

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Servizi e forniture ai superyacht fra rischi, innovazioni e opportunità al 6° Forum di SUPER YACHT 24

Nicola Capuzzo · Thursday, April 17th, 2025

[\(a questo link tutte le immagini dell'evento\)](#)

Ancona – Servizi e innovazione sono uno dei segreti dello sviluppo del distretto nautico delle Marche e dell'Adriatico più in generale. A spiegarlo sono stati i relatori e alcune aziende del settore che hanno partecipato al 6° Forum organizzato da SUPER YACHT 24 ad Ancona.

“Il nostro settore – dice Francesca Muzio di FM Architettura – è sempre stato un incubatore di talenti e questo territorio ha sempre creduto nel ‘Se po’ fa’. Io lavoro in 16 Paesi e ritrovo le Marche in tantissimi elementi. Bisogna conoscere e promuovere quello che sappiamo fare, anche se spesso non lo facciamo sapere. La nuova frontiera è fare barche per andare per mare, tornare a essere navigatori, guardare al cliente che si ha davanti, perché la barca serva veramente per andare per mare”. Insomma, non solo barche belle, ma anche funzionali e adatte a chi trascorre tanto tempo a bordo.

In questo momento il comparto deve essere unito per affrontare la legislazione che porterà a stilare l'Italian Passenger Yacht Code, previsto dal decreto ministeriale 133 del 2024, entrato in vigore il 21 ottobre 2024. “È uno strumento – ha spiegato l'avvocato Giacomo Falsetta dello Studio legale LCA – che si applica alle navi da diporto impiegate in attività di noleggio di bandiera italiana, con l'obiettivo di innalzare il livello di sicurezza nella navigazione da diporto. E come lo fa? Lo fa attraverso una traduzione di quelli che sono i criteri e gli standard di sicurezza stabiliti dalla normativa e dalle convenzioni internazionali IMO pensati per le navi mercantili. Sono previste tutta una serie di principi fondamentali”. Il testo del Codice deve essere ancora scritto, quindi l'obiettivo sarà stilare delle norme attraverso un sistema di recepimento di deroghe ed esenzioni dalle convenzioni. “A questo a questo strumento si aggiunge – ha commentato l'avvocato Falsetta – la possibilità da parte dei costruttori o dei cantieri di refitting, degli armatori, di poter chiedere standard alternativi che garantiscano l'equiparazione degli standard di sicurezza che verranno stabiliti dal Codice. Quindi, rispetto a un uno standard di sicurezza della convenzione, questo viene recepito nello standard dello yacht code e si può ottenere grazie a delle deroghe, purché queste garantiscano uno standard di sicurezza equivalente a quello stabilito”.

Tanti gli spaccati dell'Italia, in particolare di questo territorio, che produce. Come AMS – Advanced Mechanical Solutions, un'azienda marchigiana che si occupa di produzione di

componenti meccanici per superyacht. «Ogni prodotto – ha detto Francesco Pelizza – è nato da uno sforzo innovativo, non facendo nulla a catalogo o di serie, collezionando però una dozzina di brevetti. Ad esempio, si parla molto di carbonio anche per i superyacht, cosa che prima era solo per la vela. Noi abbiamo creato delle luci stampate in 3D da installare a bordo. Tutto viene progettato da noi, con dei software 3D. Come l'albero telescopico, prodotto una decina di anni fa: si tratta di alberi con le luci di navigazione, che di giorno si possono ritrarre all'interno del palo per lasciare il ponte libero. Il cliente temeva che l'albero potesse graffiarsi. Inventammo così un sistema di lavaggio immerso, in modo che non ci siano particelle che possano rigarlo. L'innovazione è sempre stata il motore del mondo. Noi lavoriamo in un settore in cui l'innovazione è fruibile immediatamente, non come l'aeronautica, dove serve molto tempo per essere collaudata».

È un'azienda portatrice di innovazione anche Vulkan Italia, che a Venezia è intervenuta in refit su un vaporetto dell'Actv, motorizzandolo con un sistema ibrido per ridurre le emissioni. «Partendo dalle specifiche progettuali – ha spiegato Gian Piero Repetti – ci siamo trovati davanti a tanti ostacoli ma siamo riusciti a ridurre le emissioni del 30%. A Venezia abbiamo acquistato una barca per provare il sistema ibrido seriale e ibrido parallelo. Nella nautica ci sono meno regole e specifiche che nella navigazione commerciale e questo per noi è un problema, perché noi procediamo per norme specifiche, quindi dobbiamo cercare sempre la via migliore. Tra le esigenze degli armatori è venuta poi quella di ridurre il rumore. Vulkan ha cercato di interrompere il flusso di vibrazioni lungo le trasmissioni per ridurre le vibrazioni percepite a bordo».

Proprio la mancanza di norme specifiche è stata criticata anche da Giorgio Gallo del Rina, che ha spiegato come «Ogni cliente ha dedicato i propri sforzi in qualcosa di innovativo, nei carburanti, nel comfort, nella produzione di yacht sempre più sostenibile. C'è un proliferare di metodi che non giova al settore; bisogna trovare una soluzione efficace e continuare a sviluppare quella. L'IMO presto o tardi adotterà anche per la nautica da diporto i versamenti compensativi per le emissioni. Ogni unità dovrà poter dimostrare il proprio grado di sostenibilità».

In tema di sostenibilità è intervenuta anche Volvo Penta. «L'Italia è il primo mercato al mondo – ha detto Andrea Piccione – e la Svezia (dove ha sede la casa madre, ndr) ci percepisce come partner per sviluppare un progetto serio. L'innovazione: dopo 120 anni di produzione di motori diesel, ora dobbiamo proporre soluzioni ibride e tecnologiche. Presentiamo una piattaforma integrata per cantieri, comandanti, che trasformano in modo efficiente qualsiasi unità che la installa a bordo. Trasformare l'energia in modo efficiente è un focus che Volvo Penta ha ben chiaro. Lo facciamo con un enorme impegno ingegneristico, in un settore dove i numeri non sono così alti. Lo abbiamo fatto per le navi e adesso lo facciamo per le unità da diporto. Di contro troviamo la resistenza di alcuni alle nuove tecnologie, credendo che certi assetti non si possano cambiare. Come Volvo siamo anche disponibili a fare formazione nelle scuole, con i giovani studenti, nelle università di Ingegneria navale. Avere informazioni per chi progetterà i futuri yacht nei prossimi anni è fondamentale».

A invocare un passaggio generazionale non è stato solo Andrea Piccione di Volvo Penta, ma anche il comandante Gabriele Carniglia di A.Ma.di (Associazione Marittimi del diporto). «Noi comandanti – ha detto Carniglia – siamo i custodi del bene ultimo, che dobbiamo mantenere nel modo migliore possibile per la sicurezza e che devono far percepire all'armatore il comfort per il quale ha pagato. Abbiamo grande necessità di essere formati, prima di tutto noi, e poi avere uno scambio generazionale. Quello che manca a questa industria sono i ragazzi giovani che intervengano nel processo produttivo. Come associazione del diporto ci siamo uniti per parlare con le istituzioni, per fare un discorso strutturato ai ragazzi che escono dalle scuole, per far conoscere

quanto c'è in uno yacht. Alcuni giovani sembrano annoiati; deve partire soprattutto dalle scuole un cammino che si deve poi unificare con le aziende”.

Indispensabile anche lo sforzo delle istituzioni. “Le associazioni del diporto – ha proseguito il comandante – devono unificarsi per parlare in modo univoco alle amministrazioni, che devono creare percorsi chiari per avvicinarsi al mondo del lavoro, per avere titoli professionali per partire come professionisti del mare. Siamo custodi dei beni più di lusso che esistono e soprattutto delle persone che portiamo a bordo. Per me avere ragazzi giovani con una forma mentis digitale è assolutamente un valore aggiunto. L'importanza dei giovani deve essere attivata quando ancora hanno il tempo che è dalla loro, per capire quale strada percorrere”.

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 17th, 2025 at 8:00 am and is filed under [Services](#), [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.