CARLA DEMARIA

Il lusso di sognare in grande

L' MCY 76 esprime una nuova visione dei processi produttivi. Una proiezione nel futuro che cambia il modo di progettare e costruire barche

di ***Nico Caponetto***

Un "neverino", come li chiamano da queste parti, ossia un colpo di vento e pioggia violento e improvviso, distoglie un momento Carla Demaria dalla nostra conversazione. "Siamo fortunati - dice la presidente di Monte Carlo Yachts, guardando oltre la finestra del ristorante - oggi è dentro".

La "lei" al riparo è naturalmente la barca, l'MCY 76, prima creatura di Monte Carlo Yachts, il marchio nato poco più di un anno fa da Bénéteau per la costruzione di grandi yacht di lusso. Avevamo incontrato Carla Demaria l'anno scorso (Open & Fly aprile 2009), quando il progetto muoveva i primi passi. Scelta da Annette Roux - dal 1964 numero uno del colosso francese - per guidare questa operazione di importanza strategica per il marchio. In quei giorni di aprile dello scorso anno la manager aveva già al centro dei suoi pensieri la protagonista assoluta: la barca che avrebbe traghettato il cantiere nel mondo dei megayacht. Ma anche mille altre questioni, dai business plane alle maestranze, dal sito produttivo ai fornitori. Non che oggi sia tutto scomparso. Ma alla vigilia della presentazione ufficiale dell'MCY 76, i pensieri e le parole di Carla Demaria sono quasi tutti per lei. Con una sostanziale differenza: l'uso dei verbi. Se lo scorso anno erano tutti coniugati al futuro, oggi si parla al presente di una realtà che ha già toccato l'acqua. Ma che rappresenta qualcosa di più della realizzazione di una bella barca.

"Questo progetto - ci spiega il presidente - significa un salto di anni nel modo di progettare barche, colloca il livello di ingegnerizzazione su un gradino che credo non sia mai stato raggiunto".

È un'affermazione di molti quando si parla di nuovi progetti.

Non è un'affermazione gratuita, è stato ed è

Il rendering dell'MCY 76, assolutamente fedele alla barca realizzata, disvelata a Venezia lo scorso 23 luglio

il nostro obiettivo. Ci è apparso chiaro, sin dal primo momento, visto anche il difficile contesto economico in cui abbiamo mosso i primi passi, che realizzare un'altra bella barca italiana non sarebbe stato sufficiente per garantire al nostro progetto le massime chances di successo. Il nostro progetto si propone una visione più ampia e strategica: costruire, insieme alla barca ricca di forti contenuti tecnici, un inedito processo produttivo. L'innovazione come driver non solo per il prodotto, ma anche e soprattutto per il processo.

Che tradotto in atti concreti cosa ha significato?

Innanzitutto concepire l'idea: costruire una barca di lusso, piena di innovazioni, molto personalizzabile, visto che l'armatore può scegliere oltre alle versioni Fly, Hard top e Sport fly, tra diversi lay-out sia interni sia esterni, colori, tessuti, legno, il numero delle cabine, il tipo di propulsione, le essenze e i materiali del decore, con i tempi di realizzazione di una barca altamente industrializzata. Su questo fulcro abbiamo incardinato gli investimenti. In gran parte sono andati verso la fase progettuale, con l'introduzione di un modello altamente innovativo del processo di produzione. Il 70 per cento dell'allestimento degli interni avviene fuori dallo scafo, in una linea di montaggio separata. Il modulo allestito viene poi offerto in un'unica soluzione allo scafo, con un procedimento di incollaggio dai tempi molto ridotti. Le tolleranze d'assemblaggio sono contenute al millimetro. In questo modo si raggiungono standard qualitativi di

"È una barca che esprime un nuovo concetto di lusso, associato all'utilizzo effettivo del bene e non all'apparenza"

eccellenza. Tutto questo grazie a una modellazione tridimensionale, spinta fino a elementi di dettaglio e una progettazione nei minimi particolari di strutture, interni e impianti di bordo.

Tutto questo ha costi molto alti di progettazione.

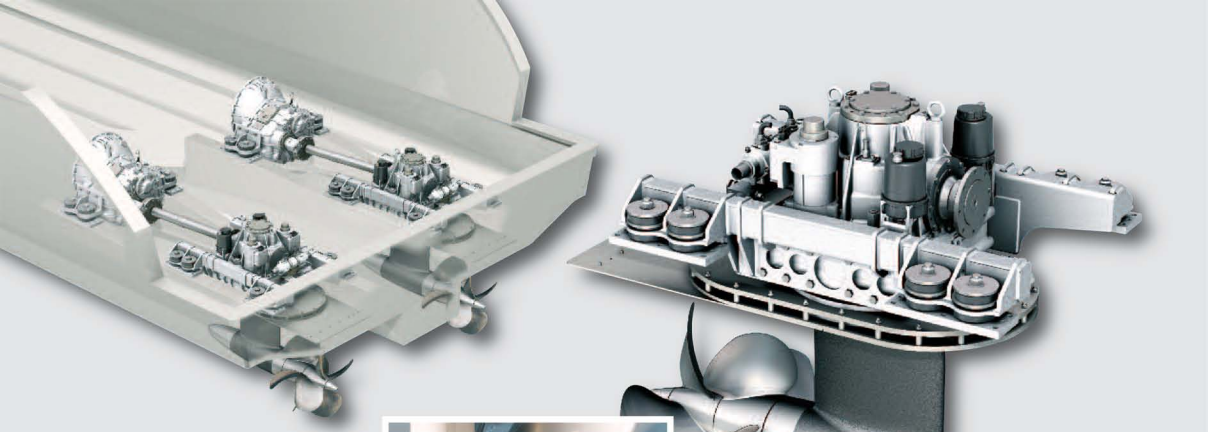
Sì, l'investimento è stato molto forte. Ma ha permesso di ridurre del 40 per cento i costi di manodopera. In questo modo abbiamo contenuto il prezzo della barca.

Che ammonta a quanto?

È ancora riservato, ma le posso dire che siamo significativamente più bassi dei nostri principali competitor, ma con una barca che oggi non ha eguali, dalle caratteristiche uniche.

Mi parlava di investimenti. La crisi economica di quest'ultimo anno e mezzo ha modificato i vostri piani?

La strategia del gruppo di entrare con determinazione nel settore delle imbarcazioni a motore di lusso non è stata modificata e nemmeno gli investimenti. Sono cambiati i volumi attesi e la tempistica e su questo abbiamo rielaborato i nostri piani aziendali, costruendo un modello di organizzazione molto fles-



In alto, i nuovi Pod azimutali di ZF. Questo tipo di trasmissione garantisce una manovrabilità eccellente. A destra, Carla Demaria a bordo dell'MCY 76

"Quando ho visto il sorriso dei tecnici della Man ho tirato un sospiro di sollievo"

sibile. Se il mercato chiama, noi possiamo rispondere con tempestività in tempo reale.

Ma avrete sicuramente una previsione produttiva per il prossimo anno.

Puntiamo a produrre dalle cinque alle sette unità, oltre alla progettazione di un nuovo modello. Ma possiamo costruirne il doppio. Dipende da cosa succede sul mercato nei prossimi mesi. Cannes sarà un indicatore molto utile.

Si diceva dell'anno difficile che tutta l'economia ha affrontato. Voi quali difficoltà avete incontrato?

Devo ammettere che, essendo in fase di start-up dell'azienda, rispetto agli altri colleghi costruttori non abbiamo avuto la problematica di affrontare riduzioni importanti di produzione e di organico. Abbiamo comunque sofferto le conseguenze della grave situazione in cui si sono venuti a trovare i fornitori. Questa crisi ha colpito in modo serio, a volte drammatico, il comparto dei fornitori. Chiusure, rallentamento della produzione, difficoltà a rispettare i tempi. Spesso si tratta di aziende eccellenti ma molto piccole, non in grado di assorbire i colpi della crisi globale. Per questo motivo abbiamo deciso di avviare un lavoro organico con i fornitori, aiutandoli ad adeguare la loro organizzazione aziendale al nostro know how.

Torniamo alla barca. Tecnicamente l'abbiamo presentata lo scorso maggio sul nostro giornale. Ma qual è la filosofia che la sostiene?

Con i progettisti, Nuvolari e Lenard, ci siamo trovati subito in sintonia su un pensiero di fondo: questa barca deve riflettere il bisogno di equilibrio e sobrietà che oggi la società esprime. Il lusso è più che mai negazione dell'esibizione; viceversa, è eleganza e utilizzo effettivo del bene. Ecco, questa barca è soprattutto marina, bella, confortevole, ricercata ma senza eccessi, destinata a navigare in sicurezza e non a fare solo bella mostra di sé. Riassume uno sforzo di ricerca e innovazione che non credo abbia eguali.

Siamo ormai alla vigilia della presentazione ufficiale a Venezia (la barca è stata presentata lo scorso 23 luglio). In questo anno ricorda un momento di particolare emozione?

Ce ne sono stati diversi. Ma forse quello che ricordo meglio è il più recente. La notte precedente alla prima prova in mare non ho chiuso occhio. La mattina dopo, quando siamo usciti in mare ero un fascio di nervi.

Avevamo "osato" arricchire la barca di un numero significativo di innovazioni, alcune di grande complessità. Poi ho visto l'espressione stupefatta dei tecnici della Man venuti appositamente dalla Germania., il loro sorriso. E ho provato una gioia immensa. Era andato tutto a meraviglia. È stata una grande gioia.

Un periodo intenso ma coronato da un indubbio successo. Si dice che dalla presidenza di Monte Carlo Yachts Italia, i vertici della Bénéteau vogliano portarla alla responsabilità del marchio internazionale.

Questo non glielo confermo.

Lo smentisce?

Nemmeno.

Il processo produttivo

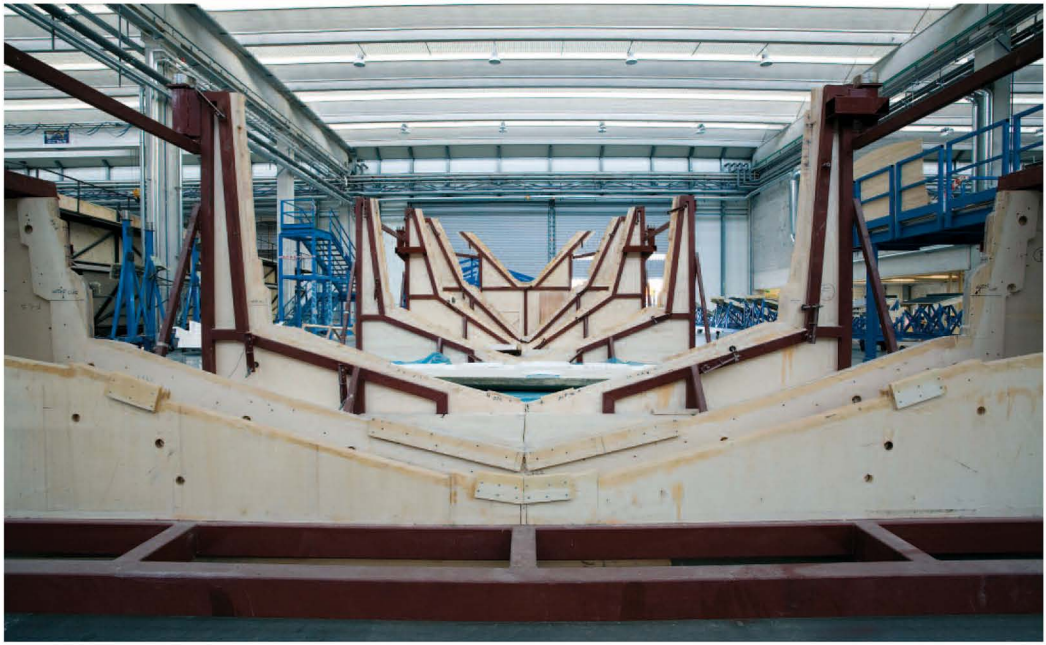
Che l'MCY 76 sia una barca ricca di innovazioni lo dicono i fatti. A partire dalla carena, costruita per accogliere, altra innovazione, i nuovi Pod azimutali di Zf che le danno una eccellente manovrabilità, per arrivare agli intercettor, superfici mobili di poppa che sostituiscono i tradizionali flap in grado di assicurare in automatico il migliore assetto in navigazione. Per non parlare dei pannelli fotovoltaici, o del sistema di derivazione spaziale che trasforma le acque nere in acqua completamente pura.

Non mancano novità sul piano costruttivo, con l'uso dell'infusione per la realizzazione di tutte le parti della barca, le componenti di rinforzo per dare rigidità e robustezza, le soluzioni stilistiche e progettuali negli interni e in coperta, con un triangolo attrezzato in modo davvero inedito grazie a una sorta di secondo pozzetto anteriore.

Ma quello che attribuisce un valore aggiunto all'intero progetto, è il processo di costruzione.

A partire da modelli e stampi. Lo stampo dello scafo viene realizzato dalla più grande fresa al mondo del settore (46 metri) su un unico blocco di speciale polistirolo. Tutti gli interni e gli impianti sono realizzati fuori opera, all'interno di un modulo completamente accessibile in ogni fase della lavorazione.

Quando "l'anima" della barca è pronta, il modulo che la contiene viene sollevato e calato all'interno dello scafo nei punti di appoggio predefiniti e a contatto con i collanti, anche questi di derivazione aerospaziale, che catalizzano in pochissimo tempo.

Minima la tolleranza, nell'ordine di 7-8 millimetri di scostamento. Una precisione da orologiai su un megayacht.

A sinistra, la struttura a ragno che, agganciata alle paratie del modulo degli interni lo solleva e lo inserisce nello scafo. Accanto, la grande fresa della Seaway.
In basso, la "culla" dove è allestito il modulo degli interni