

YACHT VALLEY TOUR

Lavorazione della carena di un 50 metri presso il cantiere Heesen che ha raddoppiato la capacità produttiva raggiungendo la soglia di 5 vari all'anno di yachts.



ALLA SCOPERTA DEI CANTIERI OLANDESI PRODUTTORI DI SUPERYACHT. DOVE QUALITÀ E AFFIDABILITÀ SONO LE PAROLE D'ORDINE CHE HANNO FATTO DEI COSTRUTTORI DEI PAESI BASSI UN RIFERIMENTO NEL MONDO.

testo e foto di Piero Ragazzi



La cantieristica olandese, seppure non possa competere con i cantieri italiani, leader mondiali del mercato per numero di yacht prodotti con il 44% delle unità varate al mondo nel 2008, è considerata una delle massime espressioni della qualità costruttiva. Questa posizione la pone quindi al centro dell'interesse ed è naturale attendere da questi costruttori un messaggio importante sulle strategie di reazione alla contrazione della domanda. Il nostro tour di quest'anno (organizzato da Hiswa, l'associazione di settore che raduna i principali cantieri olandesi) ci ha portato a incontrare un certo numero di cantieri sia del settore della vela che degli yacht a motore. Abbiamo confrontato la qualità della loro produzione con quella dei concorrenti nazionali e raccolto qualche indicazione sui prezzi, in molti casi i più costosi e prestigiosi della nautica di lusso.

Farouk Nefzi, presidente di Holland Yachting Group, ci ha fatto da guida e ha evidenziato come in questa fascia di prodotto la maggior parte dei potenziali clienti non abbia sofferto tracolli economici irreversibili, ma ha rimarcato come la spinta emozionale sia stata raffreddata dalla crisi. Oggi più che mai, uno yacht caratterizzato da una qualità di assoluta eccellenza, si propone come un bene stabile, con un valore oggettivo di lunga durata.

Quest'anno la contrazione degli ordini ha solo rallentato i programmi di sviluppo dei cantieri e, grazie alla limitata capacità produttiva in termini di unità varate, le cancellazioni degli ordini hanno soddisfatto altri armatori cui sono stati proposti scafi già in costruzione con tempi di consegna più brevi rispetto a un nuovo ordine. L'order book complessivo per yacht sopra i 30 metri vede commesse confermate per 66 unità da consegnarsi entro il 2012.



A sinistra, l'Amels 177, di cui è stato varato il quinto esemplare in aprile, in alto il 199 e sopra il 212, il cui varo avverrà l'anno prossimo.

AMELS

Victor Camita è il direttore vendite di Amels, la struttura della divisione yacht di Damen, il più grande gruppo cantieristico olandese. I numeri sono impressionanti: 30 cantieri nel mondo e più di 10.000 dipendenti. L'order book oggi vale 2,8 miliardi di euro con sette contratti in essere distribuiti tra le serie Limited Editions 177, 197 e 212. Del 177 è stato varato in aprile il quinto esemplare, il Limited Editions 197 è stato presentato al salone di Montecarlo e il varo del primo 212, la cui costruzione ha avuto inizio nel 2007, è previsto l'anno prossimo. Abbiamo provato in mare il Sea Axe, una novità significativa nei programmi

del cantiere, costituita da un supply vessel di 50 metri realizzato in alluminio da Balk e allestito da Amels. Lo yacht, dotato di tre motori è pensato come mega tender di navi più grandi che non possono raggiungere le velocità di questa leggera nave "di servizio". Il prezzo dello yacht, vicino ai 15 milioni di euro, sarà ammortizzato dai risparmi consentiti dall'utilizzo in alternativa ai costosi trasferimenti della nave-madre. Anche Amels si è dotata di un settore Refit & Repair organizzato come divisione separata dalla produzione. La struttura si sta occupando del refit di una unità del 1991 del cantiere Cnr del Gruppo Ferretti e si propone anche per interventi su scafi costruiti da altri cantieri.

BALK SHIPYARD

Giunto alla settima generazione familiare nella direzione, Balk è un cantiere che, dopo decenni di assistenza alla flotta peschereccia, ha fatto del refit e della cantieristica conto terzi la sua attività principale. La forza lavoro è di 57 persone e il pregio principale di cui Daan Balk, direttore tecnico e operativo, è orgoglioso è l'organizzazione del lavoro. Questa gestione permette di realizzare due grandi refit totali e 4 o 5 parziali ogni anno con un numero limitato di addetti e di essere competitivo senza venire a compromessi sulla qualità. Balk costruisce per Feadship le sovrastrutture degli yacht e del Sea Axe, il mega tender di Amels.

Il cantiere Balk si trova a Urk, sulle sponde del bacino di IJsselmeer. A sinistra, una barca alata in cantiere. Balk Shipyard costruisce sovrastrutture conto terzi e si occupa di refitting.





Da Bloesma & Van Bremen Valquest (sopra), un veliero transoceanico di alluminio lungo 134' e Free Spirit (a destra), uno yacht a motore che verrà consegnato a fine anno.



I GIGANTI DI BLOESMA & VAN BREMEN

Lo stabilimento di Makkum si propone per la costruzione di yacht fino a 65 metri di lunghezza sia a vela che a motore come confermano il varo di Flying Eagle, motoryacht dislocante in costruzione mista acciaio/alluminio di 157' e del Valquest, High Performance Cruiser di 134', veliero transoceanico in alluminio disegnato dallo studio Dubois dotato di thruster retrattili a poppa e a prua. La capacità di gestire progetti così differenti è una delle caratteristiche del cantiere che tra i vari conta navette classiche con poppa a canoa come Griffioen ed explorer-vessel come il 96' Doggersbank Offshore. Il Free Spirit di 45 metri sarà varato a fine anno e presenta, su uno stile tradizionale, un livello elevato tanto nella tecnologia, come nel caso dei vetri del salone polarizzati elettricamente, quanto nello studio strutturale (il flying bridge, per esempio, supporta un'importante gru senza i consueti ma antiestetici puntelli). Meno apprezzabile, ma obbligata, la scelta di contenere l'altezza negli interni per non superare il limite delle 500 tonnellate di stazza: l'impressione che se ne ricava è di spazi poco "ariosi".

CONTEST YACHTS

Il cantiere di Medemblik (attivo dal 1997) è famoso per la qualità costruttiva delle unità realizzate in vetroresina. I costi sono sopra la media, il 57' ha un prezzo di circa 1,3 milioni di euro e il 62 (si tratta del 60', il Contest più venduto nel 2008, allungato di due piedi) oscilla tra 1,7 e 1,8 milioni di euro, sono giustificati dalla costruzione che segue una procedura di qualità adottando materiali e tecnologie all'avanguardia per prestazioni e durata. Abbiamo assistito alle fasi di laminazione dello scafo che è realizzato in sandwich con anima di balsa con la tecnica dell'infusione. La procedura permette di ottenere un laminato rigido e con un peso ridotto rispetto alla laminazione manuale

in single skin (laminato pieno). Per avere un riferimento, si può considerare che, utilizzando un tessuto monodirezionale, per ottenere la stessa resistenza, con l'impregnazione manuale è necessario un laminato di 42 mm di spessore mentre con l'infusione è sufficiente costruire un manufatto di 25 mm di spessore. Nel primo caso il rapporto in peso sarà del 60% di resina e del 40% di vetro mentre nel secondo le proporzioni si invertono. A quanti si pongano il problema

dell'opportunità di usare la balsa anche per l'opera viva, il cantiere spiega che il sistema di infusione dà garanzia di totale impregnazione dell'anima che viene preservata dai problemi di marcescenza in presenza di umidità. Per avere un'idea dello spessore degli elementi del sandwich dello scafo, si può valutare che quello medio della pelle esterna è di 5-6 mm; il core in balsa ha uno spessore di 25 mm e quello della pelle interna è di circa 3 mm.



A lato, da sinistra, un momento della Contest Cup 2009, un appuntamento per gli armatori del cantiere olandese. La prossima edizione si terrà il 4 giugno 2010 a Medemblik, sulla costa occidentale dell'IJsselmeer. A sinistra, il Contest Cs 62, uno dei modelli di punta della gamma.

FEADSHIP

Per avere la sensazione del peso di Feadship nella cantieristica olandese e mondiale basta sapere che la sua storia inizia nel 1949 e oggi segue la realizzazione delle proprie barche dalla costruzione al design, all'architettura navale, all'engineering, agli interni. Il cantiere può permettersi di costruire tre yacht semicustom di 45 metri senza aver chiuso il contratto di vendita sulle barche in corso di realizzazione e questa capacità è una qualità rara che dimostra l'ottimo stato di salute dell'azienda. L'order book è completo fino al 2013 con sette barche in costruzione (un F39 il cui varo è previsto per settembre, tre F45 da vararsi uno all'anno, un 62 m in corso di costruzione, un 68 m prossimo al varo e un 78 m, in consegna nel 2011).

HEESEN

Fabio Ermeto è il direttore commerciale di Heesen che ci ha spiegato come il cantiere sia riuscito a mantenere inalterato il volume di ordini trasferendo le poche rinunce a nuovi armatori che, in condizioni normali, avrebbero dovuto attendere tempi di consegna più lunghi. Grazie al completamento delle strutture che ha di fatto raddoppiato la capacità produttiva, il cantiere ha raggiunto la soglia di cinque vari all'anno organizzando la produzione, oltre che nella realizzazione di unità fully custom per yacht sopra i 50 metri, su varie serie studiate su piattaforme per navi da 37 fino a 50 metri.

Al momento sono 14 le unità in costruzione di cui otto a differenti stadi di avanzamento dei lavori: nella serie 3700 sono in costruzione gli esemplari numero 9 e 10; i lavori per la costruzione del primo esemplare della serie 4000 saranno presto iniziati e si prevede la consegna dello yacht per l'estate 2011. Nuova

anche la serie 5000 di cui è in costruzione il primo esemplare che sarà varato tra la fine del 2010 e l'inizio del 2011. Le numero 5 e 6 del modello 47 metri sono in costruzione così come un fully custom di 50 metri che sarà messo in acqua a fine 2009 e, per finire, il 55 metri dislocante che sarà consegnato nel 2011. Heesen sta affrontando la contrazione del mercato con fiducia considerato che il cantiere ha una capacità produttiva di cinque navi all'anno, e che si stanno perfezionando ordini già abbozzati per 10

nuove navi, gli effetti della crisi avranno quale effetto la riduzione dei tempi di attesa.

Parlare di prezzi in questa fascia è sempre difficile ma, orientativamente si può considerare che la serie 3700 sia quotata attorno ai 15 milioni di euro, il 4400, attorno ai 24 milioni di euro e il 5000 in circa 30 milioni di euro.

ICON YACHTS

Il cantiere di Harlingen presenta una produzione basata su unità di tre differenti dimensioni: 52, 62 e 73 metri di lunghezza. La realizzazione dello scafo è in acciaio mentre per le sovrastrutture si adotta l'alluminio con la particolarità che la giunzione dei due elementi non avviene come di consueto con la saldatura interponendo una lega bimetallica, ma unendo le strutture con perni e otto differenti tipi di resina epossidica. Il procedimento permette di non eseguire più saldature dopo la fase di sabbiatura a vantaggio della resistenza dei metalli



Sopra, un rendering di *Lady Christine IV* di Feadship, un 68 metri che sarà varato la prossima estate. Il progetto è di De Voolt. A destra, *Trident*, navetta lunga 65 m e larga 11,50. Raggiunge 16 nodi.



I rendering di due progetti in costruzione del cantiere Icon Yachts. Attualmente la produzione è basata su unità di tre dimensioni: 52,62 e 73 metri.



L'ultimo Heesen 4400 consegnato quest'anno, si chiama *My Petra*. Il valore di questo superyacht è di circa 24 milioni di euro.

HAKVOORT SHIPYARD, LA FORZA DELLA TRADIZIONE

Hakvoort è uno dei più antichi cantieri olandesi, con i suoi 90 anni di storia, se consideriamo solo quella moderna, dopo aver costruito battelli da pesca fin dal 1700, basa la sua fama nei grandi yacht sulla tradizione della flotta professionale. Per quanto al momento della visita fossero in costruzione quattro unità comprese tra i 39 ed i 49 metri di lunghezza, la produzione si orienta sulle grandi unità, sopra i 50 metri, sia a vela che a motore. Orgogliosi di non aver subito alcuna cancellazione di ordini, i dirigenti del cantiere si rivolgono a una clientela dai gusti sofisticati e maturi. Per quanto riguarda la fascia di mercato, a parità di lunghezza, pur essendo fully custom, questi yacht risultano più economici delle navi delle serie semicustom di Amels, Heesen e di Feadship.



A sinistra, *My Trust*, un superyacht di 45 metri varato nel 2008 nei cantieri Hakvoort, e, sotto, il rendering di uno dei nuovi modelli a quattro ponti.

alla corrosione. Altra particolarità è la realizzazione modulare tanto dello scafo quanto dell'impiantistica. La costruzione e l'assemblaggio delle ossature e dei lamierati prevede la predisposizione già in questa fase di supporti e linee su cui andranno a installarsi e collegarsi i moduli degli impianti principali assemblati a terra e imbarcati solo dopo i test di funzionamento e la verniciatura eseguiti prima del montaggio a bordo.

Abbiamo visitato il primo esemplare dei tre 62 metri ed è stato naturale obiettare che, considerando i tempi ridotti tra la nostra visita ed il varo, la grande mole di lavoro ancora da svolgere ci rendeva scettici sulla possibilità di vedere lo yacht in acqua a fine settembre. Mr. Wim Koersvelt, presidente del cantiere, ci ha spiegato come la massima efficienza ottenuta con l'impostazione modulare della costruzione abbia permesso di ridurre del 25% i tempi di costruzione a bordo. L'effettiva presenza al salone ha dato

ragione a Mr. Koersvelt. I punti di forza del cantiere sono l'elevato standard di qualità, i tempi ridotti di realizzazione e il prezzo contenuto. Il costo di un 62 metri, indicativo, si aggira attorno ai 65 milioni di euro contro i circa 85 milioni necessari per acquistare una unità di pari dimensioni e qualità.

MOONEN

Grandi novità nel solco della tradizione per Moonen: la maggioranza azionaria del cantiere di s'Hertogenbosch, a circa un'ora d'auto ad est di Rotterdam, è stata acquisita da Merit AS, l'azienda di trasporti e logistica con sede in Istanbul, il cui presidente è l'armatore di *Nilo*, il Moonen 94 Alu. Merit ha acquisito l'80% delle quote azionarie, ma non ha alterato i piani gestionali del cantiere e alla guida dell'azienda, con il 20% delle quote, resta Emile Bilterijst. Gli ospiti sono stati accolti sul nuovo Moonen 124, lo yacht più grande prodotto dal cantiere,

per una navigazione nelle acque interne olandesi. Gli yacht in costruzione erano tre: il 99 Alu *Phoebe*, prossimo al varo, e due 97 dislocanti in consegna nella primavera e nell'estate 2010. Oltre alle nuove costruzioni, nei capannoni del refit erano in lavorazione due yacht prodotti da Moonen: *My Issue*, un custom di 89 piedi del 2001 e *Moon River* un Moonen 84 del 2003. La visita si è conclusa con una navigazione sul nuovo 124. Lo yacht è un disegno dislocante a quattro ponti di René van der Velden su carena di Stolk Marimecs Naval Architects. La velocità di crociera a 50% del dislocamento è di 11 nodi, la massima di 14 e il range di navigazione a 8 nodi è di circa 5.600 miglia. Gli interni di Art-Line, mescolano il ciliegio con essenze orientali e rivestimenti in cuoio e bamboo. Il costo indicativo oscilla tra 17 e 19 milioni di euro in base agli allestimenti e accessori.

Phoebe, il Moonen 99 Alu, prossimo al varo, è la naturale evoluzione del primo modello della serie di gamma veloce: Moonen 94 Alu. Come le sue sorelle più piccole, è stata disegnata dallo studio René van der Velden Design. A firmare gli interni e la configurazione per l'armatore ed i suoi ospiti è stato Rhoades Young.





Due tra i più celebri motoryacht di Oceanco: a sinistra, *Alfa Nero* di oltre 82 metri con la scenografica piscina e sopra, *Anastasia*, lungo oltre 75 metri.

OCEANCO

Specializzato in yacht sopra gli 80 metri, Oceanco in oltre 20 anni di attività ha consegnato alla storia 20 superyacht. La capacità di porsi con costanza quale riferimento di eccellenza, è il risultato di una gestione che sa abbinare alla qualità costruttiva, molte innovazioni sia per l'aspetto scenico con soluzioni di design vincitrici di numerosi premi, che per quanto riguarda l'ottimizzazione nella gestione. Ricordiamo la coreografica piscina che si trasforma in piattaforma per l'elicottero nel pozzetto dell'82 metri di Nuvolari & Lenard *Alfa Nero* varato nel 2007 e le sofisticate soluzioni di design di *Anastasia*.

Abbiamo visitato la costruzione Y 705, un 85,5 metri il cui varo è previsto per fine 2009. La novità più importante è che il cantiere ha annunciato la presentazione di cinque piattaforme ottimizzate per la realizzazione di scafi di 60, 70, 80, 90 e 110 metri. Se l'iniziativa non

è certo una novità, è significativo che Oceanco mostri interesse per una produzione che fino a oggi non rientrava nei suoi programmi. L'obiettivo è di offrire lo standard qualitativo che contraddistingue i superyacht del costruttore contenendo i tempi di consegna e i costi. Questi risultati sono stati raggiunti con una razionalizzazione spinta di quanto può essere adottato come base di partenza. Nel futuro sarà possibile verificare se la libertà lasciata ai designer e agli architetti sarà tale da considerare ogni yacht un esemplare unico o se si dovrà parlare di serie semi-custom.



DAM NORDIA

Un riferimento nel settore della vela che presenta tre unità in alluminio. Il 70 Performance Cruiser si ricorderà per il colore orange metallizzato denominato *Marmelade of Manchester*. Il secondo, varato quest'anno, ha un colore meno squillante con uno scafo blu e sovrastruttura argento. Un terzo esemplare, pur portando la firma del cantiere, si allontana dal family look di Van Dam e propone una tuga dal disegno moderno con una vetrata estesa. Le finestre non sono apribili e, nei climi mediterranei, ciò comporterà un uso consistente dell'impianto di climatizzazione. Tra le particolarità: il nuovo sistema a ultrasuoni antifouling che rende inutile l'applicazione dell'antivegetativa e la doppia alimentazione da terra dell'aria condizionata per rendere l'uso della stessa indipendente dal generatore e garantire un comfort tanto per l'equipaggio quanto per i vicini di ormeggio. Il secondo disegno è il 70 *Traditional*, la barca dal look più vicino alla tradizione del cantiere. Gli interni prevedono tre cabine per gli ospiti oltre al locale equipaggio, il prezzo si avvicina ai 4,3 milioni di euro; il 73 Custom Classic Race richiama il fascino dei J Class abbinando la linea classica soluzioni molto attuali come l'albero in carbonio e un'attrezzatura di coperta ottimizzata per alte prestazioni sotto vela.



A sinistra e sopra, il secondo esemplare di Nordia 70 ha una livrea blu e una sovrastruttura color argento. E' dotato di un sistema a ultrasuoni antifouling che rende superflua l'antivegetativa.

