

La NAVE del Comandante The Captain's ship

Siamo stati a Termoli da Italian Vessels a vedere come lavorano l'acciaio e scoprire i programmi del comandante **Mario Parigi** e dei figli **Marco** ed **Eugenio**. La prima barca in costruzione è un 93.9 piedi disegnato da Tommaso Spadolini con l'architettura navale di Umberto Tagliavini

We went to Termoli to visit the Italian Vessels yard and witness how they work steel. We were eager to find out more about the future plans of Captain **Mario Parigi** and his sons **Marco** and **Eugenio**. The first boat under construction is a 93.9-footer designed by Tommaso Spadolini with naval architecture by Umberto Tagliavini

by Niccolò Volpatti - photo by Andrea Muscatello

Il comandante Mario Parigi, capitano di lungo corso, con i figli Marco ed Eugenio.
The long-time Captain Mario Parigi with his sons Marco and Eugenio.



È GIOVANE, MA HA GIÀ MOLTA ESPERIENZA. Italian Vessels nasce nel 2015, per la precisione il 19 dicembre del 2014, quando la famiglia Parigi rilevò i cantieri di Termoli comprandoli all'asta. La nuova proprietà si è dedicata innanzitutto a rimettere in sesto la struttura. Ha fatto molti investimenti sia per adeguare i capannoni, sia per acquistare nuovi carrelli e strumenti indispensabili per essere pienamente operativa. Ora sono pronti, sono in grado di offrire al mercato il loro prodotto e, infatti, lo stanno già costruendo. Obiettivo? Rilanciare l'attività dello storico cantiere, ma non solo nel ramo mercantile. Sin da subito, il progetto della famiglia Parigi è stato quello

di costruire barche e navi da diporto. Da dove arriva l'esperienza? Dal capitano di lungo corso Mario Parigi e dai suoi figli Marco ed Eugenio. L'amministratore di Italian Vessels ha navigato, ha fatto e fa tuttora il perito navale e in passato, è stato proprietario del cantiere Nautilus di Fiumicino. I figli, sia chi si occupa più dell'aspetto commerciale, sia chi è impegnato maggiormente sul lato produttivo, hanno entrambi una formazione tecnica. La famiglia Parigi il mare lo conosce davvero. Per completare il team che sta lavorando alla prima navetta si sono rivolti ad altri sicuri esperti e conoscitori del mare e delle barche: Tommaso Spadolini e Umberto Tagliavini.

«A noi piacciono le barche in acciaio o alluminio, sono solide, sicure, ideali per affrontare qualsiasi mare» afferma Mario Parigi. La visita al cantiere di Termoli è stata molto interessante perché non si sono limitati a farti fare una passeggiata tra lamiere e maestranze al lavoro. In due giorni ho potuto vedere saldatori e carpentieri che stanno realizzando lo scafo del primo modello e ho potuto vedere tutto il team all'opera. Oltre alla famiglia Parigi al completo, a Spadolini e Tagliavini, c'erano l'ingegner Sammarelli e Marco Torre che si occuperà della vendita dei modelli realizzati da Italian Vessels. Il loro è un lavoro a sette teste fatto sia nei capannoni, sia negli



Il carrello che hanno acquistato per movimentare le barche ha 28 ruote, divise in 14 coppie che si muovono autonomamente. Quando si muove è seguito e controllato in via telematica.

The carriage they have purchased to move the boats has 28 wheels, divided into 14 pairs that move independently. When it moves it is tracked and controlled electronically.



Tommaso Spadolini, architetto navale e appassionato velista, spazia dal piccolo tender a motore ai cruiser a vela, fino alle grandi navi da diporto. Per Italian Vessels ha curato sia le linee esterne sia gli interni.

Tommaso Spadolini, a naval architect and keen sailor, goes from small motor tenders to sailing cruisers, up to large pleasure ships. At Italian Vessels he was responsible for both the exterior lines and interiors.



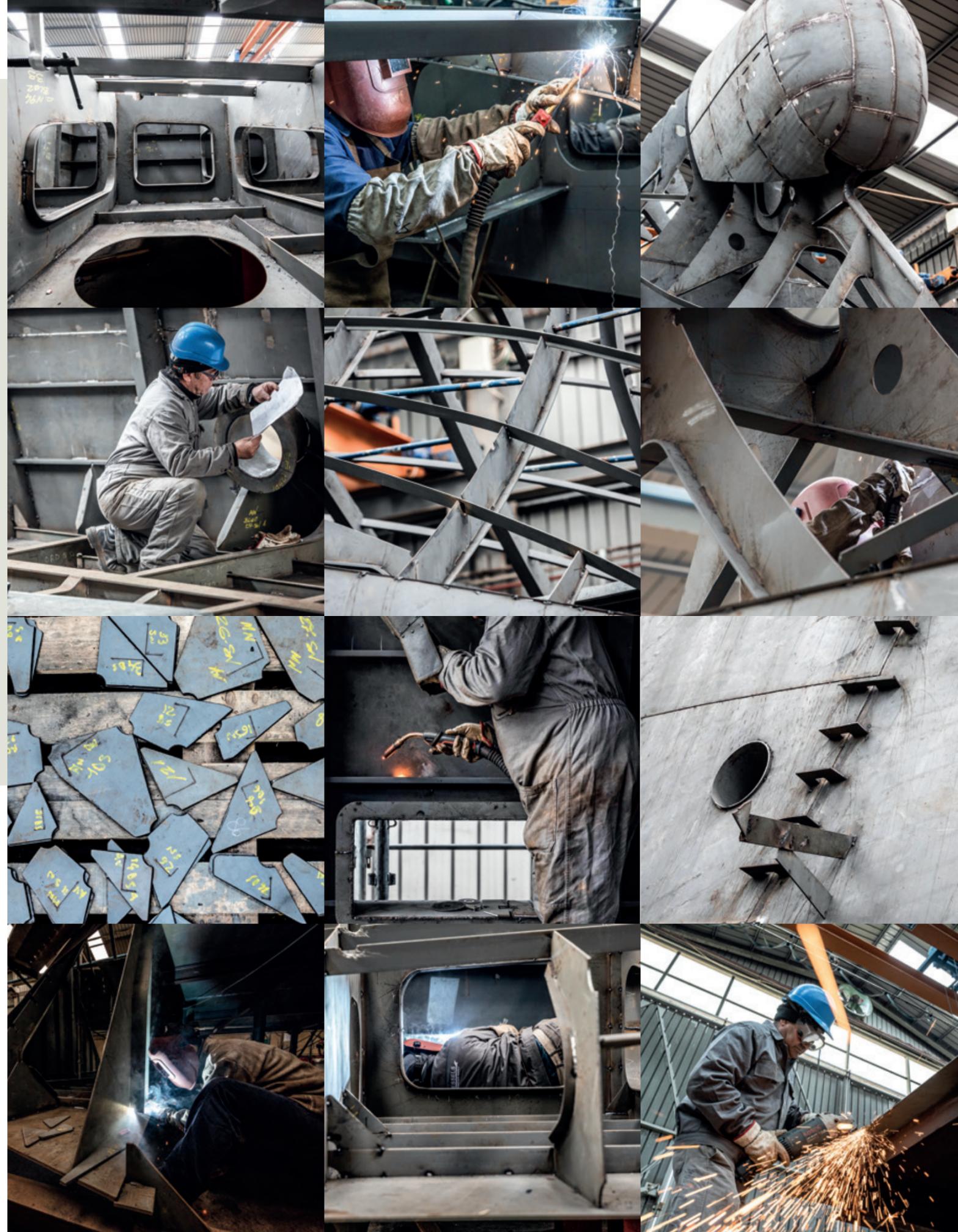
Italian Vessels a Termoli dispone di 3 capannoni di circa 1.300 m² ciascuno, ha una superficie a mare di 8.000 m² e quella a terra è di 13.000 m².

Italian Vessels in Termoli has 3 hangars of about 1,300 m² each. Its surface area at sea is about 8,000 m² and 13,000 m² on land.

uffici davanti a rendering e progetti. Per me è stato come partecipare a un master. Una bella occasione per ascoltare e imparare. La prima sarà una navetta dislocante in acciaio che navigherà a dodici nodi e mezzo con due motori Man da 560 o 650 cv ciascuno, a scelta dell'armatore. L'acciaio non si discute e nemmeno la qualità del materiale e della lavorazione. «Abbiamo scelto il miglior fornitore di acciaio, - mi spiega il Comandante Parigi, - RINa, Bureau Veritas e American Bureau Shipping. Il futuro armatore potrà stare tranquillo». E non è solo il materiale di prima qualità, ma anche la lavorazione. Il bello di una produzione tutta interna è il continuo scambio di informazioni tra chi progetta e chi realizza. Spadolini e Tagliavini hanno potuto verificare la qualità delle saldature e ogni visita a Termoli è l'occasione per confrontarsi con i carpentieri che stanno dando forma ai loro disegni. Si tratta di maestranze che lavorano il metallo da decine di anni. «A regime contiamo di

arrivare almeno a una quarantina di persone impegnate in cantiere», afferma Mario Parigi. C'è un'altra particolarità, infatti, di questo cantiere. Non si tratta di un'operazione finanziaria. Non ci sono fondi d'investimento che sono diventati proprietari dell'attività. C'è una famiglia, con una lunga esperienza e una storia di cui andare orgogliosi come affermano Marco ed Eugenio Parigi «Italian Vessels nasce da un progetto, da un'idea di quali barche realizzare, non da un semplice investimento finanziario». L'aspetto non certo comune, soprattutto di questi tempi, è che stanno costruendo una barca senza prima cercare un armatore. Di solito i cantieri fanno tanti disegni poi sperano di trovare qualcuno a cui piacciono e iniziano a costruire. La famiglia Parigi, invece, crede nel progetto che ha in mente. E ci crede così tanto che sta costruendo la prima navetta in acciaio ancor prima di avere cercato l'armatore. Sarà disponibile in diverse versioni: la prima sarà Wide Space e poi

ci sarà anche Enjoy che rappresenta un Supply. La collaborazione tra la famiglia Parigi, Tommaso Spadolini e Umberto Tagliavini, ha permesso di ideare un progetto molto flessibile. «Lo scafo della versione Wide Space o Enjoy sarà identico e anche la sovrastruttura è uguale al 70%», afferma Marco Torre. Questo consente di poter decidere in dirittura di arrivo come sarà la barca. E così l'armatore potrà scegliere la versione, ma anche la customizzazione. È un progetto che può offrire cinque cabine molto simili, oppure una armatoriale e quattro per gli ospiti o, addirittura, tre armatoriali. Da Italian Vessels, la sensazione è quella che nulla sia lasciato al caso. Un esempio? Mario Parigi insieme ai progettisti ha studiato tutte le rotte atlantiche per garantire l'autonomia della futura navetta. Da Gibilterra alla Florida non c'è rotta che questa barca non possa realizzare. Il serbatoio del carburante, infatti, sarà di 30.000 litri. Ideale, non solo per chi pensa di fare la traversata,





Umberto Tagliavini si occupa di progettazione a 360°. Per Italian Vessels ha curato l'architettura navale e l'ingegnerizzazione dello scafo.

Umberto Tagliavini carries out all aspects of design. At Italian Vessels he was responsible for both the naval architecture and engineering.



La prima navetta sarà un 28 metri in acciaio, omologata 24. La barca più grande che gli hanno chiesto di realizzare è un 113 metri.

The first yacht will be a 28-meter vessel in steel, approved 24. The biggest boat they were commissioned to build was a 113-metre.

ma comodo anche per chi rimane in Mediterraneo, perché una capacità così elevata consente di fare gasolio una volta all'anno e di non doversi mettere in coda in estate in una banchina super affollata. Perché, come mi fa notare il Comandante: «A chi piace navigare, non ha fretta di arrivare in porto».

IT IS RELATIVELY YOUNG, BUT IT CAN ALREADY BOAST A LOT OF EXPERIENCE. Italian Vessels was founded in 2015, more precisely, on December 19, 2014, when the Parigi family purchased the shipyard in Termoli at auction and took it over. Since the takeover, the new owners have focused primarily on restoring the facilities. They have made large investments both to adapt the hangars and to purchase new carriages and the necessary tools to be fully operational. Now they are ready and able to present their product to the market, and, in fact, they are already building it. The goal? Relaunching

operations at this historic shipyard, but not only as regards merchant shipbuilding. Right from the start, the Parigi family's project has included building pleasure boats and vessels. Where does their experience come from? From long-time Captain Mario Parigi and his sons Marco and Eugenio. The CEO of Italian Vessels has many years of sailing experience, he has worked and still works as a naval expert, and in the past, he was the owner of the shipyard Nautilus in Fiumicino. His sons - one of whom is more involved in the commercial side of the business, while the other deals more with production - both have technical training. The Parigi family truly knows the sea. To complete the team that is working on the first yacht, they decided to turn to two more renowned experts with an unparalleled skills in all matters concerning the sea and boats: Tommaso Spadolini and Umberto Tagliavini. «We like steel or aluminium boats. They

are solid, safe, and ideal to tackle any kind of sea», says Mario Parigi. The visit to the Termoli shipyard was very interesting because they didn't simply take me for a walk among metal sheets and men at work. In two days, I was able to see the welders and carpenters who are building the hull of the first model and I saw the whole team at work. In addition to the entire Parigi family, and Spadolini and Tagliavini, I also met engineer Samarelli and Marco Torre, who will be dealing with the sale of the models made by Italian Vessels. Their work is produced by seven minds and takes place both in the hangars and in the offices in front of renderings and projects. To me, this experience was like attending an MBA. A great opportunity to listen and learn. The first vessel will be a steel displacement yacht that will sail at twelve and a half knots with two Man engines of either 560 or 650 hp each, according to the owner's choice. The type of steel is

Marco Torre.



The investments made by the Parigi family to adapt the shipyard to the **new production requirements** were sizeable. When fully operational, they expect to employ at least 40 people.

not debatable, nor is the quality of the material and the workmanship. «We have chosen the best steel supplier, as Captain Parigi explains, RINa, Bureau Veritas and American Bureau Shipping. The future shipowner can rest assured». And not only the material is top quality, but also the workmanship. The true asset of an all-in-one production is the continuous exchange of information between those who design and those who build. Spadolini and Tagliavini have been able to personally check

La preferenza di Italian Vessels va verso gli scafi in metallo di propria costruzione, ma è anche possibile allestire completamente scafi in vetroresina costruiti da terzi. Oltre al settore diporto e commerciale, si occupano di refitting.

Italian Vessels preference certainly falls on the building of its own metal hulls, but they are also able to fully fit fiberglass hulls built by a third party. In addition to the pleasure and commercial sector, they also deal with refitting.

Gli investimenti fatti dalla famiglia Parigi per adeguare il cantiere alle **nuove esigenze produttive** sono stati cospicui. A regime contano di arrivare a impiegare almeno 40 persone.

the quality of the welding and each visit to Termoli is an opportunity for them to interact with the carpenters who are giving shape to their designs. These are workers, who have been working metal for decades. «When fully operational, we expect to reach at least 40 people working on the site», says Mario Parigi. In fact, this yard has another rather unique trait. It is not a financial transaction. There are no investment funds that have become owners of this business. Rather, it is backed up by a family, with a long experience and a history to be proud of, as Marco and Eugenio Parigi say: «Italian Vessels is based on a project, on an idea about which boats to build, not on a simple financial investment». The rather uncommon aspect, especially these days, is that they are building a boat without first looking for a shipowner. Usually, shipyards today produce a lot of drawings and then hope to find someone who likes them, and only then do they start to build. The Parigi family, on the other hand, truly believes in the project they have in mind. And they believe in it so strongly that they are building the first steel yacht even before they have found an owner for it. It will be available in different versions: first, there is Wide Space, and then, there will also be Enjoy, which is a Supply. The collaboration between the Parigi family, Tommaso Spadolini, and Umberto Tagliavini, has made it possible to conceive a very flexible project. «Both the hull of Wide Space and Enjoy will be identical and also the superstructure will be about 70% the same», says Marco Torre. This makes it possible to decide only towards the end of the construction how the boat will be exactly. This way, the owner will be able to choose both the version and the customization of the boat. The project offers five very similar cabins, that is, one master stateroom and four guest cabins, or - if the owner wishes it - even three owner's suites. At Italian Vessels, you get the feeling that nothing is left to chance. An example? Mario Parigi and the designers have studied all the Atlantic routes to guarantee the range of the future yacht. From Gibraltar to Florida, there is no route this boat couldn't handle. The fuel tank, in fact, will contain 30,000 litres. This is naturally ideal for those who plan to cross the ocean, but it is also highly convenient for those who stay in the Mediterranean, because such a high capacity allows you to fill the tank once a year and avoid having to queue in summer on a super crowded quay. Because, as the Captain points out to me: «Anyone who likes to sail is never in a hurry to reach the harbour». ▀

