

Newspaper metadata:

Source: Il Sole 24 Ore
 Country: Italy
 Media: Printed
 Author: Antonio Vettese
 Date: 2023/09/21
 Pages: 31 - 31

Media Evaluation:

Reach: 713.000
 Pr Value: €117.120
 Pages Occupied 0.5



La vela punta su barche sempre più veloci senza trascurare la comodità

Tendenze/1. Numerose imbarcazioni si caratterizzano per finiture classiche e prestazioni elevate. Tra le novità più attese le creazioni di Cantieri del Pardo

Antonio Vettese

Un coro che canta in registro *piantissimo* quello che, nel retrobottega del grande mondo della nautica, moria *go sailing*, andata a vela, quando ci si occupa di CO₂. Abbiamo finalmente scoperto che le emissioni di carbonio dovute a barche, yacht e navi hanno una misura davvero poco significativa in termini assoluti, ma esiste una pulsione etica che molti vogliono assecondare. Ancora una volta, invece di tentare disperatamente di consumare uguale, utilizzando fonti diverse, sarebbe il caso di gridare *go sailing*, non solo sussurrarlo a mezza voce. Succede, infatti, che praticamente tutti i cantieri di una certa dimensione, che costruivano barche a vela, hanno avuto successo nel motore.

Navigare a vela è complicato? Certo, e anche le immagini trasmesse dalle regate moderne sono quelle di un mondo che può apparire pericoloso: l'America's Cup si corre con il casco e la bombola di ossigeno pronti all'uso. Ma anche in Formula Uno o nel MotoGp il pilota è protetto in maniera ben diversa da chi guida un'uti-

litaria o uno scooter. Se una barca a vela può navigare (appunto) a vela, l'uso del motore si riduce a poche ore l'anno, per operazioni di ormeggio, entrata e uscita dai porti e, a quel punto, anche il vecchio motore diesel assolve alla funzione.

Il mercato della vela si muove con alcune "ammiraglie" di pregio. Non sarà a Genova, ma il nuovo Wallywind 101, varato in aprile da Perretti (che invece a Genova c'è, con gli yacht a motore), è la prima barca a vela

Sotto le ammiraglie c'è il vasto mondo delle barche di serie: sotto i riflettori a Genova tante novità

completata dal gruppo di Forlì, da quando il marchio ha sconquassato il mondo della vela, rendendo tutto diverso, più veloce e anche più comodo. Il 101 è nella tradizione, un poco estrema, per tecnologia e prestazioni, del brand, mentre la prossima, Wallywind 110, il cui varo è previsto il prossimo anno, sarà una barca di grandi volumi e spazi, un po' diversa dagli Wally che siamo abituati a ve-

dere, nerie veloci. Genova offrirà, invece, un panorama piuttosto completo delle misure inferiori, dove tanti cantieri stanno presentando novità. L'ammiraglia è il Cnb 78, un progetto di Philippe Briand ed è la prima (come sopra) da quando il marchio francese acronimo di Construction navale Bordeaux, è entrato nella sfera Solaris. Una barca comoda, voluminosa, con un layout degli interni che propone un'ampia zona equipaggio a poppa e tre "suntuose" matrimoniali a centro barca e prua.

Dalla Romagna, prodotta dai Cantieri del Pardo arriva una coppia di barche Grand Soleil long cruise: sono la versione Lc del 72 già visto in assetto performance l'anno scorso, molto riuscita, e il nuovissimo 65 Lc. Gli ingredienti sono gli stessi: carena di Matteo Polli, interni e stile di Nauta Design, supervisione al progetto di Franco Corazza. Hanno finiture classiche, prestazioni elevate. I cantieri del Pardo, marchio più noto della vela italiana, che l'annoscorso ha compiuto 50 anni dalla sua fondazione, con queste due barche è entrato con forza nella nicchia del semi-custom di qualità: il modello da 65 piedi è una misura molto richiesta, sulla quale si stan-



no misurando in tanti. Mylius, ad esempio, interpreta questa misura con il 66Rs, un progetto di Alberto Simeone dedicato alle lunghe navigazioni blue water. Il cantiere Ice risponde con Ice 66Rs, che vedremo in aprile, firmato Farr Yacht design, per la carena e l'architettura navale, Micheletti + Partners per lo styling interno ed esterno.

Per ora è un progetto, ma farà parlare di sé il nuovo Swan 51 disegnato per intero, vale a dire sia per la carena che lo stile, da German Frers senior, il più prolifico progettista di barche a vela degli ultimi 50 anni. 51 piedi, sono poco più di 15 metri, è anche una misura storica perché era quella della prima barca disegnata dal progettista argentino per il cantiere finlandese. Dopo quella barca, la collaborazione non si è mai interrotta e ha prodotto tanta leggenda e sostanza.

Sotto quello delle ammiraglie, c'è il mondo delle barche "di serie", con diverse novità, piccole e grandi. Molti contenuti sono nel nuovo Beneteau Oceanis 37.1 First line. La battaglia su queste taglie è offrire più barca possibile: questo è il settimo modello di 37 piedi dal 2017, che testimonia la volontà di inseguire il mercato. Layout e coperta sono confrontabili a quelli di un 40 piedi di vecchia generazione, tre cabine matrimoniali e un grande bagno con doccia separata. Altre due novità che vivono questa filosofia sono il Dufour 41, disegno del gardesano Umberto Feldi e Hanse 410. Dufour ha anche iniziato un percorso di elettrificazione delle sue barche che hanno un attuatore elettrico e batterie ma conservano un generatore con motore endotermico per le lunghe navigazioni. Dufour 41 è offerto in tre versioni: easy, ocean e performance. Per gli interni, opera di Ardizio design, si possono scegliere due layout, con tre o quattro cabine. Hanse 410 è un concorrente molto vicino, meno dotato di finiture ma con spazi abitabili che prevedono un inferiore "affollamento": la versione base ha due cabine e un bagno, ma si possono avere tre cabine piuttosto ampie e due bagni.

Buon vento.

In alto, il Grand Soleil 65 piedi, una misura molto richiesta, sulla quale si stanno misurando tanti cantieri. Al centro, il Dufour 41, disegnato dal gardesano Umberto Feldi. In basso, l'Oceanis 37.1 di Beneteau, settimo modello di questa lunghezza dal 2017