

Shipyard

L'altra metà del cielo

The other half
of the SKY

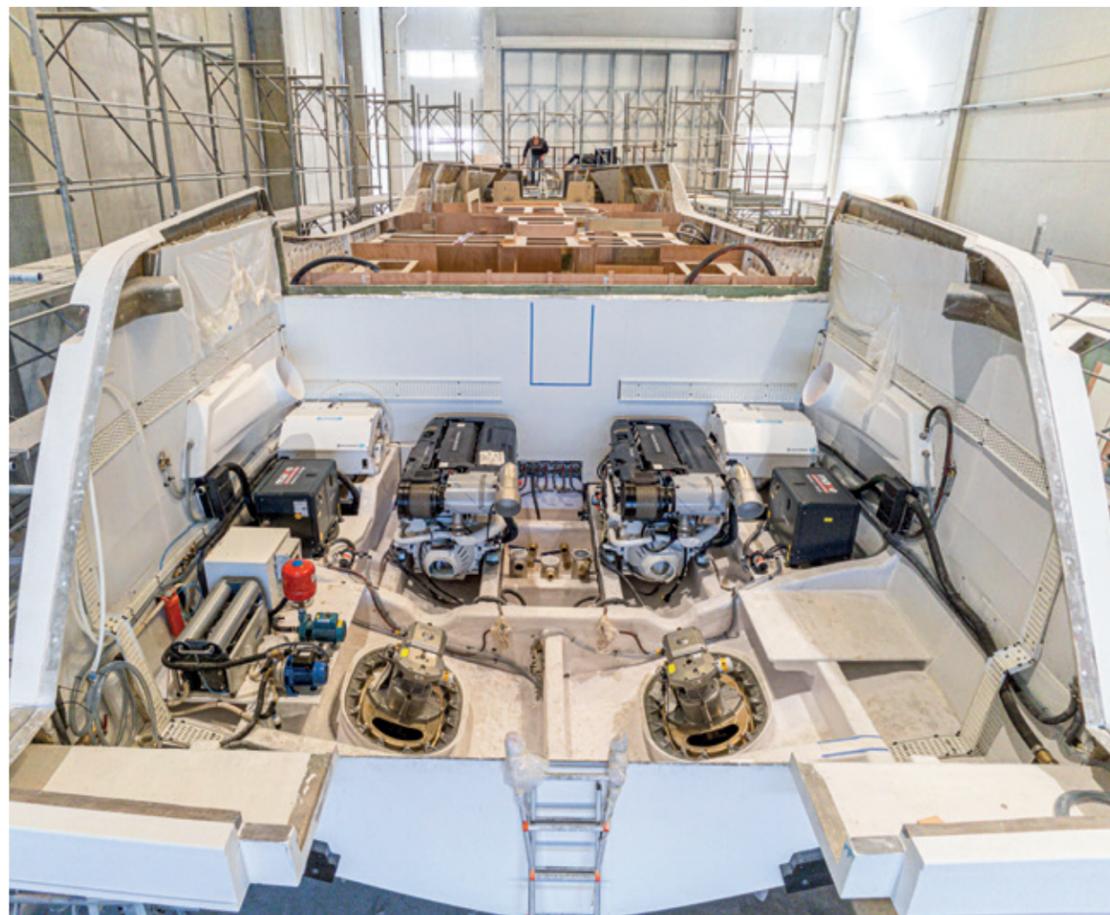
IL CANTIERE DI PODENZANO, DOPO LE BARCHE
A VELA, CERCA IL SUO SPAZIO NEL MONDO
DEL MOTORE. IL PROGETTO HA VISIONE E CONCRETEZZA,
CE LO RACCONTA VALENTINA GANDINI
FOLLOWING SAIL YACHTS, THE SHIPYARD IN PODENZANO
IS MAKING WAY FOR ITSELF IN THE WORLD OF ENGINES.
THE PROJECT HAS VISION AND CONSISTENCY. VALENTINA
GANDINI TELLS US MORE ABOUT IT

by *Niccolò Volpatic*
photo by *Andrea Muscatello*



A Pisa, la nuova struttura del cantiere è interamente dedicata alla produzione delle linee a motore.

In Pisa, the yard's new site is entirely dedicated to the production of motor lines.



Mylius Yachts nasce nel 2004 a Napoli e inizia a produrre barche a vela che non passano inosservate. Pochi pezzi all'anno, molta cura e molta tecnologia. Perfetti come cruiser racer. Nel 2011 la famiglia Gandini rileva il cantiere e da allora Valentina ha iniziato ad occuparsene. I Gandini sono imprenditori, famosi nel ramo del packaging e della robotica. Twin Pack è una delle loro aziende, famosa per il brevetto delle maniglie per le confezioni da sei dell'acqua minerale. Mylius prevede di fare nel 2023 un fatturato di 12 milioni e per il 2024 si aspetta un'ulteriore crescita. L'obiettivo, nel giro di tre o al massimo quattro anni, è arrivare intorno ai venti milioni di fatturato. La sede di Podenzano, in provincia di Piacenza, ricopre un'area di 25.000 m² con un forno di laminazione e la falegnameria. A Pisa è concentrata la produzione delle nuove barche a motore, che si avvarrà anche di squadre esterne. Attualmente in Mylius sono impiegate circa 30 persone, metà in produzione e metà negli uffici. L'ufficio tecnico è composto da sei persone, ma anche questo è in crescita per far fronte alle nuove gamme.

Mylius Yachts was founded in 2004 in Naples and started producing sail yachts that would not go unnoticed. Few pieces per year, extreme attention to detail, and a lot of technology. Perfect as cruiser racers. In 2011, the Gandini family took over the yard and, since then, Valentina has been in charge of it. The Gandinis are entrepreneurs, well-known in the packaging and robotics industry. Twin Pack is one of their companies, famous for its patented handles for mineral water six-packs. Mylius plans a turnover of 12 million in 2023 and expects further growth in 2024. The goal, within three or at most four years, is to reach a turnover of around 20 million. The headquarter in Podenzano, in the province of Piacenza, covers an area of 25,000 m² with a lamination plant and a joinery. The production of the new motorboats is located in Pisa, where external teams will also be employed. Currently, about 30 people are employed at Mylius, half in the production plants and half in the offices. The technical office consists of six people, but it is also growing to cope with the new ranges.

In questo particolare momento, il mercato nautico può essere paragonato ad un'onda oceanica che sembra non avere mai fine. Anche Mylius Yachts, che ha poco meno di vent'anni di storia ed è affermato nel mondo della vela, ha deciso di prendersi dello spazio anche nel mondo del motore. Il cantiere fu fondato a Napoli nel 2004 e la famiglia Gandini lo ha rilevato nel 2011, spostando la produzione a Podenzano in provincia di Piacenza. «Io e mio padre Luciano siamo sempre molto presenti. Le aziende le vogliamo vicine a casa perché le frequentiamo quotidianamente. Da qualche anno mi occupo di Mylius, ma se non siamo fianco a fianco, ci sentiamo al telefono almeno otto volte al giorno. Il mio è un lavoro un po' complicato e ammetto che farlo da donna lo è ancora di più. Ho tanta passione, ma anche razionalità. Sono molto attenta al mercato e a cosa propone la concorrenza. Ho sempre lavorato sodo e mi sono conquistata il rispetto e la fiducia di tutti. Alla fine però quello che conta sono i risultati, che fanno capire la vera capacità delle persone», afferma Valentina Gandini, amministratore delegato di Mylius Yachts.



«HO TANTA PASSIONE, MA ANCHE RAZIONALITÀ. SONO MOLTO ATTENTA AL MERCATO E A COSA PROPONE LA CONCORRENZA. HO SEMPRE LAVORATO SODO E MI SONO CONQUISTATA IL RISPETTO E LA FIDUCIA. ALLA FINE PERÒ QUELLO CHE CONTA SONO I RISULTATI, CHE FANNO CAPIRE LA VERA CAPACITÀ DELLE PERSONE».

«I HAVE A LOT OF PASSION, BUT I AM ALSO A RATIONAL BEING. I AM EXTREMELY FOCUSED ON THE MARKET AND ON WHAT COMPETITORS OFFER. I HAVE ALWAYS WORKED HARD AND GAINED RESPECT AND TRUST. BUT IN THE END, WHAT COUNTS IS THE OUTCOME, WHICH MAKES YOU UNDERSTAND PEOPLE'S TRUE ABILITY».

VALENTINA GANDINI





L'MY62 È UNA NAVETTA, LA PRIMA DI UNA NUOVA LINEA, CON UNA CARENA AD ANGOLO VARIABILE E UNA V PROFONDA A PRUA. L'ARCHITETTURA NAVALE È DELLO STUDIO GIOVANNI CECCARELLI YACHT DESIGN.

THE MY62 IS A MONOHULL, THE FIRST OF A NEW SERIES, WITH A VARIABLE DEADRISE ANGLE AND HULL V AT THE BOW. THE NAVAL ARCHITECTURE IS BY THE GIOVANNI CECCARELLI YACHT DESIGN STUDIO.



Come accennato, il cantiere è affermato nelle barche a vela da 50 a 80 piedi. Performance, design, carbonio e hi-tech. Mylius ha una sua identità, che è anche una delle ragioni del suo successo. Saprà fare lo stesso con le barche a motore? Questo tipo di barche ha un mercato più ampio, è più facile ingegnerizzare il prodotto e, forse, è perfino più facile venderlo rispetto a una a vela. Valentina Gandini ha deciso di iniziare con due progetti che a breve vedranno la luce. Il primo è un tender di lusso, un motoscafo da 47 piedi motorizzato con quattro fuoribordo da 450 cavalli ciascuno. È realizzato assieme ad Alberto Simeone, architetto, designer, tra i fondatori di Mylius Yachts, che negli ultimi anni mantiene una collaborazione con il cantiere proprio per lo sviluppo dei nuovi prodotti. «Il family feeling è garantito proprio perché il progetto è stato curato da Simeone. Sarà un motoscafo, ma soprattutto sarà un Mylius», afferma Valentina.

La seconda gamma a motore, con la quale il cantiere si presenterà ai saloni autunnali, è stata affidata a Giovanni Ceccarelli. Si chiama MY62, è una navetta, la prima di una nuova linea, con una carena ad angolo variabile e una V profonda a prua. «Lo studio si è sviluppato su modelli di fluidodinamica che, oltre alle performance, tengono conto del comfort in navigazione», ci racconta Ceccarelli. È una navetta veloce, che può navigare in dislocamento, ma anche arrivare a una massima di 27 nodi grazie a due Ips 1350 di Volvo. Gli input del cantiere sono stati pochi. Le idee erano chiare, ma lo sviluppo è stato affidato a chi ha curato il progetto. Il risultato, lo abbiamo visto in cantiere in costruzione,

MY62 è solo la prima di una serie di navette a motore che Mylius ha intenzione di realizzare.

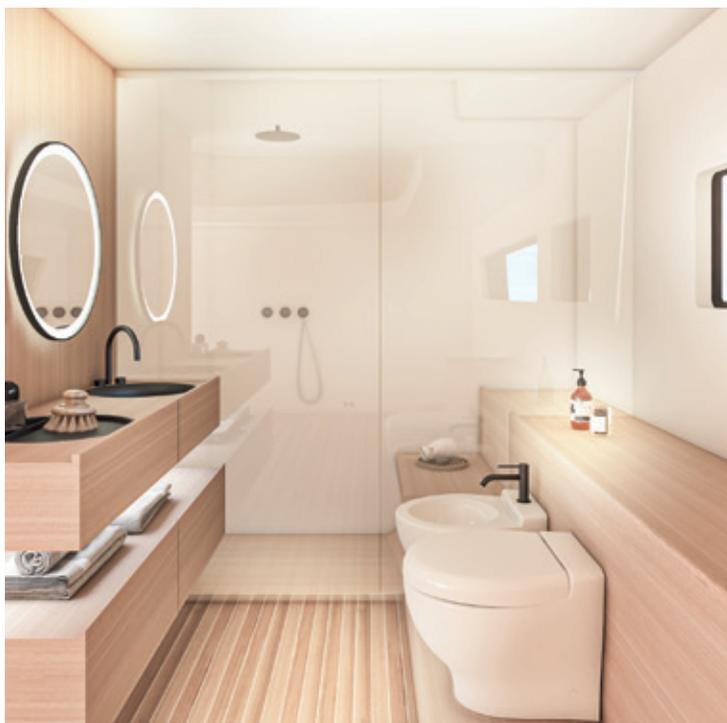
The MY62 is just the first of a series of motorized monohulls that Mylius plans to build.



«MI HANNO CHIESTO IL PROGETTO DI UNA NAVETTA DI 60 PIEDI IN GRADO DI SUPERARE I 25 NODI CON DUE CABINE E DUE BAGNI. HO INIZIATO COSÌ A FARE DEGLI SCHIZZI A MANO E LI HO MOSTRATI A VALENTINA GANDINI, LASCIANDOLE IL TEMPO DI SCEGLIERE. QUANDO LO HA FATTO, HO INIZIATO A SVILUPPARE LO STILE NELLA DIREZIONE SCELTA DA MYLIUS».

«I WAS COMMISSIONED A PROJECT FOR A 60-FOOT MONOHULL THAT COULD EXCEED 25 KNOTS WITH TWO CABINS AND TWO BATHROOMS. SO I BEGAN MAKING SOME SKETCHES BY HAND AND I SHOWED THEM TO VALENTINA GANDINI, GIVING HER TIME TO CHOOSE. WHEN SHE MADE HER CHOICE, I STARTED TO DEVELOP THE STYLE FOLLOWING THE DIRECTION CHOSEN BY MYLIUS».

GIOVANNI CECCARELLI



Il progetto del MY62 è stato interamente curato da Giovanni Ceccarelli e l'allestimento degli interni è stato affidato ad Aldo Parisotto.

The MY62 project was entirely handled by Giovanni Ceccarelli and the interior design was entrusted to Aldo Parisotto.

è una navetta moderna che si distingue da altre imbarcazioni già presenti sul mercato. Non è solo forma, ma anche tanta sostanza. Il contenuto, e quindi le scelte progettuali e stilistiche, risponde a precise caratteristiche di navigabilità che ci si aspetta da questa navetta. Giovanni Ceccarelli ha curato architettura, carena, coperta e layout degli interni. L'allestimento di questi ultimi è stato affidato ad Aldo Parisotto, dello studio Parisotto + Formenton. La possibilità di customizzare ci sarà, ma nei limiti della razionalità. L'armatore potrà, infatti, personalizzare gli interni, ma non tutto il resto. Come per i suoi modelli a vela, Mylius prevede di lasciare scelta, ma non di sconfinare nel mondo del One

Off. «È un piacere lavorare con Mylius perché ti dà una direzione, ma ti lascia libero di creare e portare avanti l'intero progetto. Inoltre, la collaborazione con Aldo Parisotto è stata al tempo stesso rispettosa dei ruoli e molto stimolante», afferma Ceccarelli. Per il comfort in navigazione il surveyor dell'armatore si è affidato a un consulente olandese che si è occupato dell'insonorizzazione. Tutte le paratie della barca hanno al loro interno sughero pressato che serve a ridurre rumore e vibrazioni. E lo stesso vale per la sala macchine e il piano di calpestio. Mylius ha differenziato anche le sedi produttive. La vela continuerà a essere realizzata a Podenzano, mentre le barche a motore a Marina di Pisa, in

una nuova struttura che è già prevista in espansione. «Io e mio padre ci aspettiamo di crescere con i modelli a motore. Crediamo che, a regime, potremmo produrre 7 o 8 esemplari all'anno di M47 Power e due o tre di MY62. Un passo alla volta per non perdere il controllo sulla qualità costruttiva che ha sempre contraddistinto Mylius. E con lo stesso spirito stiamo differenziando i designer, anche per quanto riguarda la vela. Ci sarà sempre Alberto Simeone, ma sarà affiancato da altri. È sempre un lavoro a quattro mani: loro propongono e il mio compito è quello di trovare un punto di incontro che mantenga l'identità del brand, facendo la scelta giusta. Il mio lavoro è quello di tenere la barra dritta e seguire la rotta che abbiamo iniziato diversi anni fa. Un Mylius è e deve rimanere un Mylius, anche se a motore».

During this particular time, the nautical industry can be compared to an ocean wave that seems to be never-ending. The shipyard Mylius Yachts, with a history of just under two decades, is an established presence in the world of sailing and has now decided to make way for itself in the world of motor boats as well. The yard was founded in Naples in 2004 and the Gandini family took it over in 2011, relocating the production to Podenzano in the province of Piacenza. «My father Luciano and I are always present. We want the companies to be close to home because we visit them daily. I have been caring for Mylius for a few years now, but if we are not together, we speak on the phone at least eight times daily. Mine is a rather complicated job and I admit that doing it as a woman is even more complicated. I have a lot of passion, but I am



also a rational being. I am extremely focused on the market and on what competitors offer. I have always worked hard and gained respect and trust. But in the end, the outcome counts, which makes you understand people's true ability», says Valentina Gandini, CEO of Mylius Yachts.

As already stated, the yard is well established in sail yachts from 50 to 80 feet. Performance, design, carbon and hi-tech. Mylius has its own identity, and this is also one of the reasons behind its success. Will it be able to reach the same results with motor boats? Motor yachts have a wider market, it is easier to engineer the product and, maybe, it is even easier to sell a motor yacht compared to a sailing yacht. Valentina Gandini decided to start with two projects that will be launched soon. The first is a luxury tender, a 47-foot motorboat powered by four outboard engines of 450 horsepower each. It has been designed in collaboration with Alberto Simeone, architect, designer and one of the founders of Mylius Yachts, who has been collaborating with the yard in recent years for the development of new products. «The family feeling is ensured because the project was handled by Simeone. It will be a motorboat, but above all, it will be a Mylius», says Valentina. The second motor range with which the yard will attend the autumn boat shows was entrusted to Giovanni Ceccarelli. It is called MY62 and it is a monohull, the first of a new series, with a variable deadrise angle and hull V at the bow. «The research was developed on fluid dynamics models which - in addition to performance - take comfort during sailing into account», Ceccarelli

told us. It is a fast monohull, which can sail at a displacement speed, but can also reach a maximum speed of 27 knots thanks to two Volvo IPS 1350 engines. The input from the yard was limited. The ideas were clear, but the development was entrusted to those in charge of the project. The result, which we were able to see in the yard while under construction, is a modern monohull that stands out from other boats already on the market. It is not just

A CANNES, A SETTEMBRE, SARANNO PRESENTATI LA NAVETTA MY62, IL TENDER M47 POWER E IL 66' A VELA DISEGNATO DA SIMEONE. A INIZIO 2024 SARÀ VARATO IL 72' A VELA.

THE CANNES SHOW IN SEPTEMBER WILL FEATURE THE MY62 MONOHULL, THE M47 POWER TENDER, AND THE 66' SAIL YACHT DESIGNED BY SIMEONE. EARLY 2024 WILL SEE THE LAUNCH OF THE 72' SAIL YACHT.

shaped, but also has lots of substance. The content, and consequently the design and stylistic choices, meet precise seaworthiness characteristics expected of this monohull. Giovanni Ceccarelli handled the architecture, hull, deck and interior layout. The design of the latter was entrusted to Aldo Parisotto the firm Parisotto + Formenton. There will be some degree of customisation but within the limits of rationality.

The shipowner can customize the interior but not the rest. As in the case of its sail models, Mylius intends to provide a certain degree of choice, but not to overstep into the world of One Offs.

«It is a pleasure to work with Mylius because it provides you with a direction to follow but leaves you free to create and develop the whole project. Moreover, the collaboration with Aldo Parisotto was both respectful of our specific roles and very stimulating», says Ceccarelli. For sailing comfort, the ship owner's surveyor relied on a Dutch consultant who took care of the soundproofing. All the boat's bulkheads have pressed cork on the inside to reduce noise and vibrations. The same applies to the engine room and decking. Mylius has also differentiated its production sites. Sail yachts will continue to be built in Podenzano, while motorboats will be produced in Marina di Pisa, in a new plant that is already expected to expand. «My father and I expect to grow with the motor models. We believe that, when fully operational, we could be producing seven or eight M47 Power units per year and two or three MY62s. One step at a time to avoid losing control over the manufacturing quality, which has always been the defining feature of Mylius. And with the same mindset, we are differentiating the designers, also regarding sail yachts. Alberto Simeone will always be with us, but he will be working alongside others. It is always a team effort: they suggest and my task is to find a common denominator that preserves the brand identity while making the right choice. My job is to keep the ship straight and follow the route we set out on several years ago. A Mylius is and must remain a Mylius, even if it is motorised». ▴



M47 Power