

SANLORENZO

Press Review - April 2021

Index

Magazine	Date	Title	Pag.
Barche	04/2021	Cover: Sanlorenzo SX112	7
Barche	04/2021	Sanlorenzo 52Steel	8
Barche	04/2021	Nella terra dei ghiacciai / In the land of the ice	9
Barche	04/2021	Il grande fardello / A great Burden	11
Barche	04/2021	Purezza Infinita / Infinite Purity	16
Barche	04/2021	Hybrid Inside	32
Boat International	04/2021	Inside the Sanlorenzo built for calm	41
Boat International	04/2021	Cover: 62Steel	42
D'A	04/2021	Compasso d'oro 2020 26° edizione, I premiati e le novità	56
Diesel	04/2021	Avanti che c'è posto	58
Mondo Barca Market	04/2021	Dal concept fino alla sua realizzazione: Centrostiledesign	60
NauTech	04/2021	Excellence in design: Sanlorenzo and the Compasso d'oro	64
NauTech	04/2021	Training Yacht Designers by doing	66
Nautica Superyacht	04/2021	Sanlorenzo launching superyacht 52 steel	68
Nautica Superyacht	04/2021	Sanlorenzo SX112	69
Nautica Superyacht	04/2021	Un ibrido per tutti i gusti	77
Newspapers	Date	Title	Pag.
La Nazione Viareggio	30/04/2021	Fallimento Perini, oggi si valuta la vendita del cantiere turco	82
Il Tirreno Viareggio	30/04/2021	I cantieri vip ora mirano a Perini	83
Il Secolo XIX La Spezia	30/04/2021	Il successo della gamma SX crossover	85
Il Tirreno Viareggio	28/04/2021	Nautica, 34 ordini per Benetti Utile Sanlorenzo a più 27,7%	86
Il Giornale	27/04/2021	Consegna il primo 62Steel I soci approvano il bilancio 2020	87
Il Giornale	20/04/2021	Prende forma il "57Steel" firmato dallo studio Zuccon	88
La Nazione Viareggio	20/04/2021	Il futuro del mondo dei superyacht	89

La Nazione La Spezia	01/04/2021	Progetto di ampliamento ancora nel cassetto	90
Website	Date	Title	Pag.
Superyachtdigest.com	29/04/2021	Perini Navi I From brand to case. Private equity firm Clessidra to relaunch the Italian Luxury sailing yachts builder	92
Yachtstyle.co	29/04/2021	Sanlorenzo SX112: "Crossover Queen" coming to UK	94
Posh.it	28/04/2021	Con un utile netto pari a 34,5 milioni di euro Sanlorenzo si conferma leader del settore	110
Pressmare.it	27/04/2021	Sanlorenzo, la gamma crossover SX: una storia di successo	112
IlsecoloXIX.it	26/04/2021	Shipping, presentato il progetto "Nowtilus": un incubatore al servizio dell'economia marittima	116
Quotidianimotori.com	26/04/2021	Sanlorenzo 62Steel Cloud9: design ed interni del nuovo Superyacht	118
Ansa.it	26/04/2021	Arriva "Nowtilus", per le startup dell'economia del mare	122
Barchemagazine.com	23/04/2021	Sanlorenzo, consegnato il primo 62Steel	123
Yachtstyle.co	22/04/2021	Sanlorenzo delivers first 62Steel	131
Liguranautica.com	22/04/2021	Consegnato il primo Sanlorenzo 62Steel. Altre due unità in costruzione	142
Gentedimareonline.it	22/04/2021	Sanlorenzo consegna la prima unità della serie 62Steel	145
Superyacht.eu	22/04/2021	Sanlorenzo consegna la prima unità del 62Steel	147
Pressmare.it	21/04/2021	Sanlorenzo yacht: consegna la prima unità del 62Steel	153
Sportfait.it	21/04/2021	Sanlorenzo yacht: consegna la prima unità del 62Steel	156
Superyachtimes.com	21/04/2021	62m superyacht Cloud 9: Sanlorenzo's first 62Steel delivered	160
QN la Nazione	20/04/2021	Il futuro del mondo dei superyacht	170
Robbreport.com	17/04/2021	How These Italian Artisans and Furniture Makers give Yachting a rich Interior life	172
Tosay.it	15/04/2021	Premio EY l'Imprenditore dell'anno, al via alle candidature	175
Quotidianomotori.com	15/04/2021	Sanlorenzo 57Steel: il superyacht con nuovi concept di vivibilità a bordo	177
Liguranautica.com	15/04/2021	Sta nascendo il primo Sanlorenzo 57Steel, il superyacht che rivede il concetto di vivibilità	180

Boatinternational.com	14/04/2021	On board the first Sanlorenzo 62Steel superyacht designed to be a home far away from home	182
Yachtstyle.co	14/04/2021	Sanlorenzo to launch 57Steel in 2022	185
Gentedimareonline.it	14/04/2021	Sanlorenzo 57Steel, in costruzione la prima unità	190
Pressmare.it	14/04/2021	George Kyriazakos ed Ekka Yachts nuoprovo dealer Sanlorenzo in Grecia	192
Nonsolonautica.it	13/04/2021	Sanlorenzo 57Steel: un nuovo concetto di vivibilità	194
Versiliatoday.it	13/04/2021	Cantieri Sanlorenzo avviano produzione nuovo yacht 575 Steel	196
Sportfait.it	13/04/2021	Sanlorenzo 57Steel: un nuovo concetto di vivibilità! In costruzione un nuovo superyacht	198
Lulop.com	13/04/2021	Sanlorenzo 57Steel: a new concept of liveability	201
Barchemagazine.com	13/04/2021	Sanlorenzo 57Steel, lavori in corso per la prima unità	203
Pressmare.it	13/04/2021	Sanlorenzo Yacht: 57Steel, un nuovo concetto di vivibilità	207
Yachtstyle.co	07/04/2021	Sanlorenzo yachts for charter	209
Barchemagazine.com	06/04/2021	Nel vortice della Rete, l'editoriale di Franco Michienzi	216
Financial press review			
Newspapers	Date	Title	Pag.
MF	28/04/2021	Borse caute in attesa del Fome	222
ItaliaOggi	28/04/2021	Borse, gironata debole	223
Il Secolo XIX La Spezia	24/04/2021	Sanlorenzo, I conti volano Dividendi agli azionisti	224
Il Tirreno	24/04/2021	Per Sanlorenzo 2020 in crescita e c'è il dividendo	225
La Nazione La Spezia	22/04/2021	Oltre 450 milioni di ricavi netti	226
La Nazione Viareggio	22/04/2021	Sanlorenzo ha mostrato resilienza	227
Il Sole 24 Ore	10/04/2021	Piazza Affari, Vade retro sostenibilità	228
Milano Finanza	02/04/2021	Approdo allo Star	231
Website	Date	Title	Pag.

Superyachtnews.com	22/04/2021	Sanlorenzo Shares positive financial results	233
Gentedimareonline.it	22/04/2021	Massimo Perotti: "Bilancio ok, promesse manenute".	237
Qn La Nazione	22/04/2021	Oltre 450 milioni di ricavi netti	238
Ansa.it	21/04/2021	Sanlorenzo: Perotti, mostrato resilienza, mantenuto promesse	240
Barchemagazine.com	21/04/2021	Sanlorenzo, approvato bilancio di esercizio e dividendo	241
LaRepubblica.it	21/04/2021	Sanlorenzo, ok da assemblea a bilancio e dividendo. Perotti: "Mantenute le promesse".	244
IlsecoloXIX.it	21/04/2021	Sanlorenzo, bilancio approvato e arriva il dividendo	245
Shipmag.it	16/03/2021	Sanlorenzo, Cda approva bilancio 2020. Dividendo di 0,30 euro per azione	247
Cittadellaspezia.com	21/04/2021	Sanlorenzo ha approvato il bilancio di esercizio 2020	248
Shipmag.it	21/04/2021	Sanlorenzo, via libera da assemblea a bilancio e dividendo	249
Pressmare.it	21/04/2021	Sanlorenzo yacht: assemblea ordinaria approva il bilancio 2021	251
IlsecoloXIX.it	21/04/2021	Sanlorenzo, ok da assemblea a bilancio e dividendo. Perotti: "Mantenute promesse"	255
Quifinanza.it	21/04/2021	Sanlorenzo, ok da assemblea a bilancio e dividendo. Perotti: "Mantenute le promesse".	256
Marketinsight.it	21/04/2021	Sanlorenzo - ok degli azionisti a bilancio 2020 e dividendo di 0,30 euro	258
Ligura.bizjournal.it	14/04/2021	Liguri in borsa: Sanlorenzo sale del 3,27%	259

Magazines

BARCHE®

FULL ENGLISH TEXT

MONTHLY INTERNATIONAL YACHTING MAGAZINE

Cover

Sanlorenzo SX112

Superyacht

Benetti Oasis 40M

Boat Gourmet

Alessandro Borghese

Company

Minotti

In edicola dal 28 Gennaio - FEBRUARY 2021 - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (convertito in Legge 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, LO/M



28
BARCHE

Boats • Riva Dolceriva • Seanfinity T-5 • Pirelli 42 • Castagnola Heritage 9.9
• BMA X266 • Grand Soleil GS44



ISSN 1120-3397
282E-421E N551

ANNO/year 28 • N° 2 • AUT 9,00 € • BE 9,00 € • Côte d'Azur 10,60 € • F 10,50 € • D 11,50 € • PTE CONT. 8,00 € • E 8,00 € • CH 10,50 Chf • CH CT 10,00 Chf Febbraio//February 2021 Italy only 6 €

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Sanlorenzo

Superyacht ha varato, nel cantiere di La Spezia, la quinta unità del 52 Steel. È il modello in metallo di 52 metri di lunghezza, di cui sono attualmente in costruzione altre 3 unità.

At the La Spezia site, Sanlorenzo Superyacht has launched the fifth unit of the 52 Steel. It's the 52-meter long steel model, of which there are 3 other units under construction at the moment.



ADVENTURE SANLORENZO IN ALASKA



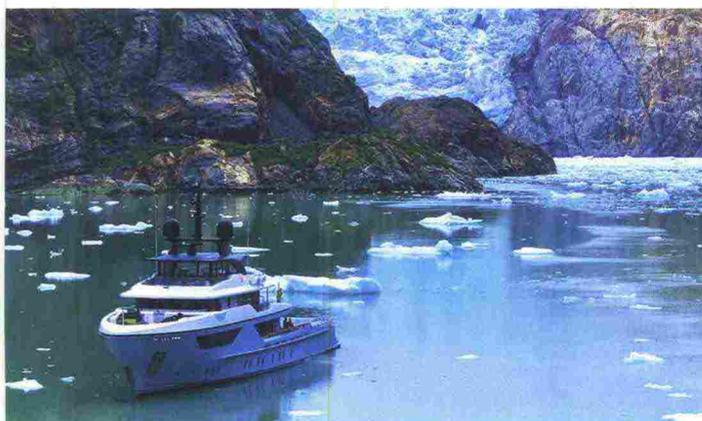
Nella terra dei ghiacci In the land of ice

46

L'armatore del **Sanlorenzo** 500 Explorer *Ocean Dream Walker III* ha vissuto un'avventura particolarmente emozionante

The owner of the **Sanlorenzo** 500 Explorer *Ocean Dream Walker III* experienced a particularly thrilling adventure

by Marco Mariani



IL DESIDERIO DI SCOPERTA, LA RICERCA DI LUOGHI SCONOSCIUTI E INCONTAMINATI IN CUI RICONNETTERSI ALL'ESSENZIALE DELLA VITA è un richiamo primordiale che ha da sempre spinto i grandi esploratori nelle destinazioni più remote. Quello stesso senso dell'avventura che ha guidato l'armatore del **Sanlorenzo** 500 Explorer *Ocean Dream Walker III* a una delle mete che per eccellenza ricongiunge l'uomo alla natura, l'Alaska. Gli armatori che amano esplorare i continenti con i loro yacht, non a caso scelgono la tipologia Explorer, vero e proprio bestseller di **Sanlorenzo**. Quello che in origine, come tipologia, era una imbarcazione da lavoro, è stato trasformato nel sofisticato quanto funzionale superyacht dotato di eliporto, fornendo ai propri clienti il miglior modo per godersi

Il 500Exp, evoluzione del 460Exp, è un'interpretazione elegante ed avanzata della tipologia Explorer che consente la più completa autonomia nell'esplorazione di mete lontane.

The 500Exp, an evolution of the 460Exp, is an elegant and advanced interpretation of the Explorer range that ensures the most complete independence in exploring distant destinations.

barchemagazine - Aprile-April 2021

ADVENTURE SANLORENZO IN ALASKA

lunghe traversate anche in mari alternativi al nostro mediterraneo. Questo 500Explorer, memore del mitico esploratore Bruce Chatwin, che tanto amava viaggiare scrivendo mirabilmente dei luoghi incontaminati che scopriva, ha solcato i mari dell'Alaska godendosi la natura incontaminata di questa area del mondo difficilmente raggiungibile con altri tipi di yacht. Un viaggio che, iniziato in Florida, ha poi permesso, transitando per il Canale di Panama, di risalire lungo la costa orientale degli Stati Uniti e giungere infine nella terra dei ghiacci per esplorare gli scenari maestosi del Golfo dell'Alaska. Il Sanlorenzo 500Explorer, lungo fuori tutto 47 metri, ha un'autonomia di crociera di 4.000 miglia nautiche. Le linee esterne imponenti, disegnate da Francesco Paszkowski, che richiamano i profili delle grandi unità esplorative, lasciano libero il ponte a poppa per ospitare tender o imbarcazioni anche a vela fino a 9 metri o, a seconda dei desideri dell'armatore, un idrovolante o un sommergibile, spazi impensabili in yacht di pari dimensioni. Il ponte inferiore accoglie invece un beach-club, dotato di bar, trasformabile in garage per ospitare tender fino a sette metri e numerosissimi toys per l'esplorazione in mezzo ai ghiacci. Su richiesta dell'armatore è stata inoltre realizzata una piscina riscaldata, una vasca idromassaggio, una sky lounge, con un lungo tavolo per ospitare cene tradizionali cinesi, e un balcone abbattibile che occupa tutta la parete laterale della camera armatoriale per poter osservare in modo privilegiato la natura. Una soluzione che ha permesso all'armatore di poter godere dello spettacolo emozionante delle northern lights direttamente dalla sua cabina.

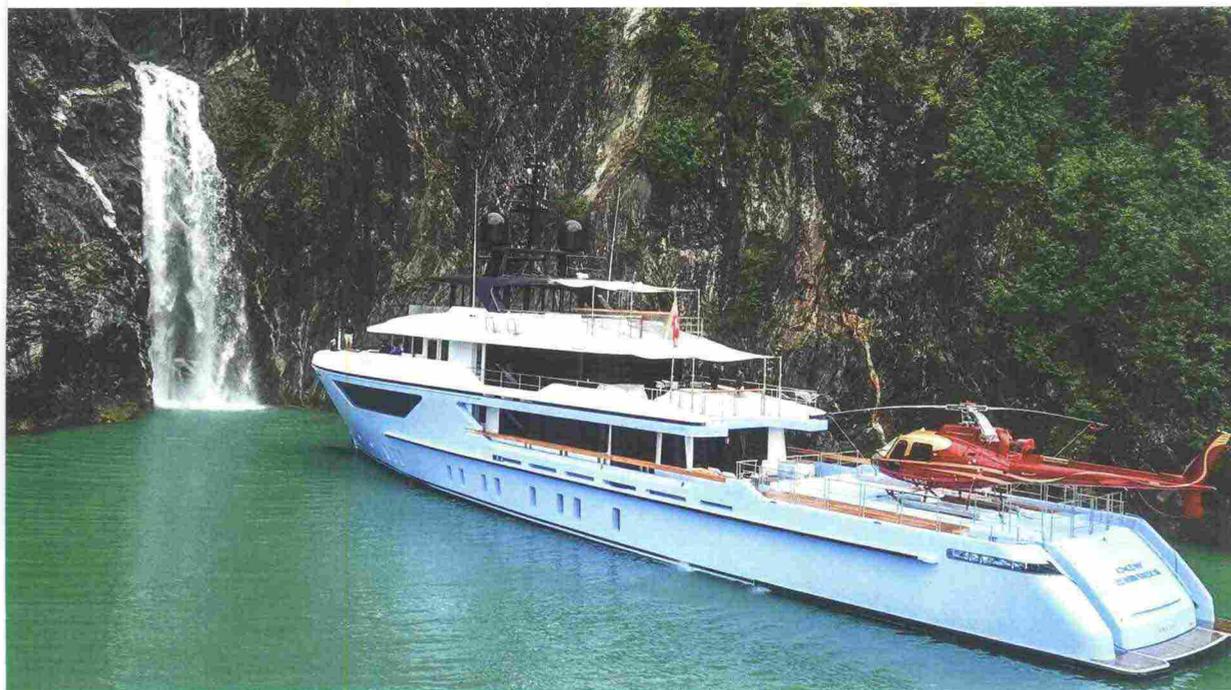
THE DESIRE FOR DISCOVERY, THE SEARCH FOR UNKNOWN AND UNCONTAMINATED LANDSCAPES IN WHICH TO RECONNECT WITH THE ESSENTIALS OF LIFE is a primordial call that has always driven great explorers to seek out the most

Ocean Dream Walker III è stato il primo modello di questa linea, sviluppato con l'armatore, fortemente coinvolto sin dall'inizio del progetto, per il quale Sanlorenzo ha realizzato una piattaforma di atterraggio touch and go per un elicottero, prestazione assolutamente inconsueta in yacht inferiori ai 50 metri.

The *Ocean Dream Walker III* was the first model of this line, developed with the owner, who was strongly involved from the very beginning of the project. Sanlorenzo built a touch-and-go helicopter landing platform specifically for the owner; a highly unusual feature for yachts of less than 50 meters.

remote destinations. The same spirit of adventure that brought the owner of the Sanlorenzo 500Explorer *Ocean Dream Walker III* to one of the destinations that by excellence reunites man with nature - Alaska. No wonder that shipowners who love exploring continents on their yachts choose the Explorer range, a real bestseller of Sanlorenzo, which has transformed what was originally a work vessel into a sophisticated and functional superyacht equipped with a heliport, which is ideal to enjoy long crossings in seas other than the Mediterranean. This 500Explorer, which pays homage to the legendary explorer Bruce Chatwin, who loved to travel and wrote passionately about the pristine places he discovered, has sailed Alaska sea, enjoying the unspoiled nature of this region and a world that is difficult to reach with other types of yachts. A journey that began in Florida and continued through the Panama Canal and up the east coast of the United States to finally reach the land of ice, where he explored the majestic scenery of the Gulf of Alaska. The 47-meter Sanlorenzo 500Explorer has a cruising range of 4,000 nautical miles. The imposing external lines, designed by Francesco Paszkowski, recall the profiles of large exploration vessels by leaving the stern deck free to accommodate tenders or sailing boats up to 9 meters long or, depending on the owner's wishes, a seaplane or a submarine, spaces that would be unthinkable in yachts of the same size. The lower deck houses a beach club with a bar, which can be converted into a garage to accommodate tenders of up to seven meters in length and many toys for expeditions on the ice. A heated swimming pool, a Jacuzzi, a sky lounge with a long table for traditional Chinese dinners, and a fold-down balcony occupying the entire sidewall of the master room for a privileged observation of nature were built upon the owner's request. This solution allows the owner to enjoy the exciting spectacle of the northern lights directly from his cabin. ▲

48



barchemagazine - Aprile-April 2021

148714

FOCUS

Il grande FARDELLO A great burden

La nuova normativa sulla riduzione delle emissioni per gli yacht sopra i 24 metri è entrata in vigore a gennaio, ma non tutti i cantieri e le aziende che producono i motori sono pronti. Abbiamo raccolto il parere di Paolo Bertetti di Sanlorenzo, che avanza anche una proposta

The new standards on reducing emissions for yachts over 24 meters long came into force in January, but not all shipyards and engine producers are ready.

Paolo Bertetti from Sanlorenzo gives us his opinion and makes a suggestion

by Niccolò Volpati



barchemagazine - Febbraio-February 2021

148714

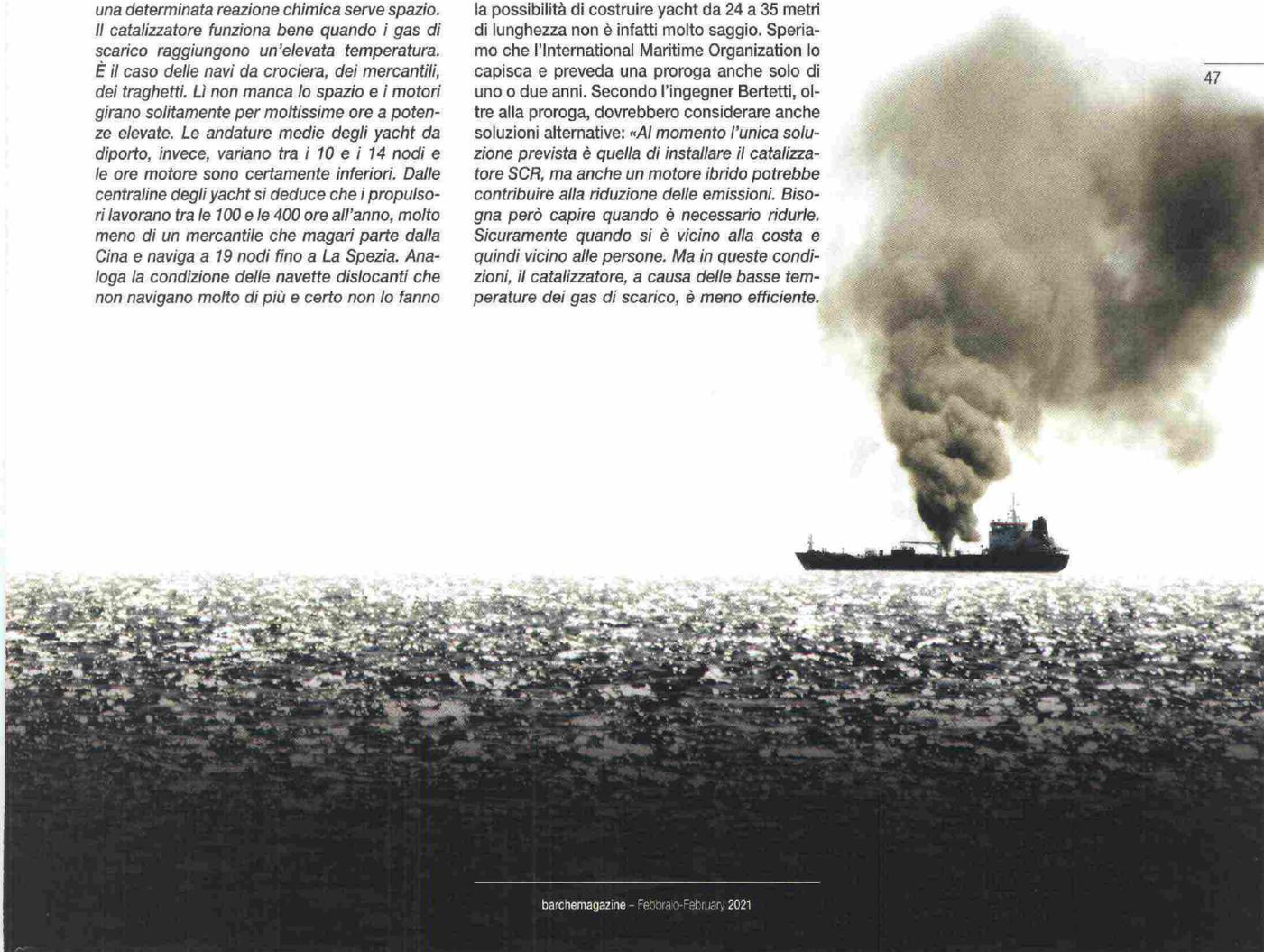
EMISSION REGULATION

COME GIÀ ANTICIPATO SUL NUMERO DI BARCHE DI MAGGIO DELLO SCORSO ANNO, da gennaio 2021 è in vigore la normativa IMO NOx Tier III, stabilita dall'IMO, International Maritime Organization. Si tratta delle regole che dovranno seguire i cantieri che realizzano yacht al di sopra dei 24 metri di lunghezza e dei 500 GT di stazza lorda in merito alla riduzione delle emissioni di ossidi di azoto (NOx). Per questo, ogni imbarcazione dovrà avere in sala macchine un catalizzatore SCR. Ma il problema è lo spazio e il fatto che i motori certificati a questo uso sono ancora pochissimi, soprattutto per gli yacht da 24 a 35 metri di lunghezza. Infatti, le aziende che realizzano propulsori si sono prima concentrate sui modelli per le navi più grandi, dove l'applicazione del catalizzatore SCR non crea particolari problemi. Più difficile trovare la soluzione per i motori più piccoli. Inoltre, la nautica diporto non è certo il mercato principale e quindi è ovvio che gli investimenti per arrivare a una soluzione siano limitati. Al momento i motori con catalizzatore SCR sono stati testati al banco, ma, come sappiamo, spesso l'applicazione pratica in una sala macchine richiede diversi accorgimenti. Abbiamo chiesto il parere di Paolo Bertetti, di **Sanlorenzo**: «Essenzialmente lo spazio in sala macchine non è infinito. La chimica non si comanda e per una determinata reazione chimica serve spazio. Il catalizzatore funziona bene quando i gas di scarico raggiungono un'elevata temperatura. È il caso delle navi da crociera, dei mercantili, dei traghetti. Lì non manca lo spazio e i motori girano solitamente per moltissime ore a potenze elevate. Le andature medie degli yacht da diporto, invece, variano tra i 10 e i 14 nodi e le ore motore sono certamente inferiori. Dalle centraline degli yacht si deduce che i propulsori lavorano tra le 100 e le 400 ore all'anno, molto meno di un mercantile che magari parte dalla Cina e naviga a 19 nodi fino a La Spezia. Analoga la condizione delle navette dislocanti che non navigano molto di più e certo non lo fanno

a velocità elevate». Mancanza di spazio e tipologia di utilizzo, quindi, non favoriscono l'efficienza di un catalizzatore SCR. La normativa è entrata in vigore a gennaio 2021. Significa che ogni yacht superiore ai 24 metri e ai 500 GT che inizia a essere laminato deve avere un motore con catalizzatore. Nel caso in cui la costruzione sia iniziata nel 2020, invece, si può installare un propulsore di qualsiasi tipo. Il problema di questa normativa è che è nata circa dieci anni fa ed è stata studiata per i mercantili. Non sono state prese in considerazione le esigenze particolari degli yacht da diporto. È un po' come se si volesse prendere un catalizzatore di un camion e si cercasse di installarlo su un'utilitaria. «Anche nel campo automotive c'è voluto tempo per trovare una soluzione efficiente. Passare alla produzione in serie senza aver testato a fondo questi nuovi motori anche a bordo, potrebbe significare dover affrontare i problemi direttamente sugli yacht in consegna», afferma un po' allarmato Paolo Bertetti. Insomma, ne pagherebbero le conseguenze gli armatori e i cantieri. Il problema è che certi yacht non potranno essere costruiti proprio perché mancano i motori. Non è una buona notizia, soprattutto perché i cantieri sono alle prese con una ripresa economica post pandemia da Covid-19 e non c'è proprio bisogno di un ulteriore fardello. Precludersi la possibilità di costruire yacht da 24 a 35 metri di lunghezza non è infatti molto saggio. Speriamo che l'International Maritime Organization lo capisca e preveda una proroga anche solo di uno o due anni. Secondo l'ingegner Bertetti, oltre alla proroga, dovrebbero considerare anche soluzioni alternative: «Al momento l'unica soluzione prevista è quella di installare il catalizzatore SCR, ma anche un motore ibrido potrebbe contribuire alla riduzione delle emissioni. Bisogna però capire quando è necessario ridurle. Sicuramente quando si è vicino alla costa e quindi vicino alle persone. Ma in queste condizioni, il catalizzatore, a causa delle basse temperature dei gas di scarico, è meno efficiente.

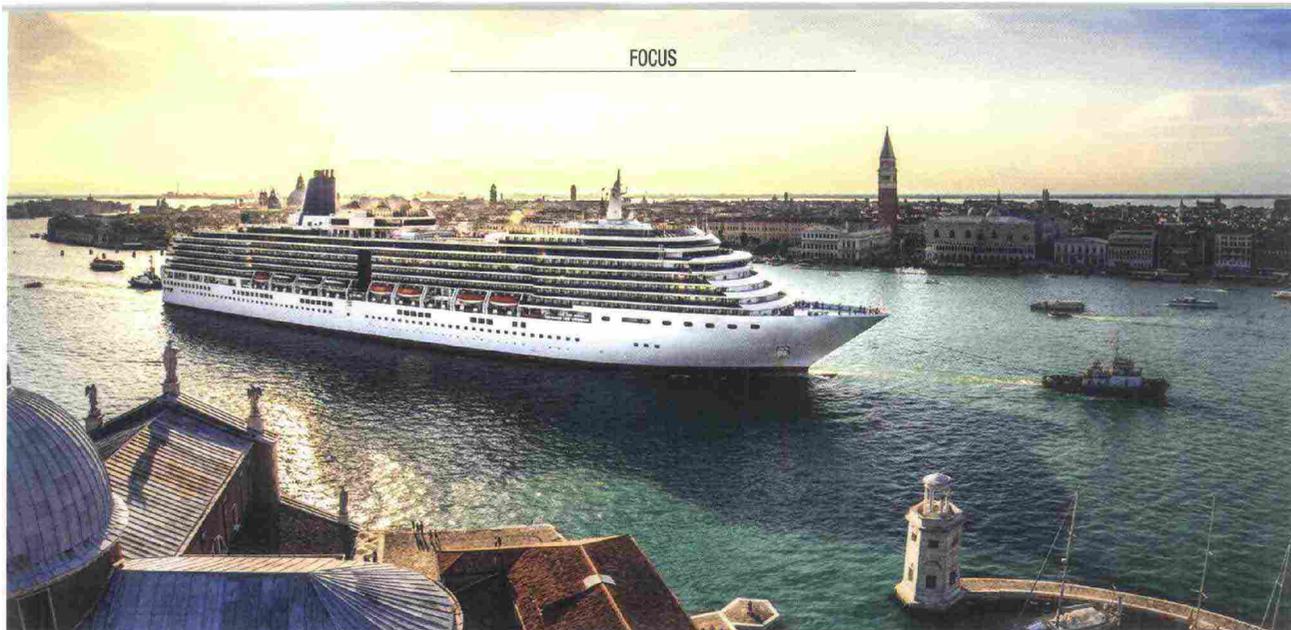
@PHOTO by Angela Pettiliassi

47



barchemagazine - Febbraio-February 2021

148714



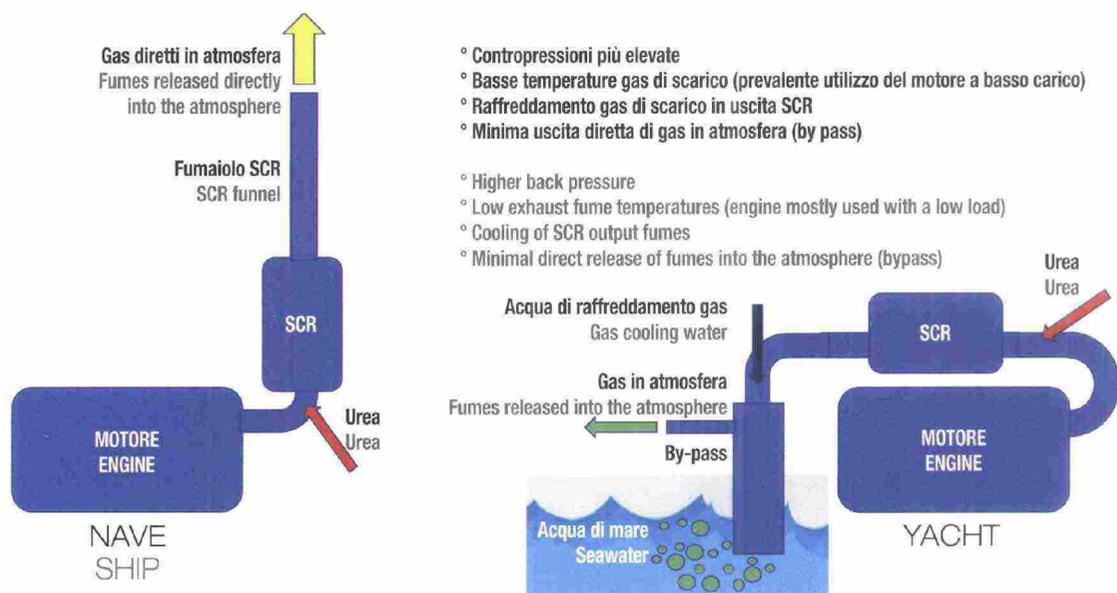
Il peso e l'ingombro del sistema SCR su una grande nave commerciale sono trascurabili rispetto a dislocamento e volume interno.

The size and weight of the SCR system are negligible compared to the displacement and internal volume of a large commercial vessel.

E poi, non dimentichiamoci che è ingombrante e pesante e quindi rischia di aumentare i consumi e, conseguentemente, anche le emissioni. Un motore ibrido che funziona in elettrico proprio quando naviga sottocosta, invece, non incorre in questi problemi». In conclusione, la IMO NOx Tier III è una normativa che funziona bene per le navi mercantili, ma che, così com'è formulata, è di difficile applicazione per gli yacht. Non ha molto senso respingerla a priori perché la riduzione delle emissioni è un obiettivo da perseguire anche per il diporto. Per trovare una soluzione ideale però serve ancora un po' di tempo, altrimenti si rischia di avere una regola che tradisce lo scopo per cui è nata.

AS ALREADY EXPLORED IN THE MAY 2020 EDITION OF *BARCHE*, the IMO NOx Tier III standards set by the International Maritime Organisation (IMO) came into force in January 2021. The rules apply to shipyards building yachts over 24 meters long and with a gross tonnage of over 500 GT and require them to reduce their emissions of nitrogen oxides (NOx) by installing an SCR catalytic converter in the engine room of every boat. But the issue is space, and the fact that there are very few engines that are currently certified for this purpose, especially for 24 - and 35-meter yachts. The firms that build the engines focused first on producing models for larger ships,

Le differenze tra una nave commerciale e uno yacht The differences between a commercial ship and a yacht



FOCUS



Il peso del sistema SCR di uno yacht di 100 piedi vale il 3-4 per cento del dislocamento totale con conseguenti importanti effetti sui consumi.

The weight of an SCR system on a 100-foot yacht equates to 3-4 percent of the total displacement, with significant effects on fuel consumption.

where adding the SCR catalytic converter is not a big problem – finding a solution for smaller engines is much more challenging. Furthermore, pleasure boating is not the manufacturers' main priority, so it is no surprise that there has been limited investment in finding a solution. As things stand, engines with SCR catalytic converters have been tested in the factory, but, as we know, a lot of work is often needed before a new component can be installed in the engine room. We asked Paolo Bertetti from [Sanlorenzo](#) for his opinion: «Basically, there is a finite amount of space in an engine room. You can't overrule the laws of chemistry, and a chemical reaction needs a certain amount of space. Catalytic converters work well when the exhaust fumes reach a high temperature, as happens on cruise ships, freighters, and ferries, where there is no shortage of space, and where the engines are usually on for many hours at high speeds. Pleasure yachts, meanwhile, have an average pace of between 10 and 14 knots and have much lower engine hours. We know from the control panels of our yachts that the engines run for between 100 and 400 hours per year, much less than a cargo ship that sets off from China

and travels at 19 knots to La Spezia, for instance. Small displacement boats, which do not sail much more, and certainly don't travel at high speeds, are in a similar position». The lack of space and the type of use are therefore not conducive to catalytic converter running efficiently. The rules came into effect in January 2021, and state that the engine of every yacht longer than 24 meters and above 500 GT with a keel-laid date in 2021 must have a catalytic converter. If construction began in 2020, you can install any type of engine. The problem with these regulations is that they were created around ten years ago and were designed for cargo ships, without considering the individual needs of yachts. A bit like trying to install the catalytic converter from a lorry on a small car. «The automotive sector took a long time to find an effective solution too. Going straight to mass production without in-depth onboard testing of these new engines, it might mean facing the problems directly on the finished yachts», Bertetti says. He sounds somewhat worried because the boat owners and shipyard would be the ones to suffer. The problem is that it will not be possible to build certain yachts because of the lack of suitable engines.



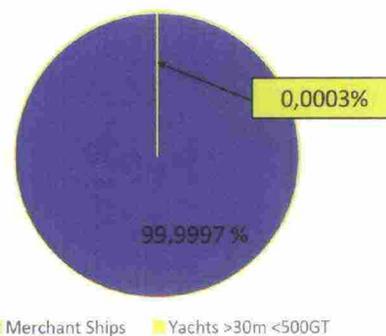
Totale emissioni NOx di yacht a confronto con navi commerciali Total NOx emissions of a yacht compared to commercial ships

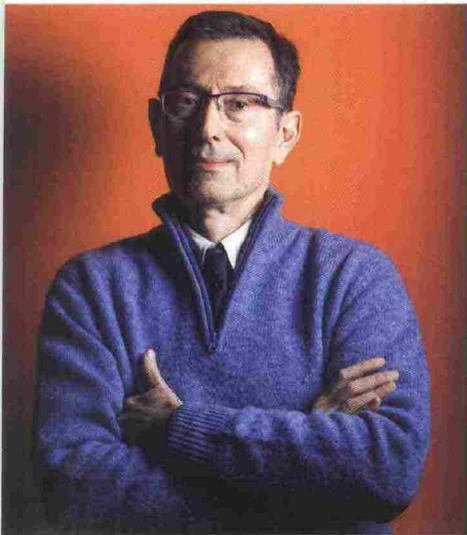
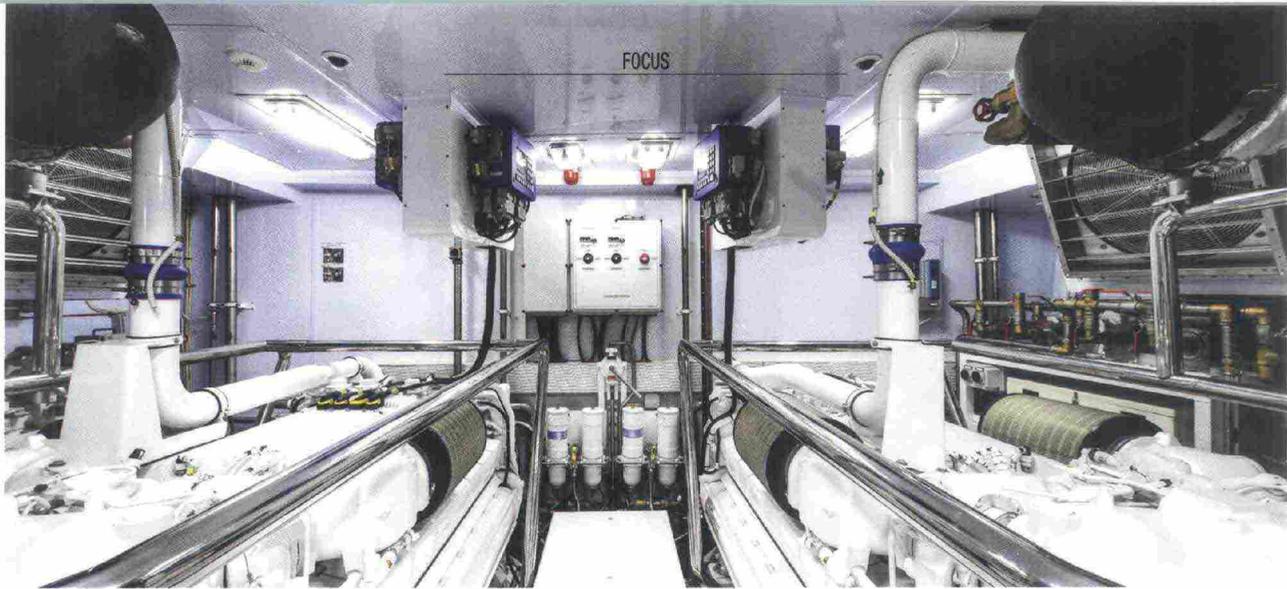
	Numero unità registrate (2019) Number of units registered (2019)	Gross Tonnage totale (milioni GT) Total Gross Tonnage (million GT)	Media annuale motore Annual engine average	Carico medio motore Engine load average
Yachts >30m <500GT	4.900	1,6	400	25-40%
Navi mercantili/Merchant Ships	93.300	1260	4000	60-80%
Yachts vs. Navi mercantili Yachts to Merchant Ships	5,3%	0,13%	10%	46%

Fattore di scala emissioni (%unità registrate per %GT per % ore motore per % carico motore)

Emissions scale factor (% units registered x % GT x % engine hours x % engine load)

0.0003%





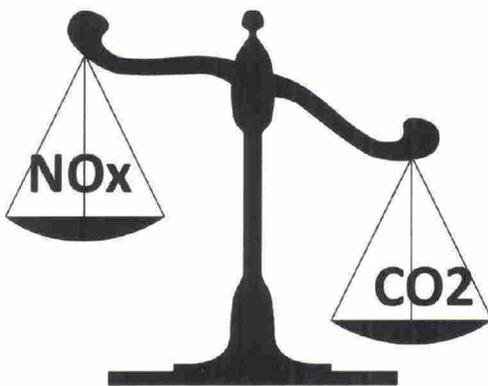
This is not good news – shipyards are already dealing with the economic fallout of COVID-19, and the last thing they need is another burden to deal with, such as not being able to build yachts between 24 and 35 meters long. Let's hope, then, that the International Maritime Organisation delays the date the rules are introduced. Just a year or two would suffice. Bertetti thinks that other solutions should be considered as well as a delay: «At the moment, the only solution offered is installing an SCR catalytic converter, but a hybrid motor would also help to reduce emissions. We also need to look at when emissions need to be reduced – definitely when boats are near the coast, and therefore near people, but converters

are less efficient in these conditions due to the low temperatures of the exhaust fumes. And we shouldn't forget that catalytic converters are bulky and heavy, which risks increasing fuel consumption and therefore emissions too. A hybrid motor that runs on electric power when near the coast would not have any of these problems». In conclusion, it seems the IMO NOx Tier III standards work well for freighters, but are difficult to apply for yachts in their current format. It does not make sense to reject them entirely, because pleasure boating needs to reduce its emissions too. However, a little more time is needed to find the ideal solution, otherwise, we risk introducing a rule that contradicts its original aim. ▴

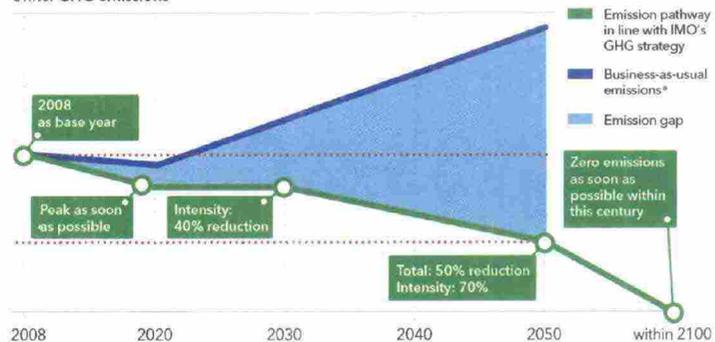
Paolo Bertetti, with an Engineering degree at the Politecnico in Turin, is Vice President R&D of the Sanlorenzo shipyard.

Paolo Bertetti, laureato in ingegneria al Politecnico di Torino, è il Vice President R&D del cantiere nautico **Sanlorenzo**.

Prima di introdurre una nuova normativa bisognerebbe valutarne attentamente tutti gli effetti.
Before introducing a new standard, all its effects need to be assessed carefully.



Units: GHG emissions



Total: Refers to the absolute amount of GHG emissions from international shipping.

Intensity: Carbon dioxide (CO₂) emitted per tonne-mile.

*Note that the the bussiness-as-usual emissions are illustrative, and not consistent with the emissions baseline used in our modelling (Chapter 6).

TEST

Purezza

INFINITA

Infinite purity

128



barchemagazine - Febbraio-February 2021

148714

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

SANLORENZO SX112

L'SX112 è l'ammiraglia della linea crossover SX di Sanlorenzo. Lunga fuori tutto 34,16 metri, è una sintesi tra il classico motoryacht con flybridge e la tipologia explorer. Disegnata da Zuccon International Project, ha interni firmati da Piero Lissoni

The SX112 is the flagship of Sanlorenzo's crossover SX line. With an overall length of 34.16 metres, it is a blend between the classic motor yacht with a flybridge and an explorer type boat. Designed by Zuccon International Project, its interiors are by Piero Lissoni

by Mariateresa Campolongo

129



barchemagazine - Febbraio-February 2021

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

TEST

SEMPLICE, RAFFINATO, ORDINATO E TECNOLOGICO. Basterebbero, in realtà, questi pochi ma significativi aggettivi per descrivere SX112, l'ultimo superyacht costruito dai cantieri Sanlorenzo che vede il concretizzarsi di un perfetto lavoro sinergico tra la Zuccon International Project per l'exterior design e Piero Lissoni per l'interior design. I risultati della collaborazione delle due firme erano già stati visti in yacht precedenti, ma con l'SX112 possiamo constatare un'ulteriore messa a punto che si traduce progettualmente in un'estrema pulizia di linee, sia negli esterni sia negli interni, e in una maggior razionalizzazione del dialogo tra i diversi ambienti. Contrariamente a quanto si possa immaginare, uno yacht che, a primo acchito, trasmette semplicità e purezza, richiede, nella realtà, un maggior sforzo progettuale per far sì che a bordo ci sia di tutto senza cadere in ostentazione e nell'inutile sovrabbondanza di oggetti, orpelli, materiali e colori che non appartengono ormai da tempo al vivere residenziale contemporaneo ma che, purtroppo, non di rado si vedono ancora in progetti nautici. Il profilo dello yacht riprende tutti gli stili della gamma SX, ma le linee trovano sul 112 una maggior semplificazione con il risultato di un equilibrio più evidente di forme e volumi. Lo studio Zuccon International Project se da un lato si è così occupato di consolidare un'immagine, lavorando fortemente sul concetto di *family feeling* della gamma, dall'altro, ha avuto la possibilità di potenziare alcune scelte linguistiche grazie all'ampliamento delle dimensioni dello yacht.

130

«Sull'SX112 c'è più "ossigeno" a disposizione per trasferire il messaggio stilistico, in una logica di segni dove l'armonia e l'equilibrio dei volumi sono riconducibili a linguaggi affini ai principi dell'architettura organica. Le forme sono fluide, quasi un richiamo alla natura dei grandi mammiferi marini. Questo è un prodotto per chi ama davvero la natura del mare e che unisce ad una tipologia abitativa trasversale ed innovativa che altera i tradizionali equilibri distributivi, quelli che oggi sono i "must have" che il mercato richiede anche su imbarcazioni di dimensioni più contenute», afferma Bernardo Zuccon che aggiunge: «Su questa barca c'è stato un lavoro estremamente sinergico dove esterni ed interni hanno dialogato in maniera profonda, io credo che Piero Lissoni abbia perfettamente interpretato quelli che erano gli elementi fondanti di questo yacht ed è riuscito attraverso le idee che ha portato a dare

«Le dimensioni maggiori rispetto alle imbarcazioni precedenti della stessa gamma ci hanno permesso di riuscire ad offrire nuove opportunità e nuovi scenari».

Bernardo Zuccon,
Zuccon International Project

«The larger size after the previous boats in the same range has allowed us to provide new opportunities and new outlooks».



148714

SANLORENZO SX112



131

148714

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

TEST



132

barchemagazine - Febbraio-February 2021

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

148714

SANLORENZO SX112

un valore aggiunto al progetto anche per quello che riguarda lo studio delle linee esterne».

Avevamo avuto un'anticipazione delle dimensioni di SX112 durante il FuoriSalone di Milano 2019, con l'installazione "From shipyard to courtyard" all'interno dell'Università Statale, dove Piero Lissoni aveva reinterpretato lo scafo in scala 1:1 di questo modello. Astruendo la parte più significativa della barca, Lissoni aveva raccontato la maestria degli artigiani che da sempre plasmano questi sofisticati manufatti, collegando idealmente passato e futuro di Sanlorenzo. Quel futuro che oggi si è materializzato in uno yacht di 34 metri che mantiene il *family feeling* della gamma, ma potenzia alcune scelte linguistiche, grazie alle dimensioni maggiori che hanno permesso non solo di aumentare i volumi ma di creare, in aggiunta, delle nuove opportunità abitative.

La linea crossover SX è l'intelligente risposta ad una domanda che il cantiere Sanlorenzo si è posto durante gli anni della crisi economica: «Chi avrebbe

ancora acquistato yacht?». La riflessione ha portato a delineare la figura di un possibile armatore appassionato di nautica per davvero, che compra la barca non per show-off, ma per vivere veramente il mare. Così è nata la gamma dei crossover, la perfetta sintesi tra il motoryacht mediterraneo e la tipologia explorer, con un grande spazio a poppa che permette di stare effettivamente a contatto con la natura e di avere la possibilità di portare a bordo svariati toys. Dopo le sperimentazioni di successo di questa zona della barca sulle sorelle SX88 e SX76, SX112 propone una beach area di ben 90 m², composta dalla zona esterna e da quella interna, allestita con area gym, direttamente collegata attraverso grandi vetrate scorrevoli che permettono di massimizzare la connessione tra indoor e outdoor. In aggiunta, tutta questa grande piattaforma sul mare può essere ampliata grazie alle due terrazze abbattibili, attrezzabili con quattro materassini Living Divani per outdoor. Quando lo yacht ha questa configurazione

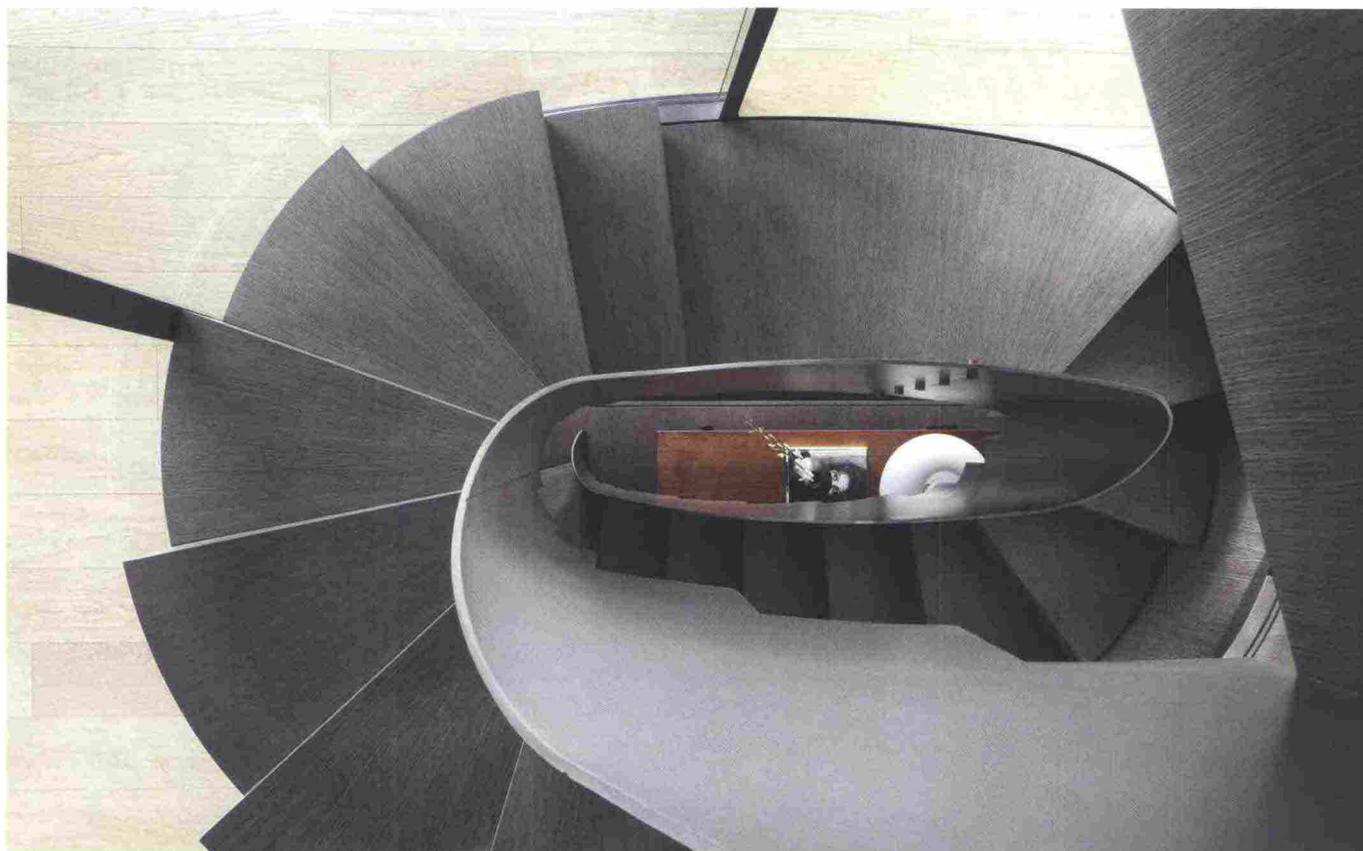


«Every SX boat is created with a staircase, which in a few cases has been a bit of a gamble.

On the 112 we designed a staircase that in reality was a kind of Ducati Monster motorbike because we worked with a light, and very technical metal fabric».

«Ogni SX nasce con una scala che di volta in volta è stata una scommessa. Sul 112 abbiamo disegnato una scala che in realtà è una specie di Ducati Monster perché abbiamo lavorato con un telaio metallico leggero molto tecnico».

Piero Lissoni



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

TEST

di massima apertura la volontà progettuale è molto chiara: una sorta di sintesi e di fusione con il mare; sembra quasi che la barca si annulli per diventare un'inesistenza e lasciare lo scenario alla natura circostante. Il concetto fondamentale di emozionare gli ospiti viene ripreso anche all'interno, con l'open space nel main deck che prevede un'incantevole vista poppa-prua, grazie alla presenza di una sola timoneria sul flying bridge, manifesto della linea SX, che ottimizza l'utilizzo dello spazio in modo incredibile. Come negli altri due modelli della gamma, la prima cosa che colpisce salendo a bordo è la scala, che non è relegata ad essere un locale tecnico nascosto o, ancor peggio, come qualcosa di stucchevole e di iper-decorato, ma diventa uno spazio con una propria dignità linguistica, che cattura l'occhio e fa venire voglia di esplorare la barca. La scala era stata protagonista del progetto di SX88, con gli scalini in wengè che paiono fluttuare nello spazio, poi di SX76, con un'elegante e spettacolare scala di colore bianco che sembra quasi una conchiglia che si avvolge su sé stessa e, certamente, SX112

non poteva essere da meno. La scala scultorea dell'ultimo modello del cantiere è a forma elicoidale e si sviluppa su tre livelli per collegare tutti i ponti; all'altezza del main deck è racchiusa in un volume ovale trasparente che le conferisce un'allure eterea come se si trovasse dentro uno scrigno prezioso. «Mi piaceva risolvere la connessione verticale», afferma Piero Lissoni, «io da architetto ho pensato di mettere all'interno delle barche dei segni sorprendenti come le scale. Ogni SX nasce con una scala che di volta in volta è stata una scommessa. Sul 112 abbiamo disegnato una scala che in realtà è una specie di Ducati Monster perché abbiamo lavorato con un telaio metallico leggero molto tecnico. Il minimo comune multiplo della gamma è legato a due elementi: spazi aperti e scale di volta in volta inventate». Quello che sorprende su SX112 è anche la capacità di far convivere nello stesso spazio un mix di elementi contemporanei, etnici, vintage e iconici. Il fil rouge degli interni è l'effetto grafico del cielino, generato da un delicato tatami naturale intervallato da gole recessate contenenti i binari

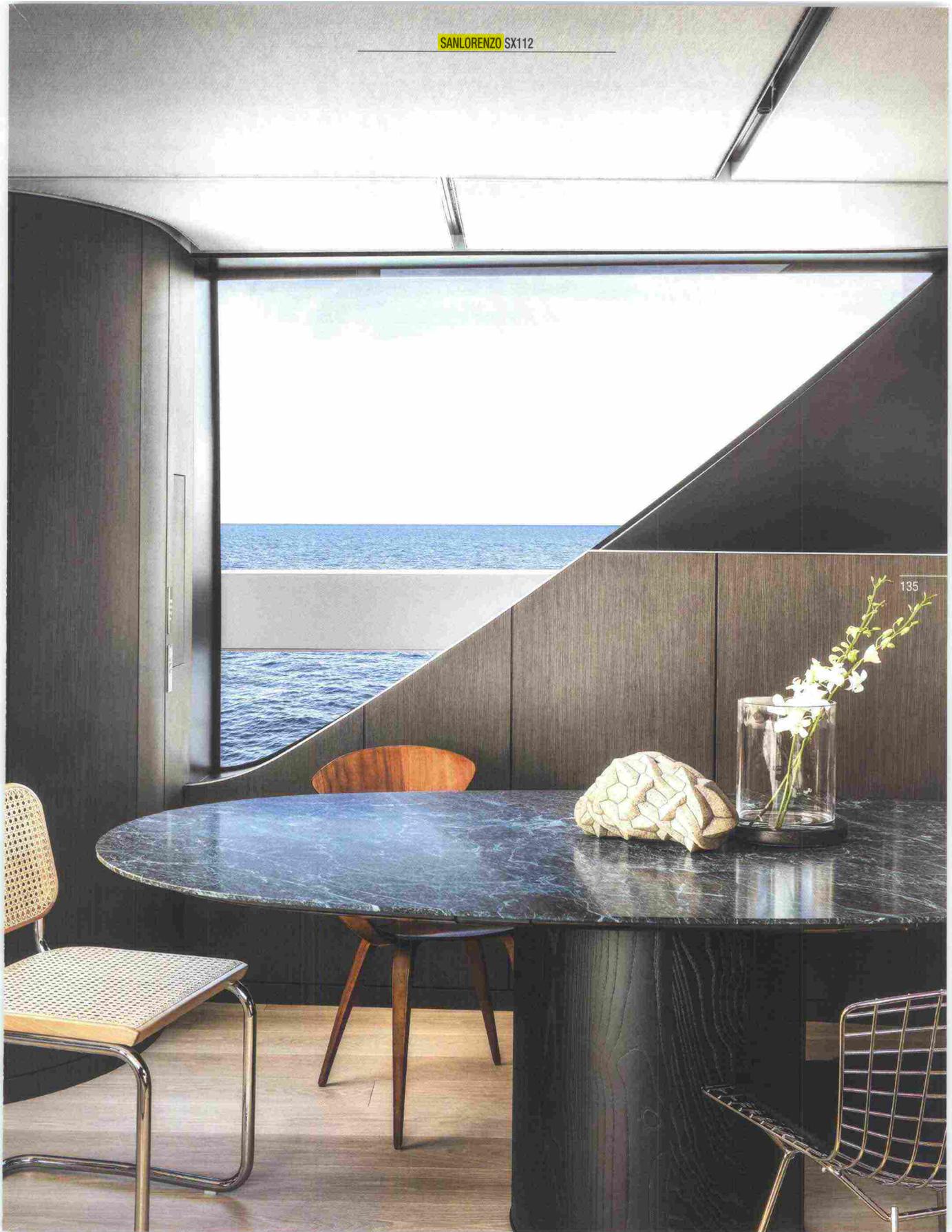
in alluminio per gli spot della Flos. Nel main deck l'effetto naturale e delicato è accentuato dal pagliolo in rovere spazzolato di Domenico Mori e dall'utilizzo del legno Alpi, nella tonalità del grigio caldo scuro, che riveste tutti gli elementi verticali dietro cui prendono forma spazi attrezzati, dove poter stivare tutto l'occorrente necessario per passare la giornata in barca. Questa soluzione libera l'ambiente da arredi ingombranti, normalmente presenti sulle barche; senza però nulla togliere alla fruizione della barca; anche all'estrema prua, dove tutto sembra privo di mobili contenitori, dietro i pannelli ci sono incredibili spazi dedicati allo storage, con ante con maniglie integrate e fondali retroilluminati in onice bianco con vena gialla. Tra i due divani Dock progettati da Piero Lissoni per B&B Italia spiccano le due poltroncine 637 Utrecht di Gerrit T. Rietveld per Cassina con rivestimento Charlot. Il colore blu del tessuto cattura l'attenzione e conferisce personalità e movimento in un ambiente giocato su tonalità calde e tenui. In tutto il main deck convivono anime diverse della storia del design, perfettamente equilibrate: dai quattro tavolini Menhir di Lissoni per Living Divani in rovere graffiato, al 194 di Lissoni per Cassina in marmo bianco di Carrara, all'Era Table di Quincoces per Living Divani con piano laccato rosso vino, fino alla panca PK80 di Friz Hansen con rivestimento di pelle nera. All'estrema prua, di fronte una bellissima visuale ottenuta grazie all'assenza della canonica timoneria, si trova il dining table estensibile con apertura a scorrimento del piano di marmo, circondato da sedie iconiche progettate dai grandi maestri del design e ricercate nelle gallerie vintage europee: da Albini a Bertoina, a Breuer, a Hansen, e così via.

«I have always been very fascinated by this boat because I find in it something that somehow represents a language that is very close to my way of experiencing the sea»

«Io sono sempre stato molto affascinato da questa barca perché trovo che in qualche modo rappresenti un linguaggio estremamente vicino al mio modo di vivere il mare».
Bernardo Zuccon,
Zuccon International Project

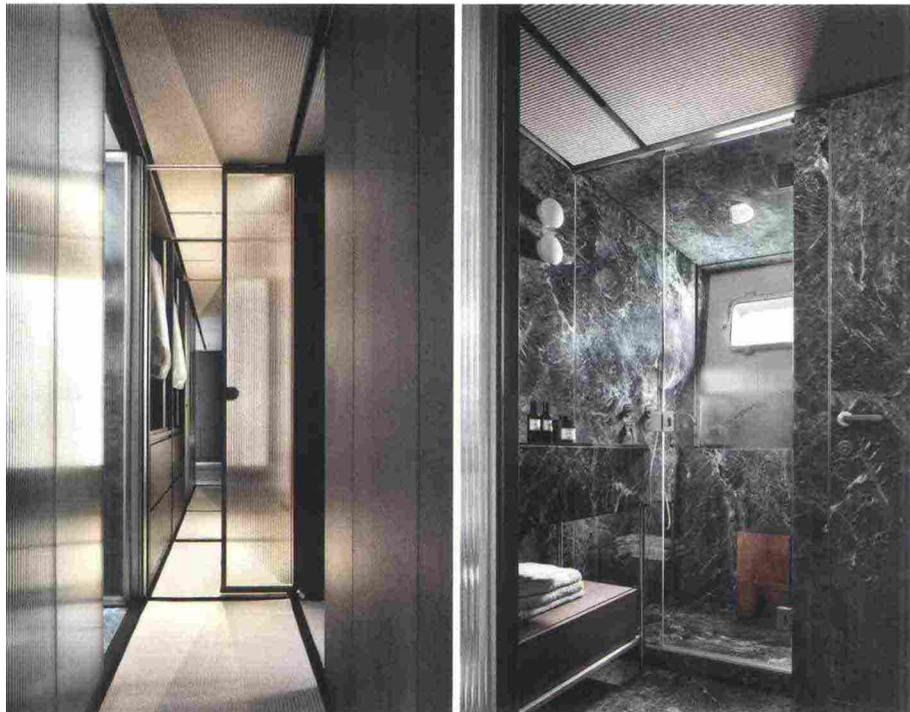
134





Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

TEST

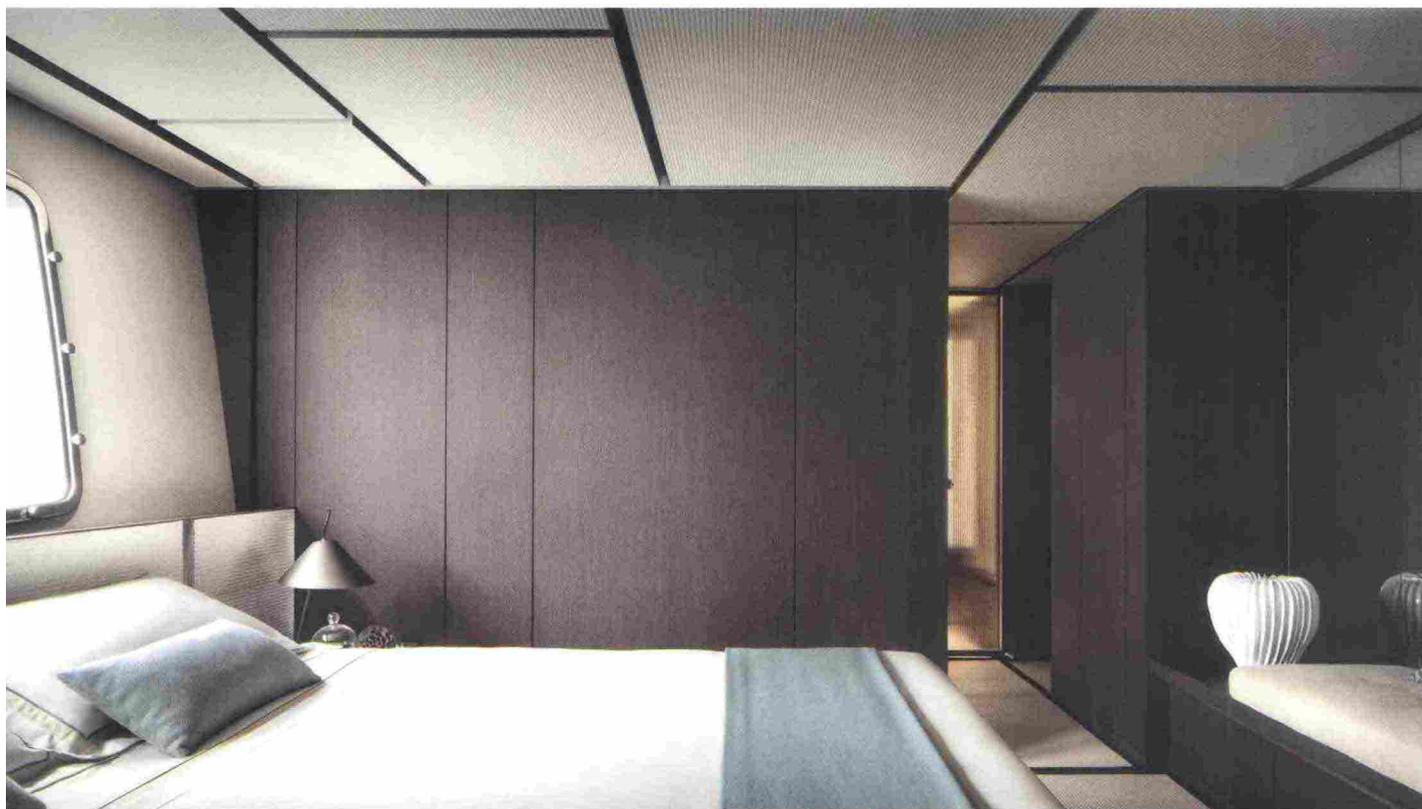


Sembra davvero di fare un tuffo nella storia del design, grazie anche alla presenza delle quattro poltroncine LC3 di Le Corbusier sul lato di dritta, un'altra piacevole zona conviviale. L'unica timoneria si trova sull'upper deck: nessuna presenza di sedute mastodontiche ma la raffinata seduta Soft Pad Chair di Charles & Ray Eames prodotta da Vitra che viene customizzata e fissata al ponte con una struttura cromata. La rete nera della poltrona unita al piano di comando in plexiglass contribuisce a dare una sensazione di leggerezza ed eleganza. La connessione indoor outdoor è forte anche sul flybridge, con la continuazione del teak del pagliolo, utilizzato anche nel ciellino. Su questo ponte l'attenzione è catturata dal rosso del tavolo da pranzo, che spezza in maniera piacevole l'atmosfera soft generata dall'avorio dei divani con storage sottostante e dal tortora delle sedie Mirto di Antonio Citterio prodotte da B&B Italia. Nel lower deck si trovano le due cabine Vip, una lounge (convertibile in una cabina aggiuntiva) e la cabina armatoriale, direttamente connessa con la gym e di dimensioni non eccessive, il tutto per dare più spazio a bordo alle attività diurne. Una particolarità di SX112 è la posizione della sala macchine: i quattro motori Volvo IPS3 sono posizionati all'estrema poppa, sotto la piattaforma bagno, e ciò permette di recuperare 5m di profondità per 8m di larghezza, ovvero ben 40 m² di spazio vivibile. Tutti gli impianti sono concentrati in un canale largo 1,40 m e alto 1,60 m.

136

«We have tried to keep a strong family feeling with its older sisters since I believe that the SX range has a signature look that is unmistakable».

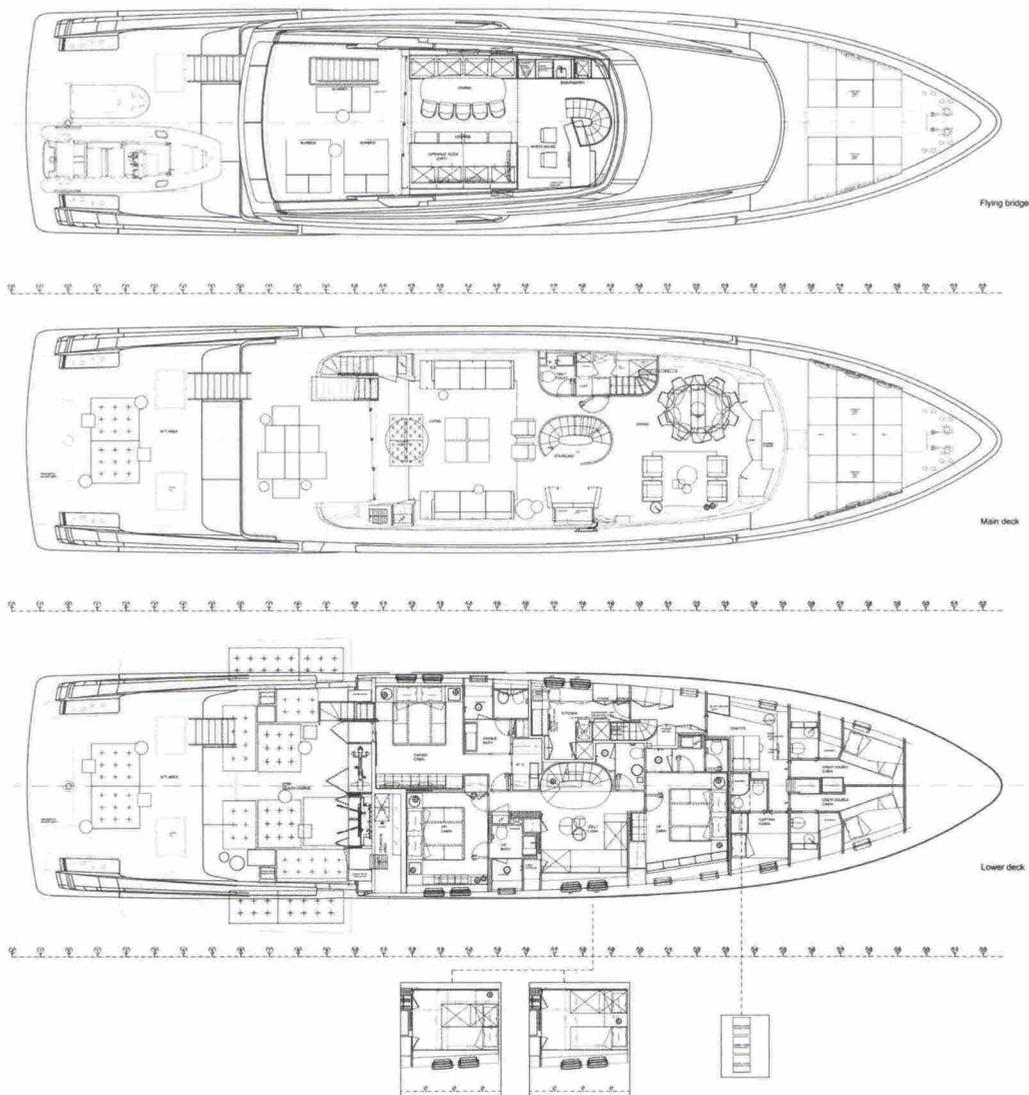
«Abbiamo cercato di mantenere un family feeling fortissimo con le sorelle precedenti poiché credo che la gamma SX abbia un segno, una firma che è inconfondibile».
Bernardo Zuccon, Zuccon International Project



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

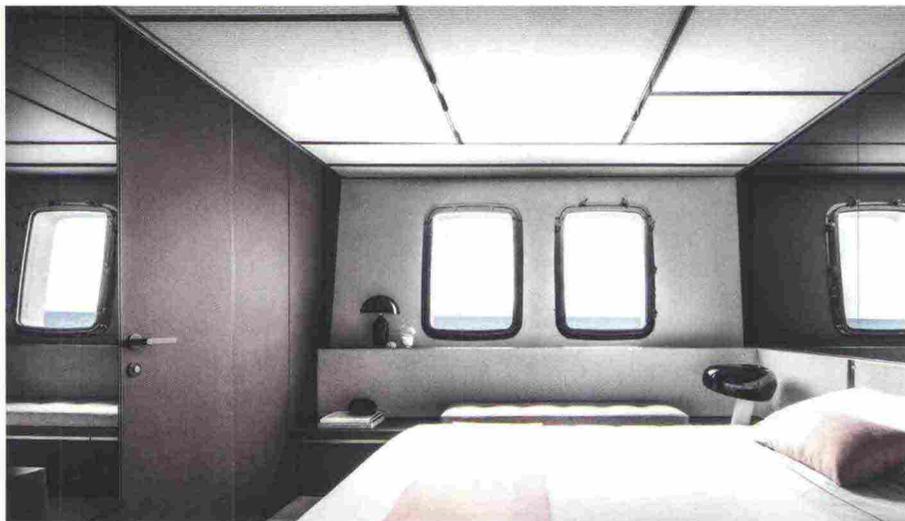
148714

SANLORENZO SX112



La cabina armatoriale e le due cabine Vip sono posizionate nel lower deck. La cabina armatoriale è direttamente connessa all'area gym di poppa. Cielino e pagliolo sono connotati dallo stesso effetto grafico dovuto alla scelta di un tatami naturale intervallato da binari cromati. Il letto matrimoniale con sollevamento a pistoni e storage sottostante è disposto per madiere. Il bagno armatoriale è completamente rivestito in marmo verde Alpi levigato che conferisce omogeneità allo spazio.

The owner's cabin, and the two VIP cabins, are located on the lower deck. The master cabin is directly connected to the gym area in the stern. The ceiling and floor have the same look, with the choice of a natural tatami matting interspaced with chrome-plated rails. The double bed has a cylindrical lifting system, and there is storage underneath on the boat floor. The master bathroom is done completely in smooth green Alpi marble, which gives the area a homogenous feel.





La beach area di 90m² è costituita da una zona interna con area gym direttamente connessa attraverso grandi vetrate scorrevoli con l'esterno dove si trovano i toys. È possibile ampliare la beach area grazie alle terrazze abbattibili, attrezzabili con quattro materassini Living Divani per outdoor.

The ninety square metre beach is made up of an internal area with gym space, that is directly connected through large glass sliding doors to the exterior, where the water toys are kept. You can extend this space still further with fold-down terraces, that can be fitted out with four Living Divani outdoor mattresses.

SIMPLE, REFINED, ORDERED AND TECHNOLOGICAL. Those are the only words you need to describe the SX112, the latest superyacht from the Sanlorenzo yard, which is the result of the perfectly coordinated work by Zuccon International Project (exteriors) and Piero Lissoni, who did the interior design. The cooperation between the two companies could already be seen in previous yachts, but with the SX112 we can see a further refinement that in terms of design has meant that the lines are extremely clean, both inside and out, and has meant that the relationship between the various areas has become more rational. Contrary to what you might think, a yacht that at first glance transmits simplicity and purity requires a greater effort at the planning stage to ensure that everything is in place on board. You can't fall into the trap of being ostentatious or having a pointless overabundance of objects, frills, materials and colours that haven't featured in contemporary homes for some time, but which unfortunately are still quite often seen in yacht designs. The yacht's profile has all of the style features of the SX range, but the lines are more simplified on the 112, with the result that shapes and volumes are more obviously balanced. The Zuccon International Project design studio has handled the consolidation of an image, by working to develop the family feeling of the range. But the firm has also had the chance to strengthen some linguistic choices with the increase in size. «There is more 'oxygen' available on the SX112 to put over the stylistic message, as part of a rationale of signals

138



148714

SANLORENZO SX112
SANLORENZO

Cantieri Navali di Ameglia

Via Armezzone, 3

I-19031 Ameglia (SP)

T. +39 0187 6181

welcome@sanlorenzoyacht.com

www.sanlorenzoyacht.com

PROGETTO: Zuccon International Project
(Exterior Design) • Piero Lissoni (Interior Design)

SCAFO: Lunghezza fuori tutto 34,16m • Larghezza massima 8m • Pescaggio a metà carico 1,85m
• Peso 149 t • Serbatoio carburante 18.000 l
• Serbatoio acqua 2.200 l

MOTORE: 4 x Volvo IPS3 1350S • 1.000 cv
• Velocità massima (approssimativa) 23 nodi +/- 5%
• Velocità di crociera (approssimativa) 20 nodi +/- 5%
• Velocità economica (approssimativa) 12 nodi

GENERATORI: 1 x 55 kW – 1 x 70 kW

PROJECT: Zuccon International Project
(Exterior Design) • Piero Lissoni (Interior Design)

HULL: LOA 34.16m • Maximum beam 8m • Draught @ half load 1.85m • Displacement 149 t • Fuel tanks volume 18,000 l • Water tanks volume 2,200 l

MAIN PROPULSION: 4 x Volvo IPS3 1350S • 1,000 hp
• Maximum speed (approx.) 23 kn +/- 5% • Cruising speed (approx.) 20 kn +/- 5% • Economical speed (approx.) 12 kn

GENSETS: 1 x 55 kW – 1 x 70 kW

Grazie al sistema di propulsione con 4 motori Volvo Penta da 1.000 cavalli ciascuno e trasmissioni Ips 1350S, questo superyacht ha un'autonomia di oltre 1.200 miglia nautiche alla velocità di crociera economica di 12 nodi.

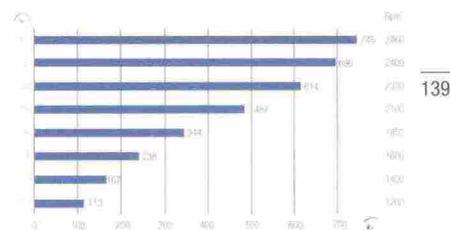
Thanks to the four Volvo Penta engines of 1,000 hp each and the IPS 1350S transmissions, this superyacht has a range of 1,200 nautical miles at the economical cruising speed of 12 knots.

Condizioni della prova Conditions on test

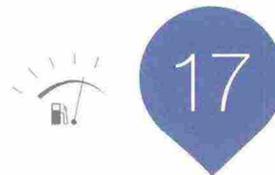
Località//Place La Spezia
Mare//Sea state Calmo//Calm
Vento forza//Wind speed 5 nodi//kn
Direzione//Wind direction NW
Altezza onda//Wave height 0.5 m
Persone a bordo//Number of people on board 10
Combustibile imbarcato//Fuel volume on board 18,800 l
Acqua imbarcata//Water volume on board 30%
Motore//Main propulsion Volvo Penta Ips 1350S

Velocità in nodi Speed in knots

Consumi l/h Fuel consumption l/h



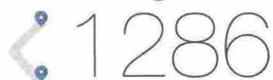
Litro miglio l/na mi (Cruising speed)



Velocità max nodi Top speed knots



Autonomia mn Range nm



Rapporto peso potenza Mass outlet power



Rapporto lung./larg. LW



Peso Weight



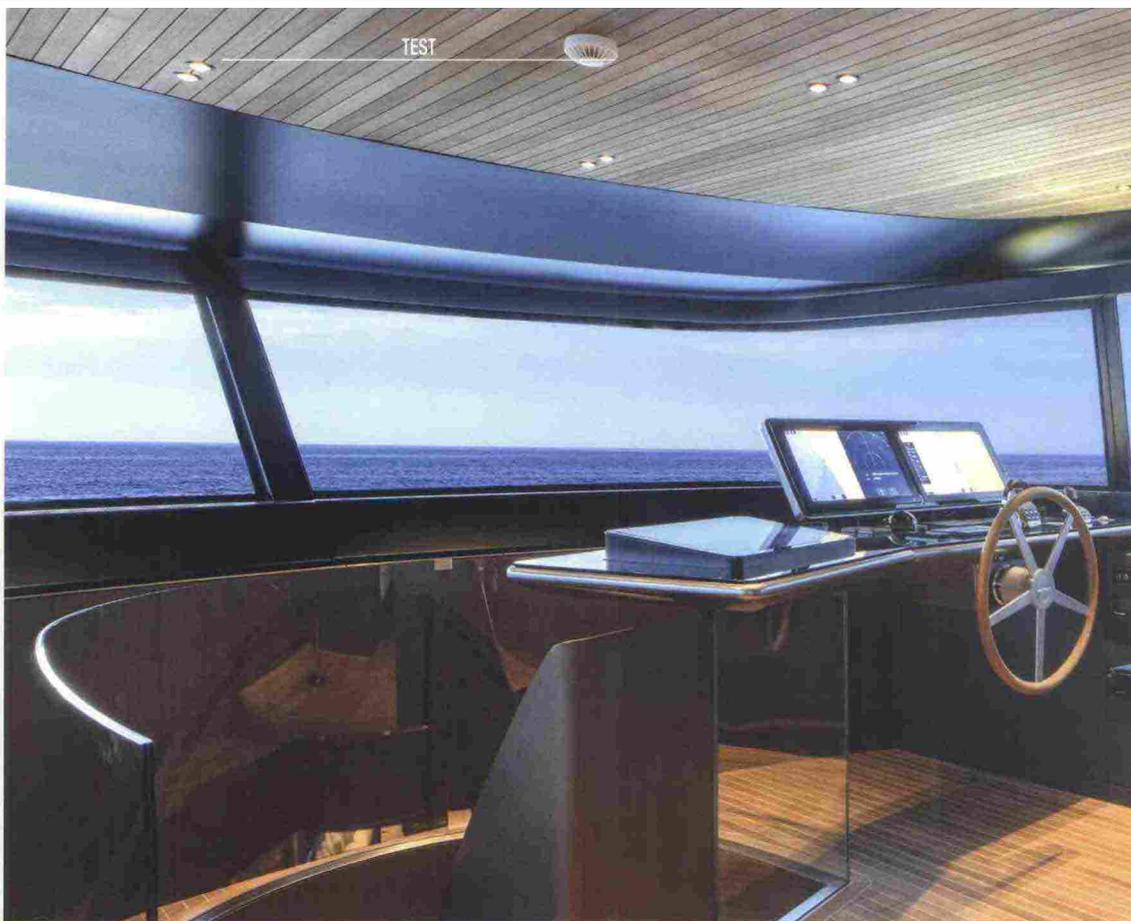
Giri/min	Velocità kn	Consumi totali l/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn
Engine rotational speed 1/min	Boat speed in knots	Total Fuel consumption (as volume flow) l/h	Total Fuel consumption (as volume hanging) l/ na mi	Range na mi
1200	10.0	113	11.3	1574
1400	12.0	167	13.9	1286
1600	14.0	238	17.0	1051
1850	16.0	344	21.5	831
2100	18.0	482	26.7	667
2300	20.0	614	30.7	582
2400	22.0	696	31.6	564
2460	23.5	745	31.7	563

TEST

L'unica timoneria è posta nell'upper deck con seduta in rete nera Soft Pad Chair di Charles & Ray Eames prodotta da Vitra, che viene qui customizzata e fissata al ponte con una struttura cromata. Il piano di comando è in plexiglass con bordo in acciaio satinato.

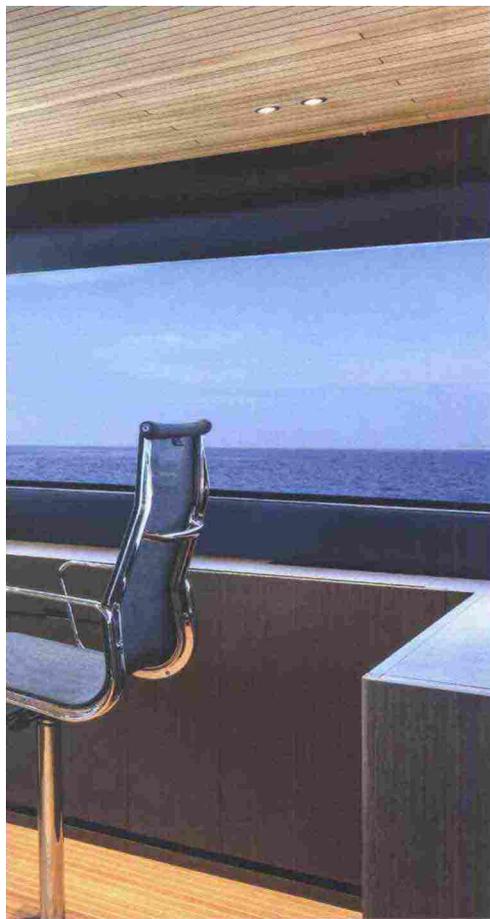
The only helm station is located on the upper deck, with a black net mesh Soft Pad Chair by Charles & Ray Eames, and produced by Vitra, which has been customised and fixed to the deck with a chrome-covered structure. The control panel is in plexiglass, with brushed steel edges.

140



barchemagazine - Febbraio-February 2021

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



SANLORENZO SX112

in which harmony and balance of volumes can be traced back to language that is linked to the principles of organic architecture. The shapes are fluid and almost reflect great marine mammals. This is a product for people who truly like the essence of the sea. It combines a transversal and innovative dwelling type, which changes traditional distribution balance, with what is now seen as 'must-haves' which the market demands even from smaller boats», says Bernardo Zuccon, who adds: «On this boat, the work was extremely synergetic, and the exteriors and interiors have a profound dialogue with one another, I believe that Piero Lissoni has perfectly interpreted what were the most essential elements of this yacht, and – with the ideas that he has brought to the table – to add value to a project, including in terms of the work done on the exterior lines». We have had an advance look at the size of the SX112 during the 2019 “FuoriSalone” event in Milan, with the From Shipyard to Courtyard installation inside the Statale University, where Piero Lissoni did a full-scale reinterpretation of this boat. By showing only the most important part of the boat, Lissoni had highlighted the brilliance of the craftsmen who for generations have shaped these sophisticated objects, and perfectly connected Sanlorenzo's past and future. That is a future which today has materialised in a 34-metre yacht, which keeps the family feeling of the range, but which strengthens some of the choices in terms of stylistic language, with the larger size, which has meant not just an increase in volumes but also new opportunities in terms of onboard living. The SX

crossover line is the intelligent answer to a question that the Sanlorenzo yard asked itself during the years of economic crisis: «Who is still going to be buying a yacht?». That was a reflection that led to picturing a possible buyer who liked being on the water, and who didn't purchase a boat to show off, but who genuinely wanted to experience contact with the sea. That is how the crossover range was born, as a perfect combination of the Mediterranean motor yacht and an explorer type boat. It has ample room in the stern so that you can enjoy close contact with nature and also carry several water toys. After the successful experiments on its little sisters, the SX88 and SX76, the SX112 has a beach set-up that covers a full 90 square metres, which includes both exterior and interior, with a gym area that is directly linked through large sliding glass doors to optimise the indoor-outdoor connection. And all of this big platform over the sea can be further extended with two fold-down terraces, with four Living Divani mattresses for the exterior. What the designers are looking for is very clear when the yacht is opened right up in this way: there is a kind of blend and fusion with the sea, it seems almost as if the boat disappears and ceases to exist, leaving the scene open for the surrounding nature. The fundamental concept of thrilling guests is also used in the interior, with the open space on the main deck that has a charming stern-to-bow view, thanks to there being just one helming position. This is located on the flybridge – a characteristic of the SX line, which optimises the use of space in an incredible way. As happens with the other two models in the

141



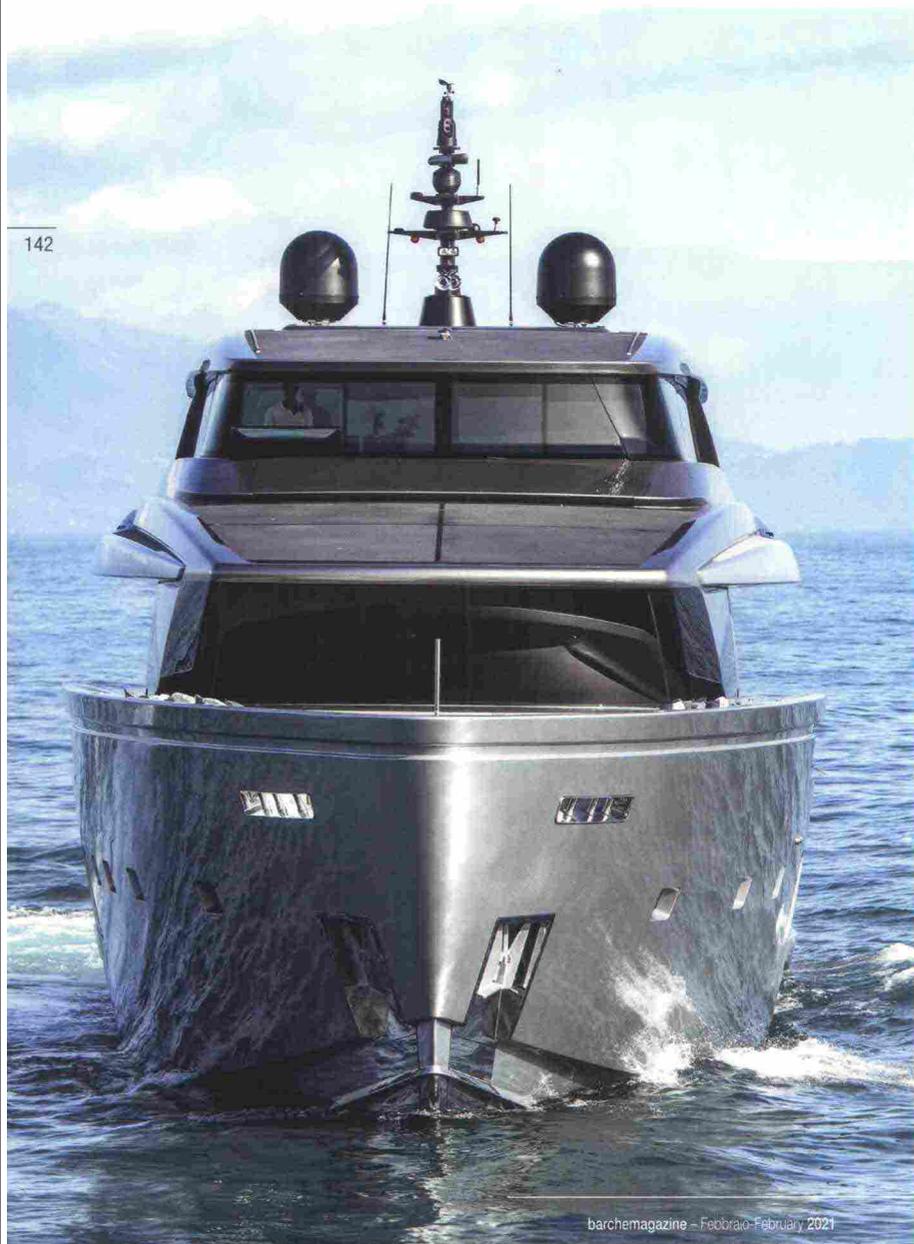
barchemagazine - Febbraio-February 2021

148714

TEST

Gli arredi del pozzetto, lineari e coerenti con tutto il resto dello yacht, sono costituiti da prodotti della Living Divani, come il tavolino Ile Table in acciaio lucido con piano laccato bianco e il divano Extrasoft Outdoor in tessuto avorio, entrambi progettati da Lissoni.

The cockpit furniture is linear and in keeping with the rest of the yacht. It includes Living Divani products, such as the Ile Table in polished steel with a white lacquer top and the Extrasoft Outdoor sofa in ivory fabric, both of them designed by Lissoni.

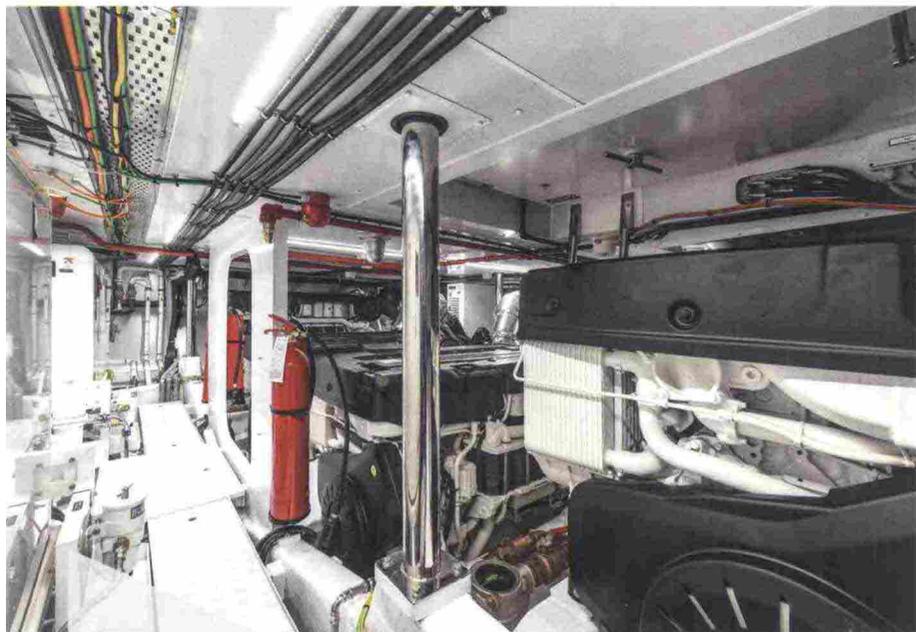


barchemagazine - Febbraio - February 2021

range, the first thing that strikes you when you go onboard is the staircase. It isn't relegated to be a technical area that is hidden away, or – worse still – something that is cloying or hyper-decorated. It is instead a space with its worth, and its language, one that catches your eye and makes you want to look around the boat. The staircase also played a central role in the design of the SX88, with the stairs made in wenge, which looked as if they were floating in the air. Then the SX76 had a spectacular but elegant white staircase that felt a bit like a shell, that wraps around itself and the SX112 couldn't, of course, be anything less. The sculptured staircase on this the latest boat is in a helical shape, and goes across three levels to connect every deck; at the main deck level, it is wrapped in a transparent oval volume which gives it an ethereal allure, as if you were within a treasure chest. *«I wanted to resolve the vertical connection»*, states Piero Lissoni, *«as an architect I consider how to introduce surprising elements inside boats, like staircases. Every boat in the SX line starts with a staircase, which from time to time has been a bit of a gamble. On the 112 we designed a staircase which was a kind of Ducati Monster motorbike because we worked with a very technical light metallic fabric. The lowest common denominator of the range is linked to two things: open space and staircases which we reinvent every time»*. But what is also surprising about the SX112 is how it gets a mix of contemporary, ethnic, vintage and iconic elements to come together in the same space. The common theme of the interiors is the graphic effect of the ceiling, which is created by delicate natural tatami matting interspaced with recesses containing aluminium rails for the Flos spotlights. On the main deck, the natural and delicate effect is highlighted by the brushed oak flooring by Domenico Mori and the use of Alpi wood with a warm grey colour, which covers all of the vertical elements, behind which well-equipped spaces emerge, where you can stow everything you need to spend the day onboard. That allows the space to be freed of the clutter that you normally find on boats, but without taking anything away from being able to enjoy it; deep in the bows, where there is no apparent sign of containers, there are amazing storage spaces behind the panels, with

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

TEST



Engine room

Una particolarità di SX112 è la sala macchine con quattro motori Volvo IPS3 1350S per complessivi 2.940 kW@2500 giri, posta all'estrema poppa sotto la piattaforma bagno. La velocità massima è di 23,5 nodi.

144

One of the unusual things about the SX112 is the engine room with four Volvo IPS3 1350S engines, for a total of 2,940 kW at 2500 rpm, which are situated right at the end of the stern under the swimming platform. Top speed is 23.5 knots.

doors with integrated handles and back-lit floors in yellow-veined white onyx. Between the two Dock sofas designed by Piero Lissoni for B&B Italia, there are two 637 Utrecht armchairs by Gerrit T. Rietveld for Cassina with Charlot covering. The blue colour of the fabric gets your attention and gives character and movement to a room that plays with warm and soft tones. Different characters from the history of design live together side by side, perfectly balanced throughout the main deck: there are four Menhir tables by Lissoni for Living Divani in scratched oak, the 194 table for Cassina in white Carrara marble, the Quincoces' Era Table for Living Divani with a red

wine lacquered top, and the PK80 bench by Fritz Hansen covered in black leather. Right in the bows, faced with a beautiful view owing to the lack of a typical wheelhouse, there is an extendible dining table, with the marble surface sliding open, which is surrounded by iconic seats created by the great masters of design and which are sought after by European vintage galleries: Albin, Bertioia, Breuer, Hansen and so on. It feels as if you are diving into the history of design, not least because of the presence of four LC3 chairs by Le Corbusier on the starboard side, which is another pleasant convivial area. The only helm station is on the upper deck: there is no sign of massive chairs, but rather the refined Soft Pad Chair by Charles & Ray Eames, produced by Vitra, customised, and fixed to the floor with a chrome-plated structure. The black mesh of the chair together with the plexiglass of the control panel help to create a feeling of lightness and elegance. The indoor-outdoor connection is also strong on the flybridge, with the continuation of the teak flooring, which is also used on the ceiling. On this deck, your attention gets drawn to the red of the dining table, which – albeit in a pleasant way – breaks up the soft atmosphere created by the ivory white of the sofas, with storage underneath, and the dove-grey of the Mirto chairs by Antonio Citterio produced by B&B Italia. On the lower deck, there are the two VIP cabins, a lounge (convertible into an additional cabin) and the master cabin, which is directly connected to the gym and isn't excessively large. All of this is to leave more room for daytime activities. One of the interesting features of the SX112 is the position of the engine room: the four Volvo IPS3 engines are located right in the stern, underneath the swimming platform, and that means that five metres in depth and eight in width are gained for usable areas, so a full forty square metres. All of the operating systems are concentrated in a channel that is 1.40 metres wide by 1.60 high. ▀



FOCUS

HYBRID Inside

La salvaguardia ambientale, il comfort di bordo, l'efficienza e il minore consumo di combustibili fossili passa dall'adozione di sistemi propulsivi tecnologicamente avanzati. Batterie sempre più efficienti per un'autonomia maggiore. L'ibrido è una realtà ed è sempre più electric e meno diesel

150

Environmental safeguarding, on-board comfort, efficiency, and lower fossil fuel consumption are all associated with the adoption of technologically advanced propulsion systems. Increasingly efficient batteries for greater autonomy. The hybrid is reality and it is more and more electric and less Diesel

by Niccolò Volpati



barchemagazine - Aprile-April 2021

148714

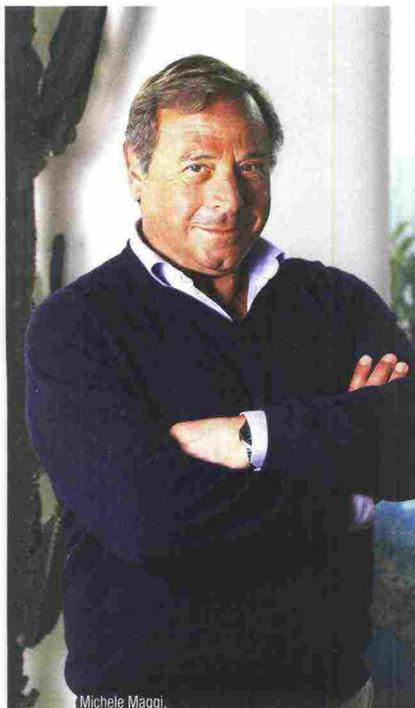
e-Motion Hybrid System



barchemagazine - Aprile-April 2021

148714

FOCUS



Michele Maggi.

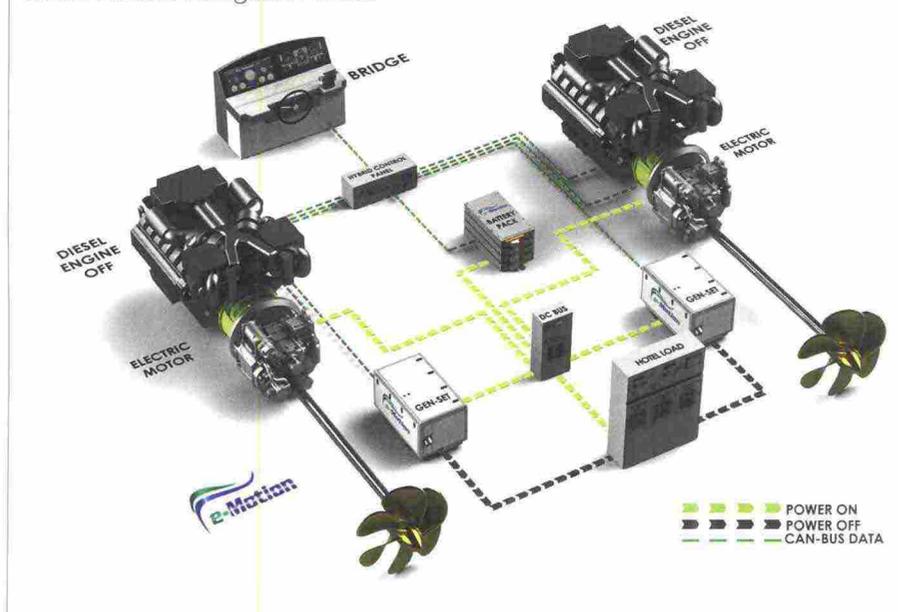
SY È L'ACRONIMO DI SUPER YACHT O DI SUSTAINABLE YACHT? Fino a qualche anno fa i due concetti facevano a pugni. Più grande è la barca, maggiori sono i consumi. Oggi non è più così, soprattutto grazie alla propulsione diesel/elettrica e, in particolare, ai sistemi più innovativi come l'ibrido parallelo di e-Motion. Prima di capire di cosa si tratta, è bene spendere due parole su chi è a capo di questa azienda. Michele Maggi è stato il distributore esclusivo dei motori Mtu per l'Italia. Ha acquisito la sua esperienza nella sede dell'azienda a Friedrichshafen. Prima di approdare al marketing, al service e alla vendita, Michele ha passato due anni in catena di montaggio per seguire tutto l'assemblaggio dei motori marini diesel. Poi è tornato in Italia e ha preso in mano l'azienda che fu del nonno e poi del padre, fornendo a tutti i principali cantieri del mondo circa 15.000 motori marini. Michele Maggi è nato e cresciuto con il diesel. È un traditore? Come mai è passato all'ibrido? No, non è un traditore. Non è come quei cacciatori pentiti che per espriare le proprie colpe diventano volontari delle associazioni animaliste. Semplicemente ha capito che il futuro della propulsione è l'ibrido. I motori di

oggi e di domani saranno a poche o addirittura zero emissioni. Si deve consumare meno per inquinare meno. Maggi lo ha capito ormai da diverso tempo, visto che nel 2006 realizzò il sistema ibrido del Mochi 23 M Long Range, il primo yacht di serie con questa tipologia di propulsione. Non è poi così strano se si pensa che Mtu a Friedrichshafen si affaccia sul Lago di Costanza dove, da molti anni, si naviga solo in elettrico. «Dopo Mochi 23 M non mi sono fermato e ho proseguito la ricerca e sviluppo fino al Sanlorenzo 106 del 2014, che per primo montava il sistema e-Motion», racconta Michele Maggi. Di cosa si tratta? È un ibrido parallelo, un sistema completo che prevede propulsione ed energia per le utenze di bordo. Un pacchetto completo da installare nella sala macchine, ideale per yacht da 15 a 65 metri di lunghezza. Maggi si è impegnato molto per miniaturizzare tutte le componenti. In pratica si può montare l'ibrido senza modificare i volumi della sala macchine. Questo significa che si può adottare questo sistema anche per yacht già esistenti, sia per modelli di serie che devono essere costruiti dal cantiere, sia per barche già naviganti che decidono di passare a questo tipo di propulsione.

The parallel hybrid offers a range of better options: cruising with traditional engines, mixed diesel/electric, or electric only.

L'ibrido parallelo offre un ventaglio di opzioni maggiori: navigazione con motori tradizionali diesel, misto diesel/elettrico o solo elettrico.

Diesel Electric Navigation Mode





Mochi Craft Long Range 23.



Come funziona l'ibrido parallelo?

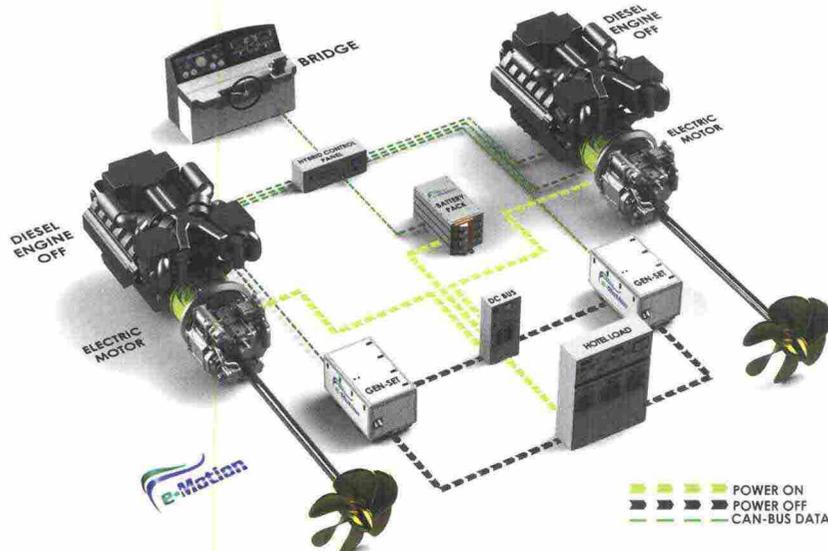
Ci sono i motori diesel con relativa trasmissione, i generatori a giri variabili con all'interno gli inverter, gli alternatori a magneti permanenti per aumentare l'efficienza in elettrico, il pacco batterie al litio, il pannello di controllo e il pannello per le utenze di bordo. Il tutto è regolato dal software. In pratica è il software che customizza il sistema nel senso che gli consente di adattarsi alla tipologia di imbarcazione e alle performance che vuole raggiungere. Per il resto non si fa altro che abbassare le manette. Detto così sembra facile, ma tutto quello che succede è molto complesso, anche se non ce ne accorgiamo. Le opzioni di funzionamento sono numerose: navigazione diesel/electric con motori spenti e generatori accesi; navigazione a zero emissioni con solo propulsione elettrica; navigazione "economy" con un motore diesel di propulsione che genera anche corrente ed un motore elettrico per il secondo asse; modalità "power boost" con entrambi i motori e i generatori per avere più spinta; zero emissioni in rada perché le utenze elettriche sono alimentate dalle sole batterie o ancora "fast charge" con i generatori a giri variabili e con gli elettrici collegati ai motori di propulsione anche in folle in rada.

How does the parallel hybrid work?

There are diesel engines with relative transmission, variable speed generators with internal inverters, permanent magnet alternators to increase the electric efficiency, the lithium battery pack, the control panel, and the panel for onboard utilities. Everything is regulated by the software. In practice, the software customizes the system in the sense that it makes it possible to adapt to the type of vessel and to the performances to be achieved. The only thing that remains to be done is lower the thrust levers. It seems to be easy, although everything that takes place is highly complex, even if we do not realize it. There are numerous operating options: diesel/electric cruising with engines off and generators on; zero-emissions cruising with electric propulsion only; "economy" cruising with one diesel engine for propulsion and electricity plus an electric motor for the second shaft; "power boost" mode with both engines and generators for greater thrust; zero emissions at anchor because the electrical utilities are fuelled purely by the batteries or even "last charge" with the variable speed generators and the electric motors coupled with the propulsion engines in neutral at anchor too.

FOCUS

Zero Emission Navigation Mode



I vantaggi

154

- Comfort. Il vero lusso sono il silenzio, l'assenza di vibrazioni e di gas intorno allo yacht
- Stessi pesi e stessi ingombri in sala macchine
- Riduzione dei consumi fino al 30% quando si naviga in economy
- Navigazione a zero emissioni per entrare e uscire dal porto e nelle aree protette
- Modalità power boost per dare più spinta con i generatori in aggiunta ai motori diesel
- Ricarica veloce delle batterie
- Sistema compatto privo di manutenzione
- Assistenza, anche da remoto, garantita ad ogni latitudine
- In rada si può alimentare le utenze di bordo per 12 ore senza generatori e senza motori
- Riduzione delle emissioni dei gas di scarico

The advantages

- *Comfort. The must is done by having silence, no vibrations, and no gas emissions around the yacht*
- *Same weights and dimensions in the engine room*
- *Up to 30% lower consumption during economy cruising*
- *Zero-emissions cruising for entering and exiting harbors and in protected areas*
- *Power boost mode to give added thrust, using the generators alongside the diesel engines*
- *Fast battery charging*
- *Compact, maintenance-free system*
- *Assistance, including on a remote basis, guaranteed at any latitude*
- *On-board utilities can be powered for 12 hours at anchor without generators or engines*
- *Lower exhaust gas emissions*



barchemagazine - Aprile-April 2021

Il costo è abbastanza accessibile, soprattutto se è in programma una rimotorizzazione con la scelta di un sistema meno inquinante. «Il mondo sta diventando elettrico e la nautica non fa eccezione. Oggi si possono realizzare yacht completamente elettrici, la tecnologia esiste, ma è l'autonomia che non è ancora sufficiente. Tutto dipende dalle batterie». Per questo il sistema ibrido di e-Motion fa i conti con la realtà. Si serve di generatori a giri variabili, inverter, alternatori a magneti permanenti e, ovviamente, batterie al litio. Quelle attualmente disponibili sono in grado di garantire un'autonomia in elettrico di 15 o 20 miglia, dipende dallo yacht e dalla velocità. Non è un dato da poco. Significa che è possibile manovrare in porto, sia in uscita, sia in entrata, e magari navigare fino a raggiungere una baia dove fermarsi. Venti miglia di navigazione in elettrico spesso sono sufficienti per coprire il fabbisogno giornaliero. Quando non bastano le batterie, ci sono i generatori. «Maggiore sarà l'efficienza delle batterie, maggiore sarà la navigazione a zero emissioni, ma i nostri sistemi sono già pronti per il futuro. È facile cambiare le batterie, così se tra qualche anno ce ne saranno di più efficienti che garantiranno anche 500 miglia di autonomia, naturalmente in dislocamento, basterà sostituirle. E nel futuro, non troppo lontano, il sistema sarà già in grado di offrire una navigazione completamente in elettrico con i generatori che avranno il solo compito di garantire di non rimanere fermi in mezzo al mare». Insomma, oggi il sistema è diesel/elettrico e domani sarà sempre più elettrico e meno diesel, fino a diventare completamente elettrico. Come sappiamo, queste tecnologie arrivano dall'automotive ed è per questo che è lecito aspettarsi una rapida evoluzione.

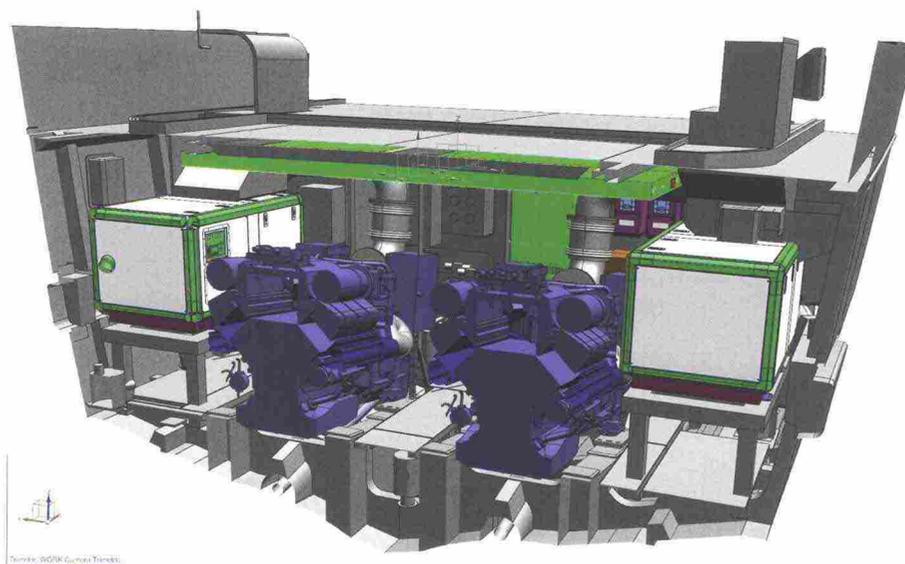


e-Motion has developed a complete system: propulsion, transmission, variable-speed generators, lithium battery pack, and management software.

e-Motion ha sviluppato un sistema completo: propulsione, trasmissione, generatori a giri variabili, pacco batterie al litio e software di gestione.

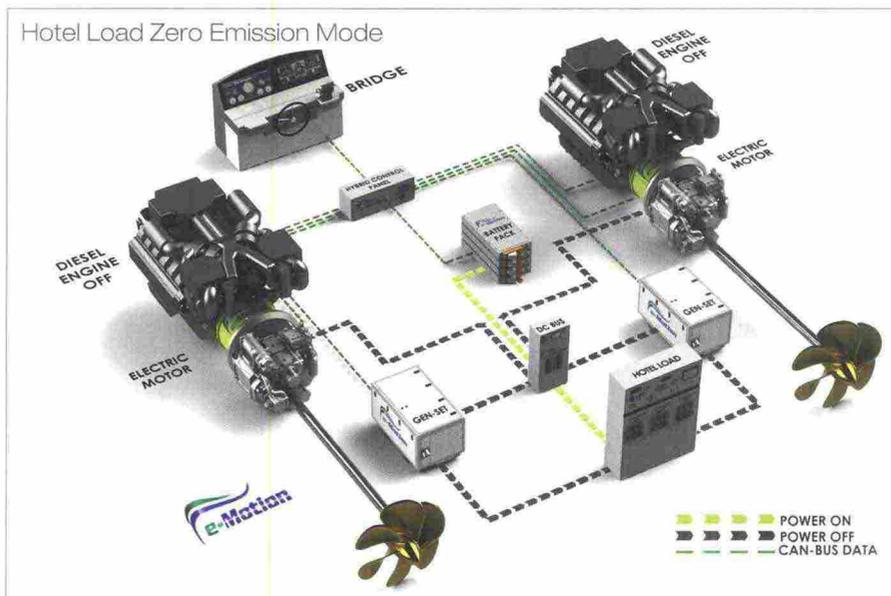
In alto a soffitto, di colore verde, le batterie. A lato dei motori principali i gruppi elettrogeni. In fondo alla paratia in colore verde, Dc Bus + quadretto controllo frizioni.

The batteries can be seen at the top, on the ceiling, in green. The generator sets are next to the main engines. At the back, next to the bulkhead, is the green Dc Bus + friction control panel.



barchemagazine - Aprile-April 2021

FOCUS



Le barche ideali per l'ibrido sono le dislocanti o le semiplananti. È la velocità elevata che assorbe tanta energia. Uno yacht in dislocamento ha bisogno di 200 kWh, ma per planare servono 3.000 kWh.

Displacement and semi-planing boats are ideal for the hybrid system. High speeds are what absorb the most energy. A displacement yacht needs 200 kWh, while an amount of 3,000 kWh is needed for planing.

156

In questo settore si è sempre pensato che il punto di equilibrio si sarebbe raggiunto quando il costo sarebbe stato di 100 dollari per produrre 1 kWh. Se una batteria riesce a fare questo, allora è più conveniente fare un'auto elettrica rispetto ad una a combustione interna. È quella che viene definita densità di energia, cioè il rapporto tra autonomia e velocità di ricarica. Questo equilibrio nell'automotive è stato raggiunto. Non a caso Volkswagen e Mercedes stanno facendo moltissimi modelli full electric. Volvo e PSA hanno annunciato che

tra pochi anni non faranno più auto con motori endotermici. Molti Paesi del Nord Europa e la Gran Bretagna hanno annunciato che dal 2025 non sarà più possibile vendere auto con propulsori endotermici sui loro territori. L'obiettivo, per chi opera nella nautica da diporto, è quello di adattare queste batterie all'ambiente della sala macchine. A questo proposito Michele Maggi afferma: «È stato uno degli aspetti a cui abbiamo dedicato maggiore attenzione e oggi siamo in grado di fornire pacchi batterie assolutamente sicuri che non

rischiano di infiammarsi e che non si deteriorano con il salino». Del resto il sistema ibrido è tutto incluso. A prima vista potrebbe sembrare un normale generatore perché anche gli inverter sono stati collocati all'interno della cabina di insonorizzazione. «Ci siamo sforzati di non modificare le sale macchine esistenti. Pesi e ingombri sono identici ai sistemi di propulsione tradizionali. In questo pacchetto noi offriamo propulsione, ma anche energia per tutte le utenze di bordo. Il tutto è regolato da un software che abbiamo sviluppato in quattro anni di lavoro.

Gli impianti attuali generano inquinamento acustico. Durante gli avvicinamenti o nelle uscite dai porti scaricano gas e particolato che resta nell'aria per molte ore ogni giorno, oltre a disturbare i vicini quando si è in banchina. Pensate anche all'attesa in fila per rifornirsi al distributore di gasolio o quando si aspetta l'assistenza all'ormeggio. Facendo tutte queste manovre in full electric si evitano il disturbo agli altri e l'emissione di tonnellate di CO2 e NOx nell'ambiente, risparmiando combustibile e costi di manutenzione.

Current systems generate noise pollution. During approaches or exits from ports, they release gas and particulate matter, which remains in the air for many hours every day, as well as disturbing the neighbors when you are moored. Think also of waiting in line to refuel at the filling station or when waiting for mooring assistance. By doing all these manoeuvres in the full electric mode you avoid disturbing others and the emission of tons of CO2 and NOx into the environment, saving fuel and maintenance costs.

2025 is a key year. Many countries have established that by this date all new vehicles sold will have to be electric, and the yachting industry is also adapting

Il 2025 è un anno chiave. Molti paesi hanno stabilito che entro quella data tutte le nuove auto vendute dovranno essere elettriche e anche la nautica si sta adeguando



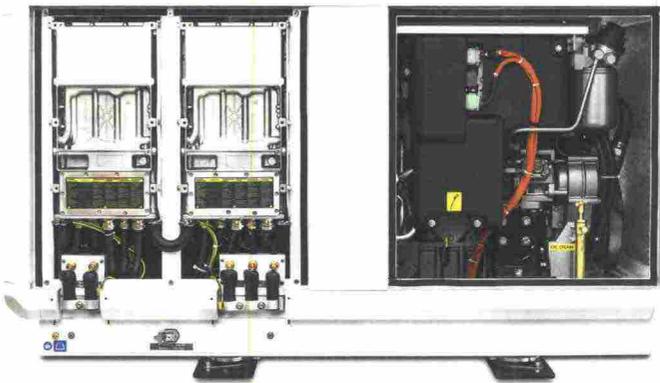
Sanlorenzo 106.

FOCUS

Inoltre, solleviamo il cantiere da ogni responsabilità perché ci siamo impegnati proprio per garantire un'assistenza globale, anche da remoto, a qualsiasi latitudine lo yacht si trovi». Insomma, l'ibrido parallelo permette di consumare meno carburante e quindi di inquinare meno. Uno yacht che in una giornata consumava 700 litri di gasolio, con questo sistema può scendere a 120. E anche le emissioni NOx sono conseguenti. La riduzione arriva al 50-60%, un valore ben maggiore rispetto a quello imposto dalle nuove normative IMO III previste dal primo gennaio scorso per gli yacht sopra i 24 metri e i 500 GT.

DOES SY STAND FOR SUPER YACHT OR SUSTAINABLE YACHT? Until a few years ago these two concepts were completely opposed. The bigger the boat, the greater the consumption. That's no longer the case today, primarily thanks to diesel/electric propulsion and, particularly, to more innovative systems such as the e-Motion parallel hybrid. Before seeing exactly what this involves, it would be a good idea to write a few words about the person who runs this company. Michele Maggi used to be the sole Italian agent for Mtu engines. He gained experience at the company's site in Friedrichshafen. Before ending up in marketing,

service, and sales, Michele spent two years in the assembly chain monitoring the entire assembly process for diesel marine engines. He then returned to Italy and took over the company that had belonged to his grandfather and then his father, supplying all the world's biggest yards with around 15,000 marine engines. Michele Maggi was born and grew up with diesel. Is he a traitor? Why did he switch to hybrid? No, he's not a traitor. He's not like those repentant hunters who become volunteers with animal rescue organizations to make amends for their sins. He simply realized that hybrid is the future of propulsion. The engines of today and the future will produce few or even zero emissions. It's essential to consume less and pollute less. And he realized this some time ago, given that in 2008 he developed the hybrid system for the Mochi 23 M Long Range, the first mass-produced yacht to feature this propulsion. This is not as strange as it might seem if we think that Mtu in Friedrichshafen overlooks Lake Constance, where diesel-powered vessels have been banned for many years. *"I didn't stop after Mochi 23 M, instead of continuing my research and development right the way through to the Sanlorenzo 106 of 2014, which was the first to be fitted with the e-Motion system",* says Michele Maggi. What is it? It's a parallel hybrid, a complete system that provides propulsion and energy for the onboard utilities. A full package to be installed in the engine room, ideal for yachts from 15 to 65 meters long. Maggi has worked hard to make all the components as small as possible. In practice, a hybrid can be fitted without modifying the size of the engine room. This means that this system can also be adopted for existing yachts, including mass-produced models that have to be built by the yard, and vessels already in use when a decision is made to switch to this type of propulsion. The price is fairly accessible, especially if an engine change was scheduled anyway, this time opting for a less polluting system. *"The world is going electric and the yachting industry is no exception. It's possible to build fully electric yachts today. The technology already exists, but the cruising range is not yet sufficient. Everything depends on the batteries".* The e-Motion hybrid system, therefore, gets to grips with reality.

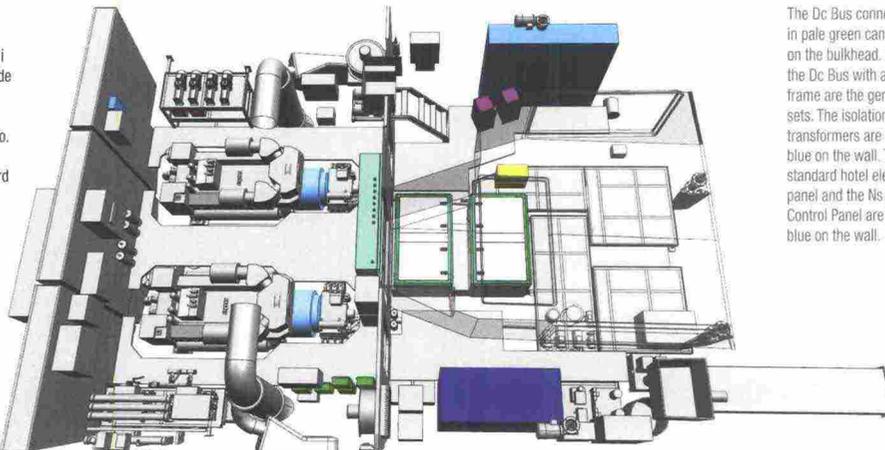


158

In addition to the propulsion system, e-Motion's electric mode is used for all the onboard utilities. It guarantees 12 hours of service autonomy at anchor, without using the engines or generator.

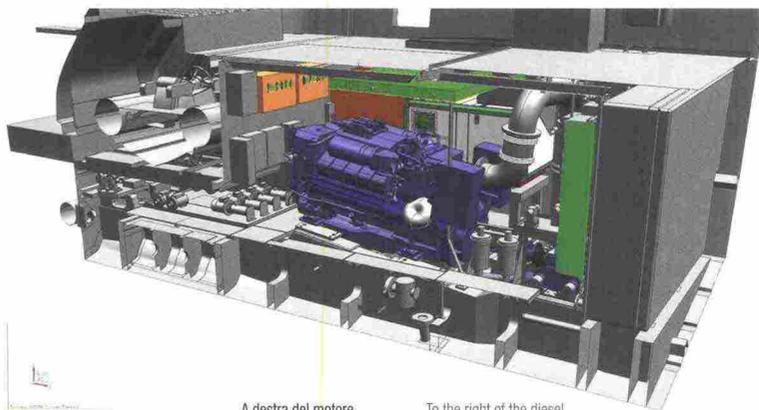
La modalità elettrica di e-Motion non serve solo per la propulsione, ma anche per le utenze di bordo. In rada garantisce 12 ore di autonomia per i servizi senza accendere motori o generatore.

In colore verde chiaro a paratia si vedono i raccordi Dc Bus. Dietro i Dc Bus con cornice verde i gruppi elettrogeni. In blu intenso a murata i trasformatori isolamento. In azzurro a murata il quadro elettrico standard hotel e il Ns Hybrid Control Panel.



The Dc Bus connections in pale green can be seen on the bulkhead. Behind the Dc Bus with a green frame are the generator sets. The isolation transformers are in deep blue on the wall. The standard hotel electrical panel and the Ns Hybrid Control Panel are in light blue on the wall.

FOCUS



A destra del motore diesel, in colore verde, l'Hybrid control panel.

To the right of the diesel engine, in green, is the Hybrid control panel.



Tankoa Binta d'Or, ph Riccardo Borgenni.

e-Motion

Si divide tra Miami e l'Italia. La società americana e-Motion LLC possiede il 100% di e-Motion Srl che ha sede in Toscana. Nel 2014 nella sala macchine del **Sanlorenzo 106** viene montato il primo prototipo di sistema ibrido dell'azienda. Da allora è proseguito lo studio fino ad arrivare nel 2017 con un sistema standard. Oggi l'ibrido parallelo di e-Motion funziona su barche da 15 a 65 metri ed è già stato adottato, oltre che da **Sanlorenzo**, anche da Tankoa e da **Perini**. Attualmente, tutti i principali cantieri mondiali sono in trattativa con l'azienda per iniziare ad installare questi sistemi.

e-Motion LLC, 2155 Coral Way, Miami Florida 33145, USA
e-Motion Srl, Via Cisa Nord 33, 54028 Villafranca Lunigiana (MS), T. +39 0187 1505930,
info@e-motion-hybrid.com, www.e-motion-hybrid.com

*Based in Miami and Italy. The American firm e-Motion LLC owns 100% of e-Motion Srl based in Tuscany. The prototype of the company's hybrid system was fitted in the engine room of the **Sanlorenzo 106** in 2014. Research has continued since then, leading to the development of the standard system in 2017. Today, e-Motion's parallel hybrid can be used in boats from 15 to 65 meters and has already been adopted by Tankoa and **Perini**, in addition to **Sanlorenzo**. All the world's top yards are currently negotiating with the company to start adopting these systems.*

It uses variable speed generators, inverters, permanent magnet alternators, and, obviously, lithium batteries. Those currently available can guarantee a 15 or 20-mile electric cruising range, depending on the yacht and the speed. That's not insignificant. It means that it's possible to maneuver around the harbor, both upon leaving and returning, and perhaps even to cruise to a bay before stopping. Twenty miles of electrical cruising are often enough to meet daily requirements. When the batteries are not enough, the generators come into play. «The more efficient the batteries, the more zero-emissions cruising, but our systems are already prepared for the future. Replacing the batteries is easy, meaning that if more efficient ones come out in a few years that offer a cruising range of perhaps 500 miles, in displacement mode of course, all you have to do is replace them. And in the not-too-distant future, the system will already be able to offer electric-only cruising, with the generators having the sole task of ensuring that the vessel will not be left stranded in the middle of the sea». In short, the diesel/electric system of today will become more and more electric and less diesel in the future, until becoming fully electric. As we know, this technology comes from the car industry and this is why we can rightly expect rapid developments. In this sector, it has always been thought that the equilibrium point would be achieved when the cost was under 100 dollars per kWh. If a battery can achieve this, then it is more economical to make an electric car than one with an internal combustion engine. This is what is known as energy density, namely the cruising range to recharging speed ratio. This equilibrium has already been reached in cars and it is no coincidence that Volkswagen and Mercedes are making numerous full electric models. Volvo and PSA have announced that in a few years they will stop making cars with combustion engines, while numerous northern European countries and the UK have announced that it will no longer be possible to sell cars with combustion engines in their territories from 2025. For those working in the world of yachting, the objective is to adapt these batteries to the engine room environment. In this regard, Michele Maggi states: «This was one of the aspects we devoted the most attention to and we are now able to provide completely safe battery packs that do not risk catching fire and that are not susceptible to saline damage». Besides, the hybrid system is all included. At first sight, it could look like a normal generator because the inverters are also placed inside the soundproofed cabin. «We made an effort not to change existing engine rooms. The weights and dimensions are identical to those of traditional propulsion systems. We offer propulsion in this package, but also energy for all the onboard utilities. Everything is regulated by software that we have developed over four years of work. Moreover, we have relieved the yard of all responsibility because we are committed to guaranteeing global assistance, even on a remote basis, at whatever latitude the yacht is located», says the engineer. In short, the parallel hybrid makes it possible to consume less fuel and therefore to pollute less. A yacht that consumed 700 liters in a day can cut this to 120 liters with this system. And NOx emissions are also reduced as a consequence. The reduction can reach 50-60%, which is a much higher level than required by the new IMO III regulations in place since January for yachts over 24 meters and 500 GT. ▀

May 2021 boatinternational.com

The Design Issue

BOAT

ART OF GLASS

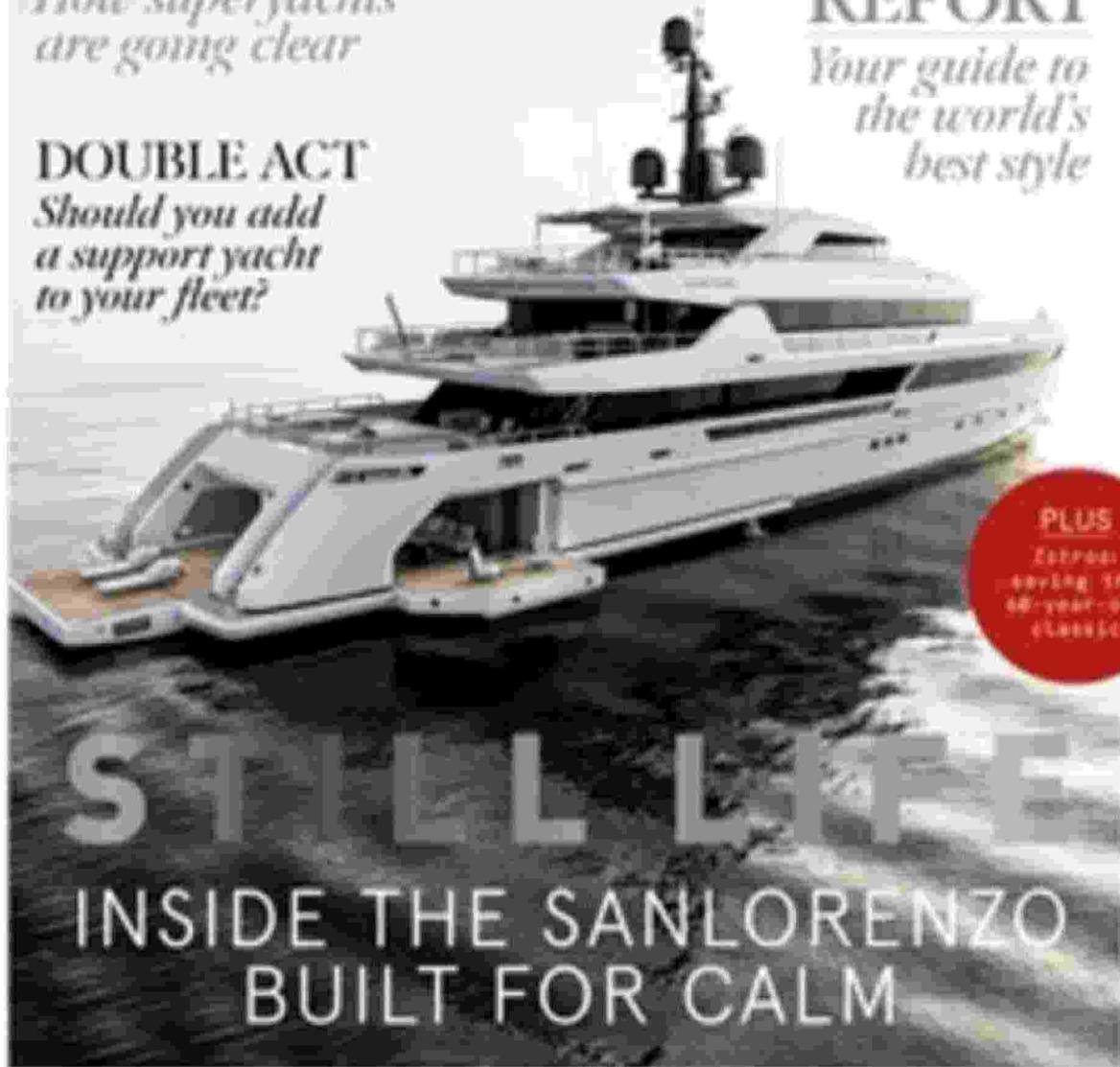
How superyachts are going clear

DESIGN REPORT

Your guide to the world's best style

DOUBLE ACT

Should you add a support yacht to your fleet?



PLUS
Estrosi
Saving the
60-year-old
classic

STILL LIFE

INSIDE THE SANLORENZO BUILT FOR CALM

FROM THE TAJ MAHAL TO TOWER BRIDGE: the new age of jet set adventure

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Cover board

Photography

GUILLAUME PLISSON

INTERIORS: DAVIDE LOVATTI

GRASPING THE

As owners plan to spend more time secluded aboard in a post-pandemic world, **Sanlorenzo** answers their call with a 61.5-metre superyacht built for long-term cruising. *Elaine Bunting* explores an airy new home from home

ZEITGEIST



<# a#>

W



When the new **Sanlorenzo** 62Steel was launched in La Spezia last summer there was a party, a godmother and a christening. Everything was carried out with the tradition and ceremony befitting plans that were years in the making. Only the most vital element was missing: the owner.

This was the first launch the yard had ever done in a socially distanced manner and the owner, separated from the occasion by the restrictions of the pandemic, viewed it remotely on a live stream. Surreal? Yes, agrees Antonio Santella, **Sanlorenzo's** vice president of superyacht sales and director of new product design. "That has never happened before in our history. But the show must go on."

The 62Steel was developed to slot into **Sanlorenzo's** Steel superyacht range between the 52Steel, which lies inside 500GT regulations, the 57Steel and the company's 64/70-metre flagship. This is the first of this new line, built on the same platform as the larger 64 and completed despite difficulties and delays in the supply chain that plagued businesses in 2020.

Sanlorenzo has no wish to extend production beyond 70 metres but it did want to evolve a modern, keen-edged range for its loyal clan of 900 owners, past and present, to move through when they wanted to explore further or live and work on board for longer periods.

"The story of this yacht was born in-house because we have long experience and contact with the family of owners of yachts of all sizes, so we were able to capture all the requests and dreams," says Santella. This was exactly the case for the owner of this yacht, a long-time owner of a 46-metre **Sanlorenzo** who wanted to spend more time on board and have more space to enjoy with his family. It's also an approach likely to find wide appeal in a post-pandemic world, where many owners are placing greater value on the seclusion and comforts a superyacht provides.

Sanlorenzo's objective was to produce a yacht that had expansive private spaces and bright, open views to connect guests with the sea. One feature was paramount: a large owner's suite on the upper deck with windows out on the world, a totally private terrace and swimming pool and a study. In addition, it was to have an adjacent saloon that could be used exclusively by the owner to form a private apartment across the whole deck.

Another essential was to have a large beach club area that would belie the yacht's size with space and facilities for 12 guests. The 62Steel also had to have two large garages for a main tender of 9.5 metres and a service tender and toys, with these located in the middle of the boat so that launching and operation would not interfere with the beach club zone.

The lines were drawn to give the yacht a purposeful profile, with a full, chined bow and straight lines that include the deck windows running aft. Accommodation and technical spaces are laid out over five decks, with the exterior design, structure and general arrangements all done in-house at **Sanlorenzo**. A steel hull and aluminium superstructure strike an equilibrium between strength, cost and speed.

Compared with previous generations of **Sanlorenzo** designs, this harnesses numerous technical advances. To take one example of the step change she represents, the 62Steel can make a comfortable 16.5 knots, but ease back to a long-range cruising speed of 11 knots, and the fuel consumption shrinks to 200 litres per hour, less than the owner's previous very much smaller, lighter yacht. This is a boat designed to be at home in the Mediterranean but easily able to cross the Atlantic or Pacific.

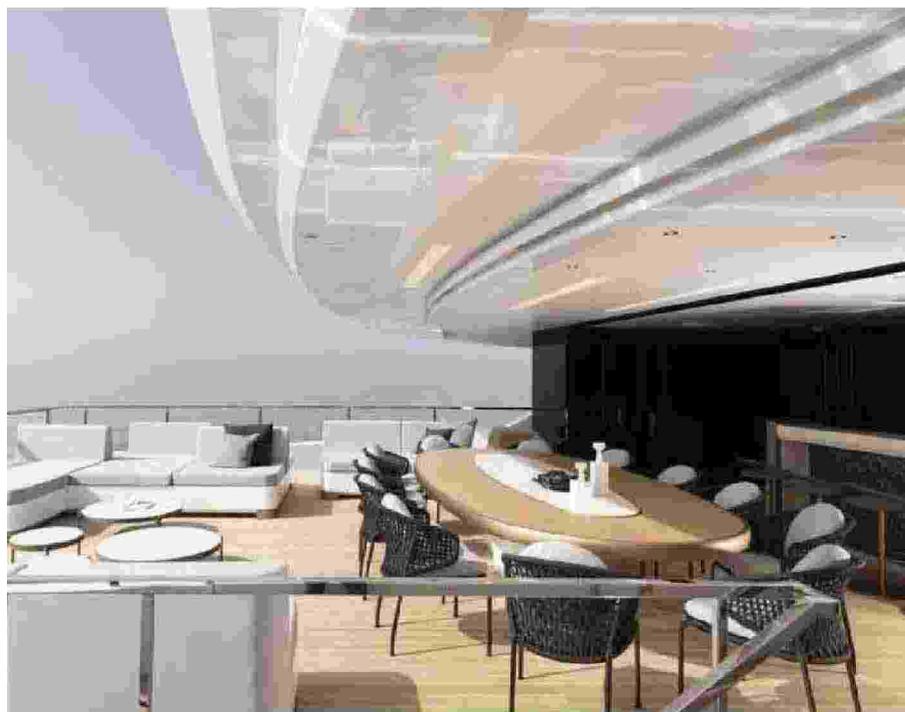
While the exterior design and general arrangements were all penned in-house, Francesco Paszkowski Design was brought in to draw up a plan that emphasised the yacht's crucial open spaces.

"It's very important to note that this is a second boat for the same owner, and we knew each other from [the previous 46-metre boat] so we started this project with a nice connection," says Margherita Casprini, who worked on the 62Steel project with Francesco Paszkowski. "We know all the family very well and we started with a comfortable approach, understanding that they want to have a very private family boat."

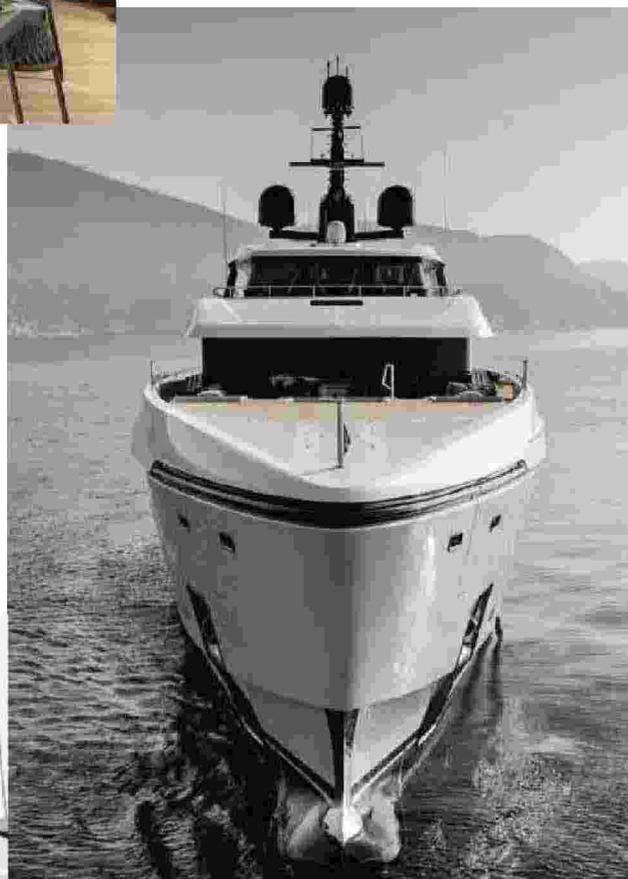
An important aspect was the owner's wish to use discreet, natural colours and Jerusalem stone, as was featured on his previous yacht. This pale, soft textured limestone, used on some of the greatest public buildings of antiquity, is a theme throughout, but in particular abundance in the entrance to the main saloon from the aft deck, the wall that divides the dining room and lounge in the saloon and the main lobby stairs.

"Starting from that choice we put together a mood board - a selection of natural materials - and then we collected all the other materials around that," explains Casprini. "The concept was to have a comfortable and really relaxing atmosphere on board, so we also used oak treated with a smooth matt grey colour and have some accents on some furniture with ebony as a point of attraction."

Casprini's virtual tour starts in the beach club at the aft end of the lower deck. One of the most impressive areas of the yacht, she points out, the



A STEEL HULL
AND ALUMINIUM
SUPERSTRUCTURE
STRIKE AN
EQUILIBRIUM
BETWEEN
STRENGTH,
COST AND SPEED



The 62Steel's modern hull shape has a full rounded bow that maximises interior volume and a stepped chine for finer entry at the waterline. The wheelhouse features the latest glass bridge technology. Top: the owner's aft deck has dining for 12 with a well-sheltered bar just forward



SANLORENZO WANTED TO EVOLVE A MODERN KEEN-
EDGED RANGE FOR ITS LOYAL CLAN OF OWNERS TO
MOVE THROUGH WHEN THEY WANTED TO EXPLORE
FURTHER OR LIVE AND WORK ON BOARD



The arrangement guarantees the owner privacy on the foredeck terrace, which includes a swimming pool for the owner's sole use. The overhang of the bridge deck above cloaks this space from view from the wheelhouse.



space expands with a large stern platform and balconies port and starboard to form an area totalling 117 square metres. This area is, says Casprini proudly, "the masterpiece of this boat and the 62Steel line – together with the area in the bow".

Casprini is referring to the other cornerstone of this design: the owner's apartment on the upper deck. The bedroom itself looks directly forward through floor-to-ceiling windows. Two external doors open out on to a private terrace and sunbathing area and a pool. Layered beyond that is a longer view out over the bow to the horizon. This is an entirely private area, totally sheltered from view from the bridge deck above.

The whole of the upper deck can be reserved for the owner's exclusive use. Accessed by a lift, this deck includes a study in which the owner can work with someone else without disturbing his wife in their apartment. It includes an adjoining lounge that can be used as the main cinema area for the family, or closed off so that the entire 210-square-metre space is a private apartment.

Guest accommodation is on the main deck in four twin and two double cabins. The concept in these was to have a snug feeling. The walls are finished in textured wallpaper and oak, and there are bookshelf niches in Jerusalem stone with metal detailing and desks in contrasting dark, gloss-finished ebony. The headboards are covered with velvet.

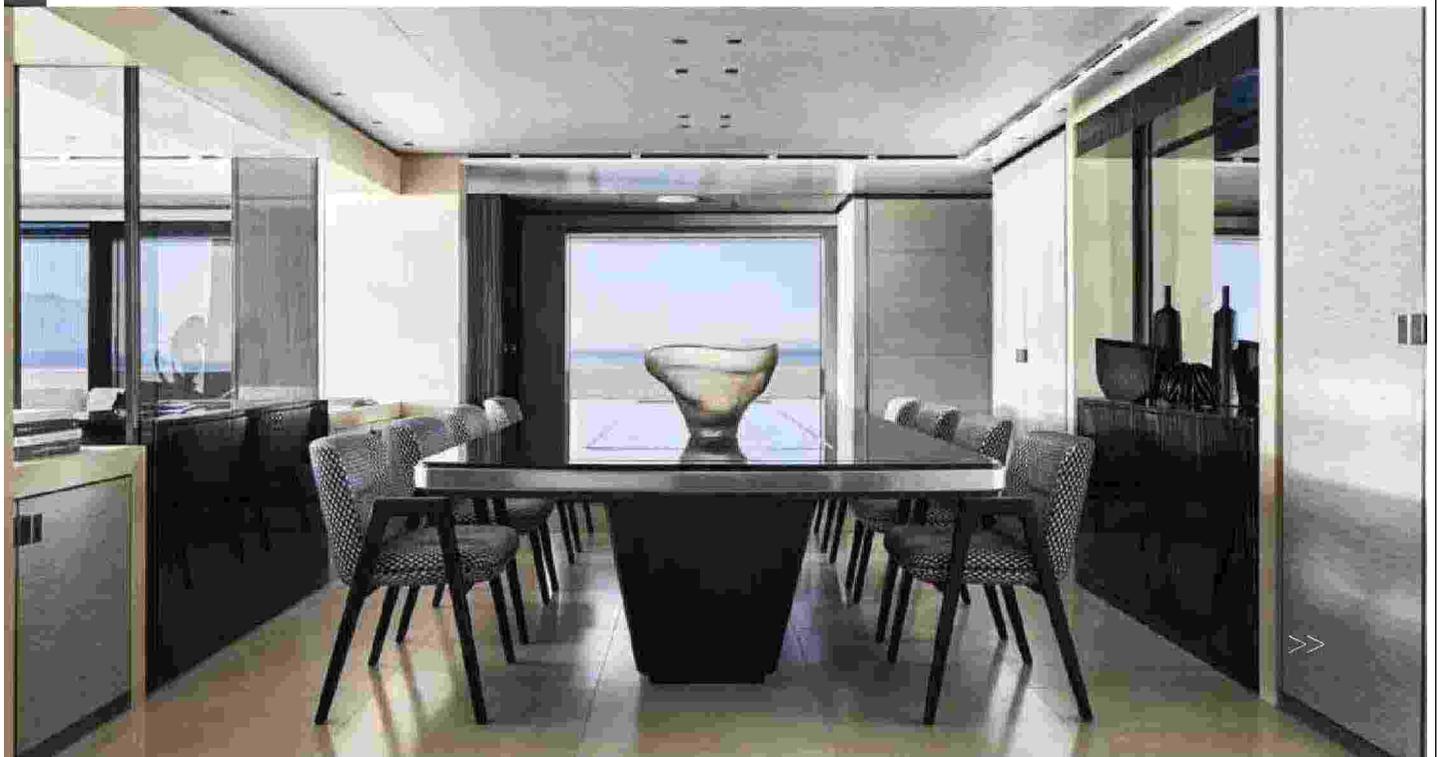
In the VIP twins, a rail has been inset into the wall panels so that the beds can slide together to form a double. Where stainless-steel detail has been used here and elsewhere throughout the yacht, it has been treated to create a darker, cloudy matt finish. "We were looking to have a smooth, vintage effect everywhere," explains Casprini.

The shared spaces, the dining room and saloon on the same deck, are in the same theme. The centrepiece of the dining room is a large table especially designed for the yacht by Francesco Paszkowski Design. This is ebony finished in 100 gloss to give it a lustrous, mirror-like finish, while two additional leaves can extend it to seat up to 16 people. This room is bright, with views on both sides and light drawn in from the main saloon and aft deck through a window. It is, nevertheless, private as the glass in this window contains a laminated layer of visibility-obscuring metallic mesh.

Altogether the living areas on the main deck share 90 square metres of space, including the saloon and the connecting aft deck. As in the owner's saloon/cinema room on the deck above, the sofas and armchairs were all made by Minotti. A games table to starboard was made in ebony with a metal finish in the same style as the dining room table, and the central field is a soft carpet woven in a geometric design. This was chosen by the owner and his wife and handmade specially in two colours of silk and wool by a small company in Florence.



The subdued decor palette evokes a relaxing, comfortable feel in the main saloon and adjoining dining area. Natural materials dominate and there is nothing shiny as all stainless-steel details were given a cloudy matt finish for a vintage effect. High-gloss ebony brings the wow factor on the custom-designed dining table (below) and bespoke games table in the saloon (opposite page). The sofa and armchairs are by Minotti and the wool and silk carpet was handmade in Florence



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Opposite page: the owners have an enviable view to wake up to with full-height windows overlooking the bow. Two doors open to a private terrace and swimming pool (below) just forward of the cabin. The entire deck, tucked between the main and bridge decks, can be a private apartment if desired by annexing the saloon aft of the suite (above). The seating area is centred around a large-screen television, which also makes the saloon ideal for use as a cinema



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

148714

<# a #>

As elsewhere on board, the walls are in a matt grey-finished oak with details of Jerusalem stone and cloudy, matt-finished stainless steel. It looks much lighter than you might imagine, since the saloon joins up with the outdoor living area and guest swimming pool via connecting doors.

The 62Steel is a formula, says Sanlorenzo, that provides almost everything that the shipyard's larger flagship can offer. While not a full custom build, it has layout options that allow owners to choose an interior to fit their plans. Powered by two Caterpillar 3512C engines, she is capable of a top speed of 16,5 knots, yet has a transatlantic-plus range of 5,000 nautical miles at an easy 11 knots.

Careful thought was given to amenities for longer-term living for guests and up to 14 crew. "We have taken care of the comfort of the crew," says Santella. "They have space where they can have a gym, they have a huge area for a dinette, and they have their own galley. It is important for them to be happy."

Self-sufficiency for long-term cruising was built into the formula. "Everything is oversized - the generator, the watermaker," Santella adds. "There is a huge space on the lower deck for a big freezer and fridge, a cool room for garbage and a compactor. These are all for the longer times we believe people want to spend on board."

The new owner of this yacht will spend this season in the Mediterranean but then plans to go much further afield. The next stages are likely to be the Caribbean and the Far East. This yacht was always conceived as a home from home, to be enjoyed by the family and not for charter. The intention is to spend as much as five or six months on board each year.

This combination of wide-ranging capabilities, space and comfort at this size is proving to be something of a sweet spot for Sanlorenzo. As this yacht was launched, hull No 2 was in construction to be delivered at the end of this year for a second owner, and the hull and superstructure of hull No 3 have also been completed for a fast delivery.

"The structure and the design and technical improvements are all points where the owner of a smaller Sanlorenzo can see a big step," says Santella. "This design really has become the only 62-metre yacht on the market with the same features as a yacht of 80 metres and over."

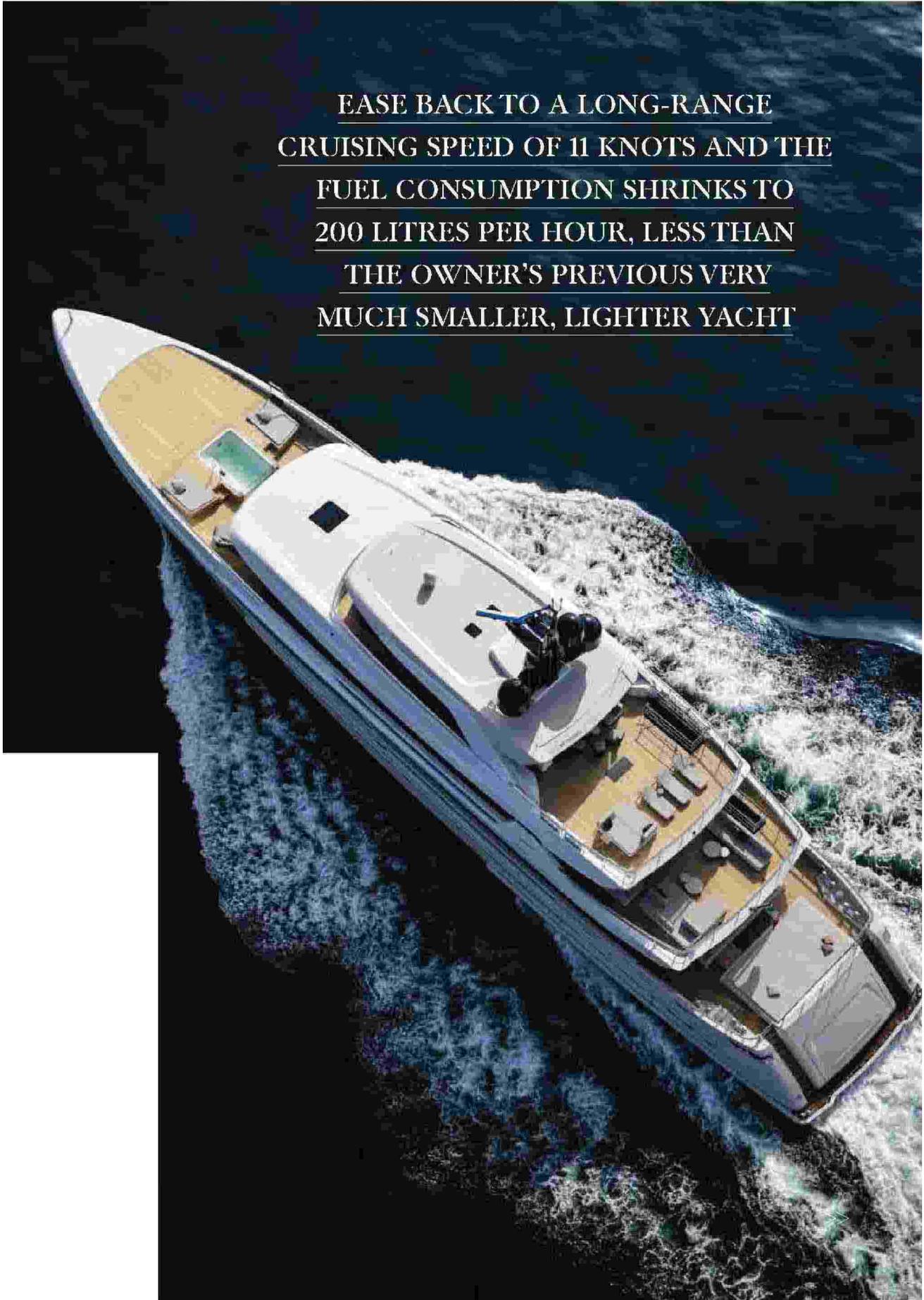
This first Sanlorenzo 62Steel completed all her sea trials and was handed over in March. The delivery came just as countries tentatively began to loosen their borders again. By the strangest of coincidences, this yacht's defining concept of private spaces that open out to a boundless world could hardly be more appropriate. Casting off will feel like being reborn. ■

Right: guest cabins are situated on the main deck. In two of the twin cabins, the beds convert to a double, thanks to a rail set into the textured wall paper panels. Continuing the decor theme of the rest of the yacht, desks are in ebony and the bookshelf niches are made of Jerusalem stone



boatinternational.com

EASE BACK TO A LONG-RANGE
CRUISING SPEED OF 11 KNOTS AND THE
FUEL CONSUMPTION SHRINKS TO
200 LITRES PER HOUR, LESS THAN
THE OWNER'S PREVIOUS VERY
MUCH SMALLER, LIGHTER YACHT



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

148714

DESIGN
FOCUS
/
beach club



A pleasing sensation of being both above and below the water is evoked by the large beach club area. Patterns of light coruscate down through a glass ceiling that separates it from a swimming pool on the deck above. During the day the space is filled with rippling light. At night, when the pool is illuminated with artificial light, this creates a different sensation of being beneath the water.

A bar to starboard enhances the open impression. The top surface is in Jerusalem stone, and the sides are made in 3D wood with a metal lacquered finish that resembles ripples on water. There is also a large hammam finished with traditional glass mosaic and details in Jerusalem stone.

Separating the seating area from the gym is a screen formed of vertical metal elements covered with stitched hard leather panels. These can be rotated so they close for a more intimate feeling or privacy, or they can be turned to open views that extend out from each side of the yacht.

boatinternational.com

<#t#>

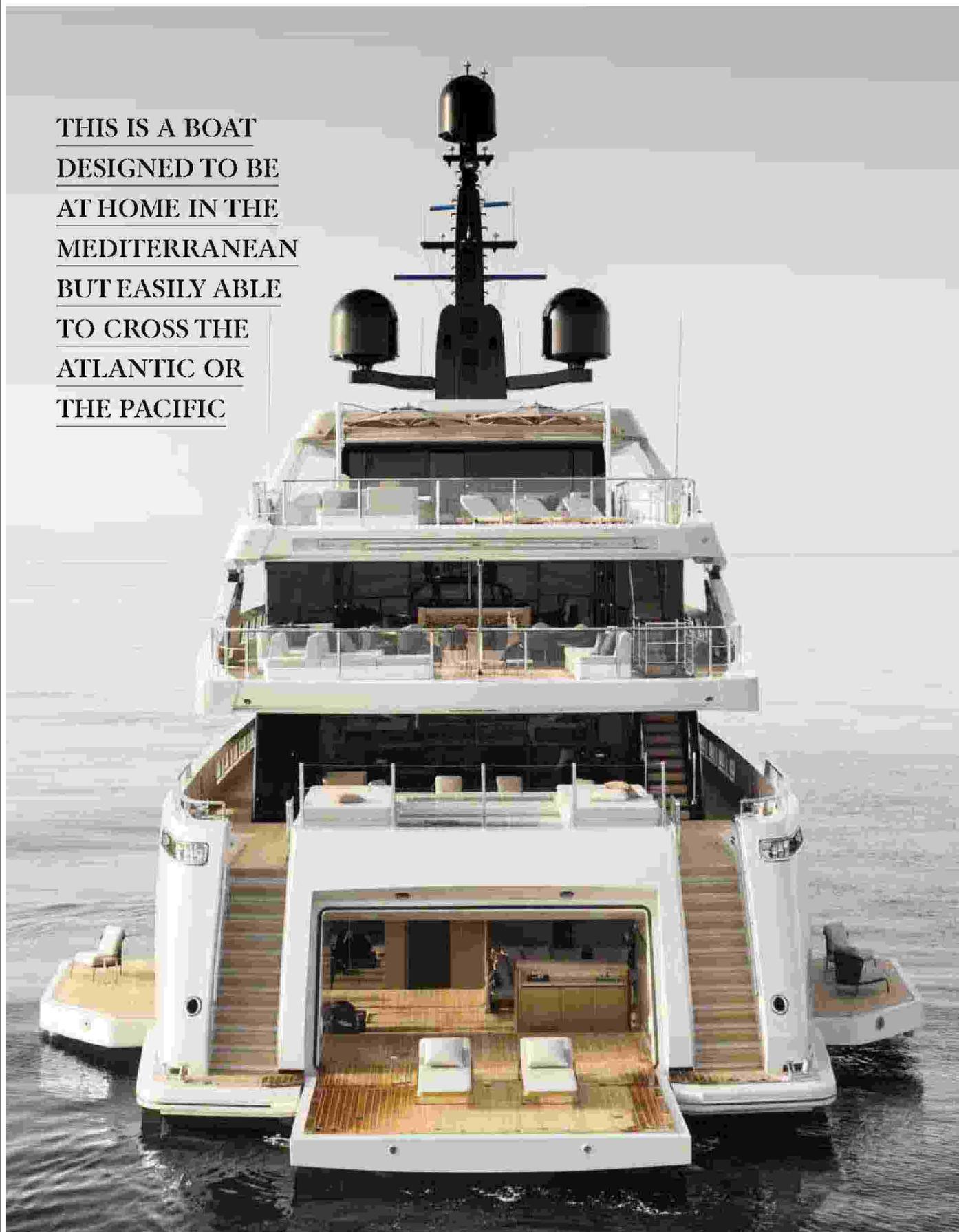
**“THE BEACH CLUB IS THE MASTERPIECE
OF THIS BOAT AND THE 62STEEL LINE”**

The beach area can have views of the water all around. A door opens to form a large stern platform and sunbathing area and two other platforms port and starboard open out to form balconies that appear to fly above the sea surface.

Fresh air flows through the space when the balconies on either side are open. The port side of the beach club behind the decorative screen includes gym equipment. Those working out here are treated to magnificent on-the-water views

>>

THIS IS A BOAT
DESIGNED TO BE
AT HOME IN THE
MEDITERRANEAN
BUT EASILY ABLE
TO CROSS THE
ATLANTIC OR
THE PACIFIC



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

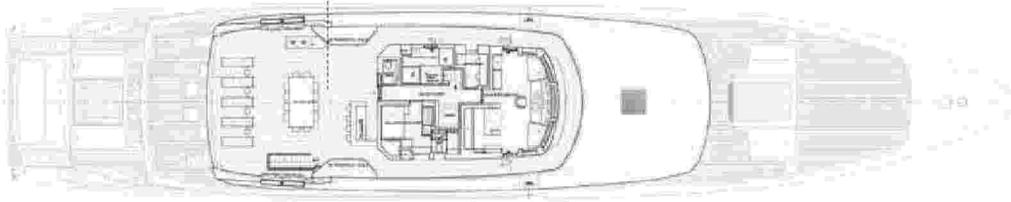
148714

62Steel

Sanlorenzo

Up top, the bridge, ship's office and captain's cabin share space with an ample sundeck aft.

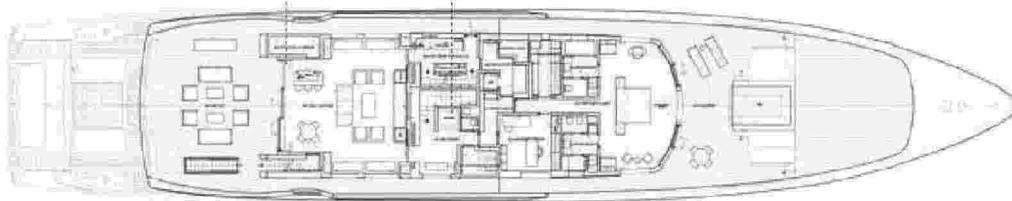
Bridge deck



On the first hull, the owner chose to move this bulkhead forward to make a larger aft deck with bar outside.

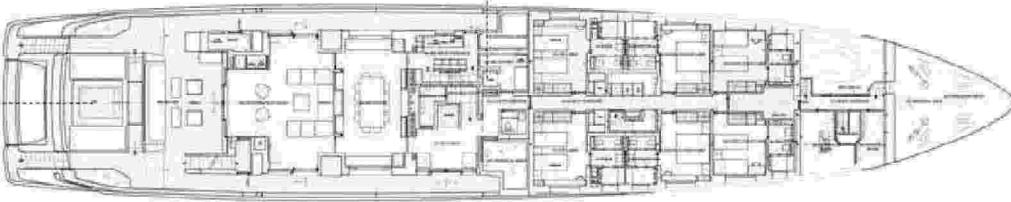
A lift runs to every deck.

Owner's deck



With the galley located on the lower deck, a dumb waiter brings food to the decks above.

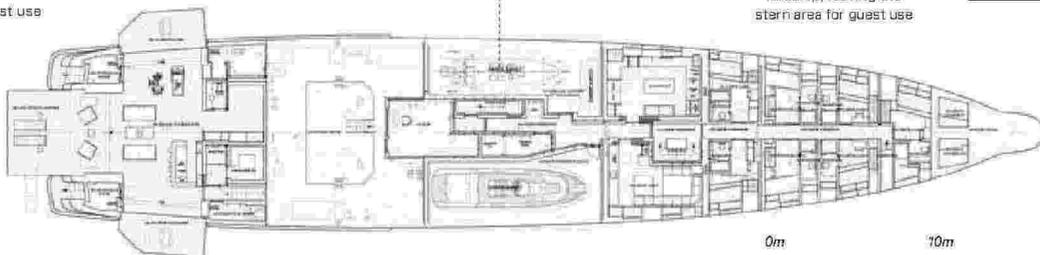
Main deck



One of two on board, the main deck pool is for guest use.

Tenders are housed midship, leaving the stern area for guest use.

Lower deck



LOA 61.5m	Speed (max/cruise) 16.5/12.5 knots	Fuel capacity 130,000 litres	Owners/guests 12	Naval architecture Sanlorenzo	Builder/year Sanlorenzo/2021
LWL 60m	Range at 11 knots 5,000nm	Freshwater capacity 63,000 litres	Crew 14	Exterior styling Sanlorenzo	La Spezia, Italy t: +39 01875 45700
Beam 11.8m	Generators 2 x 200kW; 1 x 150kW Cummins	Tenders 1 x 10m custom Pascoe; 1 x custom Ribeye; 1 x rescue tender	Construction Steel hull; aluminium superstructure	Interior design Francesco Paszkowski Design, Margherita Casprini	e: superyacht@sanlorenzoyacht.com w: sanlorenzoyacht.com
Draught (full load) 3.2m			Classification ABS		
Gross tonnage 1,300GT					
Engines 2 x 1,765kW Caterpillar 3512C					



COMPASSO D'ORO 2020 26^a EDIZIONE, I PREMIATI E LE NOVITÀ



18 D'A 4/20-1/21

Per la prima volta la premiazione del più importante riconoscimento del design italiano si è tenuta (Milano 9-16 settembre 2020) in una sede dedicata esclusivamente al Compasso d'Oro e, per la prima volta, il pubblico è potuto entrare nei nuovi spazi dell'ADI Design Museum. È dunque nato un nuovo punto di riferimento per il design, come sottolineato anche il nome dell'area antistante l'ingresso del museo che è stata ufficialmente ribattezzata Piazza del Compasso d'Oro con l'intervento dell'assessore alla Cultura del Comune di Milano Filippo Del Corno. Ai 18 premi Compasso d'Oro – conferiti dalla giuria internazionale presieduta da Denis Santachiara e composta da Luca Bressan, Virginio Briatore, Jin Kuramoto, Päivi Tahkokallio – sono stati aggiunti 9 premi alla carriera, 3 premi alla carriera internazionali e 3 premi alla carriera del prodotto assegnati a oggetti di grande successo che, progettati da decenni, sono ancora in produzione.

“L'emergenza virale – ha spiegato il presidente ADI Luciano Galimberti – ci mostra che il nostro mondo è profondamente interconnesso. Vi sono quindi priorità che non possono più essere affrontate separatamente, anzi rappresentano una complessità originale, dove le ragioni dello sviluppo si devono misurare con quelle della sostenibilità e della responsabilità allargata ben oltre i confini del pragmatismo tendente a far coincidere la verità con l'utilità”.

“La premiazione e la mostra 2020 – ha

sottolineato Umberto Cabini, presidente della Fondazione ADI Collezione Compasso d'Oro – segnano una svolta, quella di un traguardo consolidato e allo stesso tempo aperto al futuro. L'edificio ristrutturato dell'ADI Design Museum non è solo un simbolo significativo della storia della cultura italiana, è anche lo strumento concreto del lavoro al quale ci prepariamo: diffondere i valori del progetto nel grande pubblico”.

Per rimarcare il nuovo radicamento materiale ed etico del premio, sono stati installati 18 alberi (uno per ogni premio), messi a dimora per l'occasione, che faranno parte del fondo di forestazione urbana ForestaMi promosso da Regione Lombardia, Città metropolitana e Comune di Milano. La mostra è stata accompagnata da un catalogo, in italiano e inglese, edito da ADIper (in vendita online sul sito https://bit.ly/XXVI_CdO_CATALOGO), con scritti di Lorenzo Angeloni (direttore generale per la Promozione del sistema Paese, ministero degli Affari esteri e cooperazione internazionale), Margherita Guccione (direttore generale per la Creatività contemporanea, ministero per i Beni e le attività culturali e per il Turismo), Lara Magoni (assessora al Turismo, marketing territoriale e moda, Regione Lombardia), Cristina Tajani (assessora alle Politiche per il lavoro, attività produttive, commercio, moda e design, Comune di Milano), Antonio Calabrò (vicepresidente di Assolombarda e presidente di Museimpresa), Luciano Galimberti e Umberto Cabini.

COMPASSO D'ORO, I PREMI

Per tipologia di Prodotto

Aero: Momodesign, Paolo Cattaneo, Klaus Fiorino
AK/25: Aboutwater (Boffi e Fantini), Kim Paik Sun
Arrangements: Flos, Michael Anastasiades
Brand Identity Le Gallerie degli Uffizi: Gallerie degli Uffizi, Carmi e Ubertis Milano
Chakra: Universal Selecta, Eugenio Pasta - R&D Universal Selecta
D-Heart: D-Heart, Design Group Italia
E-Lounge: Repower, Antonio Lanzillo & Partners
Enel X Juicepole/Juicebox: Enel X, Defne Koz, Marco Susani - Koz Susani Design
Eutopia: Gomez Paz Design & Crafted, Francisco Gomez Paz
Ferrari Monza SP1: Ferrari, Flavio Manzoni - Ferrari Design
Food for soul: Food for soul
Formula E Caliper: Brembo
Hannes: IIT Istituto Italiano di Tecnologia, INAIL Centro Protesi, Lorenzo De Bartolomeis, Gabriele Diamanti, Filippo Poli
Il mare a Milano: Sanlorenzo, NEO [Narrative Environments Operas]
Output: Output, Rocco Carriero, Pietro Carriero
Pieces of Venice: Pieces of Venice - Benefit Company, Luciano Marson
Rua: TM Italia Ruadelpapavero
Spazio: Falmec, Francesco Lucchese - Lucchese design Studio

Alla Carriera, Italia

Rossella Bertolazzi, Gilda Bojardi, Marco Ferreri, Carlo Forcolini, Carlo Molteni, Piero Molteni, Anty Pansera, Vanni Pasca Raymond, Eugenio Perazza, Nanda Vigo

Alla Carriera, Internazionale

Emilio Ambasz, Nasir Kassamali e Nargis Kassamali, Jasper Morrison

Alla Carriera del Prodotto

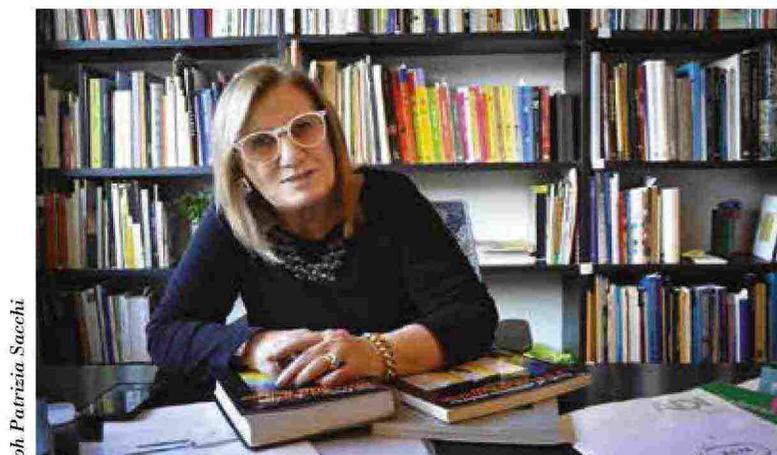
Arco: Pier Giacomo Castiglioni e Achille Castiglioni (1962), Flos
Nathalie: Vico Magistretti (1978), Flou
Sacco: Piero Gatti, Cesare Paolini e Franco Teodoro (1968), Zanotta

Targa Giovani

Caso 4.0: LABA Libera Accademia di Belle Arti, Pietro Gnali (relatore Andrea Gallina)
Sil-O-Safe: Politecnico di Milano, Scuola del design, Caterina Castiglioni (relatori Mario Bisson, Stefania Palmieri)
Tetraodon: Università degli Studi di Camerino, Gianmarco Gatti (relatore Lucia Pietroni)

UNO SGUARDO SULL'ARTE

Compasso d'Oro alla carriera per Anty Pansera



ph Patrizia Sacchi

Il 9 settembre 2020 l'Associazione per il Disegno Industriale ha premiato Anty Pansera con il Compasso d'Oro alla carriera, adducendo la seguente motivazione: "Uno sguardo originale sul mondo del progetto, basato su una formazione legata alla cultura classica e alla storia della critica d'arte, le ha permesso di realizzare testi originali e fondamentali per comprendere il fenomeno del Made in Italy nella sua accezione più vasta. Un impegno mai dogmatico ma sempre impegnato nel calare la cultura del progetto in territori professionali ampi, che comprendono quello dell'insegnamento quanto quello della divulgazione attraverso mostre memorabili". Anty Pansera, critico e storico del design e delle arti decorative e applicate, si forma al Liceo Classico Parini di Milano e si laurea in Storia della critica d'Arte all'Università Statale. Nel 1972 inizia a insegnare all'Istituto Statale d'Arte di Monza e prende il via la sua scoperta del mondo della cultura del progetto che pratica con molti studi e pubblicazioni. Sono a sua firma testi fondamentali quali *Storia e cronaca della Triennale* (1978), *Atlante del design italiano 1940-1980* (1980, con Alfonso Grassi), *Il disegno del mobile italiano. Dal 1946 a oggi* (1990) e *Storia del disegno industriale in Italia* (1993). Ha inoltre diretto la collana *I designer italiani* con Gillo Dorfles. Nanni Valentini la introduce alla ceramica, con *L'arte del vaso* (Urbano, 1983); Enrico Crispolti la invita nel convegno dedicato a Tullio d'Albisola e la Ceramica futurista (1979). L'amicizia con Lillo Mangano, la catalogazione e la cura della sua collezione (dal 2002), la portano a studiare il design dei Paesi nordici e a pubblicare *Design finlandese, la collezione Mangano* (2006). Lo studio delle attrezzature sportive la conduce invece a progettare e curare con Grassi una serie di mostre e di eventi dedicati a *Sport e Design, progettare la competizione* (Ivrea 2008, Pechino e Toronto 2009, Johannesburg 2010). Particolarmente interessanti sono le sue analisi sull'apporto al progetto delle donne artiste/artigiane/designer: gli studi in questo settore iniziano nel 2001 con l'esposizione *Dal merletto alla motocicletta* (con Tiziana Occeppo), nel 2008 cura la rassegna *DcomeDesign. La mano, la mente e il cuore* (con Luisa Bocchietto, per Torino World Design Capital), occasione anche per realizzare un primo censimento delle donne designer. Nel 2009, con Luisa Bocchietto, Loredana Sarti e Patrizia Scarzella fonda l'Associazione DcomeDesign, di cui è presidente e inizia a curare una serie di mostre dedicate alla progettualità femminile in tutta Italia. L'insegnamento ha sempre caratterizzato il suo lavoro: dopo l'Isa di Monza, è stata docente al Politecnico di Milano, all'Accademia di Belle Arti di Brera e allo IULM. È stata presidente dell'Isia Faenza, componente del Comitato direttivo della *Design History Foundation*, membro del CDA della Fondazione del Design Museum della Triennale di Milano e del Comitato Scientifico dello stesso ente.

POST-TRATTAMENTO. Hug e l'Scr

AVANTI CHE C'È POSTO

Titolo solo apparentemente provocatorio. Ben sappiamo quale criticità rappresenti per i cantieri nautici l'ingombro dell'Scr.

Hug risponde a questo grido di dolore compattando il modulo, migliorando il grado di conversione e la modularità

Hug ha fatto un passo in avanti nella direzione dell'integrazione del pacchetto Ats e della flessibilità (o, perdonateci la forzatura anglofona, la 'switchabilità'). Facciamo un passo indietro, all'acquisizione da parte di Faurecia, un nome salito prepotentemente agli onori della cronaca, all'interno del tourbillon Stellantis. Parte del gruppo Psa, l'azienda francese ha investito tre anni fa in Hug per entrare nel segmento delle alte potenze, cosiddetto Hhp (High horse power). La logica che sottintende questa operazione è quella di affrontare i mercati che avranno un maggior tasso di crescita rispetto alla 'emissionization' (anche questo è un termine convenzionale, ovviamente nella lingua vettoriale, l'inglese).

Parola di Bertoglio

Abbiamo chiesto a **Carlo Bertoglio**, country manager Italia di Hug engineering, di partire proprio da qui, dalle premesse.

«Hug è ormai leader consolidata anche nei sistemi di after-market per le applicazioni nautiche. Ci aspettiamo quindi di suscitare l'interesse dei motoristi a cavallo tra la taglia automotive e quella navale, grossomodo dai 500 chilowatt ai 2 Mega. Le competenze specifiche le abbiamo e le mettiamo a disposizione anche di partner di altissimo profilo, come Cummins (ndr: gli americani dispongono internamente delle carte di Ces,

Cummins emission solutions). Siamo diventati fornitori ufficiali per l'Imo Tier 3. Iniettare una ventina di chili di urea in un'ora aumenta il rischio di solidificazione dell'urea, quindi di innescare la formazione di incrostazioni solide. Hug è in grado di integrare il loro expertise su applicazioni con un ciclo di lavoro così anomalo, come ad esempio i rimorchiatori o navi per operazioni off-shore».

A questo punto la conversazione si muove nuovamente verso il punto di partenza, il diporto.

Dal lavoro al piacere

«A partire dal 2014 in Italia abbiamo diversificato la clientela. In questo settore siamo storicamente fornitori di **Fincantieri yachts** e **Azimut Benetti**. Ci siamo affacciati sulla finestra degli yacht, che non sono il target convenzionale di Hug, ma rivendicano con sempre più forza la pulizia dei sistemi di scarico, sia all'elica che dei gruppi di bordo. Abbiamo instaurato relazioni tecnico-commerciali con numerosi cantieri diportistici, tra i quali citiamo Tecnomar, NcA (Nuovi cantieri Apuania) e **San Lorenzo**, che sta diventando il cliente numero uno in termini incrementali.

Domanda e offerta si sono incontrati. Sopra i 50 metri non c'è imbarcazione che non sia "emissionata" almeno sui gruppi di bordo, nonostante pesi l'assenza dell'equivalente di una normativa Euro 6 o

Stage V. Al momento è sufficiente l'Scr, ma il trend delle richieste è verso un modulo di post-trattamento che integri Scr e Dpf. L'Imo Tier III originariamente richiedeva l'obbligatorietà dell'Scr al di sopra dei 24 metri, suscitando la netta contrarietà dei cantieri. È obbligatorio dal 2016 negli Usa per navigare con imbarcazioni oltre le 500 gt, con una deroga al di sotto di questo tonnellaggio. La sospensione è stata applicata fino al gennaio del 2021. Il tempo è dunque scaduto e non è più possibile navigare, in USA e Canada e in quella parte dei Caraibi che si trova sotto la giurisdizione americana, come non è possibile nel Mare del Nord e nel Baltico.

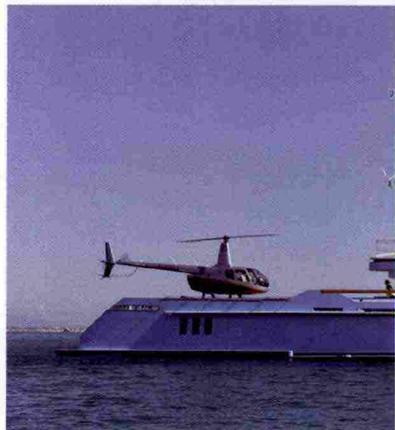
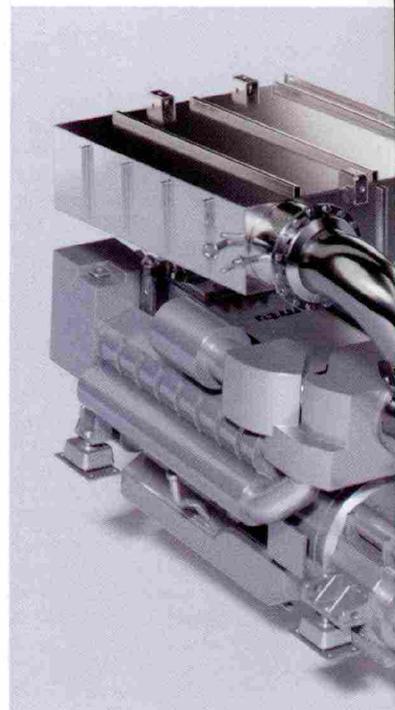
Comunque la si voglia vedere, circa il 50-60 per cento degli armatori è americano, su questa taglia, quindi verosimilmente in ormeggio in Florida».

Come dire, 'o mangiare questa minestra o saltare...'

Con le dovute differenze

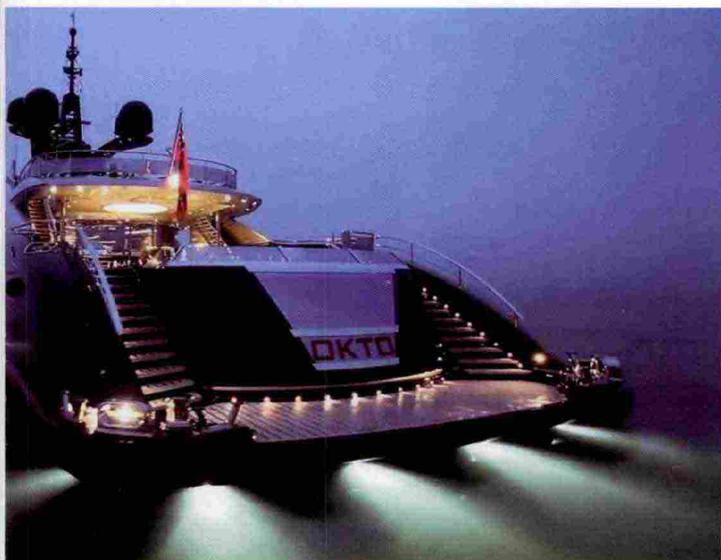
Bertoglio puntualizza le differenze tra un catalizzatore d'urea tipicamente automobilistico e uno per applicazioni da lavoro.

«L'Scr di tipo industriale ha alcune prerogative: il materiale non è metallico ma un estruso ceramico; le contropressioni sono bassissime; deve essere 'trasparente' rispetto ai limiti emissivi originali del motore Tier II; la mi-





«Abbiamo concluso la messa a punto di un nuovo catalizzatore che ci permette performance chimiche superiori del 50 per cento, a parità di volume» ci ha spiegato Carlo Bertoglio, country manager Italia di Hug Engineering. E non si è certamente limitato a questo. Nelle foto in basso, due tipiche applicazioni di Hug: Okto, firmato da Isa Yachts, e l'Ocean Dream Walker di San Lorenzo.



«Abbiamo registrato un forte interesse per una soluzione di post-trattamento che sia sostenibile per peso, ingombri, prestazioni, affidabilità, e che si occupi anche degli aspetti trascurati dalle normative», dice Carlo Bertoglio, Country Manager Italia di Hug Engineering

scelabilità e l'uniformità dei dosaggi; l'iniezione di urea deve infine essere assistita con aria compressa.

Nell'automotive succede invece il contrario. Deve essere praticamente integrato al motore; è soggetto a contropressioni elevate; è realizzato con materiali metallici per reggere il ciclo di utilizzo. La resistenza meccanica è imprescindibile, dal momento che si tratta di un dispositivo soggetto alle sollecitazioni di organi in movimento, come le auto, talvolta su fondi stradali fortemente sollecitanti. Se nello stradale si seguono criteri di standardizzazione, nell'industriale è fondamentale l'adattabilità al progetto. Sono tutti prodotti customizzati».

Dipende dagli armatori

In assenza di vincoli draconiani, la leva proviene dalla sensibilità degli armatori.

«Soprattutto nel corso dell'ultimo biennio abbiamo registrato un forte interesse per una soluzione di post-trattamento che sia sostenibile per peso, ingombri, prestazioni, affidabilità, e che si occupi anche degli aspetti trascurati dalle normative, come l'ammonia slip. Consideriamo anche la richiesta di 'conforto' da parte degli utilizzatori degli yacht: la soglia di odorabilità dell'ammonia assolutamente da non superare, e il fatto che l'armatore desidera navigare in tutto il mondo senza lasciare scia di fuliggine, ne in aria e tantomeno in acqua, come succede oggi».

A questo punto entriamo nel dettaglio del tasso di innovazione dei dispositivi di post-trattamento per il diporto, licenziato di recente da Hug Engineering.

«Abbiamo deciso di alzare

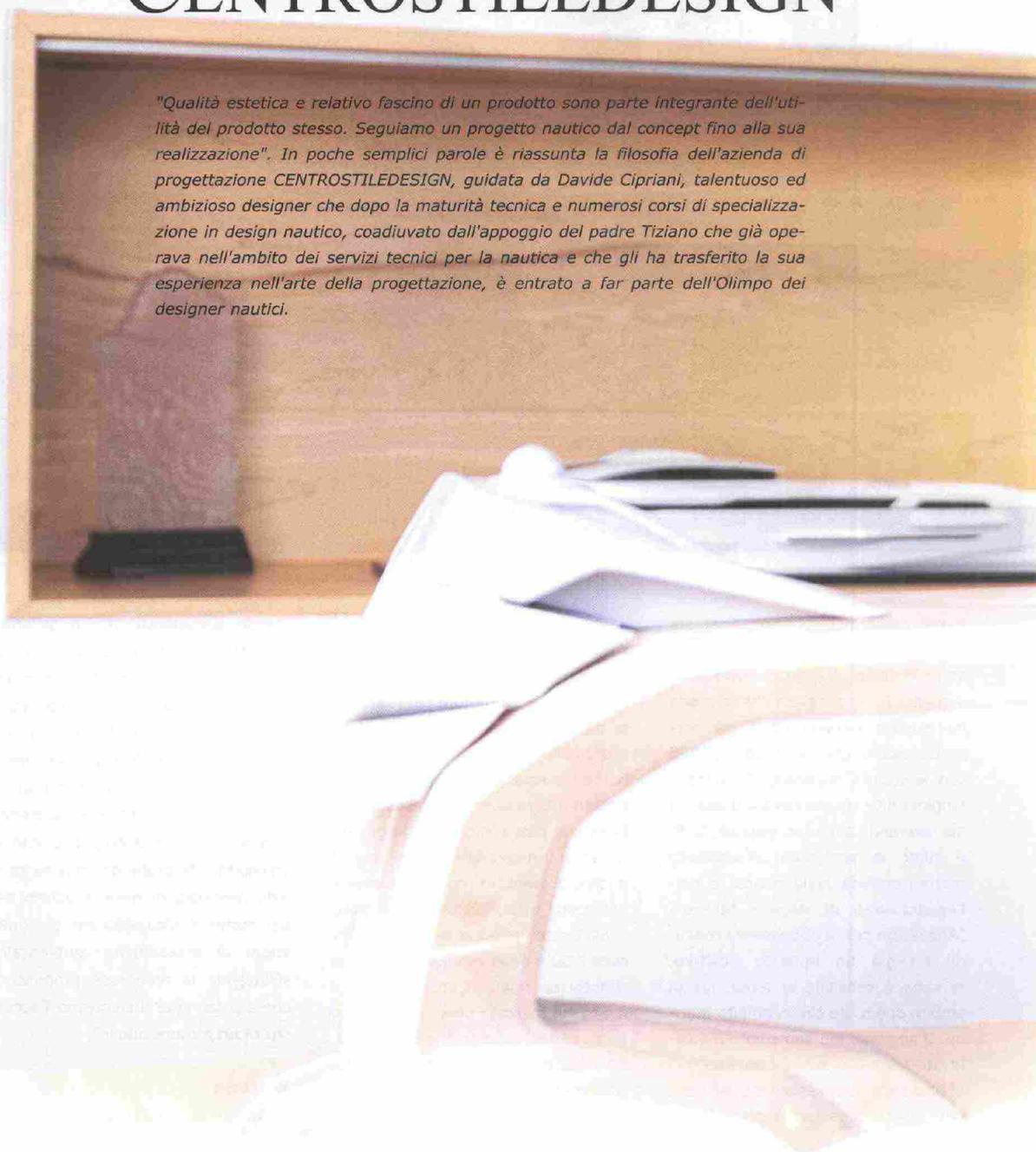
l'asticella dei catalizzatori dal punto di vista chimico-catalitico. Nel corso del 2020 abbiamo concluso la messa a punto di un nuovo catalizzatore che ci permette performance chimiche superiori del 50 per cento, a parità di volume. Abbiamo cioè aumentato il grado di conversione. Facciamo un breve riassunto: gli NOx sono eliminati dall'ammoniacca, che non è però stoccabile a bordo. La soluzione consiste nel produrre ammoniacca dall'urea tecnica: l'urea passa dallo stato liquido a quello gassoso, quindi si converte in ammoniacca, innescando la reazione nel catalizzatore. I residui di ammoniacca e NOx devono essere eliminati. In base all'efficienza si tratta di residui tra l'1 e il 5 per cento). Qual è il vantaggio competitivo del nostro sistema rispetto alle formule tipiche dei motoristi? Generalmente questi ultimi utilizzano maglie più fini e creano contropressioni che richiedono utilizzo costante dell'Scr, in qualsiasi condizione di utilizzo e qualsiasi latitudine. Nel caso di una traversata oceanica occorre un considerevole stoccaggio di urea. Si parla anche di 3-4mila litri aggiuntivi di urea a bordo».

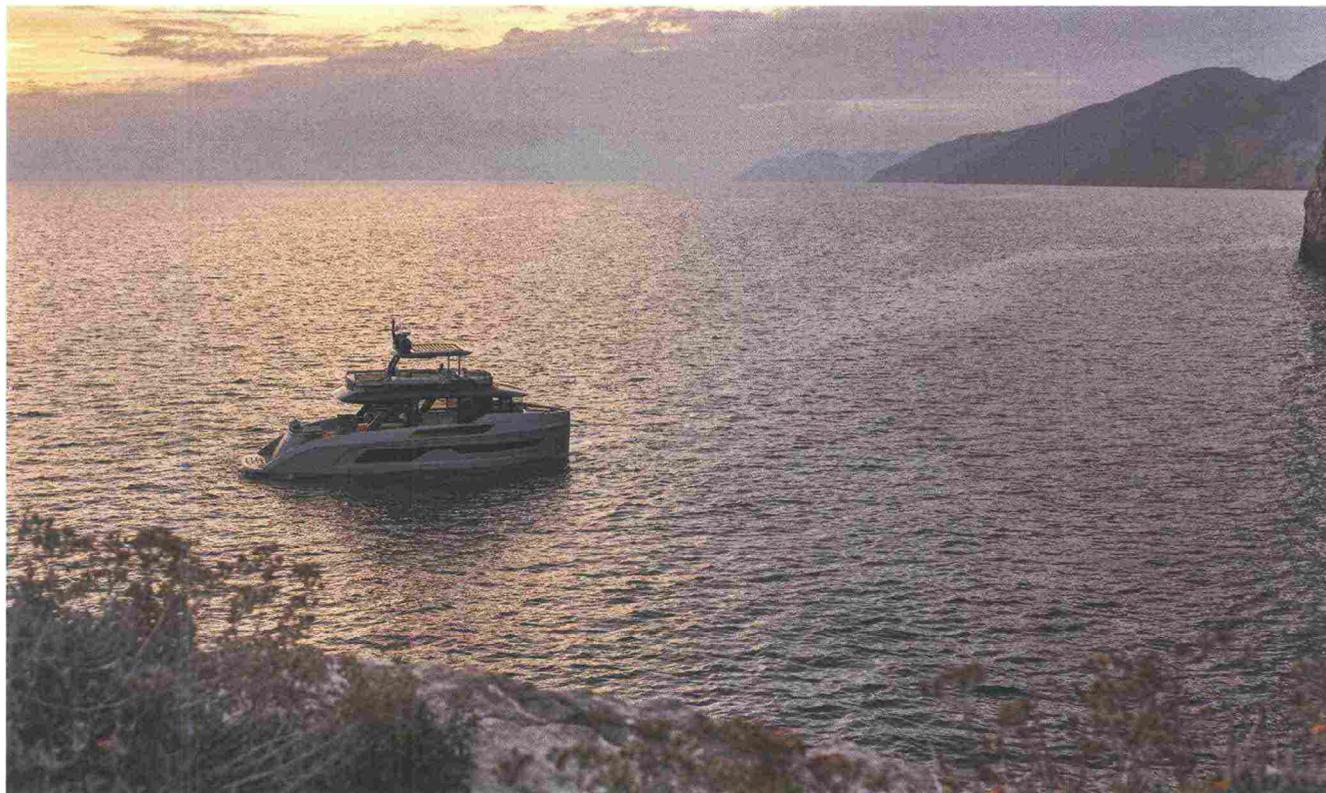
E vai di 'switch'!

Qui entra in gioco la famosa 'switchabilità', che consente di spegnere il sistema e di attivarlo all'occorrenza. Questo significa urea a bordo nella misura necessaria ad attraversare le acque territoriali americane e gettare l'ancora a Fort Lauderdale, Tampa o Miami. Altrimenti, il motore gira pacificamente senza ausili a valle, urea tecnica compresa.

DAL CONCEPT FINO ALLA SUA REALIZZAZIONE: CENTROSTILEDESIGN

"Qualità estetica e relativo fascino di un prodotto sono parte integrante dell'utilità del prodotto stesso. Seguiamo un progetto nautico dal concept fino alla sua realizzazione". In poche semplici parole è riassunta la filosofia dell'azienda di progettazione CENTROSTILEDESIGN, guidata da Davide Cipriani, talentuoso ed ambizioso designer che dopo la maturità tecnica e numerosi corsi di specializzazione in design nautico, coadiuvato dall'appoggio del padre Tiziano che già operava nell'ambito dei servizi tecnici per la nautica e che gli ha trasferito la sua esperienza nell'arte della progettazione, è entrato a far parte dell'Olimpo dei designer nautici.





L'Explorer 62 è l'ultimo motoryacht, presentato in anteprima mondiale al 60° Salone Nautico di Genova, firmato da Davide Cipriani. Questo modello, primo della gamma Explorer Yachts, è progettato per dar modo ai suoi ospiti di avere un contatto diretto con il mare

Come spesso accade, la passione per il mare gli giunge sin da bambino abituato a passare le vacanze estive in barca con la famiglia, e quello che era un diletto Davide Cipriani lo ha trasformato in una realtà lavorativa affermata e consolidata: CENTROSTILEDESIGN. Questo studio è nato da due esperienze precedenti: Studio Ti, fondata nel 1990 che è stata partner tecnologico di numerose realtà industriali, e Centro Stile, nata nel 2001, sempre per volontà di Davide Cipriani che dopo un'esperienza all'interno di Studio Ti, ha fondato una società di servizi di progettazione e design che in breve tempo è divenuta una delle principali attività del settore a supporto della nautica e dell'industria per dimensioni e varietà dei servizi offerti.

Dopo 25 anni di attività, oggi CENTROSTILEDESIGN si sviluppa su un'area di 4.000 mq e conta oltre 40

dipendenti. Una realtà imprenditoriale in grado di realizzare progetti innovativi, partendo dal concept design per arrivare al prodotto finito. L'azienda è strutturata seguendo una rigorosa filiera di servizi estremamente completa e di grande qualità: dalla progettazione alle analisi strutturali, fino alla realizzazione di modelli, stampi e prototipi. La solidità e l'affidabilità della CENTROSTILEDESIGN è tangibile anche dalle numerose collaborazioni con i maggiori cantieri nautici in Italia e all'estero: si sono affidati all'azienda nomi come Filippetti Yacht, Gruppo Ferretti, Monte Carlo Yachts, Perini Navi, Sanlorenzo Yachts, Sessa Marine, Solaris e Wally. Senza contare il team di Coppa America Mascalzone Latino, per il quale l'azienda di Cipriani ha contribuito al progetto del famoso "boma reticolare" che rappresenta una soluzione

tecnica di estrema leggerezza e resistenza. A questo studio di progettazione, inoltre, si devono innovazioni come il pluripremiato Riva 88 Florida per lo sviluppo tecnologico del sistema "convertible top" e come Anvera 55, il primo maxi-rib full carbon.

La vera sfida Cipriani l'ha vinta però sul piano imprenditoriale, proprio sul terreno della filiera, le oltre 40 maestranze impiegate coprono infatti moltissimi aspetti della progettazione: design, engineering, modelli e stampi, reverse engineering, modelli in scala, documentazione, analisi e calcolo cfd/fem, una soluzione che garantisce un monitoraggio qualitativo costante ed un dialogo a chilometro zero tra i vari momenti e aspetti della progettualità.

Ultimo lavoro in ordine di tempo è l'Explorer 62, pensato per ottenere un rapporto totalizzante con il mare. "Dormendo, mangiando, conversan-

RUBRICA | DESIGNER E PROGETTISTI



Con i suoi 50 nodi di velocità massima il Filippetti Sport 55 si distingue per alte performance ed eleganza. Un coupé sportivo progettato da CENTROSTILEDESIGN che ha linee nette e moderne con richiami al passato

do, giocando, vivendo le proprie passioni, a partire da quella per la navigazione, in modo che si tramutino in ricordi indelebili", così lo descrive l'azienda in una nota. Un progetto voluto dall'imprenditore Riccardo Radice "Professionista di comprovata esperienza della yachting industry che ha maturato l'idea di voler costruire un nuovo motoryacht explorer, un modello che - dichiarano ancora dall'azienda - fosse fuori dal coro, innanzitutto, per i suoi contenuti, per la forza delle idee in esso racchiuse". Un concept ambizioso e intuitivo e un'idea che però andava concretizzata in soluzioni tecniche d'avanguardia. L'intuizione di affidare al team di Davide Cipriani è stata dunque determinante e totale "dal progetto navale alla sua ingegnerizzazione, dallo yacht design alla com-

partimentazione degli interni, dal lighting design fino all'arredo e al décor, tutto di questa nuova barca è stato realizzato dal suo CENTROSTILEDESIGN, una factory hi-tech che nella nautica non ha termini di paragone. Un apporto fondamentale per portare l'Explorer 62 a competere da protagonista in un ambito, quello dei motoryacht expedition, dove oggi operano modelli e marchi di rango". La revisione degli spazi interni tipici degli expedition yacht caratterizzati da geometrie rigorose ha portato a riformulare gli spazi attraverso il mantenimento della possanza e l'affidabilità che infondono gli esterni di imbarcazioni abituate a non avere confini e la revisione degli interni da sfruttare in modo totale. "Nell'Explorer 62 è possibile distinguere due grandi volumi grazie al

profilo superiore diamantato, che percorre e caratterizza tutta la linea del cavallino, mentre il sottostante fregio di contenimento delle grandi vetrate laterali, conferisce tridimensionalità e ricchezza alle murate, attribuendo grande personalità stilistica alla barca, e al contempo luminosità agli interni". L'estetica imponente e la forte personalità sono conferite dalla prua alta e dritta, un design che è parte di un progetto navale dedicato all'Explorer 62, che massimizza la lunghezza scafo, conferendogli protezione dall'onda e che garantisce una carena sicura e performante anche in condizioni di mare formato. Sul piano tecnologico è necessario sottolineare la presenza a bordo dell'innovativo AFS, Advanced Full Stability "un unico sistema di gestione che garantisce il controllo

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

148714



CENTROSTILEDESIGN ha realizzato gli interni di un esclusivo **Sanlorenzo** SX76 dove si è cercato di mantenere la massima espressione della personalità dell'armatore

simultaneo dei sistemi di stabilizzazione e assetto installati: anti-rollio e auto-trim - spiegano da CENTROSTILEDESIGN - Tale soluzione rende non solo l'imbarcazione assolutamente user friendly, facilmente gestibile anche da un comandante non professionista, ma eleva in maniera sensibile il piacere della navigazione, offrendo un'esperienza di crociera più confortevole, sicura ed economica". Uno yacht versatile anche negli interni caratterizzati da una grande versatilità del layout così da poter realizzare una zona notte che si estende lungo il ponte inferiore, una soluzione che si trova più spesso su yacht di taglia maggiore per il numero di posti letto disponibili e per l'ampiezza degli ambienti. La cabina armatoriale, ad esempio, sfrutta il baglio per intero a centro barca ed è

dotata di walk-in closet e di un lussuoso bagno privato. Ad estrema prua, invece, la cabina Vip con letto matrimoniale centrale, armadio doppio e bagno en suite. Oltre ad una terza cabina ospiti con bagno e letti affiancati, nel lower deck è presente un quarto ambiente fruibile come quarta cabina o dispensa.

Il ponte principale è caratterizzato da ambienti senza soluzione di continuità dove troviamo un ennesimo esempio di innovazione che "riguarda - spiegano ancora da CENTROSTILEDESIGN - la sottile struttura che consente l'apertura dei vetri: soluzione ingegneristicamente complessa perché ne consente la completa scomparsa, funzionale alla possibilità di mettere in comunicazione i vari ambienti, sempre ai fini di una superiore versatilità dell'imbarcazione".

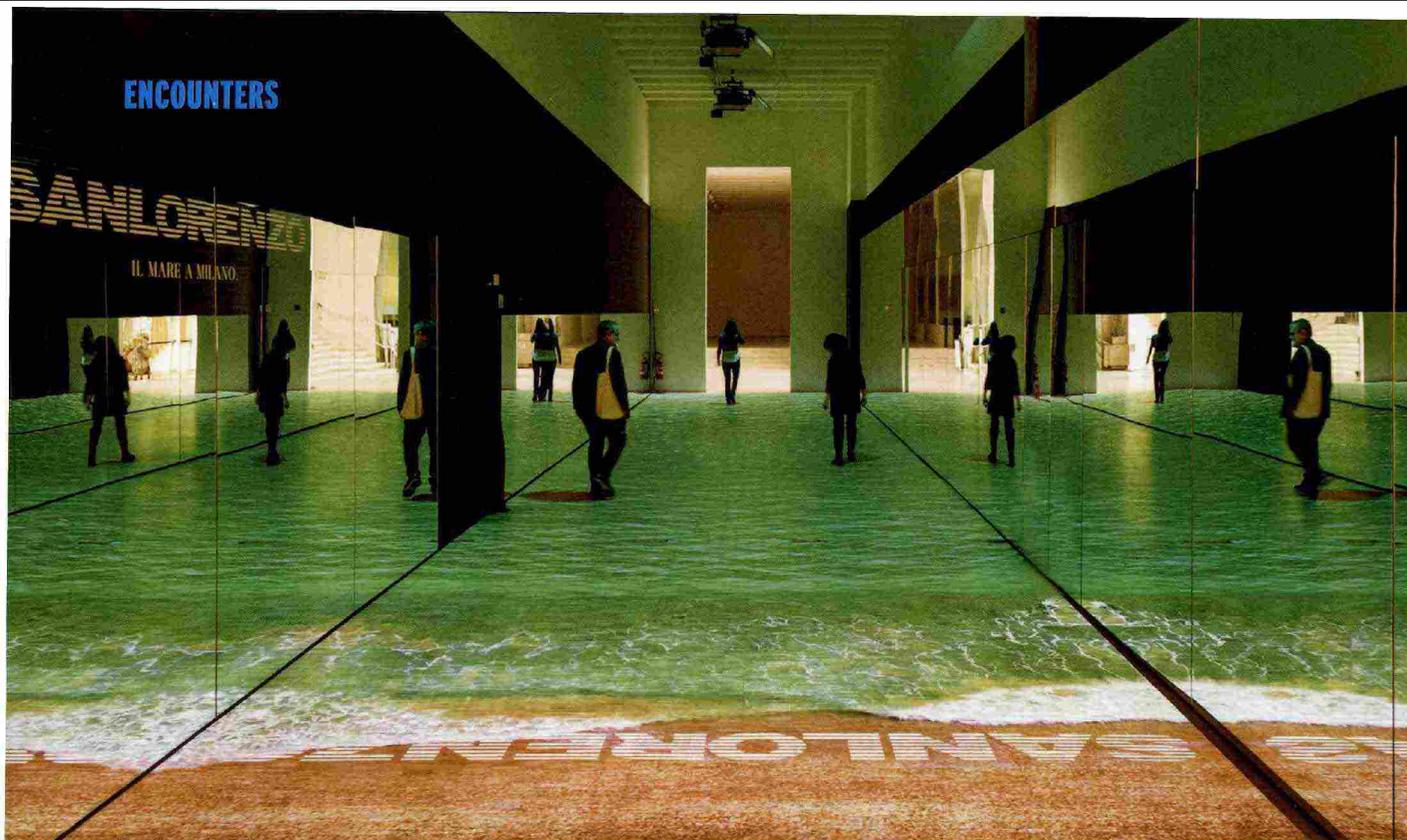
Finiture lucide ed opache in contrasto studiate insieme all'illuminazione, dettagli pregiati e mai lasciati al caso: l'Explorer 62 è la perfetta sintesi di come la tecnologia e l'innovazione siano il focus del lavoro instancabile di ricerca che opera CENTROSTILEDESIGN. "Il miglior modo per ottenere qualità estetica è far lavorare in team tutte le risorse coinvolte nella genesi del prodotto, specialmente se si parla di ingegneria, ergonomia e design. Segmentare la catena produttiva è difficile ottenere ottimi risultati in poco tempo. Il nostro punto di forza è proprio il lavoro in team di persone altamente qualificate in ogni settore della filiera produttiva".

CENTROSTILEDESIGN S.R.L.

www.centrostiledesign.it

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

148714



Excellence in design: **Sanlorenzo** and the Compasso D'Oro

Every enthusiast of the industrial product, every designer, every architect knows the Compasso d'oro, an important recognition that is assigned by the "Associazione per il disegno industriale" with the aim of rewarding and highlighting the quality of Italian design

Valentina Solera

It's the most ancient and prestige industrial design prize in the world. The prize is in fact a compass, inspired by that of Adalbert Goeringer and by the golden section, designed by graphic artist Albe Steiner and executed by architects Marco Zanuso and Alberto Rosselli. Every architect dreams of being able to win the prize that every year is assigned to different categories in the industrial products sector and rewards objects of absolute excellence. The prize was instituted in 1954 from an idea by the

architect Gio Ponti and initially sustained by the la Rinascente department store. From 1964, when la Rinascente's patronage ended, the prize passed entirely to the ADI. Since June 2020 the objects receiving the prize have been exhibited at the Milan ADI Design Museum. The sea too became a leading player in this prestige prize: the Ligurian **Sanlorenzo** yard, in September 2020, was rewarded in the "Exhibition Design" category, the Sanlorenzo installation "The sea in Milan" at the 2017 Milan Triennale was chosen from more than 350 finalist projects.

New significance

Thanks to a unique ability to broaden its imagination and receive suggestions from other sectors such as design and art, over the years **Sanlorenzo** has given a new significance to the way of understanding yacht design.

The installation presented at the 2017 Fuorisalone and constructed by NEO (Narrative Environments Operas) was conceived to immerse visitors in the world of yacht design: the space



Installation of the 2017 "Il Mare a Milano, Sanlorenzo" at the Milan Triennale

The 27 m megayacht SX88 Sanlorenzo under way, with interior design by Piero Lissoni

in front of the Milan Triennale was transformed, with a large projection on the ground, in various seas which alternated to evoke a hypothetical crossing in the most remote parts of the planet. In the interior of the foundation, an entire room was dedicated to presenting the lines of yachts produced by Sanlorenzo and to recounting its collaboration with some of the most prestige names in design such as Dordoni Architetti, the Antonio Citterio Patricia Viel studio and Piero Lissoni.

The Compasso d'Oro prize is assigned on the basis of a preselection by the permanent Observatory of Design of the ADI, made up of a commission of experts, designers, critics, historians, specialised journalists, members of the ADI and others.

These figures have the job of evaluating and selecting the best products and projects, judged by absolute excellence, which are then published in the annual ADI Design Index.

The Sanlorenzo yard is described not just as a video account, it was also an exhibition that represented several Sanlorenzo projects, included in the 2018 and 2019 ADI Design Index: for example the SX88 yards with interiors by Piero Lissoni (art director of Sanlorenzo since 2018), the Superyacht 460Exp with interiors by Citterio Viel and the innovative asymmetric yacht SL102A.

Thanks to this exhibition the public could understand how the yard always manages to have an innovative approach to design: the yard's collaboration with the best designers of the moment, who take part in the creation of the various yachts, means their products can truly be the result of teamwork of great excellence. For the SX88 yards we can see an absolutely innovative approach from designer Piero Lissoni, for the first time ever he presented an open space on a yacht 88 feet overall. Piero Lissoni in this way reinterpreted the concept of space inside the yacht that is developed in a single and continuous environment from stern to bow, with the galley on view, next to the dining area, followed by the living area, with no break between interior and exterior thanks to the large windows overlooking the sea. So it's a "social" yacht that offers a new way of living on board.

Another interesting superyacht on show was the 460Exp, with interiors by Citterio and Viel, which reinvented the concept of explorer yacht. A particular characteristic of this project is certainly the close relationship between interior and exterior spaces: the designers sought to bring the design of the hull into the interior maintaining a direct relation between the naval architecture and the environments.

The final yacht worth mentioning is the SL102Asymmetric, the first asymmetric motoryacht in the world, an audacious and evolved design. The project came about from a team of several minds: the original idea was of the brilliant Chris Bangle, one of the best-known and respected car designers in the world, and was then developed by the yard's in-house technicians and designers but not only, there was also the work of Bernardo and



Martina Zuccon of the Zuccon International Project who interpreted the project with intelligence and refinement.

With the aim of making the interior more exploitable and better communication with the exterior, SL102Asymmetric rethinks the canonical layout of the yacht, with a passage forward only to starboard and eliminating the one to port, which is brought onto the roof of the structure. This asymmetric figuration, never tried before, makes it possible to recover about 10 m² of surface for the interiors. Prestige recognition for the road of excellence of Sanlorenzo and its organic relation with the design sector that has allowed it to bring new visions on board and revolutionise the world of yachting.

But it's not over here for the La Spezia yard: the SD96 yacht with interiors by Patricia Urquiola is also a candidate for the Compasso d'Oro 2022, so Sanlorenzo is ready for a fine double!

The Sanlorenzo has always been characterised by this eclectic and intellectual spirit, thanks also to Sergio Buttiglieri (Style Director of the Sanlorenzo yard) who has always looked after the yard's relations with the worlds of art and furnishing. This means that a yacht produced by Sanlorenzo is not just a "marine object" but an industrial product that is unique and of a very high level.

Sanlorenzo is Global Partner of Art Basel as the only shipyard present in Art Basel both in Basle and in Miami and Hong Kong, and thanks to Tornabuoni Art, important Italian artists such as Emilio Igrò, Alberto Biasi and Piero Dorazio take part in the fitting out of the yachts produced by the yard. Buttiglieri is unstoppable and with his great passion for art, architecture and design always manages to integrate yachting in these fascinating and stimulating worlds. Sanlorenzo, for the Venice Biennale d'Arte, created an interesting art installation mooring there the yacht SL118 with works by Alighiero Boetti in collaboration with Tornabuoni Art, alongside the Fondazione Cini where a large monographic on the artist was on display.

Sanlorenzo is the shipyard that has revolutionised the imagination of yachts as the 1st to introduce the greatest names of design, art, furnishing and architecture to design and compose the interiors of its yachts.



TRAINING

Training Yacht Designers by doing

Arianna Bionda

Companies and university come together for an internship experience during the pandemic emergency

We are mostly at the end of the 19th edition of Master in Yacht Design at Politecnico di Milano – Poli.design – and the young designers and engineers trained during the last year are now involved in their internship activities. We do not hide it; this was not a year like others. Students, professors, university boards and companies faced a disruption moment in their daily life, training young yacht designers included. Online classes were the main contact within professors and young designers during the 2020's semesters, and the challenge of managing training activities in companies, mainly known as internship period, struggled both Master board and company administrative offices. On the other side of that coin, the need of touching by hand the shipyard and yacht studio work is essential for training young professional in the sector. Never as passing to the applicative dimension of "doing feasible" it's possible to make the leap towards true knowledge, in the absence of which no formative project can be considered complete.

The practical experience in learning design and technology has long been accepted as an important step in the developmental process of future learning professional. A training methodology that teaches implicitly rather than explicitly, well known with the term "learn-by-doing". On Covid situation, the Master training activities in presence were restricted to a handful of laboratory activities, visits in shipyards and sailing experiences done across the summertime. These on-site activities stimulated the direct comparison with owner and market requirements, with the engineering solutions and construction processes making the knowledge acquired in the online classroom concrete. A workshop activity in presence ended the first MYD semester.

Internship period really made the turn in training in so a difficult situation. Many companies took the challenge of hosting a MYD student and the second semester of Master managing restrictions and smart working for a win-win collaboration. At least 400 hours of in-the-field activities with tutor support were organized for each student. These activities support young professionals in managing the complexity of a yacht project putting in relation all the specialized fields of study: from the interior and exterior design to structural design and calculation, from product engineering to project management, from quality control in production to after-sale activities. It represents an important and profitable exchange relationship that during the last year shared protocols, management strategy and prevention measures to continuing

offering the high level of training that our sector had set in the last twenty years. Among the internship experiences gained in recent months by MYD students, we have chosen to share some significant ones through the words of the young professionals who took part. These are different direct observations in distinct industry environments associated by to be the really first diving into the nautical sector. The first step in a career that we wish them successful like many of their MYD predecessors spread all around the world!

GIANCARLO POLAR

Mechanical engineer from Perù, internship in Vismara Marine concept technical office.

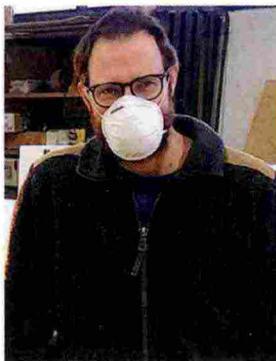
"I'm a Peruvian engineer with eight years of experience working with racing sailing boats. About a year ago I started the MYD master in Poli.Design, without knowing that we'll end up doing it under a pandemic, but beyond the difficulties it's been an amazing experience. I did an internship in the technical office of Vismara Marine Concept, a company that designs and produces totally custom projects. Working on an 80' sailing boat project I was able to learn more about complex systems. Furthermore, the most interesting thing was getting the insight of how companies in the sector reacted to a global crisis to remain competitive and productive. After all this, one thing that I'm sure of, is that management tools and software are more than a necessity, which creates great opportunities of improvement, even in small yards".

VINCENZO MAIOLINI

Nautical Science Doctor from Italy, internship in TechnoRibe Pirelli technical office.

"I earned my bachelor's degree in nautical and aeronautical sciences at Pathenope di Napoli. At the beginning of 2020 I start-

GIANCARLO POLAR
Mechanical engineer from Perù, internship in Vismara Marine concept technical office



NIL OZEGEMEN
Interior Designer from Turkey, internship in Cazzaniga e Redaelli Arredamenti technical office

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

ed the MYD master at The Politecnico di Milano, an important step towards my future. However, during the last year, we have had to face this new reality that we're still living in due to Covid-19, making us the first graduates of the master's to complete the course mostly online. Nonetheless, there is always good in bad so, at the beginning of November, I was able to start my internship with TecnoRibe Pirelli, offering me the opportunity to apply all the conceptual knowledge I learned in the master's and introducing me to the yachting field. I have been working with Pirelli's boats as a skipper for many years, so learning how they are built means a lot to me. My experience was on the technical and production side, working with Engineer Fabio Macarone, director of the Technical office. We had to adapt ourselves to the situation by creating a new work schedule that allowed us to work some days from home and others in the office. During my time at Pirelli, I was able to develop several of my skills, for example, those related to the preparation of the boat, but what I really enjoyed the most was seeing the building process that I had been taught in the master up close. Thanks to the internship, I was able to develop a deeper knowledge of the construction processes".

NIL OZEGEMEN

Interior Designer from Turkey, internship in Cazzaniga e Redaelli Arredamenti technical office.

"I'm a Milan based interior designer from Istanbul that, at the beginning of 2020, started the Master in Yacht Design at Politecnico di Milano. I am currently working in same place where I started my internship, in Cazzaniga e Redaelli Arredamenti Srl in Lecco. My firm of employment adjusted to the Covid-19 pandemic taking every possible precaution. During this time, I had a chance to involve some collaborated projects with SanLorenzo Yachts. Our company is working on the production of interior millwork and furniture production and I am responsible from the shopdrawing part. I am learning how to do technical drawings for real life projects; creating shop drawings, production process and checking on board. I feel lucky because I have a chance of seeing all the production process while I'm improving my technical skills".

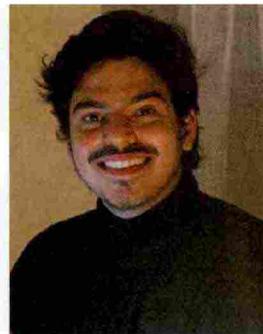
SILVIA BAIOTTO

Architect from Italy, internship in Sanlorenzo technical office.

"I am doing an internship experience at Sanlorenzo Yacht Company, in the Viareggio shipyard. In particular I work in the exterior set-up technical office and I deal with the design of all the outdoor spaces and the custom outdoor furnitures. At the same time I daily follow the production of the boats I'm involved in. I follow almost all the lines in Viareggio, which are the biggest lines of the fiberglass Sanlorenzo yacht division. Since the very beginning of my internship, I faced every new experience and every new challenge with a lot of positivity and a deep desire to do and to learn. This thanks to the skills acquired during my studies at MYD master in Politecnico di Milano, which gave me fundamental basis to undertake the world of real work in this field. I feel deeply



SILVIA BAIOTTO
Architect from Italy,
internship in Sanlorenzo
technical office



RENAN SPINELLI
Interior Designer from
Brasil, internship in
SeaCube yacht design
studio

GLORIA MARTINEZ PICORNELL
-Architect from Spain, internship
in Nautor Swan

grateful for this experience, despite of the Covid situation which is affecting our lives. Sanlorenzo Yacht company always enabled us to work safely in

the shipyard and I had the possibility to grow a lot. I learn something new every day, starting from the building process till the detailed design. It's always a great satisfaction to see the continuous process to the construction of what I designed. I'm learning so much, especially thanks to my tutor who is an important guide and to all the people I interact with every day".

RENAN SPINELLI

Interior Designer from Brasil, internship in SeaCube yacht design studio.

"I'm collaborating with SeaCube, a company that is developing a new prospective of spaces in day-use yachts. We are now working on a 43' boat and I'm responsible for the interior layout and design. During this unusual situation we organized some bodily meetings and often we have online meetings. The content of the master has been very important for my current activity, in particular the technical skills developed led me to find many aesthetic solutions linked with the singularity of the project. This job experience allowed me to increase my knowledge of design, thanks to the support of my supervisor. Moreover I had the opportunity to challenge myself by proposing ideas in a real project and by managing better my time".

GLORIA MARTINEZ PICORNELL

Architect from Spain, internship in Nautor Swan.

"I did my internship at Nautors Swan's yard, in Pietessari, a small and friendly town in Finland. There, I had a comprehensive experience working on industrialization processes through innovation, change and optimization. I had the opportunity to come into contact with all the different tasks you can find in most sailboat projects, involving more than 15 boats in parallel production, ranging from 48 to 125 fts, having the opportunity to live fully integrated in-house building process, from design to the finest details, and from different perspectives (technical office, production, and quality). This has been a truly rewarding experience shared with a wonderful team whom I have the pleasure to still be working with, now as a full-time employee".

SANLORENZO

LAUNCHING

SUPERYACHT 52 STEEL

L'8 febbraio scorso, presso gli stabilimenti di La Spezia, Sanlorenzo Superyacht ha varato la quinta unità del 52Steel, modello in metallo di 52 metri di lunghezza, di cui sono attualmente in costruzione altre tre unità. Superyacht a cinque ponti al di sotto dei 500GT, 52Steel porta la firma di Officina Italiana Design per quanto riguarda gli esterni e dell'architetto Tiziana Vercellesi per quanto riguarda invece gli interni.

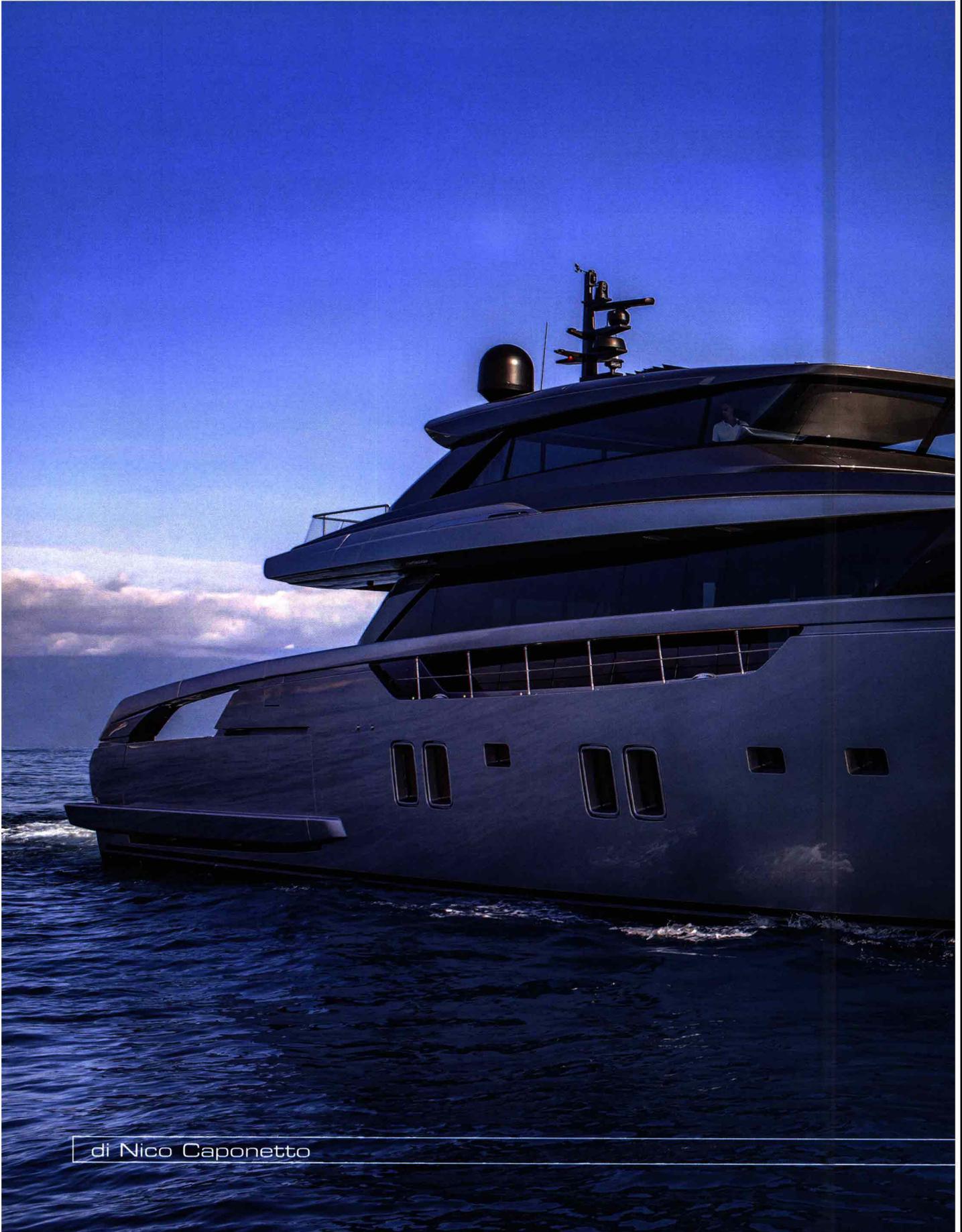
"Gli interni richiesti dall'armatore, e da me interpretati, hanno uno stile classico dai colori caldi, all'insegna di un'eleganza discreta che si svela nei dettagli, nelle lavorazioni e nella scelta dei materiali come il legno Tanganika, pelli chiare e marmo.

La realizzazione degli interni riporta infatti la conoscenza ricca di esperienza di chi sa come declinare le es-

senze del legno e di chi lavora i marmi con sapienza. Nel main saloon, per esempio, abbiamo realizzato una pavimentazione ad hoc con marmi intarsiati di colori diversi e con disegno classico italiano. L'arredamento sarà impreziosito da elementi decorativi e da pezzi d'arte realizzati appositamente per questa barca", ha detto l'architetto Tiziana Vercellesi. Rispetto alle altre unità di questa serie, questo modello ha una configurazione inedita con la suite armatoriale a poppa dell'upper deck, due vip sul main deck e un ascensore che attraversa tutti i ponti.

Per ulteriori informazioni: Sanlorenzo Yacht; Viale San Bartolomeo 362; 19126 La Spezia; tel. 0187 545700; www.sanlorenzoyacht.com; superyacht@sanlorenzoyacht.com





di Nico Caponetto

148714

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Sanlorenzo

SX112

La linea SX di **Sanlorenzo** si amplia verso l'alto con la nuova ammiraglia di 34 metri. Linee classiche che confluiscono nella dimensione dell'explorer per dare vita a un nuovo modo di vivere il mare.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



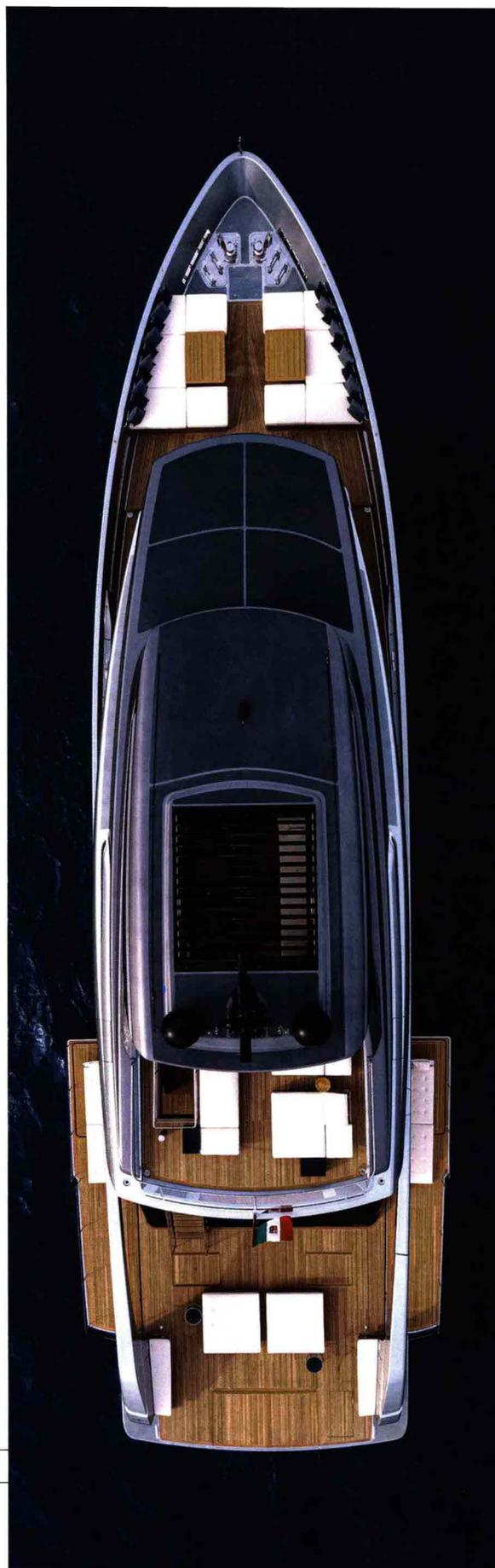
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Sanlorenzo

Quello di rompere gli schemi, di provocare una frattura capace di imprimere una diversa direzione nella realizzazione di motoryacht, è stato il punto di partenza da cui, nel 2017, è nata la linea explorer SX. Prima con l'SX88 poi con il 76, sono state date delle vere e proprie spallate alle barriere che spesso, a bordo dei grandi yacht a motore, si pongono fra l'ospite a bordo e il mare, aprendo veri e propri varchi verso l'esterno. Creare spazi nuovi in questa direzione significa, soprattutto, creare nuovi modi di vivere a bordo. Per farlo senza stravolgere l'immagine di **Sanlorenzo** e dare una continuità stilistica alla gamma il cui concept nasce da un'idea dell'architetto Luca Santella, il cantiere si è rivolto all'estro e creatività di due prestigiose firme, quelle di Bernardo Zuccon, per le linee esterne, e quella di Piero Lissoni per gli interni. "Su SX112 - ha detto Zuccon parlando della nuova creatura - c'è più "ossigeno" a disposizione per trasferire il messaggio stilistico, in una logica di segni dove l'armonia e l'equilibrio dei volumi sono riconducibili a linguaggi affini ai principi dell'architettura organica. Le forme sono fluide, quasi un richiamo alla natura dei grandi mammiferi marini. Questo è un prodotto per chi ama davvero la natura del mare e che unisce ad una tipologia abitativa trasversale ed innovativa che altera i tradizionali equilibri distributivi, quelli che oggi sono i "must have" che il mercato richiede anche su imbarcazioni di dimensioni più contenute."

Per trasferire le parole del progettista dal piano concettuale a quello delle sensazioni, per tradurle e comprenderle nel linguaggio delle emozioni, osserviamo la barca. Nel suo insieme, per riconoscere l'eleganza dello stile **Sanlorenzo**, e poi nei particolari, a partire dalla zona di poppa, punto focale del nuovo progetto. Quando Zuccon parla di "più ossigeno" si riferisce, probabilmente, a quei volumi in più a disposizione per spingere con più forza verso "l'alterazione dei tradizionali equilibri abitativi". Nella zona prodiera, infatti, è stata creata un'area beach di 90 metri quadrati, enorme se rappor-

SX112



148714



Sanlorenzo

tata alle dimensioni dello yacht, ampliabile grazie alle terrazze abbattibili, costituita da una zona interna con area palestra in fortissima connessione con l'esterno grazie alle immense vetrate scorrevoli. La stessa filosofia che conduce alla ricerca di continuità nella vivibilità degli spazi fra dentro e fuori, di assenza di barriere, la si ritrova negli interni. "L'SX112 è un altro modello sperimentale – ha affermato Piero Lissoni - come ogni nuovo modello su cui lavoriamo con Sanlorenzo. In questo caso abbiamo portato un'attitudine ancora più architettonica: è un edificio galleggiante. Abbiamo connesso gli spazi esattamente come in un edificio attraverso delle aperture molto tecnologiche che mettono in relazione il dentro e il fuori e viceversa. Di fatto abbiamo costruito una villa che galleggia." A qualcuno, l'idea di villa che galleggia può apparire come una nota stonata nello spartito più classico della marineria. Ma anche qui affidiamoci al tangibile, a ciò che è stato trasferito dal foglio al mare, per farci un'idea di cosa abbiamo di

SX112



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

fronte. Il main deck, ad esempio, è stato concepito come un grande open space, un ambiente unico e continuo, da poppa a prua, con zona living, adiacente all'area bar e seguita dalla zona pranzo senza soluzione di continuità tra interno ed esterno, grazie anche alle ampie vetrate che si affacciano sul mare. Il fatto poi che la plancia di comando sia posizionata sul fly, permette di lasciare libera la zona di prua del salone, ampliando ulteriormente le dimensioni e la bellezza di questo grande ambiente.

La zona prodiera del main deck è invece totalmente attrezzata per offrire uno spazio di vivibilità, convivialità e relax con vastissimo prendisole convertibile in una zona pranzo molto riservata e ombreggiabile. Nel ponte inferiore trovano spazio tre grandi cabine, una per l'armatore e due Vip, cui si aggiunge una zona lounge trasformabile in cabina matrimoniale. Su questo livello è organizzata la cucina che è in diretta comunicazione con gli alloggi dell'equipaggio.

I tre ponti, dal fly a quello inferiore, sono collegati da una scala interna elicoidale che, all'altezza del main deck, è racchiusa in una sorta di involucro ovale trasparente che la fa apparire come se fosse sospesa in aria. Materiali e rifiniture sono, come sempre quando si parla di questo marchio, nell'alveo dell'eccellenza. In questo caso con una gradevolissima commistione fra lo stile giapponese e l'eleganza italiana. Tatami per rivestire i pavimenti delle cabine e le testiere dei letti, legni pregiati per le pareti, specchi bronzati e marmi, sono gli ingredienti per realizzare soluzioni abitative all'insegna della raffinatezza e della funzionalità.

Per ulteriori informazioni www.sanlorenzoyacht.com - superyacht@sanlorenzo.com

Sanlorenzo SX112



SCHEDA TECNICA

Progetto: Bernardo Zuccon (exterior design) – Piero Lissoni (interior design) - Lunghezza ft. : m 34,16 - Larghezza: m 8 - Immersione: m 1,85 - Motorizzazione: 4X Volvo Penta IPS3 1350S - 1000 HP - Velocità massima: 23 nodi - Velocità di crociera: 20 nodi - Velocità economica: 12 nodi - Riserva carburante: litri 18.000 - Riserva acqua: litri 2.200 - Cabine: 3/4.



SL

UN IBRIDO

TECNICA

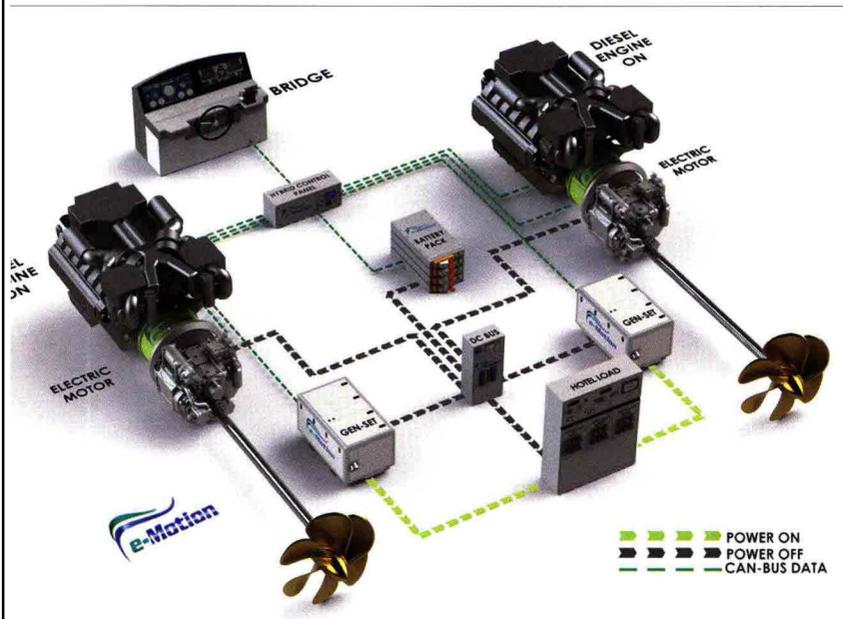
PER TUTTI I GUSTI

di Andrea Mancini

Installare un sistema ibrido a bordo di una barca è un vantaggio oppure solo una complicazione in più? Serve solo a navigare in elettrico per un po' e dire che la barca inquina di meno? E-Motion è una società specializzata nel fornire sistemi ibridi completi per barche dai 15 ai 65 metri. E allora, chi meglio di loro è in grado di darci una risposta?



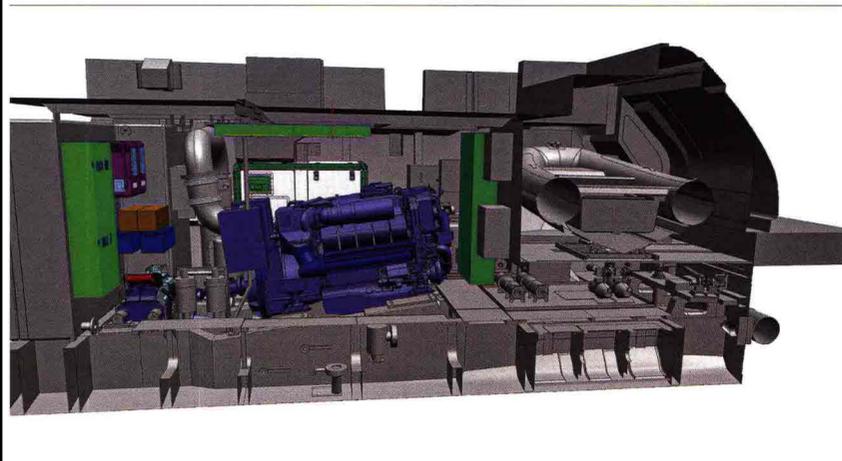
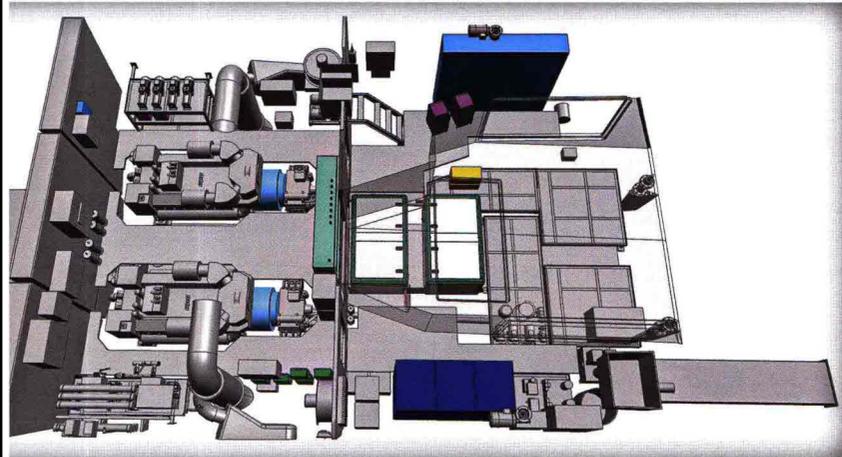
In natura "ibrido" significa unione tra due specie differenti. Se parliamo di propulsione navale, la parola ibrido significa, quindi, che si hanno differenti modi per far girare l'elica: un motore elettrico ed uno diesel sono certamente il sistema più diffuso a bordo. Lo stesso vale per le auto ibride, che hanno due motori: uno elettrico e uno a benzina che lavorano in sinergia fra di loro. In base a come e quanto i due motori lavorano insieme si definisce poi il grado di ibridazione. L'obiettivo di un sistema ibrido è, quindi, quello di sfruttare al meglio le caratteristiche di funzionamento dei due tipi di motori, utilizzandoli in modo alternato, ma anche simultaneamente. Tutto si basa, oltre che sulla possibilità di immagazzinare energia in batterie sempre più capaci, sull'elevata efficienza dei motori elettrici che garantiscono rendimenti anche al di sopra del 90%, motori che sono caratterizzati da una curva di coppia massima fin da zero giri motore, non necessitano di trasmissioni e possono facilmente funzionare sia da motori che da generatori.



A fianco, la ridondanza degli elementi permette una gestione della propulsione e della generazione di energia a bordo tagliata su misura delle proprie esigenze.

Al centro, il sistema ibrido e-Motion non cambia la sala macchine, né in termini di volumi occupati, né di pesi, né di disposizione. Nella figura sono evidenziati, con diversi colori, i componenti aggiuntivi in una sala macchine di un 30 metri con due motori da 2000 cv, tra cui i principali sono: in celeste i due motori elettrici interposti tra motore e riduttore, in verde, al centro, il DC Bus appoggiato alla paratia divisionale e, dall'altra parte, i due generatori con il contorno verde. In alto, in azzurro, è poi schematizzato il pannello hotel che integra al suo interno l'Hybrid control panel, mentre in basso, in blu, i trasformatori di isolamento maggiorati rispetto ad una sala macchine convenzionale.

In basso, un sistema ibrido si può installare indipendentemente da come si sviluppa la linea di propulsione. Nel caso rappresentato in figura, riferito ad una sala macchine di un 25 metri, i motori elettrici sono infatti montati su una linea d'asse a V-Drive. La scatola verde a sx rappresenta il DC Bus, quella a dx l'hybrid control panel, mentre le batterie sono posizionate al soffitto. Dietro il motore diesel si vede il generatore.



Allo stesso tempo, è invece noto che i motori termici non brillano sicuramente per efficienza, in particolare in alcuni punti del loro funzionamento (bassi regimi), e i loro rendimenti a malapena arrivano a valori del 35%. Mettendo insieme, in modo opportuno, questi due tipi di motori o, nel caso della propulsione ibrida, facendoli lavorare insieme in modo opportuno, è possibile ridurre i consumi di carburante e le emissioni inquinanti, nonché avere una serie di vantaggi che aumentano la flessibilità di utilizzo del mezzo e migliorano la qualità della vita. Ma i sistemi per mettere e far lavorare insieme i due sistemi sono diversi così come, fattore ancora più importante, i sistemi per la loro integrazione e gestione.

Nel panorama dei soggetti che propongono ed installano sistemi ibridi di propulsione e generazione dell'energia a bordo (non va infatti dimenticato che a bordo di una barca, specie quando si parla di grandi yacht, le potenze utilizzate per fornire energia al cosiddetto hotel sono comparabili a quelle utilizzate per la propulsione) e-Motion si pone come una società che fornisce un sistema ibrido chiavi in mano e tagliato su misura delle specifiche esigenze, un

Un ibrido

TECNICA

Per tutti i gusti

	CONSUMI <ul style="list-style-type: none"> • Notevole risparmio di carburante sotto i 10 nodi • Navigazione modalità "economy" (due eliche propulse da un unico motore funzionante) • Drastica riduzione ore moto diesel in bassa efficienza (manovre, tempi morti, etc.)
	GESTIONE <ul style="list-style-type: none"> • Drastica riduzione delle ore di funzionamento dei motori e dei generatori a giri variabili • Risparmi sui tagliandi dei motori principali e generatori • Manutenzione del sistema ibrido praticamente assente • Riduzione fermo barca per tagliandi e possibili rotture (meno ore di moto diesel)
	EMISSIONI <ul style="list-style-type: none"> • Significativa riduzione delle emissioni di CO₂ e NOx • Emissioni zero in rada e in navigazione a bassa velocità (avvicinamenti, manovre, etc.) • Emissioni minime durante la navigazione con i soli generatori • Navigazione a zero emissioni per brevi tragitti (sempre più lunghi)
	BASSE VELOCITA' <ul style="list-style-type: none"> • Possibilità di usufruire della modalità di posizionamento dinamico (DP) • Navigazione a bassa e bassissima velocità (al di sotto del minimo del motore) con grande risparmio di carburante • Pesca alla traina a zero emissioni
	COMFORT <ul style="list-style-type: none"> • Rumore e vibrazioni ridotte • Navigazione notturna in pieno confort

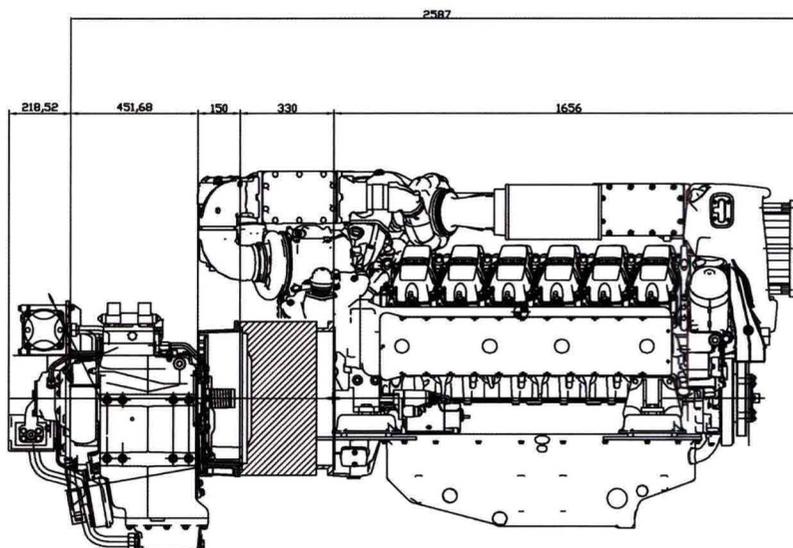
un sistema ibrido completo, tagliato su misura e chiavi in mano che permette all'armatore di avere una barca più confortevole e più green. E molti cantieri che si sono convertiti, o che si stanno convertendo all'ibrido, a volte per scelta consapevole e a volte per la necessità di restare in un mercato sempre più sensibile agli aspetti "green", hanno scelto proprio e-Motion per i loro yacht ibridi. Oppure li stanno scegliendo, visto le trattative che il team di e-Motion sta portando avanti in tutto il mondo. Parliamo di cantieri che costruiscono i grandi Superyacht come **San Lorenzo**, **Tankoa**, **Perini** Navi, ed altri ancora. Oppure cantieri che propongono imbarcazioni più piccole come Viking Yacht, il gruppo **Azimut** Benetti, il Gruppo **Ferretti** e molti altri, imbarcazioni di serie dove, generalmente, è più difficile ammortizzare i maggiori costi di una scelta che ancora resta innovativa. Ma non per

sistema integrato con tutti gli altri componenti di sala macchine molti dei quali forniti con marchio della stessa e-Motion. Parliamo dei motori elettrici e-Motion con o senza frizione, dei gruppi elettrogeni a magneti permanenti e giri variabili, dei sistemi di gestione dell'energia, il cosiddetto DC Bus, le batterie al litio e l'hybrid control panel. Ma anche per gli elementi forniti da altri soggetti, a partire dai motori termici di propulsione, la e-Motion ha stipulato accordi commerciali che permettono una gestione integrata dell'intero sistema. Tutto ciò consente ad e-Motion di fornire un sistema ibrido completo, studiato per le esigenze della specifica barca, integrato nei vari componenti e facilmente gestibile per sfruttare pienamente tutti i vantaggi di un sistema di propulsione ibrido, come la flessibilità di uso, i minori consumi, il comfort. Insomma,

e-Motion, per la quale i tempi sono maturi per una maggiore e più consapevole diffusione della propulsione ibrida non solo a bordo dei grandi yacht. Non a caso sul sito si legge: "e-Motion è il solo fornitore di sistemi ibridi standardizzati adatti per le sale macchine già esistenti di tutti gli yachts di produzione seriale dai 15 ai 65 metri".

In alto, la tabella riporta i principali vantaggi di un sistema ibrido e-Motion a bordo di una barca.

A fianco, la compattezza dei motori elettrici e-Motion permette di mantenere pressoché inalterati gli ingombri del motore diesel di propulsione. Nel disegno il motore elettrico da 240 kW allunga di soli 33 cm un motore MAN 12V2000 (2000 hp), normalmente utilizzato su barche dagli 80 ai 120 piedi.





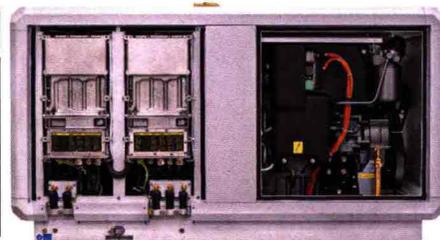
A fianco, l'Hybrid Control Panel installato nella sala macchine del Tankoa 50 metri Bintador
Sotto, Plancia del **SanLorenzo** 106 Hybrid con il pannello di gestione Simrad nel quale sono integrati i componenti che costituiscono l'hybrid control panel.



GENERATORI A CONFRONTO

Variable Speed Genset from 80KW to 300KW - Comparison

Brand	Model	Power kw	RPM	Dimensions MM	Weight KG
E-MOTION	VS 80	80	3300	1089*678*824	498
E-MOTION	VS 300	300	3300	1730*935*923	1100
Onan	MDKBV / DV	19/23	1500/18	1127*602*698	422
Onan	MDDCG	50	1500	1783*840*1039	1167



Per rendere un sistema ibrido concorrenziale rispetto ad una propulsione convenzionale, E-motion ha sviluppato una serie di generatori a giri variabili con potenze comprese tra 80 e 300 kW con prestazioni uniche. Come si vede nella tabella, il generatore E-Motion VS80 da 80 kW ha pesi e dimensioni comparabili con un generatore convenzionale da 19/23 kW, 4 volte meno potente, così come il generatore E-Motion VS300 da 300 kW ha pesi e dimensioni comparabili con un generatore convenzionale da 50 kW, 6 volte meno potente. Questo grazie all'utilizzo di motori marini molto efficienti integrati con alternatori a magneti permanenti, inverter, etc. Nella foto il modello e-Motion VS300 da 300 kW: i pannelli di copertura rimossi permettono di individuare a sinistra, in bianco, i due inverter integrati nel generatore.

Sanlorenzo SL 106.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Newspapers

Fallimento Perini, oggi si valuta la vendita del cantiere turco

Il curatore esaminerà le offerte pervenute fin qui
Valore di circa 13 milioni

VIAREGGIO

E' attesa a breve la sentenza del tribunale di Firenze circa il ricorso avverso il fallimento Perini Navi presentato dalla proprietà, la famiglia Tabacchi. Il giudizio è già stato rimandato di un

paio di settimane, il 16 aprile scorso. Un'altra scadenza importante è quella di oggi quando il curatore fallimentare Franco Della Santa esaminerà le offerte relative alla messa in vendita del cantiere turco di Yildiz/Istanbul, per un controvalore di 13,5 milioni di euro. Più "extra credits" vantati dalla sede viareggina e da quella statunitense di Newport pari a oltre 800 mila euro. Il sito turco, da tempo con-

siderato non più strategico dal management Perini Navi, era già stato interessato ad offerte, non maturate, nel 2020. La corsa per l'acquisizione del prestigioso marchio, la cui vicenda si trascina senza esiti da tempo, è giunta ad un punto focale. Da un lato sembra che un ultimo tentativo di "repurchase" sia stato messo in campo dai Tabacchi, dall'altro i pretendenti finora dichiaratasi pronti al grande

salto, stanno alla finestra. Ferretti in joint venture con Sanlorenzo, Palumbo Superyacht e Italian Sea Group, ognuno per conto proprio. Il controllo del brand Perini Navi è un sogno per chiunque abbia interessi nella grande nautica da diporto. C'è forte attenzione sull'esito del dossier, seguito da enti e istituzioni oltre che naturalmente dai sindacati dei lavoratori.

Walter Strata



SANLORENZO E FERRETTI

I cantieri vip ora mirano a **Perini**

I cantieri **Sanlorenzo** e **Ferretti** sono pronti ad acquistare **Perini**: è stata costituita la società per l'operazione.

FRANCESCONI / IN CRONACA

LA CRISI PERINI



Lo stand **Ferretti** Group al Versilia Yachting 2017



Un'imbarcazione **Sanlorenzo** in cantiere ad Ameglia FOTOD'ARCHIVIO

Perotti e Galassi: «Necessaria la soluzione industriale»

Sanlorenzo e **Ferretti**: «Pronti all'acquisto»

Costituita la società per l'operazione in attesa della conferma del fallimento

DONATELE FRANCESCONI

Pronti a partecipare alla corsa per l'acquisto di **Perini Navi** «il giorno dopo la sentenza del Tribunale di Firenze». La società costituita per l'operazione che vede insieme i due big della nautica **Sanlorenzo** e Gruppo **Ferretti**, attende solo la decisione della Corte d'Appello di Firenze di fronte alla quale ha presentato reclamo la "Fenix Srl", proprietaria dell'azienda dichiarata fal-

lita dal Tribunale di Lucca. Se il reclamo sarà respinto, al fischio di inizio **Massimo Perotti**, patron di **Sanlorenzo**, e **Alberto Galassi**, amministratore delegato di **Ferretti**, saranno in campo. Con una operazione tutta industriale, «non facile, ma alla quale ci dedichiamo per passione e perché crediamo nel marchio **Perini**», racconta Perotti al *Tirreno* parlando anche a nome di Galassi, e realizzata attraverso una società appositamente costituita, «unico esempio di un'operazione che fa sistema nel settore del-

la nautica in Italia».

Un raccontare le proprie intenzioni, il passo a due di **Sanlorenzo** e **Ferretti**, che abbraccia un orizzonte ben più ampio, a partire dalla considerazione che l'oggetto della eventuale gara non è un marchio qualsiasi.

«**Perini Navi**», prosegue Perotti, «è un brand alto, leader del suo segmento di mercato e molto complesso da gestire. Ma che negli ultimi nove anni ha perso 180 milioni e molti dei propri manager e dipendenti, tutto personale qualificato e capace co-

me lo si trova nelle nostre imprese. Davanti a un marchio italiano di grande prestigio, che purtroppo dal 2011 a oggi ha attraversato tanti anni di difficoltà, noi temiamo che – senza un investimento da parte di un'industria della nautica – il rilancio di **Perini** sarebbe quasi impossibile».

Operazione, dunque, quella della rimessa in "acqua" di **Perini Navi** che Perotti non esita a definire «difficile e complessa» e per la quale sono richieste «risorse finanziarie importanti» che da sole, però, non sono il vento giusto a far gonfiare le vele. «Il denaro oggi si trova, la liquidità c'è anche a un prezzo abbastanza contenuto. Il grosso problema sono le competenze industriali, commerciali, del settore. Se non ci fosse dietro un grosso motore – i fatturati del Gruppo **Ferretti** e **Sanlorenzo** insieme sono di oltre 1,3 billion – il rilancio di **Perini Navi** sarebbe molto pro-

blematico».

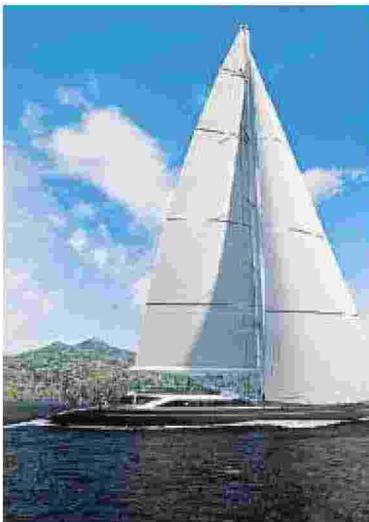
Il messaggio arriva chiaro: «Riteniamo, e per questo abbiamo fatto questo accordo, che per rilanciare **Perini Navi** ci vogliono tante competenze e soprattutto una certa forza che i due gruppi insieme possono garantire. Non dimentichiamoci che la nautica italiana oggi rappresenta il 50 per cento della produzione di barche sopra i 24 metri nel mondo: una assoluta leadership. **Sanlorenzo** e **Ferretti** sono tra le prime aziende al mondo per competenza, storia, dimensione di business, fatturati, risorse finanziarie. Per cui, insieme, sono la vera realtà industriale che può rilanciare al meglio **Perini Navi**. Questo a garanzia per tutti gli stakeholder (l'insieme dei soggetti che ruotano intorno a **Perini Navi, ndr**): in primis i dipendenti, i fornitori che sono gli stessi che già lavorano per **Riva, Ferretti** e **Sanlorenzo**, i clienti che sanno della nostra forza e

della nostra storia possono avere garanzie che le barche saranno costruite con la qualità **Perini**, e non ultimo le banche».

Insomma, che operazione industriale sia. Per dare nuova forza e certezza a questa grande impresa della nautica, il cui brand oggi può tornare a risplendere. «Ci piacerebbe molto che l'impegno e il sacrificio di tanti venisse vanificato per l'intervento di operatori non industriali, che oggi, come in passato, non hanno le carte in regola per il complesso rilancio di **Perini**», è il pensiero – sintetizzato nelle parole conclusive di Perotti – che sta alla base dell'operazione che ha visto nascere la nuova società, pronta ad affrontare l'acquisto di **Perini Navi**.

Non resta dunque che l'attesa per la decisione dei giudici della Corte d'Appello di Firenze, dopo l'udienza del 16 aprile scorso. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un veliero **Perini Navi**

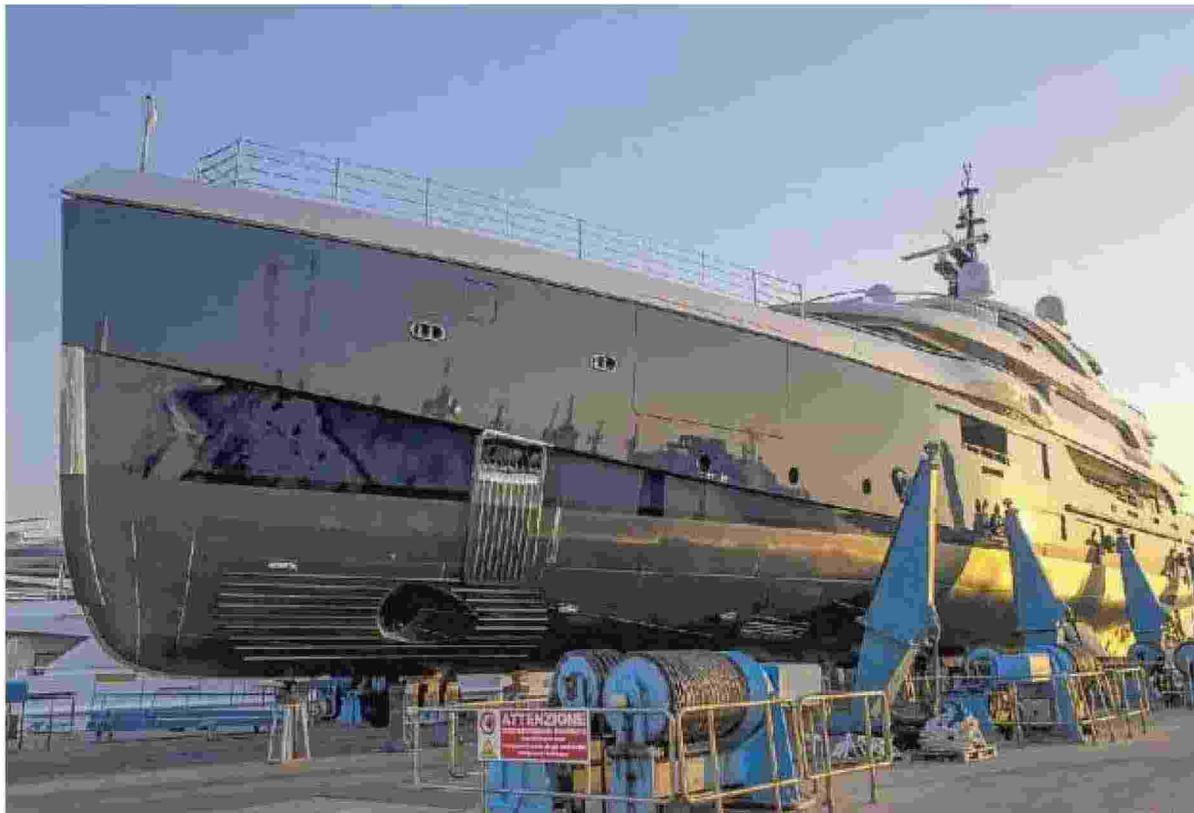


YACHT SAN LORENZO

Il successo della gamma SX crossover

Il cantiere navale **San Lorenzo** festeggia un altro anno di successi grazie alle gamma SX crossover, la nuova linea di yacht lanciata nel 2017 e tra le più premiate dagli addetti ai lavori. I tre modelli della linea sono il fiore all'occhiello del brand e sono tra i prodotti che contribuiscono significativamente alla generazione di ricavi dell'azienda.



ECONOMIA

Nautica, 34 ordini per Benetti Utile **Sanlorenzo** a più 27,7%

Benetti guida l'onda positiva della nautica italiana portafoglio ordini a 700 milioni di euro, come ricorda la nota diffusa dall'azienda della famiglia Vitelli. «Prima ancora dell'arrivo dell'estate, e della crescente voglia di barca che ne consegue, Benetti vanta un portafoglio ordini di 34 barche, corrispondente ad un valore di 700 milioni di euro che, per il Gruppo **Azimut** Benetti, si traduce complessivamente nel superamento del miliardo di euro». Insomma,

«nell'attuale momento di restrizioni da Covid 19, il mercato nautico ha vissuto una stagione favorevole dettata dal desiderio di evasione e libertà in sicurezza, di cui si può godere andando per mare. Benetti ha colto questo momento di mercato con un'ampia proposta di modelli di ultima generazione che hanno consolidato il boom delle vendite». Un successo dovuto «tanto alla divisione megayacht in composito dai 29 ai 44 metri, quanto alla divisione cu-

stom in acciaio, che conta 15 navi vendute, concentrate nella fascia 50-70 metri».

Una nautica che vola, come conferma anche la performance di un altro grande marchio, quello di **Sanlorenzo**: «Primo cantiere monobrand al mondo nella produzione di yacht sopra i 24 metri di lunghezza», così l'azienda di **Massimo Perotti**, «Sanlorenzo ha confermato con i risultati 2020 la propria solidità e la leadership indiscussa nel settore. L'azienda ha chiuso il 2020 con ricavi netti consolidati dalla vendita di nuovi yacht pari a 457,7 milioni di euro (+0,4 per cento) e un utile netto di 34,5 milioni (+27,7 per cento). —

D.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SANLORENZO YACHT

Consegnato il primo 62Steel I soci approvano il bilancio 2020

■ Dopo il cda anche l'assemblea ordinaria degli azionisti **Sanlorenzo** ha approvato il bilancio 2020 e la distribuzione di un dividendo pari a euro 0,30 per azione. «Il 2020 è stato un anno senza precedenti per tutti noi - spiega il cavaliere Massimo Perotti, presidente e ceo di **Sanlorenzo** SpA - Ed è proprio in questo anno straordinario che **Sanlorenzo** ha dimostrato, ancora una volta, la sua capacità di affrontare le sfide più difficili. Abbiamo mantenuto le promesse, con tutti gli indicatori in crescita oltre le previsioni. E



questo ci ha permesso di distribuire un dividendo, mantenendo così fede alla politica adottata nel 2019 in previsione della quotazione in Borsa». Nel frattempo è stata consegnata la prima unità di **Sanlorenzo 62Steel**, imbarcazione di 61,50 metri, baglio massimo di 11,90, stazza lorda di 1.300 tonnellate e cinque ponti. Il nuovo 62Steel Cloud 9, dalla linea decisa, elegante e bilanciata, offre ampi volumi,

avanzate tecnologie ed eccellenti capacità di navigazione che garantiscono un comfort e una vivibilità a bordo davvero eccezionali. Tre le unità già in costruzione, la prima appena consegnata, la seconda in consegna in autunno, la terza prevista a inizio 2023. L'ampia area privata della suite armatoriale di ben 215 metri quadrati, nella zona upper deck, oltre a godere di una impareggiabile vista panoramica a 180°, è connessa in maniera funzionale all'area esterna di prua di oltre 140 metri quadrati.



SANLORENZO YACHT

Prende forma il «57Steel» firmato dallo studio Zuccon



■ Avviata a La Spezia la costruzione di **Sanlorenzo** 57Steel, il nuovo superyacht di 56,70 metri (5 ponti e una stazza di 1000 Gt) firmato Zuccon International Project. Raddopiano i volumi rispetto al 52Steel, che hanno permesso di proporre spazi indoor e outdoor molto ampi per un modello di queste dimensioni e contenuti funzionali inediti. La principale sfida progettuale del nuovo 57Steel riguarda la ricerca del perfetto bilanciamento tra volumi e proporzioni raggiunto attraverso un innovativo layout che rivoluziona il tradizionale equilibrio di bordo. La timoneria, ad esempio, è stata ricollocata su un ponte aggiuntivo.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

WORKSHOP

Il futuro del mondo dei superyacht

A confronto importanti operatori e cantieri italiani e olandesi

Forniture sostenibili, nuovi materiali di costruzione, efficientamento energetico e propulsioni, riduzione delle emissioni e nuovi combustibili. Le migliori soluzioni verso una sostenibilità del settore, dal punto di vista di chi opera nel mercato globale. Temi che saranno affrontati nei quattro workshop in programma al Superyacht Cluster Matching, primo grande evento del genere in forma digitale di giovedì 22 aprile, che metterà a confronto imprese, cantieri e fornitori di due distretti nautici tra i più importanti al mondo di Italia e Olanda.

Aprirà il confronto Pietro Angelini, general manager di Navigo e Rete Penta, il soggetto gestore del Distretto Nautico Toscano, a cui seguiranno interventi di Vincenzo Poerio di Tankoa Yachts, Paolo Bertetti di **Sanlorenzo** e di altri operatori olandesi. Partecipano i cantieri **Maiora yachts, Baglietto, Azimut Benetti**, oltre a quelli olandesi.

W.S.



Presentato nel 2015 alla commissione consiliare

Progetto di ampliamento ancora nel cassetto

Così lo studio per estendere l'area espositiva da Porta Ferrovia a Porta Sprugola, in parallelo a viale Amendola

LA SPEZIA

Un sogno da 8000 metri quadrati, capace di attrarre alla Spezia 150-200mila visitatori all'anno, facendo leva sul richiamo della storia militare e marittima del Paese, elevato a fulcro del consolidamento dell'economia turistica della città e del rilancio del matrimonio fra essa e la Marina Militare. Così l'idea-progetto di ampliamento del Museo tecnico navale, con reperti e attività connesse da distribuire in un lungo percorso espositivo-emozionale, al di là del muro di cinta dell'Arsenale, nella lingua che corre parallela a viale Amendola: da porta Ferrovia fino quasi a Porta Sprugola, ben al di là della configurazione attuale, con l'effetto indotto della 'dilatazione' spaziale per valorizzare



anche i tantissimi reperti in magazzino.

L'idea, il 18 settembre 2015, era stata delineata dall'allora direttore del museo Silvano Benedetti che aveva lavorato alla stessa interagendo con i vertici dello

Stato maggiore della Marina Militare, del Comando di Marina Nord, della direzione di Marinarsen e della base navale. Ne aveva parlato in sede ufficiale: la commissione consiliare aree militari del Comune, presieduta da

La nuova sala delle Polene realizzata con il contributo dei Cantieri Sanlorenzo attraverso l'art-bonus

Piergino Scardigli. Non certo un proclama, quello del direttore del museo. «Semmai un seme da coltivare» aveva detto all'epoca. Forse è giunto il momento; il terreno è quello dei percorsi virtuosi da consolidare fra città e Marina con l'occhio rivolto al futuro 'duale' della forza armata e all'appeal che una struttura museale di così ampio respiro può suscitare per gli investitori. Intanto, come è noto, c'è l'avviso esplorativo di Difesa Servizi spa per la gestione, con rilancio, del Museo navale così come è attualmente. Ma agli atti dello Stato Maggiore e del Comune c'è molto di più.

C.R.



Web

SUPERYACHT DIGEST

FINCANTIERI YACHTS
 A WORLD OF TECHNOLOGY AND BEAUTY
 TO FULFIL YOUR WILDEST DREAMS.
 FROM 70 METRES AND ABOVE



- HOME
- NEWS
- YACHTING
- INTERIORS
- COVERS
- VIDEOS
- DATA
- CHARTER & SALE
- E-SHOP



Home > Boat Builders > Perini Navi | From brand to case. Private equity firm Clessidra to...

Perini Navi | From brand to case. Private equity firm Clessidra to relaunch the Italian luxury sailing yachts builder

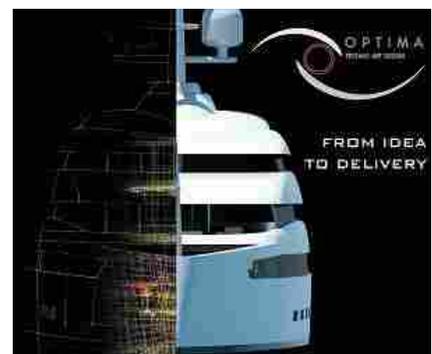
By Superyachtdigest - 28 April 2021



Yesterday Perini Navi majority shareholder Fenix, the holding company of the Tabacchi family, announced it had signed a binding agreement with leading Milan-based private equity firm Clessidra and another (unnamed) investor to relaunch the Italian luxury yacht maker, which was declared bankrupt by the Italian court on Jan. 29.

Fenix aims at carrying out a "significant" capital increase to revamp the company, keeping a minority stake in Perini. Clessidra and the another investor, which according to the statement, is active in corporate restructuring, will hold the majority stake in Perini.

"The objective is to preserve Italian excellence and Perini Navi's world leadership in sailing yachts above 40 metres in length, with clear benefits for all the company's creditors and stakeholders," the statement said. The deal aims to keep full production continuity and current employment levels, it added.



IN THE NEWS



Perini Navi | From brand to case. Private equity firm Clessidra...

Perini Navi is an iconic brand with a strategic location and infrastructure, characteristics that together make its explosive strength. It is therefore no coincidence that over the last few months, not one but a fleet of Italian shipyards, including Palumbo, The Italian Sea Group, **Ferretti** Group and **Sanlorenzo**, have announced their intention to acquire the shipyard and its activities.

Perini Navi is an iconic brand with a strategic location and infrastructure, characteristics that together make its explosive strength. It is therefore no coincidence that over the last few months, not one but a fleet of Italian shipyards, including Palumbo, The Italian Sea Group, **Ferretti** Group and Sanlorenzo, have announced their intention to acquire the shipyard and its activities.

Icona di Verificata con community



Eight Benetti B.Now 50 sold



Giorgio Armani cooperates for the design of a new 72m Admiral...



Second Amels 200 sold



RELATED ARTICLES MORE FROM AUTHOR



Boat Builders

Eight Benetti B.Now 50 sold



Boat Builders

Giorgio Armani cooperates for the design of a new 72m Admiral yacht



Boat Builders

Second Amels 200 sold



SUPERYACHT DIGEST

ABOUT US

Thanks for visiting our website. Superyacht Digest, web-based news platform, social media and international quarterly publication.

Contact us: info@superyachtdigest.com

FOLLOW US



HOME NEWS REVIEWS LEADERS
VIDEOS CHARTER DESTINATIONS
LIFESTYLE MARINAS SPECIALS
LOGBOOK GET YOUR NEWS
SUBSCRIBE MAGZTER

Read your copy



Search here...



Sanlorenzo SX112: 'Crossover Queen' coming to HK

SHARE



April 29, 2021 2:15 pm

A big step up from the SX88 and SX76, the new **Sanlorenzo** SX112 is the flagship of the Italian builder's iconic crossover series, with the first hull in Asia scheduled to arrive in Hong Kong later this year.



The Sanlorenzo SX112 is the new flagship of the SX range

148714



Sanlorenzo calls its SX series 'crossover' yachts because they combine the best features of explorers with the comfort of flybridge yachts. But a visit to the range's new flagship, the SX112, shows that these yachts bridge more than just vessel types.

Like the SX88 and the SX76 before her, the 33m SX112 offers a 'no barriers' experience of life at sea. Bernardo Zuccon of Zuccon International Project has designed the exteriors of the entire SX line and has used no-nonsense, workboat-like features such as vertical bows, forward-slanted glass and long, open aft

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

sections throughout the range. The look is strong, distinctive and modern without being radical.

148714



Bernardo Zuccon designed the exterior of the SX112

While the exteriors of the SX range have a family resemblance that recalls seafaring traditions, the interiors were designed by Piero Lissoni, a man who has been determined to shake up the nautical world's preconceptions ever since he became Sanlorenzo's Art Director in 2018.

Lissoni begins his tour of the yacht with an announcement: "I don't see why a yacht should be a compendium of all things associated with wealth – marbles, hides, exotic woods – because luxury and vulgarity often go hand in hand," he says.

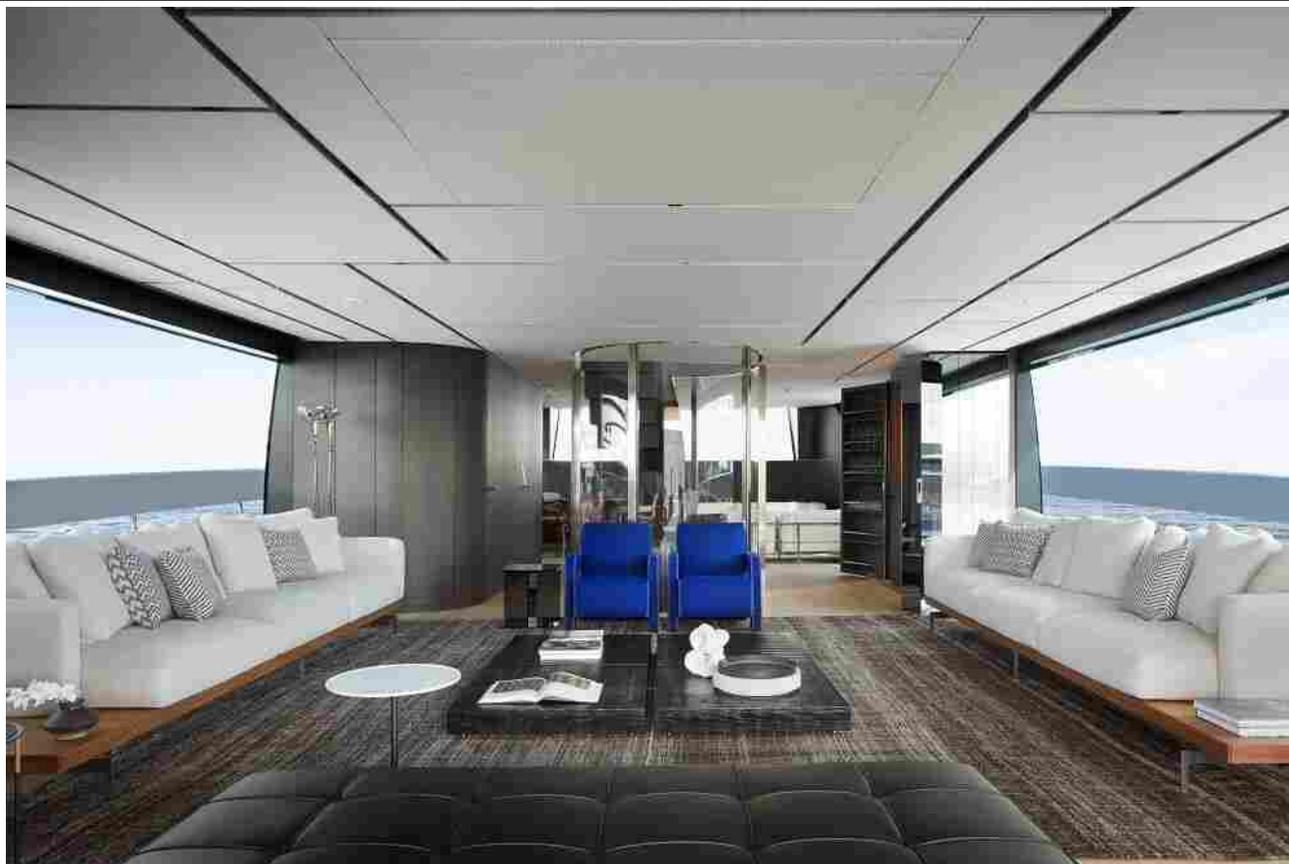


The large aft cockpit offers an infinity view

"I have asked yacht designers and I asked myself: Why do people who have beautiful homes have such vulgar yachts? I think that the source of this vulgarity more often than not comes from the shipyard architects who seem to think that wealthy owners want splashy materials. I don't agree with that."

SPACE IS SANCTUARY

After Lissoni's words, it's no surprise to board the yacht and find a space where nothing glitters but everything shines in its own way. In the saloon, built-in pieces blend discreetly into the yacht's structure while tatami and natural wood tones offer a subtle backdrop to design icons such as electric-blue Utrecht armchairs by Gerrit Thomas Rietveld and produced by Cassina.



On hull one, the main-deck saloon features designer furnishings

There are also B&B Italia couches, a Poul Kjaerholm PK-80 daybed and Achille and Pier Giacomo Castiglioni's classic Toio lamps produced by Flos.

"When I design a yacht, I approach it just as I would any other project, aiming to create something functional, comfortable and beautiful," Lissoni continues.
"It used to be that a yacht and everything aboard it had to be made by a yacht designer.



There's a forward dining area beside an intimate seating area

"Outsiders like me have changed the rules by showing that a yacht can be a floating villa furnished with some of the most beautiful design pieces on the market today. We are modern people living in this day and age. Why not design an interior that reflects that?"

But Lissoni's bold new approach to yacht interiors goes far beyond furnishings. Entering the yacht, you look straight through an open and airy space accented by a glass-enclosed swirl of a steel staircase that runs to all decks and disguises an engineering feat behind deceptively simple lines.



The spiral staircase is a practical and visual centrepiece

There is a living area aft and a dining area fore. There is no lobby and the bridge area is notably absent. In fact, Lissoni requisitioned the area with the best views from the captain and put it at the disposal of the owners and their guests.

The SX112 only has one helm and it's on the fly deck. While this arrangement breaks with tradition, it makes for a main saloon that's flooded with light and immersed in nature.



On the lower deck, Piero Lissoni has turned the spiral staircase into a work of art

Proceeding down the spiralling staircase to the lower deck leads to an alcove where tatami is used extensively, introducing an East/West mixture that represents another crossover on the SX112.

With its neutral colour, interesting texture and inherent soundproofing qualities, tatami is used extensively in the guest cabins that, on this hull, include an owner's cabin aft and two VIPs.

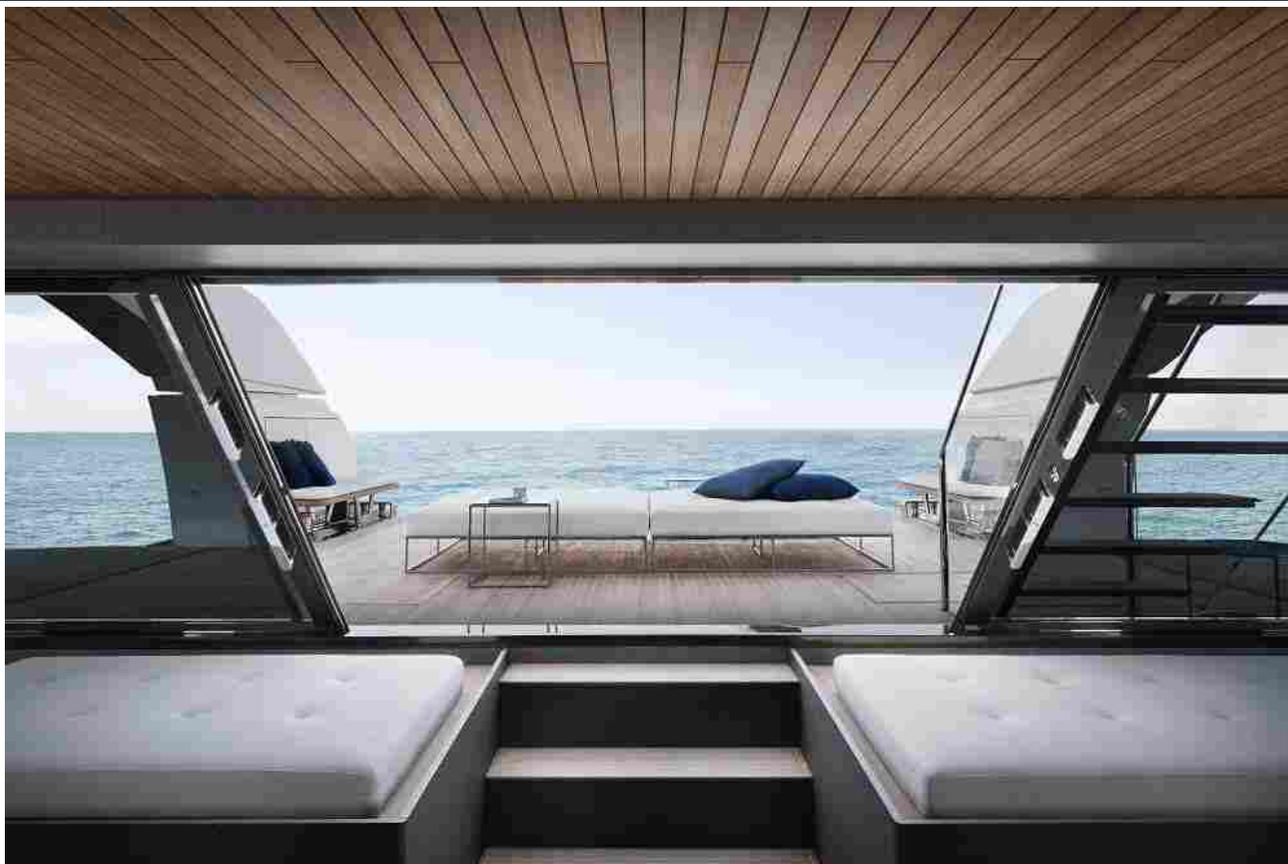


The headboard in the owner's cabin is under the large hull window

Walnut and Verde Alpi marble are other recurring materials while the chromed porthole frames are left visible, so the industrial-grade beauty of the yacht's build technology shows through.

OUTDOOR PLAYGROUND

While it mixes features of flybridge yachts with explorers and blends Eastern vibes with Western icons, the SX112 really crosses over when it blurs the boundaries between indoor and outdoor living. A world opens up when you turn a handle concealed in the panelling of the owner's cabin and find that it leads directly to the gym, beach lounge and a spectacular aft deck.



The aft lower deck features an interior beach lounge

Much, much more than a swim platform, this 90sqm expanse of free, open space is a private 'beach' whose size and airiness increase exponentially when the yacht's side terraces are opened over the water.

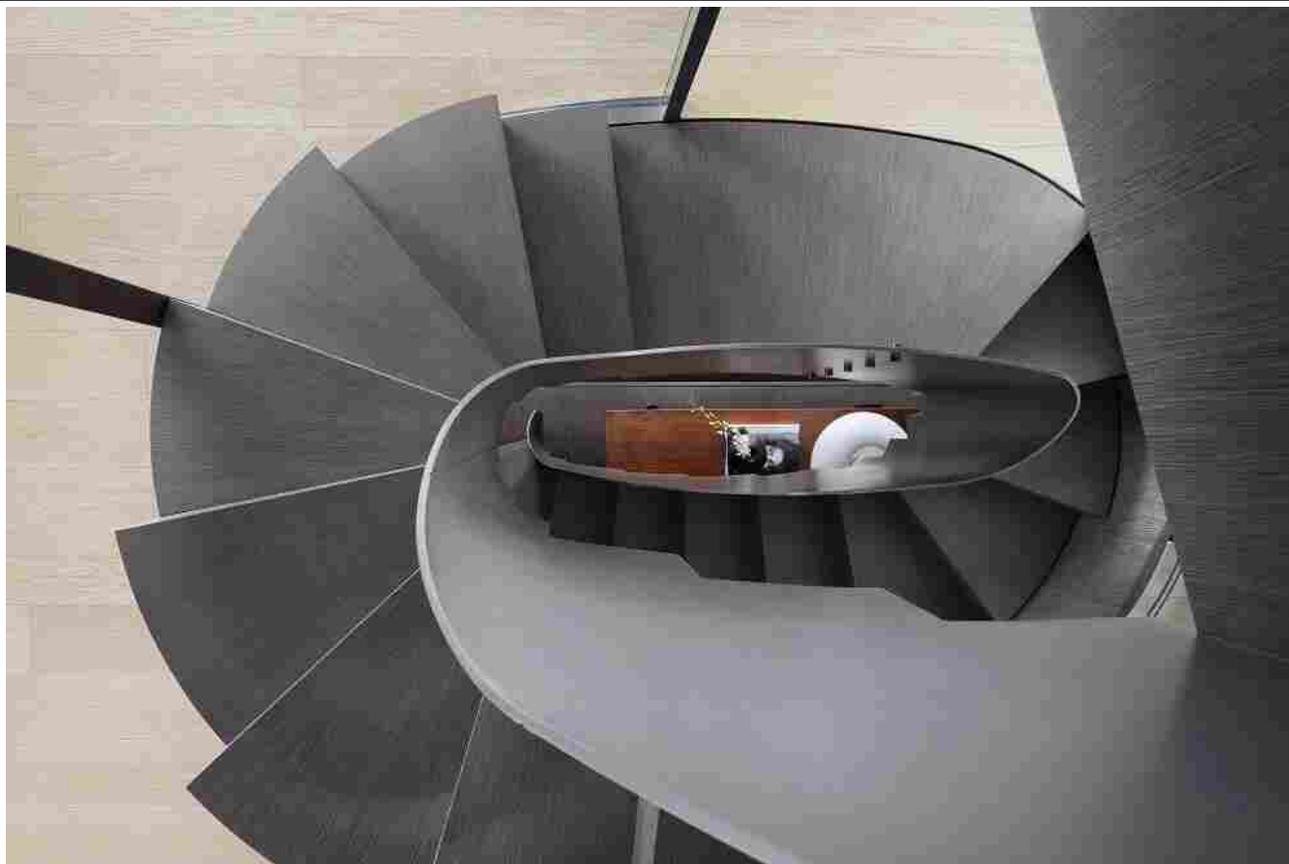
Access to the water is easy, the sense of freedom and space is unlimited, and the owner literally has all of this at his or her fingertips at any time of the day or night. In keeping with his minimalist approach, Lissoni has furnished the SX112's outdoor spaces with simple, linear pieces that are commercially available.



The enormous outdoor beach club makes the most of its drop-down sides

"In my opinion, everything that's used aboard a yacht should be commercial because industrial designers are better attuned than nautical designers to how we live today," he says. "On top of that, commercially available products are made from certified materials that only industries have access to. They can guarantee quality and durability."

Lissoni paid as much attention to flow through the yacht as he did to its furnishings. The stern deck and the main deck aft connect both physically and philosophically. The stairs are straight and easy to walk up and the space, with loose furniture facing aft, is planned as a continuation of the stern, not as an introduction to the saloon.



The central staircase also leads to the upper deck

From there, it's another quick hop up to the fly deck with its excellent views. Here, the space under the hardtop can be entirely enclosed to become a kind of cabana with a dining area, bar and the helm station.

LOOKING AHEAD

Much as Lissoni believes that a yacht should feel like a villa, we all know that they are complicated pieces of machinery. But with spaces such as a dining room where the bridge usually is and a gym and beach club where the engine room is often located, it's hard to imagine where the SX112's four Volvo IPS engines are tucked away.



The sole helm station is on the upper deck, which offers panoramic views

As it turns out, the engine room is accessed from a hatch on the stern deck and from a small door on the starboard side of the beach club. But even when the yacht's fast displacement hull is launched at top speed, the pod's smooth and quiet ride means that you'd barely know they were there.

The SX112 fills the bill for anyone who wants a yacht for living freely, in easy contact with the water and in great style. And Lissoni is looking forward to continuing in his work with **Sanlorenzo**.



EDITOR'S PICKS

The enclosed section of the upper deck looks out to an expansive aft deck

"I'm attracted by the difficulty of nautical projects, by the challenge of designing something that moves, that exists in nature and that is impacted by it. At the same time, I want to stay an architect first and foremost," Lissoni says.

"I like being the outsider in the nautical world and I'd really like to convince my insider colleagues to have the guts to change. Look ahead to the future, not back on tradition." The SX112 is that forward-looking yacht that crosses over boundaries to create a new style of life at sea.

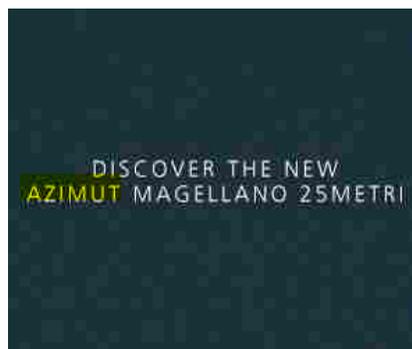
Simpson Marine, under Sanlorenzo Asia, has sold the first unit into the region, which is arriving in Hong Kong by the end of the year.

www.sanlorenzoyacht.com

www.simpsonmarine.com

YACHT STYLE ISSUE 54 OUT NOW: THE CHARTER ISSUE 2020 - LUXUO

Yacht Style has released Issue 54 (July-August), its Charter Issue for 2020. Flying Fox, the world's largest charter yacht, stars on the front cover of the 208-page magazine, as the 136m megayacht prepares to return to Asia later this year.



EDITOR'S PICKS



MAGNIFICENT

Con un utile netto pari a 34,5 milioni di euro **Sanlorenzo** si conferma leader del settore

28 APRILE 2021 by REDAZIONE



Il cantiere navale chiude il bilancio in positivo e cresce. Utile netto +27,7%. **Sanlorenzo** si conferma leader nella progettazione e vendita di yacht super lusso.

Leader mondiale nella produzione di yacht sopra i 24 metri di lunghezza, **Sanlorenzo** ha confermato con i risultati 2020 appena pubblicati, la propria solidità e la leadership nel settore.

L'azienda ha chiuso il 2020 con ricavi netti consolidati dalla vendita di nuovi yacht pari a 457,7 milioni di euro (+0,4%) e un utile netto pari a 34,5 milioni (+27,7%).

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Come sottolineato dal Cav. Massimo Perotti, Executive Chairman di **Sanlorenzo**, in occasione dell'approvazione del Bilancio 2020:

“I risultati approvati, oltre le stime in un contesto estremamente complesso, sono stati resi possibili da un modello di business che si conferma molto efficace. Gli ingenti investimenti degli ultimi anni, destinati a nuova capacità produttiva e sviluppo delle gamme, anche in nuovi segmenti, stanno progressivamente portando i benefici attesi ed il positivo avvio del 2021, in particolare per la raccolta ordini, ne è evidente conferma.”

Gli yacht **Sanlorenzo** hanno conquistato il successo grazie all'introduzione di nuovi prodotti sempre più all'avanguardia. Ne è un esempio la **gamma SX (SX76 / SX88 / SX112)**, nata da un concept dell'Arch. **Luca Santella** e pensata per esperti conoscitori di nautica.

Linea caratterizzata da una prua alta ed un inconfondibile profilo che, scendendo verso poppa, richiama subito alla mente gli yacht da esplorazione, la gamma SX ha introdotto nuovi elementi nel linguaggio stilistico, che è diventato modello di ispirazione nel settore.

Design che ha raggiunto importanti traguardi grazie al contributo di **Piero Lissoni**, Art Director di **Sanlorenzo** dal 2018. Colui che ha saputo esprimere al meglio le potenzialità di inedite spazialità di questa rivoluzionaria famiglia di yacht, “osando” soluzioni inaspettate mutate dal più alto “Interior Design”, di cui è prestigioso rappresentante. Ne sono esempio le scultoree scale, sempre diverse per ogni modello, punto focale delle imbarcazioni di questo range, che generano uno spiazzamento emozionale.

La combinazione del lavoro di questi due grandi progettisti ha trovato nell'**ammiraglia SX112**, presentata all'ultimo Salone Nautico di Genova 2020, ulteriori spazi di esplorazione proponendo **un modo nuovo e più informale di vivere il mare**. Come la continua connessione di spazi interni ed esterni e **l'innovative in soluzioni tecnologiche e al contempo altamente artigianali**. L'apprezzamento del mercato non si è fatto attendere, e a distanza di pochi mesi dalla sua presentazione, si è già concretizzato in **numerose unità vendute, superando anche il record dei due modelli precedenti**.

TAGS: DESIGN, SANLORENZO YACHT, YACHT DESIGN



Related News



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

AT ONE
WITH THE SEAPARDO
YACHTS

ENDURANCE 60

pressMare
ITALIA*Il primo porto di ogni notizia*[Home](#) [Press Mare](#) [Fonti](#) [Argomenti](#) [Giornalisti](#) [Chi Siamo](#)[Home](#) > [Cantieri](#) > [Sanlorenzo](#) > [Sanlorenzo](#), la gamma crossover SX: una storia di successoTag in evidenza: [CANNES YACHTING FESTIVAL](#) [YACHT INDUSTRY](#)

Superyacht

Sanlorenzo, la gamma crossover SX: una storia di successo

[Condividi 0](#)[Tweet](#)

martedì 27 aprile 2021 11:19

[Stampa articolo](#) [e-mail](#)

SX76

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Dopo lo straordinario successo raccolto da SX88 alle edizioni 2017 dei Saloni di Cannes, Genova, Düsseldorf e Miami, confermato dalla vendita ad oggi di 13 unità di cui 3 già varate, **Sanlorenzo**, in occasione del Cannes Yachting Festival 2018, presenta ufficialmente il “piccolo” della gamma: il nuovo yacht crossover SX76.



Una proposta che si caratterizza per soluzioni inedite e intelligenti, razionali e pratiche, e come sempre contraddistinta da uno stile inconfondibilmente **Sanlorenzo**, giocato sulla sobrietà, l'equilibrio dei volumi e delle masse che mantengono anche nel nuovo nato la caratteristica eleganza divenuta un segno di riconoscibilità immediata del marchio.

Il concept alla base del progetto parte ancora una volta dal desiderio dell'azienda di proporre un approccio completamente innovativo dello spazio a bordo, approccio di cui lo studio Zuccon, per quanto concerne le linee esterne, e Piero Lissoni, per gli spazi interni ma anche in qualità di art director dell'azienda, si fanno interpreti nella prima versione di SX76, presentata in occasione del Cannes Yachting Festival 2018.

Il progetto

Felice e intelligente sintesi tra il classico motoryacht con flying bridge, di cui **Sanlorenzo** è stato e continua a essere uno dei primi protagonisti a livello mondiale, e la recente e crescente tipologia explorer, SX76 costituisce un family feeling totale della linea SX, mantenendo tutte le caratteristiche stilistiche di SX88:

la disponibilità di grandi spazi aperti e di grandi superfici vetrate che garantiscono un'efficace e ottimale comunicazione interno/esterno, un tema sempre più invocato dagli armatori più esperti e preparati.

la perfetta integrazione tra estetica e funzionalità. Lo scafo con prua alta, molto marina, mantiene il profilo a scendere verso poppa che slancia tutta la massa e le conferisce un aspetto importante, facendo inoltre di SX76 una barca capace di fronteggiare ogni evenienza. La sovrastruttura connotata da amplissime superfici vetrate integra armoniosamente nei “pieni” della struttura i “vuoti” delle vetrate.

la timoneria collocata sul ponte superiore, il flying bridge, dispone di parabrezza e all'occorrenza può essere chiusa lateralmente da vetrate a saliscendi, mentre tutta la zona di poppa del ponte è chiudibile di serie con pannelli di strataglass.

La soluzione della timoneria solo sul fly mantiene libera la zona a prua del salone sul ponte di coperta, che può essere quindi dedicata alla sala da pranzo adiacente alla cucina (disponibile in una versione tutta chiusa o come cucina open space) oppure, come nella versione disegnata da Piero Lissoni, l'interno main deck diventa un unico ambiente aperto che ospita in continuità, living, sala da pranzo e cucina a vista.

La zona prodiera del ponte di coperta totalmente attrezzata per offrire uno spazio di vivibilità, convivialità e relax con vasto divano prendisole, convertibile in una zona pranzo molto riservata e ombreggiabile con

tendalino. Di fronte, il triangolo dell'estrema prua è completato da un altro prendisole circondato da comode cuscinerie.

La spiaggetta di poppa, ribassata di quattro gradini rispetto al ponte di coperta, accoglie il tender di quattro metri e una moto d'acqua. Inoltre, nascosta armonicamente nel profilo del prolungamento del corrimano di sinistra, si trova la gruetta per movimentare i due toys senza ingombrare con volumi tecnici l'area. Una volta liberata dal tender, la vasta piattaforma, che si estende a circa 50 centimetri sul pelo dell'acqua, diventa uno straordinario beach club di oltre 18 metri quadrati, arredato con ombrelloni e sedie sdraio prendisole.

Il ponte inferiore SX76 offre alloggio in quattro cabine doppie. La suite armatoriale è a centro nave, mentre la Vip è a prua e l'altra cabina ospiti a due letti si trova a dritta nave. A poppa della suite armatoriale trova alloggio l'equipaggio a prua via della sala macchine, con accesso diretto, che grazie alla motorizzazione con trasmissione IPS 1050 di 596kW/800 cv è spostata molto più a poppa rispetto alla tradizionale trasmissione ad assi.

Tra gli altri elementi di innovazione già applicati con successo sul maggiore SX88, il nuovo SX76 presenta:

- Processo costruttivo avanzato, con elementi prefabbricati e assemblaggio a scafo aperto
- Scafo in vetroresina e sovrastruttura in carbonio
- Motorizzazione composta da due Volvo Penta IPS 1050
- Carena semidislocante da 22 nodi con grande flessibilità d'uso da dislocante a dislocante veloce, testata nella vasca navale di Wageningen (Olanda), per l'ottimizzazione con la motorizzazione
- Parabrezza e vetro anteriore della sovrastruttura rovesciati

SX76 è nato nell'ufficio stile di **Sanlorenzo** a cui si sono sommati gli apporti creativi di Luca Santella, ideatore della linea SX, e dello studio Zuccon International Project, che ne ha curato il layout e le linee esterne, mentre Piero Lissoni propone una "special edition" con cui sono stati realizzati gli interni del primo esemplare di SX76. Le linee d'acqua sono sempre garantite da Lou Codega, il progettista americano internazionalmente noto per le barche da pesca veloci e oceaniche.

"Per il mio modo di vedere – dichiara Bernardo Zuccon – SX76 è una splendida interpretazione del rapporto tra l'uomo e il mare. Andare in barca massimizza questo rapporto e le barche pensate per vivere a stretto contatto con il mare sono le barche giuste. La gamma SX spinge al massimo questo rapporto. Il nostro lavoro è consistito nello sfruttare al massimo lo spazio e nel garantire, scendendo di dimensione, un equilibrio formale senza perdere quello funzionale. La sfida su SX76 è stata di ottenere le stesse funzioni del maggiore SX88 senza alterarne gli equilibri stilistici. È un'espressione di sintesi del mitico e banale rapporto forma/funzione".

SX76 è stato presentato ufficialmente al mercato e alla stampa allo Yachting Festival di Cannes 2018 proprio nella prima versione con interior design di Piero Lissoni.

Il progetto SX76 ripropone, in una scala minore, l'idea presentata per la prima volta in SX88 di uno yacht open space, una barca "sociale" che si sviluppa così in un ambiente unico e continuo da poppa a prua dove la

vivibilità interna è massima con la cucina a vista, adiacente alla sala da pranzo, seguita dall'area living, senza soluzione di continuità tra interno ed esterno, grazie alle ampie vetrate che si affacciano sul mare.



SX76

Il décor della prima unità è un perfetto esempio dello stile pulito ed elegante di Lissoni che qui coniuga raffinatezza e semplicità, in uno spazio caratterizzato da colori morbidi e neutri inondati, da ogni lato, da luce naturale che va così a creare un'atmosfera calda dal sapore domestico. A ciò contribuisce inoltre la decisione, in controtendenza, di non adattare gli arredi agli spazi ma di disporli invece liberamente come in una casa dove si combinano, all'insegna della massima contaminazione, proposte di design, icone dei grandi maestri e object trouvé.

Protagonista assoluto del progetto di interior, la scenografica scala progettata appositamente da Lissoni per SX76, una vera e propria scultura che si sviluppa come una linea sinuosa e continua che scaturisce nel ponte inferiore, risalendo al flying bridge, attraverso il ponte di coperta senza interruzione alcuna.

Importantissima anche in SX76 la stretta collaborazione di **Sanlorenzo** con le aziende che rappresentano l'eccellenza del design internazionale e che hanno adeguato i propri prodotti nelle caratteristiche tecniche, nei materiali e nelle soluzioni costruttive alle esigenze marine. Tra queste fondamentale è il contributo di Boffi per bagni e cucina.

AGGIORNATO ALLE 18:32 - 26 APRILE

f t i y METEO

IL SECOLO XIX

NEWSLETTER LEGGI IL QUOTIDIANO ABBONATI REGALA

GREEN&BLUE MODA E BEAUTY IL GUSTO ECONOMIA CULTURA E SPETTACOLI SALUTE TECH MOTORI VIAGGI GOSSIP ANIMAL HOUSE THE MEDITELGRAPH Cerca

Economia

Shipping, presentato il progetto "Nowtilus": un incubatore al servizio dell'economia marittima

Realizzato con il contributo del Comune della Spezia, patrocinato dalla Regione Liguria, i partner promotori sono Crédit Agricole Italia, Fondazione Carispezia, Wylab e Le Village by Crédit Agricole Milano

26 APRILE 2021

La Spezia - Nasce ufficialmente alla Spezia l'incubatore dedicato all'economia del mare, "Nowtilus - Sea innovation hub". Il progetto, presentato questa mattina con una web conference, punta al sostegno dell'innovazione e delle tecnologie nell'economia blu, dalle aree della cantieristica a logistica e shipping, da sostenibilità ed energie rinnovabili al turismo, attraverso un incubatore temporaneo, un "vivaio" di innovazione, che possa lanciare e sostenere l'avvio di cinque fra le idee più interessanti di aspiranti startup e imprenditori **raccolte a partire da oggi con la "call for ideas" che durerà fino al 5 giugno.**

Realizzato con il contributo del Comune della Spezia, patrocinato dalla Regione

ORA IN HOMEPAGE



Recovery, Draghi presenta il piano alla Camera: "È la chiave del destino del nostro Paese"

Presunta violenza sessuale, uno degli amici di **Ciro Grillo: "Quella ragazza aveva bevuto vodka, era consenziente"**

Covid, in Liguria 200 nuovi casi e 7 decessi. In calo i ricoveri

MEB MODA E BEAUTY



I migliori beauty look degli Oscar 2021, tra frange nuove e trucchi senza tempo

DI MARTINA MANFREDI



Liguria, partner promotori Crédit Agricole Italia, **Fondazione Carispezia**, Wylab e Le Village by Crédit Agricole Milano, che l'hanno presentato questa mattina, il progetto prevede per i selezionati un percorso di incubazione e business training di 12 settimane fino ad arrivare all'Investor day, con la presentazione ai potenziali investitori.

“Nowtilus - Sea Innovation Hub rappresenta un passo concreto verso la creazione, in Liguria, di un centro di innovazione pensato per individuare e sostenere i talenti e le idee più brillanti in ambito di economia del mare” spiega Federico Smanio, ceo di Wylab (**principale incubatore di startup ad alto contenuto tecnologico con indirizzo sportivo**) e l'obiettivo è dal polo della Spezia, passando da Genova e Milano, allargarsi, con un orizzonte temporale di 3 anni. Mare e innovazione sono il polo centrale: si va dai materiali innovativi per la costruzione di imbarcazioni e navi alla digitalizzazione dei processi, dal monitoraggio e riduzione delle emissioni al cold ironing, dalla pulizia del mare ai servizi di ospitalità e sicurezza. Oltre ai partner promotori anche 8 aziende sosterranno il percorso, il «club dei partner»: Euroguarco, **San Lorenzo**, Costa Crociere Foundation, Duferco, Laghezza Customs & Logistics, Canarmino, Tarros Group, Rina.

I MIGLIORI

I MIGLIORI	ULTIMO	%
Websolute	1,62	+23,66% ↑
Vimi Fasteners	1,5	+22,95% ↑
Alfio Bardolla	3,41	+17,59% ↑
Italian Exhibition Group	3,59	+10,46% ↑
Aeffe	1,284	+10,31% ↑
Portobello	36,7	+8,90% ↑
Technogym	11,56	+8,24% ↑
Restart	0,44	+6,54% ↑
Digital Magics	4,38	+5,29% ↑
Powersoft	4,08	+5,15% ↑

teleborsa

[tutti i titoli →](#)

NOTIZIE FINANZA

26/04/2021
 Esprinet acquista azioni proprie

26/04/2021
 Tesla corre aspettando la trimestrale

26/04/2021
 Aeromexico rinnova la flotta: tra il 2021 e il 2022 attesi 24 nuovi aeromobili Boeing

26/04/2021
 Pnrr, Draghi ha presentato il Piano al Parlamento: all'interno c'è il destino del Paese

26/04/2021
 Piquadro prosegue il buy-back

Aste Giudiziarie



AUTOMOBILI MOTO NAUTICA LIFESTYLE MOTOGP FORMULA 1 VOLO TEST DRIVE VIDEO



NAUTICA
#YACHT

Sanlorenzo 62Steel Cloud 9: design ed interni del nuovo superyacht



Nautica: tutte le notizie

Per gli interni, materiali principali come marmo, pietra e rovere sono abbinati a vetro e pelle, arredi made-in-Italy convivono con elementi di arredo custom.

26 aprile 2021 - 11:00

Sanlorenzo 62Steel Cloud 9 ha una lunghezza fuori tutto di 61,50 metri, un baglio massimo di 11,90 metri, una stazza di 1300 tonnellate lorde e cinque ponti, il nuovo yacht firmato **Sanlorenzo** unisce ad una linea decisa, elegante e bilanciata, ampi volumi, avanzate tecnologie ed eccellenti capacità di navigazione che permettono di garantire un ottimo comfort e vivibilità a bordo.



LE NOSTRE PROVE

Hyundai Kona Mild Hybrid

Trek Allant+ 5 2021 test prova

Fiat Uno Turbo i.e. nel video dell'accelerazione 0-190 km/h

La recensione della Hyundai Kona Mild Hybrid con le prime impressioni Trek Allant+ 5 Stagger: la nostra prova della city e-bike

I PIÙ LETTI

Quotidiano Motori

Orari F1 Imola 2021 dirette tv SKY e TV8 e

Sanlorenzo 62Steel Cloud 9: il concept

Il nuovo **Sanlorenzo** 62Steel Cloud 9 è il paradigma di come si possa vivere il mare senza cadere negli stereotipi del lusso, ancora così frequenti nell'universo nautico. Un luogo colmo di spazi confortevoli che permettono un'esperienza davvero particolare agli armatori **Sanlorenzo** nei loro privati momenti di loisir.

A cominciare dalla **vastissima area privata della suite armatoriale**, di ben 215 mq, nella zona upper deck, che, oltre a godere di una impareggiabile vista panoramica a 180°, è connessa in maniera funzionale all'**area esterna di prua** di oltre 140 metri quadrati, dotata di **ampie aree prendisole e relax e piscina**.

Un intero ponte ad uso esclusivo dell'armatore, raggiungibile con un ascensore, che comprende oltre alla suite con due bagni e walk-in dressing room, anche uno studio, un ambiente living e, a poppa, la **Sky Lounge** di 67 mq, uno spazio riservato all'intrattenimento e al gioco completato all'esterno da una sala da pranzo all'aperto che assicura una vista panoramica mentre si pranza "al fresco".

A contendere il primato di "place to be" a bordo del 62Steel, è la piacevolissima **Beach Club a livello del mare**, illuminata dal **fondo trasparente della piscina a poppa del main deck**, in cui l'armatore e gli ospiti possono godere di una vasta area, che è letteralmente una spiaggia privata che si estende al coperto per 92 mq, con **aree relax, area bar, area palestra e hammam**, cui si aggiungono altri 40 mq di terrazze abbattibili a poppa e ai due lati che offrono agli ospiti una fruizione del mare "au fil de l'eau" per bagni, tuffi, abbronzature esaltate dallo scintillio dell'acqua.

Per liberare completamente lo spazio della beach area, il 62Steel è stato disegnato con **due garage** con accesso da aperture laterali, a mezza nave, che contengono a dritta il **tender principale** di 9 metri e a sinistra il **tender di servizio e la moto d'acqua**.

Focus della convivialità dello yacht, il **salone**

Quotidiano Motori

streaming
Due
morti in
un
incidente
su Tesla
S senza
guidatore
al
volante

principale sul Main Deck condivide i 90 metri quadri dell'area con la sala da pranzo, che accoglie fino a 16 commensali, quest'ultima separata dalla zona living da una vetrata con un sottile metal mesh che permette di catturare tutta la luce dall'ambiente attiguo mantenendo la privacy.

A poppa di questo ponte, lo **spazio living esterno** confina con una seconda piscina dedicata agli ospiti dal fondo trasparente, progettata con una copertura scorrevole che la trasforma in una estesa area prendisole.

Sul Main Deck si estendono inoltre le **sei cabine** di cui 5 ospiti e una **sala massaggi**, due con letto king size e tre cabine doppie con letti singoli assicurando a tutti gli ospiti comfort e privacy.

Sanlorenzo 62Steel Cloud 9: caratteristiche particolari

Tra le altre caratteristiche che definiscono l'unicità di questo modello, di solito presenti su yacht di maggiori dimensioni: il **Lower Deck**, che accoglie a prua in 155 mq l'alloggio per i dodici membri d'equipaggio (comandante escluso) che dispongono di una crew mess per il pranzo e per il relax e la cucina di ben 26 mq.

La **plancia** posizionata in alto sul terzo ponte, il **Bridge Deck**, che ospita anche la cabina del comandante, e assicura la migliore visibilità per la conduzione dello yacht in tutte le condizioni, in acque aperte o ristrette. Il **Tank Deck**, sotto al ponte inferiore che si estende per 104 metri quadri per ospitare la lavanderia, la dispensa, la zona freezer, la raccolta rifiuti e il trattamento acque.

Il 62Steel Cloud 9 è stato progettato dall'ufficio tecnico e dall'ufficio stile di **Sanlorenzo** che hanno sviluppato un superyacht dalle linee ribassate e tese, caratterizzato da lunghe vetrate continue a fascia estese in tutti i tre ponti che, allungando percettivamente le linee, regalano al profilo eleganza e slancio.

Il **décor e l'arredo degli interni** del 62Steel Cloud 9 sono stati invece affidati alla creatività di **Francesco Paszkowski e Margherita Casprini** che hanno prediletto una

distribuzione degli spazi e una scelta di materiali e colori naturali dalle tonalità neutre che donano una grande luminosità agli ambienti e creano un'atmosfera rilassante a cui fanno da contrappunto le calde e ricche venature dell'ebano, con una finitura lucida, utilizzato per rivestire alcuni elementi d'arredo.

Materiale principe, insieme al rovere, la pietra di Gerusalemme che riveste pareti, bagni e nicchie, come nelle cabine degli ospiti. Gli arredi combinano una selezione di prodotti di Minotti con pezzi realizzati su disegno di Paszkowski e Casprini e con elementi realizzati su misura da artigiani locali.



Sanlorenzo 57Steel:
il superyacht con
nuovi concept di
vivibilità a bordo



Sanlorenzo Yachts novità 2020: SX112, 44Alloy e 62Steel



Tre le unità già in costruzione, la prima appena consegnata, la seconda in consegna in autunno e la terza con consegna prevista ad inizio 2023.

Per ricevere tante notizie e consigli utili specialmente sul mondo auto e moto, sugli autovelox e su come difendersi dalle truffe, è possibile **iscriversi gratis** al canale [Quotidiano Motori su Telegram](#).

Vi invitiamo a seguirci su [Google News](#) su [Flipboard](#), ma anche sui social come [Facebook](#), [Twitter](#), [Pinterest](#) e [Instagram](#). Non esitate a condividere le vostre opinioni e le vostre esperienze [commentando](#) i nostri articoli.

#SANLORENZO YACHTS #YACHT

Caterina Di Iorgi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ANSA.it • Liguria • Arriva "Nowtilus", per le startup dell'economia del mare

Arriva "Nowtilus", per le startup dell'economia del mare

Partita call per selezionare 5 progetti fra mare e innovazione

Redazione ANSA

GENOVA

26 aprile 2021

13:58

NEWS

Suggestisci

Facebook

Twitter

Altri

Stampa

Scrivi alla redazione



© ANSA

CLICCA PER INGRANDIRE +

(ANSA) - GENOVA, 26 APR - Nasce ufficialmente alla Spezia l'incubatore dedicato all'economia del mare, "Nowtilus - Sea innovation hub". Il progetto, presentato questa mattina con una web conference, punta al sostegno dell'innovazione e delle tecnologie nell'economia blu, dalle aree della cantieristica a logistica e shipping, da sostenibilità ed energie rinnovabili al turismo, attraverso un incubatore temporaneo, un "vivaio" di innovazione, che possa lanciare e sostenere l'avvio di cinque fra le idee più interessanti di aspiranti startup e imprenditori raccolte a partire da oggi con la "call for ideas" che durerà fino al 5 giugno. Realizzato con il contributo del Comune della Spezia, patrocinato dalla Regione Liguria, partner promotori Crédit Agricole Italia, Fondazione Carispezia, Wylab e Le Village by Crédit agricole Milano, che l'hanno presentato questa mattina, il progetto prevede per i selezionati un percorso di incubazione e business training di 12 settimane fino ad arrivare all'Investor day, con la presentazione ai potenziali investitori. "Nowtilus - Sea Innovation Hub rappresenta un passo concreto verso la creazione, in Liguria, di un centro di innovazione pensato per individuare e sostenere i talenti e le idee più brillanti in ambito di economia del mare" spiega Federico Smanio, ceo di Wylab (principale incubatore di startup ad alto contenuto tecnologico con indirizzo sportivo) e l'obiettivo è dal polo della Spezia, passando da Genova e Milano, allargarsi, con un orizzonte temporale di 3 anni. Mare e innovazione sono il polo centrale: si va dai materiali innovativi per la costruzione di imbarcazioni e navi alla digitalizzazione dei processi, dal monitoraggio e riduzione delle emissioni al cold ironing, dalla pulizia del mare ai servizi di ospitalità e sicurezza. Oltre ai partner promotori anche 8 aziende sosterranno il percorso, il "club dei partner": Euroguarco, San Lorenzo, Costa Crociere Foundation, Duferco, Laghezza Customs & Logistics, Canarmino, Tarros Group, Rina.

(ANSA).

RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright ANSA

VIDEO ANSA



26 APRILE, 13:07

RITORNO A SCUOLA A NORCIA: "TRA SISMA E COVID MAI FATTO UN ANNO DI SUPERIORI NORMALE"





Navetta 64
THE ABSOLUTE PATHFINDER

DISCOVER MORE



BARCHE

IT EN

ABBONATI

BARCHE ▾

PEOPLE & COMPANY ▾

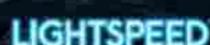
RUBRICHE ▾

VIDEO

SHOP ONLINE



PIÙ DI VENTUN'ANNI PROTEGGENDO LA VOSTRA BARCA SOTT'ACQUA™



Homepage > BARCHE > SUPERYACHTS > Sanlorenzo, consegnato il primo 62Steel

Sanlorenzo, consegnato il primo 62Steel

News



Tre le unità di 62Steel in lavorazione, la prima appena consegnata, la seconda pronta in autunno e la terza prevista a inizio 2023

La carta d'identità del 62Steel Cloud 9, frutto della sinergia dell'ufficio tecnico, dell'ufficio stile di **Sanlorenzo** e per il decor e gli interni di Francesco Paszkowski e Margherita Casprini,

Iscriviti

Nome

Cognome

Indirizzo email

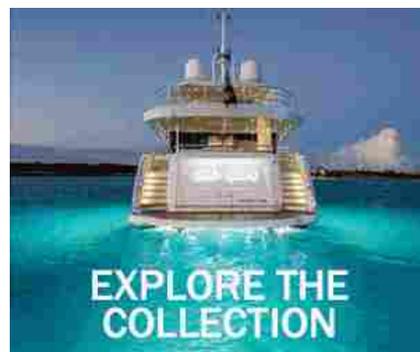
Iscriviti



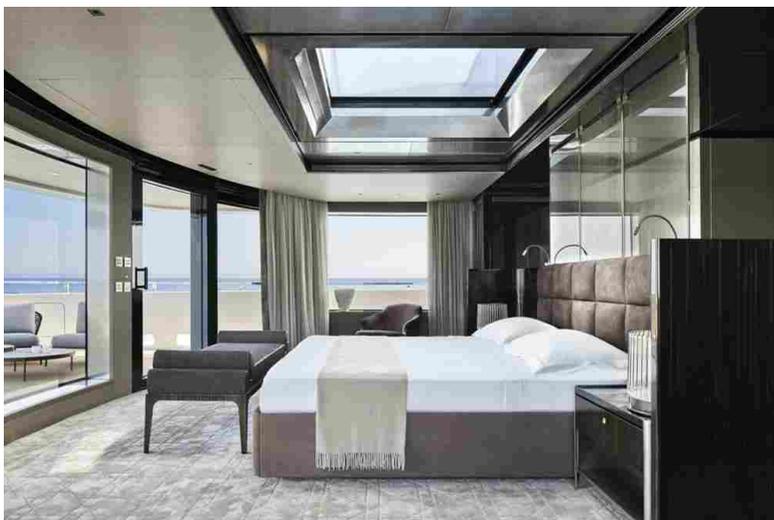
dichiara 61,50 metri di lunghezza, 11,90 metri di baglio massimo, 1.300 tonnellate lorde di stazza e cinque ponti



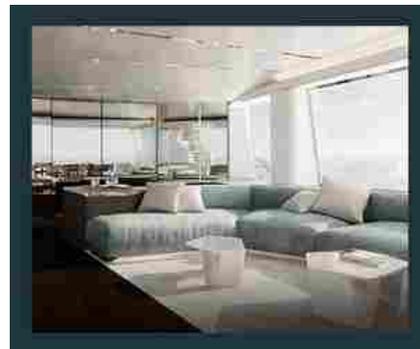
Il 62Steel Cloud 9 è un mega yacht realizzato all'insegna di spazi confortevoli. A cominciare dalla vasta area privata della suite armatoriale, di ben 215 mq, nell'upper deck, che, oltre a godere di una vista panoramica a 180°, è connessa in maniera funzionale all'area esterna di prua di oltre 140 metri quadrati, dotata di ampie



aree prendisole e relax e piscina.



Un intero ponte ad uso esclusivo dell'armatore, raggiungibile con un ascensore, che comprende oltre alla suite con due bagni e walk-in dressing room, anche uno studio, un ambiente living e, a poppa, la Sky Lounge di 67 mq, uno spazio riservato all'intrattenimento e al gioco completato all'esterno da una sala da pranzo all'aperto che assicura una vista panoramica mentre si pranza "al fresco".



www.absoluteyachts.com

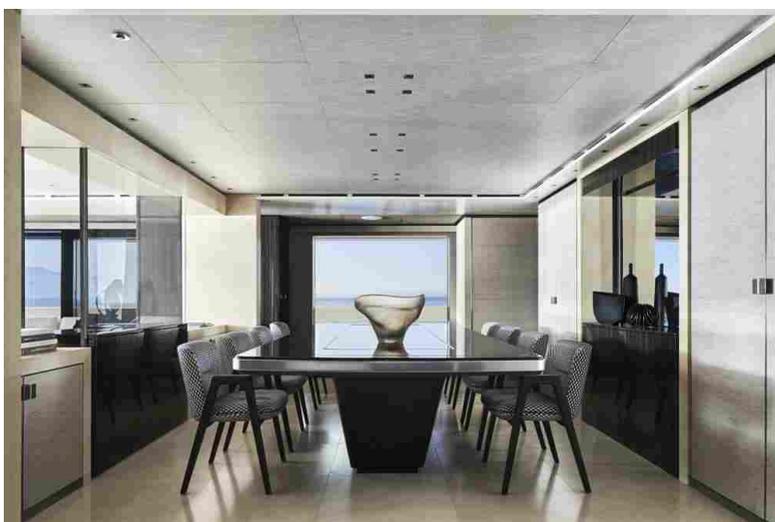




A contendere il primato di “place to be” a bordo del 62Steel, è la piacevolissima Beach Club a livello del mare, illuminata dal fondo trasparente della piscina a poppa del main deck, in cui l’armatore e gli ospiti possono godere di una vasta area, che è letteralmente una spiaggia privata che si estende al coperto per 92 mq, con aree relax, area bar, area palestra e hammam, cui si aggiungono altri 40 mq di terrazze abbattibili a poppa e ai due lati che offrono agli ospiti una fruizione del mare “au fil de l’eau” per bagni, tuffi, abbronzature esaltate dallo scintillio dell’acqua.



Per liberare completamente lo spazio della beach area, il 62Steel è stato disegnato con due garage con accesso da aperture laterali, a mezza nave, che contengono a dritta il tender principale di 9 metri e a sinistra il tender di servizio e la moto d’acqua.



Focus della convivialità dello yacht, il salone principale sul main deck condivide i 90 metri quadri dell’area con la sala da pranzo, che accoglie fino a 16 commensali, quest’ultima separata dalla zona living da una vetrata con un sottile metal mesh che permette di catturare tutta la luce dall’ambiente attiguo mantenendo la privacy.

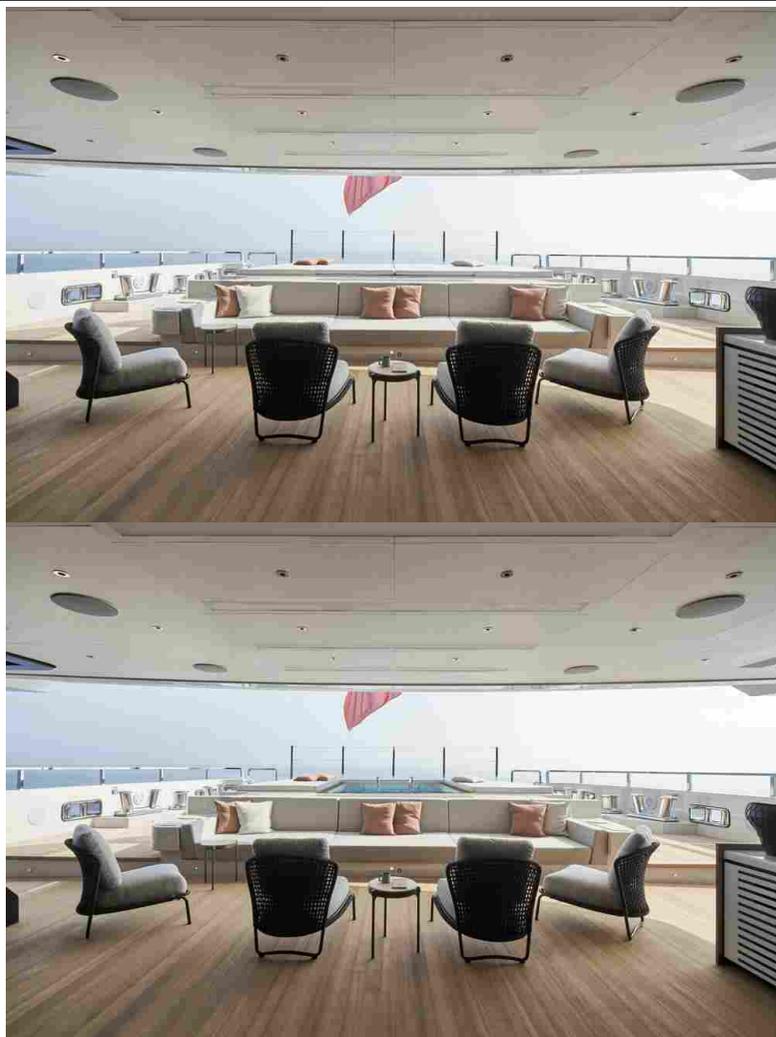
SIMRAD RISPARMIA FINO A **200€**
 SULL'ACQUISTO DI UN CHARTPLOTTER GO
 IN ABBINAMENTO A UN ALTRO PRODOTTO DI ELETTRONICA O ALLA CARTOGRAFIA*
 *Si applicano Termini & Condizioni
SCOPRI DI PIÙ



“Il controllo è nella simbiosi con ciò che ci circonda”.
Umberto Peliconi
YAMAHA F150G
 SPINTA. FLUIDITÀ. CONTROLLO.

Powered by Yamaha





A poppa di questo ponte, lo spazio living esterno confina con una seconda piscina dedicata agli ospiti dal fondo trasparente, progettata con una copertura scorrevole che la trasforma in una estesa area prendisole.

Sul main deck si estendono inoltre le sei cabine di cui 5 ospiti e una sala massaggi, due con letto king size e tre cabine doppie con letti singoli assicurando a tutti gli ospiti comfort e privacy. Tra le altre caratteristiche il lower deck, che accoglie a prua in 155 mq l'alloggio per i dodici membri d'equipaggio (comandante escluso) che dispongono di una crew mess per il pranzo e per il relax e la cucina di ben 26 mq.



La plancia posizionata in alto sul terzo ponte, il bridge deck, ospita anche la cabina del comandante, e assicura la migliore visibilità per la conduzione dello yacht in tutte le condizioni, in acque aperte o ristrette. Il tank deck, sotto al ponte inferiore che si estende per 104 metri quadri per ospitare la lavanderia, la dispensa, la zona freezer, la raccolta rifiuti e il trattamento acque.



Il 62Steel Cloud 9 ha linee ribassate e tese, è caratterizzato da lunghe vetrate continue a fascia estese in tutti i tre ponti che, allungando percettivamente le linee, regalano al profilo eleganza e slancio. Il décor e l'arredo degli interni del 62Steel Cloud 9 sono stati affidati alla creatività di **Francesco Paszkowski** e **Margherita Casprini**, che hanno prediletto una distribuzione degli spazi e una scelta di materiali e colori naturali dalle tonalità neutre che donano una grande luminosità agli ambienti e creano un'atmosfera rilassante a cui fanno da contrappunto le calde e ricche venature dell'ebano, con una finitura lucida, utilizzato per rivestire alcuni elementi d'arredo.



Materiale principe, insieme al rovere, la pietra di Gerusalemme che riveste pareti, bagni e nicchie, come nelle cabine degli ospiti. Gli arredi combinano una selezione di prodotti di **Minotti** con pezzi realizzati su disegno di Paszkowski e Casprini e con elementi realizzati su misura da artigiani locali.

“Realizzare il progetto di interni di questo 62 metri è stato un percorso coinvolgente. L'affiatamento con il cantiere, con il quale collaboriamo da tempo, la conoscenza con l'armatore per il quale avevamo già realizzato in passato un 46 metri, ci hanno permesso di muoverci in territori inesplorati per creare interni di spiccata impronta contemporanea, realizzati in collaborazione con Margherita Casprini. Materiali principali come marmo, pietra e rovere sono abbinati a vetro e pelle, arredi di brand made-in-Italy convivono con elementi di arredo custom progettati dal nostro studio. Lavorare con professionisti di alto livello, con un cantiere importante ed un armatore esperto è sempre un'esperienza molto gratificante”, ha detto Francesco Paszkowski.

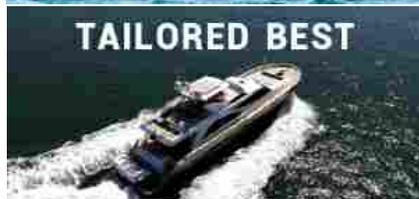


Dati tecnici principali

Lunghezza fuori tutto:	61,5 m
Larghezza:	11,9 m
Immersione a pieno carico:	3,2 m
Velocità massima:	16,5 nodi
Motori:	2 x CAT 3512 C

Posti letto ospiti: 12 persone
 Posti letto equipaggio: 14 persone
 Stazza lorda: 1.300 GT
 Capacità casse carburante: 130.000 l

(Sanlorenzo, consegnato il primo 62Steel - Barchemagazine.com - Aprile 2021)



TAILORED BEST



SIMRAD RISPARMIA FINO A
200€
 SULL'ACQUISTO DI UN
 CHARTPLOTTER GO

IN ABBINAMENTO A UN
 ALTRO PRODOTTO DI
 ELETTRONICA O ALLA
 CARTOGRAFIA*

*Si applicano Termini & Condizioni

SCOPRI DI PIÙ

BARCHE



Questo sito utilizza cookie tecnici e di terze parti per le sue funzionalità. Chiudendo questo banner, scorrendo questa pagina o cliccando qualunque suo elemento acconsenti all'uso dei cookie. [Leggi ancora](#)



Read your copy



Search here...



Sanlorenzo delivers first 62Steel

SHARE



April 22, 2021 2:24 pm

Italian builder reveals two units of its new metal superyacht are already sold, with a third under construction.



Cloud 9 is Sanlorenzo's first 62Steel; Photos: Guillaume Plisson for Sanlorenzo

Sanlorenzo has delivered the first 62Steel, *Cloud 9*, to its owner, who has previously owned a 46m superyacht from the Italian shipyard. The new five-deck, 1,300GT model has an overall length of 61.5m and a beam of 11.9m.

The 62Steel has been designed by Sanlorenzo's technical and style departments, with long, banded windows extending across three decks contributing to a slender profile elegance. Francesco Paszkowski and Margherita Casprini handled the décor and furnishings of *Cloud 9*.



The 62Steel has five decks

The beach club is among the yacht's standout features and is lit by the transparent bottom of the guest swimming pool, situated at the aft end of the main deck and designed with a sliding cover that transforms it into an extended sunbathing area.

The covered beach area on the lower deck spans 92sqm and includes relaxation areas, a bar area, gym and hammam. There's another 40sqm of outdoor space on folding terraces aft and to either side, offering guests the chance to enjoy swimming, diving and sunbathing by the water.

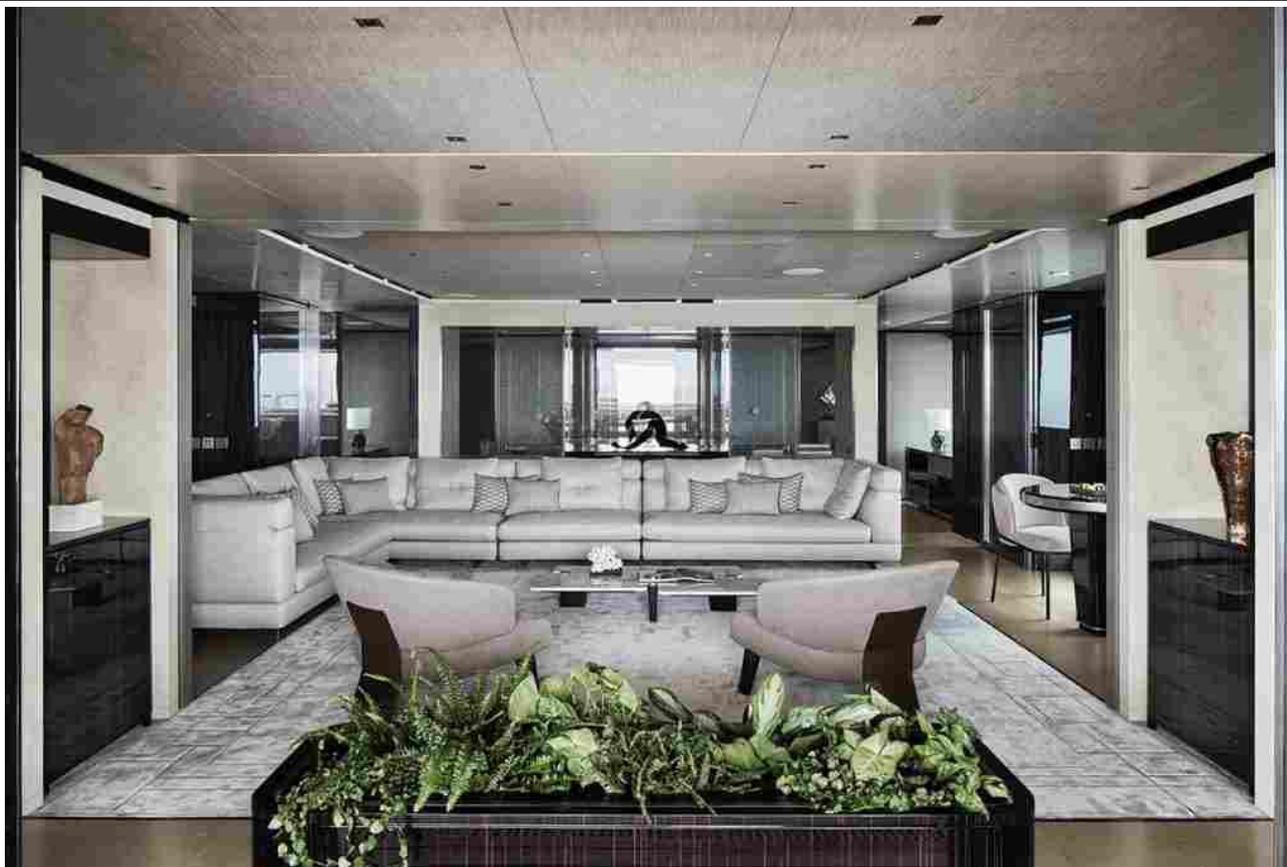


The 92sm covered beach club is connected to 40sqm of fold-down decks

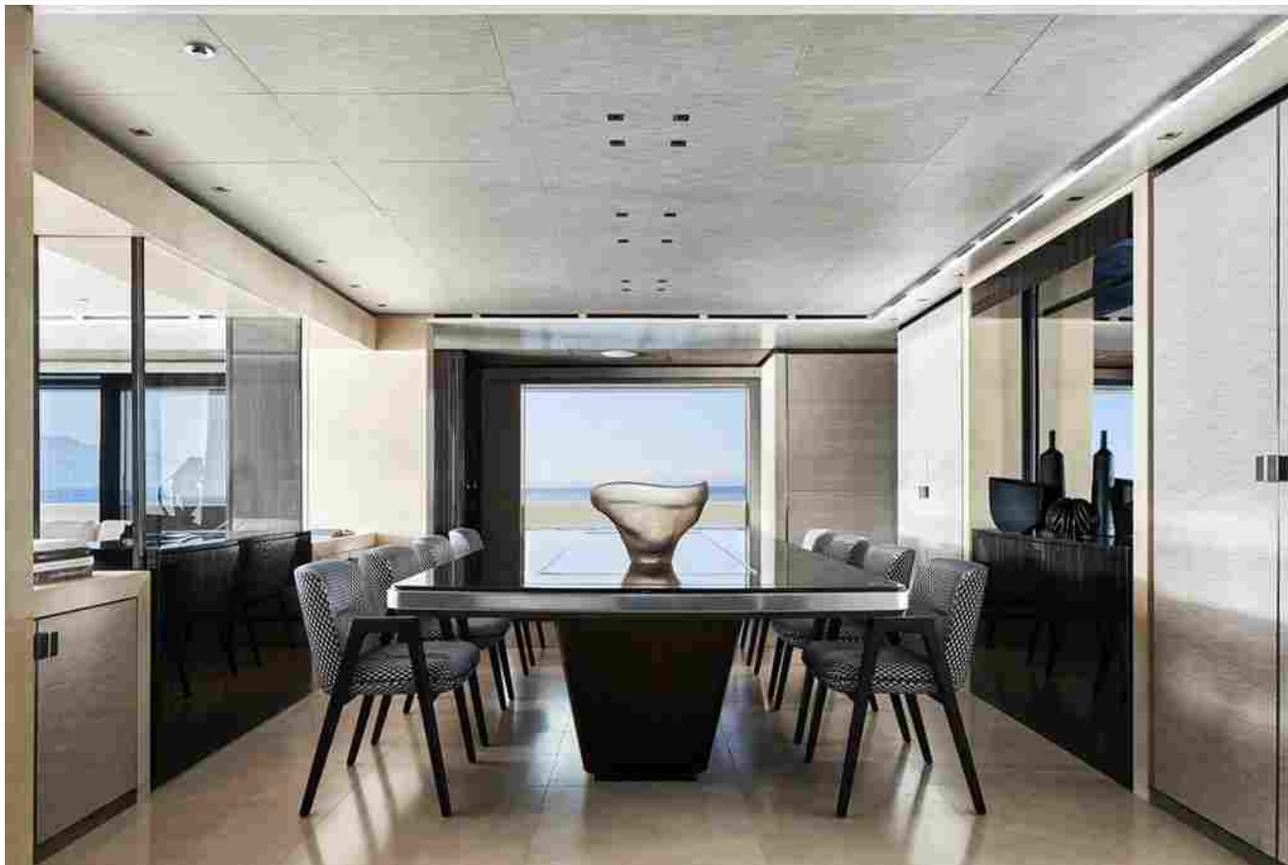


To free up space in the beach area, the 62Steel has been designed with two midships garages, which contain the main 9m tender to starboard and the service tender and jetski to port.

The saloon on the main deck shares the 90sqm area with the dining room, which seats up to 16. The dining area is separated from the living area by a glass window with a thin metal mesh that allows all the light from the adjacent area to be captured while maintaining privacy.

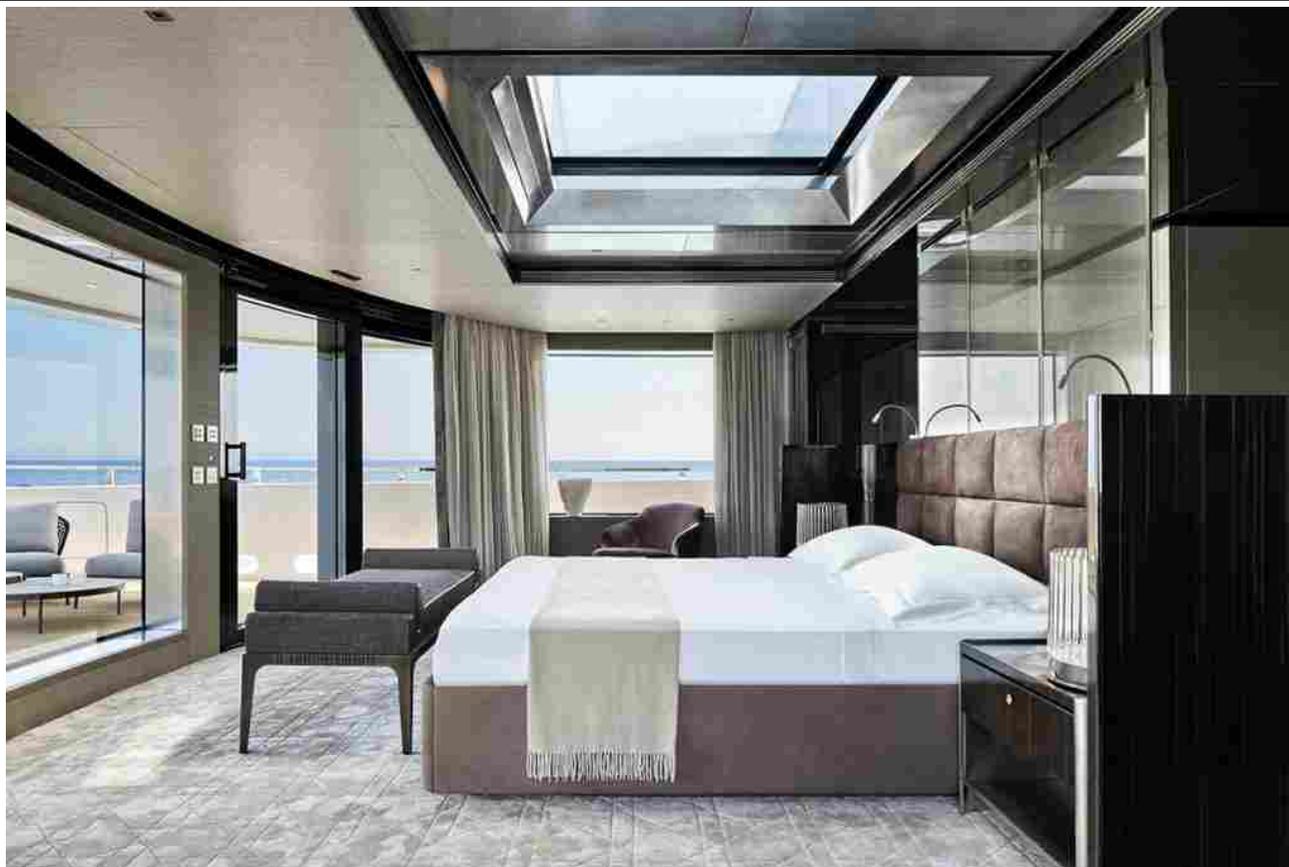


The main-deck saloon (above) is separated from the dining room (below)



The main deck also features six cabins, five of which are guest cabins and a massage room, two with king-size beds and three twin cabins with single beds.

The upper deck, reached by a lift, is dedicated to the owner and includes the vast 215sqm master suite, which has a forward-facing double bed with stunning views, two bathrooms, a walk-in dressing room, study and living area.



The owner's suite is forward on the upper deck

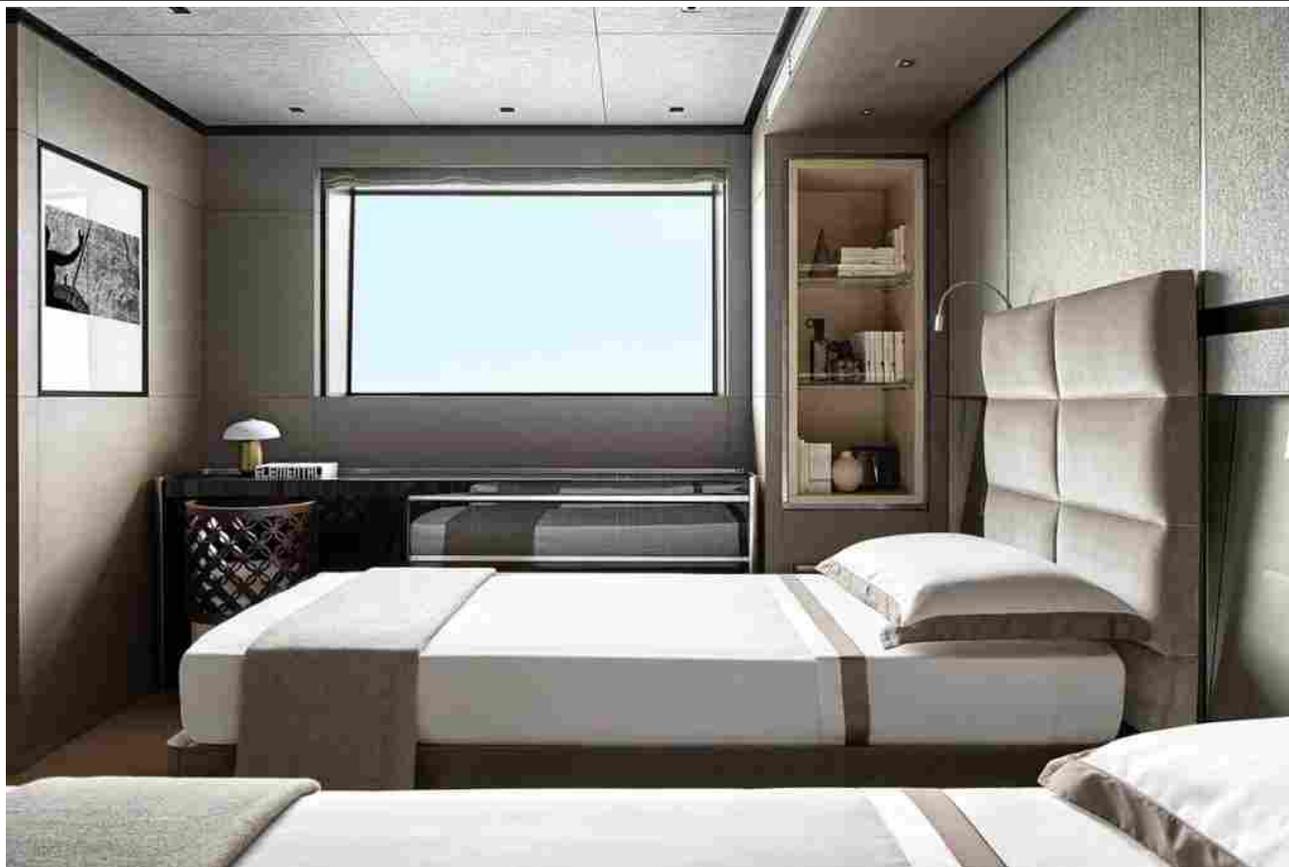
The owner's suite is connected to the 140sqm outdoor area in the bow, which features large sunbathing and relaxation areas and a swimming pool. Aft is the 67sqm Sky Lounge, a space reserved for entertainment and games, while outside is an open-air al fresco dining area.



Owner's-suite view of the swimming pool forward on the upper deck

Paszkowski and Casprini opted for natural materials and colours in neutral tones that create a bright, relaxing atmosphere, balanced by the warm, rich grain of ebony with a glossy finish used to cover some of the furnishings.

The main material, together with oak, is Jerusalem stone, which is used to cover walls, bathrooms and niches, as in the guest cabins. The furnishings combine a selection of Minotti products with pieces designed by Paszkowski and Casprini and custom-made elements from local artisans.



Francesco Paszkowski and Margherita Casprini chose the décor and furnishings

Paszkowski said: "Creating the interior design for the 62Steel was an exciting process. Our long-standing collaboration with the shipyard and our knowledge of the owner allowed us, in collaboration with Margherita Casprini, to move into uncharted territory and create interiors with a distinctly contemporary feel.

"Principal materials such as marble, stone and oak are combined with glass and leather, while made-in-Italy brand furniture coexists with custom furnishings designed by our studio. Working with high-level professionals, an important shipyard and an experienced owner is always a very rewarding experience."



EDITOR'S PICKS

View from the beach club of the 62Steel

The second 62Steel is also sold and will be delivered in the autumn, while a third unit is scheduled for early 2023. Sanlorenzo is represented in Asia by Simpson Marine, under Sanlorenzo Asia.

www.sanlorenzoyacht.com

www.simpsonmarine.com

BALI'S PIONEERING 4.3 MY POWERS FRENCH BRAND INTO MOTOR YACHT SECTOR

Launched in 2019, the 4.3 MY is the first power model in the Bali range of cruising catamarans built by Catana in southwest France. It reflects the growing market for these spacious boats, as company design engineer Yann Chabaud explained.



EDITOR'S PICKS

Liguria Nautica » Superyacht » Consegnato il primo **Sanlorenzo 62Steel**. Altre due unità in costruzione

Consegnato il primo **Sanlorenzo 62Steel**. Altre due unità in costruzione

Con un'unità già consegnata e altre due in costruzione, il nuovo modello **Sanlorenzo 62Steel** segna la forza propulsiva di una continua evoluzione nel settore dei superyacht in metallo

22 Aprile 2021 | di **Giuseppe Orrù**



Sanlorenzo 62Steel

La prima unità di **Sanlorenzo 62Steel** è stata consegnata al suo armatore. Con una lunghezza fuori tutto di **61,50 metri**, un baglio massimo di 11,90 metri, una stazza di 1.300 tonnellate lorde e **5 ponti**, il nuovo 62Steel "Cloud 9" di **Sanlorenzo** unisce ad una linea decisa, elegante e bilanciata, ampi volumi, avanzate tecnologie ed eccellenti capacità di navigazione, che permettono di garantire un comfort e una vivibilità a bordo mai visti su modelli delle stesse dimensioni.

A circa un anno dall'**annuncio** del nuovo modello da parte del cantiere, è stata consegnata così la prima unità di **Sanlorenzo 62Steel**. A bordo di **Sanlorenzo 62Steel** troviamo un'area privata della **suite armatoriale**, di ben 215 metri quadrati, nella zona upper deck, che, oltre a godere di una impareggiabile vista panoramica a 180°, è connessa in maniera funzionale all'area esterna di prua di oltre 140 metri quadrati, dotata di ampie aree prendisole e relax e piscina.

SPAZI ENORMI A BORDO DI **SANLORENZO 62STEEL**

In intero ponte ad uso esclusivo dell'armatore, raggiungibile con un ascensore, che comprende oltre



Twitter
 alla suite con **due bagni** e walk-in dressing room, anche uno **studio**, un ambiente living e, a poppa, una **sky lounge di 67 mq**, uno spazio riservato all'intrattenimento e al gioco completato all'esterno da una sala da pranzo all'aperto, che assicura una vista panoramica.

WhatsApp
 Degno di nota anche il **Beach Club** a livello del mare, illuminato dal **fondo trasparente della piscina** a poppa del main deck, in cui l'armatore e gli ospiti possono godere di una vasta area: una spiaggia privata che si estende al coperto per 92 mq, con zone relax, bar, palestra e hammam, cui si aggiungono altri **40 mq di terrazze abbattibili** a poppa e ai due lati.

Per liberare completamente lo spazio della beach area, il 62Steel è stato disegnato con **due garage** con accesso da aperture laterali, **a mezza nave**, che contengono a dritta il tender principale di 9 metri e a sinistra il tender di servizio e la moto d'acqua.

Focus della **convivialità** dello yacht è il salone principale sul Main Deck, che condivide i **90 metri quadri** dell'area con la sala da pranzo, che può accogliere fino a **16 commensali**. A poppa di questo ponte, lo spazio living esterno confina con una **seconda piscina** dedicata agli ospiti, dal fondo trasparente, progettata con una **copertura scorrevole** che la trasforma in un'estesa area prendisole.

Sul Main Deck, infine, trovano posto una sala massaggi e le **6 cabine**, di cui 5 per gli ospiti, due con letto king size e tre doppie con letti singoli, per assicurare a tutti gli ospiti comfort e privacy.

LE UNICITÀ DI UN MODELLO

Tra le altre caratteristiche che definiscono l'unicità di questo modello, di solito presenti su yacht di maggiori dimensioni, il **Lower Deck**, che accoglie a prua in 155 metri quadrati l'alloggio per i **12 membri d'equipaggio** (comandante escluso) che dispongono di una crew mess per il pranzo e per il relax e una cucina di ben 26 metri quadri.

La **plancia**, posizionata in alto sul terzo ponte, il Bridge Deck, ospita anche la cabina del comandante e assicura la migliore visibilità per la conduzione dello yacht in tutte le condizioni. Il **Tank Deck**, sotto al ponte inferiore, si estende per 104 metri quadrati e ospita la lavanderia, la dispensa, la zona freezer, la zona raccolta rifiuti e il trattamento acque.

I DESIGNER DI SANLORENZO 62STEEL

Il **62Steel Cloud 9** è stato progettato dall'ufficio tecnico e dall'ufficio stile di **Sanlorenzo**, che hanno sviluppato un superyacht dalle linee ribassate e tese, caratterizzato da lunghe vetrature continue a fascia estese in tutti e tre i ponti che, allungando percettivamente le linee, regalano al profilo eleganza e slancio.

Il décor e l'arredo degli interni del 62Steel "Cloud 9" sono stati invece affidati alla creatività di **Francesco Paszkowski** e **Margherita Casprini**, che hanno prediletto una distribuzione degli spazi e una scelta di materiali e colori naturali, dalle tonalità neutre, che donano una grande luminosità agli ambienti e creano un'atmosfera rilassante a cui fanno da contrappunto le calde e ricche venature dell'ebano, con una finitura lucida, utilizzato per rivestire alcuni elementi d'arredo.

"Realizzare il progetto di interni di questo 62 metri - commenta Francesco Paszkowski - è stato un percorso coinvolgente. L'affiatamento con il cantiere, con il quale collaboriamo da tempo, la conoscenza con l'armatore, per il quale avevamo già realizzato in passato un 46 metri, ci hanno permesso di muoverci in territori inesplorati per creare interni di spiccata impronta contemporanea, realizzati in collaborazione con Margherita Casprini".

"I materiali principali come marmo, pietra e rovere - conclude il famoso designer - sono abbinati a vetro e pelle, arredi di brand made-in-Italy convivono con elementi di arredo custom progettati dal nostro studio. Lavorare con professionisti di alto livello, con un cantiere importante ed un armatore esperto, è sempre un'esperienza molto gratificante".

Oltre alla prima che è stata appena consegnata, sono attualmente **in costruzione altre due unità** del **Sanlorenzo 62Steel**: la seconda sarà in consegna in autunno e la terza con consegna prevista ad inizio 2023.

SCHEMA TECNICO - SANLORENZO 62STEEL



Andrea Razeto: "Uno dei periodi più belli della mia vita? Vivere in barca per qualche mese mentre ristrutturavo casa"



Enrico Franchetti: "Unisco la passione nel costruire alberi in carbonio con l'andare a vela"



Giuseppe Di Capua: "Da bambino ero sempre in spiaggia e vedevo i cantieri che producevano i gozzi lavagnini famosi in tutta la Liguria"



COMMENTI RECENTI

Franco Pillon

18/04/21 - 11:39

Stupenda barca. Meno male che hanno salvato **Perini** navi!! In qualita...

in Lusben termina il refit di Morning...

Giuseppe

13/04/21 - 19:18

Prima di tutto lorata di allevamento a quella pescata in mare si distingue...

in Pesce d'allevamento o pesce...

hook

11/04/21 - 12:04

Stazza lorda: 1.300 GT

Lunghezza fuori tutto: 61,5 m

Larghezza: 11,9 m

Velocità massima: 16,5 nodi

Immersione a pieno carico: 3,2 m

Motori: 2 X CAT 3512 C

Posti letto ospiti: 12 persone

Posti letto equipaggio: 14 persone

Capacità casse carburante: 130.000 l

Giuseppe Orrù

Beh, non ci sono parole e giustificazioni. Se le previsioni sono... non... in Barca a vela in avaria disalbera...

LE ULTIME NEWS



Lavorare nel diporto: le figure e le competenze richieste a bordo



Il megayacht da 94 metri "Viva" attraversa i canali olandesi: manovre da brivido



L'integrazione tra Garmin e i motori Mercury Marine per una navigazione più confortevole



FOTOGALLERY 31 immagini





Sanlorenzo consegna la prima unità della serie 62Steel

🕒 22 APRILE 2021 💬 COMMENTS (0) 📁 BARCHE A MOTORE, CANTIERI, NEWS



Consegnata la prima unità di **Sanlorenzo 62Steel**, imbarcazione di 61,50 metri, baglio massimo di 11,90, stazza lorda di 1.300 tonnellate e cinque ponti. Il nuovo **62Steel Cloud 9**, dalla linea decisa, elegante e bilanciata, offre ampi volumi, avanzate tecnologie ed eccellenti capacità di navigazione che garantiscono un comfort e una vivibilità a bordo davvero eccezionali. Tre le unità già in costruzione, la prima appena consegnata, la seconda in consegna in autunno, la terza prevista a inizio 2023.

L'ampia area privata della suite armatoriale, di ben 215 metri quadrati, nella zona upper deck, oltre a godere di una impareggiabile vista panoramica a 180°, è connessa in maniera funzionale all'area esterna di prua di oltre 140 metri quadrati, dotata di ampie aree prendisole e relax e piscina. Un intero ponte ad uso esclusivo dell'armatore, raggiungibile con un ascensore, che comprende oltre alla suite con due bagni e walk-in dressing room, anche uno studio, un ambiente living e, a poppa, la sky lounge di 67 mq, uno spazio riservato all'intrattenimento e al gioco completato all'esterno da una sala da pranzo all'aperto che assicura una vista panoramica mentre si pranza al fresco.

A contendere il primato di *place to be* a bordo del 62Steel, è la piacevolissima beach club a livello del mare, illuminata dal fondo trasparente della piscina a poppa del main deck, in cui l'armatore e gli ospiti possono godere di una vasta area, che è letteralmente una spiaggia privata che si estende al coperto per 92 mq, con aree relax, area bar, area palestra e *hammam*, cui si aggiungono altri 40 mq di terrazze abbattibili a poppa e ai due lati che offrono agli ospiti una fruizione del mare a filo d'acqua per bagni, tuffi e abbronzature.

Per liberare completamente lo spazio della beach area, **Sanlorenzo 62Steel** è stato disegnato con due garage con accesso da aperture laterali, a mezza nave, che contengono a dritta il tender principale di 9 metri e a sinistra il tender di servizio e la moto d'acqua. Focus della

"NEL RICORDO DI
ALESSANDRO RISOLO"



CONTATTI TELEFONICI
0832.242492 / 334.3979972
347.6040299
Facebook
[@emergenzasalentole](#)
Instagram
[@emergenzasalentolecce](#)



RIVIERA GENOVA



ULTIMA ORA



Frauscher Riviera, ecco come cambia il point di Loano

22 APRILE 2021

convivialità dello yacht, il salone principale sul main deck condivide i 90 metri quadri dell'area con la sala da pranzo, che accoglie fino a 16 commensali, quest'ultima separata dalla zona living da una vetrata con un sottile metal mesh che permette di catturare tutta la luce dall'ambiente attiguo mantenendo la privacy. A poppa di questo ponte, lo spazio living esterno confina con una seconda piscina dedicata agli ospiti dal fondo trasparente, progettata con una copertura scorrevole che la trasforma in una estesa area prendisole. Sul main deck si estendono inoltre le sei cabine di cui 5 ospiti e una sala massaggi, due con letto king size e tre cabine doppie con letti singoli assicurando a tutti gli ospiti comfort e privacy.

Tra le altre caratteristiche che definiscono l'unicità di **Sanlorenzo 62Steel Cloud 9**:

- il lower deck, che accoglie a prua in 155 mq l'alloggio per i dodici membri d'equipaggio (comandante escluso) che dispongono di una *crew mess* per il pranzo e per il relax e la cucina di ben 26 mq.
- la plancia posizionata in alto sul terzo ponte, il bridge deck, che ospita anche la cabina del comandante, e assicura la migliore visibilità per la conduzione dello yacht in tutte le condizioni, in acque aperte o ristrette.
- il tank deck, sotto al ponte inferiore che si estende per 104 metri quadri per ospitare la lavanderia, la dispensa, la zona freezer, la raccolta rifiuti e il trattamento acque.

Sanlorenzo 62Steel Cloud 9 è stato progettato dall'ufficio tecnico e dall'ufficio stile di **Sanlorenzo** che hanno sviluppato un superyacht dalle linee ribassate e tese, caratterizzato da lunghe vetrate continue a fascia estese in tutti i tre ponti che, allungando percettivamente le linee, regalano al profilo eleganza e slancio. Il décor e l'arredo degli sono stati invece affidati alla creatività di **Francesco Paszkowski** e **Margherita Casprini** che hanno prediletto una distribuzione degli spazi e una scelta di materiali e colori naturali dalle tonalità neutre che donano una grande luminosità agli ambienti e creano un'atmosfera rilassante a cui fanno da contrappunto le calde e ricche venature dell'ebano, con una finitura lucida, utilizzato per rivestire alcuni elementi d'arredo. Materiale principe, insieme al rovere, la pietra di Gerusalemme che riveste pareti, bagni e nicchie, come nelle cabine degli ospiti. Gli arredi combinano una selezione **Minotti** con pezzi realizzati su disegno di Paszkowski e Casprini e con elementi realizzati su misura da artigiani locali.

"Realizzare il progetto di interni di questo 62 metri è stato un percorso coinvolgente - spiega **Francesco Paszkowski** - L'affiatamento con il cantiere, con il quale collaboriamo da tempo, la conoscenza con l'armatore per il quale avevamo già realizzato in passato un 46 metri, ci hanno permesso di muoverci in territori inesplorati per creare interni di spiccata impronta contemporanea, realizzati in collaborazione con Margherita Casprini. Materiali principali come marmo, pietra e rovere sono abbinati a vetro e pelle, arredi di brand *made in Italy* convivono con elementi di arredo custom progettati dal nostro studio. Lavorare con professionisti di alto livello, con un cantiere importante e un armatore esperto è sempre un'esperienza molto gratificante".

SCHEDA TECNICA

Stazza lorda: 1300 GT
Lunghezza fuori tutto: 61,5 metri
Larghezza: 11,9 m
Velocità massima: 16,5 nodi
Immersione a pieno carico: 3,2 m
Motori: 2 X CAT 3512 C
Posti letto ospiti: 12 persone
Posti letto equipaggio: 14 persone
Capacità casse carburante: 130mila litri

Condividi



Riproduzione riservata © Copyright Gentedimare2.0

↳ FRANCESCO PASZKOWSKI, MARGHERITA CASPRINI, SANLORENZO 62STEEL CLOUD 9, SANLORENZO YACHT, YACHTING

↳ > BARCHE A MOTORE, CANTIERI, NEWS > SANLORENZO CONSEGNA LA PRIMA UNITÀ DELLA SERIE 62STEEL



Simrad, l'elettronica top sale a bordo di Greenline

21 APRILE 2021



Gancia, a San Valentino fatelo... Brut

12 FEBBRAIO 2019



Covid19 e scuola, una grossa ondata di slime ci seppellirà

26 MARZO 2020

window.dataLayer = window.dataLayer || []; function gtag(){dataLayer.push(arguments);} gtag('js', new Date()); gtag('config', 'UA-8952472-13');



L'APPRODO SICURO NEL CUORE DI GENOVA

DIREZIONE PORTO E UFFICIO PRENOTAZIONI Molo Ponte Morosini, 21 - 16126 Genova
T +39 010 247 0039 - E-MAIL porto@marinaportoantico.it - GPS 44° 24' , 60 N - 08° 55' , 55 E

WWW.MARINAPORTOANTICO.IT



Un porto con 280 posti barca fino a 75mt con servizi all-inclusive



Sanlorenzo consegna la prima unità del 62Steel

Con già due unità vendute e una terza in costruzione, il nuovo modello conferma la determinazione di Sanlorenzo di essere forza propulsiva di continua evoluzione nel settore dei superyacht in metallo, elevando di volta in volta gli standard esistenti.

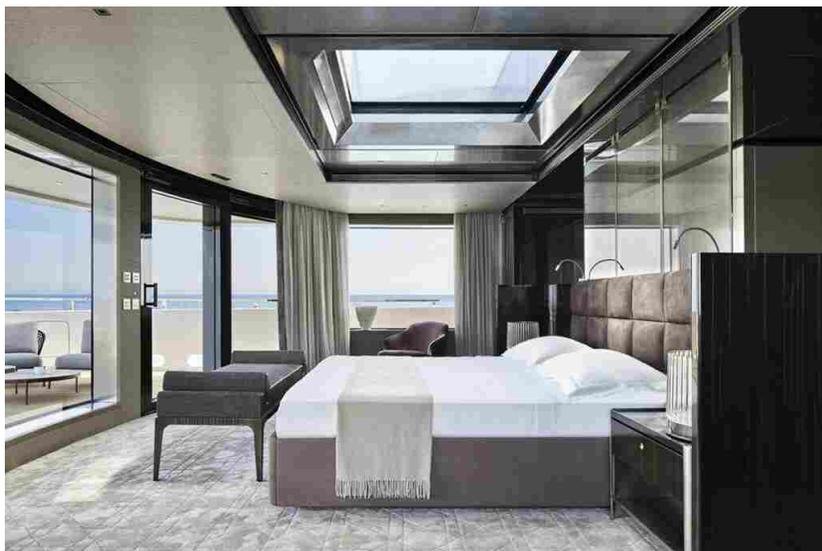
Comunicato stampa, 21 aprile 2021 – Con una lunghezza fuori tutto di 61,50 metri, un baglio massimo di 11,90 metri, una stazza di 1300 tonnellate lorde e cinque ponti, il nuovo 62Steel Cloud 9 unisce ad una linea decisa, elegante e bilanciata, ampi volumi, avanzate tecnologie ed



eccellenti capacità di navigazione che permettono di garantire un comfort e unavvivibilità a bordo mai visti su modelli delle stesse dimensioni.

Il concept progettuale

Il nuovo **Sanlorenzo** 62Steel Cloud 9 è il paradigma di come si possa vivere il mare senza cadere negli stereotipi del lusso, ancora così frequenti nell'universo nautico. Un luogo colmo di spazi confortevoli che permettono un'esperienza davvero particolare agli armatori **Sanlorenzo** nei loro privati momenti di loisir.



A cominciare dalla vastissima area privata della suite armatoriale, di ben 215 mq, nella zona upper deck, che, oltre a godere di una impareggiabile vista panoramica a 180°, è connessa in maniera funzionale all'area esterna di prua di oltre 140 metri quadrati, dotata di ampie aree prendisole e relax e piscina. Un intero ponte ad uso esclusivo dell'armatore, raggiungibile con un ascensore, che comprende oltre alla suite con due bagni e walk-in dressing room, anche uno studio, un ambiente living e, a poppa, la Sky Lounge di 67 mq, uno spazio riservato all'intrattenimento e al gioco completato all'esterno da una sala da pranzo all'aperto che assicura una

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

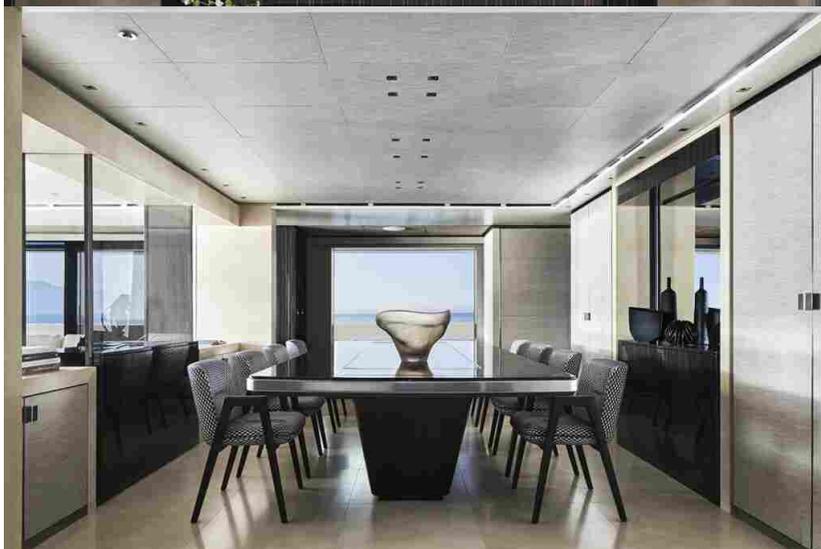
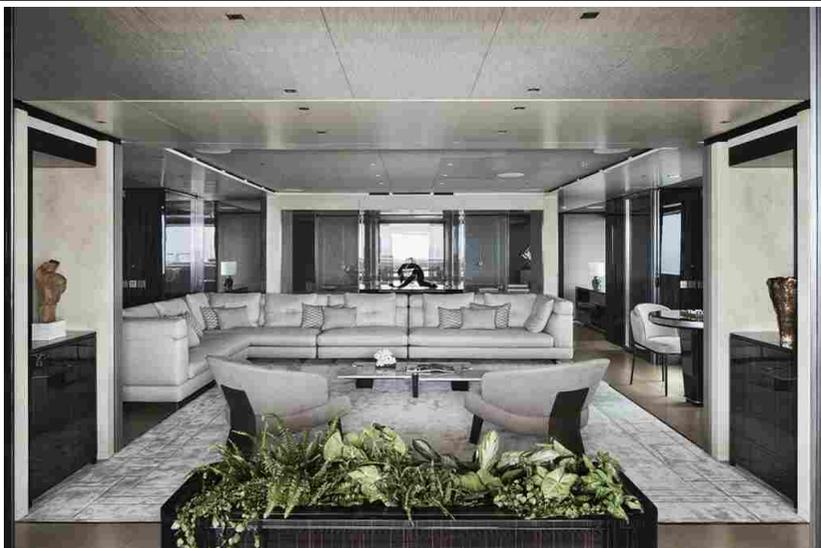
vista panoramica mentre si pranza "al fresco".



A contendere il primato di "place to be" a bordo del 62Steel, è la piacevolissima Beach Club a livello del mare, illuminata dal fondo trasparente della piscina a poppa del main deck, in cui l'armatore e gli ospiti possono godere di una vasta area, che è letteralmente una spiaggia privata che si estende al coperto per 92 mq, con aree relax, area bar, area palestra e hammam, cui si aggiungono altri 40 mq di terrazze abbattibili a poppa e ai due lati che offrono agli ospiti una fruizione del mare "au fil de l'eau" per bagni, tuffi, abbronzature esaltate dallo scintillio dell'acqua.



Per liberare completamente lo spazio della beach area, il 62Steel è stato disegnato con due garage con accesso da aperture laterali, a mezza nave, che contengono a dritta il tender principale di 9 metri e a sinistra il tender di servizio e la moto d'acqua.



Focus della convivialità dello yacht, il salone principale sul Main Deck condivide i 90 metri quadri dell'area con la sala da pranzo, che accoglie fino a 16 commensali, quest'ultima separata dalla zona living da una vetrata con un sottile metal mesh che permette di catturare tutta la luce dall'ambiente attiguo mantenendo la privacy.

A poppa di questo ponte, lo spazio living esterno confina con una seconda piscina dedicata agli ospiti dal fondo trasparente, progettata con una copertura scorrevole che la trasforma in una estesa area prendisole. Sul Main Deck si estendono inoltre le sei cabine di cui 5 ospiti e una sala massaggi, due con letto king size e tre cabine doppie con letti singoli assicurando a tutti gli ospiti comfort e privacy.



Tra le altre caratteristiche che definiscono l'unicità di questo modello, di solito presenti su yacht di maggiori dimensioni:

- il Lower Deck, che accoglie a prua in 155 mq l'alloggio per i dodici membri d'equipaggio (comandante escluso) che dispongono di una crew mess per il pranzo e per il relax e la cucina di ben 26 mq.

- La plancia posizionata in alto sul terzo ponte, il Bridge Deck, che ospita anche la cabina del comandante, e assicura la migliore visibilità per la conduzione dello yacht in tutte le condizioni, in acque aperte o ristrette.

- il Tank Deck, sotto al ponte inferiore che si estende per 104 metri quadri per ospitare la lavanderia, la dispensa, la zona freezer, la raccolta rifiuti e il trattamento acque.

I progettisti

Il 62Steel Cloud 9 è stato progettato dall'ufficio tecnico e dall'ufficio stile di **Sanlorenzo** che hanno sviluppato un superyacht dalle linee ribassate e tese, caratterizzato da lunghe vetrate continue a fascia estese in tutti i tre ponti che, allungando percettivamente le linee, regalano al profilo eleganza e slancio.

Il décor e l'arredo degli interni del 62Steel Cloud 9 sono stati invece affidati alla creatività di Francesco Paszkowski e Margherita Casprini che hanno prediletto una distribuzione degli spazi e una scelta di materiali e colori naturali dalle tonalità neutre che donano una grande luminosità agli ambienti e creano un'atmosfera rilassante a cui fanno da contrappunto le calde e ricche venature dell'ebano, con una finitura lucida, utilizzato per rivestire alcuni elementi d'arredo.

Materiale principe, insieme al rovere, la pietra di Gerusalemme che riveste pareti, bagni e nicchie, come nelle cabine degli ospiti.



Gli arredi combinano una selezione di prodotti di Minotti con pezzi realizzati su disegno di Paszkowski e Casprini e con elementi realizzati su misura da artigiani locali.

“Realizzare il progetto di interni di questo 62 metri è stato un percorso coinvolgente. L'affiatamento con il cantiere, con il quale collaboriamo da tempo, la conoscenza con l'armatore per il quale avevamo già realizzato in passato un 46 metri, ci hanno permesso di muoverci in territori inesplorati per creare interni di spiccata impronta contemporanea, realizzati in collaborazione con Margherita Casprini. Materiali principali come marmo, pietra e rovere sono abbinati a vetro e pelle, arredi di brand made-in-Italy convivono con elementi di arredo custom progettati dal nostro studio. Lavorare con professionisti di alto livello, con un cantiere importante ed un armatore esperto è sempre un'esperienza molto gratificante”.

Francesco Paszkowski

Tre le unità già in costruzione, la prima appena consegnata, la seconda in consegna in autunno e la terza con consegna prevista ad inizio 2023.

DATI TECNICI PRINCIPALI

Stazza lorda:	1300 GT
Lunghezza fuori tutto:	61,5 m
Larghezza:	11,9 m
Velocità massima:	16,5 nodi
Immersione a pieno carico:	3,2 m
Motori:	2 X CAT 3512 C
Posti letto ospiti:	12 persone
Posti letto equipaggio:	14 persone
Capacità casse carburante:	130.000 l

AT ONE
WITH THE SEAPARDO
YACHTS

ENDURANCE 60

**pressMare**
ITALIA*Il primo porto di ogni notizia*[Home](#) [Press Mare](#) [Fonti](#) [Argomenti](#) [Giornalisti](#) [Chi Siamo](#)[Home](#) > [Cantieri](#) > [Sanlorenzo](#) > [Sanlorenzo](#) Yachts: consegna la prima unità del 62SteelTag in evidenza: [YACHT INDUSTRY](#)*Superyacht*

Sanlorenzo Yachts: consegna la prima unità del 62Steel

[Condividi 0](#)[Tweet](#)

mercoledì 21 aprile 2021 15:22

[Stampa articolo](#) [e-mail](#)



Sanlorenzo 62Steel Cloud 9

Comunicato Stampa, 21 Aprile 2021 – Con una lunghezza fuori tutto di 61,50 metri, un baglio massimo di 11,90 metri, una stazza di 1300 tonnellate lorde e cinque ponti, il nuovo 62Steel Cloud 9 unisce ad una linea decisa, elegante e bilanciata, ampi volumi, avanzate tecnologie ed eccellenti capacità di navigazione che permettono di garantire un comfort e una vivibilità a bordo mai visti su modelli delle stesse dimensioni.



advertising

Il concept progettuale

Il nuovo Sanlorenzo 62Steel Cloud 9 è il paradigma di come si possa vivere il mare senza cadere negli stereotipi del lusso, ancora così frequenti nell'universo nautico. Un luogo colmo di spazi confortevoli che permettono un'esperienza davvero particolare agli armatori Sanlorenzo nei loro privati momenti di loisir.

A cominciare dalla vastissima area privata della suite armatoriale, di ben 215 mq, nella zona upper deck, che, oltre a godere di una impareggiabile vista panoramica a 180°, è connessa in maniera funzionale all'area esterna di prua di oltre 140 metri quadrati, dotata di ampie aree prendisole e relax e piscina. Un intero ponte ad uso esclusivo dell'armatore, raggiungibile con un ascensore, che comprende oltre alla suite con due bagni e walk-in dressing room, anche uno studio, un ambiente living e, a poppa, la Sky Lounge di 67 mq, uno spazio

riservato all'intrattenimento e al gioco completato all'esterno da una sala da pranzo all'aperto che assicura una vista panoramica mentre si pranza "al fresco".



Sanlorenzo 62Steel Cloud 9

A contendere il primato di "place to be" a bordo del 62Steel, è la piacevolissima Beach Club a livello del mare, illuminata dal fondo trasparente della piscina a poppa del main deck, in cui l'armatore e gli ospiti possono godere di una vasta area, che è letteralmente una spiaggia privata che si estende al coperto per 92 mq, con aree relax, area bar, area palestra e hammam, cui si aggiungono altri 40 mq di terrazze abbattibili a poppa e ai due lati che offrono agli ospiti una fruizione del mare "au fil de l'eau" per bagni, tuffi, abbronzature esaltate dallo scintillio dell'acqua.

Per liberare completamente lo spazio della beach area, il 62Steel è stato disegnato con due garage con accesso da aperture laterali, a mezza nave, che contengono a dritta il tender principale di 9 metri e a sinistra il tender di servizio e la moto d'acqua.

Focus della convivialità dello yacht, il salone principale sul Main Deck condivide i 90 metri quadri dell'area con la sala da pranzo, che accoglie fino a 16 commensali, quest'ultima separata dalla zona living da una vetrata con un sottile metal mesh che permette di catturare tutta la luce dall'ambiente attiguo mantenendo la privacy.

A poppa di questo ponte, lo spazio living esterno confina con una seconda piscina dedicata agli ospiti dal fondo trasparente, progettata con una copertura scorrevole che la trasforma in una estesa area prendisole.



Home Tennis Golf F1 Moto Sci Basket Calcio Ciclismo Boxe Nuoto Nautica Auto Lifestyle Altri Sport Foto Video



Sanlorenzo yacht: consegnata la prima unità del 62 Steel [FOTO]

Con già due unità vendute e una terza in costruzione, il nuovo modello conferma la determinazione di Sanlorenzo di essere forza propulsiva di continua evoluzione nel settore dei superyacht in metallo, elevando di volta in volta gli standard esistenti

Di Rita Caridi 21 Aprile 2021 16:50



Con una lunghezza fuori tutto di 61,50 metri, un baglio massimo di 11,90 metri, una stazza di 1300 tonnellate lorde e cinque ponti, il nuovo 62Steel Cloud 9 unisce ad una linea decisa, elegante e bilanciata, ampi volumi, avanzate tecnologie ed eccellenti capacità di navigazione che permettono di garantire un comfort e una vivibilità a bordo mai visti su modelli delle stesse dimensioni.

Il concept progettuale

Il nuovo Sanlorenzo 62Steel Cloud 9 è il paradigma di come si possa vivere il mare senza cadere negli stereotipi del lusso,

Quattro cognomi e il calcio nel destino, la storia di David Banda: il figlio di Madonna che incanta nella Juve Academy

Superlega, che figura di M...

ancora così frequenti nell'universo nautico. Un luogo **colmo di spazi confortevoli** che permettono un'esperienza davvero particolare agli armatori **Sanlorenzo** nei loro privati momenti di *loisir*.

A cominciare dalla **vastissima area privata della suite armatoriale**, di ben 215 mq, nella **zona upper deck**, che, oltre a godere di una impareggiabile vista panoramica a 180°, è connessa in maniera funzionale all'area esterna di prua di oltre 140 metri quadrati, dotata di ampie aree prendisole e relax e piscina. Un intero ponte ad uso esclusivo dell'armatore, raggiungibile con un ascensore, che comprende oltre alla suite con due bagni e walk-in dressing room, anche uno studio, un ambiente living e, a poppa, la Sky Lounge di 67 mq, uno spazio riservato all'intrattenimento e al gioco completato all'esterno da una sala da pranzo all'aperto che assicura una vista panoramica mentre si pranza "al fresco".

A contendere il primato di "place to be" a bordo del 62Steel, è la piacevolissima **Beach Club a livello del mare**, illuminata dal fondo trasparente della piscina a poppa del main deck, in cui l'armatore e gli ospiti possono godere di una vasta area, che è letteralmente una **spiaggia privata** che si **estende al coperto per 92 mq**, con aree relax, area bar, area palestra e *hammam*, cui si aggiungono **altri 40 mq di terrazze abbattibili** a poppa e ai due lati che offrono agli ospiti una fruizione del mare "au fil de l'eau" per bagni, tuffi, abbronzature esaltate dallo scintillio dell'acqua.

Per liberare completamente lo spazio della beach area, il 62Steel è stato disegnato con **due garage con accesso da aperture laterali, a mezza nave**, che contengono a dritta il tender principale di 9 metri e a sinistra il tender di servizio e la moto d'acqua.

Focus della convivialità dello yacht, **il salone principale sul Main Deck** condivide i **90 metri quadri dell'area** con la sala da pranzo, che accoglie fino a 16 commensali, quest'ultima separata dalla zona living da una vetrata con un sottile metal mesh che permette di catturare tutta la luce dall'ambiente attiguo mantenendo la privacy.

A poppa di questo ponte, lo spazio living esterno confina con una seconda piscina dedicata agli ospiti dal fondo trasparente, progettata con una copertura scorrevole che la trasforma in una estesa area prendisole.

Sul Main Deck si estendono inoltre le sei cabine **di cui 5 ospiti e una sala massaggi**, due con letto king size e **tre** cabine doppie con letti singoli assicurando a tutti gli ospiti comfort e privacy.

Naufraga clamorosamente il progetto Superlega: fuori tutti i club inglesi! E l'Arsenal chiede scusa...

Primo Scudetto per Paola Egonu: l'Imoco Conegliano è Campione d'Italia

segui **SportFair.it** su Facebook

segui **SportFair.it** su Twitter
Follow @Sport_Fair

segui **SportFair.it** su Instagram

Segui @Sport_Fair

Accelerazione monstre e motore da 830 CV, Lamborghini Essenza SCV12: un gioiello da 2,5 milioni

Macchine parcheggiate in ognidove, ma l'UCI pensa alle borracce! Quando verranno messi in sicurezza i ciclisti?

Tra le altre caratteristiche che definiscono l'unicità di questo modello, di solito presenti su yacht di maggiori dimensioni:

- il Lower Deck, che accoglie a prua in 155 mq l'alloggio per i dodici membri d'equipaggio (comandante escluso) che dispongono di una *crew mess* per il pranzo e per il relax e la cucina di ben 26 mq.
- La plancia posizionata in alto sul terzo ponte, il Bridge Deck, che ospita anche la cabina del comandante, e assicura la migliore visibilità per la conduzione dello yacht in tutte le condizioni, in acque aperte o ristrette.
- il Tank Deck, sotto al ponte inferiore che si estende per 104 metri quadri per ospitare la lavanderia, la dispensa, la zona freezer, la raccolta rifiuti e il trattamento acque.

Tutti contro la Superlega, ma sicuri che la colpa non sia di Uefa e Fifa?

Quando le Olimpiadi diventano un affare di famiglia, Becky ed Ellie Downie: le sorelle della ginnastica che sognano la medaglia a Tokyo

I progettisti

Il **62Steel Cloud 9** è stato **progettato dall'ufficio tecnico e dall'ufficio stile di Sanlorenzo** che hanno sviluppato un superyacht dalle linee ribassate e tese, caratterizzato da lunghe vetrate continue a fascia estese in tutti i tre ponti che, allungando percettivamente le linee, regalano al profilo eleganza e slancio.

Il décor e l'arredo degli **interni** del **62Steel Cloud 9** sono stati invece affidati alla creatività di **Francesco Paszkowski e Margherita Casprini** che hanno prediletto una distribuzione degli spazi e una scelta di **materiali e colori naturali** dalle tonalità neutre che donano una grande luminosità agli ambienti e creano un'atmosfera rilassante a cui fanno da contrappunto le calde e ricche venature dell'ebano, con una finitura lucida, utilizzato per rivestire alcuni elementi d'arredo.

Materiale principe, insieme al rovere, la pietra di Gerusalemme che riveste pareti, bagni e nicchie, come nelle cabine degli ospiti.

Gli arredi combinano una selezione di prodotti di Minotti con pezzi realizzati su disegno di Paszkowski e Casprini e con elementi realizzati su misura da artigiani locali.

“Realizzare il progetto di interni di questo 62 metri è stato un percorso coinvolgente. L'affiatamento con il cantiere, con il quale collaboriamo da tempo, la conoscenza con l'armatore per il quale avevamo già realizzato in passato un 46 metri, ci hanno permesso di muoverci in territori inesplorati per creare interni di spiccata impronta contemporanea, realizzati in collaborazione con Margherita Casprini. Materiali principali come marmo, pietra e rovere sono abbinati a vetro e pelle, arredi di brand made-in-Italy convivono con elementi di arredo custom progettati dal



nostro studio. Lavorare con professionisti di alto livello, con un cantiere importante ed un armatore esperto è sempre un'esperienza molto gratificante".

Francesco Paszkowski

Tre le unità già in costruzione, la prima appena consegnata, la seconda in consegna in autunno e la terza con consegna prevista ad inizio 2023.

DATI TECNICI PRINCIPALI

Stazza lorda:	1300 GT
Lunghezza fuori tutto:	61,5 m
Larghezza:	11,9 m
Velocità massima:	16,5 nodi
Immersione a pieno carico:	3,2 m
Motori:	2 X CAT 3512 C
Posti letto ospiti:	12 persone
Posti letto equipaggio:	14 persone
Capacità casse carburante:	130.000 l

SPORTFAIR

SPORTFAIR

SPORTFAIR

NETWORK StrettoWeb MeteoWeb CalcioWeb eSporters Mitindo

PARTNERS Corriere dello Sport Tutto Sport Il Tempo Infoit

© 2021 SPORTFAIR - Giornale on line di news e approfondimenti legati allo sport a 360°

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



The First Ever Virtual Superyacht World



DISCOVER SYT 3D

NEWS YACHTS TENDERS COMPANIES EVENTS VIDEOS

YACHTS FOR SALE EUR USD

Search



GBP

YACHTING INTELLIGENCE

LATEST NEWS // April 22, 2021 10:30am 72m Tankoa superyacht Solo has been sold

ADVERTISEMENT



62m superyacht Cloud 9: Sanlorenzo's first 62Steel delivered

21 April 2021 13:00 New-Build

Written by Kayla Dowling



Following her launch last June, **Sanlorenzo** has delivered the first hull of its 62Steel model, the 61.5-metre superyacht **Cloud 9**, previously known as *Lammouche*. Two additional units of the model are currently under construction, with the second and third due to be delivered in the autumn of 2021 and early 2023, respectively.

ADVERTISEMENT

// FOLLOW US



Photo: Guillaume Plisson

Cloud 9 was designed in-house by her builder, **Sanlorenzo**, and features an interior design penned by Italian designers **Francesco Paszkowski**, a longtime **Sanlorenzo** collaborator, and **Margherita Casprini**. Of the design process, **Francesco Paszkowski** says, "Creating the interior design for this 62-metre was an exciting process. Our long-standing collaboration with the shipyard and our knowledge of the owner, for whom we had already designed a 46-metre in the past, allowed us to move into uncharted territory and create interiors with a distinctly contemporary feel, in collaboration with Margherita Casprini... Working with high-level professionals, an important shipyard and an experienced owner is always a very rewarding experience."



Photo: Guillaume Plisson



SANLORENZO YACHTS FOR SALE (73) →

HAIIA

✓ In operation

Length	Volume	Year
36.5m	269 GT	2015

[View](#)

INDIGO

✓ In operation

Length	Volume	Year
31.7m	199 GT	2012

[View](#)

[See all 73](#)

ALL SANLORENZO YACHTS (207) →

LADY KATHLEEN

✓ In operation

Length	Volume	Year
27.6m	193 GT	2014

[View](#)

ARIA

✓ In operation

Length	Volume	Year
30.48m	149 GT	1998

[View](#)

[See all 207](#)

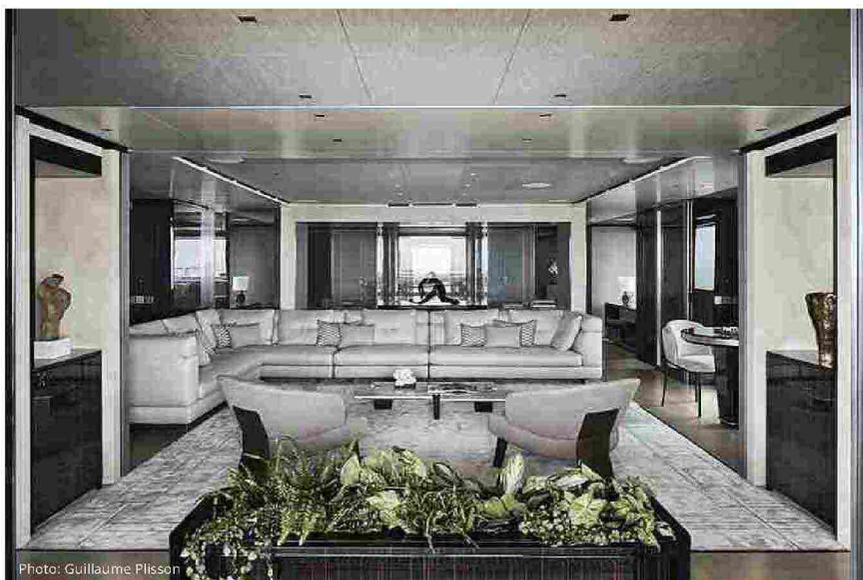
// FEATURED COMPANIES



Diana Yacht Design B.V.
 Netherlands



Camper & Nicholson's International
 Monaco



DYNAMIQ
SALES & CHARTER
Monaco

// NEWSLETTER

Your email address

Her interior is characterised by the use of floor to ceiling used across three decks and a neutral colour palette, with materials such as marble, stone, oak in addition to glass and leather used throughout. *Cloud 9* has been furnished with a combination of Minotti pieces and furniture custom-designed pieces by [Paszkowski](#) and Casprini.

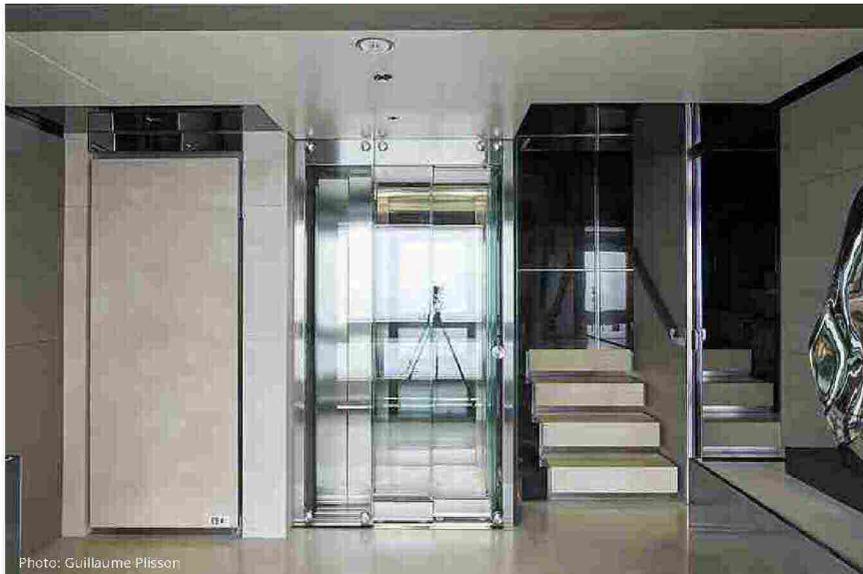


Photo: Guillaume Plisson

Cloud 9 sports a five-deck layout and an impressive 1,300 GT interior volume, accommodating 12 guests. Her main deck is home to five guest staterooms, consisting of two cabins complete with king-sized beds and three twin cabins, there is also potential for a massage room on this deck. She also hosts a crew of 14 on board.

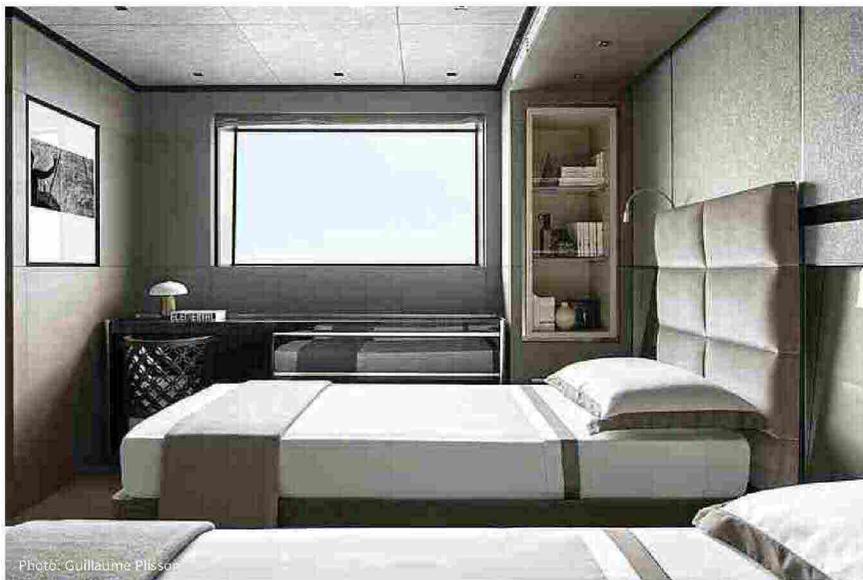
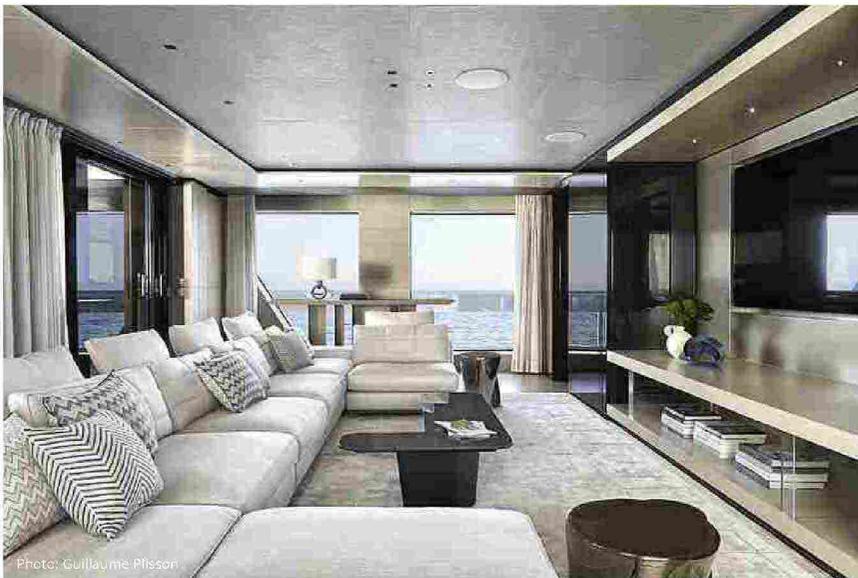


Photo: Guillaume Plisson

A 215 square-metre exclusive owner's apartment, accessed via an elevator, is situated forward on her upper deck, offering 180-degree views. The private suite is complete with a master stateroom, his-and-hers bathrooms and a separate walk-in dressing room, connected directly to a private terrace with its own swimming pool and lounge area.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Photo: Guillaume Plisson



Photo: Guillaume Plisson

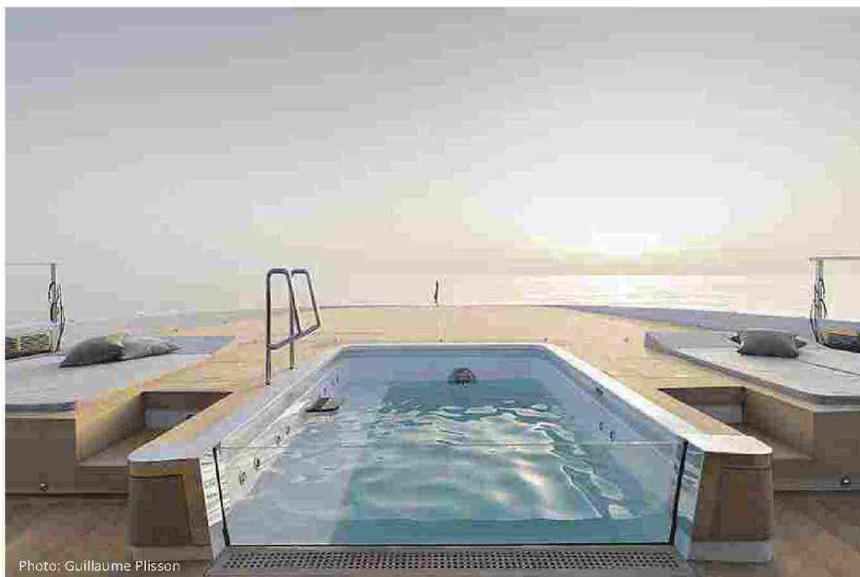


Photo: Guillaume Plisson

Cloud 9's main saloon, situated on her main deck, features a dining area for up to 16 guests, with an outdoor living space to her stern. Here, guests can access her transparent-bottomed swimming pool.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

148714

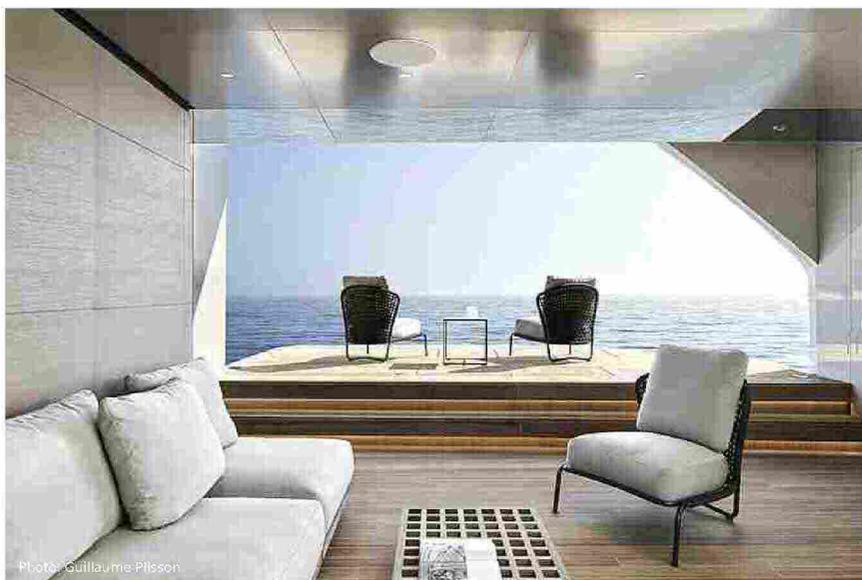


Photo: Guillaume Plisson

One of the *Cloud 9*'s standout features, now a standard element on all of **Sanlorenzo's** superyacht projects, is her full-sized glass-bottomed swimming pool on her main deck aft. The transparent bottom allows light to flow into her generous beach club below, providing cohesion between her main deck and beach club areas. The full-beam beach club, an impressive 92 square-metres, which opens on three sides, features a water level lounge area, hammam, fitness centre and a bar as well as three folding terraces aft and to either side.



Photo: Guillaume Plisson



Two midship tender garages have been added to allow for her expansive beach club area, hosting her main 9-metre tender, service tender and jet ski.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Photo: Guillaume Plisson

Cloud 9 has been constructed with a steel hull and aluminium superstructure. The superyacht sports twin MTU 12V 4000 M64 diesel engines and cruises at 15 knots, reaching a top speed of 17 knots.



Photo: Guillaume Plisson



SuperYacht Times - The State of Yachting 2020

Being the intelligence partner for the top shipyards and yacht brokers in the world, we have learned to analyse and track the market in great detail. Each year our leading market report is used by investors, CEOs, owners and other key decision makers to inform themselves on the state of the market and future developments. Find all the information you need on the market, fleet, construction book, ownership nationalities and much more in our report.

#weknow - do you want to know? Buy the report now for only €299!

€299 ORDER NOW

ADVERTISEMENT

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



CLOUD 9

✓ In operation

Length	Volume	Year
62.0m	1,280 GT	2021

Built by
Sanlorenzo 📄

[View](#)

// RELATED COMPANIES

Sanlorenzo
 Italy

Francesco Paszkowski
 Italy

// RELATED ARTICLES



Meet Sanlorenzo's 57m superyacht 57Steel

13 April 2021 14:30 New-Build

Sanlorenzo has announced the construction of its latest model, the 57Steel. At 56.7-metres and 1,000 GT, the 57Steel is the big sister of the builder's popular 52Steel... [📄](#)



What's inside the new Sanlorenzo 52Steel

16 March 2021 12:00 Fleet

With five units already on the water and other three currently under construction, **Sanlorenzo's** successful 52Steel range embodies the yard's forward-thinking technical... [📄](#)



Sanlorenzo launches first 62Steel yacht Lammouche in La Spezia

26 June 2020 12:30 New-Build

Earlier this week, **Sanlorenzo** celebrated the launch of its first 62Steel unit, motor yacht Lammouche, at the **Sanlorenzo** Superyacht Division in La Spezia. Lammouche is ... [📄](#)

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



SPECIALI -

[ABBONATI](#)[LEGGI IL GIORNALE](#)[ACCEDI](#)

LA NAZIONE VIAREGGIO

[CRONACA](#)[SPORT](#)[COSA FARE](#)[EDIZIONI](#)[PECORE ELETTRICHE](#)[STRADA VELENI](#)[CO](#)[Home](#) > [Viareggio](#) > [Cronaca](#) > [Il Futuro Del Mondo Dei Superyacht](#)

WORKSHOP

Pubblicato il **20 aprile 2021**

Il futuro del mondo dei superyacht

A confronto importanti operatori e cantieri italiani e olandesi



Forniture sostenibili, nuovi materiali di costruzione, efficientamento energetico e propulsioni, riduzione delle emissioni e nuovi combustibili. Le migliori soluzioni verso una sostenibilità del settore, dal punto di vista di chi opera nel mercato globale. Temi che saranno affrontati nei quattro workshop in programma al Superyacht Cluster Matching, primo grande evento del genere in forma digitale di giovedì 22 aprile, che metterà a confronto imprese, cantieri e fornitori di due distretti nautici tra i più importanti al mondo di Italia e Olanda.

POTREBBE INTERESSARTI ANCHE



Covid oggi in Italia: i dati sui contagi nel bollettino sul Coronavirus del 20 aprile

Aprirà il confronto Pietro Angelini, general manager di Navigo e Rete Penta, il soggetto gestore del Distretto Nautico Toscano, a cui seguiranno interventi di Vincenzo Poerio di Tankoa Yachts, Paolo Bertetti di **Sanlorenzo** e di altri operatori olandesi. Partecipano i cantieri Maiora yachts, **Baglietto, Azimut Benetti**, oltre a quelli olandesi.

W.S.

© Riproduzione riservata



"Basta con AstraZeneca e J&J". L'Europa punta sui vaccini più innovativi



Zona gialla dal 26 aprile: quali regioni possono riaprire. Tutti i numeri

POTREBBE INTERESSARTI ANCHE



Nel 2021 un lockdown farsa. Google smaschera gli spostamenti



Coronavirus Italia: contagi del 19 aprile. Tutti i dati Covid del bollettino



Covid, Draghi: "Non si sa quanto dura la pandemia. Dobbiamo rafforzare la Sanità"

Robin Srl

A Company of **Monrif**

[Dati societari](#) [ISSN](#) [Privacy](#) [Impostazioni privacy](#)

Copyright© 2021 - P.Iva 12741650159

CATEGORIE

Contatti
Lavora con noi
Concorsi

ABBONAMENTI

Digitale
Cartaceo
Offerte promozionali

PUBBLICITÀ

Speed ADV
Network
Annunci



Giuliano Sargentini

MOTORS / MARINE

How These Italian Artisans and Furniture Makers Give Yachting a Rich Interior Life

The secret to Italy's great strength in boatbuilding lies in its history of superb craftsmanship.



By HELENA MADDEN

APRIL 17, 2021



There's a reason that many of the world's most sought-after watches are made in Switzerland, that Paris is the center of haute couture and that Japan is top-of-mind for lacquer-ware: The craftsmanship that rests at the heart of each of these disciplines enjoys a long history in its respective region.

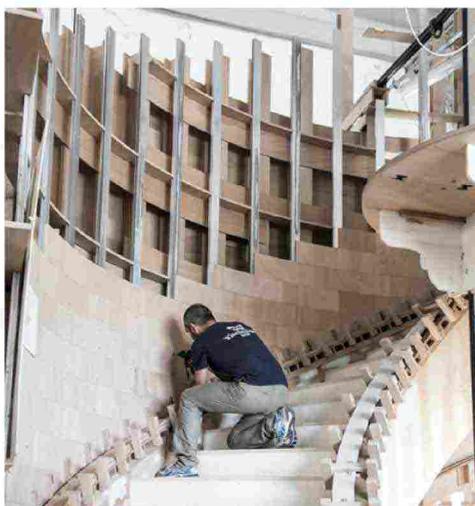
The same is true in Italy, where shipyards rely on the work of nearby furniture makers, tanneries and other artisans to ensure their cabins stand out. It's a tradition that has long differentiated Italian yachts from their global competitors. "The reason why the Chinese and the Japanese [ship]yards—and they have great yards— have never managed to break into the [yacht] market is because of the industrial ecosystem that you find mostly in the north of Italy," says Barbara Muckermann, chief marketing officer of luxury cruise line Silversea, which is based in Monaco. "It's absolutely incredible, the kind of workmanship there. Nobody can really replicate it yet."

But while we've all heard of the Benettis and the Rivas of the world, many of the Italian artisans who make bespoke furniture and objects for these yachts are relative unknowns. Here, a look at four such producers. They may toil behind the scenes, but their work is nothing if not scene-stealing.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Yachtline 1618

The interiors firm Yachtline 1618 has two production sites on the outskirts of Pisa, both of which you are welcome to visit via helicopter. “Our factories are equipped with helipads where our clients can land,” says owner and CEO Fiorenzo Bandecchi. And there’s good reason to make the trip: Yachtline creates a 1:1 replica of each boat’s interior at its facilities before shipping, so both yacht owner and shipyard know exactly what the final product will look like before everything is formally installed. “They revolutionized the production method by reserving more than 16,000 square meters [173,000 square feet] of their facilities for mock-ups,” says Vincenzo Poerio, CEO of Tankoa Yachts, who has collaborated with Yachtline on about 50 projects in the course of his career. “In this way, the customer can check every single detail of the interior of his yacht.”



A Yachtline 1618 craftsman works on a commissioned staircase.
Giuliano Sargentini

Yachtline is used to unusual requests: For one project with shipbuilder Perini Navi, the owner wanted a unique look, so he required that the interiors feature titanium, a metal commonly used for reinforcement in military vessels. Bandecchi and his team incorporated the strong material into finishes and furniture, from the ceilings and cabin doors to one of the dining tables. The final product, the nearly 230-foot Badis, is the largest sailing yacht ever made in Italy. Its unique oak, leather and titanium design earned it the Best Interior award at the Monaco Yacht Show. A significant accolade, but one that hasn’t gone to management’s head: For Bandecchi, Yachtline’s work remains as straightforward a process as ever. “The client comes with a design, and it’s our duty to make that into a reality,” he says simply.

Rubelli

There’s careful record keeping, and then there’s Rubelli’s textile archive. The company, which has been in the fabric business for over a century, maintains a collection of more than 7,000 historic samples, some dating to the late 15th century. Housed in Venice, this trove often serves as inspiration for new creations. “We always start from something that machines can’t craft,” says Nicolò Favaretto Rubelli, the co-CEO. “Maybe an antique fabric, maybe an artwork. It needs to have this artisanal, handcrafted effect.” From there, technology takes over. Fabrics are made at Rubelli’s mill in Cucciago with electronic jacquard looms, which help speed up the process. But if you’d prefer things done the old-fashioned way, that can be arranged: The company possesses four restored handlooms from the late 18th century.



Looms at the Rubelli mill near Lake Como.
Courtesy of Rubelli

Rubelli has worked with a long list of shipbuilders over the years, including Rossinavi, CRN and Overmarine, a résumé that has led to quite the following. “It is no coincidence that this brand is known abroad, because it is distributed in the most exclusive showrooms in European countries and beyond,” says Sergio Buttiglieri, style director at **Sanlorenzo** Yachts. “The great care it takes in processing its yarns makes Rubelli truly unique.”

The firm is versatile in terms of what it can design, though in the yacht sector it’s best known for high-performance fabrics. Both beautiful and practical, these textiles, which are popular in blue to match the surrounding waters, can sometimes be used indoors and out. Rubelli also has its own furniture line, a catalog that includes chairs, tables, sofas and lighting. Or you can go completely bespoke, just as you would for your living room at home—which, as it happens, Rubelli can also design for you. “A yacht is considered a villa floating on the sea,” says Marco Attisani, director of Studio Rubelli, the company’s interior-design division. “There is no substantial difference between the two.”

RoyalLeather

You could say Giovanni Giuntoli has a genetic predisposition to working with rawhides. “My father says my first three words were ‘Mom,’ ‘Dad’ and ‘leather,’” he says. It was, after all, the family business. “I lived all of my life in a tannery. When I was a child, I would do my homework in my father’s office, and when I was a teenager, I started doing summer work for our company.” In the end, though, he chose to strike out on his own. The family tannery’s main clients were fashion brands, which demanded high volumes and quick turnover, a system that Giuntoli felt was not suited to the quality and durability that distinguish true luxury. He didn’t want to take the easy route. “I said, ‘Okay, what is the most difficult market right now?’” he recalls. “And it was yachting. It’s like the F1 for cars—everything has to be perfect.”

Giovedì, 15 Aprile 2021



Accedi

Premio EY l'Imprenditore dell'Anno, al via le candidature



Premio EY l'Imprenditore dell'Anno, al via le candidature

Redazione

15 aprile 2021 03:40



(A dnkronos/Labitalia) - Coraggio, tenacia e innovazione: sono queste le parole d'ordine dell'imprenditoria italiana al tempo del Covid-19. Tre caratteristiche che saranno al centro della XXIV edizione del Premio l'imprenditore dell'anno ideato e promosso da EY, leader mondiale nei servizi professionali per le aziende. A partire da oggi sono aperte le candidature per il riconoscimento che, dal 1997, celebra gli imprenditori capaci di contribuire in modo significativo allo sviluppo italiano da un punto di vista economico, ambientale e sociale. Possono partecipare tutti coloro che sono alla guida di aziende attive da almeno 3 anni, con sede legale in Italia e con un fatturato minimo di 25 milioni di euro. Il Premio valorizza le realtà che sono riuscite a rinnovarsi, adottando modelli di business che coniugano creatività, internazionalità ed innovazione.

L'edizione di quest'anno assume un significato ancora più speciale, poiché si svolge durante un'emergenza pandemica che ha colpito duramente il tessuto imprenditoriale italiano, composto in larga parte da piccole e medie imprese spesso a conduzione familiare.

Nonostante ciò, da una recente indagine di EY emerge un chiaro segnale di speranza: il 66% delle aziende mostra fiducia e guarda con ottimismo al futuro, tra queste circa il 53% non ha previsto una riduzione del proprio piano di investimenti (35%) o lo ha integrato con nuove e diverse tipologie di investimenti a seguito della pandemia da Covid-19 (18%), mentre il 14% lo ha perfino potenziato. Circa il 40% delle aziende ha previsto nel proprio business plan investimenti in innovazione di prodotto e digitalizzazione; a tal proposito, tutte

le realtà intervistate dichiarano inoltre di voler concentrare le proprie risorse sulla digital transformation, con particolare attenzione alla digitalizzazione dei processi (57%) e all'omnicanalità (25%) così da anticipare i trend e garantire un significativo vantaggio competitivo quando la ripresa sarà generalizzata.

Un'azienda su 5 investirà anche nell'automazione della produzione, che appare rilevante anche alla luce dei numerosi incentivi legati all'Industria 4.0, che nel 2019 ha raggiunto un valore di 3,9 miliardi di euro (+22% rispetto al 2018); diventare e restare sostenibili è inoltre uno dei fattori chiave nei diversi settori di mercato. Infatti, oltre il 30% dei partecipanti al sondaggio ha dichiarato di aver incluso nel proprio business plan investimenti legati alla sostenibilità sia in ambito sociale sia in ambito climatico. Infine, 1 azienda su 3 dichiara di voler sviluppare un modello agile di smart working con l'obiettivo di rendere la propria organizzazione più efficiente.

Sempre dalle risposte degli intervistati (57%) emerge una significativa volatilità nei prossimi anni come effetto della pandemia Covid-19; nel dettaglio riconoscono una maggiore volatilità le aziende del settore manifatturiero, automotive e real estate, mentre si attendono un ritorno più veloce alla normalità le aziende del settore tecnologico e dei servizi professionali e finanziari. Spaccato invece è il settore dei consumer product e più in generale del retail le cui risposte sono distribuite proporzionalmente su tutti e tre gli scenari possibili.

Massimiliano Vercellotti, responsabile italiano del Premio EY l'imprenditore dell'anno, commenta:

"In questo momento storico di forte complessità per le aziende, il premio EY l'imprenditore dell'anno vuole valorizzare tutte quelle realtà che stanno affrontando con tenacia e resilienza l'emergenza pandemica. Per questo, al centro della XXIV edizione ci sarà il tema del coraggio. Un sentimento comune a gran parte delle nostre imprese che non si sono mai date per vinte dimostrando di saper superare le difficoltà e, in alcuni casi, riuscendo perfino a trasformare la crisi in un vantaggio competitivo sul mercato globale. L'indagine che abbiamo condotto sul tessuto imprenditoriale del nostro Paese ci ha rivelato che nonostante le avversità, il 66% delle aziende mostra fiducia e guarda con ottimismo al futuro, continuando ad investire, e privilegiando la necessità di accelerare la trasformazione del proprio business".

Il coraggio dimostrato da molte aziende italiane in questo complicato anno di emergenza sanitaria farà dunque da filo conduttore dell'edizione 2021 del Premio. In occasione dell'apertura delle candidature, EY ha deciso di raccontare attraverso la video serie 'Imprese di coraggio' le storie di sei imprenditori che hanno affrontato la crisi con tenacia, puntando su persone e innovazione. Le prime due storie sono disponibili sul sito di ey.com. Un'edizione speciale, quindi, che si rinnova anche nel format, e che sarà accompagnata durante la fase delle candidature da un roadshow territoriale 'Imprenditori d'Italia' che si terrà tra giugno e settembre in 3 regioni italiane (Lombardia, Toscana, Puglia) per incontrare gli imprenditori dei principali distretti italiani e le istituzioni locali.

Tra i vincitori delle ultime edizioni, il Premio vanta imprenditori come: Remo Ruffini, presidente e amministratore delegato di Moncler (2017); Sonia Bonfiglioli, presidente di Bonfiglioli Riduttori, (2018) e Massimo Perotti, executive chairman di Sanlorenzo spa (2019). Nell'ambito dell'iniziativa EY anche quest'anno darà spazio ai nuovi talenti attraverso il Premio EY start up, un riconoscimento nato per dare visibilità ai giovani brillanti che, partendo da un'idea originale, sono riusciti a dar vita ad un'impresa proponendo al mercato prodotti, processi e servizi innovativi.

La giuria, composta da autorevoli rappresentanti del mondo delle istituzioni e del settore privato, valuterà i partecipanti che si sono contraddistinti per spirito imprenditoriale, valorizzazione del capitale umano, innovazione, direzione strategica, respiro globale ed integrità personale. I vincitori saranno proclamati nel corso di una cerimonia che si terrà a Milano a novembre 2021. Come oramai consuetudine, il vincitore dell'edizione avrà anche l'opportunità di competere per il titolo di 'World entrepreneur of the year', sfidando i vincitori nazionali dei 65 paesi in cui il premio è attivo, in occasione di un appuntamento speciale che si svolgerà a Montecarlo.

[Continua a leggere su Today.it](#)



AUTOMOBILI MOTO NAUTICA LIFESTYLE MOTOGP FORMULA 1 VOLO TEST DRIVE VIDEO



NAUTICA
#YACHT

Sanlorenzo 57Steel: il superyacht con nuovi concept di vivibilità a bordo



Nautica: tutte le notizie

Nel cantiere di La Spezia, **Sanlorenzo** avvia la costruzione della prima unità del superyacht 57Steel.

15 aprile 2021 - 11:00



Sanlorenzo 57Steel è il risultato di tempo, dedizione, know-how e un focus preciso: scardinare le regole consolidate nel mondo della nautica per creare **yacht** e **superyacht** capaci di esplorare nuovi concept di vivibilità a bordo, in relazione con l'evoluzione degli stili di vita degli armatori. Un'attitudine naturale per **Sanlorenzo** che viene consacrata con il nuovo 57Steel.

Un superyacht che punta a diventare uno dei nuovi protagonisti della gamma **Sanlorenzo**, grazie anche

LE NOSTRE PROVE

Dacia Sandero Streetway TCe 90 2021

Renault Clio E-Tech Hybrid

Fiat Uno Turbo i.e. nel video dell'accelerazione 0-190 km/h

Dacia Sandero Streetway TCe 90 2021: nella prova su strada convince Renault Clio E-Tech Hybrid: come va l'ibrida con la tecnologia della F1

I PIÙ LETTI

Quotidiano Motori

Verifica pagamento bollo auto anni precedenti: dove

alla possibilità di dotarlo di un sistema di **motorizzazione ibrido diesel/elettrico**, confermando la capacità dell'azienda di guardare sempre al futuro impegnandosi continuamente nello studio di soluzioni che possano ridurre l'impatto sull'ecosistema marino.

Sofisticato superyacht dalle linee contemporanee di estrema pulizia formale, caratteristica comune a tutte le linee **Sanlorenzo**, e caratterizzato dalla prua dritta, che gli conferisce un carattere importante e deciso, il nuovo 57Steel è un progetto ambizioso, frutto di un intenso percorso di sperimentazione tipologica portato avanti dal cantiere insieme allo **Studio Zuccon International Project**, che ha permesso di realizzare una barca di 56,70 metri di lunghezza con 5 ponti e una stazza di 1000 GT.

Sanlorenzo 57Steel: spazi e design

Volumi straordinari, raddoppiati rispetto al 52Steel, che hanno permesso di proporre spazi indoor e outdoor decisamente fuori dal comune per un modello di queste dimensioni e contenuti funzionali inediti.

La principale sfida progettuale del **Sanlorenzo 57Steel** ha riguardato la ricerca del perfetto bilanciamento tra volumi e proporzioni, che caratterizzano fortemente questo modello, raggiunto attraverso l'ideazione di un innovativo layout che altera il tradizionale equilibrio di bordo: la zona della timoneria, normalmente a prua dell'upper deck, è stata ricollocata su di un ponte aggiuntivo – un vero e proprio bridge deck come nelle imbarcazioni più grandi – dando quindi la possibilità di utilizzare l'upper deck in un'ottica differente.

È qui che è stata collocata la cabina armatoriale, uno spazio di 54 mq che affaccia sull'ampissimo Owner Deck, un ponte privato da cui godere di una vista esclusiva sull'infinito del mare. Il nuovo layout ha permesso inoltre di creare, a prua del main deck, una spaziosa cabina vip a tutto baglio utilizzabile come una seconda cabina armatore.

Evoluzione del 52Steel, il nuovo modello ne incorpora le caratteristiche vincenti, in particolare il **design della zona di poppa** dove la piscina dal fondo trasparente, sul main deck, permette il

Quotidiano Motori

controllare,
sanzioni
Zona Rossa
e
spostamenti
in
automobile:
chiarimenti
e risposte

passaggio di luce nell'ambiente sottostante, una straordinaria **beach area di 110 mq** che si ricava dall'apertura dei portelli su tre lati e che diventano spiaggette sul filo dell'acqua, creando effetti cromatici sorprendenti.

Tra gli elementi innovativi del **Sanlorenzo 57Steel**, la scelta di collocare il **garage a prua** che ha permesso di ricavare un ampio spazio attrezzato per ospitare tender fino a 7,5 m e numerosi toys.



Sanlorenzo Yachts
novità 2020: SX112,
44Alloy e 62Steel



Sanlorenzo Yachts 62Steel: un concept unico per il nuovo superyacht



Grazie a una strategica ripartizione degli spazi il layout permette inoltre di avere fino a sette cabine per gli ospiti e un ponte, sotto il lower deck, totalmente dedicato ai servizi come lavanderia, guardaroba, cella frigo.

—

Per ricevere tante notizie e consigli utili specialmente sul mondo auto e moto, sugli autovelox e su come difendersi dalle truffe, è possibile **iscriversi gratis** al canale [Quotidiano Motori su Telegram](#).

Vi invitiamo a seguirci su [Google News](#) su [Flipboard](#), ma anche sui social come [Facebook](#), [Twitter](#), [Pinterest](#) e [Instagram](#). Non esitate a condividere le vostre opinioni e le vostre esperienze [commentando](#) i nostri articoli.

#SANLORENZO YACHTS #YACHT

Caterina Di Iorgi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

POTREBBE INTERESSARTI ANCHE

Taboola Feed



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Liguria Nautica » Superyacht » Sta nascendo il primo **Sanlorenzo** 57Steel, il superyacht che rivede il concetto di vivibilità

Sta nascendo il primo **Sanlorenzo** 57Steel, il superyacht che rivede il concetto di vivibilità

Nel cantiere di La Spezia, **Sanlorenzo** avvia la costruzione della prima unità del 57Steel, un superyacht che propone un nuovo concetto di vivibilità a bordo

15 Aprile 2021 | di **Giuseppe Orrù**



Lo scafo del primo **Sanlorenzo** 57Steel

Il nuovo **Sanlorenzo** 57Steel è un **superyacht** che punta a diventare uno dei nuovi protagonisti della gamma **Sanlorenzo**. Anche grazie alla possibilità di dotarlo di un sistema di motorizzazione **ibrido diesel/elettrico**, il cantiere conferma la capacità dell'azienda di guardare sempre al futuro, impegnandosi nello studio di soluzioni che possano ridurre l'impatto sull'ecosistema marino.

Sofisticato superyacht dalle **linee contemporanee** di estrema pulizia formale e dalla **prua dritta**, che gli conferisce un carattere deciso, il nuovo 57Steel è un progetto ambizioso, frutto di un intenso percorso di sperimentazione tipologica portato avanti dal cantiere insieme allo **studio Zuccon International Project**, che ha permesso di realizzare una barca di **56,70 metri** di lunghezza con **5 ponti** e una **stazza di 1000 GT**. Volumi straordinari, raddoppiati rispetto al **52Steel**, che consentono di proporre spazi indoor e outdoor fuori dal comune per un modello di queste dimensioni e contenuti funzionali inediti.

LA SFIDA DEL 57 STEEL: BILANCIARE VOLUMI E PROPORZIONI



La principale sfida progettuale del 57Steel ha riguardato la ricerca del **perfetto bilanciamento tra volumi e proporzioni**, che caratterizzano fortemente questo modello, raggiunto attraverso l'ideazione di un innovativo layout che altera il tradizionale equilibrio di bordo: la zona della timoneria, normalmente a prua dell'upper deck, è stata infatti ricollocata su un **ponte aggiuntivo**, un vero e proprio bridge deck come nelle imbarcazioni più grandi, dando quindi la possibilità di utilizzare l'upper deck in un'ottica differente.

E' qui che è stata collocata la **cabina armatoriale**, uno spazio di 54 mq, che affaccia sull'ampissimo Owner Deck, un ponte privato da cui godere di una vista esclusiva sull'infinito del mare. Il nuovo layout ha permesso inoltre di creare, a prua del main deck, una spaziosa cabina vip a tutto baglio utilizzabile come una seconda cabina armatoriale.

*"La versatilità di fruizione che contraddistingue gli spazi a bordo – spiega il progettista **Bernardo Zuccon** – rappresenta un elemento chiave del 57Steel, che consente di soddisfare le molteplici richieste di un mercato eterogeneo e multiculturale come quello dei superyacht. Un modello nel quale non c'è un'ostentazione del segno e le cui linee esterne hanno un andamento definito ed estremamente fluido, trasparente e limpido, da cui traspare il linguaggio del cantiere. Possiamo definire 57 Steel come un sapiente gioco di equilibri tra contenuto e contenitore".*

GARAGE E FINO A 7 CABINE

Evoluzione del 52Steel, il nuovo modello ne incorpora le caratteristiche vincenti, in particolare il design della zona di poppa, dove la **piscina dal fondo trasparente**, sul main deck, permette il passaggio della luce nell'ambiente sottostante, una straordinaria beach area di 110 mq, che si ricava dall'apertura dei **portelli su tre lati**, che diventano spiaggette sul filo dell'acqua, creando effetti cromatici sorprendenti.

Tra gli elementi innovativi del 57Steel, la scelta di collocare il **garage** a prua, che ha consentito di ricavare un ampio spazio attrezzato per ospitare tender fino a 7,5 metri e numerosi toys. Grazie ad una strategica ripartizione degli spazi, il layout permette inoltre di avere **fino a 7 cabine per gli ospiti** e un ponte, sotto il lower deck, totalmente dedicato a servizi come lavanderia, guardaroba e cella frigo.

SCHEMA TECNICO - SANLORENZO 57STEEL

Lunghezza fuori tutto: 56,70 m

Larghezza: 10,45 m

Gross Tonnage: 1.000 GT

Velocità massima: 16,5 nodi

Immersione a pieno carico: 3,0 m

Motori: 2 X CAT 3512 C

Posti letto ospiti: 12 persone

Posti letto equipaggio: 12 persone

Capacità casse carburante: 75.000 l.

Giuseppe Orrù



Agostino Sommariva: "Ho scoperto la vela grazie alla passione per il mare di mio padre. Ora porto avanti un'attività di oltre 100 anni"



Adriano Passeri: "Il mio incontro con la subacquea è stato casuale e precoce. A 14 anni provai un autorespiratore a ossigeno e ne rimasi affascinato"



Vincenzo Poerio: "Amo l'innovazione e ho deciso di dedicarmi alla costruzione dei gioielli del mare: i mega yacht"



COMMENTI RECENTI

Giuseppe
13/04/21 - 19:18

Prima di tutto lorata di allevamento a quella pescata in mare si distingue...

in [Pesce d'allevamento o pesce...](#)

hook



173 images >

On board the first Sanlorenzo 62Steel superyacht designed to be a home away from home

14 APRIL 2021 BY ELAINE BUNTING

As owners plan to spend more time secluded aboard in a post-pandemic world, Sanlorenzo answers their call with a 61.5-metre steel superyacht built for long-term cruising. Elaine Bunting explores an airy new home from home

Photography by Guillaume Plisson & Davide Lovatti

When the new Sanlorenzo 62Steel was launched in La Spezia last summer there was a party, a godmother and a christening. Everything was carried out with the tradition and ceremony befitting plans that were years the making. Only the most vital element was missing: the owner.

This was the first launch the yard had ever done in a socially distanced manner and the owner, separated from the occasion by the restrictions of the pandemic, viewed it remotely on a livestream. Surreal? Yes, agrees Antonio Santella, Sanlorenzo's vice president of superyacht sales and director of new product design. "That has never happened before in our history. But the show must go on."

The 62Steel was developed to slot into Sanlorenzo's Steel superyacht range between the 52Steel, which lies inside 500GT regulations, the 57Steel and the company's 64/70-metre flagship. This is the first of this new line, built on the same platform as the larger 64 and completed despite difficulties and delays in the supply chain that

RELATED ARTICLES

- Loading image... First Sanlorenzo 57Steel superyacht under construction
- Loading image... Lady Moura: On board the 105m Blohm+Voss superyacht for sale
- Loading image... Superyacht design trends to look out for in 2021
- Loading image... The best photos of Sailing Yacht A
- Loading image... €1M price drop on Sanlorenzo motor yacht Asteri

NEWSLETTER

CONNECT WITH US ON



plagued businesses in 2020.

Sanlorenzo has no wish to extend production beyond 70 metres, but it did want to evolve a modern, keen-edged range for its loyal clan of 900 owners, past and present, to move through when they wanted to explore further or live and work on board for longer periods.

“The story of this yacht was born in-house because we have long experience and contact with the family of owners of yachts of all sizes, so we were able to capture all the requests and dreams,” says Santella. This was exactly the case for the owner of this yacht, a longtime owner of a 46-metre **Sanlorenzo** who wanted to spend more time on board and have more space to enjoy with his family. It’s also an approach likely to find wide appeal in a post-pandemic world, where many owners are placing greater value on the seclusion and comforts a superyacht provides.

Sanlorenzo’s objective was to produce a yacht that had expansive private spaces and bright, open views to connect guests with the sea. One feature was paramount: a large owner’s suite on the upper deck with windows out on the world, a totally private terrace and swimming pool and a study. In addition, it was to have an adjacent saloon that could be used exclusively by the owner to form a private apartment across the whole deck.

Another essential was to have a large beach club area that would belie the yacht’s size with space and facilities for 12 guests. The 62Steel also had to have two large garages for a main tender of 9.5 metres and a service tender and toys, with these located in the middle of the boat so that launching and operation would not interfere with the beach club zone.

The lines were drawn to give the yacht a purposeful profile, with a full, chined bow and straight lines that include the deck windows running aft. Accommodation and technical spaces are laid out over five decks, with the exterior design, structure and general arrangements all done in-house at **Sanlorenzo**. A steel hull and aluminium superstructure strikes an equilibrium between strength, cost and speed.

Compared with previous generations of **Sanlorenzo** designs, this harnesses numerous technical advances. To take one example of the step change she represents, the 62Steel can make a comfortable 16.5 knots, but ease back to a long-range cruising speed of 11 knots, and the fuel consumption shrinks to 200 litres per hour, less than the owner’s previous very much smaller, lighter yacht. This is a boat designed to be at home in the Mediterranean but easily able to cross the Atlantic or the Pacific.

While the exterior design and general arrangements were all done in house, [Francesco Paszkowski Design](#) was brought in to draw up a

plan that emphasised the yacht's crucial open spaces.

"It's very important to note that this is a second boat for the same owner, and we knew each other from [the previous 46-metre boat] so we started this project with a nice connection," says Margherita Casprini, who worked on the 62Steel project with Francesco Paszkowski. "We know all the family very well and we started with a comfortable approach, understanding that they want to have a very private family boat."

An important aspect was the owner's wish to use discreet, natural colours and Jerusalem stone, as was featured on his previous yacht. This pale, soft textured limestone, used on some of the greatest public buildings of antiquity, is a theme throughout, but in particular abundance in the entrance to the main saloon from the aft deck, the wall that divides the dining room and lounge in the saloon and the main lobby stairs.

"Starting from that choice we put together a mood board - a selection of natural materials - and then we collected all the other materials around that," explains Casprini. "The concept was to have a comfortable and really relaxing atmosphere on board, so we also used oak treated with smooth matt grey colour and have some accents on some furniture with ebony as a point of attraction."

Casprini's virtual tour starts in the beach club at the aft end of the lower deck. One of the most impressive areas of the yacht, she points out, the space expands with a large stern platform and balconies port and starboard to form an area totalling 117 square metres. This area is, says Casprini proudly, "the masterpiece of this boat and the 62Steel line - together with the area in the bow."

Casprini is referring to the other cornerstone of this design, the owner's apartment on the upper deck. The bedroom itself looks directly forward through floor-to-ceiling windows. Two external doors open out on to a private terrace and sunbathing area and a pool. Layered beyond that is a longer view out over the bow to the horizon. This is an entirely private area, totally sheltered from view from the bridge deck above.

The whole of the upper deck can be reserved for the owner's exclusive use. Accessed by a lift, this deck includes a study in which the owner can work with someone else without disturbing with his wife in their apartment. It includes an adjoining sky lounge which can be used as the main cinema area for the family, or closed off so that the entire 210 square metre space is a private apartment.

Guest accommodation is on the main deck in four twin and two



Read your copy



Search here...



Sanlorenzo to launch 57Steel in 2022

SHARE



April 14, 2021 10:26 pm

The Italian builder is building the first unit of the 57Steel, which features the float-in garage seen on the 52Steel but is double the volume of its smaller sister.



Sanlorenzo is building the 57Steel in La Spezia

Sanlorenzo has revealed in-build photos of the 57Steel, a new addition to the Italian builder's Superyacht range that's expected to launch in 2022.

The 57Steel's recognisable features include the float-in garage and glass-bottomed pool above as seen on the 52Steel, with the beach area expanded to 110sqm by opening hatches on three sides.

However, the 56.7m superyacht with a beam of 10.45m has an interior volume of 1,000GT, meaning the five-deck 57Steel is double the size of the 52Steel, a sub-500GT build.



The 1,000GT yacht is double the volume of the 52Steel

The 57Steel, which can be equipped with a hybrid diesel/electric engine system, can accommodate 12 guests and 12 crew, and was designed by the shipyard in partnership with its regular collaborator Studio Zuccon International Project.

"The versatility of use that distinguishes the spaces on board is a key element of the 57Steel, which makes it possible to satisfy the many requests of a diverse and multicultural market like that of superyachts," Bernardo Zuccon said.

"A model in which there is no ostentation of the brand and whose external lines are defined and extremely fluid, transparent and clear, in which the language of the shipyard shines through. We can define the 57Steel as a skilful balancing act between content and container."



The 57Steel has five levels including a full bridge deck

The wheelhouse area, normally forward of the upper deck, has been relocated to an additional deck above, a proper bridge deck as seen on larger yachts.

This has led to the location of the 54sqm owner's cabin on the upper deck, which has a large aft deck and an enormous foredeck including a spa pool and multiple seating and lounging areas. The new layout also includes a spacious full-beam VIP cabin forward on the main deck.

The layout also allows for up to seven guest cabins and includes a tank deck, below the lower deck, dedicated to services such as laundry, wardrobe and cold storage. The garage in the bow can accommodate tenders of up to 7.5m and numerous toys.



Zuccon International Project designed the 57Steel

EDITOR'S PICKS

As well as the 52Steel and 57Steel, Sanlorenzo's Superyacht collection also includes the 62Steel, 64Steel, 44 Alloy and 500Exp. Sanlorenzo is represented in Asia by Simpson Marine.

www.sanlorenzoyacht.com

www.simpsonmarine.com

SANLORENZO YACHTS FOR CHARTER

The Simpson Yacht Charter fleet has been boosted by two Sanlorenzo yachts – the first-ever SX76 in Hong Kong and an SL104 in Phuket



EDITOR'S PICKS



Sanlorenzo 57Steel, in costruzione la prima unità

🕒 14 APRILE 2021 💬 COMMENTS (0) 📁 BARCHE A MOTORE, CANTIERI, NEWS



Sanlorenzo 57Steel



Avviata nella divisione superyacht della Spezia la costruzione di **Sanlorenzo 57Steel**, il nuovo superyacht di 56,70 metri (5 ponti e una stazza di 1000 GT) firmato **Zuccon International Project**. La prua dritta gli conferisce un carattere importante e deciso. Raddopiano i volumi rispetto al **52Steel**, che hanno permesso di proporre spazi indoor e outdoor decisamente fuori dal comune per un modello di queste dimensioni e contenuti funzionali inediti.

La principale sfida progettuale del nuovo **Sanlorenzo 57Steel** riguarda la ricerca del perfetto bilanciamento tra volumi e proporzioni raggiunto attraverso un innovativo layout che altera il tradizionale equilibrio di bordo: la zona della timoneria, normalmente a prua dell'upper deck, è stata ricollocata su di un ponte aggiuntivo – un vero e proprio bridge deck come nelle imbarcazioni più grandi – dando quindi la possibilità di utilizzare l'upper deck in un'ottica differente. È qui che è stata collocata la cabina armatoriale, uno spazio di 54 mq che affaccia sull'ampio owner deck, un ponte privato da cui godere di una vista esclusiva sul mare. Il nuovo layout, inoltre, ha permesso di creare a prua del main deck, una spaziosa cabina vip a tutto baglio utilizzabile come una seconda cabina armatore.

“La versatilità di fruizione che contraddistingue gli spazi a bordo rappresenta un elemento chiave del 57Steel, che consente di soddisfare le molteplici richieste di un mercato eterogeneo e multiculturale come quello dei superyacht – spiega **Bernardo Zuccon** – Un modello nel quale

“NEL RICORDO DI
ALESSANDRO RISOLO”



CONTATTI TELEFONICI
0832.242492 / 334.3979972
347.6040299
Facebook
[@emergenzasalentole](#)
Instagram
[@emergenzasalentolecce](#)



RIVIERA GENOVA



ULTIMA ORA



Furuno, nuova versione software 2.01 per NavNet

29 MARZO 2021

non c'è un'ostentazione del segno e le cui linee esterne hanno un andamento definito ed estremante fluido, trasparente e limpido in cui traspare il linguaggio del cantiere. Possiamo definire 57 Steel come un sapiente gioco di equilibri tra contenuto e contenitore". Evoluzione del 52Steel, il nuovo modello ne incorpora le caratteristiche vincenti, in particolare il design della zona di poppa dove la piscina dal fondo trasparente, sul main deck, permette il passaggio di luce nell'ambiente sottostante, una straordinaria beach area di 110 mq che si ricava dall'apertura dei portelli su tre lati e che diventano spiaggette sul filo dell'acqua, creando effetti cromatici sorprendenti. Tra gli elementi innovativi di **Sanlorenzo 57Steel**, la scelta di collocare il garage a prua che ha permesso di ricavare un ampio spazio attrezzato per ospitare tender fino a 7,5 metri e numerosi toys. Grazie a una strategica ripartizione degli spazi il layout permette inoltre di avere fino a sette cabine per gli ospiti e un ponte, sotto il lower deck, totalmente dedicato ai servizi come lavanderia, guardaroba e cella frigo. Questo superyacht, che punta a diventare uno dei nuovi protagonisti della gamma **Sanlorenzo**, può montare un sistema di motorizzazione ibrido diesel-elettrico,

SCHEDA TECNICA

Lunghezza fuori tutto: 56,70 metri
Larghezza: 10,45 m
Gross Tonnage: 1000 GT
Velocità massima: 16,5 nodi
Immersione a pieno carico: 3,0 m
Motori: 2 X CAT 3512 C
Posti letto ospiti: 12 persone
Posti letto equipaggio: 12 persone
Capacità casse carburante: 75.000 litri

Condividi



Riproduzione riservata © Copyright Gentedimare2.0

👉 **BERNARDO ZUCCON**, **SANLORENZO 57STEEL**, **SANLORENZO YACHT**, **ZUCCON INTERNATIONAL PROJECT**
🏠 > **BARCHE A MOTORE, CANTIERI, NEWS** > **SANLORENZO 57STEEL**, IN COSTRUZIONE LA PRIMA UNITÀ

Related Posts

OID, i Signori del design ripensano Riva 76...



Sanlorenzo, SX112 debutta al Palm Beach Boat Show



Valentino Rossi si regala un Sanlorenzo SX88 da...



Sanlorenzo: utili+27,7%, dividendo di 0,30 euro

Lascia un commento

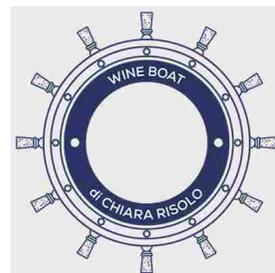
Il tuo indirizzo email non sarà pubblicato. I campi obbligatori sono contrassegnati *

Commento



Fuoribordo Yamaha su tutte le barche White Shark

28 MARZO 2021



Gancia, a San Valentino fatelo... Brut

12 FEBBRAIO 2019



Covid19 e scuola, una grossa ondata di slime ci seppellirà

26 MARZO 2020



pressMare

ITALIA

Il primo porto di ogni notizia

[Home](#) [Press Mare](#) [Fonti](#) [Argomenti](#) [Giornalisti](#) [Chi Siamo](#)

[Cerca nel sito](#)

[Home](#) > [Comunicazione](#) > [Press Mare](#) > George Kyriazakos ed Ekka Yachts nuovo dealer **Sanlorenzo** in Grecia

Tag in evidenza: [PARTNERSHIP](#) [PERSONAGGI](#) [YACHT INDUSTRY](#)

Servizio

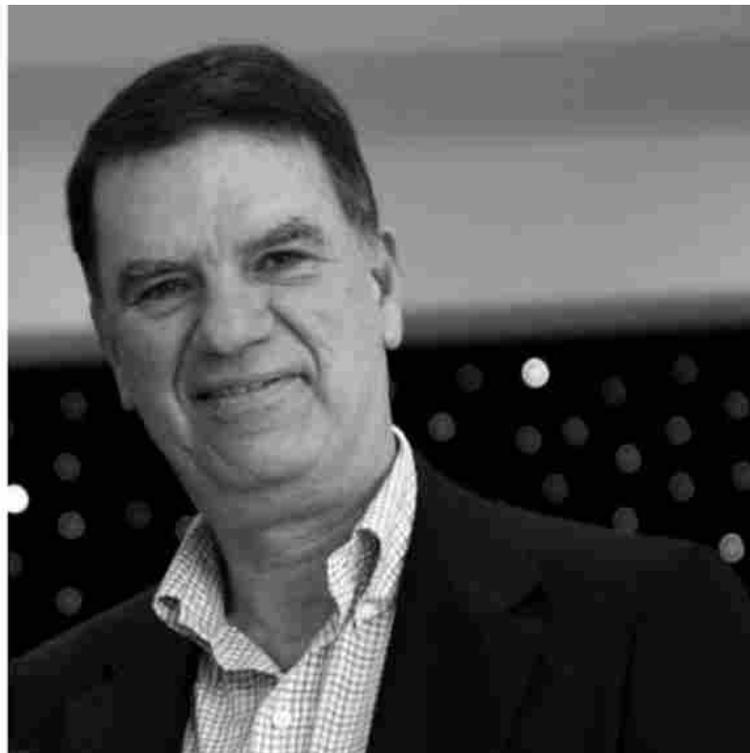
George Kyriazakos ed Ekka Yachts nuovo dealer **Sanlorenzo** in Grecia

[Condividi 0](#)

[Tweet](#)

mercoledì 14 aprile 2021 08:20

[Stampa articolo](#) [e-mail](#)



George Kyriazakos, fondatore Ekka Yachts

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

George Kyriazakos e la sua Ekka Yachts hanno raggiunto un accordo di dealership con **Sanlorenzo** Yachts, quali nuovi rappresentanti del brand italiano per la Grecia. Un'altra notizia importante per il mondo dei professionisti della nautica, che in questi giorni sta animando il tam tam di banchina. Si tratta di un vero e proprio colpo messo a segno da Massimo Perotti, Presidente Esecutivo di **Sanlorenzo** SpA, vista la notorietà dell'azienda greca, dovuta alle tante importanti barche vendute ma, soprattutto, al fatto che si tratta di un dealer finora storicamente legato al Gruppo **Ferretti**.

Non prendete fregature!

Dal 1974 perizie per l'acquisto di barche usate

Arch. Gino Ciriaci - Cell. 335 7021640 - Livorno

Consulenza telefonica gratuita



advertising

La partnership fra George Kyriazakos, fondatore di Ekka Yachts, e il gruppo forlivese risale infatti al 1984, al tempo in cui questi conobbe Alessandro e Norberto **Ferretti**, e fu per la prima volta stabilito un accordo commerciale fra le due aziende. Fu un incontro che sancì la nascita di un'amicizia e di un sodalizio fortissimi, visto che George Kyriazakos è stato in seguito azionista e amministratore di **Ferretti** Spa per 20 anni, poi direttore di Bertram Yacht - quando il famoso marchio americano, oggi di proprietà della famiglia Gavio, era ancora nell'orbita della holding forlivese - quindi di **Ferretti** of America e Allied Marine. Kyriazakos è stato anche presidente esecutivo di Allied Marine in seguito all'acquisizione della società da parte di **Ferretti** nel 2008 ed è stato responsabile della creazione della distribuzione di **Ferretti** nelle Americhe.

Restando in attesa di una comunicazione ufficiale da parte delle aziende protagoniste della vicenda - l'accordo è freschissimo, tanto da non esservene traccia nemmeno nel sito Ekka Yachts - a tutti auguriamo Buon Vento.



RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright Pressmare

Articoli correlati: [PARTNERSHIP](#) [PERSONAGGI](#) [YACHT INDUSTRY](#) [PRESS MARE](#)

Press Mare

GUARDA ANCHE

Home > Diporto > Sanlorenzo 57Steel: un nuovo concetto di vivibilità

Diporto Nautica

Sanlorenzo 57Steel: un nuovo concetto di vivibilità

Di Redazione · 13 Aprile, 2021 · 0

CONDIVIDI



Nel cantiere di La Spezia, **Sanlorenzo** avvia la costruzione della prima unità del superyacht 57Steel: un nuovo concetto di vivibilità.

Tempo, dedizione, know-how e un focus preciso: scardinare le regole consolidate nel mondo della nautica per creare yacht e superyacht capaci di esplorare nuovi concept di vivibilità a bordo, in relazione con l'evoluzione degli stili di vita degli armatori. Un'attitudine naturale per **Sanlorenzo** che viene consacrata con il nuovo 57Steel.

Sanlorenzo 57Steel: superyacht ibrido che guarda al futuro

Un superyacht che punta a diventare uno dei nuovi protagonisti della gamma **Sanlorenzo**, grazie anche alla possibilità di dotarlo di un sistema di motorizzazione ibrido diesel/elettrico, confermando la capacità dell'azienda di guardare sempre al futuro impegnandosi continuamente nello studio di soluzioni che possano ridurre l'impatto sull'ecosistema marino.

Sofisticato superyacht dalle linee contemporanee di estrema pulizia formale, caratteristica comune a tutte le linee **Sanlorenzo**, e caratterizzato dalla prua dritta, che gli conferisce un carattere importante e deciso, il nuovo 57Steel è un progetto ambizioso, frutto di un intenso percorso di sperimentazione tipologica portato avanti dal cantiere insieme allo Studio Zuccon International Project, che ha permesso di realizzare una barca di 56,70 metri di lunghezza con 5 ponti e una stazza di 1000 GT.

Volumi raddoppiati e spazi fuori dal comune



Volumi straordinari, raddoppiati rispetto al 52Steel, che hanno permesso di proporre spazi indoor e outdoor decisamente fuori dal comune per un modello di queste dimensioni e contenuti funzionali inediti.

La principale sfida progettuale del 57Steel ha riguardato la ricerca del perfetto bilanciamento tra volumi e proporzioni, che caratterizzano fortemente

questo modello, raggiunto attraverso l'ideazione di un innovativo layout che altera il tradizionale equilibrio di bordo: la zona della timoneria, normalmente a prua dell'upper deck, è stata ricollocata su di un ponte aggiuntivo – un vero e proprio bridge deck come nelle imbarcazioni più grandi – dando quindi la possibilità di utilizzare l'upper deck in un'ottica differente.

È qui che è stata collocata la cabina armatoriale, uno spazio di 54 mq che affaccia sull'ampissimo Owner Deck, un ponte privato da cui godere di una vista esclusiva sull'infinito del mare. Il nuovo layout ha permesso inoltre di creare, a prua del main deck, una spaziosa cabina vip a tutto baglio utilizzabile come una seconda cabina armatore.

LEGGI ANCHE: [The Italian Sea Group inaugura l'Academy per la formazione](#)

Evoluzione del 52Steel, il nuovo modello ne incorpora le caratteristiche vincenti, in particolare il design della zona di poppa dove la piscina dal fondo trasparente, sul main deck, permette il passaggio di luce nell'ambiente sottostante, una straordinaria beach area di 110 mq che si ricava dall'apertura dei portelli su tre lati e che diventano spiaggette sul filo dell'acqua, creando effetti cromatici sorprendenti.

Tra gli elementi innovativi del 57Steel, la scelta di collocare il garage a prua che ha permesso di ricavare un ampio spazio attrezzato per ospitare tender fino a 7,5 m e numerosi toys. Grazie a una strategica ripartizione degli spazi il layout permette inoltre di avere fino a sette cabine per gli ospiti e un ponte, sotto il lower deck, totalmente dedicato ai servizi come lavanderia, guardaroba, cella frigo.



Redazione

Redazione di Non solo Nautica, la rivista online sulla nautica e sul mare a cura di Davide Gambardella.

MEGA YACHT

SANLORENZO SUPERYACHT

SUPERYACHT

YACHT

CONDIVIDI



LEGGI ANCHE



LIFE STYLE

Cantieri **Sanlorenzo** avviano produzione nuovo yacht 575 Steel

VersiliaToday Redazione - 13/04/2021



I cantieri nautici **Sanlorenzo** di La Spezia hanno avviato la produzione della prima unità della serie di superyacht 57Steel. Il prodotto punta a diventare uno dei nuovi protagonisti della gamma **Sanlorenzo**, grazie anche alla possibilità di dotarlo di un sistema di motorizzazione ibrido diesel/elettrico.



Sofisticato superyacht dalle linee contemporanee di estrema pulizia formale, caratteristica comune a tutte le linee **Sanlorenzo**, e caratterizzato dalla prua dritta, che gli conferisce un carattere importante e deciso, il nuovo 57Steel è un progetto frutto di un percorso di sperimentazione portato avanti dal cantiere insieme allo Studio Zuccon International Project, che ha permesso di realizzare una barca di 56,70 metri di lunghezza con 5 ponti e una stazza di 1000 GT. Volumi straordinari, raddoppiati rispetto al 52Steel, che hanno permesso di proporre spazi indoor e outdoor decisamente fuori dal comune per un modello di queste dimensioni e contenuti funzionali inediti.

LEGGI ANCHE



COMUNE VIAREGGIO

Crescere insieme con mio figlio: incontri online sulla genitorialità



CRONACA PIETRASANTA

Cultura: scomparso l'Apollo della Piazza in Attesa, ma era una performance d'arte



IL PIACERE DEI LIBRI

"Rosa elettrica" [Recensione libro]



SALUTE

Coronavirus: I nuovi positivi registrati in Toscana sono 715 su 10.754 test



ARTE

Women to be, evento online dedicato alle donne nell'arte



La principale sfida progettuale del 57Steel ha riguardato la ricerca del perfetto bilanciamento tra volumi e proporzioni, che caratterizzano fortemente questo modello, raggiunto attraverso l'ideazione di un innovativo layout che altera il tradizionale equilibrio di bordo: la zona della timoneria, normalmente a prua dell'upper deck, è stata ricollocata su di un ponte aggiuntivo – un vero e proprio bridge deck come nelle imbarcazioni più grandi – dando quindi la possibilità di utilizzare l'upper deck in un'ottica differente.

È qui che è stata collocata la cabina armatoriale, uno spazio di 54 mq che affaccia sull'ampissimo Owner Deck, un ponte privato da cui godere di una vista esclusiva sull'infinito del mare. Tra gli elementi innovativi del 57Steel, la scelta di collocare il garage a prua che ha permesso di ricavare un ampio spazio attrezzato per ospitare tender fino a 7.5 metri.

(Visitato 48 volte, 48 visite oggi)

[← Precedente](#)

["Rosa elettrica" \[Recensione libro\]](#)

Taboola Feed





Home Tennis Golf F1 Moto Sci Basket Calcio Ciclismo Boxe Nuoto Nautica Auto Lifestyle Altri Sport Foto Video



Sanlorenzo 57Steel: un nuovo concetto di vivibilità! In costruzione un nuovo superyacht [FOTO]

Sanlorenzo 57Steel: un nuovo concetto di vivibilità. Nel cantiere di La Spezia, Sanlorenzo avvia la costruzione della prima unità del superyacht 57Steel

Di Rita Caridi 13 Aprile 2021 16:25



informazione pubblicitaria

Tempo, dedizione, know-how e un focus preciso: scardinare le regole consolidate nel mondo della nautica per creare yacht e superyacht capaci di esplorare nuovi concept di vivibilità a bordo, in relazione con l'evoluzione degli stili di vita degli armatori.

Un'attitudine naturale per **Sanlorenzo** che viene consacrata con il nuovo 57Steel. Un superyacht che punta a diventare uno dei nuovi protagonisti della gamma **Sanlorenzo**, grazie anche alla possibilità di dotarlo di un sistema di motorizzazione ibrido diesel/elettrico, confermando la capacità dell'azienda di guardare sempre al futuro impegnandosi continuamente nello studio di soluzioni che possano ridurre l'impatto sull'ecosistema marino.

Sofisticato superyacht dalle linee contemporanee di estrema pulizia formale, caratteristica comune a tutte le linee **Sanlorenzo**,

Uno split spare assurdo, Anthony Neuer nella storia del bowling: l'impresa del "Ginger Assassin" [VIDEO]

La Juventus, la Champions e le... tasse: a Ronaldo 'conviene' restare in Italia

e caratterizzato dalla prua dritta, che gli conferisce un carattere importante e deciso, il **nuovo 57Steel** è un progetto ambizioso, frutto di un intenso percorso di sperimentazione tipologica portato avanti dal cantiere insieme allo **Studio Zuccon International Project**, che ha permesso di realizzare una barca di **56,70 metri di lunghezza con 5 ponti e una stazza di 1000 GT**.

Volumi straordinari, raddoppiati rispetto al 52Steel, che hanno permesso di proporre **spazi indoor e outdoor decisamente fuori dal comune** per un modello di queste dimensioni e **contenuti funzionali inediti**.

La principale sfida progettuale del 57Steel ha riguardato la ricerca del perfetto **bilanciamento tra volumi e proporzioni**, che caratterizzano fortemente questo modello, raggiunto attraverso l'ideazione di un **innovativo layout che altera il tradizionale equilibrio di bordo**: la zona della timoneria, normalmente a prua dell'upper deck, è stata ricollocata su di un ponte aggiuntivo – un vero e proprio bridge deck come nelle imbarcazioni più grandi – dando quindi la possibilità di utilizzare l'upper deck in un'ottica differente.

È qui che è stata collocata la **cabina armatoriale**, uno spazio di 54 mq che affaccia sull'ampissimo **Owner Deck**, un ponte privato da cui godere di una vista esclusiva sull'infinito del mare.

Il nuovo layout ha permesso inoltre di creare, a prua del main deck, una **spaziosa cabina vip a tutto baglio** utilizzabile come una seconda cabina armatore.

“La versatilità di fruizione che contraddistingue gli spazi a bordo rappresenta un elemento chiave del 57Steel, che consente di soddisfare le molteplici richieste di un mercato eterogeneo e multiculturale come quello dei superyacht. Un modello nel quale non c'è un'ostentazione del segno e le cui linee esterne hanno un andamento definito ed estremante fluido, trasparente e limpido in cui traspare il linguaggio del cantiere. Possiamo definire 57 Steel come un sapiente gioco di equilibri tra contenuto e contenitore.”

Bernardo Zuccon

Evoluzione del 52Steel, il nuovo modello ne incorpora le caratteristiche vincenti, in particolare il **design della zona di poppa** dove la piscina dal fondo trasparente, sul main deck, permette il passaggio di luce nell'ambiente sottostante, una **straordinaria beach area** di 110 mq che si ricava dall'apertura dei portelli su tre lati e che diventano spiaggette sul filo dell'acqua, creando effetti cromatici sorprendenti.

Tra gli elementi innovativi del 57Steel, la scelta di collocare il

Le lacrime di Rio, il riscatto a Tokyo e il... cliff diving! Noemi Batki: "la piattaforma mi basta, non amo il rischio"

Hideki Matsuyama nella storia! Dallo tsunami alla Green Jacket: suo il The Masters

segui **SportFair.it** su Facebook

segui **SportFair.it** su Twitter

Follow @Sport_Fair

segui **SportFair.it** su Instagram

Segui @Sport_Fair

La Coppa Davis torna in Italia: Torino scelta per i quarti di finale della competizione

Obiettivo centrato, Sonogo vince il Sardegna Open: è il primo trionfo sulla terra rossa

garage a prua che ha permesso di ricavare un ampio spazio attrezzato per ospitare tender fino a 7,5 m e numerosi toys.

Grazie a una strategica ripartizione degli spazi il layout permette inoltre di avere **fino a sette cabine per gli ospiti** e un ponte, sotto il lower deck, totalmente dedicato ai servizi come lavanderia, guardaroba, cella frigo.

Brutta? Sì, ma tremendamente efficace: i numeri dell'Inter di Conte fanno davvero paura

WrestleMania 37, più di 25 mila spettatori a Tampa Bay: vittoria per Bobby Lashley e Bianca Belair, i risultati

informazione pubblicitaria

informazione pubblicitaria



NETWORK StrettoWeb MeteoWeb CalcioWeb eSporters Mitindo

PARTNERS Corriere dello Sport Tutto Sport Il Tempo Infoit

© 2021 SPORTFAIR - Giornale on line di news e approfondimenti legati allo sport a 360°

Editore Ergo Digital srl - P.IVA e CF 09275370964

Testata giornalistica

Reg. Tribunale Milano n° 100/2016

Info | Note legali | Privacy | Cookies Policy

redazione@sportfair.it

All'inizio ↑

SANLORENZO 57STEEL: A NEW CONCEPT OF LIVEABILITY

Sanlorenzo 57Steel: a new concept of liveability design

april 13, 2021 - **Sanlorenzo** Yachts

Sanlorenzo 57Steel: a new concept of liveability

In the La Spezia shipyard, #sanlorenzo starts the construction of the first unit of the #superyacht 57Steel

Press Release, 18th March 2021 - Time, dedication, know-how and a precise focus: breaking down the established rules of the nautical world to create yachts and superyachts capable of exploring new concepts of liveability on board, in relation to the changing lifestyles of yacht owners. A natural aptitude for #sanlorenzo that is confirmed with the new 57Steel.

A #superyacht that aims to become one of the new stars of the #sanlorenzo range, thanks also to the opportunity to equip her with a hybrid diesel/electric engine system, confirming the company's ability to always look to the future by continuously studying solutions that can reduce the impact on the marine ecosystem.

A sophisticated #superyacht with an extreme cleanliness of form, a characteristic common to all the #sanlorenzo ranges, distinguished by its straight bow, which gives it an important and decisive aspect, the new 57Steel is an ambitious project, the result of intense typological experimentation carried out by the shipyard together with Studio Zuccon International Project, which has led to the creation of a 56.70 meter long yacht with 5 decks and a tonnage of 1000 GT.

Extraordinary volumes, doubled compared to the 52Steel, which have made it possible to offer indoor and outdoor spaces that are decidedly out of the ordinary for a model of this size and with unprecedented functional content.

The main #design challenge for the 57Steel was to find the perfect balance between volumes and proportions, which are a strong feature of this model. This was achieved by creating an innovative layout that alters the traditional balance on board: the wheelhouse area, normally forward of the upper deck, has been relocated to an additional deck - a real bridge deck, as on larger yachts - thus making it possible to use the upper deck from a different perspective.

This is where the owner's cabin is located, a 54-square-metre space overlooking the very large Owners Deck, a private deck from which to enjoy an exclusive view over the infinite sea.

The new layout has also made it possible to create a spacious full-beam VIP cabin forward of the main deck that can be used as a second owner's cabin.

"The versatility of use that distinguishes the spaces on board is a key element of the 57Steel, which makes it possible to satisfy the many requests of a diverse and multicultural market like that of superyachts.

A model in which there is no ostentation of the brand and whose external lines are defined and extremely fluid, transparent and clear, in which the language of the shipyard shines through. We can define the 57 Steel as a skilful balancing act between content and container."

Bernardo Zuccon

An evolution of the 52Steel, the new model incorporates its winning features, in particular the design of the stern area where on the main deck, the swimming pool with its

transparent floor, allows the passage of light into the environment below, an extraordinary beach area of 110 square metres created by the opening of hatches on three sides which become small beaches on the water's edge, creating astonishing chromatic effects.

One of the innovative elements of the 57Steel is the decision to place the garage at the bow , which has made it possible to derive a large space equipped to accommodate tenders of up to 7.5 m and numerous toys.

Thanks to a strategic division of space, the layout also allows for up to seven guest cabins and a deck, below the lower deck, totally dedicated to services such as laundry, wardrobe and cold storage.

MAIN TECHNICAL DATA

[SANLORENZO 57STEEL: A NEW CONCEPT OF LIVEABILITY]



Navetta 64
THE ABSOLUTE PATHFINDER

DISCOVER MORE



BARCHE

IT EN

ABBONATI

BARCHE ▾

PEOPLE & COMPANY ▾

RUBRICHE ▾

VIDEO

SHOP ONLINE



PIÙ DI VENTUN'ANNI PROTEGGENDO LA VOSTRA BARCA SOTT'ACQUA™



Homepage > BARCHE > SUPERYACHTS > **Sanlorenzo** 57Steel, lavori in corso per la prima unità

Sanlorenzo 57Steel, lavori in corso per la prima unità

News

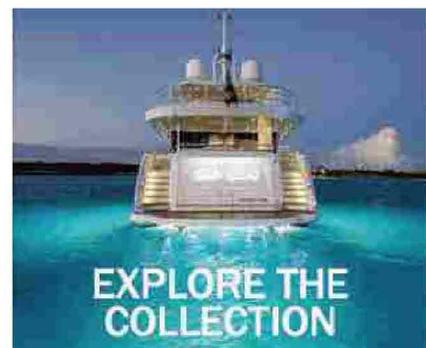


A La Spezia **Sanlorenzo** avvia la costruzione del primo esemplare del superyacht 57Steel firmato dallo Studio Zuccon International Project

Il 57Steel punta a diventare uno dei nuovi protagonisti della

Iscriviti

Iscriviti



gamma **Sanlorenzo**, grazie alla possibilità di dotarlo di un sistema di motorizzazione ibrido diesel/elettrico, confermando la volontà dell'azienda di continuare ad applicarsi nello studio di soluzioni che possano ridurre l'impatto sull'ecosistema marino.



Superyacht dalle linee contemporanee di estrema pulizia formale e caratterizzato dalla prua dritta, che gli conferisce un carattere importante e deciso, il nuovo 57Steel è un progetto frutto di un percorso di sperimentazione tipologica portato avanti dal cantiere insieme allo Studio Zuccon International Project, che ha permesso di realizzare una barca di 56,70 metri di lunghezza con 5 ponti e una stazza di 1.000 GT. Rispetto al 52Steel i volumi sono raddoppiati e hanno permesso di proporre spazi indoor e outdoor importanti e contenuti funzionali inediti.



La principale sfida progettuale del 57Steel ha riguardato la ricerca del bilanciamento tra volumi e proporzioni, raggiunto attraverso l'ideazione di un innovativo layout: la zona della timoneria, normalmente a prua dell'upper deck, è stata ricollocata



www.absoluteyachts.com



su di un ponte aggiuntivo - un vero e proprio bridge deck come nelle imbarcazioni più grandi - dando quindi la possibilità di utilizzare l'upper deck in un'ottica differente. È qui che è stata collocata la cabina armatoriale, uno spazio di 54 mq che affaccia sull'ampio owner deck, un ponte privato da cui godere di una vista panoramica sul mare. Il nuovo layout ha permesso inoltre di creare, a prua del main deck, una spaziosa cabina Vip a tutto baglio utilizzabile come seconda cabina armatore.

"La versatilità di fruizione che contraddistingue gli spazi a bordo rappresenta un elemento chiave del 57Steel, che consente di soddisfare le molteplici richieste di un mercato eterogeneo e multiculturale come quello dei superyacht. Un modello nel quale non c'è un'ostentazione del segno e le cui linee esterne hanno un andamento definito ed estremo fluido, trasparente e limpido in cui traspare il linguaggio del cantiere. Possiamo definire 57 Steel come un sapiente gioco di equilibri tra contenuto e contenitore."



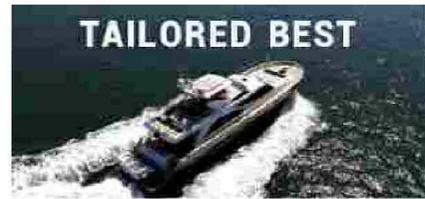
Bernardo Zuccon
Architect

Evoluzione del Sanlorenzo 52Steel, il nuovo modello ne incorpora le caratteristiche più apprezzate, in particolare il design della zona di poppa dove la piscina dal fondo trasparente, sul main deck, permette il passaggio di luce nell'ambiente sottostante, una beach area di 110 mq che si ricava dall'apertura dei portelli su tre lati e che diventano spiaggette sul filo dell'acqua, creando piacevoli effetti cromatici. Tra gli elementi innovativi del 57Steel, la scelta di collocare il garage a prua che ha permesso di ricavare un ampio spazio attrezzato per ospitare tender fino a 7,5 metri e numerosi toys. La ripartizione degli spazi permette inoltre di avere fino a sette cabine per gli ospiti e un ponte, sotto il lower deck, totalmente dedicato ai servizi come lavanderia, guardaroba, cella frigo.



DATI TECNICI PRINCIPALI

Lunghezza fuori tutto: 56,70m
Larghezza: 10,45m
Gross Tonnage 1.000 GT



SIMRAD RISPARMIA FINO A **200€**
SULL'ACQUISTO DI UN CHARTPLOTTER GO

IN ABBINAMENTO A UN ALTRO PRODOTTO DI ELETTRONICA O ALLA CARTOGRAFIA*

*Si applicano Termini & Condizioni

SCOPRI DI PIÙ



"Il controllo è nella simbiosi con ciò che ci circonda".
Jurek Polanski

YAMAHA F150G
SPINTA. FLUIDITÀ. CONTROLLO.

Powered by Yamaha



Velocità massima: 16,5 nodi
 Immersione a pieno carico: 3,0m
 Motori: 2 x CAT 3512 C
 Posti letto ospiti: 12 persone
 Posti letto equipaggio: 12 persone

(Sanlorenzo 57Steel, lavori in corso per la prima unità -
 Barchemagazine.com - Aprile 2021)



NEW D4 & D6 PROPULSION PACKAGES
REDEFINED FOR THE ULTIMATE EXPERIENCE

**VOLVO
 PENTA**

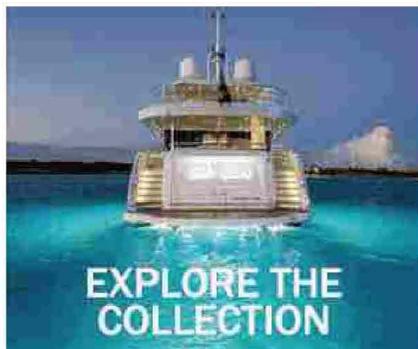
SIMRAD RISPARMIA FINO A
200€
 SULL'ACQUISTO DI UN
CHARTPLOTTER GO



IN ABBINAMENTO A UN
 ALTRO PRODOTTO DI
 ELETTRONICA O ALLA
 CARTOGRAFIA*

*Si applicano Termini & Condizioni

SCOPRI DI PIÙ



**EXPLORE THE
 COLLECTION**

BARCHE



Questo sito utilizza cookie tecnici e di terze parti per le sue funzionalità. Chiudendo questo banner, scorrendo questa pagina o cliccando qualunque suo elemento acconsenti all'uso dei cookie. [Leggi ancora](#)



pressMare

ITALIA

Il primo porto di ogni notizia

[Home](#) [Press Mare](#) [Fonti](#) [Argomenti](#) [Giornalisti](#) [Chi Siamo](#)

[Cerca nel sito](#)

[Home](#) > [Cantieri](#) > [Sanlorenzo](#) > [Sanlorenzo](#) Yachts: 57Steel, un nuovo concetto di vivibilità

Tag in evidenza: [YACHT DESIGN](#) [YACHT INDUSTRY](#)

Superyacht

Sanlorenzo Yachts: 57Steel, un nuovo concetto di vivibilità

[Condividi 0](#)

[Tweet](#)

martedì 13 aprile 2021 15:22

[Stampa articolo](#) [e-mail](#)



[Sanlorenzo](#) 57Steel

Comunicato stampa, 18 Marzo 2021 – Tempo, dedizione, know-how e un focus preciso: scardinare le regole consolidate nel mondo della nautica per creare yacht e superyacht capaci di esplorare nuovi concept di

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

vivibilità a bordo, in relazione con l'evoluzione degli stili di vita degli armatori. Un'attitudine naturale per **Sanlorenzo** che viene consacrata con il nuovo 57Steel.



Un superyacht che punta a diventare uno dei nuovi protagonisti della gamma **Sanlorenzo**, grazie anche alla possibilità di dotarlo di un sistema di motorizzazione ibrido diesel/elettrico, confermando la capacità dell'azienda di guardare sempre al futuro impegnandosi continuamente nello studio di soluzioni che possano ridurre l'impatto sull'ecosistema marino.

Sofisticato superyacht dalle linee contemporanee di estrema pulizia formale, caratteristica comune a tutte le linee **Sanlorenzo**, e caratterizzato dalla prua dritta, che gli conferisce un carattere importante e deciso, il nuovo 57Steel è un progetto ambizioso, frutto di un intenso percorso di sperimentazione tipologica portato avanti dal cantiere insieme allo Studio Zuccon International Project, che ha permesso di realizzare una barca di 56,70 metri di lunghezza con 5 ponti e una stazza di 1000 GT.

Volumi straordinari, raddoppiati rispetto al 52Steel, che hanno permesso di proporre spazi indoor e outdoor decisamente fuori dal comune per un modello di queste dimensioni e contenuti funzionali inediti.

La principale sfida progettuale del 57Steel ha riguardato la ricerca del perfetto bilanciamento tra volumi e proporzioni, che caratterizzano fortemente questo modello, raggiunto attraverso l'ideazione di un innovativo layout che altera il tradizionale equilibrio di bordo: la zona della timoneria, normalmente a prua dell'upper deck, è stata ricollocata su di un ponte aggiuntivo – un vero e proprio bridge deck come nelle imbarcazioni più grandi – dando quindi la possibilità di utilizzare l'upper deck in un'ottica differente.

È qui che è stata collocata la cabina armatoriale, uno spazio di 54 mq che affaccia sull'ampissimo Owner Deck, un ponte privato da cui godere di una vista esclusiva sull'infinito del mare.

Il nuovo layout ha permesso inoltre di creare, a prua del main deck, una spaziosa cabina vip a tutto baglio utilizzabile come una seconda cabina armatore.



Read your copy



Search here...



Sanlorenzo yachts for charter

SHARE



April 7, 2021 6:10 pm

The Simpson Yacht Charter fleet has been boosted by two Sanlorenzo yachts - the first-ever SX76 in Hong Kong and an SL104 in Phuket



An SX76 in Hong Kong (although not the one in the Simpson Yacht Charter fleet)

Simpson Yacht Charter has added two distinctive Sanlorenzo yachts to its offerings following the addition of the first-ever SX76 to its Hong Kong fleet and the SL104 Indigo in Phuket.

Delivered to Hong Kong in 2019, the silver-coloured hull one of the SX76 is a Piero Lissoni edition of the entry-level model for the Italian builder's iconic crossover range.



The SX76 for charter is packed with toys including a tender, jetski, Seabobs, foilboards and SUPs

The SX76 is a fun charter yacht due to her enormous beach club and oversized tenders and toys, which include a jet RIB tender, a jetski, two Seabobs, two foilboards and four paddleboards.

The flybridge has a covered dining area and an aft lounging zone with three sun loungers, while the foredeck offers another outdoor area with seating and fixed sunpads. The yacht includes a zero-speed stabiliser for comfort at anchor.



The SX76 is designed for outdoor living and watersports

Lissoni, Sanlorenzo's Art Director, created a special-edition interior specifically for the world premiere of the yacht at the Cannes Yachting Festival. The lower deck includes a master cabin, a VIP cabin and a saloon with sofas that can be converted to two single beds.

Simpson Yacht Charter's Phuket fleet has been boosted by Indigo, an SL104 from the builder's planing fleet that is once again available for bookings. Outdoor areas include a large flybridge featuring a wet bar, big dining table and a jacuzzi.

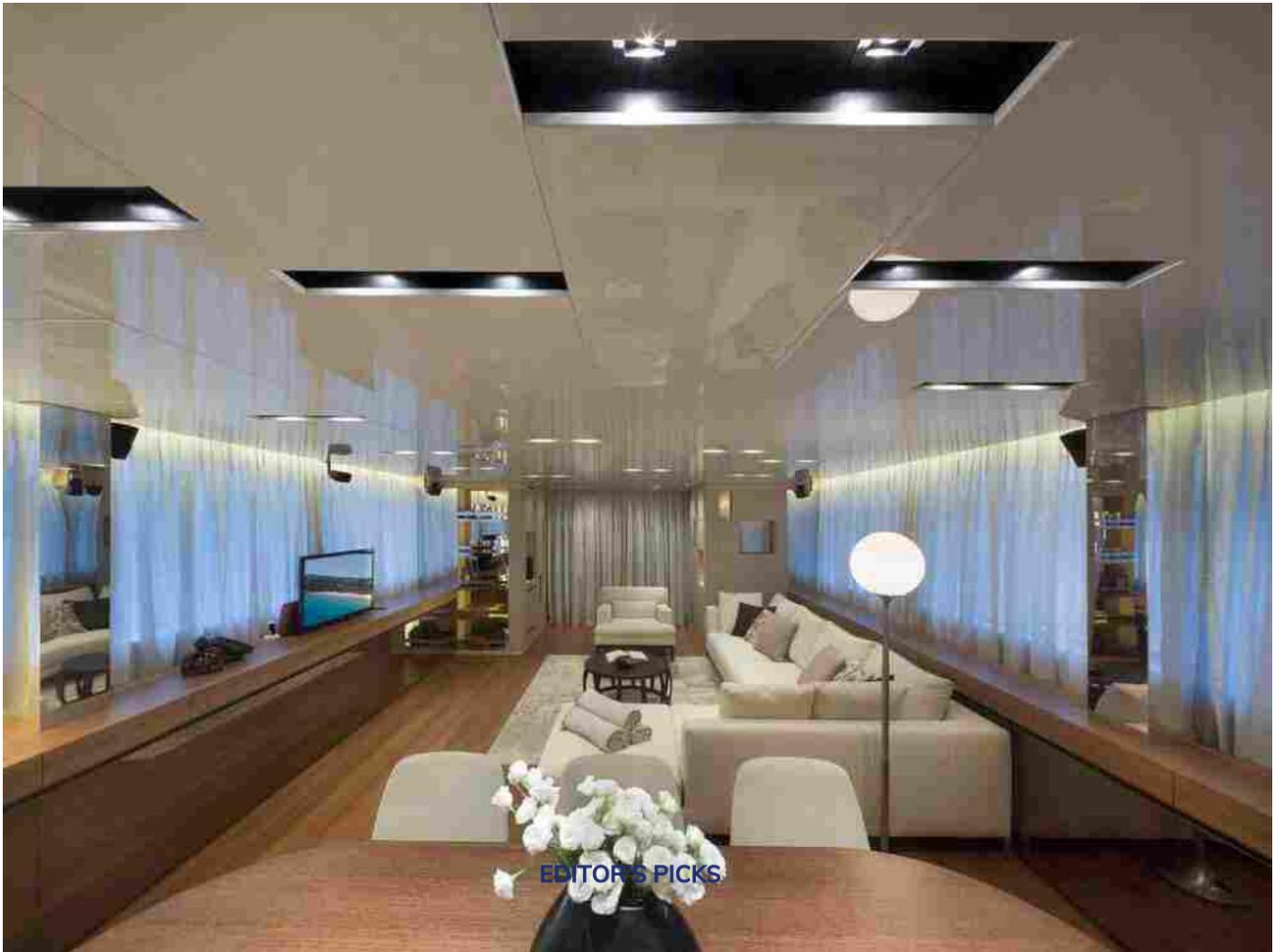


A Sanlorenzo SL104, Indigo, is available for charter from Phuket

The yacht has enormous interior volume and features natural materials such as wood, marble, linen and silk. The main deck's signature large windows allow natural light to illuminate the interior, while four ensuite cabins accommodate up to eight guests.

Indigo's provisional weekly charter rate is €80,000 (US\$95,000) plus 30 per cent APA (Advance Provisioning Allowance) and local VAT, while its eight-hour day rate is €13,500 (US\$16,000) plus expenses and local VAT.

148714



The vast saloon in the SL104

Yacht charter activity is regulated by Covid-19 safety regulations in local markets, so contact SYC to discuss options and arrangements before booking.

enquiry@simpsonyachtcharter.com

www.simpsonyachtcharter.com

SIMPSON YACHT CHARTER PARTNERS PENINSULA

Simpson Yacht Charter becomes the exclusive charter partner of The Peninsula Hong Kong, the historic colonial-style hotel founded in 1928.



EDITOR'S PICKS



Navetta 64
THE ABSOLUTE PATHFINDER

DISCOVER MORE



BARCHE

IT EN

ABBONATI

BARCHE ▾

PEOPLE & COMPANY ▾

RUBRICHE ▾

VIDEO

SHOP ONLINE



MARINE LED LIGHTING

Homepage > RUBRICHE > Editoriale > Nel vortice della Rete, l'editoriale di Franco Michienzi

Nel vortice della Rete, l'editoriale di Franco Michienzi

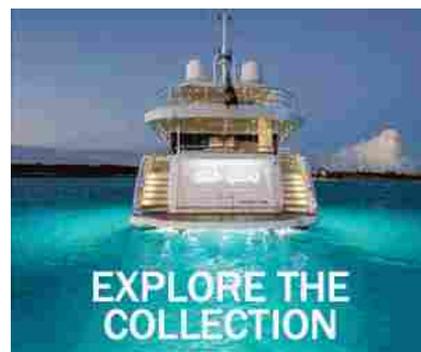
Editoriale



La vicenda di **Perini Navi**, che ho trattato nell'editoriale di marzo, ha generato una serie di riflessioni da parte dei miei lettori. Non mi sento portatore di alcuna verità, ho semplicemente fatto alcune riflessioni ad alta voce come un semplice cronista

Iscriviti

Iscriviti



by Francesco Michienzi

I SOCIAL NETWORK HANNO MUTATO L'UNIVERSO IN CUI TUTTI NOI VIVIAMO, trasformandolo in una casa di vetro e abbattendo il muro tra reale e virtuale. Il mio editoriale del mese di marzo ha suscitato uno strano dibattito, soprattutto nella rete.

Tralascio i complimenti per soffermarmi sulle critiche, alcune feroci, altre ironiche. Oggi abitiamo un'infosfera dove tutti sono interconnessi e interdipendenti, le informazioni sono accessibili, la comunicazione è immediata, i giudizi sono trasparenti. Gli individui e le istituzioni, le aziende e i media sono sullo stesso piano, tutti ugualmente e inevitabilmente sottoposti alla sentenza valoriale collettiva. Nessuno può più sfuggire a questo destino. Neppure noi vecchi dinosauri dell'informazione lenta e riflessiva.

In particolare, mi ha colpito la sollecitazione di un follower che lamenta il fatto che io perda tempo a parlare del fallimento di un'azienda senza parlare della vera notizia del mese rappresentata dalla joint venture tra il gruppo Ferretti e il cantiere Sanlorenzo. Un evento storico a suo dire. Io sono perfettamente d'accordo con lui. Infatti, è esattamente quello che auspicavo nel mio editoriale di marzo, scritto e andato in stampa prima di sapere di questa iniziativa dei due gruppi nautici italiani. Una bella operazione industriale che supera la legittima concorrenza tra imprese per avviare una collaborazione che potrebbe anche prefigurare nuovi scenari. Per ora però limitiamoci ai fatti concreti della nostra quotidianità.

O ancora di un altro lettore che lamenta che io non cito per nome i protagonisti per paura di perdere inserzionisti. A ben guardare, in questa vicenda, non ci sono inserzionisti da tutelare e se il maggior azionista di Perini Navi ha investito cento milioni di euro, presumo perdendoli, e di più non poteva fare, non si spiega perché la sua azienda sia fallita. Io ho solo ipotizzato che una delle ragioni principali potesse essere quella che il cantiere vendesse le sue imbarcazioni a prezzi tali da non consentire utili di bilancio nella gestione, generando e accumulando perdite tali da produrre un insanabile dissesto.

Il mio editoriale di marzo voleva accendere un faro sulla percezione che il mercato internazionale ha in generale sulla produzione italiana di superyacht.

Da anni scrivo che c'è bisogno di più sinergia sui temi di fondo

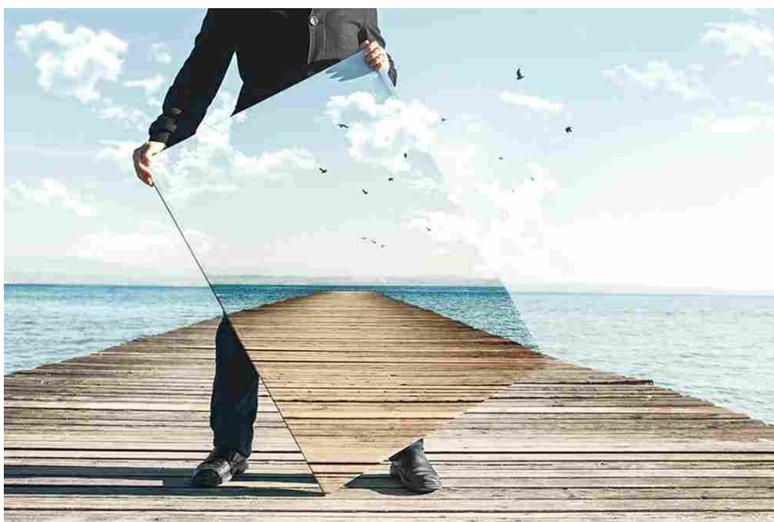


www.absoluteyachts.com



che qualificano la nautica italiana e ho letto con grande piacere la notizia di questa joint venture tra le aziende gestite da Alberto Galassi e Massimo Perotti. Quanto a Perini, ci sarà un ricorso contro la sentenza di fallimento. Se il giudice valutasse il quadro d'insieme, potrebbe accogliere la domanda e consentire di risolvere nel modo migliore questa vicenda, visto il numero elevato di soggetti interessati al suo salvataggio. Vicende di questo genere intaccano a volte irrimediabilmente e ingiustamente la propria immagine.

Il libro di Daniele Chieffi "La reputazione ai tempi dell'infosfera", edito da Feltrinelli, è un buon strumento per capire perché godere della stima altrui è da sempre un'aspirazione e una necessità di ogni essere umano. Oggi giorno "ciò che si dice di qualcuno" è in grado di determinarne il destino, non più solo degli individui, ma anche di istituzioni, aziende, organizzazioni, enti e media. La rete non ha filtri e spesso consente che si emettano giudizi ingiusti e i soggetti interessati si trovino senza strumenti per evitarlo. La rivoluzione digitale non è semplice innovazione tecnologica, ma una vera e profonda trasformazione sociale e della nostra realtà.



L'iniziativa di Alberto Galassi e Massimo Perotti ha il grande merito di disegnare un percorso nuovo e molto positivo per tutta la nautica italiana. Al di là di come andrà la vicenda Perini, si può legittimamente immaginare che possa essere il primo passo di un importante lavoro in rete d'impresa su molti aspetti per l'industria di questo settore.

La reputazione segue le regole psicologiche, cognitive e sociologiche dei gruppi umani, ma modificate e amplificate dalle dinamiche digitali. Ecco perché è fondamentale rifuggire dall'immediatezza del giudizio per avere un approccio più analitico di ogni situazione. Nella nautica sono rinati cantieri che solo per essere considerati brand iconici non hanno fatto fatica a recuperare il prestigio e la reputazione.

Fondamentale però è la memoria storica di chi fa informazione per poter distinguere tra i vari casi. Al mio lettore che si domanda perché un cantiere che ha perso cento milioni di euro è considerato prestigioso e mi chiede come deve essere definito un cantiere che invece, nello stesso periodo, ne ha guadagnati cento, posso solo



SIMRAD RISPARMIA FINO A **200€**
 SULL'ACQUISTO DI UN CHARTPLOTTER GO
 (IN ABBINAMENTO A UN ALTRO PRODOTTO DI ELETTRONICA O ALLA CARTOGRAFIA)
*Si applicano Termini & Condizioni
SCOPRI DI PIÙ



"Il controllo è nella simbiosi con ciò che ci circonda".
Umberto Perini
YAMAHA F150G
 SPINTA. FLUIDITÀ. CONTROLLO.

Powered by Yamaha



dire che la risposta è complicata e non sempre il prestigio è legato al valore economico. L'immaterialità della reputazione è un elemento che quasi mai si può comprare. Agire correttamente con senso etico, onestamente e nel rispetto delle persone è certamente la strada giusta per essere un modello per gli altri che fanno il tuo stesso lavoro e ambiscono al tuo stesso successo.

(Nel vortice della Rete - Barchemagazine.com - Aprile 2021)

MERCURY L6 VERADO

Ascolta la differenza

ASCOLTA ORA



MERCURY
DO HOURLY

SIMRAD

RISPARMIA FINO A

200€

SULL'ACQUISTO DI UN CHARTPLOTTER GO



IN ABBINAMENTO A UN ALTRO PRODOTTO DI ELETTRONICA O ALLA CARTOGRAFIA*

*Si applicano Termini & Condizioni

SCOPRI DI PIÙ



NEW D4 & D6 PROPULSION PACKAGES
REDEFINED FOR THE ULTIMATE EXPERIENCE

**VOLVO
PENTA**

BARCHE



Questo sito utilizza cookie tecnici e di terze parti per le sue funzionalità. Chiudendo questo banner, scorrendo questa pagina o cliccando qualunque suo elemento acconsenti all'uso dei cookie. [Leggi ancora](#)

Financial press review

Newspapers

LA GIORNATA DEI MERCATI

CHIUSURA IN ROSSO PER GLI INDICI UE. WALL ST APRE DEBOLE MA RIDUCE I DANNI NEL FINALE

Borse caute in attesa del Fomc

A Piazza Affari spread in lieve salita ma banche positive, così come il risparmio gestito. Soffrono Atlantia, i settori oil e i titoli industriali

DI TERESA CAMPO

Borse prudenti all'indomani dell'ennesimo record di Wall Street e di un moderato rialzo anche per le piazze Ue. Oltre alle solite prese di beneficio, a frenare gli acquisti ha contribuito l'attesa di alcune trimestrali Usa importanti (dopo quella di Tesla, a mercati chiusi si aspettavano Alphabet e Microsoft) e soprattutto della riunione del Fomc, in avvio oggi. In realtà nessuno al momento teme che la Fed cambi qualcosa o che cominci anche solo a parlare di allentamento degli acquisti di titoli. «Piuttosto, considerando le quotazioni tirate di alcuni settori, tech in primis, e alla luce del piano del presidente Joe Biden di raddoppiare o quasi l'imposta sulle plusvalenze, il mercato ha bisogno più che mai del sostegno della Fed per affrontare incolume rialzi fiscali così notevoli», spiega un report di Swisquote. Completa il quadro il rialzo del petrolio: +0,74% a 62,37 dollari al barile il Wti, e + 0,44% a 65,94 dollari il Brent. Di qua dall'oceano, in assenza di dati e news di rilievo, le borse del Vecchio Continente si sono allineate all'incertezza americana, complice il boom di contagi in India che, nonostante il progredire dei piani vaccinali, allarma anche l'Occidente. Risultato: Risultato: a

Wall Street indice Dow Jones sulla parità e Nasdaq in calo dello 0,3%. In Europa invece a Milano il Ftse Mib ha terminato la giornata in calo dello 0,17%, accompagnato da un leggero ampliamento dello spread Btp-Bund (da 106 a 108 punti base) e da un altrettanto lieve incremento del rendimento del decennale benchmark (dallo 0,80% allo 0,82%). Nel resto d'Europa, Francoforte ha ceduto lo 0,31%, Londra lo 0,26% e Amsterdam lo 0,45%. Piatte Parigi e Lon-

dra (-0,03%), in controtendenza solo Madrid (+0,52%). In rialzo il settore bancario (+1,37% l'indice Stoxx) e i titoli legati al turismo (+2,98% quello del settore viaggi).

A Piazza Affari in rialzo appunto Unicredit (+1,78%), Banco Bpm (+1,04%) e Intesa Sanpaolo (+0,55%). Bene anche Prysmian (+1,56%), FincoBank (+1,21%) e Nexi (+1,07%), mentre hanno perso terreno alcuni titoli industriali e oil, questi ultimi alla luce dei timori di graduale aumento della produzione da parte di alcuni Paesi esportatori di greggio: Leonardo -1,95%, Tenaris -2,09% e Saipem -2,67%, Pirelli -1,67%. Soffre Atlantia (-1,17%), su cui pesa lo stallo nel riassetto di Austrostrade per l'Italia. Tra le mid cap brilla **Sanlorenzo** (+2,12% a 21,7 euro) dopo che Kepler Cheuvreux ha alzato il prezzo obiettivo da 25 a 28,4 euro, confermando il rating buy. Bene Mediaset (+1,27%), dopo la pubblicazione dei conti e l'intenzione di abrogare il voto maggiorato impugnato da Vivendi e trasferire la sede giuridica in Olanda. (riproduzione riservata)

Milano -0,17%. Oggi le decisioni della Fed sulla politica monetaria

Borse, giornata debole

Spread a 107 dopo le forti emissioni di Btp

DI MASSIMO GALLI

Seduta debole sui mercati azionari, con gli investitori che attendono le decisioni odierne di politica monetaria della Fed. A Milano il Ftse Mib ha ceduto lo 0,17% a 24.473 punti. Hanno prevalso le vendite anche a Francoforte (-0,31%), Londra (-0,26%) e Parigi (-0,03%). A New York il Dow Jones e il Nasdaq viaggiavano in calo di circa lo 0,20%. L'indice sulla fiducia dei consumatori negli Stati Uniti si è attestato in aprile a 121,7 punti, in netto aumento rispetto ai 109 del mese precedente e sopra le stime del consenso.

Lo spread Btp-Bund si è allargato di 2 punti a 107. Il forte volume di emissioni di titoli da parte del Tesoro sta pesando sui governativi. Sono stati collocati 3,5 miliardi di dollari (2,9 mld euro) in obbligazioni globali denominate in dollari con un'operazione a doppia tranche a tre e 30 anni. A segno anche 3,75 miliardi di euro di Btp a due anni, un miliardo di Btpei indicizzati al 2026 e 750 milioni di Btpei al 2051, con una domanda pari a 7,7 miliardi. Domani, inoltre, sarà la volta di altri 8,5 miliardi fra Btp e Cteu.

Gli strategist di Mps Capital Services sottolineano che «gli acquisti della Bce hanno supportato la carta italiana, con lo spread che tuttavia si mantiene sui massimi da marzo anche in vista delle emissioni».



A piazza Affari, tra i bancari, in rialzo Unicredit (+1,78%), Banco Bpm (+1,04%) e Intesa Sanpaolo (+0,55%). Lettera su Atlantia (-1,17%): il cda si riunirà venerdì per esaminare l'offerta su Autostrade presentata dalla cordata Cdp.

Giù il comparto oil: Tenaris -2,09%, Eni -0,37%, Saipem -2,67%. Secondo indiscrezioni di mercato l'Opec e i suoi alleati hanno deciso di confermare l'aumento graduale della produzione. Intanto il Brent saliva dello 0,65% a 65,45

dollari e il Wti dello 0,73% a 62,36 dollari.

Tra le mid cap ha brillato **Sanlorenzo** (+2,12% a 21,70 euro): Kepler Cheuvreux ha alzato il prezzo obiettivo da 25 a 28,40 euro confermando la raccomandazione buy.

Su Aim Italia ha strappato al rialzo F.U. Marmi (+8,72% a 9,35 euro): Berenberg ha avviato la copertura con rating buy e target price di 12,50 euro. Sotto la lente anche Amm (+16,92% a 2,35 euro): a seguito della firma di contratti per la cessione a Link Mobility Group di oltre l'80% del capitale da parte dei principali azionisti, l'acquirente promuoverà un'opa rivolta a tutti gli azionisti di minoranza di Amm allo stesso prezzo corrisposto ai venditori di maggioranza (2,40 euro per azione).

Nei cambi, euro in leggero progresso sul dollaro a 1,2088.

© Riproduzione riservata



IL BILANCIO

Sanlorenzo,
i conti volano
Dividendi
agli azionisti

SARZANA

Cantieri **Sanlorenzo** a gonfie vele: l'assemblea degli azionisti ha approvato il bilancio di esercizio 2020 e la distribuzione di un dividendo pari a euro 0,30 euro per azione, che andrà in pagamento dal prossimo 28 aprile. «Il 2020 è stato un anno senza precedenti per tutti noi, ed è proprio in questo anno straordinario che l'azienda ha dimostrato, ancora una volta, la sua capacità di affrontare le sfide più difficili: la sua resilienza – dice il presidente Massimo Perotti - Abbiamo mantenuto le promesse, con tutti gli indicatori in crescita oltre le previsioni. E questo ci ha permesso di distribuire un dividendo, mantenendo così fede alla politica adottata nel 2019 in previsione della quotazione in Borsa. Tra tutti i parametri positivi, meritano particolare nota gli investimenti nei piani di espansione delle gamme di prodotti, anche in nuovi segmenti, che hanno permesso un avvio molto promettente del 2021, con un backlog in progressiva e costante crescita, il cui valore a fine marzo era superiore al dato del 2020». Nel corso dell'assemblea ricordato il bilancio consolidato al 31 dicembre 2020, che ha chiuso con ricavi netti dalla vendita di nuovi yacht per 457,7 milioni (+0,4% rispetto ai 455,9 milioni 2019). Inoltre risultato netto di gruppo pari a 34,5 milioni (+27,7%) e posizione finanziaria netta pari a 3,8 milioni di euro di cassa, rispetto a un indebitamento finanziario netto che era a 9,1 al 31 dicembre 2019. —

A. G. P.



IL BILANCIO

Per **Sanlorenzo** 2020 in crescita E c'è il dividendo

L'assemblea ordinaria degli azionisti di **Sanlorenzo** ha approvato il bilancio di esercizio 2020 e la distribuzione di un dividendo pari a euro 0,30 per azione. «Abbiamo mantenuto le promesse, con tutti gli indicatori in crescita oltre le previsioni», sono le parole di Massimo Perotti, presidente e amministratore delegato del grande cantiere navale.



SANLORENZO

Oltre 450 milioni di ricavi netti



LA SPEZIA

Il covid non frena **Sanlorenzo** Yacht, punta di diamante della cantieristica di lusso made in La Spezia. L'azienda di Massimo Perotti (**nella foto**) ha chiuso il bilancio 2021 con significativi incrementi di tutti gli indicatori e un dividendo di 0,30 euro per azionista (in totale 10.332.400 euro). Un anno senza precedenti lo ha definito Perotti, presidente e chief executive officer della società di Ameglia, per un'azienda che «ha dimostrato la sua capacità di affrontare le sfide più difficili: la sua resilienza». Ai risultati economici si affiancano anche importanti obiettivi sul fronte della sostenibilità am-



«Sanlorenzo ha mostrato resilienza»

Approvato il bilancio 2020. Ricavi in crescita, distribuito un dividendo agli azionisti

VIAREGGIO

«Il 2020 è stato un anno senza precedenti per tutti noi. Ed è proprio in questo anno straordinario che Sanlorenzo ha dimostrato, ancora una volta, la sua capacità di affrontare le sfide più difficili: la sua resilienza. Abbiamo mantenuto le promesse, con tutti gli indicatori in crescita oltre le previsioni. E questo ci ha permesso di distribuire un dividendo, mantenendo così fede alla politica adottata nel 2019 in previsione della quotazione in Borsa». Lo dichiara il presidente e ceo di Sanlorenzo, Massimo Perotti, nel giorno dell'assemblea dei soci della società per l'approvazione del bilancio 2020 e la distribuzione di un dividendo unitario di 0,3 euro.

«Tra tutti i parametri positivi - aggiunge Perotti - , meritano particolare nota gli investimenti



Massimo Perotti

nei piani di espansione delle gamme di prodotti, anche in nuovi segmenti, che hanno permesso un avvio molto promettente del 2021, con un backlog in progressiva e costante crescita. La mia soddisfazione per i risultati ottenuti va oltre i numeri. Con la prima Dichiarazione di Carattere Non Finanziario, Sanlorenzo ha confermato il suo approccio alla sostenibilità, che per noi implica uno sviluppo responsabile, alla continua ricerca di un equilibrio tra la necessità di essere economicamente efficienti e il senso di responsabilità sociale ed ambientale».

I ricavi netti dalla vendita di nuovi yacht sono stati pari a 457,7 milioni di euro, in crescita dello 0,4% rispetto al 2019, mentre il risultato netto di Gruppo è stato di 34,5 milioni di euro, in crescita del 27,7% rispetto ai 27 milioni del 2019.



Piazza Affari Vade retro sostenibilità

**I criteri Esg fanno breccia
come narrazione
ma al momento della scelta
gli investitori puntano
sulle performance.
E poco importa
se il rating etico è negativo**



Sostenibilità. Il mercato preferisce i rendimenti alla narrazione Esg

Emerge dall'analisi dei 102 titoli italiani monitorati con il filtro green da Refinitiv: performance a due cifre durante la pandemia ma rating etici in media bassi. Nel breve periodo vincono i profitti

Vitaliano D'Angerio

I titoli green hanno fatto boom. C'è il timbro del Fondo monetario internazionale (Fmi) a certificarlo. E non è un'enfaticizzazione: boom è proprio la parola usata da Tobias Adrian, il direttore del dipartimento mercati monetari Fmi, nell'introduzione al Global Financial Stability Report del 6 aprile. Se anche Fmi si è invaghito della sostenibilità allora è fatta. Invece no. Purtroppo il mondo Esg è ancora una petizione di principio.

Rendimenti prima di tutto

Tobias Adrian, nel suo commento, ha fatto riferimento al periodo della pandemia. Abbiamo fissato tale arco temporale dal 19 febbraio 2020 al primo aprile 2021, verificando la performance dei 102 titoli italiani con un voto di sostenibilità di Refinitiv, uno dei più grandi data provider al mondo, fornitore tra l'altro di un servizio di rating Esg (vedi articolo sotto). La scala del giudizio di Refinitiv va da A+ a D-. Nei grafici a fianco sono state riportate le azioni

che, tra le 102 monitorate con il filtro Esg di Refinitiv, hanno guadagnato più del 15% nel periodo considerato. Tanti i titoli che hanno superato l'asticella e c'è addirittura una società con una performance a tre cifre: è Mutuonline che ha guadagnato oltre il 100%.

Esg, una narrazione

Direte: e allora? Se guardiamo soltanto l'andamento dei risultati va tutto bene. Il problema è la "lettera" che identifica il rating di sostenibilità. Che non è il vangelo, però un'indicazione la dà. Ci sono tante C, fra cui quella di Mutuonline (che è una C-). E poi molte B, una D- e appena quattro A: Stellantis (A+), Moncler (A-), Finacobank (A), Italmobiliare (A-). Dunque a performance positive non si accoppiano sempre i massimi punteggi sostenibili. Anzi. A riprova che i rendimenti sono ancora le ancore degli investitori, piccoli e grandi, e che la narrazione Esg per il momento resta tale. Una narrazione appunto.

Restando in tema con il disegno di copertina, esce poi fuori l'avvocato

del diavolo che è in noi. In questo caso però è "l'avvocato dell'angelo" visto che identifichiamo l'Esg come la parte buona.

L'avvocato dell'angelo

Fuor di metafora, c'è un lungo elenco di motivi che attenuano l'analisi tutta focalizzata sui rendimenti. Per esempio l'effetto scarsità. Riprendendo le valutazioni dei vertici Fmi in conferenza stampa, «i titoli Esg come asset class restano piuttosto

limitati»: Evan Papageorgiou, vicedirettore dello stesso dipartimento di Adrian, parlava dei bond. Per le azioni possiamo dire lo stesso; soltanto le grandi aziende possono permettersi rendiconti non finanziari quasi perfetti. Ecco allora che i fondi vanno a cercare valore in società con rating inferiori alla A piena. È il loro mestiere. Poi attraverso un confronto con i manager delle aziende (engagement) provano a estrarne valore. Altro motivo che smorza la critica all'accoppiata rendimenti-rating bassi, è l'assenza di uno standard unico della sostenibilità. Si è già scritto del braccio di ferro fra Europa e Usa sui parametri da utilizzare per rendere omogenei e confrontabili le informazioni Esg. Nell'attesa che i tecnici si mettano d'accordo, le aziende quotate non possono far finta di nulla e un po' di dati devono fornirli benché esenti dalla dichiarazione non finanziaria (Dnf). La stessa Consob, authority di vigilanza dei mercati italiani, sta usando il suo peso specifico per convincere le aziende a pubblicare la Dnf. Anche quelle non obbligate dalla normativa Ue.

Il sistema Esg è ancora tutto da creare e rodare. Sul lungo periodo, la sostenibilità vincerà per forza, altrimenti dovremo trovare un pianeta su cui migrare. Nel breve, però, vincono soltanto le performance.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CHI INVESTE ESG

Milleduecento miliardi

Nel dicembre 2020, i patrimoni dei fondi Esg Ucits (passaporto europeo) ammontavano a 1.200 miliardi di euro (1,2 trilioni) in crescita del 37,1% rispetto all'anno precedente. I fondi non-Esg Ucits, nello stesso periodo, crescevano solo del 4,7 per cento.



SOSTENIBILITÀ GIOVANNINI E L'ISTAT

Le tematiche legate agli indicatori di benessere (Bes) e agli obiettivi di sviluppo sostenibile (Sdgs) «sono ad uno snodo storico, sia per gli istituti di statistica, sia per le imprese, sia per i policy maker»: a dichiararlo è il ministro

delle infrastrutture Enrico Giovannini, nel corso del convegno su «Corporate reporting, Bes e Sdgs: una convergenza possibile?». L'Istat, ha spiegato, «deve aiutarci a capire la velocità del cambiamento. Sarebbe importante inserire nelle rilevazioni sulle imprese un monitoraggio continuo delle scelte a favore della sostenibilità».

TRA RATING ESG E PERFORMANCE

Fonte: Refinitiv

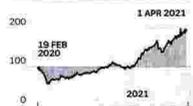
Sono le società che dal 19 febbraio 2020, inizio pandemia, hanno guadagnato oltre il 15% in Borsa tra quelle monitorate con rating Esg da Refinitiv. Dati al 1-4-2021

RATING ESG

D C B A

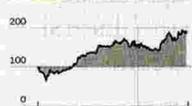
1. Gruppo Mutuonline

C- +100,88%



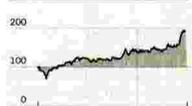
2. De Longhi

B +96,10%



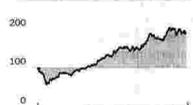
3. La Doria

B +92,69%



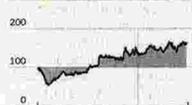
4. Sesa

C +90,31%



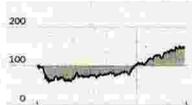
5. Tinexta

B- +68,47%



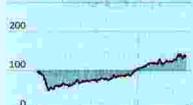
6. Cnh Industrial

B+ +50,28%



7. Stellantis

A+ +49,78%



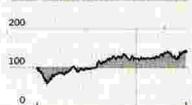
8. Biesse

B +46,39%



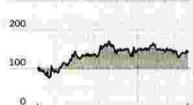
9. Reply

B- +46,21%



10. Carel

B +43,91%



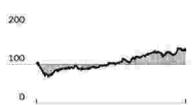
11. Daniell

B- +43,09%



12. Interpump Group

C- +35,60%



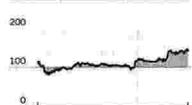
13. Cred. valtellinese

B +31,70%



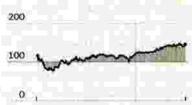
14. Cementir holding

C- +31,66%



15. Piaggio

B- +30,61%



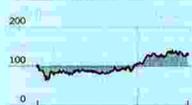
16. Sanlorenzo

C +28,96%



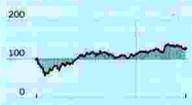
17. Moncler

A- +27,31%



18. Fincobank Spa

A +24,71%



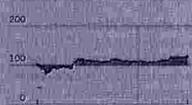
19. Webuild

B +21,05%



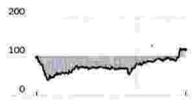
20. Salcef Group

D- +18,64%



21. El En

C+ +17,63%



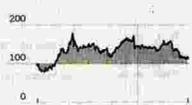
22. Zignago Vetro

C+ +15,42%



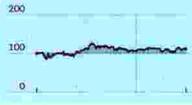
23. Diasorin

B- +15,40%



24. Italmobiliare

A- +15,28%



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IPO Dopo **Sanlorenzo** in borsa è in arrivo un'altra azienda nautica: The Italian Sea Group. Che punta sull'accordo con Armani e sui mercati di Usa e Asia

Approdo allo Star

di **Andrea Montanari**

In borsa con la griffe. Il settore nautico, che come dimostrano i numeri globali non ha risentito più di tanto della crisi pandemica, si appresta al raddoppio a Piazza Affari. A un anno e mezzo di distanza dal debutto di **Sanlorenzo** (10 dicembre 2019 a 16 euro: oggi vale 21,35 euro), è la volta di The Italian Sea Group. La società di Giovanni Costantino vuole approdare sullo Star entro metà maggio. Sarà una offerta globale, gestita da Ambromobiliare, Intermonete, Berenger, Dentons e Bdo, che garantirà un flottante almeno del 35%. Per rafforzare il perimetro industriale, aumentare la visibilità dei brand (Tecnomar e Admiral) e incrementare un giro d'affari che lo scorso anno è stato di 116,4 milioni (+16,1%), con un ebitda di 14,5 milioni (+49,8%) e un portafoglio ordini di 605 milioni, l'azienda toscana, come anticipato da *MF-Milano Finanza* martedì 30 marzo, ha siglato un accordo con lo stilista Giorgio Armani, al debutto nella nautica, per la produzione di una linea di scafi che saranno varati nel 2024. Un'intesa che è stata illustrata agli investitori istituzionali, italiani ed esteri, in fase di pre roadshow, proprio in vista della quotazione a Milano. Tisg sarà però solo la seconda matricola sul listino principale da inizio anno dopo Philogen, in attesa di Seco e U-Power rispetto ai tanti delisting tentati in questi mesi (articolo a pagina 22). Un percorso che Costantino conferma in questa intervista.

Domanda. Cosa prevede la timetable dell'ipo?

Risposta. Siamo partiti con gli incontri preliminari. Il processo sta andando avanti in linea con le previsioni e il programma è confermato.

D. Nello specifico?

R. Siamo pronti e attendiamo l'autorizzazione da parte di Borsa Italiana e Consob.

D. Quando debutterete?

R. Ritengo ragionevole ipotizzare il termine di metà-fine maggio.

D. Risposte dal mercato?

R. La quantità di denaro da investire è elevata. Ho avvertito una buona disponibilità da parte degli investitori. Non riesco però a percepire se è solo nei nostri confronti, visto che siamo un'azienda atipica per tipologia di business rispetto alla borsa,

o è una predisposizione verso l'Italia.

D. Il 2020 è stato un anno positivo per il settore. Come è iniziato il 2021?

R. I primi mesi dell'esercizio sono in linea con le previsioni relativamente per quel che attiene all'incoming order. Proseguiamo con i piani di produzione e le attività di ampliamento del cantiere.

D. Si riferisce al vostro nuovo capannone per scafi da 80 metri?

R. Sì. E stiamo lavorando su tre



Giovanni Costantino

turni all'edificazione del secondo bacino di carenaggio e per le altre attività di impiantistica e per i servizi. Siamo già arrivati al 40% del programma Tisg 4,0 che sarà completato nei primi mesi del 2022.

D. Tre turni in presenza: niente smart working?

R. Siamo un'azienda covid free. Non abbiamo personale che lavora da remoto. Tutti i circa 350 dipendenti sono operativi in cantiere. Oltre a loro ci sono altre 700 persone dell'indotto. Oltre mille lavoratori suddivisi su doppio e triplo turno. Tra l'altro lo scorso anno abbiamo assunto 96 nuovi dipendenti.

D. Dopo Lamborghini, Armani: come mai?

R. L'obiettivo è quello di continuare a crescere. Per questo intendiamo sviluppare l'attività di brand extension con marchi del lusso. In tale direzione si inserisce l'accordo di partnership con Armani per la progettazione e realizzazione di nuovi motor yacht Admiral e Tecnomar.

D. Cosa prevede l'accordo con lo stilista?

R. In questa prima fase prevede la costruzione di quattro motor yacht, di cui due superiori ai 70 metri. Ritengo che rappresenti l'incontro tra l'eccellenza del mondo della nautica e quello della moda. È un progetto unico

che declina con coerenza i valori del marchio Armani in yacht all'avanguardia.

D. Che costo avranno queste imbarcazioni?

R. Il range di costo di uno scafo da oltre 70 metri con le caratteristiche di quelle che definiremo con Armani si aggira attorno agli 80 milioni di euro.

D. Sarà un progetto per conquistare nuovi mercati?

R. Negli Usa dobbiamo ampliare e strutturare la nostra attività e la nostra presenza. Dobbiamo farlo anche in Asia dove abbiamo iniziato ad aver riscontri interessanti. Inoltre puntiamo all'ingresso, in maniera autorevole, negli Emirati Arabi. La partnership con Lamborghini, in tal senso, è strategica.

D. Per conquistare quote di mercato in queste aree sono necessarie joint venture con player locali?

R. Per le dimensioni della nostra offerta, con scafi di grandi dimensioni non servono partnership, bisogna avere il riferimento commerciale giusto, migliore.

D. Il bacino americano, che oggi pesa per il 5% del fatturato, sarà il primo che andrete ad aggredire?

R. Siamo soddisfatti dei risultati prodotti per ora con Lamborghini: ne abbiamo venduti tre di scafi e stiamo trattando con altri due clienti per commesse significative.

D. Il dossier Perini Navi vi interessa?

R. Attendiamo l'avvio dell'asta dal tribunale. Siamo in partita, osserviamo. In attesa della definizione del perimetro.

D. Entrerete nel settore delle barche a vela?

R. Abbiamo acquisito professionalità a livello ingegneristico. Da tre anni facciamo refitting anche per yacht Perini. Il know-how c'è. Adesso stiamo avviando la produzione di un modello a vela con Admiral. Stiamo andando in quella direzione.

D. In futuro il settore sarà soggetto a consolidamento e aggregazione?

R. I gruppi che producono scafi di grandi dimensioni sono quattro: Azimut Benetti, Ferretti, Sanlorenzo e noi. Ognuno sta definendo una tipologia produttiva differente l'una dall'altra. Non credo che ci siano reali opzioni in tal senso. (riproduzione riservata)



Web

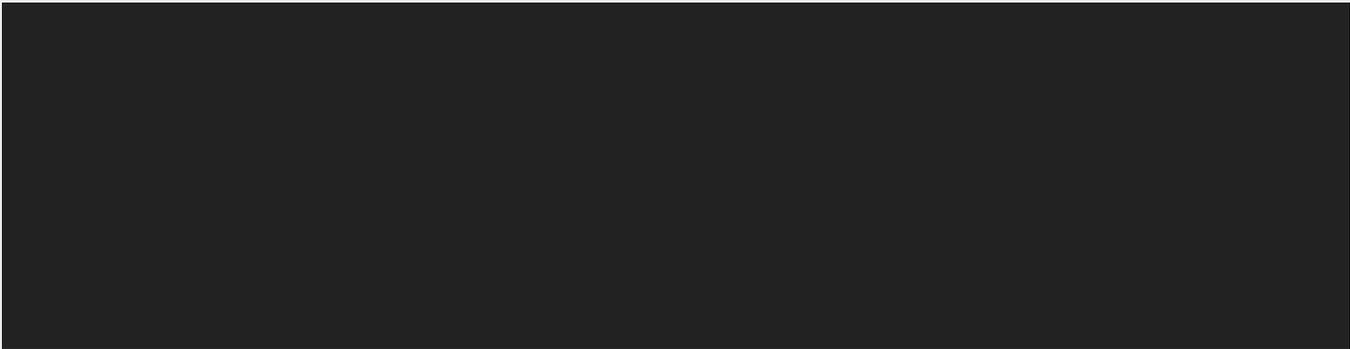
We use cookies on this site to enhance your user experience

Cookies are small files stored on your computer that allow us to provide enhanced services for each visitor.

Yes, I agree

No, I want to find out more

ADVERTISING



SuperyachtNews

Search [Subscribe](#)



Get App



BY RORY JACKSON
22 APR 2021



BUSINESS

Sanlorenzo shares positive financial results

Sanlorenzo's solid 2020 performance cements the notion that superyacht buyers are more inclined to build with shipyards that are financially stable...

RELATED NEWS

Sanlorenzo delivers first 62Steel

14 HOURS AGO

A1 invests in refit and repair facility in Greece

2 DAYS AGO

One to One: Patrick Coote

2 DAYS AGO

Value added at every stage

3 DAYS AGO



**North America and Asia
experience VHNW
population growth**

6 DAYS AGO

**Heesen announces sale of
Project Altea**

1 WEEK AGO

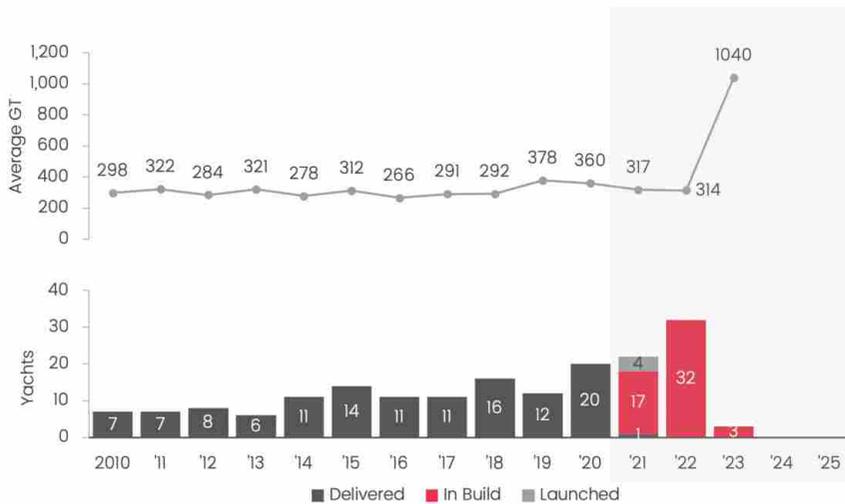
With Sanlonrezo publishing its approved financial statements for 2020, we explore the positive performance of Italian superyacht manufacturer and consider what this means for the wider superyacht market in line with trends discovered throughout the COVID-19 environment.

“2020 was an unprecedented year for all of us. It was exactly in this extraordinary year that **Sanlorenzo** has proven – once again – its ability to meet the most difficult challenges: its resilience,” explains Massimo Perotti, **Sanlorenzo’s** chairman and CEO. “We kept our promises, with all the figures growing beyond expectations. This allowed us to distribute a dividend, thus keeping faith in the policy adopted in 2019, in view of the IPO.

“Among all the positive data, it is worth mentioning the investments made to expand the product ranges, also in new segments, which fostered a very promising start of 2021, with a backlog in progressive and constant growth, whose amount at the end of March was higher compared to the 2020 figure.”

One of the key terms used by Perotti is ‘resilience’. When the scale of the pandemic first became clear, people’s minds understandably shifted towards force majeure claims, cancelled contracts and widespread concern for the market’s overall performance. While the new build market’s performance in 2020 was undeniably poorer than had previously been expected, it is fair to say that the market proved to be more resilient than many had given it credit for, that being said not all shipyards performed as strongly as **Sanlorenzo**.

Sanlorenzo historical 30m+ deliveries & order book since 2010



According to **The Superyacht Intelligence Agency**, Sanlonrenzo delivered 20 30m-plus superyacht projects in 2020, which represents the shipyards most prolific year to date in spite of the COVID-19 pandemic, and with 22 deliveries scheduled in 2021 and a further 32 scheduled in 2022, the Italian outfit is seemingly going from strength to strength. **Sanlorenzo's** strong performance has further been highlighted by its financial results.

Net revenues from the sale of new yachts (Net Revenues New Yachts) amounted to €457.7 million, up by 0.4 per cent compared to €455.9 million in 2019. What is perhaps most telling about this figure is that it highlights that 2020 was not simply a year for delivering projects that had already been paid for in the pre-pandemic world. For businesses with the right proposition 2020 also proved to be a strong year for developing new business.

Anecdotally, the superyacht market has discussed at length the notion that UHNWIs are more eager than ever to engage with the superyacht lifestyle given the relative lack of freedom they have experienced over the last 12 months. While this has been proved by excellent figures in the brokerage sector, which saw 18 per cent more 24m-plus yachts sold in 2020 than in 2019, it has not necessarily been proven within the new build arena. In fact, a Fraser report published in February of this year highlighted that new contracts for new build projects had fallen dramatically in 2020, suggesting that **Sanlorenzo** is significantly outperforming much of the market.

In addition to an increase in New Revenues New Yachts, **Sanlorenzo's** EBITDA has grown by 7.0 per cent to €70.6m compared to €66m in 2019 and group net profit has grown by 27.7 per cent to €34.5m compared to 27m in 2018.

Much has been made in recent years about the growing propensity for superyacht buyers to elect to build with shipyards that they consider to have strong financial backing and proven delivery history. **Sanlorenzo's** 2020 figures further cement this notion.

Profile links

Sanlorenzo

If you like reading our Editors' premium quality journalism on SuperyachtNews.com, you'll love their amazing and insightful opinions and comments in The Superyacht Report. If you've never read it, [click here](#) to request a sample copy - it's 'A Report Worth Reading'. If you know how good it is, [click here](#) to subscribe - it's 'A Report Worth Paying For'.





ADVERTISING

FEATURED NEWS

Sanlorenzo shares positive financial results



Sanlorenzo's solid 2020 performance cements the notion that superyacht buyers are more inclined to build with shipyards that are financially stable

BUSINESS 22 APR 2021

Sanlorenzo delivers first 62Steel



The 61.5m Cloud 9 is the first unit of three currently under construction

FLEET 22 APR 2021

Best kept secret



Laurence Lewis, President of YPI Crew, on how best to work with recruiters when hiring yacht crew

CREW 22 APR 2021

Royal Huisman and Vripack unveil 52m sportfish



The duo reveal the design of Project 406 for the first time

FLEET 22 APR 2021

SuperyachtIntel

Comprehensive and unique insight into the superyacht industry

Search by yacht name

SUPERYACHTINDEX PRESS RELEASES

HOME | ABOUT | CONTATTI

GENTEDIMARE 2.0
MARINERIA ITALIANA
INTERNATIONAL YACHTING & SAILING WEB MAGAZINE



CANTIERI | SALONI | DIPORTO | REGATE | NEWS | STORIE SOTTOCOPERTA | ACCESSORI | DIARIO DI BORDO |
READ IN ENGLISH

Massimo Perotti: "Bilancio ok, promesse mantenute"

🕒 22 APRILE 2021 💬 COMMENTS (0) 📁 NEWS, PRIMO PIANO



Dopo il consiglio d'amministrazione anche l'assemblea ordinaria dei soci **Sanlorenzo** ha approvato il bilancio 2020 e la distribuzione di un dividendo pari a euro 0,30 per azione ([leggi qui](#)).

"Il 2020 è stato un anno senza precedenti per tutti noi – spiega il cavaliere **Massimo Perotti**, presidente e ceo di **Sanlorenzo SpA** – Ed è proprio in questo anno straordinario che **Sanlorenzo** ha dimostrato, ancora una volta, la sua capacità di affrontare le sfide più difficili: la sua resilienza. Abbiamo mantenuto le promesse, con tutti gli indicatori in crescita oltre le previsioni. E questo ci ha permesso di distribuire un dividendo, mantenendo così fede alla politica adottata nel 2019 in previsione della quotazione in Borsa".

"Tra tutti i parametri positivi – aggiunge **Massimo Perotti** – meritano particolare nota gli investimenti nei piani di espansione delle gamme di prodotti, anche in nuovi segmenti, che hanno permesso un avvio molto promettente del 2021, con un backlog in progressiva e costante crescita, il cui valore a fine marzo era superiore al dato del 2020. La mia soddisfazione per i risultati ottenuti va oltre i numeri. Con la prima Dichiarazione di Carattere Non Finanziario, **Sanlorenzo** ha confermato il suo approccio alla sostenibilità, che per noi implica uno sviluppo responsabile, alla continua ricerca di un equilibrio tra la necessità di essere economicamente efficienti e il senso di responsabilità sociale ed ambientale nel perseguire gli obiettivi aziendali. Il mio ringraziamento va a tutti gli uomini e le donne che lavorano in **Sanlorenzo**, agli amministratori, ai nostri azionisti e a tutti gli stakeholder per il supporto e la fiducia che ci dimostrano, fiducia che non tradiremo, continuando a progettare e costruire gli splendidi yacht, emblema del *fatto a mano*, fatto bene, che ci hanno portato fin qui".

Condividi

"NEL RICORDO DI
ALESSANDRO RISOLO"



CONTATTI TELEFONICI
0832.242492 / 334.3979972
347.6040299
Facebook
[@emergenzasalentole](#)
Instagram
[@emergenzasalentolecce](#)



RIVIERA GENOVA



ULTIMA ORA



Frauscher Riviera, ecco come cambia il point di Loano

22 APRILE 2021



SPECIALI - ABBONATI LEGGI IL GIORNALE ACCEDI



LA NAZIONE LA SPEZIA

CRONACA SPORT COSA FARE EDIZIONI - PECORE ELETTRICHE ZONA GIALLA COLO



Home > La-Spezia > Cronaca > **Oltre 450 Milioni Di Ricavi Netti**

SANLORENZO

Publicato il 22 aprile 2021

Oltre 450 milioni di ricavi netti



POTREBBE INTERESSARTI ANCHE



CRONACA

**Roma, troppe bare al cimitero
Flaminio: sistemate al posto dei
mezzi**



CRONACA

Il covid non frena **Sanlorenzo** Yacht, punta di diamante della cantieristica di lusso made in La Spezia. L'azienda di Massimo Perotti (nella foto) ha chiuso il bilancio 2021 con significativi incrementi di tutti gli indicatori e un dividendo di 0,30 euro per azionista (in totale 10.332.400 euro). Un anno senza precedenti lo ha definito Perotti, presidente e chief executive officer della società di Ameglia, per un'azienda che "ha dimostrato la sua capacità di affrontare le sfide più difficili: la sua resilienza". Ai risultati economici si affiancano anche importanti obiettivi sul fronte della sostenibilità ambientale, soprattutto legati all'uso di energie rinnovabili. Quanto agli indicatori economici, la performance sta tutta nei numeri del bilancio consolidato al 31 dicembre 2020 che parla di ricavi netti dalla vendita di nuovi yacht pari a 457,7 milioni di euro, in crescita dello 0,4% rispetto al 2019; Ebitda rettificato di 70,6 milioni di euro, in crescita del 7% ed Ebit di 49 milioni (+ 13,8% rispetto al 2019). Il risultato netto di gruppo è stato di 34,5 milioni di euro, cresciuto del 27,7% rispetto al 2019. **Sanlorenzo** - 500 addetti nei quattro siti produttivi di Spezia, Ameglia, Viareggio e Massa oltre a una rete di partner di 1500 aziende artigiane - è leader mondiale per numero di yacht di lunghezza superiore ai 30 metri. F.A.

© Riproduzione riservata



Napoli, tentano la "truffa dello specchio": arrestati due pregiudicati



CRONACA

Balena grigia avvistata a Fiumicino: era vicino alla foce del Tevere

POTREBBE INTERESSARTI ANCHE



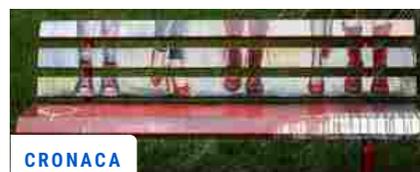
CRONACA

Napoli, Al Policlinico Vanvitelli Open Day per malattie reumatiche



CRONACA

Colori regioni: chi può passare in zona gialla e quando. Le ultime notizie



CRONACA

Napoli, bando per le case di accoglienza per donne maltrattate

Robin Srl

A Company of **Monrif**

[Dati societari](#) [ISSN](#) [Privacy](#) [Impostazioni privacy](#)

Copyright© 2021 - P.Iva 12741650159

CATEGORIE

Contatti
 Lavora con noi
 Concorsi

ABBONAMENTI

Digitale
 Cartaceo
 Offerte promozionali

PUBBLICITÀ

Speed ADV
 Network
 Annunci
 Aste E Gare
 Codici Sconto

ANSA.it

FORMA SU
ANSA.IT

Mare

NEWS

GALLERIA FOTOGRAFICA

VIDEO

Porti e Logistica | Crociere e Traghetti | Shipping e Cantieri | Vela e Nautica | Ambiente e Pesca | Uomini e Mare | Libri

ANSA > Mare > Nautica e Sport > **Sanlorenzo**, Perotti, mostrato resilienza, mantenuto promesse**Sanlorenzo: Perotti, mostrato resilienza, mantenuto promesse**

Assemblea soci approva bilancio 2020 e distribuzione dividendi

21 aprile, 13:48

Indietro | Stampa | Invia | Scrivi alla redazione | Suggestisci ()



(ANSA) - GENOVA, 21 APR - "Il 2020 è stato un anno senza precedenti per tutti noi. Ed è proprio in questo anno straordinario che **Sanlorenzo** ha dimostrato, ancora una volta, la sua capacità di affrontare le sfide più difficili: la sua resilienza. Abbiamo mantenuto le promesse, con tutti gli indicatori in crescita oltre le previsioni. E questo ci ha permesso di distribuire un dividendo, mantenendo così fede alla politica adottata nel 2019 in previsione della quotazione in Borsa". Lo dichiara in una nota il presidente e ceo di **Sanlorenzo**, Massimo Perotti, nel giorno dell'assemblea dei soci della società per l'approvazione del bilancio 2020 e la distribuzione di un dividendo unitario di 0,3 euro.

"Tra tutti i parametri positivi - aggiunge Perotti -, meritano particolare nota gli investimenti nei piani di espansione delle gamme di prodotti, anche in nuovi segmenti, che hanno permesso un avvio molto promettente del 2021, con un backlog in progressiva e costante crescita, il cui valore a fine marzo era superiore al dato del 2020. La mia soddisfazione per i risultati ottenuti va oltre i numeri. Con la prima Dichiarazione di Carattere Non Finanziario, **Sanlorenzo** ha confermato il suo approccio alla sostenibilità, che per noi implica uno sviluppo responsabile, alla continua ricerca di un equilibrio tra la necessità di essere economicamente efficienti e il senso di responsabilità sociale ed ambientale nel perseguire gli obiettivi aziendali". (ANSA).

RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright ANSA

Indietro

condividi:

SCARICA ORA GRATIS

Canale
ANSA2030
PIÙ RESPONSABILI, PIÙ SOSTENIBILIUIM
UNION INTERNATIONALE MOTONAUTIQUEPREVISIONI
METEO - MARINE

LEGA NAVALE ITALIANA

LINK UTILI

www.ucina.netwww.confitarma.itwww.assoporti.itwww.fincantieri.itwww.federpesca.netwww.federazioneidelmare.itwww.rina.orgwww.guardiacostiera.itwww.assologistica.itwww.federagenti.itwww.accademiamarinamercantile.itwww.costacrociere.itwww.royalcaribbean.itwww.msccrociere.itwww.federvela.itwww.fedespedi.itwww.saily.it[ASSONAT](http://www.assonat.it)



Navetta 64
THE ABSOLUTE PATHFINDER

DISCOVER MORE



BARCHE

IT EN

ABBONATI

BARCHE ▾

PEOPLE & COMPANY ▾

RUBRICHE ▾

VIDEO

SHOP ONLINE  



Homepage > News > Sanlorenzo, approvato bilancio di esercizio e dividendo

Sanlorenzo, approvato bilancio di esercizio e dividendo

Aziende



Iscriviti

Iscriviti



Tutti gli indicatori sono in crescita oltre le previsioni sottolinea Massimo Perotti, Presidente e Chief Executive Officer di Sanlorenzo

Sotto la presidenza del Cav. Massimo Perotti si è riunita in prima

convocazione l'Assemblea Ordinaria degli Azionisti di **Sanlorenzo**.

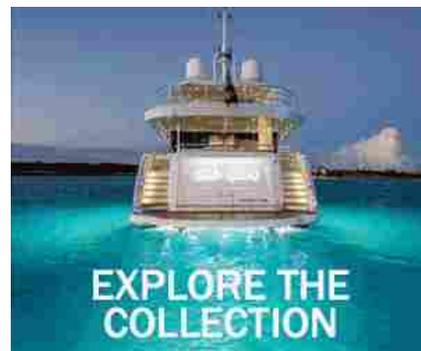
Massimo Perotti, Presidente e Chief Executive Officer della Società, ha commentato: «Il 2020 è stato un anno senza precedenti per tutti noi. Ed è proprio in questo anno straordinario che **Sanlorenzo** ha dimostrato, ancora una volta, la sua capacità di affrontare le sfide più difficili: la sua resilienza. Abbiamo mantenuto le promesse, con tutti gli indicatori in crescita oltre le previsioni. E questo ci ha permesso di distribuire un dividendo, mantenendo così fede alla politica adottata nel 2019 in previsione della quotazione in Borsa. Tra tutti i parametri positivi, meritano particolare nota gli investimenti nei piani di espansione delle gamme di prodotti, anche in nuovi segmenti, che hanno permesso un avvio molto promettente del 2021, con un backlog in progressiva e costante crescita, il cui valore a fine marzo era superiore al dato del 2020. La mia soddisfazione per i risultati ottenuti va oltre i numeri. Con la prima Dichiarazione di Carattere Non Finanziario, **Sanlorenzo** ha confermato il suo approccio alla sostenibilità, che per noi implica uno sviluppo responsabile, alla continua ricerca di un equilibrio tra la necessità di essere economicamente efficienti e il senso di responsabilità sociale ed ambientale nel perseguire gli obiettivi aziendali.»

L'Assemblea Ordinaria degli Azionisti ha approvato il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020 e ha deliberato la distribuzione di un dividendo pari a Euro 0,30 per azione, al lordo delle ritenute di legge, per complessivi Euro 10.332.400, fermo restando l'effettivo numero di azioni legittimate al pagamento, da determinarsi in data 27 aprile 2021 (record date). La data di stacco cedola sarà il 26 aprile 2021, con pagamento il 28 aprile 2021.

Nel corso dell'Assemblea è stato inoltre presentato il bilancio consolidato al 31 dicembre 2020, che ha chiuso con i seguenti risultati principali:

- Ricavi netti dalla vendita di nuovi yacht (Ricavi Netti Nuovo) pari a 457,7 milioni di Euro, in crescita dello 0,4% rispetto a 455,9 milioni di Euro nel 2019;
- EBITDA rettificato pari a 70,6 milioni di Euro, in crescita del 7,0% rispetto a 66,0 milioni di Euro nel 2019;
- EBIT pari a 49,0 milioni di Euro, in crescita del 13,8% rispetto a 43,1 milioni di Euro nel 2019;
- Risultato netto di Gruppo pari a 34,5 milioni di Euro, in crescita del 27,7% rispetto a 27,0 milioni di Euro nel 2019;
- Posizione finanziaria netta pari a 3,8 milioni di Euro di cassa, rispetto a un indebitamento finanziario netto pari a 9,1 milioni di Euro al 31 dicembre 2019.

È stata poi presentata all'Assemblea la Dichiarazione Non



www.absoluteyachts.com

Finanziaria 2020, predisposta come relazione distinta dal bilancio in conformità a quanto previsto dal D. Lgs. 254/2016.

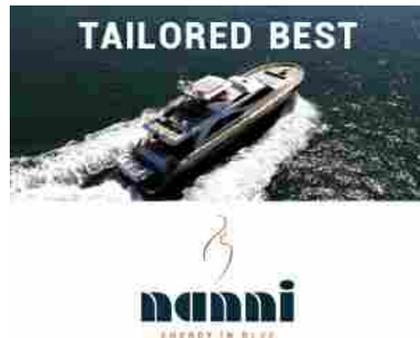
La Dichiarazione Non Finanziaria 2020, redatta in conformità ai Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards (GRI Standards), descrive le attività svolte dalla Società relativamente alle materie di natura ambientale, sociale e di governance più significative. Particolare attenzione è stata dedicata ad alcune tematiche ambientali e a quelle attinenti la tutela del personale e il rispetto dei diritti umani.

L'Assemblea Ordinaria degli Azionisti ha esaminato la Relazione sulla politica in materia di remunerazione e sui compensi corrisposti redatta dal Consiglio di Amministrazione della Società ai sensi dell'articolo 125-ter del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 e dell'articolo 84-ter del Regolamento Consob n. 11971 del 14 maggio 1999, come successivamente modificato.

L'Assemblea ha approvato la prima sezione della Relazione sulla Remunerazione, relativa alla politica della Società in materia di remunerazione dei componenti degli organi di amministrazione, dei direttori generali e dei dirigenti con responsabilità strategiche. L'Assemblea ha altresì deliberato in senso favorevole sulla seconda sezione della Relazione sulla Remunerazione.

Nella foto di apertura, **Sanlorenzo** 52Steel Seven Sins

(Sanlorenzo), approvato bilancio di esercizio e dividendo - Barchemagazine.com - Aprile 2021)



SANLORENZO, OK DA ASSEMBLEA A BILANCIO E DIVIDENDO. PEROTTI: "MANTENUTE LE PROMESSE"

Sanlorenzo, ok da assemblea a bilancio e dividendo. Perotti: "Mantenute le promesse"

21 aprile 2021 - 14.12

(Teleborsa) - L'assemblea degli azionisti di **Sanlorenzo**, importante player mondiale della nautica di lusso e quotato a Piazza Affari, ha approvato il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020 e ha deliberato la distribuzione di un dividendo pari a 0,30 euro per azione.

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2020 mostra ricavi netti dalla vendita di nuovi yacht pari a 457,7 milioni di euro, in crescita dello 0,4% rispetto a 455,9 milioni di euro nel 2019 e un risultato netto di gruppo pari a 34,5 milioni di euro, in crescita del 27,7% rispetto a 27,0 milioni di euro nel 2019.

"Abbiamo mantenuto le promesse, con tutti gli indicatori in crescita oltre le previsioni - ha commentato Massimo Perotti, Presidente e Chief Executive Officer della società - E questo ci ha permesso di distribuire un dividendo, mantenendo così fede alla politica adottata nel 2019 in previsione della quotazione in Borsa".

"Tra tutti i parametri positivi - sottolinea Perotti - meritano particolare nota gli investimenti nei piani di espansione delle gamme di prodotti, anche in nuovi segmenti, che hanno permesso un avvio molto promettente del 2021, con un backlog in progressiva e costante crescita, il cui valore a fine marzo era superiore al dato del 2020"

I soci hanno approvato la prima sezione della Relazione sulla Remunerazione, relativa alla politica della società in materia di remunerazione dei componenti degli organi di amministrazione, dei direttori generali e dei dirigenti con responsabilità strategiche, e deliberato in senso favorevole sulla seconda sezione della Relazione sulla Remunerazione.

Market Overview

[SANLORENZO, OK DA ASSEMBLEA A BILANCIO E DIVIDENDO. PEROTTI: "MANTENUTE LE PROMESSE"]

Viaggi » Mare-Montagna

Sanlorenzo, bilancio approvato e arriva il dividendo



▲ Il Sanlorenzo 62 Steel (GUILLAUME PLISSON)

Una cedola di 0,30 euro per azione in pagamento dal 28 aprile. I conti 2020 chiudono con ricavi per 457 milioni, in crescita dello 0,4% e un utile netto di 34,5 milioni, a +27,7%. Il torinese Perotti: “Inizio anno molto promettente”.

FABIO POZZO

21 APRILE 2021

Mentre la divisione commerciale saluta la prima consegna del nuovo 62Steel Cloud 9 (due unità vendute, una terza in costruzione dice il cantiere), il 61,50 metri di lunghezza in acciaio, 1300 tonnellate lorde e cinque ponti, l'assemblea ordinaria di Sanlorenzo approva il bilancio 2021. “Un avvio molto promettente”, dice il presidente Massimo Perotti.

I conti

“Abbiamo mantenuto le promesse, con tutti gli indicatori in crescita oltre le previsioni. E questo ci ha permesso di distribuire un dividendo, mantenendo così

ORA IN HOMEPAGE



Coprifuoco alle 22, scontro in Cdm: la Lega si astiene. Dal 1° giugno seduti anche nei ristoranti al chiuso

LUCA MONTICELLI

Il bollettino in Liguria: 266 nuovi casi su 4.618 tamponi. Tredici decessi, raggiunte le 500mila vaccinazioni

REDAZIONE WEB XIX

Il bollettino in Italia: 13.844 nuovi casi e 364 decessi, tasso di positività al 4%

REDAZIONE WEB XIX

MODA E BEAUTY



Andra Day, la trasformista del look approda agli Oscar 2021

DI ANNA LUPINI

fedele alla politica adottata nel 2019 in previsione della quotazione in Borsa”, dice Perotti. Il dividendo sarà di 0,30 euro, per complessivi 10.332.4001 euro, da determinarsi in data 27 aprile 2021 (record date). La data di stacco cedola sarà il 26 aprile, con pagamento il 28 aprile.

Veniamo ai numeri. Il bilancio consolidato 2021 chiude con ricavi netti dalla vendita di nuovi yacht pari a 457,7 milioni, in crescita dello 0,4% rispetto a 455,9 milioni del 2019; un Ebitda rettificato pari a 70,6 milioni, in crescita del 7% rispetto a 66 milioni del 2019 e un Ebit di 49 milioni, in crescita del 13,8% rispetto a 43,1 milioni dell’anno precedente. Il risultato netto di gruppo è pari a 34,5 milioni, in crescita del 27,7% rispetto a 27 milioni di euro nel 2019. La .posizione finanziaria netta è di 3,8 milioni di euro di cassa, rispetto a un indebitamento finanziario netto pari a 9,1 milioni al 31 dicembre 2019. “Tra tutti i parametri positivi – dice ancora Perotti – meritano particolare nota gli investimenti nei piani di espansione delle gamme di prodotti, anche in nuovi segmenti, che hanno permesso un avvio molto promettente del 2021, con un backlog in progressiva e costante crescita, il cui valore a fine marzo era superiore al dato del 2020”.

Presentata all’assemblea anche la prima Dichiarazione di carattere non finanziario, che descrive le attività svolte dalla società relativamente alle materie di natura ambientale, sociale e di governance più significative. “Sanlorenzo ha confermato il suo approccio alla sostenibilità – spiega ancora Perotti - che per noi implica uno sviluppo responsabile, alla continua ricerca di un equilibrio tra la necessità di essere economicamente efficienti e il senso di responsabilità sociale ed ambientale nel perseguire gli obiettivi aziendali”.



Il nuovo 62 Steel

Il megayacht è firmato dall’ufficio tecnico e Stile di Sanlorenzo, mentre i décor e l’arredo degli interni sono di Francesco Paszkowski e Margherita Casprini.

Da segnalare la vasta area privata della suite armatoriale, di 215 mq, nella zona upper deck, connessa all’area esterna di prua di oltre 140 metri quadrati, dotata di ampie aree prendisole e relax e piscina. In pratica, è un intero ponte ad uso esclusivo



Aste Giudiziarie



Appartamento - 3796



Avviso 372 / 2019 - 65000

Tribunale di Genova



Necrologie

Gambaro Aureliana

Genova 20/04/2021



Mazzi Ermanno



Morgani Bruno



Ciancetta Alessandro



Barabino Battistina



Cerca fra le necrologie

PUBBLICA UN NECROLOGIO

dell'armatore.

Notevole anche la zona del Beach Club a livello del mare, una spiaggia privata che si estende al coperto per 92 mq, con aree relax, area bar, area palestra e hammam, cui si aggiungono altri 40 mq di terrazze abbattibili a poppa e ai due lati.

Tag

Economia Mare Mare Economia

PER APPROFONDIRE



L'Italia che va, dalle bici alla nautica al green i primati del "made in"

FABIO POZZO



Canale di Panama, congelati i rincari alle tariffe per il passaggio

FABIO POZZO



Tornano le crociere a Venezia, apripista è Msc con due navi

FABIO POZZO

Annunci

CASE MOTORI LAVORO ASTE



Cesano Maderno



Terreni Monza MB

Trova tutte le aste giudiziarie

consigli.it

La guida allo shopping del Gruppo Gedi



OFFERTE TECH

Ogni giorno i migliori prodotti in offerta su Amazon



Echo Dot, altoparlante intelligente con Alexa

VAI ALL'OFFERTA



OFFERTE

[LIGURIANEWS](#)
[Genova24.it](#)
[LA VOCE DEL TIGULLIO](#)
[CITTÀ DELLA SPEZIA](#)
[LIGURIA](#)

LA REDAZIONE **PUBBLICITÀ**
 ☎ 0187 1852605 [Sfoglia brochure](#)
 ☎ 0187 1852515 ☎ 0187 1952682
 ✉ [Scrivici](#) ✉ [Contattaci](#)


CITTÀ DI SARZANA
 Il quotidiano on line di Sarzana e Val di Magra



 Cerca nel sito

Ultimo aggiornamento: Mercoledì 21 Aprile - ore 21.48 Tutte le notizie

HOME PRIMO PIANO CRONACA ATTUALITÀ POLITICA ECONOMIA CULTURA SPEZIA CALCIO SPORT AGENDA

LA SPEZIA SARZANA E VAL DI MAGRA GOLFO DEI POETI CINQUE TERRE E VAL DI VARA LIGURIA LUNIGIANA

METEO TOPICS SENTIMENTI SPEZZINI FOOD & DRINK RUBRICHE BLOG VIDEO FOTO LIBRI

LIVE Autodichiarazione per spostamenti motivati: ecco il modello

ECONOMIA



Sanlorenzo ha approvato il bilancio di esercizio 2020



Sarzana - Val di Magra - L'Assemblea Ordinaria degli Azionisti di **Sanlorenzo** S.p.A. si è riunita in data odierna, in prima convocazione, sotto la presidenza del Cav. Massimo Perotti. In considerazione dell'attuale situazione di emergenza sanitaria del COVID-19, come previsto dal Decreto Cura Italia, l'intervento in Assemblea si è svolto esclusivamente tramite il rappresentante

designato Spafid S.p.A.

Massimo Perotti, Presidente e Chief Executive Officer della Società, ha commentato: «Il 2020 è stato un anno senza precedenti per tutti noi. Ed è proprio in questo anno straordinario che **Sanlorenzo** ha dimostrato, ancora una volta, la sua capacità di affrontare le sfide più difficili: la sua resilienza.

Abbiamo mantenuto le promesse, con tutti gli indicatori in crescita oltre le previsioni. E questo ci ha permesso di distribuire un dividendo, mantenendo così fede alla politica adottata nel 2019 in previsione della quotazione in Borsa. Tra tutti i parametri positivi, meritano particolare nota gli investimenti nei piani di espansione delle gamme di prodotti, anche in nuovi segmenti, che hanno permesso un avvio molto promettente del 2021, con un backlog in progressiva e costante crescita, il cui valore a fine marzo era superiore al dato del 2020.

La mia soddisfazione per i risultati ottenuti va oltre i numeri. Con la prima Dichiarazione di Carattere Non Finanziario, **Sanlorenzo** ha confermato il suo approccio alla sostenibilità, che per noi implica uno sviluppo responsabile, alla continua ricerca di un equilibrio tra la necessità di essere economicamente efficienti e il senso di responsabilità sociale ed ambientale nel perseguire gli obiettivi aziendali.

Il mio ringraziamento va a tutti gli uomini e le donne che lavorano in **Sanlorenzo**, agli amministratori, ai nostri azionisti e a tutti gli stakeholder per il supporto e la fiducia che ci dimostrano, fiducia che non tradiremo, continuando a progettare e costruire gli splendidi yacht, emblema del "fatto a mano, fatto bene", che ci hanno portato fin qui.»

Mercoledì 21 aprile 2021 alle 21:48:53

redazione@cittadellaspezia.com

© RIPRODUZIONE RISERVATA

HOME SARZANA CRONACA ATTUALITÀ POLITICA ECONOMIA CULTURA SPORT RUBRICHE

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



YACHT

Sanlorenzo, via libera da assemblea a bilancio e dividendo

21 APRILE 2021 - Redazione



Milano – L'assemblea degli azionisti di **Sanlorenzo**, importante player mondiale della nautica di lusso e quotato a Piazza Affari, ha approvato il **bilancio** di esercizio al 31 dicembre 2020 e ha deliberato la distribuzione di un **dividendo** pari a 0,30 euro per azione.

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2020 mostra ricavi netti dalla vendita di nuovi yacht pari a 457,7 milioni di euro, in crescita dello 0,4% rispetto a 455,9 milioni di euro nel 2019 e un risultato netto di gruppo pari a 34,5 milioni di euro, in crescita del 27,7% rispetto a 27,0 milioni di euro nel 2019.

“Abbiamo mantenuto le promesse, con tutti gli **indicatori in crescita oltre le previsioni** – ha commentato **Massimo Perotti**, Presidente e Chief Executive Officer della società – E questo ci ha permesso di distribuire un dividendo, mantenendo così fede alla politica adottata nel 2019 in previsione della quotazione in Borsa”.

“Tra tutti i parametri positivi – sottolinea Perotti – meritano

Iscriviti alla newsletter

Ricevi le migliori notizie sullo shipping due volte a settimana direttamente sulla tua email.

[Mi iscrivo](#)

particolare nota gli **investimenti nei piani di espansione delle gamme** di prodotti, anche in nuovi segmenti, che hanno permesso un avvio molto promettente del 2021, con un backlog in progressiva e costante crescita, il cui valore a fine marzo era superiore al dato del 2020”

I soci hanno approvato la prima sezione della **Relazione sulla Remunerazione**, relativa alla politica della società in materia di remunerazione dei componenti degli organi di amministrazione, dei direttori generali e dei dirigenti con responsabilità strategiche, e deliberato in senso favorevole sulla seconda sezione della Relazione sulla Remunerazione.

Articoli correlati

GREEN&TECH

YACHT

Il progetto "nautica sostenibile" nella strategia del green deal europeo per il settore marittimo: gli interventi normativi più recenti dell'Ue

Nell'ambito della più recente normativa dell'Unione europea sta a ...

YACHT

Nautica, trimestre da record per **Ferretti**

I ricavi sono aumentati del 40%, passando da 133 milioni di euro a 186 ...

ShipMag.

Gancio Editore
Partita Iva 02650580992
redazione@shipmag.it
direttore@shipmag.it

Sezioni

Crociere
Cargo
Yacht
Porti
Logistica
Green&Tech
Video
Interviste

Informazioni

Chi siamo
Newsletter
Contattaci
Privacy Policy

Seguici



AT ONE
WITH THE SEAPARDO
YACHTS

ENDURANCE 60

**pressMare**
ITALIA*Il primo porto di ogni notizia*[Home](#) [Press Mare](#) [Fonti](#) [Argomenti](#) [Giornalisti](#) [Chi Siamo](#)[Home](#) > [Cantieri](#) > [Sanlorenzo](#) > [Sanlorenzo](#) Yacht : Assemblea Ordinaria approva il bilancio 2021Tag in evidenza: [YACHT INDUSTRY](#)

Servizio

Sanlorenzo Yacht : Assemblea Ordinaria approva il bilancio 2021

[Condividi 0](#)[Tweet](#)

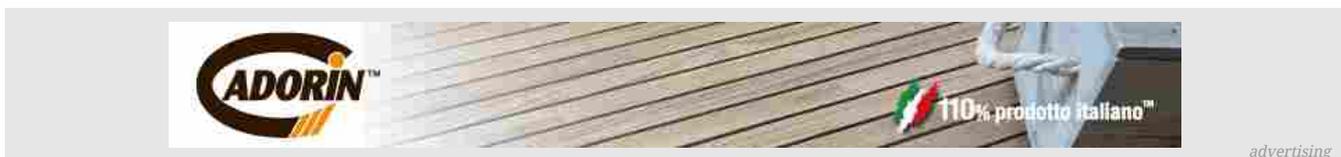
mercoledì 21 aprile 2021 13:41

[Stampa articolo](#) [e-mail](#)



Massimo Perotti

Ameglia (SP), 21 aprile 2021 – L'Assemblea Ordinaria degli Azionisti di **Sanlorenzo** S.p.A. ("**Sanlorenzo**" o la "Società") si è riunita in data odierna, in prima convocazione, sotto la presidenza del Cav. Massimo Perotti.



In considerazione dell'attuale situazione di emergenza sanitaria del COVID-19, come previsto dal Decreto Cura Italia, l'intervento in Assemblea si è svolto esclusivamente tramite il rappresentante designato Spafid S.p.A.

Massimo Perotti, Presidente e Chief Executive Officer della Società, ha commentato:

«Il 2020 è stato un anno senza precedenti per tutti noi. Ed è proprio in questo anno straordinario che **Sanlorenzo** ha dimostrato, ancora una volta, la sua capacità di affrontare le sfide più difficili: la sua resilienza. Abbiamo mantenuto le promesse, con tutti gli indicatori in crescita oltre le previsioni. E questo ci ha permesso di distribuire un dividendo, mantenendo così fede alla politica adottata nel 2019 in previsione della quotazione in Borsa.

Tra tutti i parametri positivi, meritano particolare nota gli investimenti nei piani di espansione delle gamme di prodotti, anche in nuovi segmenti, che hanno permesso un avvio molto promettente del 2021, con un backlog in progressiva e costante crescita, il cui valore a fine marzo era superiore al dato del 2020.

La mia soddisfazione per i risultati ottenuti va oltre i numeri. Con la prima Dichiarazione di Carattere Non

Finanziario, **Sanlorenzo** ha confermato il suo approccio alla sostenibilità, che per noi implica uno sviluppo responsabile, alla continua ricerca di un equilibrio tra la necessità di essere economicamente efficienti e il senso di responsabilità sociale ed ambientale nel perseguire gli obiettivi aziendali.

Il mio ringraziamento va a tutti gli uomini e le donne che lavorano in **Sanlorenzo**, agli amministratori, ai nostri azionisti e a tutti gli stakeholder per il supporto e la fiducia che ci dimostrano, fiducia che non tradiremo, continuando a progettare e costruire gli splendidi yacht, emblema del “fatto a mano, fatto bene”, che ci hanno portato fin qui.»

BILANCIO DI ESERCIZIO E PROPOSTA DI DESTINAZIONE DELL'UTILE

L'Assemblea Ordinaria degli Azionisti ha approvato il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2020 e ha deliberato la distribuzione di un dividendo pari a Euro 0,30 per azione, al lordo delle ritenute di legge, per complessivi Euro 10.332.400, fermo restando l'effettivo numero di azioni legittimate al pagamento, da determinarsi in data 27 aprile 2021 (record date). La data di stacco cedola sarà il 26 aprile 2021, con pagamento il 28 aprile 2021. Nel corso dell'Assemblea è stato inoltre presentato il bilancio consolidato al 31 dicembre 2020, che ha chiuso con i seguenti risultati principali:

- Ricavi netti dalla vendita di nuovi yacht (Ricavi Netti Nuovo) pari a 457,7 milioni di Euro, in crescita dello 0,4% rispetto a 455,9 milioni di Euro nel 2019;
- EBITDA rettificato pari a 70,6 milioni di Euro, in crescita del 7,0% rispetto a 66,0 milioni di Euro nel 2019;
- EBIT pari a 49,0 milioni di Euro, in crescita del 13,8% rispetto a 43,1 milioni di Euro nel 2019;
- Risultato netto di Gruppo pari a 34,5 milioni di Euro, in crescita del 27,7% rispetto a 27,0 milioni di Euro nel 2019;
- Posizione finanziaria netta pari a 3,8 milioni di Euro di cassa, rispetto a un indebitamento finanziario netto pari a 9,1 milioni di Euro al 31 dicembre 2019.

DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA 2020

È stata presentata all'Assemblea la Dichiarazione Non Finanziaria 2020, predisposta come relazione distinta dal bilancio in conformità a quanto previsto dal D. Lgs. 254/2016.

La Dichiarazione Non Finanziaria 2020, redatta in conformità ai Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards (GRI Standards), descrive le attività svolte dalla Società relativamente alle materie di natura ambientale, sociale e di governance più significative. Particolare attenzione è stata dedicata ad alcune tematiche ambientali e a quelle attinenti la tutela del personale e il rispetto dei diritti umani.

RELAZIONE SULLA REMUNERAZIONE

L'Assemblea Ordinaria degli Azionisti ha esaminato la Relazione sulla politica in materia di remunerazione e sui compensi corrisposti (la “Relazione sulla Remunerazione”) redatta dal Consiglio di Amministrazione della Società ai sensi dell'articolo 125-ter del D. Lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 e dell'articolo 84-ter del Regolamento Consob n. 11971 del 14 maggio 1999, come successivamente modificato.

L'Assemblea ha approvato la prima sezione della Relazione sulla Remunerazione, relativa alla politica della Società in materia di remunerazione dei componenti degli organi di amministrazione, dei direttori generali e dei dirigenti con responsabilità strategiche.

L'Assemblea ha altresì deliberato in senso favorevole sulla seconda sezione della Relazione sulla Remunerazione.



Articoli correlati: [YACHT INDUSTRY](#) [SANLORENZO](#)

[Sanlorenzo](#)

GUARDA ANCHE



Ferretti group: primo trimestre del 2021 in forte crescita
 21/04/2021 11:07



Il guidone del Circolo della Vela di Talamone a Artemare Club
 21/04/2021 08:24



La 4° edizione del Monaco Ocean Protection Challenge 2021
 20/04/2021 12:26



pressMare

E-Mail info@pressmare.it

IL SECOLO XIX

f t i y METEO

FINANZA

NEWSLETTER LEGGI IL QUOTIDIANO ABBONATI REGALA

GREEN&BLUE MODA E BEAUTY IL GUSTO ECONOMIA CULTURA E SPETTACOLI SALUTE TECH MOTORI VIAGGI GOSSIP ANIMAL HOUSE THE MEDITTELEGRAPH Cerca Q

LISTINO ALL-SHARE NEWS TUTTE LE SOCIETÀ LIGURI TUTTE LE SOCIETÀ PIEMONTESI

Sanlorenzo, ok da assemblea a bilancio e dividendo. Perotti: "Mantenute le promesse"

TELEBORSA

Pubblicato il 21/04/2021
Ultima modifica il 21/04/2021 alle ore 14:07

L'assemblea degli azionisti di **Sanlorenzo**, importante player mondiale della nautica di lusso e quotato a Piazza Affari, ha approvato il **bilancio** di esercizio al 31 dicembre 2020 e ha deliberato la distribuzione di un **dividendo** pari a 0,30 euro per azione.

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2020 mostra ricavi netti dalla vendita di nuovi yacht pari a 457,7 milioni di euro, in crescita dello 0,4% rispetto a 455,9 milioni di euro nel 2019 e un risultato netto di gruppo pari a 34,5 milioni di euro, in crescita del 27,7% rispetto a 27,0 milioni di euro nel 2019.

"Abbiamo mantenuto le promesse, con tutti gli **indicatori in crescita oltre le previsioni** - ha commentato **Massimo Perotti**, Presidente e Chief Executive Officer della società - E questo ci ha permesso di distribuire un dividendo, mantenendo così fede alla politica adottata nel 2019 in previsione della quotazione in Borsa".

"Tra tutti i parametri positivi - sottolinea Perotti - meritano particolare nota gli **investimenti nei piani di espansione delle gamme** di prodotti, anche in nuovi segmenti, che hanno permesso un avvio molto promettente del 2021, con un backlog in progressiva e costante crescita, il cui valore a fine marzo era superiore al dato del 2020"

I soci hanno approvato la prima sezione della **Relazione sulla Remunerazione**, relativa alla politica della società in materia di remunerazione dei componenti degli organi di amministrazione, dei direttori generali e dei dirigenti con responsabilità strategiche, e deliberato in senso



Temi Caldi: • Decreto Sostegno • Covid e vaccini • Lotteria degli scontrini • Cashback • Pensioni

Home > Finanza > **Sanlorenzo**, ok da assemblea a bilancio e dividendo. Perotti: "Mantenute le promesse"

Sanlorenzo, ok da assemblea a bilancio e dividendo. Perotti: "Mantenute le promesse"

21 Aprile 2021

Condividi su Facebook +

(Teleborsa) – L’assemblea degli azionisti di **Sanlorenzo**, importante player mondiale della nautica di lusso e quotato a Piazza Affari, ha approvato il **bilancio** di esercizio al 31 dicembre 2020 e ha deliberato la distribuzione di un **dividendo** pari a 0,30 euro per azione.

Il bilancio consolidato al 31 dicembre 2020 mostra ricavi netti dalla vendita di nuovi yacht pari a 457,7 milioni di euro, in crescita dello 0,4% rispetto a 455,9 milioni di euro nel 2019 e un risultato netto di gruppo pari a 34,5 milioni di euro, in crescita del 27,7% rispetto a 27,0 milioni di euro nel 2019.

“Abbiamo mantenuto le promesse, con tutti gli **indicatori in crescita oltre le previsioni** – ha commentato Massimo Perotti, amministratore delegato e Chief Executive Officer della società – E questo ci ha permesso di mantenere così fide alla politica di crescita e di quotazione in Borsa”.

“Tra tutti i parametri positivi – sofferma Perotti – spiccano gli **investimenti nei piani di espansione** in nuovi segmenti, che hanno permesso un avvio molto promettente del 2021,

TeamSystem



Cloud e protezione dati

I vantaggi di usare il cloud negli Studi professionali

LEGGI

Titoli Italia

A B C D E F G H I J K L M
 N O P Q R S T U V W X Y Z

I temi caldi

Cashback, a rischio il superpremio da 1.500 euro

Vaccino AstraZeneca e trombosi, il nesso c'è. Ora solo agli over 60?



Accetta

Scopri di più e personalizza

con un backlog in progressiva e costante crescita, il cui valore a fine marzo era superiore al dato del 2020”

I soci hanno approvato la prima sezione della **Relazione sulla Remunerazione**, relativa alla politica della società in materia di remunerazione dei componenti degli organi di amministrazione, dei direttori generali e dei dirigenti con responsabilità strategiche, e deliberato in senso favorevole sulla seconda sezione della Relazione sulla Remunerazione.



Ferrero assume in tutta Italia anche senza titolo di studio: tutte le posizioni



Pensioni, quasi 6 su 10 non arrivano a 750 euro mensili

I video più visti



Un metallo batte i record in Borsa: vale tre volte l'oro (e si trova nelle auto)



Addio Ubi, dal 22 febbraio diventa BPER Banca: cosa cambia per i clienti. L'elenco delle filiali coinvolte



Chi era il re della truffa Bernie Madoff, autore del più grande schema di Ponzi

Virgilio è: [NOTIZIE](#) [SPORT](#) [MOTORI](#) [VIDEO](#) [SAPERE](#) [OROSCOPO](#) [INCITTÀ](#) [INITALIA](#) [AZIENDE](#) [EVENTI](#)



LIBERO VIRGILIO PAGINEGIALLE PGCASA PAGINEBIANCHE PAGINEBIANCHE SALUTE TUTTOCITTÀ DILEI SIVIAGGIA QUIFINANZA BUONISSIMO SUPEREVA NEWSONLINE

Chi siamo Note Legali Privacy Cookie Policy Aiuto © Italiaonline S.p.A. 2021 - Direzione e coordinamento di Libero Acquisition S.á.r.l. - P. IVA 03970540963

SANLORENZO – OK DEGLI AZIONISTI A BILANCIO 2020 E DIVIDENDO DI 0,30 EURO

21/04/2021 14:18

L'assemblea degli azionisti ha approvato il bilancio 2020 ed esaminato il **bilancio consolidato** che evidenzia ricavi netti a 457,7 milioni, in crescita dello 0,4% rispetto al 2019 ed un utile netto a 34,5 milioni (+27,7%).

E' stata deliberata la distribuzione di un dividendo pari a 0,30 euro per complessivi 10,3 milioni, con record date il 27 aprile 2021, data di stacco e pagamento rispettivamente il 26 e 28 aprile 2021.

"Abbiamo mantenuto le promesse, con tutti gli indicatori in crescita oltre le previsioni. E questo ci ha permesso di distribuire un dividendo, mantenendo così fede alla politica adottata nel 2019 in previsione della quotazione in Borsa. Tra tutti i parametri positivi, meritano particolare nota gli investimenti nei piani di espansione delle gamme di prodotti, anche in nuovi segmenti, che hanno permesso un avvio molto promettente del 2021, con un backlog in progressiva e costante crescita, il cui valore a fine marzo era superiore al dato del 2020." ha commentato Massimo Perotti, presidente e Ceo della società.

AZIENDE Sanlorenzo

Mi piace 0



ARTICOLI CORRELATI

Lettera all'investitore:



BEGHELLI – GRANDI OPPORTUNITÀ DAL BUSINESS DELLA SANIFICAZIONE DELL'ARIA

12/04/2021



ABP NOCIVELLI – LA RIQUALIFICAZIONE DELLE STRUTTURE SANITARIE GUIDERÀ LO SVILUPPO FUTURO

07/04/2021

Company Insight:



CAREL INDUSTRIES – RISULTATI 2020 POSITIVI NONOSTANTE IL COVID-19 E OTTIMISMO PER IL FUTURO

16/04/2021



Finanza

Liguri in Borsa: Sanlorenzo sale del 3,27%

La chiusura di Borsa delle aziende liguri o di interesse per la Liguria

Da redazione - 14 Aprile 2021 17:55



TROVA LAVORO

MERCATO DEL LAVORO & CARRIERA rubriche in collaborazione con **CINCO PARTNERS**

Banca Carige

Centrale del Latte d'Italia: 3,35 (+1,52%), apertura a 3,35

Circle: 3,2 (0%), apertura a 3,16

EdiliziAcrobatica: 6,4 (-1,23%), apertura a 6,42

Ovunque voi siate, noi ci siamo

al telefono, con il PC e con l'App Mobile Banking UniCredit



SCOPRI DI PIÙ 

Messaggi pubblicitari

Erg: 25,08 (0%), apertura a 25,18

Fincantieri: 0,6835 (0%), apertura a 0,693

Fos: 3,32 (+0,91%), apertura a 3,35

Giglio Group: 2,22 (-1,11%), apertura a 2,23

Gismondi 1754: 2,7 (+1,50%), apertura a 2,7

Iren: 2,36 (-1,26%), apertura a 2,39

Leonardo: 7,05 (+0,57%), apertura a 7,026

Maps: 2,8 (-1,75%), apertura a 2,84

Orsero: 7,86 (-1,26%), apertura a 7,92

Rennergetica: 4,08 (+0,99%), apertura a 4,07

Sanlorenzo: 22,1 (+3,27%), apertura a 21,55

TAG Banca Carige centrale del latte d'italia Circle Edilziacrobatica Erg Fincantieri Fos
Giglio Group Gismondi 1754 Iren Leonardo Maps Orsero rennergetica Sanlorenzo

Mi piace 0

Articolo precedente

Bollettino Covid: in Liguria 410 nuovi casi, oltre 5.500 tamponi

ARTICOLI CORRELATI ALTRI ARTICOLI



Guida pratica per la ripartenza

Insieme per ripartire: webinar sul credito e bonus fiscali a cura di Carige e Confesercenti



Guida pratica per la ripartenza

Finanziamenti con garanzia statale e nuova definizione di default: webinar di Cna e Carige



Finanza

Abi Liguria: Gianluca Guaitani confermato presidente



Guida pratica per la ripartenza



Formazione & Ricerca



Finanza

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.