

HYDRO TEC

A tu per tu con Sergio Cutolo. Nel 1995 ha fondato lo studio a cui si rivolge solo e soltanto chi sa di ottenere il massimo risultato con il massimo sforzo di chi ci lavora. Perché la nautica da diporto non è un'opinione

Face to face with Sergio Cutolo. In 1995, he founded the firm, which caters exclusively to clients who know they can achieve the best results through the staff's maximum effort. Recreational boating is not a matter of opinion

by Chiara Risolo

BORN TO BE AN ENGI



NEER

L'apposizione è un sostantivo che ne accompagna un altro per determinarlo e attribuirgli una proprietà particolare. Può precedere il nome a cui si riferisce o seguirlo: il *console* Cicerone, Dante, il *poeta*.

Semplifica curricula, identifica in un battito d'ali questa o quella persona. Alla lunga diventa anche una di famiglia, un'estensione naturale, financo involontaria nella narrazione quotidiana. Capiamoci: quanti Sergio Cutolo ci possono essere in Italia? Probabilmente non tantissimi, ma senza dubbio almeno più di tre. Dieci? Venti? Esageriamo dai: trenta? Bene. Quanti ingegner Sergio Cutolo, invece? Uno. Per la verità, questa premessa serve soltanto a dire che c'è chi fa un mestiere e chi è il mestiere che fa. Sergio Cutolo è l'ingegner Sergio Cutolo.

A raccontarlo, per quanto di peso, non è una laurea stampata su pergamena e appesa al muro, quanto l'autorevolezza conquistata in oltre quarant'anni di onorata attività. Sono i triloni di ore spesi a spaccare il capello in quattro, a cercare l'ago nel pagliaio per raggiungere ogni volta un obiettivo preciso: far navigare bene, pardon benissimo, una barca.

Chi scrive lo ha incontrato insieme alle figlie, Myriam e Nadia, entrambe impegnate nello studio Hydro Tec, fondato nel 1995. Ascoltandolo e osservandolo, si ha la sensazione che sia nato così, "plasticamente saggio" e già munito di chioma bianca, spettinata quanto basta dal moto perpetuo delle idee.

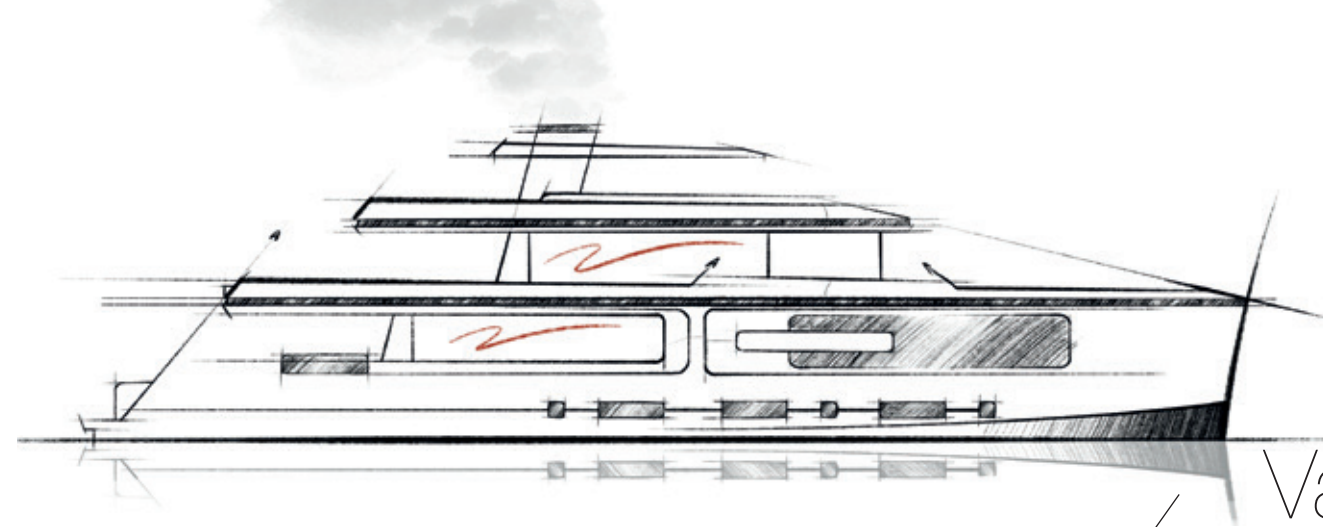
Ingegnere, come è iniziata l'avventura che le è valsa "l'apposizione d'onore"? *Nonostante abbia conseguito la maturità classica, l'amore per la vela mi ha portato a scegliere la Facoltà di Ingegneria Navale, con il sogno di diventare un giorno un grande progettista. Una delle mie prime collaborazioni è stata con Baglietto che al tempo stava costruendo un 12 metri che ha partecipato alla Coppa America del 1987. In realtà, dopo aver messo in acqua Italia, il cantiere ha abbandonato la produzione di barche a vela.*

Ma non ha abbandonato un giovane promettente e volenteroso, lei. Mettiamola così: non tutti i "mali" vengono per nuocere. Allora in Baglietto il mio mentore era l'ingegner Alcide Sculati. Grazie a lui mi appassionai alle barche da diporto veloci, costruzioni in lega leggera, tipologia che per ovvi motivi comportava un'attenzione maniacale al contenimento dei pesi. Sa che cosa mi faceva fare Sculati? Mi mandava nel capannone, sotto la barca in costruzione - all'epoca il cantiere non aveva pavimenti in cemento, bensì di sabbia, quindi si può immaginare - a raccogliere tutte le latte di stucco avanzate. Il mio compito era quello di portarle in magazzino e pesarle al fine di capire realmente quanto stucco fosse stato impiegato sulla barca in questione. La stessa cosa avveniva con gli scampoli di cavi scartati dagli elettricisti. Li infilavo in un bidone e andavo sulla bilancia.

Altri tempi, altra scuola, altro tutto. Sono cresciuto professionalmente con questa cultura. È un imprinting. L'avvento della tecnologia, anche la più sofisticata, non cambia l'approccio artigianale. Prendiamo ad esempio l'intelligenza artificiale. Qui in Hydro Tec stiamo facendo un lavoro enorme per poterla utilizzare con metodo e misura.

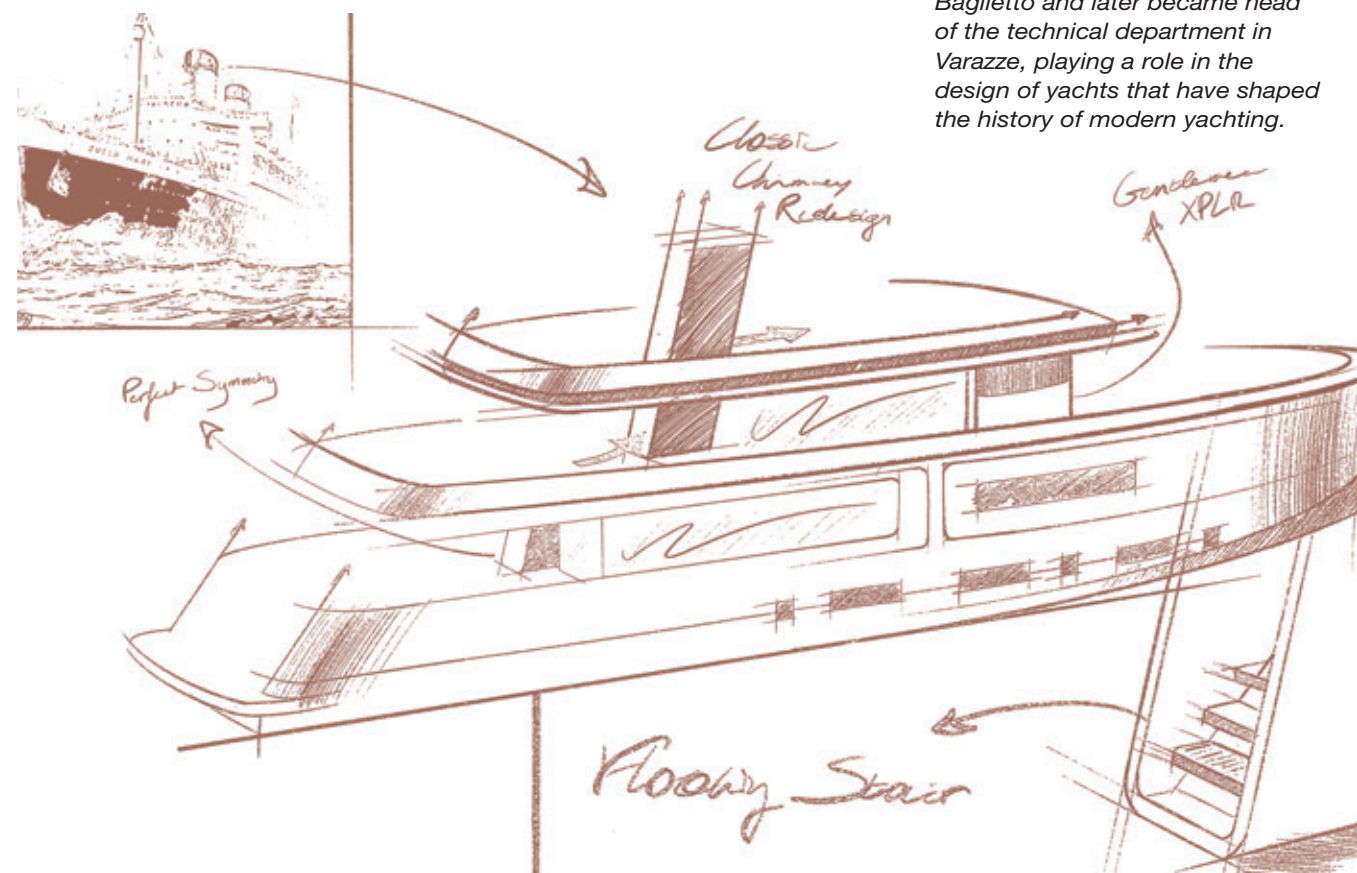
Mi spiego: che senso ha chiedere a un computer "disegnami uno sgabello" che quasi certamente copierà, pescandolo a caso da un contenitore immenso non meglio identificato? Noi stiamo impiegando l'AI, certo, ma in un ambiente chiuso, caricando "manualmente" tutto quello che abbiamo appreso e realizzato in questi anni di lavoro.

Alla voce Explorer ci sarà già uno storico senza precedenti. Lei, del resto, è considerato il padre spirituale di questa tipologia di imbarcazione. Obiettivamente sì, in Italia senza dubbio. Ad ogni modo,



/// L'ingegner Sergio Cutolo lo scorso giugno è stato insignito da Confindustria Nautica del premio **PIONIERI DELLA NAUTICA 2026** nella categoria Designer e Progettisti.

In June, Engineer Sergio Cutolo received the **PIONIERI DELLA NAUTICA 2026** award from Confindustria Nautica, recognising his work in the Designers and Engineers category. ///



Vagrant THE EXPLORER YACHT 35M

Hydro Tec è uno studio specializzato nella progettazione di scafi tecnologici e complessi. Grazie all'esperienza del suo fondatore, nata a metà degli anni '80 quando Sergio Cutolo entra in Baglietto fino a diventare capo dell'ufficio tecnico di Varazze partecipando alla progettazione di yacht che hanno fatto la storia della nautica moderna.

Hydro Tec is a design studio specialising in technologically advanced, complex hulls. This expertise stems from the experience of its founder, Sergio Cutolo, who began in the mid-1980s when he joined Baglietto and later became head of the technical department in Varazze, playing a role in the design of yachts that have shaped the history of modern yachting.



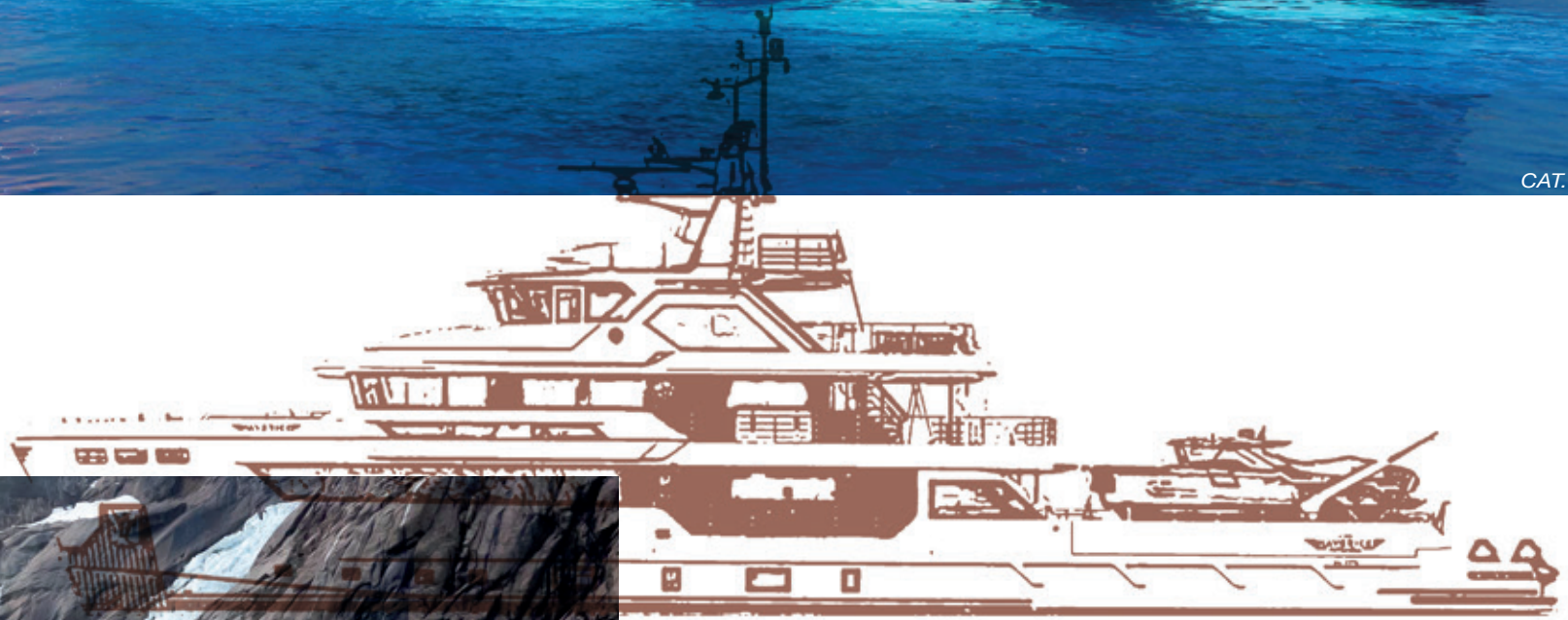
la nostra forza come studio è stata l'aver insistito in questa direzione. Posso dire, senza falsa modestia, che abbiamo contribuito a creare un mercato molto interessante per alcuni cantieri. Oggi siamo a quota 50, cinquanta Explorer naviganti progettati da Hydro Tec... credo si tratti di un record. Colgo l'occasione per dirle che proprio in questi giorni abbiamo siglato un accordo con il cantiere brasiliano Inace. Se non mi sbaglio, hanno iniziato a sviluppare navette prima di noi, semplicemente utilizzando le carene di navi commerciali. Dopo tanti anni, ci siamo incontrati e abbiamo deciso di mettere insieme le nostre competenze. Sono felice di collaborare con chi, come me, ha sempre creduto in questo prodotto.

Leggo tra le righe e le domando: chi non ci ha creduto e perché? Quando, nel 2007, ha fatto il suo debutto Naumachos, il primo Explorer progettato dal sottoscritto per il Cantiere Navale di Pesaro, non dico che i colleghi mi abbiano deriso, ma c'era una sorta di scetticismo strisciante della serie "che cosa diavolo hai fatto, Sergio?". Leggenda narra che, quando fu varato Vitadimare, qualcuno commentò: "Bella barca, ma la prua quando arriva?".

Ingegnere, è indiscutibile che l'estetica allora fosse spiazzante. In fondo, era una novità assoluta. Il mondo incontrava la famosa barca che non c'era, quella che nelle interviste deve sempre arrivare. Sa che cosa le dico, premettendo che si tratta di una provocazione? Le dico... Ferrari Luce. Quando si è svelata ha fatto più danni della grandine. Touché. Sarò onesto: la prima volta che l'ho vista, l'impressione è stata negativa. Ho letto commenti, analisi... poi ho tratto le mie conclusioni. D'altro canto, ho un'età, una preparazione e un'esperienza che mi permettono, a Dio piacendo, di non farmi influenzare da giudizi terzi. Quindi, al di là del gusto personale, mi sono domandato: Ma se la Casa di Maranello avesse montato un motore elettrico su una Ferrari Roma, non sarebbe stato forse banale? L'elemento di rottura, mi creda, non è necessariamente una maledizione, anzi.



CAT.



Maverick.

/// Dalla sua nascita **HYDRO TEC** ha realizzato numerosi progetti che hanno dato vita a molte barche da diporto, lavorando direttamente per conto dell'armatore o per alcuni dei più importanti cantieri navali nel mondo.

Since its founding, **HYDRO TEC** has completed numerous projects, building many pleasure boats either directly for owners or for top global shipyards. ///



Myriam Cutolo.

Il primo varo, quello di *Italia* nel 1985, l'ha vissuto in braccio a papà Sergio. Allora aveva soltanto un anno. MYRIAM CUTOLO è davvero cresciuta a pane e nautica, maturando nel tempo un grande amore per la vela che l'ha portata anche a praticarla a livelli altissimi. Dopo un po' di sana gavetta, è arrivata a ricoprire il ruolo di vice presidente esecutivo di Hydro Tec. «Questa nomina rappresenta per me un enorme attestato di stima e fiducia da parte di mio padre. Il fatto che io lavori per quest'azienda di famiglia non è semplicemente riconducibile al cosiddetto passaggio generazionale. Tra di noi il vero passaggio è soprattutto di valori. In cima alla lista c'è la correttezza. Nutro un religioso rispetto per tutto ciò che i miei genitori sono riusciti a costruire nel tempo e il mio compito è anche quello di salvaguardare il più possibile la dedizione e i sacrifici che queste due persone hanno fatto e che oggi permettono allo studio di essere un faro. Un difetto? Da ex sportiva, sono la più "rigida" e inquadrata. A volte papà mi dice di lasciare andare gli ormeggi».

He witnessed the first launch – that of *Italia* in 1985 – in his father Sergio's arms. He was just one year old at the time. MYRIAM CUTOLO grew up deeply immersed in sailing, fostering a strong passion that propelled her to compete at the highest levels. After earning her stripes, she became the executive vice-president at Hydro Tec. «For me, this role is a significant sign of respect and trust from my father. Working for this family business isn't just about the so-called generational handover. Primarily, it's a transfer of values. Integrity is at the top of the list. I deeply respect everything my parents have built over the years, and my role is also to protect, as much as possible, the dedication and sacrifices they made – sacrifices that have turned the firm into a beacon today. As a former athlete, I tend to be very strict and disciplined. Sometimes Dad tells me to cast off».



Nicola Camuffo and Sergio Cutolo - photo by Leonardo Andreoni.

Hydro Tec lavora in tutti i campi possibili della progettazione, dallo sviluppo della carena, al design degli esterni, dalla supervisione della costruzione per conto dell'armatore allo sviluppo di particolari meccanici.

Hydro Tec is active in every area of naval design, covering both, from hull and exterior design to supervising construction on behalf of the owner and the development of mechanical components.

Chiaro, oltretutto, lo ripeto: era solo una provocazione. Il successo dell'*Explorer* come "modus navigandi" è agli atti. È inconfutabile. Ma veniamo a un tema tanto caro allo yacht system: la sostenibilità. Dal suo punto di vista, ritiene che abbia senso parlarne con cognizione di causa, oppure ce la raccontiamo nel solco del greenwashing, ringraziando il genio che ha coniato questo adagio molto british? È un argomento complesso, troppo importante per essere banalizzato. In generale, quando sento parlare di emissioni zero, onestamente mi viene un po' da sorridere. Prima ancora della barca sostenibile, bisognerebbe fare il cantiere sostenibile. In Tennessee, a Chattanooga, c'è uno stabilimento virtuoso della Volkswagen. La fabbrica è ricoperta di pannelli solari, quindi genera una buona quota di energia. L'acqua che gli operai utilizzano per farsi la doccia è filtrata



Haze.



e riutilizzata. Tutto ciò che è packaging viene riciclato. Detto ciò, lei ha mai pensato a quanti bancali di legno arrivano in un cantiere al giorno? Sì, quelli che trasportano motori, riduttori, gruppi elettrogeni...? Ecco, pensiamo banalmente anche solo a questi. Che fine fanno? Poi parliamo di costruzione tout court: è evidente che il metallo sia migliore della vetroresina, lo sanno anche i muri. Il problema è che le lamiere vengono rivestite con stucco epossidico che, a sua volta, in qualche modo, dovrà essere smaltito. Dove? Come? È un tema enorme, aperto.

Senza allontanarci troppo, se parliamo di carene si può ancora fare qualcosa? Possono diventare più efficienti con ricadute positive sui consumi e quindi sull'inquinamento? Allora, per chi come noi lavora a progetti custom o semi custom, direi che ci sono ottimi margini di miglioramento, perché partiamo sempre da un foglio bianco. I cantieri che costruiscono imbarcazioni di serie, quindi su stampi, sono più vincolati, penalizzati. Consideri che cambiare uno stampo ha costi non indifferenti. Comunque, per onestà intellettuale, non posso non sottolineare che il volume di CO₂ prodotto dalla comunità mondiale dei diportisti vale uno zero virgola... quindi di che cosa stiamo parlando? Ovvio che si può sempre migliorare, ma il male del Millennio non è certo lo yachting.

No davvero, anzi, quale occasione migliore per diffondere il verbo se non questa! Facciamo un gioco: ha la possibilità di consegnare a un giovane che desidera fare il suo lavoro soltanto tre cose, un libro, un valore, un attrezzo del mestiere. Salutiamoci così, ingegnere. Con un consiglio. Con aria buona. Dunque, prima di tutto gli o le direi quello che Alcide Sculati ha detto a me: "Ti prometto lacrime, sudore e sangue". Un libro? Elementi di velocità delle carene di Jean Marie Finot. Un valore? L'onestà intellettuale, tutti gli altri sono complementari. Un oggetto? Il curvilineo. L'ho usato giusto qualche giorno fa.

Grazie ingegnere Sergio Cutolo. Per l'intervista e anche per aver usato il curvilineo. À la prochaine fois.

NADIA CUTOLO è la creativa del gruppo. Di sé stessa dice di essere piuttosto silenziosa, un'ottima osservatrice, decisamente poco prolissa. «*Rispetto a Myriam forse sono più "morbida" e mi trovo bene nel ruolo di mediatrice se c'è qualche frizione. Amo molto il mio lavoro e non guardo mai l'orologio: ho ereditato questa attitudine da papà. Non esco dall'ufficio se non ho trovato la quadra. Sono testarda, ecco*».

NADIA CUTOLO is the creative force behind the group. She describes herself as rather quiet, a keen observer, and definitely not one for long-winded speeches. «*Compared to Myriam, I'm perhaps a bit more 'soft-spoken', and I'm comfortable in the role of mediator if there's any friction. I love my job very much, and I never watch the clock: I've inherited this attitude from my dad. I don't leave the office until I've got it right. I'm stubborn, that's all*».



Nadia Cutolo - photo by Leonardo Andreoni.

An apposition is a noun that accompanies another noun to modify it and ascribe a particular quality to it. It may precede or follow the noun to which it refers: the *consul* Cicero, Dante, the *poet*.

It makes CVs straightforward, allowing a person to be recognised instantly. Over time, it even becomes part of our identity, blending seamlessly into our daily stories – sometimes without us noticing. To clarify: how many Sergio Cutolos could there be in Italy? Probably not many, but definitely more than three. Ten? Twenty? Let's push it a bit further: thirty? Right. But how many engineers named Sergio Cutolo are there? Just one. Essentially, this introduction highlights a key point: some individuals practice a profession, while others embody it. Sergio Cutolo is, simply put, Engineer Sergio Cutolo.

What speaks volumes about him, however, is not a degree printed on parchment and hung on the wall, but rather the authority he has earned over more than forty years of distinguished service. It is the trillions of hours spent splitting hairs, searching for a needle in a haystack, all to achieve a specific goal every single time: to make a boat sail well – or rather, exceptionally well.

I met him with his daughters, Myriam and Nadia, both employed at Hydro Tec, which was established in 1995. Listening to him and watching him, one gets the feeling that he was born that way – 'wise' and already with a head of white hair, tousled just enough by the ceaseless flow of his ideas.

Engineer, how did the adventure that earned you the “apposition” begin? *Although I took the classical school-leaving certificate, my love of sailing led me to choose the Faculty of Naval Engineering, with the dream of becoming a great designer. One of my earliest collaborations was with Baglietto, which was building a 12-metre yacht that competed in the 1987 America's Cup. After the Italia was launched, the shipyard ceased production of sailing yachts.*

But it didn't abandon a promising, eager young man. *Let's put it this way: not all 'misfortunes' are for the worse. Back then at Baglietto, my mentor was Engineer Alcide Sculati. Thanks to him, I developed a passion for fast pleasure boats built from light alloys – a type of vessel that, for obvious reasons, required an obsessive focus on keeping the weight down. Do you know what Sculati used to make*

/// *«Faccio questo mestiere da quarant'anni. Ho attraversato tutte le stagioni della nautica. Se penso al **passato**, ciò che mi manca di più è la **COMPLICITÀ** che c'era tra colleghi. In occasione dei Saloni, ad esempio, di giorno eravamo tutti concorrenti, ma la sera si stava insieme. Si rideva, si chiacchierava, si faceva della sana baldoria. Oggi è impensabile, o quanto meno raro».*

*«I've been in this business for forty years. I've seen every phase of the boating world. When I think back, what I miss most is the **CAMARADERIE** that used to exist amongst colleagues. At boat shows, for example, we were all competitors by day, but in the evenings we'd all get together. We'd laugh, chat and have a bit of a good time. Today, that's unthinkable – or at the very least, rare».* ///



Valiant
80M





// «Amo molto **CUCINARE**,
 ma la passione è nata dopo
 il matrimonio: ho sposato
 una tedesca. Come
 dire... di necessità virtù.
 Ho anche un grande trasporto
 per **LA LIRICA**. Da giovane
 pensavo che un giorno sarei
 diventato un *baritono*.
 Il mio autore preferito?
 Giuseppe Verdi.
 L'opera? Simon Boccanegra».

«I really love **COOKING**, but my
 passion for it only began after
 I got married: I married a
 German woman. How
 can I put it... necessity is the
 mother of invention. I'm also
 very passionate about **OPERA**.
 When I was young, I thought I'd
 one day become a *baritone*.
 My favourite composer?
 Giuseppe Verdi.
 My favourite opera?
 Simon Boccanegra». //

me do? He'd send me into the warehouse, beneath the boat under construction – at the time, the shipyard didn't have concrete floors, just sand, so you can imagine – to collect all the leftover tins of filler. My job was to take them to the storeroom and weigh them to work out exactly how much filler had been used on the boat in question. The same thing happened with the scraps of cable discarded by the electricians. I'd pop them into a bin and head over to the scales.

Different times, different school, everything was different.

I developed my professional skills within this culture; it's deeply rooted in me. Despite technological advances, even the most advanced tools don't override the artisanal mindset. For instance, at Hydro Tec, we diligently work to apply artificial intelligence thoughtfully and carefully. To clarify: asking a computer to 'draw me a stool' often results in it copying or pulling random images from a large, vague database. We utilise AI exclusively within a closed environment where we manually input all our accumulated knowledge and experience.

Under the '**Explorer**' heading, there will already be an unprecedented track record. After all, you are regarded as the spiritual father of this type of boat. Objectively, yes, especially in Italy. Our main strength as a design studio has been our persistence in this path. I can honestly say that we contributed to developing a very interesting market for specific shipyards. Currently, we have 50 seagoing Explorers designed by Hydro Tec, which I believe is a record. I want to let you know that we have just signed an agreement with the Brazilian shipyard Inace. If I am not mistaken, they began developing Navette before we did, simply by using the hulls of commercial vessels. After many years, we met and decided to pool our expertise. I am delighted to be working with people who, like me, have always believed in this product.

I interpret the underlying message and wonder: who doubted you, and why? When Naumachos – the first Explorer I designed for Pesaro Shipyard – was launched in 2007, I wouldn't say my colleagues mocked me, but there was a lingering skepticism, like 'What on earth have you done, Sergio? Legend has it that, when the Vitadimare was launched, someone remarked: "A lovely boat, but when's the bow going to arrive?".

Engineer, the design really drew attention upon its debut, as it was entirely innovative. It introduced the world to the legendary boat that was never actually there – the one always 'on its way' in interviews. You know what I'll say – considering this is meant to be a bit provocative? I'll tell you... **Ferrari Luce**. When it was unveiled, it caused more upheaval than hail. Touché. The first time I saw it, I wasn't impressed. I read reviews and analyses... then formed my own opinion. However, I'm at an age and have the experience that, hopefully, allow me – not to be easily influenced by others' views. So, setting aside personal taste, I wondered: But if the Maranello factory had installed an electric motor in a Ferrari Roma, wouldn't that be rather ordinary? The element of disruption, believe me, isn't necessarily a curse – quite the opposite, in fact.

Certainly, and I'll reiterate: it was merely a provocation. The Explorer's success as a 'modus navigandi' is a matter of record. It is irrefutable. But let's turn to a topic so dear to the yachting world: sustainability. From your point of view, do you think it makes sense to discuss it with proper knowledge of the facts, or are we just going through the motions of 'greenwashing', for which we can thank the genius who coined this very British phrase? It's a complex issue, far too important to be trivialised. When I hear people talk about zero emissions, I must admit it makes me smile a little. Even before we consider sustainable boats, we need to make the shipyard sustainable. In Chattanooga, Tennessee, there's a

Big Naan

COLUMBUS YACHTS - PALUMBO

42M

Hydro Tec è stato fondato nel 1995 dall'ingegner Sergio Cutolo e dalla moglie Silvia Himsolt. L'organico, nel corso degli anni, è passato da 5 a 25 persone, divise tra il quartier generale di Ovada e la sede di Genova. Lo studio, cresciuto in maniera esponenziale, è un punto di riferimento autorevole nel panorama dello yachting. È strutturato per offrire progetti che contemplano l'architettura navale, ma anche il design degli interni e degli esterni, fino all'ultimo complemento d'arredo. Nel board siedono, oltre ai fondatori, anche le figlie Myriam e Nadia Cutolo. A guidare la struttura operativa e la gestione tecnica, contribuiscono inoltre Nicola Camuffo, Chief Technical Officer (CTO), e Michele Lauriero, Chief Operating Officer (COO).

Hydro Tec was founded in 1995 by engineer Sergio Cutolo and his wife, Silvia Himsolt. Over the years, the workforce has grown from 5 to 25 people, spread between the headquarters in Ovada and the office in Genoa. The firm, which has grown exponentially, is a leading authority in the yachting sector. It is structured to deliver projects encompassing naval architecture, interior and exterior design, and even the very last piece of furniture. In addition to the founders, the board includes their daughters, Myriam and Nadia Cutolo. Nicola Camuffo, the Chief Technical Officer (CTO), and Michele Lauriero, the Chief Operating Officer (COO), are also instrumental in managing the organisation's operations and technical aspects.



Big Naan.

model Volkswagen plant. The factory is covered in solar panels, so it generates a significant amount of energy. The water the workers use for showering is filtered and reused. All packaging is recycled. That said, have you ever thought about how many wooden pallets arrive at a shipyard every day? Yes, the ones carrying engines, gearboxes, generator sets...? Well, let's think about those for a moment. What happens to them? Then let's talk about construction in general: it's obvious that metal is better than fibreglass – even the walls know that. The problem is that the metal sheets are coated with epoxy filler, which, in turn, must be disposed of. Where? How? It's a huge, unresolved issue.

Without straying too far from the subject, if we're talking about hulls, is there potential for further improvement? Can they be made more efficient, with positive effects on fuel consumption and, consequently, on pollution? *For those of us involved in custom or semi-custom projects, there's plenty of potential for improvement since we typically start with a blank slate. In contrast, mass-produced boat builders – using moulds – face more constraints and higher costs when making changes. Nonetheless, it's worth noting that the CO₂ emissions from the worldwide recreational boating community are virtually negligible – so, what are we really discussing? Of course, there's always room for improvement, but yachting is certainly not the scourge of the new millennium.*

No, really – in fact, what better opportunity to spread the word than this! Let's play a game: suppose you had the chance to give just three things to a young person who wants to follow in your footsteps – a book, a value, and a tool of the trade. Let's part on that note, Engineer, with a piece of advice and a smile. *So, first of all, I'd tell him or her what Alcide Sculati said to me: "I promise you tears, sweat and blood". A book? Elements of Hull Speed by Jean Marie Finot. A value? Intellectual honesty; all the others are secondary. An object? The curvilinear tool. I used it just a few days ago.*

Thank you, Sergio Cutolo, Engineer. For the interview and also for using the curvilinear design. À la prochaine fois.

BARCHE

