Queste barche prima non c'erano

BORN to FUN

Sono i Neo, vi raccontiamo la loro storia

di David Ingiosi



Il Neo 520 Roma, della nuova generazione del cantiere, è uno dei modelli di maggior successo. La linea "Roma" caratterizza barche nate per il comfort ad alta velocità.

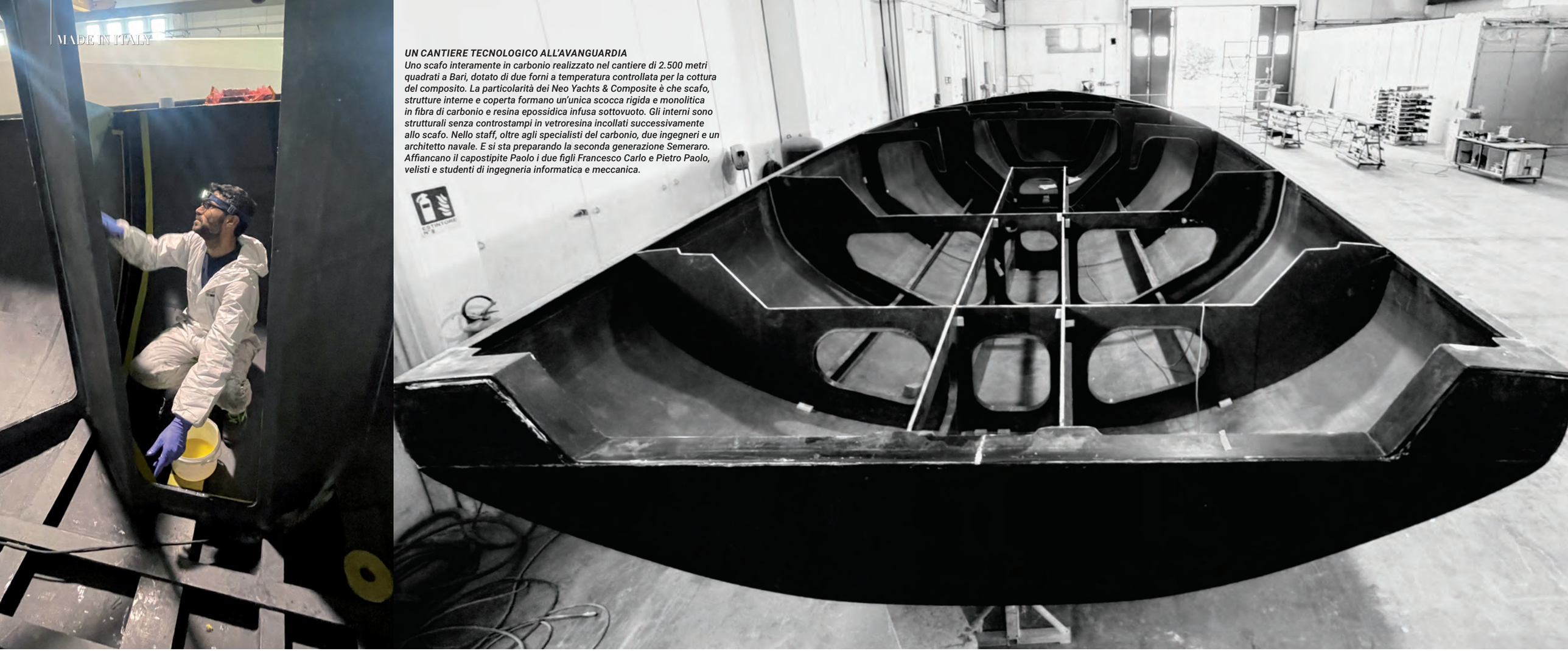
C'è un italiano che ha osato creare delle barche diverse da tutte le altre. Si chiama Paolo Semeraro e il suo cantiere Neo Yachts & Composite. Il logo ben riassume l'ispirazione che ha dato vita all'avventura imprenditoriale: è una farfalla che evoca leggerezza e bellezza. Le sue barche "che non c'erano" come ama definirle nascono per andare bene a vela, per far divertire chi ci naviga. Per capire il fenomeno Neo che ha già prodotto in pochi anni una trentina di barche in giro per tutto il mondo, siamo andati in cantiere per farci raccontare da Semeraro la sua storia di successo made in Italy. Per iniziare vi raccontiamo il suo background velico, necessario per capire come sia riuscito a realizzare quello che ogni imprenditore visionario sogna: inventare qualcosa che non c'era. Nel nostro caso la barca a vela crossover, ideale per la crociera ma anche per chi la vuole più sportiva, fast cruising. Sino ad arrivare al salto agonistico per cimentarsi in regata. Sempre all'insegna del divertirsi navigando a vela.

DALLE OLIMPIADI A NEO YACHTS

Paolo Semeraro ha sessantaquattro anni, sin da bambino dedicati alla vela. Laureato in ingegneria ha partecipato a due Olimpiadi nella classe Finn, ha preso parte a due Admiral's Cup, il Campionato del



CHI È IL SIGNOR NEO
Paolo Semeraro, 64 anni, è il fondatore e CEO del cantiere Neo Yachts & Composites. Nel suo curriculum, oltre alla laurea in ingegneria, come velista ha partecipato a due Olimpiadi, e a due Admiral's Cup oltre a vincere campionati mondiali nelle classi ORC e monotipo. È anche velaio con la Banks Sails Europe. Neo Yachts oggi produce nove modelli da 10 a 19 metri.



UN CANTIERE TECNOLOGICO ALL'AVANGUARDIA
Uno scafo interamente in carbonio realizzato nel cantiere di 2.500 metri quadrati a Bari, dotato di due forni a temperatura controllata per la cottura del composito. La particolarità dei Neo Yachts & Composite è che scafo, strutture interne e coperta formano un'unica scocca rigida e monolitica in fibra di carbonio e resina epossidica infusa sottovuoto. Gli interni sono strutturali senza controstampi in vetroresina incollati successivamente allo scafo. Nello staff, oltre agli specialisti del carbonio, due ingegneri e un architetto navale. E si sta preparando la seconda generazione Semeraro. Affiancano il capostipite Paolo i due figli Francesco Carlo e Pietro Paolo, velisti e studenti di ingegneria informatica e meccanica.

"Neo Yachts è forse più conosciuto all'estero che in Italia: su oltre trenta barche prodotte soltanto due sono rimaste in Italia. Rappresenta il Made in Italy nel mondo"

Mondo delle barche d'altura, e si è concesso anche una Coppa America. Poi, da capo della veleria Banks Sails Europe fondata con il fratello Marco nel 1990, ha conquistato tre titoli mondiali ORC e mondiali ed europei con i monotipi X 35.
Nel terzo millennio gli è venuta la folle idea di fondare un cantiere. Il perché ce lo racconta lui stesso: «*La mia carriera da velaio si è sempre basata non sul semplice sail-design, ma sull'aiutare i cantieri a ottimizzare i piani di coperta e i piani velici delle loro "numero 1" ovvero dei nuovi modelli* – racconta Semeraro – *per cui, alla fine, è stato naturale per me sfruttare l'enorme bagaglio acquisito anche come project manager di grandi barche e costruire la mia barca. Con una visione a 360°, condizione necessaria per ottenere vele e barche "soddisfacenti". Da quella visione è nato un progetto industriale che ha introdotto un approccio diverso nella cantieristica. Dapprima con il primo storico Neo 400 firmato da Giovanni Ceccarelli e varato nel 2014 – capace di vincere nella propria classe e di sfiorare la vittoria overall, con un terzo posto a sei mesi dal varo, in una Middle Sea Race caratterizzata da condizioni tempestose che costrinsero gran parte della flotta al ritiro – e poi con la nascita ufficiale del cantiere Neo Yachts & Composites nel 2018 in Puglia*».
Cosa è successo dal 2028 lo raccontano i numeri, che non mentono mai. Oltre trenta Neo Yachts consegnati ad armatori di diciassette Paesi differenti – dagli Stati Uniti all'Australia, da Hong Kong al Giappone, passando per la Norvegia, la Germania e la Grecia. Una realtà Made in Italy che si è affermata a livello globale. E in Italia? Ecco l'analisi di Semeraro: «*Neo Yachts è forse più conosciuto all'estero che nei mari di casa: su oltre una trentina di barche prodotte, soltanto due sono rimaste in Italia, a dimostrazione della forte vocazione internazionale del marchio. E questo da un lato mi rende felice, ma dall'altro mi rattrista. Poter parlare italiano, meglio se pugliese, con un cliente mi farebbe molto, ma molto piacere. Agli ultimi due saloni di Cannes e Genova dove ho presentato il 520 Roma, ho la sensazione che il vento stia cambiando anche in Italia. Si sono affacciati armatori più giovani o più giovanili, desiderosi di andare a vela sul serio nel 98% delle condizioni, pur attenti alla crociera e al comfort*».

LA RICETTA AL CARBONIO DI NEO YACHT

Alla base di un prodotto di successo c'è sempre una visione che ti differenzia da quello che c'è già. Quella di Semeraro è questa: «*Non costruire barche commerciali prodotte in serie, ma realizzare la barca che non c'era. Provenendo dalla vela agonistica, non ho mai tradito le mie origini. Ho scelto fin da subito che il cantiere fosse un laboratorio permanente di idee, in cui estetica, performance, innovazione strutturale e facilità di utilizzo potessero incontrarsi. Partendo da un punto fermo: la fibra di carbonio è il miglior materiale da costruzione al mondo e i miei interni sarebbero diventati strutturali*».

I NEO SONO UNA STRUTTURA UNICA

Gli chiediamo di approfondire il concetto di "barca che non c'era". Paolo si addentra nei dettagli costruttivi, quelli che rendono le sue barche diverse dalle altre: "*A differenza della produzione industriale standard, che impiega stampi anche per interni e strutture di vetroresina incollate poi allo scafo, in un Neo lo scafo, le strutture, composte in buona parte dagli arredi strutturali, e la coperta formano un'unica scocca rigida e monolitica in fibra di carbonio e resina epossidica infusa sotto vuoto, poi stuccata, rifinita a mano anche negli angoli interni e verniciata prima dell'allestimento. Realizzare un interno confortevole per la crociera dentro una scocca strutturale in carbonio è una sfida ingegneristica ben più complessa rispetto alla costruzione di un racer puro* – fa notare Semeraro – *ogni impianto tecnico, dall'aria condizionata a quello elettrico, fino a idraulica e serbatoi, si deve integrare con precisione millimetrica, possibilmente in basso e in mezzeria per ottimizzare il baricentro*». Questa ricerca ossessiva di ridurre e concentrare i pesi il più in basso possibile ha tanti riflessi positivi, che influenzano anche le appendici sommerse.

COME NAVIGARE MEGLIO

Chiediamo a Semeraro una spiegazione più precisa. Da buon ingegnere eccola: "*I bulbi in piombo lavorati a CNC (Controllo Numerico Computerizzato) che concentrano circa la metà del dislocamento totale della barca in basso, generano un momento raddrizzante eccezionale unico nella categoria. Un Neo ha mediamente il baricentro totale della barca quasi 1 mt sotto il galleggiamento contro le poche diecine di centimetri di una barca da crociera classica. In alcuni casi ho riscontrato baricentri sopra il galleggiamento. Ma non solo l'angolo di sbandamento limite su un Neo raggiunge anche i 140° contro i 110° della maggior parte delle barche da crociera, al limite inferiore della certificazione CE. Questi sono dati concreti e reali legati alla sicurezza e non alla prestazione. Che poi.....se sei sicuro...sei anche veloce....Il risultato è una*

"Un'imbarcazione che sbanda meno, riduce il beccheggio e sviluppa grande potenza anche con poco vento è un valore aggiunto. Sempre"

imbarcazione che sbanda meno, riduce il beccheggio e sviluppa grande potenza anche con poco vento. È un valore aggiunto in qualsiasi modo si utilizzi la barca – prosegue Semeraro – *crociera, fast cruising o regata: è sempre un vantaggio perché lo scafo naviga meglio. E non significa solo attitudine sportiva: se trovi un groppo e vuoi scappare davanti alla tempesta con la famiglia, questa barca plana sotto il solo fiocco. Con uno scafo dislocante classico, con onda di prua, la situazione può diventare molto più difficile; con le mie barche il beccheggio è estremamente contenuto, così come il rollio».*

Semeraro poi approfondisce cosa succede quando si naviga con poco vento, lo riassumiamo noi così: con 6-8 nodi di vento reale un Neo può navigare già a vela oltre la velocità del vento stringendo con il Code Zero, e non è difficile superare i 10 nodi anche con poco vento, laddove molte barche da crociera tradizionali sono costrette ad accendere il motore.E quando il vento aumenta? *«Quando il vento sale, velocità di planata comprese tra i 20 e i 25 nodi di intensità diventano possibili anche con un equipaggio ridotto o familiare».*



La concentrazione al centro dei pesi posizionati più in basso possibile si abbina ad appendici lunghe con profili efficienti (nella foto) lavorate a Controllo Numerico Computerizzato. La barca così naviga naviga meglio con maggiore comfort.

DOVE NASCONO I NEO

Per costruire una barca così tecnologica come i Neo ci vuole un cantiere all'avanguardia. Tutti i Neo Yachts nascono "in house" nello stabilimento di Bari, una struttura di 2.500 metri quadrati dotata di due forni a temperatura controllata, indispensabili per la cottura del composito e la successiva verniciatura a spruzzo. Ci lavora un team di specialisti del carbonio, ingegneri, architetti navali, impiantisti, verniciatori, attrezzisti e rigger. Ogni barca è costruita su commissione, con tempi di 12/18 mesi dallo stampo al varo. Completati gli allestimenti lo scafo viene trasferito nella base nautica nel porto di Bari per il montaggio finale di chiglia, timoni, rig e vele spesso realizzate dalla veleria partner Banks Sails Europe. In pochi giorni è pronta per le prime uscite di prova ed è consegnata "chiavi in mano" all'armatore. Seguono da tre a cinque giorni di sailing tests con armatore ed equipaggio professionista del cantiere. Molte barche vengono poi caricate sulle navi e spedite in tutto il mondo.

Semeraro ci spiega come funziona, dopo la consegna della barca, il servizio di assistenza e garanzia post-vendita. *«Qualsiasi problema deve essere risolto entro 24-48 ore. Spedire un ricambio, inviare un tecnico sul posto o gestire il problema in videochiamata: la barca deve poter navigare sempre e comunque. Abbiamo una rete di fornitori di componentistica con una rete globale di supporto immediato. La filosofia di Neo è: prima risolviamo il problema, poi vediamo di chi è la responsabilità».*

"ROMA", GRAN TURISMO DEL MARE

Anche dietro il nome Roma, che caratterizza molti modelli recenti, c'è una storia da svelare: *«Da un lato cercavo un brand facilmente riconoscibile e Neo vuol dire la stessa cosa nella maggior parte delle lingue del mondo, la farfalla, il logo, indica leggerezza e bellezza* – spiega Semeraro – *dall'altro volevo che fosse chiara l'identità del Made in Italy. 'Roma' è simbolo di progresso, tecnologia, italianità, potenza fin dalla notte dei tempi. Non è solo un nome: è una visione. Indica una nuova categoria di imbarcazioni nate per la crociera veramente veloce, il comfort ad alta velocità e la possibilità eventuale di partecipare a regate con la stessa barca con la quale si va in crociera con la famiglia, semplicemente aggiungendo qualche vela. 'Roma' è il nostro modo di dire Gran Turismo del Mare: una sintesi tra design italiano, tecnica costruttiva evoluta e versatilità funzionale».*

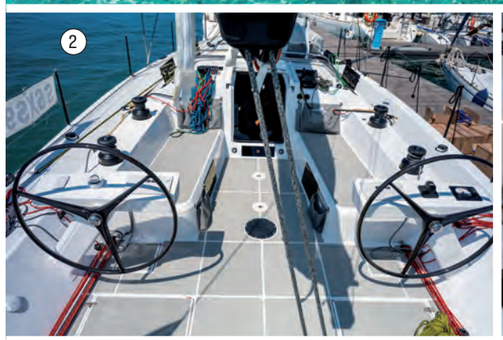
SI VINCE IN CROCIERA,

Nell'ufficio di Paolo Semeraro fanno bella mostra i risultati agonistici in regata dei Neo, in tutto il mondo. Un prestigioso palmares che Semeraro ci tiene a precisare *"Ottenuto con modelli da crociera allestiti con ogni comfort"*. Leggiamo insieme a caso: "Mia Gioia", un Neo 430 Roma che ha conquistato il Campionato Mondiale ORC Double Handed 2025, o "Margot", prima nella Class 2 alla celebre Chicago-Mackinac 2026. O i Neo 430 "Alemaro" secondo overall in ORC alla Palermo Montecarlo 2026 o "Neomind" e il 570 C "Carbonita" con numerosi podi nelle classiche come la Middle Sea Race o la Aegean 600.

Semeraro ci tiene a far rimarcare della solidità dei Neo, tutti certificati classe A oceano, testimoniata dal 430 "NeoJivaro" che ha quest'anno completato, incolume, l'impegnativa regata oceanica RORC Transatlantic. Nella crociera veloce di ritorno NeoJivaro ha passato incolume una collisione con una orca che ha centrato in pieno uno dei timoni in carbonio.



1



2



3



5



4

IL NUOVO NEO 460 NELLE VERSIONI ROMA E COMPETIZIONE

1. *Il Neo 460 Competizione (m. 14 x 4,40) è una delle novità di Neo Yachts. Progettato da Ceccarelli è una barca da regata pura costruita in serie con costi più accessibili di un'analoga barca "custom".* ***2.*** *Il pozzetto del Neo 460 Roma. Da notare le due ruote del timone in posizione avanzata per lasciare libera la zona all'estrema poppa.* ***3.*** *Uno scorcio della zona centrale interna.* ***4.*** *Uno dei layout degli interni del 430 Roma nella versione con tre cabine e due bagni. Da notare il garage di poppa che contiene il tender gonfio posto trasversalmente.* ***5.*** *Il 460 Roma in navigazione di bolina con vento teso. Particolari le linee avveniristiche e aerodinamiche della zona prodiera.*

"Un Neo della linea Roma è un vero fast cruiser ben accessoriato non una barca da regata spoglia a cui è stata aggiunta una tuga"

NON UNA BARCA DA REGATA SPOGLIA

Semeraro ci tiene a chiarire che i Neo sono barche "born to fun" che nulla hanno a che vedere con le "macchine da corsa", come i TP52 ad esempio: *«Il nostro Neo 570 C è stato paragonato a un TP52, ma non può essere un confronto veritiero. Il nostro 570 naviga con aria condizionata, generatore, winch elettrici, due wc elettrici e finiture di pregio. Ed effettivamente con vento sopra i 10 nodi ha spesso battuto i TP52 in tempo reale. Ma poi quando il vento cala sotto i 10 nodi aria condizionata, generatore, winch elettrici, due wc elettrici e finiture di pregio hanno la loro influenza "negativa".*

La confusione creata attorno a Neo Yachts ha talvolta influenzato la percezione dei potenziali acquirenti. Un Neo della linea 'Roma' è un vero fast cruiser ben accessoriato, non una barca da regata spogliata di tutto a cui è stata aggiunta una tuga. La velocità non deriva dal sacrificio del comfort, ma dalla qualità estrema dei materiali usati per costruirla».



La coperta di un Neo Roma in fase di rifinitura nel cantiere di 2.500 metri quadri prima di essere saldato con lo scafo che ha interni e paratie strutturali. Così la struttura è rigida e monolitica. Tutto in carbonio e resina epossidica.

CHIAMARSI ROMA

Paolo Semeraro, non è solo "malato" di barche e vela, è anche appassionato di auto. E per lui la mitica Ferrari Roma è una delle meglio riuscite. Abbinare ai modelli Neo di ultima generazione, 430, 460, 520, 620 il nome Roma è una questione di filosofia da Gran Turismo. Che piace all'armatore di un Neo Roma: *«Gli armatori della linea Roma si dividono in due categorie: i cultori della performance pura a vela in senso assoluto, ossia velisti esperti che non hanno alcun interesse per le boe o per le classifiche, ma desiderano un oggetto reattivo, capace di planare a 20 nodi durante le vacanze estive o i trasferimenti.*

E poi ci sono gli armatori che usano la barca sia per la crociera estiva in famiglia che per partecipare alle regate d'altura. Il fattore comune è il piacere di navigare veloce a vela in ogni condizione. Se si toglie questo aspetto difficilmente la scelta cadrà su un Neo».

Semeraro ci fa un esempio di come un armatore di un Neo Roma ragiona: l'80% sceglie il sartiame in carbonio, risparmiando decine di chili sull'albero. Così il peso risparmiato lo usa per optional, come l'aria condizionata o batterie maggiorate, senza intaccare le prestazioni della barca.

Precisa anche un altro fattore: la conservazione del valore sul mercato dell'usato di un fast cruiser Neo Roma. *«Un 'Roma' si rivende bene come barca da crociera. Una barca nata solo per fare regate, dopo 4 o 5 anni vede ridursi il suo valore drasticamente, come nelle vetture da corsa».*

I NUOVI NEO

Negli ultimi due anni il cantiere ha completato un'importante ampliamento della gamma, introducendo tre nuovi modelli che vanno ad affiancare il consolidato Neo 430 Roma la "piccola" di casa, il Neo 350 e il Neo 570 C. Un discorso a parte meritano le soluzioni pluriscafo, come i catamarani in carbonio Neo 410 e 560. *«Un mio catamarano deve andare più veloce di un mio monoscafo di pari misura»*, dice Semeraro.

Si parte dal Neo 460 Roma. Progettato da Giovanni Ceccarelli, questo fast cruiser rappresenta l'evoluzione diretta del 430. Con una lunghezza fuori tutto di circa 14 metri, offre volumi interni maggiorati a fronte di un incremento di peso contenuto. Permette infatti di ricavare un comodo secondo bagno con doccia, fondamentale per la crociera a lungo raggio. L'ottimizzazione delle strutture ha permesso di contenere il peso complessivo tra i 6.700 kg e i 7.000 kg. a seconda degli impianti scelti, ossia soltanto poche centinaia di kg in più rispetto al modello 430. A livello di performance la barca mantiene l'impostazione con carena potente, bulbo profondo ed estrema facilità di conduzione, anche con equipaggio ridotto. La carena del 460 è stata sviluppata partendo dal Neo 460 Competizione, con un'attenzione ancora maggiore alle prestazioni. Il Roma, a parità di dislocamento, ha la chiglia più leggera, l'albero leggermente ridotto e arredi strutturali.

NEO 520 E 620, LUXURY PREMIUM

C'è poi il Neo 520 Roma. Firmato anch'esso da Giovanni Ceccarelli, porta la filosofia del fast cruiser verso standard da vero yacht Luxury Premium. Rappresenta la misura minima studiata dal cantiere per integrare un vero e proprio garage in grado di ospitare un battello di servizio senza sgonfiarlo. Gli interni dispongono di due ampi bagni













ALLA SCOPERTA DEL NUOVO NEO 520 ROMA, FAST CRUISER PREMIUM

Il Nuovo Neo 520 Roma durante i test di messa a punto a cui vengono sottoposte tutte le barche prima di essere cnsegnate. Da notare l'utilizzo di "frulloni" per il fiocco e la trinchetta che semplificano le manovre a vela. ***2.*** *Il Neo 520 Roma naviga sotto Code 0 e trinchetta rollabile.* ***3.*** *Una delle versioni dei layout degli interni del Neo 520 Roma con tre cabine, due bagni e una dinette doppia. Anche qui nel garage trova posto un grande tender gonfiato.* ***4.*** *Uno scorcio della zona centrale del 520 Roma. Gli schienali dei divani possono essere alzati per diventare delle cuccette/porta oggetti supplementari.* ***5.*** *La zona cucina nella versione a murata.* ***6.*** *La zona carteggio con la strumentazione concentrata.*



1



2



3



4



5

" Gli armatori dei Neo ogni giorno che ci navigano affinano la propria tecnica di conduzione a vela. Così diventano marinai"

con box doccia separati e di una suite armatoriale extralarge a prua. Il dislocamento si attesta sui 9.700 kg, di cui circa il 50% è concentrato nella zavorra del siluro in piombo. Un dislocamento ridotto che garantisce medie di navigazione elevate sia a vela, sia agilità nelle manovre a motore. Con il 50% di zavorra nel siluro la barca a vela sbanda di meno. Il 520 è la misura massima pensata per gestirla senza equipaggio.

E infine c'è il Neo 620 Roma, l'ammiraglia di Neo dell'ultima generazione. È firmata dall'archistar Carkeek Design. Rappresenta la naturale evoluzione del celebre Neo 570 C, con coperta e interni progettati in ottica "Roma". Il Neo 620 Roma rientra, con uno scafo di m 18,59, nella prestigiosa categoria dei Mini Maxi d'altura in configurazione crociera. A livello di spazi, mantiene il garage per il tender del 570, ma si evolve nel layout interno introducendo un terzo bagno con doccia separata e una quarta cabina modulare, utilizzabile per l'equipaggio oppure configurabile come grande zona carteggio e dinette tecnica. Il Neo 620 Roma introduce, in opzione, interni strutturali rifiniti con leggerissime impiallacciature in essenze di legno per offrire un ambiente più caldo ed elegante e meno tecnico.

Gli arredi sono parzialmente smontabili per essere riposti a terra alleggerendo la barca se si vuole partecipare a regate più impegnative. Il dislocamento si ferma ad appena 13.500 kg per un 18,59 metri largo 5,30, un record per un 62 piedi da crociera.



Un Neo Roma ha terminato la sua lavorazione in cantiere. Ora viene trasferito nella base nautica dove vengono montati chiglia, timoni, albero e vele e inizia la fase di test in mare, prima di essere consegnata "chiavi in mano" all'armatore.

DA REGATA PURA MA DI SERIE

Ma la competizione è nel DNA di Paolo Semeraro. Così ecco che Neo Yachts lancia sua prima barca da regata pura di serie: il Neo 460 Competizione (14,00 m x 4,40 m), anch'esso firmato da Ceccarelli. Ecco il ragionamento di Semeraro per spiegare questa scelta controcorrente: «*I nostri Neo Roma competono in tutte le categorie con racers puri, riuscendo spesso a batterli se il vento si mantiene costante ma soffrono nelle bonacce contro scafi totalmente vuoti. Pensiamo che il mercato sia pronto per una barca da regata pura di serie. Infatti i regolamenti di regata non fanno differenze tra barche allestite e barche spoglie.*

Le flotte d'altura si stanno dividendo sempre più nettamente. A favore nei risultati delle barche vuote, più leggere».

L'unica opzione, sino ad oggi, per un armatore per correre ai vertici di eventi come l'Admiral's Cup o la Sardinia Cup, era commissionare un costoso prototipo custom. Con il pacchetto "Competizione", Neo Yachts offre una piattaforma da corsa di serie "chiavi in mano". A disposizione non solo la la barca, ma anche un ufficio tecnico dedicato e professionisti di livello mondiale (rigger, velai, marinai).

Il Semeraro pensiero è semplice: «*Il 'Competizione' è un racer puro, totalmente svuotato, pronto per l'Admiral's Cup. Se il 95% delle tue uscite è in regata, compra il 'Competizione' e noleggia un cruiser per le vacanze con la famiglia*».

La carena del Neo 460 Competizione condivide le linee d'acqua con il 460 Roma, ma è priva di qualsiasi elemento da crociera. La barca disloca 5.800–6.000 kg.

A seconda dell'utilizzo (inshore o offshore e in doppio), può avere timone singolo e piano velico standard, o doppio timone e water ballast. Per quanto riguarda le appendici, si è preferita una chiglia con siluro rispetto al sistema "canting keel" (chiglia basculante), più complesso e penalizzante sulle stazze. La pinna è fissata allo scafo con due soli perni: così si smonta rapidamente insieme ai timoni e si carica la barca su un camion.

IL GIUDIZIO DEGLI ARMATORI

Proviamo, per finire, a riassumere la filosofia "delle barche che non c'erano" attraverso i giudizi degli armatori di tutto il mondo che navigano con un Neo. La sintesi la chiediamo a Paolo: «*Gli armatori comprano un Neo per andare forte, ma anche per affinare la propria tecnica. Usandola diventeranno marinai migliori. La barca reagisce ad ogni regolazione: cazzare un barber del fiocco, spostare il carrello della randa o murare un Code Zero produce un guadagno di velocità immediato e tangibile*».

E si divertono, perché i Neo sono "Born to Fun", nati per divertirsi.

IL NEO 620 ROMA È L'AMMIRAGLIA PREMIUM DEL CANTIERE

1. *Vista di prua del nuovo Neo 620 Roma disegnato da Carkeek, con le sue linee sinuose.* ***2.*** *Una delle versioni del layout interno del 620 con tre bagni (l'armatoriale a tutto baglio con doccia separata) tre cabine e una supplettiva modulare, utilizzabile anche come zona tecnica o per grande zona carteggio.* ***3.*** *Il layout di coperta del 620, semplice, pulita, efficiente.* ***4.*** *Il Neo 620 visto dall'alto è caratterizzato da una tuga filante che si salda alla coperta in corrispondenza dell'albero.* ***5.*** *Una vista della dinette del 620 vista da poppa. Gli interni possono essere rifiniti con leggerissime impiallacciature in essenze di legno a scelta.*