SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

# Stad Amsterdam, il clipper di Randstad in navigazione a Genova

Nicola Capuzzo · Monday, July 6th, 2026

**Genova –** Costruita tra il 1997 e il 2000 da Damen Oranjewerf ad Amsterdam su progetto di Gerard Dykstra & Partners e Nbja, Stad Amsterdam è una nave passeggeri a vela battente bandiera olandese. Lunga 76 metri, con scafo in acciaio, baglio di 10,5 metri e pescaggio di 4,8 metri, ha un armo a tre alberi a vele quadre, una superficie velica di 2.200 mq e 14 cabine ospiti. Replica di un Dutch Clipper del XIX secolo, è nata dalla collaborazione tra Randstad e il Comune di Amsterdam, coinvolgendo nella costruzione 138 giovani disoccupati in un percorso formativo nelle lavorazioni della cantieristica navale. Randstad è un gruppo multinazionale attivo nei servizi per le risorse umane, che affianca aziende e lavoratori nella formazione, nella ricerca e nello sviluppo di competenze. La nave viene utilizzata per incontri, workshop e attività di networking, oltre che per navigazioni e viaggi di avventura a vela; ospita anche percorsi formativi legati alle professioni di coperta, all'Horeca di bordo e alla cucina.

"Oggi il lavoro evolve rapidamente e le competenze devono trasformarsi con la stessa velocità – afferma Marco Ceresa, a.d. del Gruppo Randstad -. La capacità di 'fare equipaggio' e governare il cambiamento è diventata un fattore competitivo, nella navigazione come in azienda. E l'economia del mare è un pilastro strategico per il Paese, con i suoi centri d'eccellenza da Genova, hub dello shipping, a Gaeta, fulcro della formazione marittima. Il Clipper Stad Amsterdam incarna questa visione: è un progetto voluto fortemente dal nostro fondatore Frits Goldschmeding, che unisce tradizione nautica e impatto sociale. Questa filosofia ci ispira ancora oggi e ci sta guidando nell'organizzazione di un corso per maestri d'ascia sul Lago di Como: un investimento in blue skills, per lo sviluppo di una professione specializzata e prestigiosa, che può offrire opportunità di lavoro concrete".

Dopo tre anni di assenza dai mari italiani, Stad Amsterdam è stata prima a Genova e farà poi tappa a Gaeta. SUPER YACHT 24 ha incontrato il comandante Andi Manser durante un'uscita organizzata con la filiale italiana del gruppo al largo della costa genovese.

**Comandante qual è oggi il ruolo della nave?**

"La nave è di proprietà di Randstad e del Comune di Amsterdam. Il suo compito principale è raggiungere i porti nei quali Randstad o il Comune intendono organizzare eventi, invitando clienti, partner commerciali, dipendenti o altri ospiti. Questo è il nucleo della nostra attività. Negli

spostamenti da un porto all'altro proponiamo anche viaggi avventura per singole persone. Viene utilizzata anche come strumento di marketing: fare una riunione qui a bordo offre un ambiente completamente diverso rispetto a una normale sala meeting. Penso che sia anche per questo che questa attività abbia successo".

**Come si svolgono le navigazioni con gli ospiti?**

"Da un porto all'altro proponiamo viaggi avventura a vela e manteniamo una velocità media piuttosto bassa: poco oltre i cinque nodi e mezzo, talvolta anche meno. Per la traversata verso i Caraibi possiamo andare più veloci mentre al ritorno bisogna prevedere più tempo, perché non si sa quali sistemi di bassa pressione si possano incontrare. Con gli alisei, invece, si naviga facilmente a 10-12 nodi. Il nostro record è di circa 18 nodi, ma solo per brevi periodi. A 15-16 nodi riusciamo a navigare più a lungo ed è, diciamo, la nostra velocità massima".

**Quali attenzioni richiede la presenza degli ospiti a bordo?**

"Nella maggior parte dei casi non navighiamo con tutte le vele. Avendo sempre ospiti a bordo, dobbiamo prestare attenzione soprattutto alle condizioni di burrasca. Molti partecipanti hanno un'età vicina alla pensione o sono già pensionati. Per questo armiamo anche cime di sicurezza alle quali possono tenersi quando la nave si muove. Oggi non è necessario, ma con mare formato diventano importanti".

**Quali interventi avete effettuato con l'ultimo refit?**

"Abbiamo rifatto la Long Room, che è rimasta praticamente la stessa, a eccezione delle porte scorrevoli. Ora c'è una grande finestra e le porte sono bianche, mentre prima erano marroni. Gli interventi sulle tecnologie green risalgono invece al refit del 2020. Abbiamo installato un motore più piccolo, con un sistema di trattamento dei fumi di scarico".

**Avete valutato soluzioni ibride o a idrogeno?**

"Quando abbiamo valutato il refit del 2020, avevamo preso in considerazione l'idrogeno ma per predisporre la nave a una soluzione di questo tipo servirebbe anche un pacco batterie più grande. Si potrebbe passare a un motore elettrico, eliminando quello attuale, ma per installare anche le batterie dovremmo allungare la nave. Siamo già piuttosto al limite con il peso che abbiamo ora".

**Perché avete preso in considerazione l'allungamento della nave?**

"Abbiamo 120 tonnellate di piombo come zavorra nella chiglia. Se dovessimo installare un pacco batterie, potremmo rimuoverne una parte, ma il piombo è molto più in basso, mentre le batterie sarebbero collocate più in alto. Bisognerebbe quindi valutare con attenzione la stabilità della nave e capire come intervenire. Servirebbero comunque più spazio e più volume. Avevamo quindi preso in considerazione l'allungamento dello scafo. Ci occorrerebbe anche più spazio sul ponte: oggi l'albero è subito a ridosso dell'area utilizzata dagli ospiti e, quando le persone escono e si fermano a parlare lì, il passaggio si blocca. Sarebbe utile liberare un po' più spazio, anche per la navigazione".

**Che cosa state utilizzando per il combustibile?**

"Usiamo spesso Hvo (Hydrotreated Vegetable Oil, n.d.r.) al posto dell'Mgo (marine gas oil, n.d.r)

ogni volta che è possibile. Durante il giro del mondo abbiamo però capito che non sempre è reperibile. Per alcune utenze ci serve ancora l'Mgo: il generatore di emergenza, le lance di salvataggio e il fuoribordo non funzionano con l'Hvo. Abbiamo inoltre riparato il riscaldatore del sistema di acqua calda. Non era sufficientemente compatibile con l'Hvo che utilizziamo e abbiamo scoperto che si intasava. Per alcune applicazioni continuiamo quindi a utilizzare l'Mgo, ma in futuro interverremo anche su queste utenze".

**Come è composto l'equipaggio?**

"L'equipaggio è internazionale e normalmente conta circa 30 persone. In questo momento, per via del programma, siamo un po' di più, 33 o 34 membri".

**Come reclutate e formate le persone?**

"Abbiamo un responsabile delle risorse umane nell'ufficio di Amsterdam. Molte persone si candidano perché vogliono navigare su questa nave, quindi a bordo ci sono tanti giovani. Dopo il giro del mondo sono arrivati anche diversi membri d'equipaggio con esperienza. Ora abbiamo giovani che devono ancora imparare e persone più esperte che possono trasmettere loro conoscenze. Per me è anche uno degli aspetti più belli: vedi gli ospiti lasciare la nave contenti, dopo una bella giornata a bordo, e allo stesso tempo vedi crescere l'equipaggio, vedi quanto imparano".

**Che cosa imparano i giovani a bordo?**

"Consiglierei a tutti i giovani di navigare uno o due anni su una nave come questa, perché si imparano molte cose, anche come vivere e lavorare in un ambiente molto ristretto. La sistemazione dipende dal periodo. Ora tutte le cabine sono occupate, quindi ci sono quattro persone per cabina. Quando siamo meno, possono essere tre o due".

**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 Sailing Super Yacht forum torna a Genova il prossimo 27 novembre

This entry was posted on Monday, July 6th, 2026 at 10:01 pm and is filed under Interviste
You can follow any responses to this entry through the Comments (RSS) feed. You can leave a response, or trackback from your own site.