

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Dal Sailing Super Yacht Forum sfide e prospettive tra innovazione ed esigenze armatoriali

Nicola Capuzzo · Wednesday, December 3rd, 2025

Durante l'ultimo panel del Sailing Super Yacht Forum, organizzato da SUPER YACHT 24, i protagonisti della filiera nautica si sono confrontati sulle trasformazioni in atto nel settore della vela. Il dibattito, moderato e ricco di spunti tecnici, ha evidenziato come il mercato stia vivendo una fase di profonda evoluzione, che richiede agli operatori di anticipare i cambiamenti piuttosto che subirli.

Ad aprire i lavori è stato Carlo Cameli, presidente del più antico yacht club del Paese, fondato a Genova nel 1879, lo Yacht Club Italiano, che ha subito tracciato una linea di demarcazione tra i segmenti "under" e "over" 24 metri per descriverne le sfide. Per le imbarcazioni più piccole, secondo il presidente, quella principale è l'accessibilità: l'aumento dei costi rischia di allontanare le nuove generazioni e trasformare la vela in un lusso irraggiungibile. La soluzione proposta passa attraverso nuove formule d'uso e percorsi formativi che colmino il vuoto tra la deriva e l'altura; un ruolo che i circoli, ha detto Cameli, devono tornare a ricoprire attivamente con iniziative come quella che lo yacht club genovese ha avviato con il progetto "Vela a Scuola".

Sopra i 24 metri, invece, il paradigma dominante è la sostenibilità. Non si tratta più solo di una moda, ma di una responsabilità precisa che impatta sui materiali, sui sistemi ibridi e, di riflesso, sulle infrastrutture portuali, spesso ancora carenti nell'offrire servizi energetici adeguati. Cameli ha inoltre sottolineato la crescente complessità tecnica dei moderni super sailing yacht, vere piattaforme tecnologiche che richiedono equipaggi e comandanti con competenze quasi ingegneristiche.

La parola è passata ai costruttori, chiamati a interpretare le richieste di armatori sempre più esigenti. Valentina Gandini di Mylius Yachts ha descritto la continua ricerca dell'equilibrio tra leggerezza strutturale (ottenuta tramite l'uso estensivo del carbonio) e comfort in crociera. Una sfida progettuale che varia sensibilmente a seconda che l'armatore sia un "owner-driver" o si affidi a un comandante professionista; quest'ultimo, parlando un linguaggio tecnico, facilita spesso la configurazione di sistemi complessi come water ballast o lifting propeller.

Su un fronte complementare si muove Solaris Yachts. Vincenzo De Maria ha sfatato il mito della "morte" del mercato delle barche piccole, attribuendo l'attuale rallentamento a una saturazione post-Covid e alla forte concorrenza dell'usato. Il cantiere punta a presidiare la fascia del "fast

cruising” di alta qualità, mantenendo in produzione modelli tra i 44 e i 47 piedi come entry-level, pur guardando con interesse crescente al segmento dei grandi yacht custom, forte delle esperienze passate su scafi oltre i 100 piedi.

L’evoluzione delle forme e delle dimensioni richiede un approccio ingegneristico rigoroso. Francesco Pelizza di AMS Advanced Mechanical Solution ha evidenziato come il metodo FEM (Finite Element Method) sia ormai imprescindibile non solo per i megayacht, ma per qualsiasi progetto che punti alla qualità e alla sicurezza. Grazie a normative ISO divenute “goal-oriented” (basate sui carichi reali e non più solo su spessori prescrittivi), è oggi possibile alleggerire le strutture mantenendo margini di sicurezza certificati, evitando sorprese in fase di costruzione o refit.

La tecnologia permea anche la gestione di bordo, come illustrato da Carlo Brevini di Garmin Italy. L’obiettivo dell’elettronica moderna qui è la semplificazione: permettere a scafi di 30-40 metri di essere gestiti con equipaggi ridotti o in autonomia. La connettività totale è ormai un “must-have” — l’armatore vuole sentirsi connesso col mondo come se fosse a casa — ma pone il tema della sicurezza informatica. Brevini ha rassicurato sulla separazione netta tra le reti dedicate alla navigazione (blindate e proprietarie) e quelle per l’infotainment ospiti, proteggendo così i sistemi vitali da potenziali attacchi hacker.

Il forum ha toccato anche gli aspetti cruciali del post-vendita e della gestione operativa. Nicolò De Angelis di Genoa Sea Service ha posto l’accento sull’importanza della comunicazione nel settore del refit artigianale (40-100 piedi). La capacità di instaurare un rapporto diretto e trasparente con l’armatore o il comandante è la chiave per gestire le complessità di un cantiere e trasformare eventuali imprevisti in occasioni di fidelizzazione.

Sul fronte dei rischi, Alessandro Carbone di Cambiaso Risso Marine ha portato all’attenzione della platea un case-study illuminante avvenuto alle Bahamas: un incaglio notturno trasformatosi in un incubo finanziario a causa di un contratto di salvataggio (Lloyd’s Open Form) firmato in emergenza. L’episodio, conclusosi con una transazione onerosa, ha evidenziato l’importanza di conoscere le differenze tra un semplice rimorchio commerciale e un’operazione di salvataggio, suggerendo l’uso di clausole “no claim for salvage” ove la situazione di pericolo lo permetta.

Infine, l’efficienza passa anche dalla logistica degli equipaggi. Claudio Miglio di Travel Desk (Gruppo Esa) ha illustrato come l’accesso a tariffe aeree dedicate e una gestione professionale delle trasferte possano incidere significativamente sul budget aziendale, offrendo al contempo flessibilità e sicurezza per il personale viaggiante.

In conclusione il panel ha chiarito come il settore, seppure vitale, richieda oggi un approccio strutturato e dotato di competenze tecniche, formazione continua e di una gestione oculata delle risorse per affrontare le complessità del mercato nautico dei prossimi anni.

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 Wednesday, December 3rd, 2025 at 4:00 pm and is filed under [Yacht](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a

response, or [trackback](#) from your own site.