

BARCHE®

FULL ENGLISH TEXT

MONTHLY INTERNATIONAL YACHTING MAGAZINE

Cover
Bluegame
BGX70

Superyachts
Sanlorenzo
Attila 64 Steel

Components
• Quick Gyro X2
• Zipwake's new E Series

Shipyard
• Amer Yachts
• Sealine

Boats

- Absolute 62 Fly
- Azimut Yachts S8
- Excess 12
- Sacs Strider 11 Limousine

Company
Boero

Events

- Wooden Boat Festival
Port Townsend
- Arte Fiera Bologna

1993-2020
27 Years
BARCHE

In edicola dal 27 Marzo - April 2020 - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale - DL 353/2003 convertito in Legge 27/02/2004 n° 46 art. 1, comma 1, LO/MI



SHIPYARD

A vision of the FUTURE

La storia del cantiere Amer Yachts è ricca di aneddoti, ma ancor più di passione e coraggio di chi l'ha scritta finora. La sua spinta innovativa è un elemento di sicuro successo per il futuro

The history of the Amer Yachts shipyard is full of anecdotes, but above all it is replete with the passion and courage of those who have written it. Its drive to innovate will ensure future success

by Angelo Colombo





ABBIAMO INCONTRATO BARBARA AMERIO PER RIPERCORRERE LA STORIA DEL GRUPPO PERMARE. Tutto inizia negli anni '60, con Fernando Amerio, padre di Barbara, e la sua officina meccanica con la quale iniziò ad offrire servizi di assistenza nautica sempre più ad ampio respiro, inseguendo la sua passione per il mare e, soprattutto, la voglia di sapere e approfondire. Fu proprio grazie all'avvento dei motori fuoribordo che Fernando intuì il potenziale del settore nautico e, riuscendo a fornire assistenza per le manutenzioni, iniziò a conquistare la fiducia dei suoi clienti e si espanse verso zone allora abbastanza remote, come Corsica, Sardegna e Sud della Francia. Nacque così Permare, che da allora si occupa di assistenza e vendita di imbarcazioni da diporto. Inizialmente offrivano assistenza per i motori Mercury, Evinrude e Johnson; lavoravano con alcuni produttori di gommoni ed erano

rivenditori Chris Craft, cantiere che a Fiumicino aveva aperto il Center Craft affidando a Fernando la rivendita per la sua zona.

Una tappa molto importante nella storia di Permare è rappresentata dall'amicizia tra Fernando Amerio e Renato Raffaelli, fondatore dell'omonimo cantiere, che li porta a collaborare insieme. Ricorda Barbara: «Papà si occupava della vendita delle barche prodotte da Raffaelli per i mercati del Nord Italia, Francia e Spagna. Un periodo molto fortunato; avevamo barche in stock puntualmente acquistate dal nostro concessionario francese e le richieste aumentavano in modo costante, fino a spingere Raffaelli a chiederci di allestirle per velocizzare la produzione. Cominciammo con l'Ouragan 52, uno yacht fly importante per i tempi tanto da essere uno dei più grandi esposti al nascente salone di Cannes. Grazie al rapporto con gli armatori, capimmo

che personalizzare le barche era sicuramente una politica vincente, così rilevammo gli scafi dell'Antago 19 metri dalla liquidazione del cantiere Antago e poi avviammo la produzione di un nostro 20 metri. Il primo progetto firmato Amer è proprio il 20 metri prodotto nei primi anni '90, poi, con l'arrivo del 22 metri, abbiamo sentito l'esigenza di spostarci a Viareggio per questioni di spazio».

Fernando Amerio è sempre stato attento all'efficienza degli scafi e all'ottimizzazione dei consumi. Chiediamo a Barbara da dove nasce questa linea di pensiero. «Papà si era accorto che, andando a prendere scafi in avaria con un solo motore utile, poteva tornare solo se riusciva a bloccare il movimento asse elica trascinato del motore in avaria. Cominciò quindi a riflettere su una soluzione che poi ZF ha sviluppato con l'adozione di pompe supplementari di lubrificazione per gli invertitori. Da quel momento mio padre cominciò a pensare alla navigazione a motore singolo da utilizzare a lento moto, alternando così l'impiego delle macchine senza far soffrire quella in esercizio o quella spenta, ma assicurando consumi ridotti e ore di moto contenute per entrambi i motori poiché usati in modo alternato. Questo ci ha portato a soluzioni che oggi ci permettono di far navigare in dislocamento i nostri yacht per 24 ore al giorno in assoluta sicurezza e nella massima efficienza».

Il punto di svolta per il cantiere è rappresentato dall'avvento degli IPS, poiché stavano già lavorando all'alleggerimento degli yacht per garantire il massimo dell'efficienza possibile e proprio installando gli IPS i fatti hanno dato loro ragione. Un buon esempio è l'Amer 94 alleggerita con i suoi 3 litri miglio a 9 nodi di velocità. Ma quali sono gli altri progetti che possono essere considerati pietre miliari per Amer Yachts?

«Il nostro cantiere ha avuto i riflettori puntati nel 2009 quando abbiamo presentato la nostra 116. Una grande soddisfazione per noi, perché è stata la nostra prima nave da diporto. È stato un progetto molto impegnativo che ha svelato le capacità che il nostro cantiere ha, e che non tutti conoscevano, nell'offerta di elevata personalizzazione e di carene molto performanti realizzate dall'ingegner Verme, che ci ha sempre permesso di contare su linee d'acqua veloci e molto efficienti. Da qui abbiamo anche potuto mostrare i livelli di cura del dettaglio che siamo stati in grado di raggiungere grazie alla grande esperienza maturata anche lavorando per altri cantieri».

Torniamo proprio su Raffaelli, perché il rapporto che legava Renato e Fernando è stato molto importante... «Prima che professionale era un rapporto personale di amicizia e papà ha sempre sofferto molto le sorti di quel cantiere, che ora è di nuovo attivo, ma ha passato momenti sicuramente difficili. Se avessero sposato anche loro gli IPS forse, come altri cantieri, avrebbero superato meglio il momento di crisi. A noi Raffaelli ha insegnato davvero tanto e oggi ci sarebbe piaciuto poter continuare a vendere le loro barche insieme alle nostre».

Permare è un'azienda familiare che ha da sempre investito tutto nei progetti che intendeva realizzare. Per colpa degli istituti di credito, però, la società attraversò anche un brutto periodo che Barbara ricorda così: «Eh sì... agli inizi mio padre aveva un socio finanziatore importante, l'allora presidente del Milan, Vittorio Duina. Grazie a lui le banche ci davano molta fiducia poi, purtroppo, lui subì un dissesto



Barbara Amerio.

- 1973 – Nascita cantiere Permare.
 1990 – Dopo essere stato rivenditore e costruttore di yacht come terzista, Permare avvia la produzione con un suo marchio.
 2009 – *Amer 116* riceve due premi per qualità tecniche e design.
 2009 – Il cantiere Amer Yachts riceve dal comune di Sanremo il premio per “innovazione tecnologica”.
 2012 – Fernando Amerio viene insignito da UCINA, oggi Confindustria nautica, della carica di “Pioniere della nautica”.
 2016 – L’*Amer 100 Quad* riceve premi come yacht innovativo grazie alla quadrupla motorizzazione IPS.
 2016 – Il cantiere Amer Yachts riceve il premio internazionale “Boat Builder Awards for Business Achievement”.
 2016 – L’azienda Permare riceve il riconoscimento “100 Eccellenze Italiane” del Senato della Repubblica.
 2017 – Il gruppo Permare è selezionato come unico rappresentante della cantieristica italiana come “ambasciatori” del design italiano nel mondo, nell’ambito dell’Italian design day.
 2017 – L’*Amer 110* riceve premi internazionali e arriva tra i finalisti di altri concorsi internazionali.
 2018 – L’*Amer 100 Quad* è selezionato ancora per il Compasso d’Oro.
 2018 – Permare diventa Ambasciatore Virtuoso del Territorio per la Regione Liguria.
 2018 – Il RINA – Registro Navale Italiano, consegna la certificazione *Green Plus Platinum* per l’imbarcazione *Amer 94 Twin*.
 2018 – Amer Yachts riceve ulteriori riconoscimenti internazionali ed entra a far parte delle 350 aziende con la maggiore crescita di fatturato nel triennio 2014-2017 – ottenendo il riconoscimento “Leader nella crescita” del Sole24Ore e dell’Istituto di Statistica Indipendente Tedesca.
 2018 – Il gruppo Permare riceve il premio Cribis Prime Company dedicato alle aziende considerate affidabili dal punto di vista commerciale.

The Group is a family-owned business founded by Fernando Amerio. Today Barbara and Rodolfo, the offspring, work in the group and the third generation of the family has just begun to work in the team.

Il Gruppo è un'azienda a gestione familiare e ad oggi vede protagoniste tre generazioni, il fondatore Fernando Amerio i figli, Barbara e Rodolfo, che lavorano in modo operativo nel gruppo ed una terza generazione che sta facendo capolino.



Amer 100.

1973 – Opening of the Permare yard.
 1990 – After having been a seller and yacht builder as a subcontractor, Permare has started the production using its own brand.
 2009 – *Amer 116* was awarded two prizes for technical qualities and design.
 2009 – The municipality of Sanremo gave Amer Yachts yard a prize for “technological innovation”
 2012 – UCINA, now Confindustria Nautica, named Fernando Amerio “Nautical pioneer”.
 2016 – The *Amer 100 Quad* was awarded for being an innovative yacht thanks to the quadruple IPS motorization.
 2016 – Amer Yachts yard got the international award “Boat Builder Awards for Business Achievement”.
 2016 – Permare company got the award “100 Italian Excellences” from the Italian Senate.
 2017 – During the Italian design day, Permare Group was chosen to be the sole delegate of the Italian yachting builders as Ambassador of the Italian design worldwide.
 2017 – The *Amer 110* got some international awards and was listed as a finalist of other international competitions.
 2018 – The *Amer 100 Quad* was selected once more for the Gold Compass.
 2018 – Permare became “Exemplary Ambassador of the territory” for the Liguria Region
 2018 – The Italian Naval Registry, RINA, assigned the *Amer 94* twin the *Green Plus Platinum* certification.
 2018 – Other international certifications were given to Amer Yachts, which entered among the 350 companies with the highest growth in turnover for the 2014-2017 period, achieving the eulogy “Leader for the growth” by the Sole24Ore and by the German Independent Statistic institute.
 2018 – Permare Group achieved the Cribis Prime Company award for being a reliable company from the commercial point of view.

154



Amer 94.

Noémie Amerio.



Il cantiere ha realizzato negli ultimi 40 anni una produzione artigianale considerata di nicchia: oltre 80 yacht costruiti su misura per una clientela italiana ed estera.

In the last 40 years the Shipyard produced a craftsman's manufacture considered niche products: more than 80 custom-made yachts have been delivered for the Italian market and for the International one.



con la sua azienda e, anche se la nostra neonata società godeva di una situazione finanziaria favorevole, le banche ci chiesero l'immediato rientro del credito. Questa situazione mise in seria difficoltà la famiglia che riuscì con sacrifici a tamponare la situazione, sebbene avessimo investito tutto in questo progetto. A questo punto, a cose sistemate, mio padre fece un quadretto con le lettere di rientro delle due banche con una dedica: Chiunque sieda in questa sala si ricordi sempre cosa è successo. La facciamo sempre vedere e leggere quando ci vengono a proporre finanziamenti e operazioni bancarie. Duina era un amico di famiglia e trascorrevamo le vacanze insieme e avevamo sempre il terrore che qualcuno chiamasse papà per fargli fare qualche lavoro in sala macchine mentre eravamo in vacanza...». Fernando Amerio è sempre attivo e ancora oggi continua a studiare e leggere tanto, la sua grande soddisfazione è che due figli e una nipote continuano a portare avanti quello che ha creato con la sua lungimiranza e, come dice lui, un pizzico di fortuna. Interviene Barbara: «Dice che abbiamo sempre avuto una buona stella anche nei momenti più difficili. Ci ha sempre coinvolti anche nelle decisioni più importanti, insieme abbiamo sempre trovato soluzioni e questo ci ha permesso di crescere con la responsabilità del cantiere. Oggi papà segue e cura gli aspetti tecnici, la ricerca e lo sviluppo, è il primo a credere ai progetti ecosostenibili come quelli messi in atto con il nostro 94', continua a leggere un numero imprecisato di libri di fantascienza, la sua grande passione sicuramente

legata al suo modo di guardare sempre avanti, è sempre proiettato nel futuro. Crede molto nell'idrogeno e ritiene che l'ibrido sia solo una tecnologia di passaggio, per questo segue con molto interesse lo sviluppo dell'idrogeno e ha dedicato a questo tema un team di ricerca. Ha compiuto 80 anni proprio il giorno dell'inaugurazione del 59° Salone Nautico di Genova, a settembre dello scorso anno, e non ha mai saltato un salone sin dalla prima edizione. Mio fratello Rodolfo segue la produzione e le attività di refit che continuiamo a svolgere con grande soddisfazione anche con barche d'epoca importanti. Io invece seguo gli aspetti commerciali del Gruppo». Parlando di ricerca non si può non menzionare il rapporto che lega il cantiere con Volvo Penta sul quale si basa il lavoro di sviluppo delle barche al fine di sfruttare al meglio le trasmissioni IPS. Partendo dal peso ideale fornito da Volvo, Amer riesce a gestire la costruzione della barca ottenendo il massimo risultato. Affinate poi le volumetrie dello scafo e le linee d'acqua, i vantaggi di queste motorizzazioni sono palesi. I motori sono più semplici da montare, possono essere installati a fine produzione, sono totalmente riciclabili e questo incontra la volontà del cantiere di approcciarsi al mercato sul principio dell'ecodesign. In futuro, questi motori potrebbero anche essere alimentati con HVO, Hydrogenated Vegetable Oil, che è un'alternativa ecologica al diesel tradizionale. Inoltre, Volvo Penta ha studiato le marmite catalitiche e il cantiere è in attesa dell'ibrido. Infatti, il tema dell'ecologia è molto caro al Gruppo Permare.

«Siamo sempre alla ricerca di soluzioni ecologiche, io in azienda ho questo ruolo al quale dedico molto tempo per la ricerca e ora stiamo sperimentando una nuova fibra che si chiama Filava, un basalto arricchito che può essere trasformato in composito con l'uso di resina o bioresina. Abbiamo già cominciato a trattarlo con il supporto dei nostri resinatori con i quali abbiamo realizzato un cruscotto per un Amer 100. Ai prossimi saloni lo esporremo anche sulla barca e stiamo testando il materiale con il supporto di ENEA e lo certificheremo RINA per vedere se sarà utilizzabile per l'intero ciclo produttivo, in abbinamento ad altre soluzioni sulle quali stiamo lavorando. Per ora i dati che abbiamo ci dicono che potremmo ridurre ulteriormente i pesi grazie a una maggiore resistenza rispetto al vetro, poi ritarda la fiamma ed è completamente riciclabile, innescando così un ciclo di economia circolare che si aggiunge a quello dei motori. Stiamo lavorando molto anche sul design per fare in modo che questo tenga conto di questi aspetti permettendo a fine vita del prodotto di essere interamente riciclato e reimmesso nel ciclo produttivo. Ci sono molte iniziative in atto in questa direzione, si parla anche di affittare il materiale e renderlo a fine vita del prodotto. Sono tutte novità per le quali stiamo ricevendo molta attenzione e questo è un bene, perché si tratta di un tema che deve essere condiviso. Basti pensare alle prime barche anni '70, che ora rappresentano un problema perché non sono fonte di materiale per le nuove costruzioni, ma solo scarti da smaltire. Le aziende che stanno lavorando in questa direzione offrono materiali ecosostenibili ed ecocompatibili, per esempio quelli usati per la coibentazione realizzati con materiale di recupero come il PET, proveniente già da un ciclo di recupero e a loro volta completamente riutilizzabili. Molti di questi materiali tra l'altro, si stanno dimostrando anche più performanti di quelli utilizzati sinora. Per quanto riguarda Filava stiamo pensando di realizzare un'intera imbarcazione con questo materiale, più piccola di quelle che abbiamo fatto sin qui, un entry level che vorremmo costruire a Sanremo tornando con la produzione "made in Liguria"».

Guardando invece alla produzione attuale, Amer Yachts sta riprendendo il lavoro sul 120 piedi che utilizzerà sempre la trasmissione di Volvo Penta, ma che, per questo progetto, sarà una quadrupla IPS. Questa scelta è dettata soprattutto dalla richiesta dei clienti che hanno ormai abbandonato la linea d'asse. Amer Yachts non è un cantiere da grandi numeri. Costruisce circa tre yacht ogni anno, ma la sua forza è data dalla qualità e dalla personalizzazione. Produrre un numero limitato di yacht permette di seguire al meglio il cliente, ascoltandolo e sviluppando con lui nuove soluzioni. Attualmente sono in produzione due 100 piedi e uno è pronto al varo. Dall'inizio dell'attività, contando anche le unità prodotte per Raffaelli, sono stati costruiti 84 scafi, 30 dei quali firmati Permare. L'attività del cantiere è concentrata anche sulla vendita dell'usato e, a questo proposito, Barbara tiene a precisare che: «Il mercato ci premia anche sull'usato e le nostre barche tengono molto il valore anche a distanza di anni».

Per concludere torniamo a parlare del fondatore, Fernando, che non ha mai amato mettersi in mostra, mandando sempre avanti i figli. «Papà è sempre stata una persona schiva e riservata, ha una conoscenza molto approfondita che gli deriva

dall'esperienza e da uno studio continuo, si documenta ogni giorno. Ha avuto una vita molto avventurosa prima di avviare quella che oggi è l'azienda di famiglia. Faceva il sommozzatore ed è stato anche pescatore e meccanico. Ci ha sempre scoraggiati nel praticare attività subacquea perché è stato diverse volte in camera iperbarica e l'unica che alla fine va sott'acqua è mia sorella, che però ha sempre avuto più senso di me e di mio fratello. Tornando a mio padre, ogni volta che variamo una barca pensa già alla prossima, inoltre, ci porta continuamente a vedere tutte le barche nei porti e osserva tutto, fa consulenze ai pescatori e ha trasmesso a mio fratello Rodolfo questa passione per la tecnica, infatti lui segue il cantiere navale Sanremo Ship e le barche in costruzione per quanto riguarda l'aspetto tecnico. Recentemente ha ultimato il refit di un Camper & Nicholsons d'epoca, un lavoro che ha richiesto tre anni di attività di cantiere e che testimonia le capacità delle nostre maestranze. Tra Sanremo e Imperia abbiamo tre cantieri del Gruppo che seguono le attività di refit che per noi è un lavoro molto importante».

WE SAT DOWN WITH BARBARA AMERIO TO DISCUSS THE HISTORY OF THE PERMARE GROUP, a story that began in the 1960s, with Fernando Amerio, Barbara's father, and his mechanical workshop. Fernando gradually expanded his range of marine assistance services, pursuing his passion for the sea, and, above all, his desire to learn and explore. It was the advent of outboard motors that made Fernando realise the potential of the nautical sector and, through his maintenance services, he won the trust of his customers and expanded towards areas that were rather remote at the time, such as Corsica, Sardinia and southern France. Permare was born, and it has offered sales and assistance in the pleasure craft sector ever since. Initially the firm provided support for Mercury, Evinrude and Johnson engines, worked with various dinghy manufacturers and was a dealer for the Chris Craft shipyard, which had opened Center Craft in Fiumicino and entrusted Fernando with sales in his area.

One crucial element that shaped Permare's history was the friendship between Fernando Amerio

and Renato Raffaelli, the founder of the shipyard of the same name, which eventually led to them working together. As Barbara recalls: «Dad was responsible for selling the boats produced by Raffaelli on the northern Italian, French and Spanish markets. It was a very successful period; the boats we stocked were quickly snapped up by our French dealer, and demand kept on growing, until Raffaelli asked us to assemble them to speed up production. We began with the Ouragan 52, a flybridge yacht that was large for the time; indeed it was one of the largest exhibited at the very first Cannes Boat Show. The relationship we had built up with owners helped us see that creating custom boats was definitely a winning policy, so we bought the hulls of the 19-metre Antago when the Antago shipyard went out of business and began production of our own 20-metre boat. The first design to bear the Amer name was the 20-metre boat we produced in the early 1990s, then, when the 22-metre boat was launched, we decided we needed to move to Viareggio to give us more space».

Fernando Amerio has always paid a great deal of attention to the efficiency of hulls and to optimising fuel consumption. We asked Barbara where this line of thinking originated. «When dad went to pick up broken-down boats with just one working engine, he realised he could only make it back to shore if he could prevent the propeller shaft dragged by the broken engine from moving. This made him start thinking of a solution, which ZF then developed, adopting additional lubrication pumps for reverse gears. From that moment on, my father began thinking about sailing using a single engine on low power, alternating between the two engines and so not wearing out either the active or dormant one, but ensuring reduced fuel consumption and low running times for both. This led to solutions that mean our yachts can today cruise at displacement speed for 24 hours a day in absolute safety and with the utmost efficiency».

The real turning point for the shipyard was the advent of IPS – Amer were already working on making yachts lighter to obtain the maximum possible efficiency, and installing IPS systems proved their efforts had been worthwhile. A good example is the lighter Amer 94, which can manage three litres a mile at a speed of nine knots. But what other projects can be considered milestones for Amer Yachts?

«Our shipyard was thrust into the limelight in 2009 when we launched our 116. We were delighted, because it was our very first pleasure craft. It was a very demanding project that revealed our shipyard's potential for offering a high degree of customisation and high-performance hulls created by Massimo Verme, which meant we could rely on quick and highly efficient waterlines – before then not everyone knew we had this ability. It also allowed us to show the attention to detail we could

Rodolfo Amerio.



Attualmente il Gruppo Permare è composto dal Cantiere Sanremo Ship, dai Cantieri del Mediterraneo e dai Cantieri del Ponente.

Currently Permare Group is composed by the Sanremo Ship yard, by the Cantieri del Mediterraneo yard and by the Cantieri del Ponente yard.



1986 - Raffaelli Ouragan 52.



1994 - AMC 22.

Le imbarcazioni Amer sono state esportate negli Usa, in Medio Oriente, nei Paesi arabi e nel Far East, oltre al grande numero di unità presenti nel Mediterraneo.

The Amer boats can count numerous exports in the US, Middle East and Far East, in addition to the large number of units in the Mediterranean.



1992 - AMC 20.



1999 - Amer 82.



1999 - Amer 82.



2016 Amer 110.

achieve thanks to our vast experience gained working for other shipyards».

We return to Raffaelli, given the importance of the relationship between Renato and Fernando... «It was a friendship more than a professional relationship, and dad has always suffered the ups and downs of that shipyard, which is now operational again, but which has endured some really difficult times. Perhaps if they too had embraced IPS, like other shipyards, they would have been better placed to deal with the crisis when it struck. Raffaelli taught us a huge amount, and we would have liked to have continued selling their boats alongside ours today».

Permare is a family business, which has always invested everything in its chosen projects. However, the company went through a rough patch, caused by the banks, as Barbara recalls: «Ah yes... Early on my father had a major financial backer, the then chairman of AC Milan, Vittorio Duina. Thanks to him, the banks trusted us a lot, but then, unfortunately, his company ran into financial difficulties and, although our newly founded company was in good financial shape, the banks demanded immediate return of their credit. The situation put the family in serious difficulty, but we stayed afloat by making various sacrifices, despite having invested everything in that project.

Fernando Amerio turned 80 at the same time as the opening of the 59th edition of the Genoa Boat Show, last September. He has never missed a single show since its first edition.

Fernando Amerio ha compiuto 80 anni proprio il giorno dell'inaugurazione del 59° Salone Nautico di Genova, a settembre dello scorso anno e, sin dalla prima edizione è sempre stato presente.

Fernando Amerio.



Once everything was sorted out, my father framed the repayment demand letters from the two banks with a dedication: May whoever sits in this hall always remember what happened. We bring it out and read it whenever people offer us finance and banking operations. Duina was a family friend; we spent our holidays together, and we were always frightened that someone would call dad to get him to do some work in the engine room while we were on holiday...». Fernando Amerio is still active, and to this day continues to study and read a lot. To his great satisfaction, his two children and one grandchild continue to develop the business he created with his long-sighted vision and, as he himself admits, a dose of good luck. Barbara continues: «He says we have always had a lucky star, even at the most difficult moments. He has always involved us in the biggest decisions and we have always found solutions together, and this allowed us to develop, along with our growing responsibility for the shipyard. Today dad is in charge of the technical aspects, research and development, he is always the biggest proponent of environmentally friendly projects like those we launched with our 94', and he continues to read countless sci-fi novels, which is a huge passion of his, undoubtedly linked to his tendency to always look forwards – he is always thinking about the future. He is a firm believer in hydrogen and sees hybrid as only a stepping-stone technology, so he is following the development of hydrogen team with great interest, and has dedicated a research team to it. He turned 80 the day the 59th Genoa Boat Show opened in September last year; he has not missed a single show since the very first one. My brother Rodolfo is in charge of production and the refitting operations, which we continue to enjoy doing, including on large, period boats. And I'm responsible for the group's commercial side».

Speaking of research, we must mention the relationship between the shipyard and Volvo Penta: the two businesses are working to develop boats that make optimal use of IPS transmission. Volvo provides a system with the ideal weight, and Amer manages the boat's construction to achieve the best possible result. With the volumes of the hull and the waterlines calculated to perfection, the benefits of this propulsion system is clearly apparent. The engines are simpler to assemble, can be installed at the end of the production process, and are fully recyclable, which fits the shipyard's ecodesign approach to the market. In the future, they could also be powered with hydrogenated vegetable oil (HVO), an eco-friendly alternative to traditional diesel. Volvo Penta has also researched catalytic converters, and the shipyard is awaiting a hybrid version. Environmental concerns are very close to the Permare Group's heart.

«We are always looking for eco-friendly solutions – I have this role at the company, and dedicate a lot of my time to researching it. We are currently experimenting with a new product called Filava, an enriched basalt fibre that can be turned into a composite using resin or bioresin. We have already begun processing it, with the help of our resin experts, and together used it to make a dashboard for an Amer 100. At the forthcoming boat shows we'll be exhibiting it on boats too, and reassessing the material with the help of ENEA [the Italian National Agency for New Technologies, Energy



160 L'Amer 120 piedi è già in costruzione. Il varo è previsto per la primavera del 2021. Questo superyacht ha una propulsione con 4 motori Volvo Penta e trasmissione IPS.

The 120-footer Amer is still under construction. The launch is scheduled for spring 2021. This superyacht is powered with 4 Volvo Penta engines and IPS transmissions.

and Sustainable Economic Development]. We will also apply for RINA certification, to see if it can be used throughout the entire production cycle, alongside the other solutions we are working on. The data we currently have suggests we could reduce weight even further, since it is more durable than glass, and it is also flame-retardant and completely recyclable, creating another circular economy process to add to that of the engines. We are also working hard on the design, to ensure that it takes these aspects into consideration, so at the end of the product's life it can be fully recycled and returned to the production cycle. There are many initiatives underway with this goal in mind; we are even discussing renting the material and returning it at the end of the product's life. We are receiving a lot of attention for all these new ideas,

and that's a good thing, because it is a topic that needs to be shared. Consider our first boats from the 1970s, which now present us with a problem because they do not provide materials for new products, just waste that needs to be disposed of. The companies working in this field offer sustainable and environmentally friendly materials, such as insulation materials made with recycled materials like PET, which can then in turn be fully reused themselves. Moreover, it turns out that many of these materials offer better performance than those we have been using. Coming back to Filava, we're thinking of making an entire boat from this material, smaller than those we've made up to now – an entry-level craft that we would like to build in Sanremo, marking a return to 'made in Liguria'.

In terms of its current production, meanwhile, Amer Yachts is restarting work on a 120-foot boat that will still use Volvo Penta transmission, but this time with a quadruple IPS system. This choice is dictated above all by demand from customers, who have all but abandoned shafts. Amer Yachts is not a shipyard that produces vast numbers of boats. It builds around three yachts every year, but its strength comes from the quality and customisation it offers. Producing a limited number of yachts means one can respond better

to clients' wishes, listening to them and developing new solutions alongside them. There are currently two 100-foot boats in production, with one ready for launch. Since the business began, including the boats produced for Raffaelli, 84 craft have been built, 30 of which carry the Permare brand. The shipyard also sells used boats, and, as Barbara is quick to point out, «The used market is also strong, and our boats keep their value very well even many years later».

To conclude, we return to discussing the founder, Fernando, who has never enjoyed being in the limelight, and always leaves his children to get the attention. «Dad has always been a shy and retiring person. He has an incredibly detailed knowledge that stems from his experience and from his constant studying – he reads up on things every day. He had a very adventurous life before launching what is now our family business, working as a scuba diver as well as a fisherman and a mechanic. He has always discouraged us from diving, because he ended up in the hyperbaric chamber several times. The only person who now dives is my sister, but she has always had more sense than me and my brother. Every time we launch a boat, my father is already thinking about the next one. He always takes us to see all the boats in the ports, and examines everything. He advises fishermen and he has passed on his passion for the technical side of things to my brother Rodolfo, who is in charge of the Sanremo Ship shipyard and the technical aspects of the boats under construction. He recently finished refitting a period Camper & Nicholsons boat, a project that took the shipyard three years and which is testament to the skills of our workforce. The group has three shipyards in Sanremo and Imperia that carry out refits, another very important part of our business». ▀

The Amerio family has a real and genuine passion for the sea, that has been handed down from generation to generation.

Quella della famiglia Amerio è una vera e propria passione per il mare tramandata di generazione in generazione.