

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Palamà (SailADV): “Se lo puoi misurare, lo puoi migliorare”

Nicola Capuzzo · Monday, February 10th, 2025

SailADV nasce nel 2015 dall'esperienza maturata nel settore navale del suo fondatore, Giovanni Palamà, che ha trasformato un'intuizione in un'azienda specializzata nell'offerta di servizi trasversali capaci di risolvere le criticità tecniche che possono riguardare il cantiere, l'armatore, il comandante o le società di fleet management. Oggi è strutturata su tre sedi operative: Senigallia, Livorno e La Spezia. SailADV ha inoltre creato il brand dedicato allo sviluppo di tecnologie data-drive D.gree, che aiuta i cantieri a perseguire obiettivi di trasformazione digitale e sostenibilità ambientale, andando a ridisegnare completamente l'esperienza di yacht e megayacht. SUPER YACHT 24 ha incontrato il suo a.d. e fondatore per approfondire il tema della piattaforma di monitoraggio funzionale dell'imbarcazione, considerando che un numero di yacht sempre maggiore la sta implementando a bordo.

SailADV opera già da diversi anni, la novità riguarda la tecnologia sviluppata con D.gree, che caratteristiche ha?

“La principale caratteristica del nostro approccio è nell'analizzare e comprendere come lo yacht viene effettivamente utilizzato. Questo tipo di informazione è cruciale anche alla luce delle evoluzioni che il mercato ha avuto. Qualsiasi prodotto, non solo gli yacht, viene progettato e ottimizzato partendo da un'analisi approfondita del suo utilizzo reale. Ma fino ad ora, i cantieri non avevano mai adottato un approccio simile. Investendo in progetti di ricerca applicata, ci siamo resi conto che non bastava misurare il comportamento dello yacht in momenti specifici. Per ottenere un quadro completo e rappresentativo era necessaria una metodologia di monitoraggio continuativa. Per fare un paragone medico: un singolo elettrocardiogramma rileva la situazione in un momento preciso, mentre un monitoraggio costante con un holter offre una visione continua e completa sulla funzionalità del cuore. Ecco, seguendo l'esempio, la nostra tecnologia rappresenta l'holter per gli yacht.”

In quale fase della vita dello yacht entrate a bordo con la vostra tecnologia?

“La nostra soluzione può essere inserita a bordo in tutte le fasi della vita dello yacht. Con Sanlorenzo, ad esempio, collaboriamo fin dagli stadi iniziali di un progetto per definire i sistemi da collegare, lavorando con il loro ufficio R&D e fornendo il prodotto da installare. La nostra tecnologia può essere integrata anche durante il refit per rendere “intelligente” una barca esistente. Grazie alla modularità e facilità di installazione, può essere utilizzata anche come dispositivo

imbarcato per acquisizioni temporanee.”

Avete ricevuto la certificazione Rina “Type Approval”.

“Esatto, ma non è l’unica. Grazie alla nostra tecnologia il cantiere Sanlorenzo ha ricevuto da Rina la certificazione “Digital Yacht” per il suo yacht SP110. L’intero processo ha richiesto oltre un anno di test e la stretta collaborazione tra i nostri tecnici e quelli di Rina.”

Vi rivolgete di più ai cantieri o anche agli armatori?

“Ci rivolgiamo a tutti coloro che producono o possiedono yacht. Attualmente la richiesta maggiore riguarda i cantieri, con l’80% delle installazioni. I nostri primi clienti sono stati invece armatori interessati a monitorare i propri asset nel tempo, in termini di consumi, invecchiamento e manutenzione, con soluzioni in abbonamento.”

Quale tipo di dati acquisite e cosa s’intende per invecchiamento?

“Nel nostro settore si parla spesso di manutenzione predittiva, machine learning e analisi dei trend. Ognuno di questi aspetti necessita di dati per poter essere efficace, e aggiungo: dati di qualità. Oltre a definire prima quali sono i pattern operativi di utilizzo del bene. Riguardo all’invecchiamento, se creiamo una “fotografia” indicizzata nel tempo è possibile capire, grazie ai numeri, se sono in corso delle derive dei trend dei comportamenti che vanno a inficiare o a cambiare l’efficienza del singolo impianto all’interno di uno yacht. E sappiamo bene che un singolo impianto può compromettere un intero sistema”.

Può farci un esempio pratico?

“Consideriamo l’imbarcazione X. Nel suo normale scenario operativo, per raggiungere una velocità di 12 nodi immaginiamo che i motori debbano girare a 1.350 giri. Se, dopo un certo periodo di navigazione, lo stesso risultato si ottiene con i motori a 1.450 giri, significa che qualcosa è cambiato. Potrebbe trattarsi di una perdita di efficienza delle eliche o di un calo dell’efficienza dell’apparato propulsivo. Questi cambiamenti potrebbero indicare un’alterazione del sistema. Attraverso l’analisi dei parametri è possibile circoscrivere la causa precisa del problema e definire gli interventi necessari per risolvere la questione.”

Un altro esempio?

“Potrei parlarle di quando abbiamo “salvato” le vacanze a un armatore. Quattro anni fa abbiamo iniziato a collaborare con l’armatore di un Benetti Tradition interessato a mantenere nel tempo il valore del proprio yacht tramite una corretta manutenzione. Campionando periodicamente l’olio motore dei generatori, abbiamo osservato un normale andamento ciclico nella presenza di piombo e altri metalli, tra un cambio d’olio e l’altro, stabilendo così valori minimi e massimi di contaminazione accettabile.

Alla fine di una stagione però, abbiamo notato un aumento improvviso di quel valore, segnalando un potenziale problema. Attraverso un’analisi incrociata dei dati, abbiamo ipotizzato una usura anomala di una bronzina di banco. Monitorando attentamente la velocità di incremento, siamo giunti alla conclusione che un intervento immediato non fosse necessario. Abbiamo quindi aumentato la frequenza dei campionamenti, permettendo all’armatore di completare la stagione di navigazione e pianificare l’intervento in un momento più tranquillo, con i ricambi già pronti. Con

un semplice controllo periodico, siamo stati in grado di identificare un problema che avrebbe potuto interrompere le vacanze. Questo è il significato concreto di manutenzione su condizione.”

Molto diverso dal passato.

“Il nostro approccio è il contrario del passato. Prima, le squadre di tecnici arrivavano a bordo spesso con informazioni parziali dovendo diagnosticare il problema “al buio”, senza dati. Grazie alla nostra tecnologia, la capacità diagnostica e di risoluzione del problema è più avanzata e gioca d’anticipo. Il problema è riscontrato prima, gestendo ogni fase, anche l’organizzazione dei ricambi, facendo saving, di tempo e di costi, e massimizzando l’efficienza degli interventi”

Quanti parametri siete in grado di gestire?

“Non esiste una risposta unica: il nostro è un sistema dinamico. La quantità di informazioni dipende dai dati provenienti dagli impianti disponibili collegati a bordo, e siamo in grado di acquisirli tutti. Naturalmente, più dettagliate si desidera che siano le informazioni prodotte maggiore sarà la mole dei dati da prelevare dagli impianti da integrare e, chiaramente, potenzialmente più complesso sarà il collegamento alle sorgenti. Con la tecnologia installata a bordo (H-Log), non abbiamo limiti nella capacità di raccolta dei dati e la piattaforma cloud su cui i dati sono visualizzabili (H-System) è user friendly, per rendere l’esperienza dello yacht il più smart, integrata ed efficiente possibile.”

Una piattaforma per la visualizzazione?

“L’utente, che sia l’armatore, il comandante o il cantiere, per noi è al centro e deve avere accesso alle informazioni in un modo semplice e intuitivo. Per questo negli ultimi anni abbiamo sviluppato la piattaforma web e una “super app” che consente proprio questa interazione, per facilitare la comunicazione tra le parti e la ricezione di avvisi e allarmi in remoto, ovviamente in tempi che praticamente possiamo definire “real-time”.

L’armatore o il comandante potrebbero sentirsi sotto controllo?

“No, non deve essere percepito come un sistema che è a bordo per controllare, ma per supportare in modo trasversale ogni attore coinvolto, con grande attenzione all’aspetto della privacy. Il comandante può decidere di condividere i dati come e quando vuole e l’intero progetto è conforme alla normativa Gdpr. La gestione dei dati serve a evitare situazioni che converrebbero a nessuno, ad esempio, trovarsi senza un generatore nel momento di picco della stagione.”

Come funziona la gestione dei dati e il flusso di comunicazione?

“L’armatore è informato di tutto ed è il titolare del dato e delle politiche di condivisione dello stesso. Il resto dipende da come si vuole ricevere i servizi, che sono modulari. Una volta acquisiti i dati e prodotte le informazioni per caratterizzare lo yacht, il risultato può anche essere solamente utilizzato come “passaporto digitale”. Oppure si possono innestare altri servizi on demand di livelli superiori, come le allerte 24 ore su 24 comunicate via e-mail e/o tramite messaggistica istantanea.”

Con quali cantieri lavorate?

“Negli ultimi dieci anni abbiamo lavorato per la maggior parte su yacht prodotti in Europa: Azimut | Benetti, Sanlorenzo, Ferretti Group, Palumbo, Baglietto, Princess, Nautor Swan, Perini per citare i

maggiori”.

Ci sono richieste che stanno cambiando, nel tempo?

“I cantieri hanno capito quanto il nostro servizio con SailADV e le tecnologie con D.gree siano importanti anche per gestire il loro servizio after sale. In tre ore dal nostro arrivo a bordo, siamo in grado di fare analisi: abbiamo la capacità di dare una visione analitica molto più avanzata rispetto alle prove in mare standard.

Nel tempo è aumentata la richiesta della nostra tecnologia, con l’obiettivo del monitoraggio continuo, “l’holter” per tornare all’esempio di prima. Questo perché il “dataset” dei dati raccolti durante una prova in mare non è descrittivo del reale utilizzo operativo dello yacht. Detto in altre parole: il collaudo del cantiere è diverso dall’utilizzo che ne farà il cliente finale.”

Cosa vi distingue dai vostri competitor?

“Abbiamo lavorato molto con il team internazionale di sviluppo, con un approccio di design thinking e di innovative logiche di gestione dei dati. Ci descriviamo come una stele di Rosetta abbastanza avanzata. Riusciamo a gestire tanti singoli dialetti e convertirli, come mi piace dire, in uno standard Iso”.

Su yacht di quali dimensioni fornite i vostri servizi?

“Abbiamo lavorato su imbarcazioni da 18 a 110 metri, a motore e a vela. E avendo introdotto i protocolli più diffusi, siamo pronti a lavorare con i maggiori produttori di elettronica. Non ci interessa e non è possibile fare concorrenza a questi giganti, noi offriamo un prodotto diverso che si integra con i loro sistemi”.

Prossimi sviluppi importanti?

“Sebbene la nostra sia una progressive web application, i cantieri hanno iniziato a chiederci lo sviluppo di App che massimizzino la user experience capitalizzandola sulla loro brand identity. Stiamo andando in quella direzione. Inoltre, grazie alle collaborazioni con il team allargato della Silicon Valley, stiamo sviluppando soluzioni innovative per ottenere e condividere informazioni.”

E da un punto di vista logistico?

“Abbiamo aperto un service point a Palma di Maiorca e prossimamente lo faremo a Hong Kong, la flotta si sta distribuendo in questi baricentri e l’obiettivo è di insediarsi anche in Florida nel 2026. Le nostre sedi principali sono La Spezia, Livorno e Senigallia, per essere vicino ai principali poli produttivi italiani.”

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

**SUPER YACHT 24 È ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**



Il 18 febbraio a Genova un workshop per comandanti ed equipaggi organizzato da SUPER YACHT 24

This entry was posted on Monday, February 10th, 2025 at 10:00 am and is filed under [Suppliers](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.