

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Bazin (Accor): “Con Orient Express Corinthian facciamo galleggiare il lusso”

Nicola Capuzzo · Thursday, April 30th, 2026

Saint-Nazaire (Francia) – Il varo di [Orient Express Corinthian](#), appena avvenuto a Saint-Nazaire, segna l’ingresso diretto di Accor nel settore armatoriale con un progetto che esce dai modelli tradizionali. Non è una cruise ship nel senso classico, né uno yacht puro: è una nave pensata come un hotel che si muove, costruita da Chantiers de l’Atlantique su una piattaforma tecnica sviluppata ad hoc.

Sébastien Bazin, presidente e amministratore delegato di Accor, aveva in testa un’idea precisa: prendere l’Hotel du Cap-Eden-Roc, l’hotel considerato il vertice assoluto dell’ospitalità di lusso terrestre, e farlo galleggiare. Un desiderio espresso ai suoi collaboratori, secondo quanto riferisce lui stesso nella chiacchierata con i giornalisti a bordo della nave. Da quella richiesta sono passati quattro anni di lavoro, che hanno visto alternarsi quasi 2mila artigiani, artisti e atelier, nei Chantiers de l’Atlantique, per dare forma alla visione dell’architetto Maxime d’Angeac, direttore creativo di Orient Express. Il risultato è stata una nave varata nel bacino Joubert di Saint-Nazaire, lo stesso da cui uscì la Normandie nel 1935.

“Prima di tutto voglio portare l’hotel al cliente – dice Sébastien Bazin – e voglio che questo hotel sia sul mare. Se non fosse stato a vela, non lo avremmo fatto. Non voglio rumore. Voglio che i clienti accettino di essere guidati dal vento”. È una dichiarazione che spiega bene la logica del progetto: partire dall’esperienza e costruire attorno a questa una nave, non il contrario.

Dal punto di vista tecnico, la nave è lunga 220 metri, ha una stazza di circa 15mila tonnellate e un pescaggio contenuto di 5,4 metri, scelto per ridurre la resistenza e aumentare l’accessibilità portuale. Si sviluppa su nove ponti e introduce su scala cruise il sistema SolidSail, con tre alberi in carbonio alti oltre 100 metri e vele rigide da 1.500 mq ciascuna. Le vele sono automatizzate, ruotano a 360° e possono inclinarsi fino a 70 gradi, permettendo alla nave di ottimizzare l’assetto in ogni condizione e di poter transitare sotto i principali ponti del mondo. In situazioni favorevoli la propulsione è interamente eolica. Le prove in mare hanno confermato 12 nodi con 20 nodi di vento, un risultato rilevante per un’unità di queste dimensioni.

“Abbiamo progettato la nave per viaggiare a 12 nodi – spiega Bazin – non a 20 come le navi da crociera. È una scelta precisa: viaggio lento, meno consumo, meno impatto”. A supporto della vela c’è un sistema ibrido a Gnl e una piattaforma digitale con circa 6mila sensori per monitorare in

tempo reale i flussi energetici e le prestazioni. A bordo sono installati anche sistemi di rilevamento assistiti per individuare oggetti in mare e mammiferi marini, oltre al posizionamento dinamico che consente di evitare l'ancoraggio e quindi proteggere i fondali.

La progettazione è stata complessa, anche perché mancavano riferimenti. “Non c'erano codici – dice Bazin – abbiamo dovuto costruire tutto da zero”. Il dialogo tra progettisti e cantiere ha portato a continui aggiustamenti, anche minimi ma con impatti importanti, per rispettare i vincoli su vibrazioni, isolamento e silenziosità. Il risultato è una nave che punta molto sul comfort acustico, coerente con l'idea di navigazione a vela.

Sul piano operativo, i numeri chiariscono il posizionamento. A bordo ci sono 54 suite per circa 104 ospiti, serviti da 172 membri di equipaggio, con un rapporto di 1,6 a 1. “Non è mai stato fatto prima – sottolinea Bazin – voglio un livello di servizio assoluto. Se fallisco su quello, ho perso tutto”. È un'impostazione che avvicina più il mondo dei grandi yacht che quello delle crociere.

Anche il modello commerciale segue questa logica. La nave può essere venduta per cabine, ma anche interamente privatizzata. I prezzi partono da circa 7mila dollari a notte per le suite più piccole, da circa 47 metri quadrati, e arrivano a oltre 100mila dollari per le soluzioni più grandi. Il charter completo si colloca intorno al milione di dollari al giorno, con un minimo di due notti. “Vediamo due tipi di clienti – spiega Bazin –: famiglie che vogliono celebrare qualcosa e aziende che vogliono invitare i loro ospiti. E poi c'è il cliente individuale, che viene dall'hotellerie, non dalla crociera”.

Gli spazi riflettono questa impostazione. Le suite arrivano fino a 230 mq, con finestre panoramiche da 3,6 metri e altezze interne superiori agli standard. A bordo ci sono cinque ristoranti, otto bar, una marina privata con accesso diretto al mare, una spa, una piscina e una corsia di nuoto da 16,5 metri. “Se non hai accesso all'acqua, non è una barca – dice Bazin – deve sembrare uno yacht privato. Devi poter scendere in mare quando vuoi”. Tra le dotazioni più particolari c'è uno studio di registrazione professionale. “Abbiamo la stessa tecnologia dei migliori studi di Hollywood – aggiunge – qualcuno può venire qui e registrare un album”.

La logica dell'hotel si riflette anche negli itinerari, volutamente brevi. “Abbiamo adattato tutto a una clientela alberghiera – spiega Bazin – sono persone che vanno a Cannes, a Saint-Tropez, a Capri. Ora fanno lo stesso viaggio, ma su una nave”. Le crociere durano da due a quattro notti e possono essere combinate tra loro. La stagione inaugurale prevede Mediterraneo e Adriatico, poi l'Atlantico e i Caraibi.

Dal punto di vista industriale, il progetto è sostenuto da una struttura a doppia società, una per la gestione e una per gli asset, con l'ingresso di partner finanziari. L'investimento è nell'ordine di centinaia di milioni di euro. È già in costruzione la nave gemella, Orient Express Olympian, con consegna prevista nel 2027 e alcune modifiche progettuali. A bordo abbiamo trovato anche diverse aziende italiane, che hanno fornito i pannelli con i tanti rivestimenti in marmo che ricoprono le pareti dei bagni, oppure con le maestranze impegnate negli ultimi allestimenti. Sono italiani anche i rescue tender di bordo: una serie di gommoni Bwa, costruttore milanese celebre per i suoi rib a chiglia rigida.

Alla fine, Orient Express Corinthian si presenta come un prototipo più che come una semplice nuova nave. “Abbiamo vinto due sfide – conclude Bazin – quella industriale e quella di budget. La terza è il servizio. È lì che si gioca tutto”.

Scheda tecnica – Orient Express Corinthian

Lunghezza f.t.: 220 m

Baglio: 25,3 m

Pescaggio: 5,4 m / fino a circa 11 m con daggerboard

Stazza lorda: 26.200 GT

Velocità max: fino a 12 nodi (sia in modalità vela sia con propulsione ausiliaria)

Ospiti: 130

Suite: 54

Equipaggio: 170

Cabine equipaggio: 160

Bandiera: francese

Classificazione: Bureau Veritas (BV)

Superficie velica: circa 4.500 mq

Equipaggiamenti: 100% di provenienza europea

Riduzione emissioni: fino a circa 9.000 tonnellate di CO₂ evitate all'anno grazie alla propulsione ibrida eolica/Gnl

Sistema velico: tre alberi con vele rigide SolidSail, altezza superiore a 100 metri, rotazione a 360° e inclinazione fino a 70°

Propulsione: sistema ibrido con prevalenza eolica integrato da motori alimentati a Gnl

Cantiere costruttore: Chantiers de l'Atlantique

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**





This entry was posted on Thursday, April 30th, 2026 at 8:55 am and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.