



IL VANTAGGIO DEL CALENDARIO

Con il solito innegabile vantaggio di essere l'apripista dell'anno fiscale della nautica internazionale, il salone francese è tornato dopo due anni di attesa forzata. Un buon successo ben testimoniato dal Ministro del mare, quello sì invidiabile.

Un po' come accade per l'indice dei personaggi e interpreti che apre o chiude la proiezione di un'opera cinematografica, l'ordine di apparizione ha premiato ancora una volta, puntualmente, il salone della Costa Azzurra. "A prescindere", avrebbe detto il principe de Curtis. Infatti, dopo il suo stop del 2020 imposto dalla pandemia, lo Yachting Festival si è ripresentato quest'anno, dal 7 al 12 settembre, con le stesse luci e ombre di sempre. Le prime, costituite dall'innegabile quantità/qualità di première che, guarda caso, sono tali proprio perché legate al dato anagrafico dell'esposizione; le seconde, rappresentate dalla sempre difficoltosa mobilità interna del Vieux Port, imposta soprattutto da quel micidiale ponte mobile che, ciclicamente e spesso a sorpresa (alla faccia della tabella oraria ufficiale), divide in due l'area espositiva principale per almeno venti minuti, per lasciar libero il passaggio in uscita e in entrata alle unità in prova e alle non poche barche residenti. Una caratteristica, questa del collegamento con il mare, che per quanto sia poco fluida e non sempre possibile, resta comunque assolutamente irrinunciabile per una mostra che ne ha fatto uno dei suoi maggiori punti di forza. Anco-

ra più marcata poi, in quanto strutturale, la separazione tra questo bacino e quello di Port Canto che, sul piano pratico, sono distanti assai più dei tre quarti di miglio nautico che separano le relative imboccature e che vengono percorsi da apposite navette, spesso troppo affollate: il primo sostanzialmente dedicato alle barche a motore (quest'anno per un totale di 480 unità) e all'accessoristica, il secondo dedicato alla vela (per un totale di 113 unità) e ai broker. Insomma, seppure sotto la stessa egida, si tratta praticamente di due saloni: entrambi sicuramente interessanti - soprattutto per gli operatori, in chiave business-to-business - ma decisamente faticosi per il pubblico che, infatti, quest'anno più che nel passato, sembra aver deciso preventivamente di visitare l'uno o l'altro, a seconda dell'appartenenza al mondo del motore o a quello della vela. Non a caso, ci è venuto spontaneo il paragone con Miami, dove - mutatis mutandis - lo Yacht Show e il Boat Show sono due saloni simultanei profondamente diversi, fisicamente separati (poco meno di 3 miglia) e ciascuno con un suo specifico pubblico che difficilmente si mescola con l'altro. Una spartizione che nel caso di Cannes sarebbe interessante misurare con precisione ma che, almeno per il momento, si confonde nel novero dei dati

complessivi. A dichiararli con soddisfazione, subito dopo la chiusura, è stata Sylvie Ernoult, direttrice del salone per conto di Reed Exposition France: "Se il numero totale di espositori e di barche è diminuito leggermente rispetto al 2019 (rispettivamente del 7% e del 4% - ndr), la quantità di modelli presentati in anteprima mondiale è aumentata del 10%, mentre il numero complessivo di visitatori è rimasto lo stesso. Un risultato che ci rende davvero orgogliosi". Va aggiunto che, sul piano più strettamente tematico, un successo di quest'ultima edizione è stato indubbiamente quello di aver dato grande spazio e risalto al tema della transizione

ecologica in campo nautico, già affrontato più in sordina nel 2019 con la mostra didattica "Energy Observer", basata sull'esperienza della barca-laboratorio che aveva attraversato l'Atlantico in modo totalmente green. Stavolta, il salone è riuscito a raccogliere ben 80 imbarcazioni ecosostenibili e a creare un'area dedicata specificamente a 11 unità tra ibride e full-electric. Il tutto con la benedizione di Annick Girardin, ministra francese del mare, per la prima volta a Cannes essendo stata nominata il 6 luglio 2020, in piena emergenza Covid. Già, perché la Francia, dopo una gestazione durata trent'anni, quel giorno si è finalmente dotata di una figura governativa completamente dedicata all'industria navale, alle infrastrutture portuali, al turismo e ai trasporti marittimi, alla pesca, all'acquacoltura, all'energia e alla biotecnologia marina. Abbiamo l'impressione che farebbe molto comodo anche all'Italia. ■



CANNES IN CIFRE

54.400 visitatori
 575 espositori
 620 unità da 3 a 50 metri (507 a motore, 113 a vela)
 di cui 141 anteprime
 480 a Vieux Port, 140 a Port Canto
 518 in acqua, 102 a terra
 29 unità usate nello Spazio Broker



di Corradino Corbò

UN CANTIERE PER IL FUTURO

La nautica italiana sta vivendo un momento magico e la fiera che la rappresenta ha colto l'occasione per dimostrare che cosa sta facendo per gli anni a venire. La città dovrà necessariamente adeguarsi.

Mai come quest'anno, la fiera di Genova ha mostrato il fermento che ne attraversa ogni aspetto, da quello logistico a quello organizzativo, dal marketing alla politica. Un'allegria commistione di elementi planata sull'incredibile euforia che il comparto nautico sta manifestando ad ogni livello. È così che, alle spalle dell'ormai celebre Padiglione Blu, l'immenso cratere che avrebbe potuto richiamare un'idea di desolazione post-atomica è diventato invece il simbolo tangibile di un sogno che, per mano di Renzo Piano, potrà realizzarsi di qui a tre anni: quel waterfront che, oltre a cambiare radicalmente l'affaccio

di Genova sul mar Ligure, potrà consegnare al salone nautico internazionale la palma di più bello al mondo. "Quel giorno ci dimenticheremo della Croisette" ci ha detto ironicamente Carla Demaria, presidente della società che organizza il salone. L'ovvio riferimento è a Cannes, dove il salone-concorrente per eccellenza si avvantaggia indubbiamente dell'allure di una cittadina votata da sempre al turismo internazionale di alto livello e, perciò, anche meglio organizzata sotto il profilo dei servizi e della ricettività. Infatti, la manager ha subito aggiunto: "Genova dovrà necessariamente riorganizzare la sua rete di collegamenti e dotarsi finalmente di un aeroporto all'altezza della situazione".



Euforia, dicevamo. Come si è potuto evincere praticamente da tutte le occasioni di incontro con gli operatori (nell'arco dei sei giorni di salone, ben 78 sono stati gli eventi tra convegni, seminari, workshop tecnici, conferenze e presentazioni), non esiste settore che attraverso i suoi esponenti principali non abbia dichiarato di vivere un periodo di impressionante accelerazione. Il che, combinato con la crisi delle forniture che sta affliggendo un po' tutti i comparti produttivi del Paese, genera pure una certa ansietà. Ma non è detto che tutti i mali vengano per nuocere, poiché il rallentamento che ne deriva potrebbe costituire un freno alla formazione di quella che qualcuno intravede come una possibile "bolla". Resta il fatto che, qualora i dati del quarto trimestre di quest'anno confermassero la fascia superiore delle stime, l'industria italiana della nautica toccherebbe i miracolosi livelli di fatturato del biennio 2007-2008: un incremento inaspettatamente positivo ma, anche per questo, da governare con estrema cautela. "Quella a cui stiamo assistendo non è una dinamica di rimbalzo, ma il segno di un rafforzamento strutturale" ha dichiarato il professor Marco Fortis, direttore della fondazione Edison, nel corso del convegno Boating Economic Forecast. "Questo non vuol dire solo che siamo diventati più competitivi - ha aggiunto - ma anche che abbiamo meno debiti con l'estero. Ci siamo trasformati da debitori verso l'estero in creditori verso l'estero". Un'altra tendenza da segnalare, stavolta non esprimibile in dati aritmetici ma ben percepibile attraverso l'impennata me-

diatica di cui la nautica italiana ha goduto nell'intero arco estivo, culminando proprio nelle date del salone genovese, è stato quello dell'interesse dimostrato dagli organi di informazione e dai rappresentanti del Governo e del Parlamento. L'approccio della politica al nostro settore sembra stia prendendo, finalmente, la direzione tanto auspicata soprattutto durante gli anni più difficili. Insomma, la nautica vista non più come un club esclusivo ma come un'opportunità per l'intero Paese. Voglia il cielo che si vada avanti su questa strada e che, finalmente, oltre che di lusso (francamente non se ne può più), si torni a parlare di nautica popolare senza correre il rischio di essere presi per pazzi. ■

GENOVA IN CIFRE

- 200.000 mq di superficie espositiva**
- 92.377 visitatori (30% in più rispetto al 2020)**
- 1.000 unità circa (200 posti barca in più rispetto al 2020)**
- 1.000 brand circa**
- 12% l'incremento di contratti firmati**
- 78 eventi**
- 5.874 prove in mare**
- 947 giornalisti accreditati**
- 128 ore di live streaming**
- 9.30 ore di servizi tv**

L'obiettivo di soddisfare il più possibile le tante diverse esigenze rappresentate dagli armatori, è alla base della continua evoluzione della gamma **Sunseeker**, il cantiere inglese che infatti, nei

Sunseeker Manhattan 55



CABINATI A MOTORE



Sunseeker Manhattan 55 Evo



Sunseeker 65 Sport Yacht



Sunseeker 88Y



Sunseeker 90 Ocean

saloni di fine estate, è sceso in campo con una nutrita schiera di novità. Incominciamo con il debuttante entry level **Manhattan 55'**, che rientra nella gamma dei tradizionali flying bridge da crociera in cui la godibilità degli spazi è funzione della struttura, il tutto con un design di famiglia caratterizzato dalle originali finestrate laterali. Da apprezzare l'area poppiera, un vero e proprio beach club con tanto di plancetta a movimento idraulico, nel quale può essere installato un barbecue. Una finestra apribile crea un unico piano di comunicazione fra living e pozzetto, mentre gli interni offrono tre cabine doppie con l'armatoriale posta a centro barca. I due Volvo Penta D13 da 800 HP ciascuno consentono una velocità di crociera di 25 nodi, con punte di 30 nodi, e un'autonomia di circa 230 miglia.

Sulla stessa lunghezza è anche il nuovo **Predator 55' EVO**, un coupé decisamente più sportivo nel design, senza per questo trascurare l'abitabilità sia in coperta sia negli spazi interni, con la possibilità di un tettuccio apribile che porta aria e luce al living, dove una plancia di comando a sedute singole aumenta il senso di dinamicità offerto dalla barca. Quattro i posti letto sottocoperta, con la matrimoniale a centro barca e una doppia ospiti (letti singoli ma unibili) a prua. Sottocoperta si trova anche la cucina, dotata di spazi generosi e ben accessoriati. Svelta sulla poppa il piano prendisole, ma solo perché al di sotto di esso si apre un ampio vano garage che, servito da un'ampia plancetta up&down, è in grado di ospitare un tender.

Linee sportive sottolineate da un bello slancio di prua anche per lo **Sport Yacht 65'**, che riprende i concetti della gamma Predator arricchendoli di un fly di piccole dimensioni dedicato a una sofisticata plancia di guida dietro la quale si trova un piano prendisole. Sobrie ed eleganti, secondo lo stile Sunseeker, le rifiniture e gli arredi degli interni, dove si apprezza, grazie all'azione delle finestrate, la creazione di un ambiente di comunicazione a livello unico fra living e pozzetto. La plancetta, raggiungibile attraverso una doppia scaletta posta ai lati del blocco prendisole (sotto cui si trova il vano garage trasformabile in beach club), ha il consueto movimento up&down. Sottocoperta si trovano tre cabine, tutte dotate di toilette dedicata. A poppavia dell'armatoriale, posta a centro barca, è ricavato l'alloggio per l'equipaggio. Quanto alle prestazioni, con due Volvo Penta IPS da 900 HP si raggiungono agevolmente i 35 nodi. Salendo di dimensioni, altra novità presentata da Sunseeker è l'**88 Yacht**, dove al di là di un design elegante e innovativo che ingloba senza traumi estetici il fly con tanto di T-top, colpisce la cura che il cantiere ha dedicato al disegno della parte poppiera, dove a anche in questo caso è stato realizzato un originale beach club dall'atmosfera particolarmente privata. Quattro cabine doppie più l'alloggio equipaggio a estrema poppa costituiscono invece la zona notte.

Stessa abitabilità per l'**Ocean 90'**, apripista di una nuova gamma particolarmente dedicata a chi, avendo già una buona cultura di navigazione, vuol vivere la barca attraverso un contatto più intimo con il mare. I volumi più imponenti dovuti all'ampiezza del baglio e lo spazio guadagnato sacrificando lo slancio di prua, consentono sia in coperta sia negli interni una grande libertà di movimento e, anche in questo caso, si apprezza un'area beach assolutamente sorprendente per le soluzioni adottate.

Entry level del brand olandese **Vandutch**, recentemente rilevato dal **Cantiere del Pardo**, il **Vandutch 32** si presenta con linee classiche, molto pulite, e con un allestimento del pozzetto solare

CABINATI A MOTORE

Natanti a Motore Open									
Lungh.	CE	Cantiere Modello	Car.	Largh.	Peso kg	Letti	Mat.Costr.	Motori HP	€ Iva esclusa
6,99	C	AS 23 GL	V	2,55	1350	2	VTR	solo scafo	39.476
7,15	C	Sea Ray Sun Sport 230	V	2,54	2.150	2	VTR	250 Mercury - FB	85.000
7,15	C	Searay Sunsport 230	V	2,54	2.150	2	VTR	2x250 Mercury FB	85.000
7,19	C	Jeanneau Merry Fisher 795 Sport Serie 2	V	2,79	1.592 (senza motore)	2	VTR	Max 250 HP	44.300
7,37	C/D	Jeanneau Cap Camarat 7,5 WA Serie 3	V	2,51	1.554 (senza motore)	2	VTR	Max 300 FB	39.050
7,37	C	Jeanneau Cap Camarat 7,5 CC	V	2,55	1.554 (senza motore)	2	VTR	Max 300 FB	32.250
7,50	B	Nerea 24	V	2,50	2.800	2	VTR	200 Volvo P. D3 EFB	150.000
7,65	C	Karnic CS 700S	V	2,45	1480	2	VTR	Solo scafo	50.210
8,00	C	Axopar 25 T-Top	V	2,23	n.c.	2	VTR	Max 250 FB	n.c.
8,00	C	Libra 750 Cabin	V	2,45	1650	2+2	VTR	Solo scafo	46.600
8,50	B	Candela	V	2,50	1.605	2	CAR	Candela C-POD 45/50 kW	290.000
8,50	B/C	Dromeas D28	V	2,90	3.200	2/4	VTR	2x300 Mercury FB	89.000
8,50	B	Mimi Libeccio 8,5 WA	V	2,50	2.500	2	VTR	195 Yanmar EB	90.200
8,53	B	Occhilupo Superbia 28	V	2,50	800	2	CAR	2x 200 Mercury FB	250.000
8,60	C	AS 28 GLX	V	2,55	1900	2+2	VTR	Solo scafo	65.752
8,99	B	Patrone 27 Open	V	2,83	7.110	2+1	VTR	n.c.	n.c.
9,05	B/C	Flipper 900 DC	V	3,10	3100	3+2	VTR	2x225 Mercury Verado - FB	189.216
9,10	B/C	Beneteau Flyer 9 Sundeck	V	2,94	3.350	2+2	VTR	Solo scafo	61.960
9,16	C	Ryck 280	V	2,81	2.070	2	VTR	Max 250 FB	54.590
9,81	B	VanDutch VD 32	V	2,90	4.500	2	VTR	430 Volvo P. V8 EFB	n.c.
9,86	B	Aquila 32	C	3,85	8.200	2+2	VTR	2x300 Mercury FB	320.000
9,99	C	Fairline 33	V	3,50	6.600	2+2	VTR	2x240 Volvo P. EFBB	n.c.
10,15	B/C	Ranieri Intern. Next 330 LX	V	3,00	3.700	4	VTR	Max 2x 400 HP FB	138.000
10,20		X Yachts - X Power 33 C	V	3,10	4.000	2	VTR	350 Yanmar EB	400.000
10,28	C	Saxdor 320 GTC	V	3,10	4.000	2	ALU	2x225 Mercury Verado FB	160.000
10,31	B	Sealine - S335 /S335 V	V	3,50	6.670/7.270	4	VTR	340 HP /Max 2x300 HP	n.c.
10,90	B	Lion Yachts - Open Sport 3.5	V	4,00	n.c.	4	VTR	2x300 Yamaha FB	n.c.
11,00	A	Fountain Pajot - MY 4.S	C	5,10	9.500	6	VTR	2x150 Yanmar EB	n.c.
11,10	B	Sessa Marine - Key Largo 34	V	3,30	5.200	2+2	VTR	Solo scafo	204.000
11,20	B	Apreamare Gozzo 35	V	3,70	7.000	2	VTR	2x270 D4 Volvo P.	n.c.
11,20	B	Venegy V 37	V	3,86	10.000	2+2	Alu.	2x220 Volvo P. D3 EB	695.000
11,30	B	Mondino Opera Prima Mare 37 Hybrid	V	3,60	8.500	2+2+1	ALU	2x400 FTP + 2x20 kW Mitek - ME	445.000
11,47	B	Portofino 11 HTS Spider	V	3,54	8.500	4+2	VTR	2x250 Yanmar EB	296.500
11,50	B/C	Axopar 37 Mediterranean Edition	V	3,35	3590 (solo scafo)	2+2	VTR	2x300 Mercury FB	250.000
11,56	B	Fiart Seawalker 35	V	3,82	5.500	4	VTR	solo scafo FB	187.000
11,82	B	C Catamarans 40 Power Fish	C	5,84	9.300	6	VTR	2X110 FNM - EB	347.000
11,90	B	Jeanneau NC 37	V	3,59	6.832	4/8	VTR	2x 220 Volvo P. D3 - EB	288.000
12,35	B	Vanguard Tesoro T 40	V	3,65	6.800	4	VTR	2x300 Volvo P. - FB	n.c.
12,40	B	Nimbus C 11	V	3,46	6.600	4	VTR	2x300 Mercury Verado - FB	325.000
12,40	B	Nimbus T11	V	3,46	7.600	4	VTR	2x300 Mercury Verado	300.000
12,61	B	Fiart Seawalker 39	V	3,85	8.000	4	VTR	2x320 Volvo P. D4 DPI - EB	365.000
12,90	B	Cayman Yachts 400 WA	V	3,82	12.000	4/5	VTR	2x380 Volvo P. IPS 500	408.200 FB con 3 x 300 ?
12,90	B	Med Yacht 42	V	4,06	9.000	4	VTR	Max 2x600 FB	320.000 Solo scafo
12,96		SAY Carbon SAY 42	V	3,99	4.300	n.c.	VTR	2x430 V8 Volvo P. - EB	n.c.
13,05	B	Canados Gladiator 411	V	3,30	3.100	2	CAR	2x450 Mercury Racing FB	600.000
13,20	A	Sasga Menorquin 42 HT	SD	4,00	11.260	4+2+2	VTR	2x300 Volvo P. D4 - EB	439.175
13,20	B	Wally Tender X	V	4,30	9.500	2	VTR	2x380 Volvo P. - EFB	n.c.
13,23	B/C	Swan Shadow	V	4,30	4.550	2	VTR	3x225 - FB	n.c.??

Lungh.	CE	Cantiere Modello	Car.	Largh.	Peso kg	Letti	Mat.Costr.	Motori HP	€ Iva esclusa
13,30	B	C.N. del Tevere Domina	V	3,90	n.c.	4	VTR	Solo scafo	298.000
13,47		Solaris Powe 44 Open	V	4,35	14.000	4	VTR	2x370 Volvo P. IPS 500	575.000
14,25	B	Cranchi A46 Luxury Tender	V	4,33	13.500	4	VTR	2x480 Volvo P. D6 - EB	578.000 con IVA?
14,27	B	Sessa Marine C47	V	4,39	14.500	6	VTR	2x380 VolvoPenta IPS 500	667.000
14,50	A	Azimut Verve 47	V	4,10	17.500	4	VTR	4x450R Mercury	970.000
14,50	V	Vulcan 4,20	13.500	n.c.	VTR	2x570 - ES	n.c.		
14,66		BIC Aluminium Glacier 48	V	4,40	9.400	4	ALU	2x625 Volvo P. 800 IPS	1.300.000
14,78	B/C	Beneteau Gran Turismo 45	V	4,20	10.061	4	VTR	2x380 Volvo D6 EB	470.400
14,90	B	Absolute 48 Coupé	V	4,52	21.190	6	VTR	2x480 Volvo P. IPS 650	770.000
14,90	B	De Antonio D50 open	V	4,40	11.000	4/6	VTR	3x400 Mercury Verado FB	559.240
15,00	B	Rio Daytona 46	V	4,30	11.000	4	VTR	2x350 Mercury Verado - FB	500.000
15,03	B	Canados Gladiator 493 Grand	V	4,25	13.600	4	VTR	2x440 Volvo P. D6 - EB	850.000
16,19	A	Leopard 53	C	7,67	19.857	8	VTR	2x370 Yanmar - EB	\$ 1.099.000
16,78	A	Azimut 53	V	4,95	30.000	6	VTR	2x725 Volvo P. D11 IPS 950	1.020.000
17,05	A	Sunseeker Predator 55 EVO	V	4,48	21.000	4	VTR	2x725 Volvo P. D11 - EB	£ 965.000
17,21	A	Sunseeker Manhattan 55	V	4,87	27.000	6	VTR	2x800 Volvo P. D13 - EB	£ 1.150.000
17,40		Astondoa As5	V	4,90	n.c.	6	VTR	2x725 Volvo P. D11	n.c.
17,60	B	Lion Evolution 6.0	V	5,00	n.c.	6+1	VTR	4x425 Yamaha XTO FB	n.c.
17,99	A	Silent 60	C	8,99	29.000	8/12	VTR	Max 2x340 kW ME	2.180.000
18,00	B/C	Pardo Endurance 60	V	5,10	30.000	6	VTR	2x550 Volvo P. IPS 700	1.397.000
18,10	A	Grand Banks 54	V	5,34	23.500	4/6	VTR	2x725 Volvo P. D11 - EB	2.700.000
18,30	A	Sunreef Ocotone 60 Power	C	10,70	n.c.	6	COM	2x705 EB	3.800.000
18,56	B	Cayman F 580	V	4,83	30.000	6+2	VTR	2x635 Volvo P. IPS 800	1.187.700
18,61	A	Pearl 62	V	5,30	32.000	8+1	VTR	2x725 Volvo P. IPS 950	£ 1.399.950
18,66	B	Absolute 60 Fly	V	4,94	36.000	8	VTR	2x725 Volvo P. IPS 950	1.420.000
18,94	A	Pershing 6X	V	4,80	40.000	6	VTR	2x1550 MAN V12 EB	n.c.
18,95	B	Beneteau Grand Trawler 62	SD	5,41	28.500	6	VTR	2x730 MAN - EB	1.384.400
19,35	B	Canados - Gladiator 631 Next	V	4,73	22.000	4/6	VTR	2x1000 Volvo P. DF13 - ES	2.200.000
19,85	A	Palm Beach GT 60	V	5,23	23.251	4	VTR	2x725 Volvo P. IPS 950	n.c.
20,145	A	Magellano 66	SD.	5,40	45.800	6/8+2	VTR	2 x 850 MAN Volvo D13	1.980.000
20,50	A	Sunseeker 65 Sport Yacht	V	5,10	37.810	6	VTR	2x900 Volvo P. IPS 1200	£ 1.985.000
20,67	A	Riva 68 Diable	V	5,29	38.000	6+1	VTR	2x1650 MAN V12 2x1550 RMAN V12	n.c.
20,98	A	Azimut 68	V	5,23	43.700	7+2	VTR	2x1000 Volvo P. IPS 1350	2.010.000
21,40	A	Sirena 68	SD	5,90	47.000	6-8	VTR	2x900 Volvo P. D13 - EB	n.c.
21,45	B/C	Prestige 690	V	5,30	43.750	6/8	VTR	2x900 Volvo P. IPS 1200	2.000.800?
22,07	A	Zeelander 72	V	6,00	42.000	6+1	VTR	3x1000 Volvo P. IPS 1050	3.695.000
22,30	A	Otam 70	V	5,40	n.c.	6+2	VTR	2x2000 MTU EB	n.c.
22,80		Princess Y72 M/Y	V	5,45	53.300	8	VTR	2x1400 MAN V12 EB	n.c.
22,82	B	Bluegame BG 72	V	5,60	40.000	6+2	VTR	2x900 Volvo D13 1200 IPS	3.150.000
23,25	A	Riva 76' Perseo Super	V	5,75	n.c.	6/8	VTR	2x 1550 MAN V12 EB	n.c.
23,50	A	Wajer 77	V	5,80	51.000	7+2	Alu.	3x1000 Volvo P. IPS 1350	n.c.
23,80	B	Vision F 80	C	9,56	48.500	8+4	Alu.	2x625 Volvo P. 800 IPS	3.000.000
24,00	A	Blu Emme Evo V8	V	7,17	64.000	6+2	VTR	2x1000 Volvo P. IPS 1350	n.c.
25,15	A	Cranchi Settantotto	V	5,76	57.000	8+3	VTR	3x1000 Volvo P. IPS 135	3.445.000
25,98	A	Numarine 26 XP	D	6,60	56.000	8	VTR	2x560 MAN EB	4.3000.000
26,38		Sunseeker 88 Yacht	V	6,47	75.400	8+4	VTR	2x2000 MTU EB	£ 4.690.000
27,10		Sunseeker 90 Ocean	V	7,16	85.000		VTR	2x1650 MAN EB	£ 5.955.000
30,13	A	Ferretti 1000	V	6,81	111.000	10	VTR	2x2117 MTU EB	n.c.

EB: entroborde - EFB: entrofuoriborde - C: catamarano - V: V profonda - SD: semidilocante - Alu: alluminio - Car: carbonio COM: composito - ES: Eliche di superficie - ME: motore elettrico