

**40** YEARS **MANGUSTA**



# WE ARE DREAM SHAPERS

---

Il sogno  
Mangusta

Un'idea di libertà che diventa  
forma: linee pure, velocità e  
comfort firmati Italian design.

40 anni di  
Innovazione

Fibra infusa, idee chiare:  
soluzioni robuste, bellezza  
che dura.

SPECIALE

pressMare



# INDICE

## IL SOGNO MANGUSTA

GIUSEPPE BALDUCCI **4**

PIETRE MILIARI **5**

## MAURIZIO E KATIA BALDUCCI

IL PASSAGGIO GENERAZIONALE **8**

TRE GENERAZIONI AL TIMONE **10**

## 40 ANNI DI INNOVAZIONE

INNOVAZIONE **11**

MANGUSTA 80 **12**

MANGUSTA 165 **15**

MANGUSTA OCEANO E MANGUSTA GRANSPORT **18**

## PROIETTATI NEL FUTURO

L'ARTE DI INNOVARE CON INTELLIGENZA **21**



# IL SOGNO MANGUSTA

E L'EREDITÀ  
DI UN'IMPRESA  
FAMILIARE

## GIUSEPPE BALDUCCI

Il **10 giugno del 2024** si è spento Giuseppe Balducci, fondatore del Gruppo Overmarine e figura centrale della nautica italiana degli ultimi cinquant'anni. Con lui, un self made man al quale nel 2022 Confindustria Nautica conferì il riconoscimento di Pioniere della Nautica, se ne è andata una generazione di imprenditori autentici, capaci di costruire, innovare e guardare oltre l'orizzonte senza mai perdere il contatto con le proprie radici.

Ma il suo lascito vive oggi in una realtà industriale tra le più solide nel panorama della cantieristica nautica e marittima internazionale: la viareggina Overmarine Group.



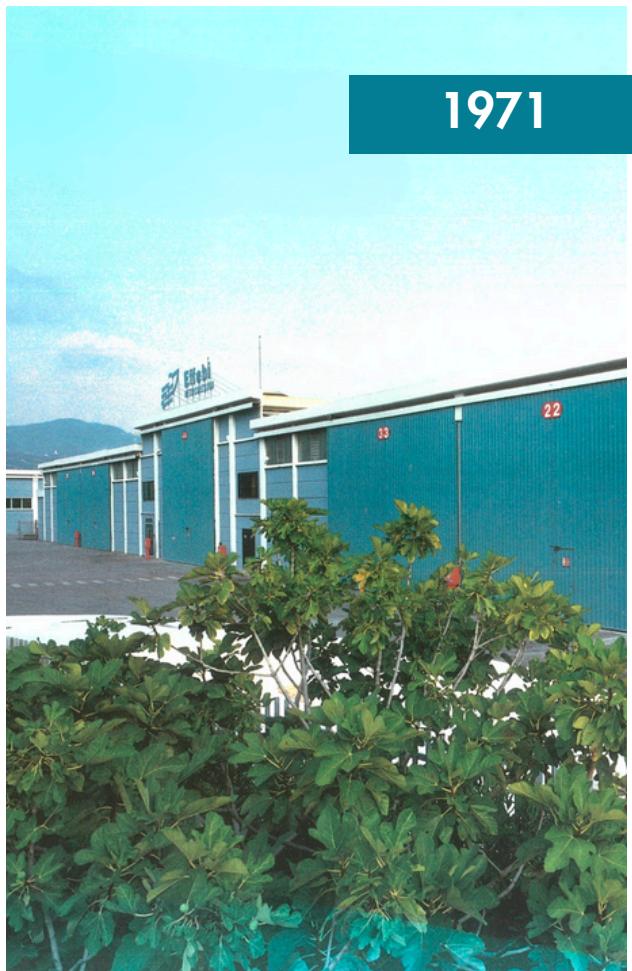
Si tratta di una holding cui fanno capo i marchi Effebi – fondato nel 1983, l'azienda è specializzata nelle lavorazioni in vetroresina e materiali compositi per imbarcazioni che spaziano dai 8 ai 50 metri – che opera nel settore mercantile, nel militare e nella nautica da diporto, in questo caso realizzando scafi e coperte per conto di Mangusta; Mangusta, appunto, creato nel 1985, oggi varo superyacht in composito e metallo – ed Elettromare - specializzata nella progettazione, installazione e manutenzione di impianti elettrici ed elettronici navali, in una famiglia che ha saputo raccoglierne la visione e portarla nel futuro.

**1937**



Giuseppe Balducci nacque nel **1937** a Limite sull'Arno, un borgo toscano con antiche tradizioni di costruzione navale. A 16 anni iniziò a lavorare come elettricista presso i cantieri Picchiotti di Viareggio. Anni intensi, formativi, che gli permisero di conoscere a fondo il funzionamento delle barche e dei cantieri, e soprattutto di intuire le potenzialità di un settore in piena trasformazione.

**1971**



Nel **1971**, con il fallimento del cantiere Picchiotti, dove aveva trascorso quasi vent'anni, Balducci decise di mettersi in proprio.

Così nacque Elettromare, azienda specializzata in impianti elettrici per imbarcazioni, ancora oggi operativa e apprezzata nel comparto.

Da lì in poi fu un crescendo: grazie a una costante attività in Italia e all'estero, comprese le prime trasferte negli Stati Uniti, Balducci fu tra i primi a comprendere le potenzialità dei materiali compositi, e in particolare della vetroresina, per la costruzione di imbarcazioni performanti e resistenti. Fondò quindi Effebi, a Massarosa, per produrre scafi in composito per diversi cantieri viareggini e toscani.

**1985**



**1992**



Il vero salto avvenne nel **1985**, con la nascita dell'Overmarine Group e del marchio Mangusta, un nome scelto con astuzia: la mangusta è l'unico animale che può affrontare il cobra, chiaro riferimento al competitor "Cobra" di Tecnomarine, al tempo il modello di yacht performante riferimento del mercato.

Mangusta nacque per rivoluzionare il concetto di open yacht: barche veloci, filanti, con spazi generosi e soluzioni innovative per l'epoca. Il primo successo commerciale fu il Mangusta 80, lanciato nel **1992** e prodotto in 85 esemplari. Un numero straordinario per il segmento, che consolidò il cantiere come leader nei maxi open.

## 2012



## 2016-2021



Con il nuovo millennio, la famiglia Balducci comprese che il mercato chiedeva qualcosa in più: non solo velocità e design, ma anche autonomia, versatilità, silenzio e grandi spazi interni. Da qui nacquero due nuove linee: Mangusta GranSport e Mangusta Oceano, superyacht costruiti in metallo, capaci di affrontare anche lunghe traversate oceaniche.

Per supportare questa espansione, nel **2012** fu inaugurato un grande stabilimento a Pisa, dedicato alla produzione degli scafi in acciaio e alluminio. Qui si costruiscono oggi yacht fino a 55 metri, con una filiera quasi interamente interna: una scelta strategica per garantire qualità, personalizzazione, controllo su ogni dettaglio e tempi di costruzione certi.

Nel **2016** fu varato il primo Mangusta Oceano 42, seguito da modelli sempre più sofisticati, come il GranSport 54 El León, ammiraglia della omonima linea, che ha completato un giro del mondo in tre anni. E nel **2021** arrivò il rivoluzionario Mangusta 165 REV, firmato Lobanov Design, che ha ridefinito il concetto di open yacht.

# MAURIZIO E KATIA BALDUCCI

## IL PASSAGGIO GENERAZIONALE



### MAURIZIO BALDUCCI

Classe 1968, Maurizio ha affiancato il padre sin dai primi anni di attività. È considerato uno dei manager più preparati del settore nautico italiano. Sotto la sua direzione, Overmarine ha consolidato il processo di internazionalizzazione, aprendo uffici commerciali negli Stati Uniti e consolidando una rete strategica di rappresentanti in paesi particolarmente rilevanti. È anche un sostenitore convinto dell'innovazione tecnologica: sotto la sua guida sono nate le linee dislocanti e i progetti di sostenibilità energetica per i nuovi modelli.

Maurizio è attivo anche nel mondo associativo: è stato vice presidente di Confindustria Nautica - l'associazione che raggruppa le aziende del settore - dal 2015 al 2025. Il suo impegno è orientato alla promozione del Made in Italy, alla tutela della filiera e alla formazione delle nuove generazioni di tecnici e progettisti.



## KATIA BALDUCCI

Figura centrale nelle strategie del Gruppo Overmarine, anche Katia Balducci interpreta il suo ruolo di imprenditrice credendo fortemente, come il fratello Maurizio, nell'importanza delle attività associative e per questo si è spesso spesa rivestendo ruoli istituzionali: da quasi 10 anni presidente di Navigo, società per lo sviluppo e l'innovazione della nautica in Toscana, è stata più recentemente nominata Presidente della Commissione Consultiva della Autorità Portuale della Regione Toscana per il porto di Viareggio, dopo aver rivestito lo stesso ruolo per il Distretto Tecnologico per la Nautica e la Portualità Toscana del Polo Nautico di Viareggio. Attiva, carismatica e determinata, è tra le voci più ascoltate del settore. Alla guida di Effebi, azienda del Gruppo Balducci specializzata nella costruzione di unità per corpi di polizia marittima e marine militari, Katia Balducci ha portato nel settore la propria visione e determinazione. Appassionata dell'ambito navale, ha contribuito alla crescita di Effebi fino a renderla uno dei principali fornitori della Guardia di Finanza, coniugando innovazione e affidabilità operativa.



# TRE GENERAZIONI AL TIMONE

La storia del Gruppo Overmarine e della famiglia Balducci rappresenta un modello virtuoso dell'impresa familiare italiana. Un equilibrio raro tra visione imprenditoriale, capacità gestionale e coesione familiare. Oggi l'azienda è guidata da due generazioni: accanto a Maurizio e Katia, ha fatto il suo ingresso la terza generazione. Giuseppe Balducci è stato un uomo schivo, sobrio, lontano dai riflettori. Ma ha lasciato un segno profondo nel mondo della nautica.

Non solo per le imbarcazioni che ha contribuito a creare, ma per il modello di impresa che ha costruito: radicata nel territorio, fedele ai valori dell'artigianato industriale, capace di dialogare con i mercati globali senza perdere la propria identità.

Oggi, grazie al lavoro di Maurizio e Katia, quell'eredità continua a navigare con vento in poppa. E rappresenta, per tutto il settore, un esempio concreto di come un'impresa familiare possa trasformarsi in un player internazionale, mantenendo saldi i principi da cui tutto ha avuto origine.



40 ANNI

# DI INNOVAZIONE

Era il **1985** quando la famiglia Balducci, da anni nel mondo delle costruzioni nautiche anche come produttore di scafi in vetroresina conto terzi, decideva di proporre sul mercato delle proprie imbarcazioni ad alte prestazioni che potessero competere con il **Cobra**, la barca più famosa di Tecnomarine, un riferimento per i diportisti del tempo.

Lo fece scegliendo un nome simbolico e profetico, **Mangusta**, il piccolo animale reso celebre dal racconto di Rudyard Kipling, il Libro della Giungla, nel quale duella e sconfigge proprio il cobra. Il nome gli porta fortuna. Il resto lo fecero la maestria e la competenza con la quale furono progettate e costruite le prime barche, i **Mangusta 65** nelle versioni open e cruiser. Tanto che il marchio **Mangusta** in questi quarant'anni è diventato sinonimo di alte prestazioni, stile unico, affidabilità.

Da allora ogni barca ha infatti rappresentato un passo in avanti in termini di design, di stile e, soprattutto, di tecnica, grazie all'introduzione continua di innovazioni tecnologiche che hanno permesso al brand di consolidare negli anni la sua posizione di spicco nel panorama dei grandi yacht da diporto ad alte prestazioni.

Ripercorriamo allora le tappe principali di questa evoluzione attraverso le imbarcazioni che meglio rappresentano questo percorso.

# MANGUSTA 80



## NASCE IL MAXI OPEN

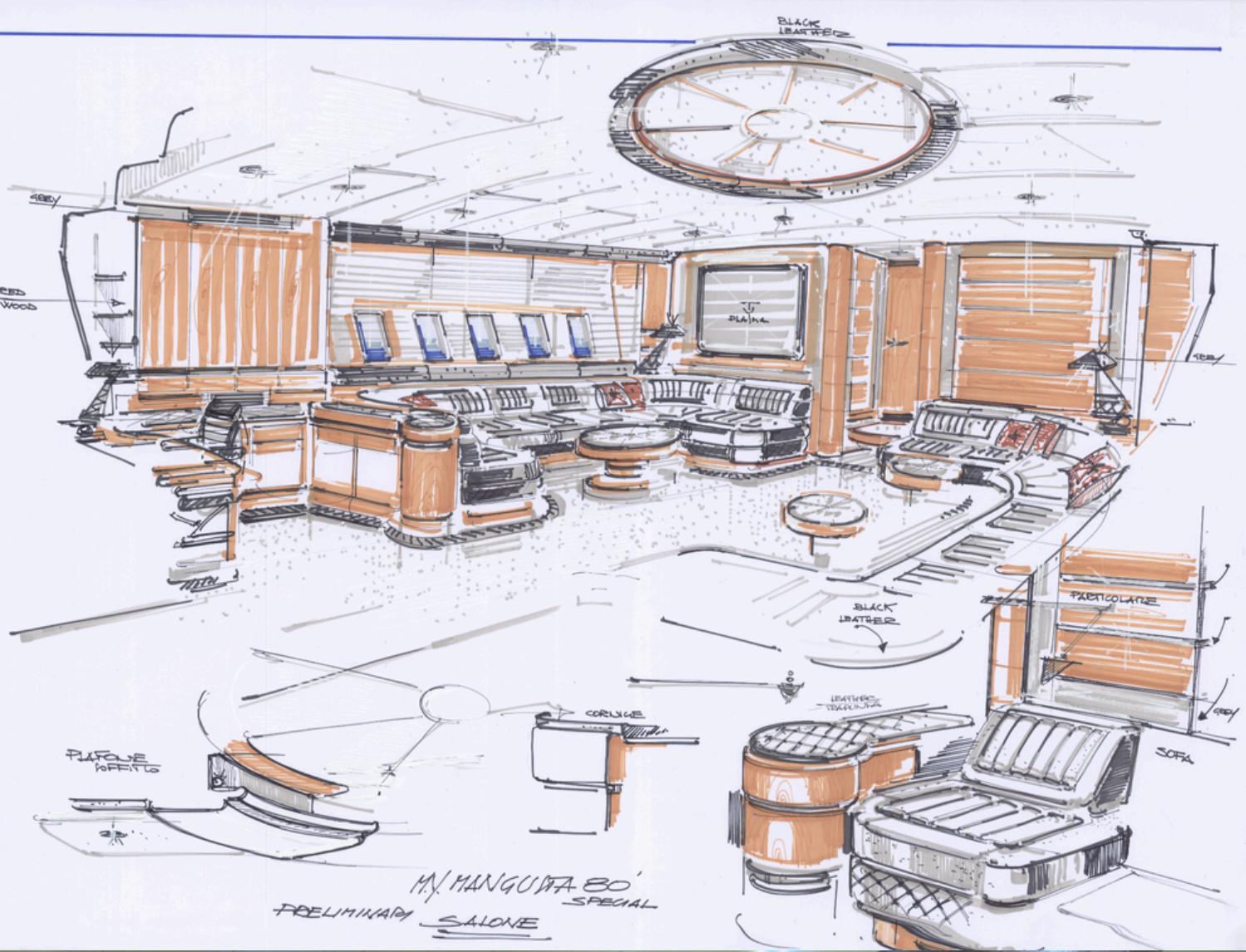
Se già con le prime barche costruite a partire dal 1985, dei 65' nelle versioni open e cruiser, il marchio Mangusta inizia a farsi conoscere da chi cerca uno yacht sportivo dalle performance velocistiche importanti ma allo stesso tempo confortevole e vivibile, con il Mangusta 80 lanciato all'inizio degli anni 90 il marchio si afferma in modo definitivo nel panorama nautico nazionale e internazionale.



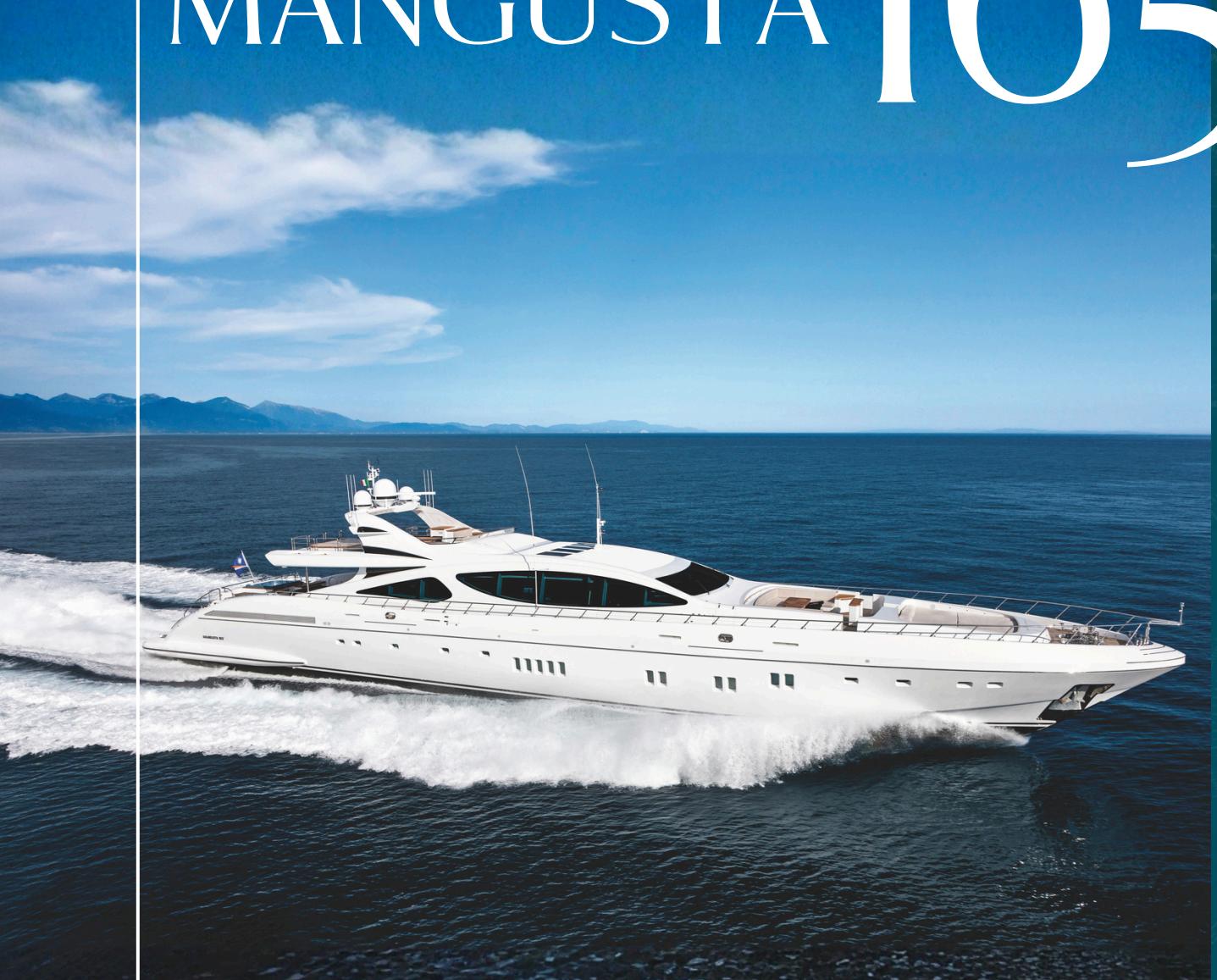
Costruito in ben 75 esemplari, è la prima volta che un open raggiunge una lunghezza del genere: ed è proprio con il Mangusta 80 che nasce il concetto di Maxi Open.

Il progetto si basava su una carena monoedrica classica, ottimizzata per avere la massima efficienza alla top speed di 45 nodi ottenuta con due MTU da 2400 hp ognuno, abbinati a una propulsione con eliche di superficie e trasmissione Arneson Drive. Caratteristiche in linea con la filosofia di quegli anni in cui la cosa più importante era la massima velocità della barca, mentre l'efficienza anche a velocità di crociera, i consumi, il comfort di navigazione erano aspetti ancora secondari per gli armatori. Tutto questo per uno yacht dalle linee filanti e sportive opera del designer Stefano Righini, che lo hanno reso un classico senza tempo.

Sull'onda del successo del Mangusta 80, negli anni successivi furono sviluppate e costruite imbarcazioni più grandi e più piccole ma sempre con lo stesso stile e impostazione e, soprattutto, con le stesse caratteristiche corsaiole: parliamo di barche dai 70 ai 130 piedi sulle quali furono introdotte ulteriori innovazioni tecniche. Prima fra tutte l'idrogetto, una propulsione fino ad allora utilizzata prevalentemente in campo militare o per i ferry veloci, e solo sporadicamente nel diporto nautico. Con due idrogetti Kamewa abbinati a una motorizzazione MTU, Mangusta ha così aperto la strada all'utilizzo di questo tipo di propulsione nel mondo dei Maxi Open e nel diporto più in generale, una propulsione molto indicata per le alte velocità dove l'idrogetto offre una maggiore versatilità rispetto alle eliche di superficie e, in particolare, una maggiore efficienza alla velocità di crociera, una maggiore accelerazione, una migliore manovrabilità, un maggiore comfort in navigazione.



# MANGUSTA | 165



## AFFERMAZIONE DELL'IDROGETTO

Se c'è un modello che meglio rappresenta il percorso di costante evoluzione tecnologica alla ricerca di un prodotto sempre migliore che risponda alle mutate esigenze e desideri degli armatori, questo è sicuramente il Mangusta 165. Quasi 50 metri di lunghezza (49.90m) che navigano a 40 nodi ne fanno uno degli open più grandi e veloci al mondo, ancora in produzione oggi nella versione 165 REV, nonostante siano passati quasi 20 anni dal varo della prima unità, avvenuto nel 2007.

Segreto di tale longevità risiede nella capacità di unire sportività e prestazioni a un eccezionale comfort di bordo, offrendo la possibilità di vivere il mare a tutta velocità con interni degni di una villa esclusiva.

Proprio il 165 è stato ed è, infatti, il laboratorio sul quale sono state studiate e introdotte diverse innovazioni tecnologiche per rispondere alle esigenze e le richieste di un cliente che oggi a bordo del suo yacht, da una parte cerca la sua casa, bella, spaziosa e luminosa, dall'altra le prestazioni, intese non più come sola e semplice velocità, ma in cui rientrano altre qualità fondamentali, come l'efficienza a tutte le velocità, il contenimento dei consumi, il comfort, la flessibilità d'uso. A partire dalla carena a V variabile studiata prima con simulazioni numeriche al computer (CFD) e poi con prove sperimentali su modelli in vasca navale, con la consulenza di specialisti provenienti dal mondo militare e dei traghetti veloci. All'epoca, infatti, non esistevano yacht da 50 metri di 350 t che raggiungessero i 40 nodi né, tanto meno, c'erano dati o esperienza specifica.

Successivamente, sempre nell'ottica di dare maggiore sostanza alla parola prestazioni, al posto dei 3 motori MTU da 4613 HP e 3 idrogetti Rolls Royce-KameWa montati sui primi modelli, il sistema propulsivo del 165 fu modificato installando 4 motori MTU da 2600 HP e 4 idrogetti, sempre Rolls Royce-KameWa.



Oltre 3000 hp in meno, pari al 25% di potenza risparmiata e il 30% di minori consumi, mantenendo velocità di punta equivalenti, grazie al miglior rapporto peso/potenza dell'intero pacchetto propulsivo dotato di motori di nuova generazione e nuovi idrogetti più efficienti.

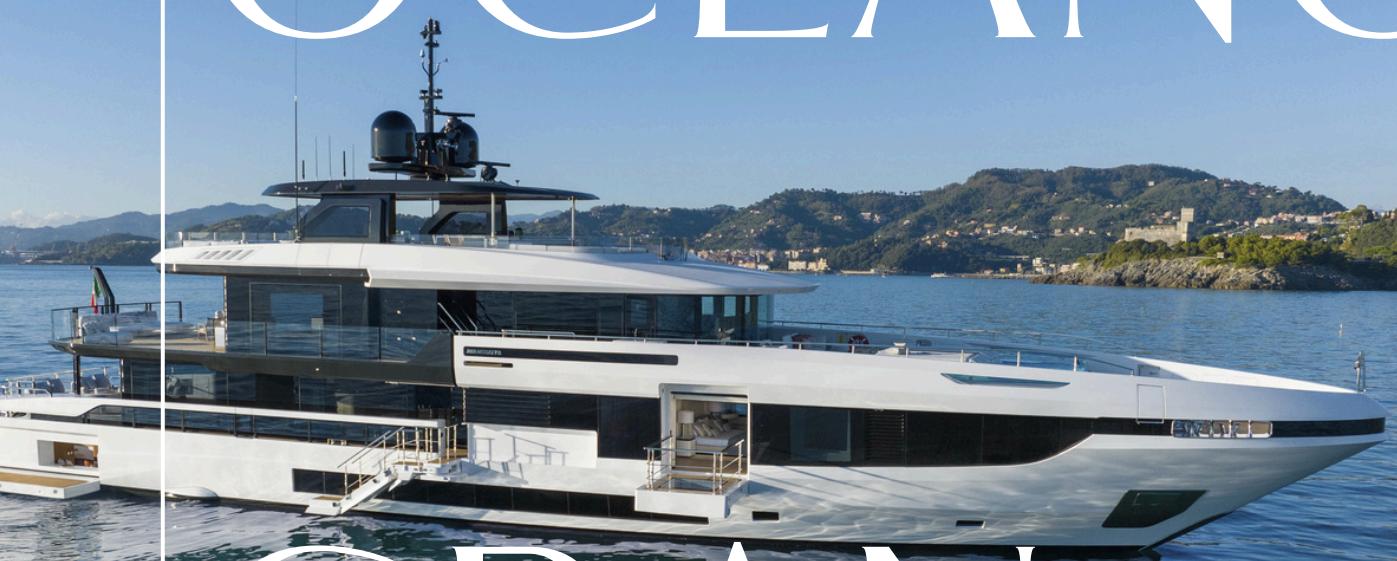
Ovviamente tale cambiamento ha reso necessari ulteriori studi delle forme di carena che sono state modificate a poppa per renderle più efficienti e per accogliere gli intake (prese dinamiche) degli idrogetti. Tutto questo ha permesso di raggiungere altri obiettivi molto apprezzati dagli armatori, quali la navigazione efficiente in velocità di crociera veloce, oltre i 20 nodi, così come la navigazione stabilizzata a 10 nodi, quindi molto confortevole e molto apprezzata nei trasferimenti notturni. Infatti, la riorganizzazione della sala macchine ha permesso anche l'installazione di 4 stabilizzatori Seakeper per la stabilizzazione all'ancora ed in navigazione.

Anche dal punto di vista costruttivo sul 165 sono state introdotte importanti innovazioni, a partire dalla realizzazione, per la prima volta per un 50 m, di uno stampo completamente fresato a controllo numerico (realizzato da Persico), con moduli di 16 metri, che ha permesso una perfetta coincidenza tra progetto 3D e stampo fisico ed evitando le tipiche tolleranze degli stampi in legno.

# 165



# MANGUSTA OCEANO



# GRAN SPORT

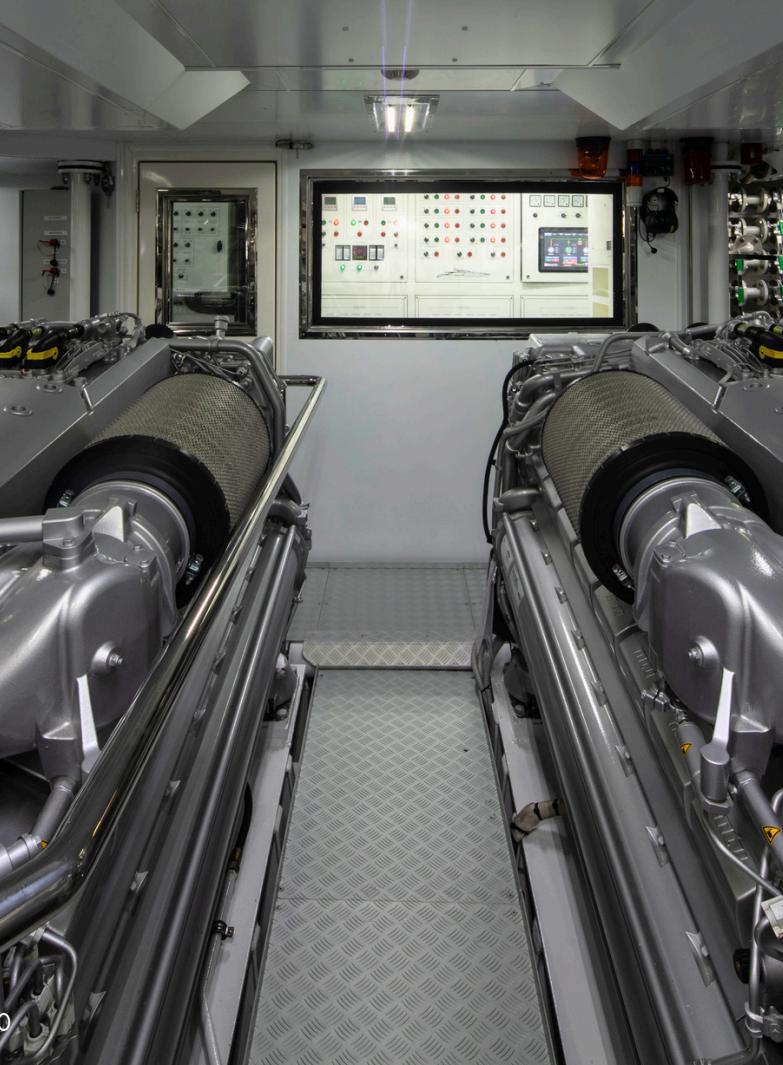
## L'ACCIAIO E L'ALLUMINIO

Nel 2012 avviene l'avvento della era delle imbarcazioni in metallo che si affiancano a quelle costruite fino a quel momento in composito. Vengono introdotte le linee Mangusta Oceano e Mangusta GranSport che segnano l'inizio della collaborazione con il designer Alberto Mancini.



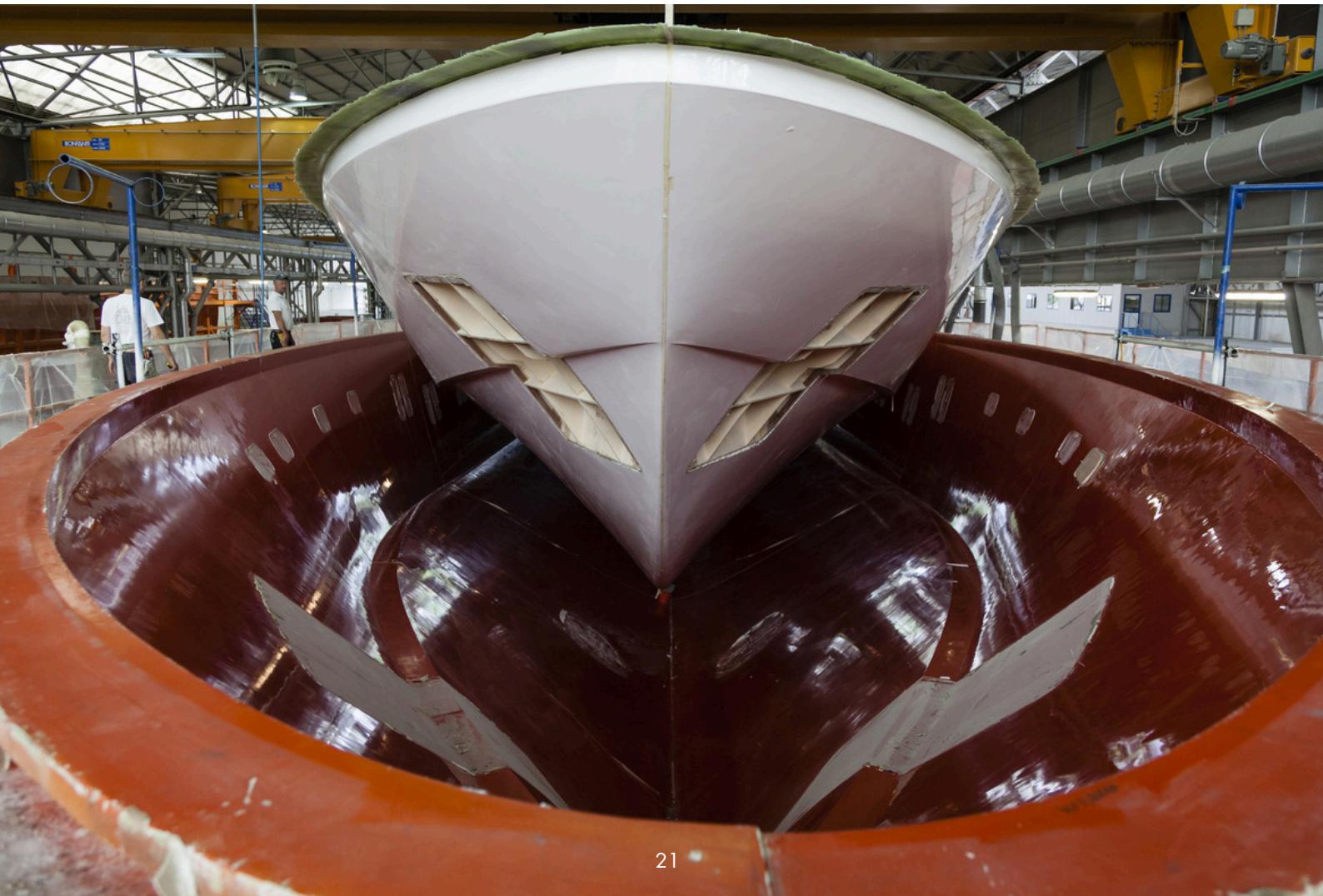
Se il Mangusta Oceano è un long range dislocante puro con grandi autonomie per chi desidera viaggiare il mondo con stile, qualsiasi sia la meta o la distanza, la linea Mangusta GranSport è un semidislocante veloce che coniuga performance eccellenti ed autonomia transoceanica. Yacht in grado di velocità di punta di oltre 30 nodi ma con linee d'acqua efficienti anche nei trasferimenti a 10, 12 nodi. Tutto grazie all'ottimizzazione di una carena round bilge ma dotata di bulbo, con poppa dalle forme ben avviate e un apparato propulsivo studiato ad hoc per le diverse dimensioni di yacht. Se per il "piccolo" GranSport 34, ad esempio, è stata scelta la propulsione con 4 IPS di Volvo Penta, per il GranSport 45 si è optato per una soluzione mista: 2 eliche in linea d'asse e un idrogetto centrale; per il GranSport 54, invece, la scelta è stata quella di 4 motori e altrettante eliche in linea d'asse.

Tre diverse configurazioni per ottenere sempre la massima efficienza a tutto tondo dello yacht caratteristica di tutti gli yacht Mangusta, quindi versatilità d'uso, contenimento dei consumi a tutte le velocità, comfort, ottimizzazione degli spazi di bordo grazie ad una sala macchine più piccola che ha lasciato spazio alle zone armatoriali ed ai garage. Scelte che sono state verificate e messe alla prova con il test più severo e completo che si possa pensare: il giro del mondo! In circa tre anni, lungo un itinerario di 52.000 miglia, dai ghiacciai dell'Alaska alle acque del Pacifico, dall'Atlantico all'Oceano Indiano, il più grande yacht mai costruito da Overmarine Group, El Leon, un Mangusta GranSport di 54mt, ha affrontato ogni condizione di mare e meteo in totale tranquillità. Un test che ha anche fornito dati molto utili per lo sviluppo dei nuovi yacht.



# PROIETTATI NEL FUTURO

Dietro questi 40 anni di successi c'è la capacità di Mangusta di fare innovazione sfruttando le migliori tecnologie e le ultime soluzioni ingegneristiche ma senza inseguire a tutti i costi le mode del momento.





Ad esempio, per quel che riguarda gli aspetti costruttivi i tecnici di Mangusta cercano sempre il miglior compromesso tra performance, affidabilità e riparabilità. Per questo gli scafi in vetroresina sono generalmente costruiti in vetro ad alte prestazioni abbinato a resine vinilester, riservando l'utilizzo del carbonio o altre fibre esotiche ad utilizzi particolari come appendici o particolari strutture. Quindi scafi costruiti in single skin per avere robustezza, comfort e riparabilità, mentre la coperta e le sovrastrutture che devono essere più leggere, ma sono anche strutture meno esposte, sono realizzate in sandwich utilizzando la metodica dell'infusione. Si tratta di scelte per certi versi conservative che, però, consentono di avere elevati standard di robustezza e maggiore sicurezza nelle parti vitali della barca, nonché, al tempo stesso, di risparmiare peso nelle zone che non sono critiche per la sicurezza dell'imbarcazione.

La ricerca di migliori performance strutturali viene, allora, ricercata studiando la stratificazione migliore in funzione delle geometrie e del tipo di sollecitazione strutturale, nonché giocando sul tipo, sull'orientamento e la grammatura delle fibre. In pratica, posizionando il materiale lì dove serve.

Anche dal punto di vista idrodinamico, l'evoluzione delle forme di carena, delle appendici, della propulsione è continua e sempre supportata da studi approfonditi e verificati. Ecco, dunque, che per ogni nuova carena, così come per ogni modifica, vengono eseguite simulazioni CFD e prove in vasca navale che consentono di acquisire un know-how che poi permette di introdurre miglioramenti in tutta la gamma. È il caso, ad esempio, dell'esperienza acquisita sugli Open nel definire la zona del fondo della carena dove si trovano gli intake degli idrogetti, le prese per l'aspirazione dell'acqua, zona la cui forma è stata accuratamente studiata per evitare problemi di cavitazione o ingresso d'aria all'interno del condotto e sulla girante.

Ebbene, questi studi sono stati molto utili anche per ottimizzare la propulsione della linea Oceano e GranSport.

Si tratta di ottimizzazioni che, insieme ad altre soluzioni studiate ad hoc, consentono anche di ridurre l'impatto ambientale degli yacht. Ad esempio, se sulle barche veloci la migliore distribuzione dei pesi e motori più efficienti consentono una importante riduzione dei consumi e delle emissioni, su quelle dislocanti che hanno autonomie oceaniche vengono adottate le più moderne tecnologie per abbattere le emissioni di NOx e di particolato anche oltre gli obblighi normativi. Un'attenzione che si ritrova poi nel sistema adottato per controllare e ridurre l'impatto sull'ambiente della produzione, inclusa la gestione dei rifiuti, per il quale il cantiere è certificato ISO, così come nella sperimentazione di fibre alternative, come lino o basalto, sulle quali vengono costantemente eseguiti test per valutarne l'adozione.

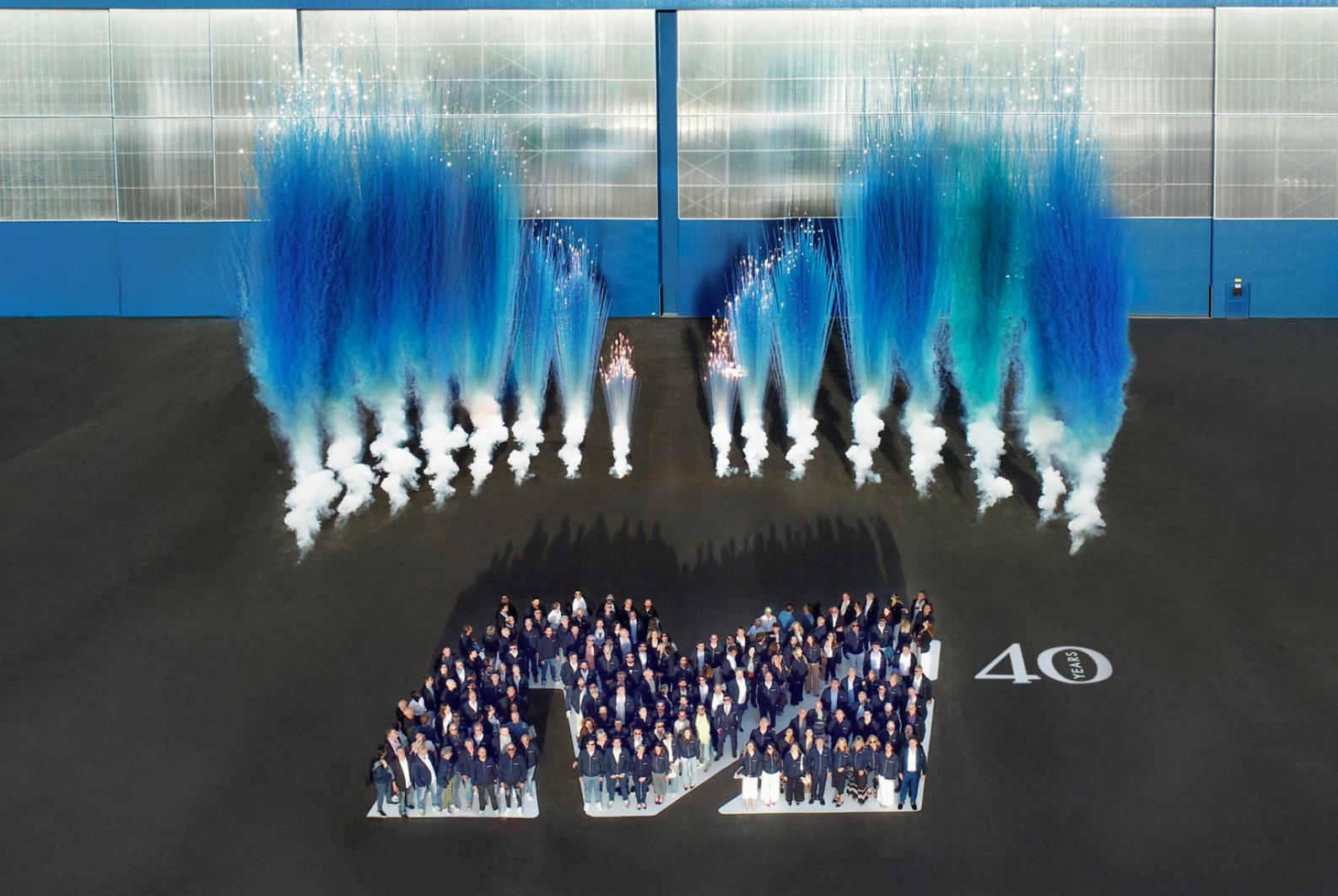


Infine, l'acquisizione continua dei dati delle imbarcazioni in navigazione permette di verificare costantemente il loro stato ed acquisire dati molto importanti per migliorare ulteriormente il prodotto. Tutto questo, e molto altro, consente a Mangusta di avere in produzione contemporaneamente circa 25 imbarcazioni e consegnarne 12, 13 ogni anno senza mai perdere di vista la cura l'attenzione per garantire l'eccellenza di ogni singola imbarcazione.

MANGUSTA

OVERMARINE  
GROUP

MANGUSTA



40 YEARS MANGUSTA

SPECIALE

pressMare

Testata giornalistica registrata.  
Tribunale di Roma Aut. 57/2017

[www.mangustayachts.com](http://www.mangustayachts.com)