

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Tommaso Spadolini: “Il futuro è dei catamarani per questione di ecologia e consumi”

Nicola Capuzzo · Sunday, February 5th, 2023

A pochi giorni di distanza dal velo sollevato sul nuovo mega yacht da 90 metri pronto ora a passare alla fase ingegneristica, il designer Tommaso Spadolini in questa intervista rilasciata a SUPER YACHT 24 affronta alcuni dei temi più attuali per il mondo della nautica da diporto e rivolge uno sguardo anche al futuro del mercato.

Architetto Spadolini, recentemente ha reso noto il suo ultimo progetto 90 metri. Quali sono state e sono attualmente le più grandi sfide da affrontare per realizzare un'imbarcazione di questo tipo?

“Direi i tempi: oggi se parliamo di un progetto di 90 metri in linea di massima si può ipotizzare la consegna dell'imbarcazione dopo 4 anni e mezzo. Questa previsione è già una sfida significativa per la pazienza dell'armatore, ma lo è anche la difficoltà di preventivare con così tanto anticipo i costi degli arredi. Normalmente però i nostri clienti si divertono a seguire 'il divenire' del loro superyacht partecipando attivamente al processo e così affrontano anche le lunghe attese cui siamo costretti perché purtroppo la guerra, che è seguita alla pandemia con il blocco della produzione a livello mondiale, non aiuta in questo senso.”

Lei ha progettato grandi super yacht fra i quali il Numptia di Rossinavi e il Fortuna dei Reali di Spagna costruito in Andalusia; come nasce un progetto e come la condiziona questo tipo di impegno?

“Il progetto nasce tutto all'interno del nostro studio, partendo dal disegno sul pezzo di carta con il lapis fino al trasferimento sul software e alla realizzazione dei rendering. Siamo come un atelier, progettiamo con l'armatore il suo yacht e per questo la nostra disponibilità deve essere massima e costante. All'incirca dagli anni 2000 ci dedichiamo in particolare a questo tipo di progetti che essendo molto coinvolgenti solo occasionalmente ci permettono di seguire anche progettazioni per barche più piccole.”

Com'è cambiato negli anni lo stile Spadolini rispetto alle grandi imbarcazioni?

“Cerco di realizzare linee pulite e di coniugare sempre l'esterno con una grande fruibilità degli spazi interni. L'esigenza di privacy dell'armatore in un contesto di questo tipo è cresciuta negli

anni e questo mi sprona a lavorare a linee e soluzioni nuove ed ergonomie di spazi rispettosi anche per l'equipaggio poiché credo che, indirettamente, questo accresca anche il benessere dell'armatore. L'equipaggio oggi purtroppo rappresenta una delle questioni più importanti nelle barche medio-grandi. A mio parere c'è bisogno di una scuola internazionale che prepari l'equipaggio non solo dal lato tecnico, ma curi anche l'aspetto comportamentale nei confronti dell'armatore, della sua famiglia e verso la sua stessa equipage. Così come penso che sia altrettanto importante che i comandanti vengano formati a gestire equipaggi come fossero aziende dato che ormai su queste imbarcazioni sono formati minimo da 20 persone."

Oltre al 90 metri a cosa sta lavorando?

"Sto lavorando con Codecasa su un 58 metri che verrà consegnato nel 2025 a un cliente straniero: è la terza barca di questo tipo e la quinta in totale che farò con il cantiere. Lavoro anche a delle fattibilità concrete per barche di 48 metri per un cliente turco. Sto inoltre lavorando a un refit di un vecchio Sangermani a motore di 10,3 metri su richiesta di un mio cliente e a quello di un Magnum 63 che segue a un precedente 63 che ho refittato lo scorso anno. E ad altre cose interessanti che potrò svelare solo a marzo, alcune di queste con Codecasa."

Quanto conta il suo parere per l'armatore nella fase di progettazione di uno yacht?

"Trascorro tantissimo tempo con il cliente nella fase della progettazione ed è normale che sia così. L'essere da sempre andato per mare grazie alla mia famiglia e l'aver avuto trascorsi di velista sportivo con molte gare anche importanti alle spalle mi danno quel senso pratico che è molto apprezzato dai miei clienti e fa sì che mi ascoltino quando non sono in linea con alcuni loro desideri."

Dal suo osservatorio privilegiato quale tipo di imbarcazione sarà più richiesta nel prossimo futuro?

"Il futuro è dei catamarani per una questione di ecologia e ancora di più di consumi. Credo fermamente in questo tipo di imbarcazione tanto che un catamarano di 86 metri per il trasporto veloce nel Mediterraneo è stato l'oggetto della mia tesi di laurea. Le larghezze delle superfici di queste imbarcazioni consentono un migliore posizionamento dei pannelli solari rispetto a un monocarena ottenendo maggiore economia e risparmio di gasolio. Possono inoltre esservi inseriti motori più piccoli perché le due carene, invece di una, spostano meno acqua: un catamarano di 10 metri dotato di due motori da 18 cavalli riesce a raggiungere la velocità di 7-8 nodi oppure volendo fargli raggiungere la velocità di 20 nodi sono sufficienti due motori da 100 cavalli. Questi risultati non sono neanche paragonabili a quelli che avrebbe la stessa motorizzazione su un monocarena."

Perché vediamo pochi catamarani in Italia?

"La geomorfologia dell'Italia e la mancanza di un numero adeguato di porti turistici non aiutano. Quelli esistenti hanno misure adatte a vecchi standard di imbarcazioni; trovare quindi ormeggi per imbarcazioni larghe oltre quattro metri è difficile oltre che costoso. La Croazia, nonostante la guerra del '91 e le conseguenze subite, ha investito realizzando marina da 400 barche ogni 8 km di costa mentre noi, oltre a non averne in numero sufficiente non riusciamo neanche a costruirli, così come non riusciamo a fare un pontile galleggiante, né altro. E se poi vengono realizzati non si pensa ad adeguare le misure alle esigenze dei catamarani. Nonostante tutto questo sono comunque convinto che ci stiamo avvicinando a capire e a fare i giusti passi in avanti per accogliere queste imbarcazioni. I grandi gruppi cantieristici stanno infatti già 'pensando' anche in questa direzione."

Ed anch'io sto valutando questo tema insieme a dei professionisti di cantieri navali a produzione seriale di cui ho molta stima.”

La questione ecologica è uno dei grandi temi attuali che anche la nautica sta affrontando: quale ritiene sarà la soluzione più percorribile per i superyacht in futuro?

“Ad oggi come sappiamo tutte le ipotesi sono in campo: idrogeno, metanolo, elettrico, ma sono ancora lontane dal poter essere realizzate per diversi motivi fra i quali il principale è la mancanza di convenienza dell'industria motoristica nell'investire grandi capitali per il mercato della nautica che non ha i numeri necessari per ammortizzare il costo. Nonostante l'impatto ambientale degli yacht che navigano nel mondo sia comunque contenuto rispetto ad altri mezzi di trasporto dato il loro numero esiguo e il loro ridotto utilizzo medio che è poco più di un mese l'anno, non c'è dubbio che si debba lo stesso andare verso la soluzione più ecologica. In questa fase penso quindi sia giusto creare un contesto generale di risparmio e di abbattimento dei consumi di energia affrontando la sfida di trovare superfici funzionali per i pannelli in modo da raggiungere un minimo di 4/5% di autonomia cercando anche materiali e vernici che riducano l'attrito con l'acqua in attesa di trovare le soluzioni più efficaci.”

[CLICCA QUI PER ISCRIVERTI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT](#)

24

This entry was posted on Sunday, February 5th, 2023 at 7:30 pm and is filed under [Services](#), [Yacht](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.