

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Lalla (Samos): “Il vero progresso è il rendimento: stesso tiro, meno energia”

Nicola Capuzzo · Thursday, April 16th, 2026

Con una presenza consolidata nel segmento dei superyacht sopra i 35 metri, la società genovese Samos opera attraverso il suo marchio Opem Sistemi nello sviluppo di impianti dedicati alla manovrabilità e ai sistemi di ancoraggio. I prodotti comprendono argani a salpare e di tonneggio, timonerie e una serie di componenti integrati concepiti per rispondere a standard elevati di affidabilità operativa. Come spiega Tomaso Lalla di Samos: “La nostra gamma è calibrata per offrire un pacchetto completo che il cantiere acquista come insieme unico per risolvere, con un solo fornitore di provata esperienza e affidabilità, tutte le necessità relative a questi apparati fondamentali per sicurezza e comfort della navigazione. Siamo alla continua ricerca di soluzioni e innovazioni per migliorare performance, integrazione e soprattutto sicurezza dei sistemi di ancoraggio”.

Quali sono le criticità principali di impianti del genere?

“La sicurezza è una criticità specifica nell’ambito dei macchinari di ormeggio, in particolare nei salpancora. Le forze in gioco sono rilevanti e la presenza di personale nelle isole di manovra rappresenta un rischio elevato. Malgrado norme stringenti può accadere che condizioni atmosferiche, imprevisti o la necessità di manovrare al buio o molto velocemente portino gli operatori a procedure affrettate o al limite delle capacità tecniche, con componenti sollecitati al massimo della loro capacità”.

Come si prevencono questi problemi a livello progettuale?

“È importantissimo che, già dal progetto, cantiere e fornitore condividano il posizionamento di argano, arrestatoio, volantino freno e di tutti gli elementi dell’isola di manovra, così da evitare rotture e garantire che il personale operi sempre in aree sicure, definite e riportate nei disegni inclusi poi nel manuale operatore. Durante le prove in mare formiamo gli equipaggi all’utilizzo sicuro dei macchinari e realizziamo prodotti che superano di gran lunga i test richiesti dai regolamenti, applicando con rigore i coefficienti di sicurezza. Questo consente di avere performance superiori alle nominali e di sopportare stress non calcolati, come il tiro passivo della cima d’ormeggio sulla campana del verricello, che può superare il tiro attivo del motore elettrico quando, in ormeggio provvisorio, la cima viene data volta sulla campana generando strappi di entità anche molto superiore ai valori nominali”.

Dove si possono fare reali progressi in termini di efficienza e sostenibilità?

“Il verricello può sembrare un elemento immutabile e con margini di evoluzione limitati, ma la chiave è il ‘rendimento’. L’efficienza dei motori elettrici cresce, così come quella degli inverter dedicati alla gestione del tiro; di conseguenza il nostro contributo deve concentrarsi sulla parte meccanica per incrementare ulteriormente l’efficienza complessiva del sistema. Un aspetto significativo emerge già nelle specifiche tecniche che i clienti forniscono per le nuove costruzioni: peso e diametro della catena, tiro richiesto e potenza dei motori elettrici. Spesso tali parametri derivano da yacht analoghi già realizzati, talvolta equipaggiati con nostre macchine. Nella fase di offerta gli uffici tecnici notano che, pur garantendo il medesimo tiro nominale, la potenza del motore elettrico da noi indicata è inferiore sia a quella di concorrenti sia a quanto previsto per modelli equivalenti forniti anni prima. La riduzione non è legata a un compromesso prestazionale, ma a un processo di ottimizzazione meccanica che consente di ottenere lo stesso risultato con un assorbimento energetico minore: il sistema garantisce le prestazioni richieste e la potenza non spesa diventa un beneficio diretto in termini di efficienza energetica. Parallelamente sviluppiamo prodotti più compatti per favorire la razionalizzazione degli spazi tecnici. L’acquisizione di Energy – nostro storico fornitore delle parti elettriche di controllo e automazione – ci permette inoltre di integrarci meglio con i sistemi di bordo e facilitare la gestione dell’energia. E non utilizziamo mai riduttori a vite senza fine, a causa del loro scarso rendimento”.

In che modo normative e classificazioni si riflettono sui prodotti?

“Le norme e gli enti di classifica, che vengono per lo più subiti, per noi rappresentano una linea guida e un riferimento imprescindibile per migliorare sempre. In alcuni casi siamo anche stati coattori con loro di evoluzione di normative, per esempio per le timonerie elettriche, per le quali le norme in vigore per le timonerie idrauliche non erano tutte trasferibili direttamente, come ad esempio la pompa a mano d’emergenza. Grazie a rapporti pluriennali consolidati Opem Sistemi è un partner privilegiato degli enti con i quali è in contatto costante”.

Come si affronta l’aumento continuo di dimensioni e dislocamento?

“Opem sistemi è cresciuta assieme ai clienti sviluppando gradualmente argani a salpare fino a modelli per catena calibro 46 mm. Parallelamente anche le nostre timonerie si sono evolute per seguire la crescita della dimensione dei megayacht costruiti. Si può dire che questa sfida della crescita delle dimensioni di super/giga yacht ci ha visto lavorare di concerto con i cantieri che hanno sempre ritenuto tecnologia e approccio costruttivo di Samos coerenti con la loro evoluzione dimensionale. Di fatto abbiamo partecipato a tale crescita perché il concetto nativo dei nostri prodotti è sempre stato aperto e progettualmente coerente con dislocamenti molto maggiori”.

Come state potenziando il servizio post-vendita e la rete di supporto globale?

“Abbiamo sviluppato una rete di assistenza che, attraverso partner europei, americani e del sud-est asiatico, ci consente di coprire le necessità dei clienti in tutto il mondo. Abbiamo dato un forte impulso al post vendita per garantire ricambi e documentazione a supporto delle manutenzioni periodiche”.

Quali yacht rappresentano bene la capacità di Opem Sistemi?

“La reference list è composta da alcune centinaia di progetti/yacht ed è difficile elencarne uno specifico perché tutte le nostre realizzazioni hanno comportato sfide e soluzioni di successo. Mi

piace citare Luminosity per le dimensioni, Dragon, dove – a causa di una tasca dell’ancora particolarmente alta – abbiamo dovuto progettare un percorso della catena che, per raggiungere il verricello, attraversava il cielo dell’isola di manovra, sopra il quale si trova l’helideck, una soluzione complessa che è poi diventata uno standard applicato anche su altri superyacht; oppure Okto, in cui abbiamo dovuto collocare due dei quattro tonneggi sulla spiaggia di poppa in una posizione nella quale vivono immersi quasi sempre durante la navigazione. E ancora Masquenada, che sta navigando da alcuni anni intorno al mondo con la nostra timoneria elettrica Syes®, oppure Amor A Vida che malgrado abbia argani nascosti vengono mostrati agli ospiti per la qualità dell’inossidabile e della lucidatura. Potrei continuare con Regina d’Italia o Over the Rainbow, barca in legno dove tutto doveva essere funzionalità ed estetica; e senza dimenticare Attila, i cui i tonneggi fanno bella mostra di sé a poppa del main deck.

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 Thursday, April 16th, 2026 at 8:25 am 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.