare, più che da impugnare. Il design Talenti, tra i leader mondiali nel settore dell'outdoor d'alta gamma, è entrato in porto e salito a bordo delle imbarcazioni di lusso che hanno mollato gradualmente gli ormeggi dalla tradizione, favorendo l'ingresso del brand che è in grado di creare un'ideale continuità tra casa e yacht. È un business in aumento per la Talenti, che è partita dalle grandi dimensioni, ma che sta trovando un crescente impiego anche nelle barche più piccole. Da Azimut a Benetti, da V Marine a Sanlorenzo Yachts, passando per Ferretti Group, Canados, Weider e CRN Navi, sono molteplici gli esempi. Ultimo, in ordine di tempo, la collaborazione con Baglietto per il nuovo 48 T-Line, Silver Fox. Gli arredi Talenti hanno trovato spazio nel lussuoso sundeck, che ospita anche una piscina a sfioro, nell'area pranzo e nel grande beach club a pelo d'acqua di questa nuova meraviglia da 48 metri di casa Baglietto. Tra le collezioni selezionate per questo paradiso estetico galleggiante, spiccano senza dubbi capolavori come Casilda e Cleo, firmate rispettivamente da Ramòn Esteve e Marco Acerbis, che confermano come il design non può essere intrappolato fra rigide pareti.

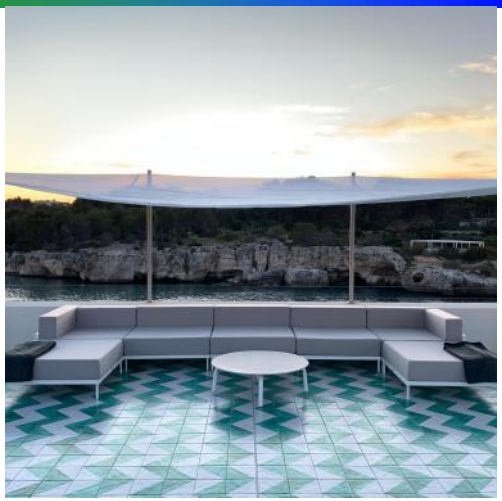
Sulla punta di una lingua di terra che ospita un antico borgo marinaro, proprio a ridosso del quattrocentesco Castello Aragonese della Regina Giovanna, si trova un luogo unico che profuma di mare, di sole, di Sicilia e di design: è il Faro di Brucoli. Sapientemente ristrutturato, oggi il Faro di Brucoli è una singolare luxury lighthouse delicatamente inserita nella natura e nella storia di questo antico borgo marinaro. Completamente circondato dal mare, il Faro offre ai suoi ospiti, al piano terra, una piccola zona benessere con hammam, un'ampia living room con camino centrale per i mesi invernali, ed una sala da pranzo con cucina a vista ed attrezzature professionali; al primo piano trovano spazio due ampie suite con vasche di design, spaziose docce in camera ed una comoda camera doppia. La terrazza sovrastante è accessibile attraverso l'affascinante torre di accesso alla lanterna e dagli ampi spazi esterni, finemente arredati e dotati di vasca con idromassaggio e cromoterapia, è possibile l'accesso diretto al mare con una comoda passerella. Comfort, Design, Tecnologia e Servizio renderanno questo luogo intimo ed esclusivo per il vostro relax, tra le acque e la vegetazione della Sicilia e tutte le comodità di un resort a 5 stelle lusso. In un contesto come questo, non poteva mancare Talenti, brand di riferimento nel settore dell'arredo outdoor d'alta gamma che ha arricchito questa splendida collection di alcuni pezzi disegnati dal famoso designer Marco Acerbis appartenenti alla collezione Cleo Alu.



La collezione

Filo conduttore della collezione Cleo Alu è la creazione di un prodotto giovane, dinamico, capace di coinvolgere emotivamente chi lo osserva. La percezione visiva arriva direttamente ai sensi coinvolgendoli. Una collezione nata dalla voglia di sperimentare un gioco di contrasti e di combinazioni materiche inedite: la leggerezza dell'alluminio, l'attualità delle superfici in cemento alleggerito e la sorprendente eleganza dei rivestimenti tessili concorrono a creare una linea che si adatta perfettamente ad ogni stile o spazio esterno. Le tonalità vivaci e la profondità delle sedute conciliano il buon umore e il relax.
Una collezione chic e trendy, dal sapore allegro e fresco, pensata per un pubblico giovane e giovanile.





Divano modulare

Il divano modulare da esterni CleoAlu fa parte della collezione in cui strutture in alluminio dal carattere rigido e geometrico sostengono le avvolgenti ed importanti sedute, creando un equilibrio perfetto tra forma e volume. Il divano modulare si compone di 2 elementi quadrati e un pouf che permettono numerose combinazioni per giungere alla forma perfetta per il proprio spazio: un modulo con doppio schienale che può svolgere la funzione di terminale destro, sinistro o angolo; un modulo con un solo schienale con cui comporre le lunghezze desiderate e un elemento pouf con cui si potrà creare divani con longue. La cuscineria è in tessuto, sfoderabile, facile da lavare e resistente agli agenti atmosferici. L'imbottitura è in quick dry foam.

Tavolo da caffè D100

Il tavolo da caffè D100 rotondo della collezione da giardino CleoAlu ha la struttura in alluminio verniciato a polvere e offre piani diversi in base al colore della struttura: fibra di cemento grigio chiaro da 12mm nella versione bianca, fibra di cemento grigio scuro da 12mm nella versione grafite e teak spesso 20mm abbinato alla versione tortora.

Tavolo da pranzo 150x150

Il tavolo da pranzo quadrato della linea CleoAlu ha la struttura in alluminio verniciato a polvere il piano in fibra di cemento da 12mm di colore grigio chiaro con struttura bianca, e grigio scuro nella versione grafite. L'abbinamento con le seggiole morbide e tondeggianti crea eleganti contrasti di forme che evocano calma, eleganza e semplicità. Il tavolo ospita 8 persone.

Dondolo

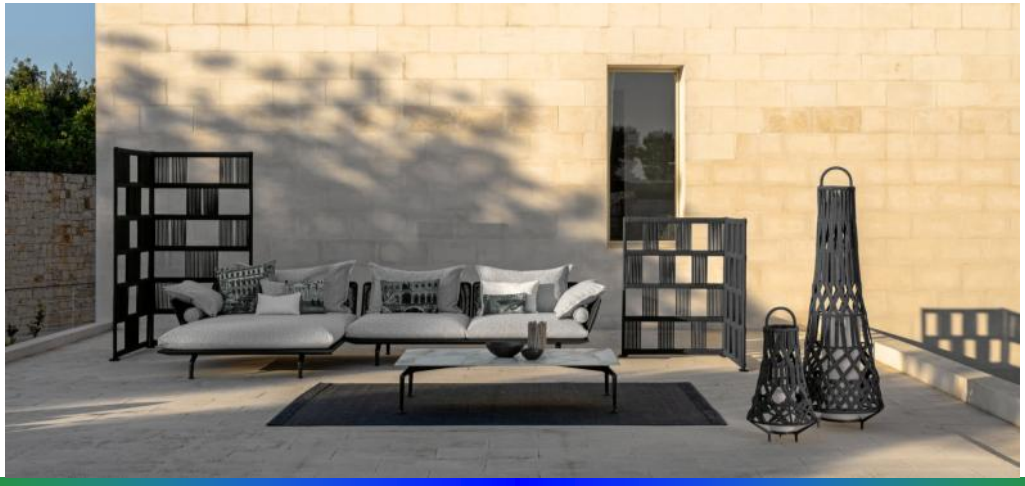
La morbidezza di CleoAlu emerge con grande eleganza dalla poltrona a dondolo che sempre il designer Marco Acerbis ha pensato in abbinamento con elementi living più geometrici alla ricerca di un equilibrio perfetto tra forma e volume. La struttura è in alluminio verniciato a polvere e la cuscineria è in tessuto sfoderabile, facile da lavare e resistente agli agenti atmosferici. L'imbottitura è in quick dry foam.

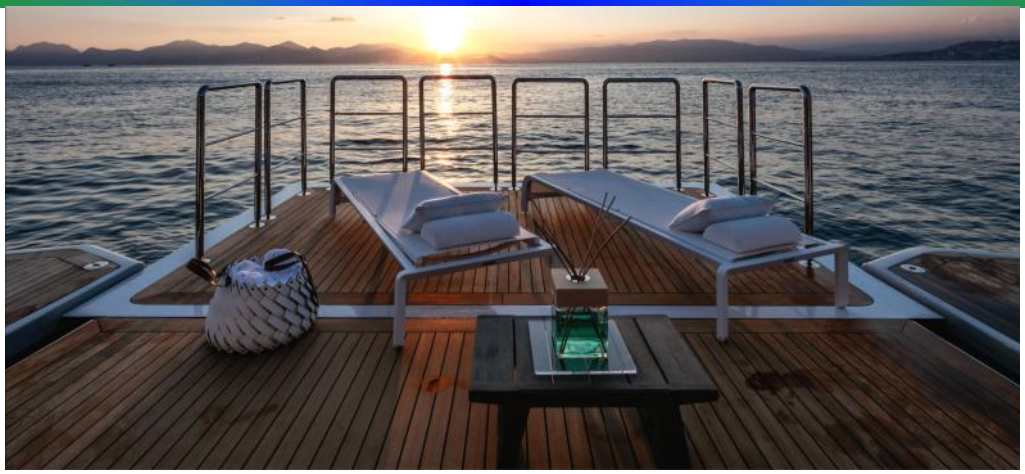
Dettagli tecnici

Il Faro viene affittato sempre in esclusiva solo settimanalmente ed è dotato di 3 camere da letto e 3 bagni, un ampio living ed una sala da pranzo con cucina ed attrezzature professionali, lavanderia con lavasciugatrice e una unità per generare ghiaccio alimentare. Sono disponibili ampi solarium esterni ben arredati dotati anche di due comodi tavoli per cenare/pranzare sia vista mare che al riparo nel giardino e dotati di vasca idromassaggio completano la struttura. L'accesso al mare è garantito tramite un camminamento in mogano al quale si accede attraverso una scala direttamente dal faro; sulla piattaforma/scogliera vi è una scala scavata sulla roccia per facilitare la discesa e la risalita dopo il bagno ed una cima a nodi come appoggio. I servizi offerti on demand sono: chef a domicilio, spesa a domicilio tramite minimarket convenzionato, guida turistica per escursioni, gozzo Giorgio Mussini Corvetta 24 con marinaio, pulizia e cambi corredi anche giornalieri.

Talenti, brand di riferimento nel settore dell'outdoor d'alta gamma, presenta le sue eleganti collezioni per creare spazi protetti e all'insegna del design. Ombrelloni, pergole e daybed dalle forme originali e accattivanti per affrontare il sol leone della tanto attesa bella stagione. Da Apollo a Zeus, passando per Marte e Venere, gli ombrelloni Talenti si ispirano direttamente alla mitologia ma sono estremamente concreti e pratici grazie a forme variabili ed adattabili.

Anche la scelta dei materiali conferma la qualità di un prodotto che, scommettendo su alluminio e acciaio, oltre al tessuto, sfida il calore garantendo un prodotto solido ed esteticamente gradevole, l'ombreggiante Upperalu è una scelta sicura. Grazie alla fusione di più leghe di alluminio che ne garantiscono solidità, si conferma maneggevole e versatile capace di adattarsi allo spazio creando un'oasi d'ombra sicura e confortevole. Disponibile in tre colorazioni differenti per quanto riguarda la base d'alluminio (bianco, beige e verde) punta sul bianco per il tessuto della tenda che lo ricopre. Una menzione particolare merita il daybed da giardino Eden firmato da Marco Acerbis, che sembra essere sospeso nel vuoto.



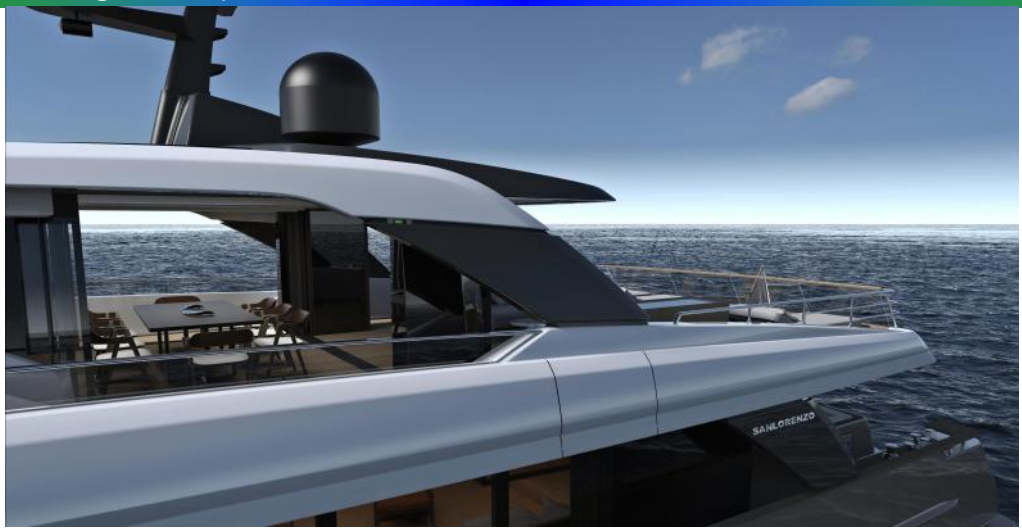


Upperalu scommette sull'eleganza delle forme e sulla resistenza dell'alluminio. Grazie alla fusione di più leghe di alluminio che ne garantiscono solidità, Upperalu si conferma maneggevole e versatile capace di adattarsi allo spazio creando un'oasi d'ombra sicura e confortevole. Disponibile in tre colorazioni differenti per quanto riguarda la base d'alluminio (bianco, beige e vero) punta sul bianco per il tessuto della tenda che lo ricopre.

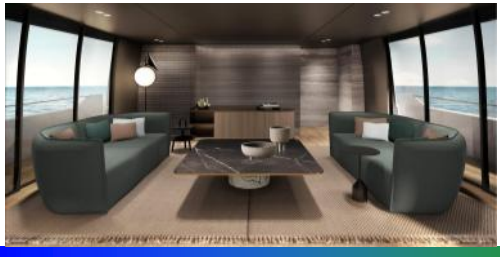
Talenti, outdoor living

Talenti è un'azienda umbra specializzata nella progettazione e realizzazione di arredi outdoor che coniuga eleganza, funzionalità e qualità. Le collezioni Talenti, firmate da designer internazionali, come Karim Rashid, Marco Acerbis, Ramón Esteve, Ludovica e Roberto Palomba, offrono prodotti per il dining e per il living caratterizzati da un forte rimando al mondo indoor, adatti sia per i progetti contract sia per quelli residenziali.

L'azienda ha dimostrato negli anni un'attenzione sempre maggiore nei confronti del mondo del design e oggi propone con le sue collezioni prodotti in grado di soddisfare non solo i gusti più classici, ma anche quelli più contemporanei.



Superfici lignee di alto pregio e valore tecnologico: Listone Giordano propone anche per l'outdoor soluzioni sostenibili, durature e di altissima qualità, in grado di soddisfare le diverse esigenze progettuali. Una selezione esclusiva di legni altamente resistenti si sposa con un sistema costruttivo innovativo, appositamente ideato per la posa di pavimenti duraturi nel tempo. Il sistema di fissaggio brevettato Clip JuAn assicura una posa rapida ed efficace e, permettendo la circolazione dell'aria al di sotto dei listoni, favorisce la conservazione del legno nel tempo.
Questo esclusivo sistema di fissaggio facilita inoltre le operazioni di manutenzioni e pulizia, rendendo possibile la sostituzione dei listoni senza l'impiego di viti a vista.
La cura nella selezione dei materiali e la flessibilità dei singoli elementi costruttivi offrono molteplici soluzioni per il rivestimento di qualsiasi superficie esterna come giardini, terrazzi, verande o bordi piscina. Tutti i legni della collezione Outdoor vengono prodotti di base con l'innovativo profilo bombato che favorisce il deflusso delle acque, rendendo la superficie meno scivolosa e più gradevole al calpestio. Il profilo conferisce anche maggiore stabilità dimensionale evitando l'imbarcamento dei listoni. I legni delle collezioni Listone Giordano Outdoor sono caratterizzati da una durabilità biologica di 25 anni di vita. I pavimenti in Frassino di Fontaines e Accoya sono realizzati da materie prime certificate provenienti da foreste a gestione sostenibile che, grazie a speciali trattamenti naturali, acquisiscono caratteristiche di resistenza ai comuni agenti atmosferici che li rendono ideali per gli ambienti esterni. I pavimenti in Tek e Ipé, naturalmente di lunga durata grazie agli estrattivi contenuti nel legno, vengono lavorati ad umidità controllata e prodotti assicurando il migliore rapporto larghezza/spessore per conferire stabilità massima nei confronti delle variazioni dimensionali.



Ogni collezione è dotata dell'innovativa finitura OUTNATURE: a base di oli naturali questa speciale finitura conferisce al legno altissima resistenza, offrendo protezione uniforme sulla superficie di ogni lista lungo i quattro lati e evitando l'assorbimento di umidità dalla faccia inferiore, fonte frequente di spacchi e fessure.

Marine

Listone Giordano Marine è un vero e proprio parquet due strati da incollare per applicazione in esterno. Utilizza una serie di tecnologie brevettate che sono il frutto della ricerca e dell'esperienza di Listone Giordano nel campo dei pavimenti due strati con supporto in betulla.

Marine Teak

Questa innovativa collezione outdoor incarna il modello di pavimento in legno per esterni ad alto valore tecnologico e di grande naturalezza.
Un legno esclusivo come il tek, scelto proprio in virtù delle sue caratteristiche intrinseche di resistenza all'esterno, si unisce ad un sistema costruttivo unico, appositamente brevettato per la realizzazione di pavimenti (residenziali e non solo) duraturi nel tempo.

Decking Frassino

Il rispetto per l'ambiente e la gestione delle risorse rinnovabili rappresentano i principi base dello sviluppo del decking in frassino trattato termicamente. Il frassino, abbondante nella maggior parte delle foreste francesi, presenta caratteristiche ottimali di resistenza meccanica. Il trattamento termico mediante vapore, senza l'impiego di prodotti chimici, migliora le caratteristiche di durabilità e stabilità dimensionale necessarie per l'impiego all'esterno.

Innovare significa conquistare nuovi obiettivi mai raggiunti da nessun altro: ANVERA, full carbon shape, è un'ottimizzazione in termini di dimensioni e prestazioni, una vera e propria concentrazione di tecnologia avanzata "Made in Italy".

L'eccellente rapporto peso/potenza, insieme alla riduzione della potenza del motore, si traduce in una notevole efficienza in termini di riduzione del consumo di carburante. L'elegante semplicità delle sue linee, insieme alla ricerca di un maggior spazio disponibile, e di un maggior confort a bordo, conferiscono ad ANVERA una vivibilità unica per le sue dimensioni, unita ad un'estrema semplicità d'uso.

Questa linea di imbarcazioni con il suo design alla moda e moderno è in linea con lo spirito "Racing" della Drudi- Performance di Aldo Drudi, il designer che ha ideato e progettato questo straordinario prodotto.

Anvera 42

In linea con la filosofia del cantiere, anche questa novità è costruita in fibra di carbonio e ha due terrazze di apertura a poppa per godersi una zona spiaggia unica in mezzo al mare e il nuovo layout della versione ANVERA 48 a due cabine, lanciato per la prima volta in anteprima mondiale in questa specifica versione.

La barca sarà dotata della sua cabina principale e di una seconda cabina a piena altezza con letto queen. Questo nuovo layout a due cabine avrà a bordo un confortevole sunpad fisso nella sua area balneare di 19 metri quadrati.

Questa nuova zona solare, sostituisce le tradizionali sedie galleggianti su questa unità specifica, è stata prodotta dal cantiere ed è in fibra di carbonio.

Anvera E lab

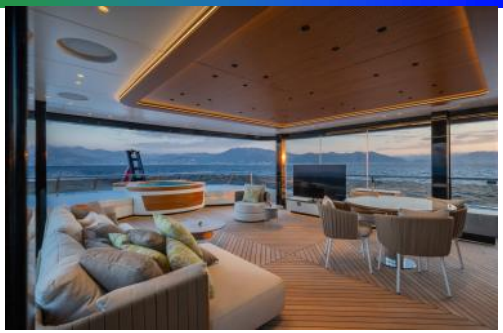
Infine, ma non meno importante, in questo contesto la società continua a investire nel progetto "all-electric propulsion" con il suo prototipo Anvera E lab, nato dall'esperienza delle aziende LG-YACHT ANVERA e TecnoElettra, che sono ancora coinvolte in nuove sfide, come quella di raggiungere la velocità record da Guiness dei primati.

In questo numero di Elettroseat.it , che commenteremo dal vivo con i vari docenti Universitari presenti durante le conferenze di YACHT DESIGN FORUM 11th edizione, che si svolgeranno dal 25 al 27 settembre 2027 nel meraviglioso Palazzo Modello di Fiume in prossimità della marina di Fiume dove si svolgerà nei medesimi giorni la 41th edizione del Rijeka Boat Show, abbiamo presentato vari yacht e varie soluzioni di design parlando di molti degli studi più noti di architettura e design nautico. Di qualche studio non abbiamo parlato ovviamente, perché avremmo dovuto realizzare un numero da oltre 1000 pagine, che non è nelle nostre corde, e non sarebbe stato utile ai NS lettori che non hanno bisogno di enciclopedie, ma che leggono una rivista che dal 2014 (già sono 11 anni che esiste questa rivista) nel suo formato leggero tascabile e sintetico. Non possiamo, e non posso proprio per il legame che ho (anche professionale ormai) con la città di Venezia, non parlare dello studio Nuvolari e Lenard. Lo faccio volentieri riprendendo qualche notizia non recentissima, ma parlando di design e di yacht veramente eccezionali curati da questo celebre studio.

Con un portfolio che include alcuni dei superyacht più iconici al mondo, le creazioni dello studio di design veneziano Nuvolari Lenard sono sempre un punto di riferimento durante i saloni nautici autunnali, in particolare al Monaco Yacht Show.

Temo (ma in inglese la parola da usare sarebbe (I) hope che rende meglio il senso della frase) non fare eccezione neppure quest'anno, il 2025.

Parleremo dei nuovi progetti dello studio in un altro numero della rivista. In questo articolo mi concentrerò parlando dei diversi progetti dello studio che sono stati presentati nel 2024 con varie dimensioni, dal Kismet di Lürssen da 122 metri, alla 499GT, Serenissima S1, varato dal cantiere Mengi Yay fino allo yacht del rinato e iconico Monte Carlo Offshore 30 di 9,2 metri.



Talento

Una lineup così impressionante di yacht testimonia l'incredibile talento e la grande esperienza che il team dello studio ha sviluppato negli ultimi tre decenni, fin da quando è stato fondato da Carlo Nuvolari e Dan Lenard nel 1990.

Kismet

Uno dei più grandi yacht mai esposti al Monaco Yacht Show e attualmente il 31° superyacht più grande per lunghezza, il Kismet di Lürssen – con design esterno Nuvolari Lenard e interni di Reymond Langton – è stato presentato allo Monaco Yacht Show 2024. Le sue linee eleganti, fluide e sobrie, così come il suo caratteristico albero, riflettono l'abilità progettuale e i decenni di esperienza di Nuvolari Lenard, che ha permesso di creare un altro capolavoro unico ed affascinante.

Dichiarazione

"L'armatore di Kismet ha esperienza nel mondo dell'architettura ed è facile parlare con qualcuno che comprende il design, anche se il progetto è stato impegnativo perché non dovevamo fare semplicemente uno yacht, ma LO yacht", spiega Nuvolari "Abbiamo creato molti yacht iconici con una forte personalità ed è difficile inventare qualcosa di nuovo capace di impressionare, ma questo è il nostro DNA. Inoltre, uno yacht è essenzialmente una nave, e in un mondo dove i grandi volumi sono comuni, siamo consapevoli che il mare può essere ancora aggressivo e un design non può essere troppo esotico."

Navigabilità

Combinare la navigabilità con un design eccezionale è il punto di forza dello studio, e l'albero di Kismet è un elemento distintivo che lo renderà immediatamente riconoscibile. "La sua forma è assolutamente unica e rende lo yacht inconfondibile anche da lontano", conferma Nuvolari. "Anche la prua richiama al precedente yacht del proprietario, perché voleva qualcosa che glielo ricordasse. Ma la caratteristica principale del design," continua, "è che, nonostante lo yacht abbia grandi volumi, appare ancora snello e aggressivo, e il segreto dell'intero design è che siamo riusciti a nascondere uno yacht così grande in linee fluide ed eleganti. Le persone non vogliono una copia, quindi cerchiamo di non ripeterci mai, e i clienti non desiderano solo uno yacht, vogliono 'lo yacht' che la gente ammiri da lontano e che rimanga un classico. Questi erano gli obiettivi del design".

Cosa è il design secondo Nuvolari

Nuvolari afferma che il design non è un insieme di elementi individuali, ma un esercizio olistico per ottenere un carattere che sia unico– ed è questo approccio a rendere le linee di Kismet così caratteristiche. "È difficile individuare caratteristiche specifiche del design di questo yacht perché si tratta di un gioco di proporzioni – tutto nell'architettura riguarda le proporzioni, ed è l'unico modo per creare un oggetto attraente", conferma Nuvolari. "Tutti gli elementi si combinano per nascondere uno yacht di notevoli dimensioni, ed è questa la chiave del design di Kismet."

Serenissima S1

Parte di una serie limitata, il 47 metri Serenissima S1 si avvale di tutti i talenti del team dello studio, dal design esterno attentamente concepito fino al layout e al design degli interni, abbinati all'avanzata architettura navale di Van Oossanen e all'eccezionale costruzione del cantiere a conduzione familiare Mengi Yay.

Lo yacht S1 “è qualcosa di davvero unico e innovativo”, afferma entusiasta Carlo Nuvolari, cofondatore dello studio Nuvolari Lenard e lui stesso architetto navale e ingegnere meccanico. "Lo yacht è stato costruito per armatori molto esperti e attenti agli aspetti tecnici con l’obiettivo di offrire un'esperienza per il proprietario e i suoi ospiti di uno yacht molto più grande, mantenendo però il volume sotto i 500GT per visitare luoghi che non si possono raggiungere con uno yacht da 60 o 65 metri."

Una delle richieste fondamentali era quella di avere un alto livello di privacy a bordo: lo yacht propone una suite armatoriale sul ponte superiore, che diventa così interamente dedicato al proprietario. "Questo significa che sul ponte principale, nella parte prodiera, dove tradizionalmente ci sarebbe la cabina armatoriale, c'è invece un secondo salone che funge anche da cigar room o sala musica, completo di balcone, cantina per i vini con porte vetrate, un grande schermo, un ampio divano e il pianoforte – è uno spazio eccezionale," spiega Nuvolari. "Anche il design esterno rappresenta una caratteristica significativa, con linee molto caratterizzate," continua, "incluso un grande ponte di prua flush, rifinito in teak dal cantiere”. Tra le altre particolarità, il ponte di poppa completamente protetto – ideale per i mercati del Medio Oriente e dell'Asia Pacifico – con montanti che si fondono con lo specchio di poppa e che fungono anche da supporto strutturale per le gru di alaggio per l’elegante tender in legno, stivato sul lato sinistro del ponte di poppa. Le scale poppiere sono state posizionate centralmente per consentire all'equipaggio di lavorare su entrambi i lati della piattaforma bagno durante l'ormeggio. "Il design del ponte di poppa e i montanti rendono la linea insolita e attraente, non solo per motivazioni estetiche, ma anche per una ragione pratica," spiega Nuvolari. "Si tratta di un approccio tipico nel design di Nuvolari Lenard – non facciamo mai qualcosa solo per estetica, tutto è sempre legato a una necessità. Avremmo potuto risolvere il problema con montanti più convenzionali, ma sarebbe stato troppo semplice e ovvio – così abbiamo usato un design che di fatto diventa il segno distintivo della linea esterna della poppa.

Anche la prua non è quella tipica verticale e presenta una curvatura piuttosto radicale che ci ha anche permesso di massimizzare la lunghezza della linea di galleggiamento per, a sua volta, ottimizzare la velocità massima dello scafo." Il sundeck è anche uno dei più lunghi e ampi della sua classe, e offre un'ottima protezione sia dal sole che dal vento.

L'area è dotata di una scala per l'equipaggio separata dalla cucina, oltre che di un grande bar e di postazioni di servizio; l'intera area sarà il punto culminante della vita diurna a bordo, con tre zone per prendere il sole, pranzare e una mini piscina. Gli interni, progettati dal team dello studio con la direzione artistica di Valentina Zannier, presentano toni eleganti e caldi e un'estetica chic e confortevole, con il noce come legno distintivo. "È la perfetta combinazione di sostanza e stile che permette a uno yacht di durare nel tempo e mantenere valore anche dopo 10 o 15 anni, con una splendida finitura da parte del cantiere," afferma Nuvolari.

Monte Carlo Offshore 30

L'iconico Monte Carlo Offshore 30, 52 anni dopo l'introduzione del modello originale, viene celebrato con un design aggiornato. Il modello originale si è rivelato un grande successo, con 343 esemplari costruiti – il che significa che il compito di aggiornare il design non era affatto semplice. "È stata una bella sfida lavorarci – è un po' come ridisegnare la Porsche 911!" afferma Nuvolari. "È una barca molto popolare ed estremamente veloce. Quando ci hanno chiesto di ridisegnarla per renderla un po' più moderna, abbiamo detto sì, certo – è una bella sfida. Abbiamo creato una linea solo un po' più muscolosa – esattamente come si vede evolvere il design di un'auto, dove si capisce che hanno lo stesso family feeling ma che sono anche molto diverse. Con una velocità massima di 54 nodi, il nuovo MC30 è un'evoluzione dell'originale, è l'archetipo della barca per la Costa Azzurra. Abbiamo modificato le dimensioni generali per renderla un po' più confortevole e più leggera." Anche in queste dichiarazioni troviamo riscontro alla cosiddetta convergenza, che direi essere però asimmetrica, tra il design del settore nautico con quello del settore auto, che ho sottolineato in questo numero della rivista nell'articolo " Design Nautico e dintorni" dove cito l'autorevole parere di Tanno Weeda.

Nuvolari Lenard 50 PLUS

Nuvolari Lenard hanno presentato nella edizione 2024 della già citata mostra anche altri progetti che stanno sviluppando corso, come il **Nuvolari Lenard 50 PLUS** da 500GT , in costruzione presso MengiYay, la cui consegna è prevista nel 2026 , uno yacht dal carattere sportivo – uno yacht elegante che combina tutta l'esperienza non solo nel design, ma anche nell'ingegneria, nella produzione e nel rapporto con i cantieri navali che lo studio ha accumulato in decenni di creazione di yacht straordinari.

Conclusione

Penso che sia la cosa più attinente allo stile di questi due Designer e del loro studio, concludere questo articolo con le parole di Nuvolari espresse nel corso dell'edizione 2024

"Dai nostri ultimi concept al Monte Carlo Offshore 30, dal Serenissima S1 al Kismet – dai 30 piedi ai 122 metri – penso che i nostri design e gli yacht che abbiamo al Monaco Yacht Show siano la conferma che siamo attivi in ogni segmento della nautica. Abbiamo progettato e costruito yacht di tutte le dimensioni, costruiti in vetroresina, alluminio o acciaio. Il nostro studio ha una consapevolezza collettiva di ciò che le persone desiderano, dal design complessivo ai dettagli più piccoli. Ogni volta che affrontiamo un nuovo progetto, non stiamo copiando ciò che abbiamo fatto in precedenza, ma attingiamo da quell'esperienza."

Nei suoi cento anni di storia Olivari ha sempre ricercato il massimo della qualità affidandosi alla creatività di architetti e designer.

L'azienda è nota per le sue maniglie di design che partendo da barre in ottone, vengono poi stampate, lavorate, smerigliate, lucidate, cromate e marchiate al laser all'interno degli stabilimenti di Borgomanero, in provincia di Novara.

Citiamo le collaborazioni internazionali con Designer e Architetti quali Gio Ponti, Vico Magistretti, Alessandro Mendini, Piero Lissoni, Rodolfo Dordoni, Patricia Urquiola, Marcel Wanders, Vincent Van Duysen, Zaha Hadid, Rem Koolhaas e tanti altri. Olivari pur essendo un'azienda storica è oggi allo stesso tempo una azienda innovativa che propone soluzioni sempre diverse per ogni esigenza. Una tra queste è la placca orizzontale, validissima alternativa alla classica rosetta e che, anzi, svolge una duplice funzione. La placca svolge sia una funzione estetica che una funzione tecnica.

Essendo una sorta di sfondo, di proiezione della maniglia, la placca rende l'insieme un tutt'uno integrato, con forte segnalazione e connotazione. Relativamente alla funzione tecnica osserviamo che l' estensione della placca dietro la maniglia impedisce di toccare la porta e quindi evita il rischio di urtarla e rovinarla. Per consentire di utilizzare la placca orizzontale con tutte le maniglie del catalogo Olivari, sono state realizzate due versioni: una rettangolare e una ovale. Entrambe sono dotate di molla di ritorno molto robusta e di posizione di arresto orizzontale, al fine di riportare sempre in corretta posizione la maniglia dopo il suo utilizzo.

Testate secondo la prova di resistenza (norma DIN EN 1906), hanno superato i 200.000 cicli, risultando appartenere alla classe 4, cioè adatte agli utilizzi gravosi. Di fatto poi la prova è stata prolungata fino a 1.000.000 di cicli, che sono stati agevolmente superati.

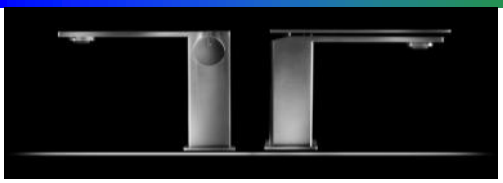
Dal dissipatore alimentare domestico di ultima generazione agli erogatori d'acqua di design, il brand statunitense propone soluzioni che entrano nell'architettura di uno yacht o di una barca per convertirla in un'oasi green galleggiante. Il design e l'architettura moderna sempre di più si basano sul connubio tra tecnologia e sostenibilità per creare ambienti confortevoli dove le persone possano sentirsi a proprio agio. Da questo punto di vista è normale operare così anche nello sviluppo di uno yacht o un'imbarcazione, non necessariamente per soluzioni di avanguardia, ma per design dedicati al mercato. Il marchio americano InSinkErator, società che opera nel settore dei dissipatori alimentari ed

erogatori di ultima generazione (fa parte del Gruppo Emerson) offre una serie di prodotti dedicati a yacht e natanti dove la cucina a bordo sia sempre più protagonista. I dissipatori alimentari di InSinkErator, (ad esempio Evolution 250), consentono di trattare gli sprechi alimentari in modo istantaneo, igienico e sostenibile, con l'ulteriore vantaggio di risparmiare spazio, tempo e migliorare la pulizia e l'igiene in cucina. Posizionato comodamente sotto il lavello (l'installazione è ormai un'operazione di routine per qualsiasi idraulico), tritura ogni tipo di avanzo organico direttamente nel lavandino riducendo il residuo in particelle finissime che possono essere eliminate nelle acque chiare. Nessun processo chimico ma solo movimenti meccanici estremamente sicuri e silenziosi. I prodotti della società sono stati testati da un'associazione indipendente europea che ha rivelato un livello di rumore simile a quello delle foglie fruscianti e più silenziosi di una ciotola di cereali scricchiolanti. I dissipatori alimentari sono spesso associati a erogatori di acqua da lavello di nuova generazione. Ad esempio l'erogatore 4N1 Touch, che offre 4 funzioni: acqua calda e fredda, acqua fredda filtrata regolabile premendo il pulsante (il flusso dura 30 secondi, ma se l'utente desidera interromperlo prima un secondo tocco del pulsante dedicato lo fermerà immediatamente) acqua caldissima filtrata ad una temperatura che si avvicina a quella di ebollizione (88-98). Con questo sistema grazie allo speciale filtro, sarà poi possibile eliminare a bordo anche le bottiglie di plastica. L'imbarcazione si trasforma così in un luogo dove riconvertire il proprio tempo, dove la sostenibilità è protagonista e anche lo stile non viene trascurato. Il 4N1 Touch è caratterizzato infatti da un design elegante e disponibile in tre diverse forme: L Shape, J Shape e U Shape.

Fir Italia, da oltre 60 anni punto di riferimento nel settore della rubinetteria di design, possiede un'intrinseca vocazione artigianale, rigorosamente Made in Italy, che le fa porre grande attenzione nelle lavorazioni, nell'innovazione del design e nelle scelte stilistiche, ma anche nella ricerca e nella selezione dei materiali, affinché si rivelino affidabili e durevoli nel tempo. È oramai appurato che l'interior design Made in Italy ha conquistato anche la progettazione nautica fino a cambiarne i codici estetici, che oggi sono sempre meno legati al mondo marino e sempre più metropolitani e contemporanei. Anche nel mondo nautico, sempre maggiore attenzione e considerazione vengono impiegate nella scelta degli accessori e nella cura dei progetti di interni: le atmosfere di bordo degli yacht cambiano e si adattano con un immaginario contemporaneo elegante e metropolitano. La filosofia di Fir si basa sull'idea che una progettazione giusta e funzionale della rubinetteria può tenere conto di molteplici aspetti, dai nuovi canoni estetici, alle esigenze dell'ambiente e alla salvaguardia delle risorse primarie, tutto ciò a partire dal risparmio in termini di consumo di acqua, naturalmente. Da tempo Fir Italia è impegnata in un'importante attività di rebranding che sta animando l'azienda, con lo scopo di rafforzare il proprio posizionamento di mercato. Nasce così un nuovo payoff "*Obsessive Design Engineering*" ovvero il dna di Fir Italia. L'anima del brand, infatti, è composta da quel perfezionismo e dall'approccio ossessivo che c'è dietro la realizzazione dei suoi prodotti, tra cui l'ultima grande novità, il programma Green Total Look, caratterizzato dall'utilizzo di materiali ecocompatibili primo fra tutti l'acciaio inossidabile AISI316L, da soluzioni "energy saving" e da un design ultra minimalista di nuova generazione.
Fir Italia ha scelto l'acciaio inossidabile AISI316L perché è il migliore in termini di resistenza alla corrosione. Questo prezioso materiale è caratterizzato da un'altissima resistenza e durata nel tempo, è altamente eco-compatibile e quindi può essere riciclato al 100%; è estremamente facile di pulire e ultimo aspetto ma non trascurabile ha un elevato coefficiente igienico. Per tali ragioni, i prodotti realizzati in questo materiale sono ideali per essere utilizzati, oltre che in bagni e spazi doccia domestici, anche in aree benessere, Spa, zone marine, termali e ambienti fortemente acidi. L'acciaio inossidabile AISI316L risulta compatibile con la richiesta di grande resistenza agli agenti atmosferici e alla salsedine quindi è particolarmente utilizzato nel settore nautico e nei progetti di interior design di barche e yacht. Il nuovo programma rivoluzionario Green Total Look porta FIR Italia ad allargare la sua già ampia offerta con una collezione di rubinetteria totalmente "green". Green Total Look si basa su importanti asset: tutti i materiali impiegati sono materiali eco-compatibili Le rubinetterie sono infatti realizzate interamente in acciaio inossidabile AISI 316L e le relative parti incasso - che fanno parte del sistema universale FirUnico - possiedono un'anima interna in ottone ADZ a piombo zero. Le soluzioni sono «Energy Saving». I miscelatori lavabo sono a risparmio idrico, equipaggiati di serie con riduttori di portata del getto d'acqua a 5 l/m, mentre i soffioni doccia sono ingegnerizzati per poter funzionare con appena 9 l/m. Questo si traduce in una riduzione di circa il 50% dei consumi di acqua in bagno!

Design ultra minimalista

Le collezioni di rubinetteria PlaySteel e LifeSteel sono caratterizzate da un design che va oltre il minimalismo, spingendosi verso forme geometriche squadrate ancora più essenziali, sfruttando appieno le caratteristiche proprie dell'acciaio. Anche la nuova collezione Stainless Steel gode del programma Green Total Look e si articola in diverse linee; la PlaySteel58, che riprende lo storico concept di design di Playone nella sua versione originale in ottone cromato: da un unico pezzo di acciaio inossidabile nasce così PlaySteel. La bocca di erogazione si assottiglia in maniera estrema, senza perdere in solidità e durata nel tempo e il risultato è una bocca di pochi millimetri, uno spazio davvero minimo all'interno del quale scorre il flusso di acqua miscelata. Un design squadrato ultra minimalista di nuova generazione, unico nel suo genere, con forme e angoli estremi. Le rubinetterie PlaySteel sono disponibili anche nella versione con maniglia in DuPont Corian, colore bianco Glacier White oppure nero Deep Nocturne. Sempre della stessa collezione, la linea LifeSteel59 che riprende le innovazioni tecnologiche e i dettami estetici di PlaySteel, con una sostanziale variazione: la maniglia diventa un elemento cilindrico particolarmente proporzionato ed ergonomico, collocato in posizione laterale. Una scelta che "sveste" totalmente la bocca di erogazione e



pone il corpo come protagonista, per un design di massima pulizia estetica. La maniglia si caratterizza per l'elemento verticale che garantisce ottima funzionalità di esercizio, anche con mani bagnate. Un dettaglio di design studiato per accoppiarsi al meglio con il corpo del miscelatore: visivamente pareggia perfettamente in altezza la bocca di erogazione. ShowersSteel è una linea completa di soffioni doccia a parete, a soffitto o incasso, dalla forma rotonda o squadrata, con getto a pioggia oppure multifunzione (pioggia, cascata, nebulizzato) e sistema di cromoterapia, soffioni doccia body jet laterali e bocche di erogazione a cascata. ShowersSteel è perfetta per impreziosire un bagno domestico ma ance per arricchire l'ambiente di un centro Wellness o un di una barca di lusso. A completare la collezione, AccessoriesSteel, una linea di accessori bagno realizzati anch'essi in acciaio inossidabile AISI316L, con mensole in DuPont Corian, nelle due versioni in colore bianco Glacier White oppure nero Deep Nocturne, coerenti nel design e nei materiali con le collezioni di rubinetteria a cui sono abbinati.

Nel caldo di agosto, l'economia circolare aiuta a trovare soluzioni, italiane, di cui andare fieri per restituire al mare un ambiente con meno inquinanti, all'economia un filato di nylon di ottima qualità, occhiali e moquette di design e costumi da bagno alla moda.

Cari lettori e lettrici, non avete sbagliato rivista, state leggendo ECO DESIGN MAGAZINE Electrosea.it, la rivista che dal 2007 (si sono 13 anni che questa rivista si autofinanzia) si occupa di design in ambito ecocompatibile, di industria di automazione. Cercherò ora di spiegare la premessa, con varie notizie, foto ed argomentazioni. Le reti da pesca, da diversi decenni non sono più fatte in corda naturale, ma vengono realizzate, per vari motivi in nylon. Spesso queste reti finiscono in fondo al mare, non per volontà dei pescherecci che le usano, ma per sorte o incidenti. E una della cause più frequenti di inquinamento dei fondali marini, con danni enormi proprio a tutto l'ecosistema marino, pesci compresi.

Analisi del problema.

Per meglio analizzare il problema partiamo da un esempio. Una rete da pesca di oltre due tonnellate, persa oltre dieci anni fa durante una tempesta, insieme con altre reti per un peso totale di oltre 4 tonnellate erano di fatto state abbandonate nel mare al largo delle isole Eolie. Un team subacqueo di una onlus Healty Seas le ha recuperate. Le reti sono state ripulite e combinate con altri materiali di scarto in nylon, sono state inviate alla società Acquafil, che ha sede principale in provincia di Trento dove verranno trasformate e rigenerate in nylon Econyl, un filo infinitamente rigenerabile. Ritorniamo per ora a questo esempio virtuoso.

Cerchiamo di capire come sia stato possibile realizzare questa “pesca” di reti da pesca. Healthy Seas la onlus già citata - ha organizzato l'iniziativa al centro della missione di recupero di reti da pesca "fantasma", in cooperazione con Aeolian Islands Preservation Fund, Blue Marine Foundation e Ghost Fishing Foundation - riunendo i diving locali (Lipari Diving e la Gorgonia Diving Center), pescatori eoliani e Guardia Costiera. Nella mentalità tradizionale, gli uomini che si occupano di pesca a volte sono esitanti a cedere le loro reti ormai consumate dall'uso. Con questa iniziativa la onlus cerca di far si che le vecchie reti vengano rimesse nel circuito, invece di finire in discarica o nell'ambiente naturale.

La missione in Grecia

Dopo una missione nelle Eolie, la società ha rivolto la propria attenzione al Mar Egeo, stabilendo una partnership con Enaleia, la prima scuola di pesca professionale in Grecia. Ciò ha semplificato il lavoro che è diventato molto più agevole. Collaborando con Enaleia è stato più semplice raggiungere la comunità dei pescatori greca e diffondere l'idea di purificare i mari sani attraverso lo sviluppo di una vera e propria economia circolare. La cooperazione con Enaleia consiste anche nella formazione dei i nuovi pescatori e nella creazione di punti di raccolta delle reti da pesca in tutta la Grecia. Questa campagna, con tutte le attività accessorie è stata selezionata come una delle prime 5 azioni con un impatto ambientale positivo in Europa per il 2019, dal Programma delle Nazioni Unite per l'Ambiente.

In Italia

Abbiamo già citato l'esempio dell'attività di recupero svolta nelle Eolie. I pescatori che hanno messo a disposizione le loro barche si augurano che la comunità dei pescatori si sensibilizzi rispetto al problema delle reti da pesca abbandonate nei mari. Al porto, gli studenti della scuola primaria IC Lipari 1 e della scuola media IC Santa Lucia, hanno avuto l'opportunità di incontrare i subacquei e di approfondire il problema dei rifiuti marini e i principi dell'economia circolare.

La situazione mondiale

Secondo i rapporti Unep e Fao, ogni anno 640.000 tonnellate di reti da pesca sono abbandonate nei mari di tutto il mondo e rappresentano circa il 10% dei rifiuti plastici negli oceani. Diverse specie marine protette come delfini, tartarughe marine e capodogli sono seriamente minacciate da questi rifiuti e sono state trovate intrappolate nel Mar Tirreno, vicino alle Isole Eolie. La onlus opera da diversi anni nel Regno Unito, in Italia, in Grecia, nei Paesi Bassi e in Belgio. Durante questo periodo, in collaborazione con subacquei e pescatori, ha recuperato oltre 375 tonnellate di reti da pesca dai mari.

La soluzione Industriale

Da tempo ci si è resi conto che il modello di sviluppo finora utilizzato dall'industria, che brutalmente possiamo indicare come lineare, porta ad una devastazione dell'ambiente e all'accumulo di rifiuti. La soluzione sta appunto nel titolo di questo articolo, almeno secondo il mio modesto parere, ma non solo, nell'economia circolare, che ricicla e riutilizza i prodotti. Giulio Bonazzi, presidente e Ceo di Aquafil, ha recentemente rilasciato una dichiarazione in cui sostiene che "l'iniziativa Healthy Seas promuove il rispetto dell'ecosistema marino e oceanico, organizzando campagne di recupero di rifiuti solidi adagiati sui fondali e principalmente di reti da pesca abbandonate. Per noi proprio questi rifiuti sono ricchezza e materia prima che trasformiamo in Econyl, dando vita a un filo sostenibile apprezzato da grandi marchi di moda, e produttori di tappeti e di moquette. Dobbiamo guardare oltre il semplice schema del recupero e riciclo dei prodotti a fine vita, pensando a design sostenibili che permettano la circolarità compiuta delle diverse fasi di vita dei prodotti e a un sistema industriale più sostenibile".

Impianti di Produzione

Attraverso la sua presenza diretta in 8 Paesi e 3 continenti, Aquafil è in grado di attivare una rete virtuosa di partner, lungo la catena del valore, che punta a perseguire una sostenibilità fattiva per ogni attività produttiva, nel tentativo di diminuire l'impatto delle attività umane sull'ambiente e sul Pianeta e al tempo stesso fornendo una sostenibilità economica al recupero di rifiuti plastici che divengono una nuova materia prima. Senza questa fase, sarebbe difficile promuovere sono in versione ecologica il recupero dal

mare di questi rifiuti che diverrebbero rifiuti terrestri. L'importanza di questa attività sta proprio in questi impianti di produzione che riciclano questi rifiuti dando vita ad un filato industriale. Per realizzare questi impianti è stata costituita Aquafil Engineeering, il cui core business è la fornitura di impianti di produzione di poliammide e di poliestere partendo dal know how e dalla tecnologia sviluppata nei siti produttivi di Acquafil con progettazione delle varie apparecchiature basata su una lunga specifica esperienza e sulla continua innovazione. Con più di 50 anni di esperienza in questo campo e grazie ad un know-how consolidato, Aquafil Engineering ha progettato e costruito più di 100 impianti.

I prodotti per il mercato consumer

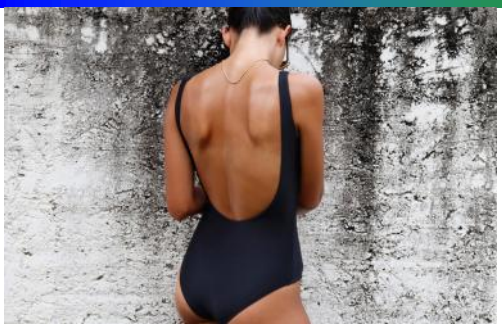
Lo sviluppo di un filato di nylon di ottima qualità ha consentito di giungere allo sviluppo di prodotti specifici per il mercato consumer. In questo articolo prendiamo in considerazioni tre filoni , interessanti e utili per comprendere come ormai la economia circolare sia una realtà economica, concreta e non solo una ipotesi accademica.

Costumi da bagno

Nelle foto che corredano questo articolo, la redazione ha scelto molte foto di costumi da bagno. Sono tutti costumi ottenuti da ECONYL. Sono diverse le società che stanno mettendo sul mercato nuove collezioni di ottimo design e di notevole qualità.

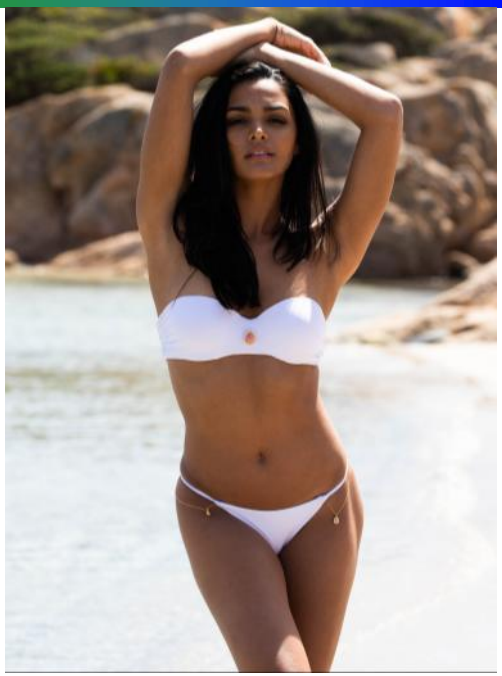
Moquette

Grazie alla pionieristica collaborazione con Aquafil, Tarkett, una nota società produttrice di moquette chiude il cerchio nella produzione di quadrotte di moquette in Europa. Questo è il risultato di un'intensa collaborazione, che va oltre alla tradizionale relazione cliente-fornitore. L'impianto di Tarkett a Waalwijk, in Olanda è il sito produttivo dove l' esclusivo impianto di riciclo crea due flussi di materiali che possono essere riciclati e trasformati in risorse di alta qualità utili per creare nuovi prodotti. Tarkett ha sviluppato una tecnologia innovativa ed è ora in grado di separare le quadrotte di moquette a fine vita nei due principali componenti di cui sono fatte - il filato superiore e il backing sottostante - mantenendo oltre il 95% di purezza del filo. Questo livello di purezza è fondamentale per garantire che il filo di poliammide 6 (PA6) possa essere riciclato da Aquafil e trasformato in nuovo nylon rigenerato ECONYL. Tarkett ha aumentato la sua capacità di produzione del backing EcoBase per soddisfare la crescente domanda dei clienti questo prodotto sostenibile. Il riciclo delle quadrotte consente di risparmiare fino all'84% di CO_2, rispetto all'incenerimento. Il settore delle costruzioni e delle ristrutturazioni sta subendo un'importante trasformazione. Tarkett e Aquafil svolgono un ruolo attivo per ridurre l'impronta ecologica dei materiali e ad estenderne la durata.



Occhiali

Safilo, società tra i leader mondiali nel design, produzione e distribuzione di occhiali, ha recentemente annunciato l'introduzione del nylon rigenerato ECONYL nelle collezioni di occhiali, grazie a una partnership pionieristica con Aquafil. Il nylon rigenerato attraverso un processo di depolimerizzazione e ripolimerizzazione, ha le stesse caratteristiche del nylon da fonte vergine o da petrolio, senza nessuna differenza di qualità o prestazioni, e può essere riciclato, ricreato e rimodellato più volte, senza perdere le sue proprietà. "Questo investimento nell'utilizzo di materiali riciclati evidenzia i nostri continui sforzi per promuovere un business responsabile", ha dichiarato Angelo Trocchia, A. D. di Safilo Group. "Questo materiale sostenibile ci consentirà di creare prodotti senza utilizzare nuove risorse. La nostra intenzione è quella di espandere il più possibile l'uso di ECONYL al fine di dare il nostro contributo per ridurre l'impatto ambientale". La nuova collezione eyewear TOMMY JEANS, lanciata di recente da Tommy Hilfiger, uno dei marchi in licenza nel portafoglio di Safilo, è la prima società del settore che presenta modelli in nylon rigenerato ECONYL. Safilo introdurrà progressivamente questo materiale anche nelle collezioni degli altri marchi del suo portafoglio.



In occasione della sua inaugurazione, l'11 giugno 2019, Cara Bellezza Paris organizzò un evento in collaborazione con il marchio di champagne Louis Roederer e The Establishment Paris, un hotel parigino con una vista mozzafiato sugli Champs Élysées dal suo rooftop. Il tema della serata era "Tra terra e mare, la Corsica sotto i riflettori" e ha rappresentato per la giovane designer l'occasione di presentare il suo universo, le sue origini e i suoi valori al suo entourage, alla stampa, agli influencer e agli altri ospiti presenti. Cara Bellezza Paris rappresenta ancor più oggi, l'alleanza di due universi e l'incontro di due competenze: moda e gioielleria. Il marchio ridisegna e reinventa i costumi da bagno per renderli pezzi unici di prêt-à-porter.

La Fondatrice condivide il suo tempo tra la Corsica, dove è nata, e Parigi dove il suo destino è cambiato. Desiderava un marchio che le somigliasse, autentico e inaspettato, proprio come le sue esperienze. Associando pietre naturali semipreziose a tessuti innovativi, il brand unisce eccellenza e artigianalità al servizio del lusso e dell'eleganza. Da quel che è stato comunicato alla stampa, in occasione della presentazione della partecipazione del brand al Boat Festival di Cannes, i filati utilizzati sono basati su nylon riciclato, recuperato dalle reti dei pescatori. Così una pietra e il costume da bagno cui è associato di vengono un gioiello da indossare, seguendo una nuova tendenza verso l'ecologia e la economia circolare, badando sempre più a uno stile di vita sobrio, raffinato e di classe, in armonia con la natura.

Domain de Murtoli

L'ideatrice di questa linea di prodotti attraverso il suo DNA vuole trasmettere valori alle donne che le stanno a cuore e che le rendono ambasciatrici moderne e contemporanee, donne uniche e preziose! È nella cornice naturale ed esclusiva del «Domaine de Murtoli» che è stata realizzata la prima presentazione internazionale delle creazioni delle prime collezione. La società rappresenta l'alleanza di due universi e l'incontro di due competenze: moda e gioielleria. Il marchio ridisegna e reinventa i costumi da bagno per renderli pezzi unici di prêt-à-porter. Così una pietra e il costume da bagno cui è associato divengono un gioiello da indossare, seguendo una nuova tendenza verso l'ecologia e la economia circolare, badando sempre più a uno stile di vita sobrio, raffinato e di classe, in armonia con la natura.

La lavorazione

Per quanto riguarda i gioielli, si tratta di pietre naturali semipreziose scelte con cura in collaborazione con un giovane gemmologo franco-libanese, laureato presso l'ING (Istituto Nazionale di Gemmologia). Queste pietre naturali sono disponibili in 5 colori e sono selezionate per le loro varie proprietà e virtù.

Tutti diversi e unici, variano nel tempo come veri gioielli viventi e vengono estratti da diversi giacimenti in tutto il mondo: Australia, Argentina, India, Canada o Francia. Segue poi la scelta del telaio e il processo di creazione con il taglio su misura della pietra, lo stampaggio, la lucidatura, l'aggraffatura, il controllo qualità per finire con la finitura per deposito in un bagno di oro zecchino (24 carati). Questo lavoro esperto è realizzato da un crimper, che lavora dall'età di 16 anni nello studio di famiglia e da un argentiere, che ha realizzato gioielli per le grandi famiglie della penisola arabica. Le pietre vengono cucite una ad una in Francia. Un vero lavoro di gioielleria e Haute Couture.

Conclusioni

Un marchio francese (con sede a Parigi) di costumi da bagno ecologici con gioielli, Cara Bellezza rappresenta l'alleanza di due universi: moda e gioielli. Associando pietre naturali con filati rigenerati dalle reti da pesca abbandonate in mare, il marchio collega la conservazione e l'eccellenza ambientale. 5 pietre, 5 colori e virtù multiple per ottenere vibrazioni fisiche e spiritualmente buone.

CoE MARBLE's headquarters in Zagreb stands as the central hub for our research and development activities. Spanning 5,600 square meters within the former Brodarski Institut complex, this facility is dedicated to fostering technological innovation, collaborative research, and education in maritime robotics and the sustainable blue economy. The building itself is undergoing extensive renovation to house versatile open laboratories, advanced testing environments, and collaborative workspaces that bring together researchers, engineers, and industry partners.

Cutting-Edge Open Laboratories

Within the headquarters, a series of specialized labs and experimental areas enables teams to push the boundaries of maritime innovation:

Prototyping Lab: Equipped with CNC machines, 3D printers, soldering stations, and instrumentation for mechanical and electronic assembly.

Experimental Pool: A 30-meter-diameter circular test basin for underwater and surface vehicles. Outfitted with wall-mounted and submerged cameras, acoustic localization systems, and a movable overhead bridge, it offers a fully controlled environment for testing autonomous underwater robots, docking maneuvers, and sensor integration.

Flying Arena: A net-enclosed space designed for UAV testing with safety as a priority. Advanced hardware-in-the-loop experiments simulate real-world maritime scenarios, allowing researchers to refine aerial robotic operations—such as take-offs, landings on moving platforms, and obstacle navigation.

Digital Twin Room: A high-tech command center that connects researchers remotely to pilot sites. This allows for real-time data monitoring, remote equipment control, and comprehensive simulations of marine operations using digital twin technology.

Mobile Laboratory

To extend reach beyond the main facility, CoE MARBLE also operates a mobile laboratory - a fully contained control room housed in a standard shipping container. Designed for field experiments in remote coastal or island settings, the mobile lab includes electronics workstations, 3D printing capabilities, and ample storage for equipment mobilization. The mobile lab is engineered for diverse environments: renewable energy setup, equipped with solar panels and batteries for off-grid operations, plus a backup diesel generator if needed. Seamless communication, advanced networking options (Wi-Fi, 4G/5G, satellite links) provide robust connections to pilot sites and back to the digital twin room at the headquarters.

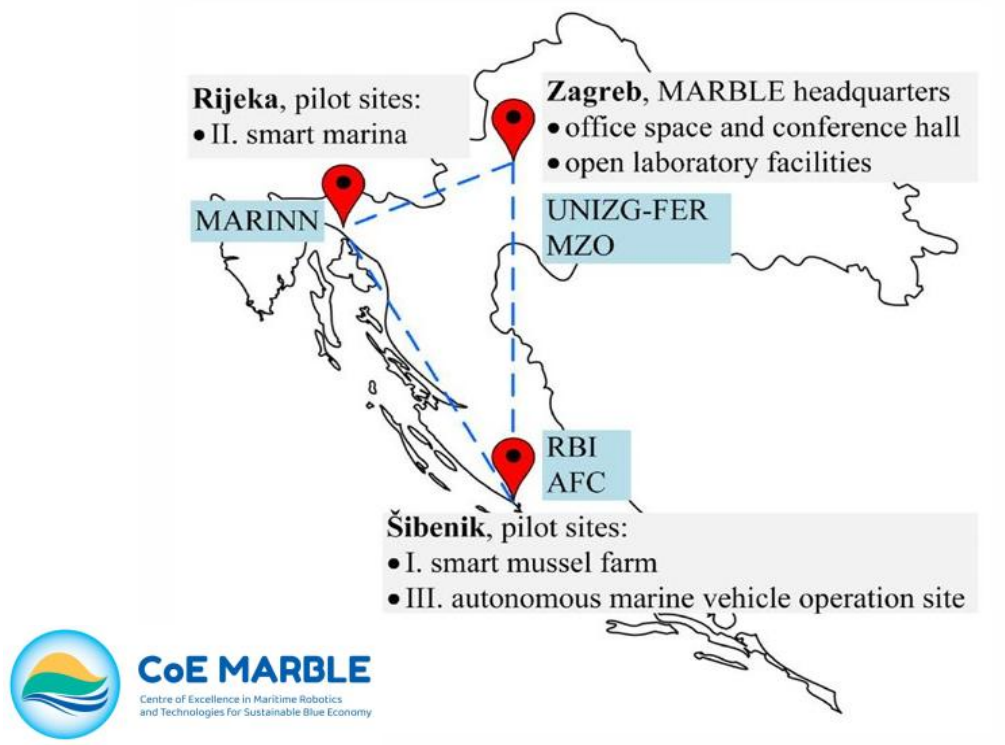
Ocean 2025

At conference held in Brest, France, June 16-19, Fausto Ferreira and Nadir Kapetanović together with UNIZG-FER LABUST members attended the programme, participated in the exposition and presented the following papers:

YOLO-Based Depth Estimation From Monocular Camera Images for Object Detection at Sea, M. Fabijanic, F. Ferreira. Identifying IMU Noise Characteristics from USV Trajectories, M. Batos, L. Mandic, N. Kapetanovic, D. Nad, N. Miskovic.

Teaching AI and marine robotics to high school students – the experience of the MASK project, F. Ferreira, D. Nad, N. Miskovic, F. Maurelli, A. Blazina, L. Maglic.

Smart Blue Tourism: Towards smart marinas and tourist boats, M. Simunec, J. Obradovic, M. Fabijanic, J. Lovric, N. Kapetanovic, B. Arbanas Ferreirira, F. Ferriera, N. Miskovic, M. Vukovic OCEANS 2025 Brest brings together more than 700 stakeholders in the marine technology industry, which offers the opportunity to connect with and showcase your company to this large and diverse international audience.



Electric Workboat to the World, at London International Shipping Week (16 -19 September 2025) leading the charge in clean maritime solutions. Artemis Technologies announced the much-anticipated arrival of its groundbreaking 100% electric workboat, 'Pioneer of Belfast', in London. This marks the vessel's inaugural journey outside Northern Ireland, coinciding with London International Shipping Week (LISW). The vessel will take centre stage during this prestigious event, offering an exclusive opportunity for industry stakeholders to witness first-hand the extraordinary capabilities of Artemis Technologies' patented Artemis eFoiler technology.

eFoiler technology

This transformative technology represents a significant leap forward in maritime sustainability, with its cutting-edge electric propulsion system reducing air and water, and noise pollution. This eco-conscious solution is tailor-made for waterways like the Thames, which flows through a densely populated urban area.

This combination of environmental and operational benefits, make eFoiler vessels well-suited for the unique challenges and requirements of the Thames River and other urban waterways around the world. As part of its participation in LISW, Pioneer of Belfast operating on the Thames for the duration of the event, allowing the general public and maritime industry professionals to witness the future of sustainable maritime transport. The vessel will also be available for exclusive demonstrations to interested parties, offering a unique opportunity to experience up close the groundbreaking capabilities of this remarkable workboat.

Statement of Transport Secretary Mark Harper

LISW is the perfect time to showcase the work we're doing to generate maritime jobs across the country and develop new, clean technologies. In the morning, I boarded Artemis Technologies' 'flying' vessel on the Thames. Through the Government's £15.5 million funding, Artemis Technologies will help propel our maritime industry to new heights by providing cutting edge passenger vessels around the Orkney Islands. This is an important part of the Government's plan to grow the economy, paving the way for more sustainable jobs across the country.

Statement of Dr. Iain Percy OBE,

CEO of Artemis Technologies, expressed his excitement about this milestone, stating:

With "eFoiler innovation, we are setting a new standard for efficiency and environmental stewardship in the sector. We are proud to showcase this incredible workboat in London and engage with industry leaders who share our vision for a greener future. The debut of 'Pioneer of Belfast' in London comes on the heels of Artemis Technologies' recent successful launches of the EF-12 Pilot boat, EF-12 CTV (Crew Transfer Vessel), and EF-24 CTV), all equipped with the same cutting-edge electric foiling propulsion system. These launches, along with the introduction of the EF-12 Workboat XL), underscore Artemis Technologies' commitment to pushing the boundaries of innovation in the maritime industry".

Standardized charging solutions.

With ultra-fast charging capability, a full charge of vessels can be achieved in an hour. This allows for seamless and uninterrupted operations. The ease of charging supports commitment to efficiency and lower environmental impact. he system solution for battery-buffered, ultra-fast charging with up to 320 kW charging power with standardized CCS2 connector. The shore based Booster Box, which is made up of individual battery modules, is charged from the existing grid on a lower power rate.

As soon as the boat needs to be recharged, the available grid power can be boosted to 320 kW by using the buffered energy in the battery pack. Artemis Technologies is developing standardized charging solutions for the Artemis EF-24 range in conjunction with CharIN's Megawatt Charging System (MCS) Task Force.

Foiling plans

Going back to his beginning comment, it appears to be entirely justified. The workboat is now set to be joined by a 12 meter crew transfer vessel (CTV) with a capacity for 12 passengers.

After this Artemis Technologies presented the largest iteration of its workboat design, in 2024, with a CTV capable of carrying 24 passengers quickly, quietly and comfortably above the waves.

Artemis Technologies unveils now worlds most advanced electric passenger ferry EF-24 Passenger. However, it's another segment that seems to make Ingouf's eyes really light up with potential, as he refers back to the Belfast Maritime Consortium and that grant said Romain Ingouf, Technical Director of Artemis.

"The foiling system isn't applicable to all sectors as you need a certain speed, while vessels are limited in terms of size and operations by battery capacity, if we're looking to zero emissions," he says, adding; "You're not going to see a container ship racing over the surface."

"However, when we consider the decarbonization of transport, enabling clean infrastructure for communities, then medium-sized ferries are absolutely ideal for this concept. We aim to demonstrate that with the Artemis EF-24 Passenger ferry."

Bottom line benefits

The Artemis EF-24 Passenger is described by the firm as "the future of maritime transport". With the backing of the grant, this eye-catching 24-meter long, 150 PAX vessel will slide into action in 2024 with a city-to-city pilot scheme between Belfast and Bangor in Northern Ireland, taking commuters and day trippers from point to point at a cruising speed of up to 38 knots (with a 'take off velocity' of 18 knots) and a range of 80 nautical miles (nm) at 32 knots.

The foiling system should, according to forecasts from the firm, transform the fuel costs and emissions profile for the route, potentially reducing OPEX by 85 percent compared to a typical diesel fueled craft.

In total (if the ship operates an average of 200 nm per day, 350 days a year) some GBP 2.6 million of fuel could be saved annually, preventing the release of up to 8,000 tons of CO_2 into the atmosphere.

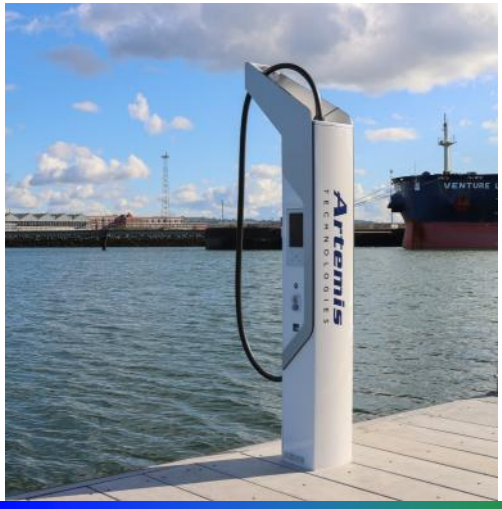
"This is so exciting," Ingouf states. "It's a vessel concept that can be adopted right around the world to deliver clean, efficient, comfortable, fast and truly sustainable operations.

This can replace existing, conventional ferries, encourage cities to utilize under-used waterways, and be a key part of enabling multi-modal urban transport, helping address local congestion and pollution issues.

We see this as a major step forward." "Just thinking that we've gone from racing to this in a few years is crazy," he concludes.

"Imagine if we could use this sailing technology to help lead the decarbonization of maritime globally".

Today we can say that this "crazy idea" was on the Thames River in London for LISW 2025. Compliments to Lain Percy OBE Ceo of Artemis and too Romain Ingouf, Technical Director of Artemis.



La bella voce di Luciano Pavarotti mi incanta ancora una volta, mentre la sto sentendo, non per rilassarmi o per concedermi qualche minuto di musica ad elevato tasso culturale, ma per riascoltare, più volte la sua interpretazione in Miss Sarajevo, la canzone che cantò sul palco assieme a Brian Eno, Bono, Meedge. Il tenore, uno dei più celebri, allora cantava così in italiano "Dici che come Fiume trova la via al mare… e come Fiume giungerai… oltre ai confini…"

Fiume appunto, una città importante della Croazia. Tornerò tra poco, letteralmente, in questo articolo a parlare di Fiume e fisicamente ad esserci per alcuni giorni.

Prima per onestà intellettuale vorrei sottolineare come alla fine della interpretazione, Bono ripeteva per molte volte oh bella, oh cara, oh dolce, libertà (o lijepa, o draga, o slatka, slobodo) riferendosi anche al dramma vissuto a Sarajevo in particolare, e in tutta la ex Jugoslavia negli anni 90, dando un senso compiuto a tutta la lunga canzone.

Il senso delle parole cantate da Pavarotti (di cui ho estratto solo una parte) si comprende meglio (almeno nella mia modesta analisi) se si associa questo ultimo ritornello a tutta la sua interpretazione.

Tornando a parlare della bella città croata (Rijeka è suo il nome in croato) assieme a tutto lo staff di Tecnoservizi, della Associazione Sestanteblu e di Lom Group, abbiamo scelto di realizzare proprio li, la 11th edizione dello Yacht Design Forum. Questo numero è dedicato in buona parte anche al Boat Festival di Cannes 2025, una edizione particolarmente ricca di novità e di grande appeal, al punto da spingere il giornalista/pubblicista a chiedersi che senso abbia, lato B to B, inserire tutta una serie di eventi paralleli, in Francia, Inghilterra, Italia, in settembre, quando di fatto una settimana sulla Croisette fornisce da sola buona parte di ciò che il settore della nautica da diporto mette sul mercato, accessori e outdoor compresi per barche di ogni dimensione fino ai superyachts.

Noi a Fiume (potremmo citare il famoso film degli anni 20 Noi vivi) testardamente vogliamo con tre giorni di Conferenze e di sviluppo tecnico e di design, affermare il fatto che in questa zona dell'adriatico , da ambo i lati di questo mare, esiste un realtà tecnica, industriale e di turismo nautico che ha profonde tradizioni.

Certo andiamo controcorrente rispetto ad un tradizionale Boat Show. C'è anche quello a Rijeka, il 41th Rijeka Boat show, con cui collaboriamo ben volentieri. Ma le conferenze e l'area B to B che abbiamo allestito al palazzo Modello di Fiume e al Marina Botel, lungo la area della Marina turistica di Fiume, in pieno centro cittadino, è qualcosa di unico, assai diverso.

Per dirla in parte con le parole del compianto Luciano Pavarotti " oltre i confini dei… paesi assetati" di libertà, economica aggiungo modestamente. Un umile ricordo, un pensiero maestro, a te che hai portato in alto l'onore dell'Italia nel mondo. Abbiamo utilizzato le tue parole anche in questo senso, per fornire uno stimolo ai ns lettori nel ricordarti.

BELTRAMI®

designing textile experiences

MADE IN ITALY

+39 035 716315 • www. beltrami.it • www.beltramiboutique.com

La rivista dell'Elettrico Navale e H2- Supplemento a ECO DESIGN Magazine

Elettrosea.it

/trailer

the leading international maritime trade fair

SMM

TECNOSERVIZI SRL MEDIA PARTNER DI HAMBURG MESSE & CONGRESS

TECNOSERVIZI

OTTOBRE 2024