

# SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

## “Analisi Fea per progettare l’ancoraggio sui carichi reali”

Nicola Capuzzo · Monday, April 6th, 2026

*Questo servizio è stato pubblicato in anteprima sul numero 1-2026 del supplemento Yacht Upstream disponibile a questo link*

Il general manager Davide Baldereschi e il responsabile commerciale superyacht division Alessandro Dario di Vetus Maxwell Italia raccontano a SUPER YACHT 24 come Fea e analisi funzionali siano diventati elementi centrali nello sviluppo dei sistemi di ancoraggio per yacht di grandi dimensioni. La progettazione basata su carichi dinamici reali permette di definire roller dedicati, geometrie ottimizzate e configurazioni custom pensate per le prue moderne e per dislocamenti sempre più elevati. A questo si affiancano le recenti innovazioni introdotte dal gruppo, che includono il miglioramento dei sistemi di controllo, l’ottimizzazione del chain management e soluzioni personalizzabili in funzione delle esigenze dei cantieri.

### **In quale range operate e quali sono le principali innovazioni introdotte per migliorare performance, integrazione e sicurezza dei sistemi di ancoraggio?**

**Davide Baldereschi:** “Maxwell opera stabilmente nel segmento 24–120 metri, con una presenza crescente in progetti custom ed explorer. La nostra strategia negli ultimi anni si è concentrata su tre elementi: affidabilità meccanica, integrazione dei sistemi a bordo e supporto ingegneristico avanzato durante la fase di design. Le innovazioni più significative riguardano il miglioramento dei sistemi di controllo, l’ottimizzazione del chain management e l’introduzione di soluzioni personalizzabili in base alle geometrie sempre più complesse delle prue moderne”.

### **L’aumento delle dimensioni e dei dislocamenti dei superyacht richiede sistemi di ancoraggio sempre più performanti. Come sta rispondendo Maxwell a queste sfide?**

**Alessandro Dario:** “Dal punto di vista tecnico questo trend richiede componenti più robusti, ma soprattutto sistemi progettati sulla base di carichi dinamici reali, non su semplici stime. Ecco perché utilizziamo in modo sistematico Fea e analisi funzionali già in fase preliminare.

Nei casi più complessi la risposta è la personalizzazione: roller dedicati, geometrie ottimizzate e verricelli configurati per garantire controllo e sicurezza anche con dislocamenti importanti.

### **In che modo è evoluta negli ultimi anni la percezione del marchio nel segmento dei superyacht in Europa?**

**DB:** “Stiamo vivendo una crescita molto forte. Maxwell è sempre stato un riferimento tecnico a livello globale, ma in Europa negli ultimi anni il brand si sta posizionando come partner ingegneristico, non come semplice fornitore di salpa ancora. La percezione è cambiata perché oggi accompagniamo i cantieri fin dalle fasi di design, portando soluzioni, simulazioni e verifiche che riducono rischi e costi in cantiere. Questo valore aggiunto sta rafforzando molto la nostra reputazione nel mercato mediterraneo”.

**Quali sono le soluzioni tecniche che ritenete più distintive rispetto ai competitor?**

**AD:** “La forza di Maxwell sta nella robustezza meccanica dei riduttori, nell’affidabilità dei barbotain e nella qualità dei materiali. Ma ciò che ci distingue davvero è la capacità di creare soluzioni custom: musoni estensibili (bow roller) progettati ad hoc, sistemi integrati per prua e poppa, sistemi di ancoraggio sottomarino, configurazioni che risolvono problemi di chain wrap o limitazioni geometriche. Quando una barca presenta una sfida, in genere ci chiamano perché sappiamo trasformare quella sfida in una soluzione concreta”.

**C’è un caso recente che rappresenta bene la forza e capacità di un progetto Maxwell?**

**AD:** “Sì, recentemente abbiamo seguito un progetto su uno yacht di quasi 60 metri con importanti criticità nella gestione della catena: vibrazioni, perdita di contatto sul barbotain e un’usura anomala dei rinvii a rullo. Abbiamo riprogettato la geometria del roller e ottimizzato le distanze funzionali, verificando tutto tramite analisi strutturali. Il risultato è stato un sistema fluido, silenzioso e senza stress meccanici. Un esempio concreto di come l’ingegneria applicata possa trasformare un impianto problematico in un sistema affidabile”.

**Quali sono le priorità di Maxwell Italia per il prossimo futuro in termini di mercato, rete commerciale e servizi ai cantieri? State lavorando a nuovi prodotti o linee evolutive specifiche per il mercato mediterraneo?**

**DB:** “Le nostre priorità sono tre: rafforzare il supporto tecnico diretto ai cantieri con tempi di risposta ancora più rapidi; espandere la nostra presenza nel segmento 30–60 metri, dove vediamo la crescita più dinamica e migliorare la comunicazione del brand, affiancando ai prodotti un pacchetto di documentazione tecnica e commerciale più ricco. Stiamo anche lavorando a soluzioni evolutive pensate per le richieste tipiche del Mediterraneo: installazioni compatte, maggiore integrazione con i sistemi di bordo e roller ottimizzati per le geometrie molto tese delle prue moderne”.

**In che modo la normativa e la classificazione si riflettono sulla progettazione dei vostri verricelli?**

**AD:** “In modo determinante. Ogni componente viene progettato considerando i requisiti delle principali società di classifica e delle normative applicabili – da Abs a Rina, da Lloyd’s a Dnv. Questo significa verificare carichi, fattori di sicurezza, materiali e processi produttivi con standard elevati. Nei progetti custom, inoltre, lavoriamo spesso a stretto contatto con i surveyor per garantire che ogni parte del sistema sia certificabile senza sorprese”.

**La sostenibilità incide anche su un prodotto così tecnico come un verricello? Dove si possono fare reali progressi?**

**DB:** “Assolutamente sì. La sostenibilità nei sistemi di ancoraggio non riguarda solo il consumo energetico, ma soprattutto la durabilità del prodotto. Un verricello che dura 20 anni senza

sostituzioni importanti è, di fatto, un prodotto sostenibile. Abbiamo sempre lavorato e continuiamo a lavorare su materiali più longevi, su processi produttivi ottimizzati e su motori più efficienti. Ma l'aspetto forse più importante è l'ottimizzazione progettuale: un sistema che lavora correttamente genera meno usura, richiede meno manutenzione e riduce drasticamente gli sprechi nel ciclo di vita".

### **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**

This entry was posted on Monday, April 6th, 2026 at 11:16 pm and is filed under [Interviste](#), [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.