



L'Astrea 42 di Fountaine Pajot si distingue per la grande attenzione ai volumi interni e al comfort.

I MULTISCAFI DE LA GRANDE MOTTE

di ARMANDO ADDATI

La 9ª edizione del Multihull Boat Show svoltosi dal 18 al 22 aprile in Francia, cuore pulsante della produzione mondiale, conferma la tenuta di un settore che non conosce crisi

La Grande Motte è una meta vacanziera nel Sud della Francia. La zona della Camargue è paragonabile alla nostra Maremma toscana. L'influenza spagnola ha però portato un mix culturale intrigante, tra gitani e cavalli, tori e paellas, flamenco e camicie colorate. Tutta la regione è un grande parco naturale dove tra le lagune si intravedono i fenicotteri rosa. L'incantevole paesino medievale di Aigues-Mortes, per chi conosce un po' di storia, ci ricorda le crociate. Il simbolo della regione è un cuore con sopra una croce e sotto un'ancora e in alcuni casi ha ai lati rispettivamente una testa di cavallo e una di un toro.

Il grande porto turistico dove si sviluppa la fiera nautica de La Grande Motte è colmo di alberi che appoggiano le loro basi maggiormente su multiscafi. Lungo

la strada che scorre parallela al porto hanno sede diversi cantieri tra cui Outremer e Gunboat, due tra i più conosciuti produttori di catamarani da crociera.

Queste imbarcazioni in Francia da sempre rappresentano l'essenza del navigatore nomade; è in questo paese infatti che viene costruito il 70 per cento dei mul-



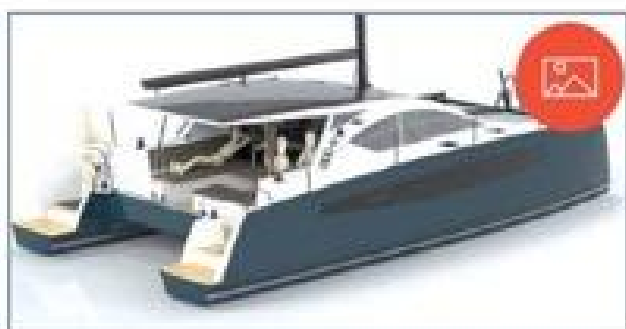
Nel 2017 sono stati 14.000 gli appassionati in visita a La Grande Motte.

tiscafi varati su scala globale in poco meno di 1.000 unità all'anno (di cui 85 per cento a vela e il resto a motore).

I visitatori quest'anno non sono stati meno dei 14.000 del 2017. Allora il 25 per cento arrivava dagli Stati Uniti, il 10 per cento dalla Germania, il 10 per cento dalla Spagna e solo il 5 per cento dall'Italia. Il target classico è formato da coppie di mezza età che cercano barche dai 50 piedi in su.

Sfortunatamente per il pubblico italiano i voli a Montpellier non sono diretti, quindi o si fa scalo a Parigi o si vola a Marsiglia, dovendo poi noleggiare un'automobile per raggiungere la fiera in circa due ore.

La fiera dei multiscafi, giunta quest'anno alla 9ª edizione, anche se poco conosciuta, ha la sua importanza perché rappresenta-



L'Aventura 34 (a destra) e il Comar C37 (a sinistra) sono attualmente tra gli entry-level più abbordabili del mercato.

tiva del cuore dei produttori di trimarani come Corsair, Dragonfly, Neel e di catamarani che sempre più stanno prendendo spazio nel mercato della nautica mondiale e nel settore charter, anche in Italia.

Nomi come Leopard, della sudafricana Robertson & Caine yards, Lagoon leader mondiale come numero di unità prodotte e ancora Fountaine Pajot, Catana Group, Privilège Marine, ma anche Seawind e Slyder sono tra i più noti. Grazie alla promozione di questo tipo di imbarcazioni da parte delle principali società di charter, nonché ai diversi strumenti finanziari offerti da aziende come Dream Yacht, Moorings & Sunsaïl, Sail Italia, Kiriacoulis, Navigare Yachting e altri non presenti in fiera, come la livornese Mad Max, il mercato dei multiscafi è in costante espansione. Tanto che i produttori francesi hanno raddoppiato la produzione rispetto al 2017, anche per la necessità di sostituire le barche distrutte dagli ultimi uragani oltreoceano.

In ogni caso, tutte queste circostanze han fatto sì che questo mercato non abbia conosciuto la crisi degli ultimi anni, ma che anzi vada in controtendenza. Anche se qualcuno ha fatto il passo più lungo della gamba. È il caso della tedesca Bavaria che ha portato i libri in tribunale proprio durante i giorni della fiera, danneggiando l'immagine della Nautitec,

azienda del gruppo che produce i catamarani disegnati da Marc Lombard non direttamente interessata dall'insolvenza.

Come è stato in passato con i monoscafi, è dunque il mondo del charter che fa da acceleratore al mercato influenzando vecchi e nuovi armatori.

Eloquente il caso della coppia romana incontrata a La Grande Motte che non aveva mai posseduto una barca e dopo una vacanza in catamarano ha acquistato il nuovo Leopard 50, versione armatoriale: il fiore all'occhiello del cantiere. Questa imbarcazione, accessoriata, confortevole e spaziosa, sarà la loro dimora durante i loro viaggi in Mediterraneo «una volta che Paolo avrà imparato a navigare», ha puntualizzato la moglie Miki.

Un'altra coppia tedesca che vive in barca da tre anni ha acquistato un Outremer 50 da dove gestiranno la loro azienda informatica.

Molto originale anche il caso di due dentisti giramondo francesi, Antoine e Chloé, che a bordo del loro catamarano TS42, hanno fatto installare una poltrona da dentista per aiutare chi alle latitudini più remote non si può permettere le cure.

Quello del multiscafo è dunque un grande mercato aperto, rivolto anche a chi una barca a non l'ha mai avuta o a chi ha avuto barche a motore. Sono indubbiamente comodi, stabili e infondo-

no una sensazione di sicurezza e al tempo di lusso. Lo si potrebbe paragonare al successo dei Suv nel mercato delle auto.

I puristi della vela gridano ancora allo scandalo e persino alcuni "multiscafisti" che navigano intensamente in oceano sono inorriditi dall'evoluzione che ha portato queste imbarcazioni a diventare oggettivamente delle dimore galleggianti.

Ma la barca perfetta di per sé non esiste. Esiste la barca che incontra le esigenze individuali.

In questo progressivo successo del multiscafi c'è dunque un fattore di tendenza, ma anche di sviluppo. Grazie ai successi di queste imbarcazioni in eventi come la *Coppa America* e nei record messi a segno da professionisti della regata d'altura tra cui per esempio il nostro Giovanni Soldini, si sono raggiunti ottimi compromessi in materia di leggerezza, solidità e prestazioni anche nei modelli destinati al diporto. Barche come gli Outremer, i Neel o il TS42 del Chantiers Marsaudon, si sono distinte nelle classifiche della *Arc*, rally Atlantico organizzato dal World Cruising Club.

I cantieri hanno capito l'importanza del supporto post vendita, organizzando corsi e seminari per i nuovi armatori e promuovendo la partecipazione a navigazioni in flottiglia nel Mediterraneo come quello della *Culture Sailing*, in Sicilia, o della *Route*



In alto a sinistra il veloce TS 42 del Chantiers Marsaudon. Seguono in senso orario le proposte in alluminio destinate alla grande altura dai cantieri celebri per la lavorazione in lega leggera: l'Allures C 47.9, il Garcia SC 48 e l'Ovnicat 48.

du Jasmine dalla Francia verso la Tunisia o in Atlantico alla Arc e al Rallye de ile du Soleil. In questo modo i nuovi proprietari possono mettere alla prova la nuova imbarcazione e attrezzarla progressivamente secondo specifiche esigenze.

E chi pensa che il catamarano sia solo per milionari si sbaglia. L'Aventura 34 per esempio, che è un natante costruito in Tunisia, pronto alla boa costa circa 200.000 euro iva esclusa. Idem il Comar 37 costruito a Fiumicino (Roma). Certo, non parliamo di spiccioli e molti armatori non potrebbero mai permetterselo, ma esistono sistemi di gestione e prodotti finanziari che permetto-

no di rateizzare l'acquisto dando al tempo stesso la possibilità di usufruire del mezzo o semplicemente dare in gestione la barca avendo la garanzia di potersela godere per quattro settimane l'anno. Così facendo nel giro di sei o sette stagioni si acquista il bene spendendo fino al 40 per cento in meno rispetto al prezzo originale. Dopodiché se lo si desidera si può rivendere l'imbarcazione al prezzo di mercato.

L'entry level medio e più popolare è il 40 piedi votato quasi esclusivamente al comfort ed estremamente capiente. Le versioni armatoriali sono veramente da sogno per chi però, si badi bene, fa molta vita da porto o per

chi vuole fare facili navigazioni senza allontanarsi troppo. I volumi disponibili nei due scafi emanano una sensazione immediata di benessere. È come avere due barche in una con cabine matrimoniali, grandi armadi, uno studio e un voluminoso bagno con box doccia a vetro. In materia di performance, misure, design, arredi e accessori c'è l'imbarazzo della scelta.

Esistono anche aziende come la Yacht Concept che da dieci anni si è specializzata nelle personalizzazioni. Nascono per esempio così catamarani da charter giornaliero completamente aperti e senza cabine, oppure armatoriali dotati persino d'un mini



L'Outremer 45 (a sinistra) è considerato insieme al Gunboat 48 al top della gamma entro i 15 metri. Il Neel 47 (a destra) dell'omonimo del cantiere francese è invece uno dei pochi trimaran a competere nel segmento dei multiscali da crociera.

sommersibile! Si registra inoltre l'ingresso nel mercato dei multiscafi di storici cantieri come Alubat, Allures e Garcia con modelli di partenza di 48 piedi che strizzano l'occhio ai navigatori che per ragioni di solidità preferiscono l'alluminio.

Una nicchia e neanche tanto piccola che è in forte espansione in direzione dei multiscafi è quella dei navigatori a tempo pieno. Quando si ha in mente di passare tanto tempo per mare la promessa di maggiore comfort e meno rollio può fare la differenza. Almeno così la pensa il 50 per cento degli acquirenti di multiscafi.

Il nuovo Astrea 42 della Fountaine Pajot, versione armatoriale per esempio ha tutte le comodità di un hotel a cinque stelle. I volumi sono immensi, dedicati al comfort e al divertimento, grazie alle grandi sedute e ai larghi prendisole sia a prua che sulla tuga. All'interno la cucina è provvista di forni, frigoriferi e congelatore. All'esterno non manca il classico barbecue. Il quadrato, o meglio il salone, è luminoso e con un arredo di design moderno chiaro-seuro con sedute molto comode e vista a 360 gradi. Altre marche come Bali hanno addirittura frigoriferi da casa a doppie ante e grandi vetrate che permettono di aprire il quadrato facendolo diventare tutt'uno con il pozzetto.

Le cabine sono enormi e in alcuni casi gli oblò sono finestre con infissi in alluminio come quelle di casa. I bagni armatoriali in alcuni modelli sono persino alla francese col wc separato dal resto. A detta dell'incaricata delle comunicazioni della Fountaine Pajot, il numero di acquirenti che agognano la grande altura sta crescendo e starebbe persino scendendo di età. Se una volta erano solo i pensionati ora anche giovani professionisti sembrano trova-

re una formula per viaggiare e lavorare, o per prendersi alcuni mesi liberi durante l'anno.

Appaiono interessanti le soluzioni del cantiere Neel produttore di trimarani da crociera che da sempre punta sia sulle prestazioni che sul comfort. A differenza di molti costruttori per esempio il tavolo da carteggio della Neel con l'intera strumentazione è posizionata sempre a pruvia del ponte principale, così da avere un controllo a vista maggiore in ogni situazione di navigazione. Singolare poi il fatto che a differenza di modelli analoghi siano dotati di un solo motore all'interno in un enorme vano tecnico nello scafo centrale. Questo vuol dire meno costi di manutenzione e facilità di movimento mentre si lavora. La Neel propone a seconda del modello, una o due cabine sul ponte principale e una al centro o addirittura delle cabine extra negli scafi laterali.

Il 51 piedi dispone di quattro cabine e gavoni di poppa nei due scafi laterali altrettanto grandi. Questo modello ha un vero salone con due divani doppi a "L"; facendo scorrere le porte a vetro i due formano una enorme U che consente di ospitare un grande gruppo di persone tutte comodamente sedute. Il 47 piedi in fase di lancio avrà la stessa disposizione del 51 ma la cabina sul ponte disporrà di pannelli scorrevoli diventando un "open space" verso prua con massima visibilità persino dalla cuccetta.

Visitando la sede dei cantieri Outremer e Gunboat è stato possibile toccare con mano l'attenzione che questi produttori hanno posto nelle rifiniture delle loro barche. Certamente sono prodotti posizionati a un livello superiore della media perché performanti e leggeri, perché dotati di derive mobili e timoni a barra e perché utilizzano mate-

riali e soluzioni molto tecnologiche come ad esempio l'albero rotante. Un Outremer 45 o un Neel 51 costano mediamente 200.000 o 400.000 euro in più di un modello analogo di altri sentieri pensato per la crociera. Si tratta di modelli pensati chi non voglia rinunciare alla comodità contando su un mezzo che può affrontare ogni tempo.

Nella stessa categoria a La Grande Motte erano presenti anche produttori extraeuropei come la Balance Cat, azienda nordamericana che si difende bene, costruendo artigianalmente imbarcazioni che dichiarano essere nel segmento tra un Outremer e un Gunboat. Alla *World Arc* del 2014 il Balance 601 è stato sempre in testa a tutta la flotta.

Vittorio Malingri, incontrato in fiera e autore del progetto dell'Unlimited 53, ha sottolineato come tutti i produttori ormai abbiano raggiunto standard equivalenti sia nella modalità di costruzione che nei materiali. Per esempio hanno tutti i crash box a prua, le derive e i timoni e qualsiasi appendice sono costruiti per rompersi all'impatto senza danneggiare lo scafo e la costruzione viene effettuata con un mix di vetro, carbonio, resine epossidiche sotto vuoto. Le strutture interne sono in tutti i casi estremamente leggere ma provviste di rinforzi laddove necessario.

Nel complesso l'organizzazione della fiera de La Grande Motte si può dire tanto informale quanto efficiente. Tra i pontili galleggianti del marina si passeggia paralleli a una lunga spiaggia che a sera chiude con un tramonto stupendo.

Complessivamente è una fiera molto di nicchia ma per chi intende affacciarsi al mondo dei multiscafi è assolutamente imperdibile.

ARMANDO ADDATI