

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

“Il foiling avanza verso l’obiettivo della certificazione”

Nicola Capuzzo · Tuesday, March 17th, 2026

Proprio un anno fa lei raccontava a SUPER YACHT 24 che lo sviluppo del foiling nel settore pleasure fatica a imporsi a causa dell’assenza di un inquadramento nella normativa europea che al momento esclude i foil. Dodici mesi dopo ci sono stati sviluppi?

“Rispetto all’anno scorso ci sono stati due passi avanti importanti. Il primo è aver creato una Certification advisory board composta da Patrick Hemp, direttore tecnico di Icomia, Klaus Roeder e Ulrich Heinemann, due esperti internazionali di certificazioni, Adam Greene di HpiVs e Philip Easthill, segretario generale dell’associazione European Boating Industry. Sono i cinque esperti più importanti, tolti gli enti, nel campo delle certificazioni a livello globale. Avevamo bisogno di capire bene il percorso migliore per arrivare a una nostra certificazione interna, by The foiling organization, basata sulla valutazione del rischio: Serve una valutazione del rischio, come avviene presso gli organismi notificati, e l’intervento di un sottoscrittore assicurativo che, sulla base dell’analisi condotta sui sistemi di controllo del volo, ne approvi la certificazione e la relativa copertura assicurativa. I punti che andiamo a toccare tecnicamente sono quelli non sono affrontati dagli Iso standard che non contemplano il foiling e proprio nei ‘buchi’ di regolamentazione creeremo per primi delle nostre certificazioni. Quando poi la Recreational craft directive, nel 2030, partirà includendo il foil, ci saranno tutti gli Iso standard pronti con le variazioni foiling, con i numeri nostri e non generici e a supporto ci saranno le certificazioni generate da The Foiling organization”.

Qual è stato il secondo passo in questo percorso?

“Il secondo passo è stato la creazione di un programma congiunto di settore, in cui Rise, centro di ricerca nazionale svedese, Marin, centro di ricerca nazionale olandese, e il Cnr italiano, tra i principali centri di ricerca europei in ambito navale, ci supportano per la costituzione di un consorzio di aziende. L’obiettivo è coinvolgere gli operatori del settore e svolgere attività di ricerca finalizzate a produrre i dati necessari per la valutazione del rischio e le successive analisi, all’interno di un processo strutturato. In questo modo definiamo in modo chiaro cosa analizzare, utilizziamo centri di ricerca qualificati per ottenere i dati e successivamente estrarre le informazioni. L’impostazione è quella di operare in modo il più possibile professionale e sicuro, costruendo un processo solido per gestire tutte queste attività”.

Nel mondo del motore il foiling sta comunque emergendo: che feedback arrivano dai grandi

cantieri?

“Bluegame è il player entrato per primo con le chase boat di Coppa America e sta trasferendo nei modelli come il Bgf45 le soluzioni sperimentate. Altri player come Ferretti e Azimut-Benetti sono membri di The Foiling organization con l’obiettivo di esplorare possibili applicazioni all’interno delle rispettive gamme quando le condizioni di certificazione saranno mature. Si affiancano a noi sia nello sviluppo delle certificazioni, per garantire la realizzazione di prodotti assicurabili una volta immessi sul mercato, sia nelle attività di ricerca all’interno del joint industry project, contribuendo alla raccolta dei dati necessari a validare le analisi”.

A proposito di certificazioni e assicurazioni, il Bgf45 è un prodotto standard.

“Sì, la differenza è che il Bgf45 è una barca semi-foiling, perché ha un’ala solo a poppa e non ‘vola’. Al momento la Recreational craft directive non permette il full foiling: quando è stata redatta nel 2005 il foiling si stava sviluppando solo nella parte sportiva ed è stato escluso dalla direttiva. Il Bgf45 non è mai completamente fuori dall’acqua, il foil è solo un supporto che permette minori consumi e maggiore comfort”.

Le unità foiling a motore oggi sono soprattutto per uso commerciale, perché?

“L’uso commerciale rientra nell’Imo High speed craft Code e non sotto la Recreational craft directive, perché non sono barche ricreative ma ad uso commerciale, quindi obbediscono a leggi diverse. Un armatore privato può averle ma devi farle certificare una per una ed essendo fuori dalla Rcd il premio è quello di un prodotto fuori standard, quindi costa di più. È un collo di bottiglia per i produttori”.

Quali tempistiche vede per lo sviluppo normativo e di mercato?

“La nostra certificazione sarà pronta a fine 2028, mentre per la Recreational craft directive a fine 2030. L’industria ha voglia di andare veloce e guadagnare anche due anni sembra poco ma è tantissimo, perché una volta che hai la certificazione si apre un mondo”.

Che connessione vede tra superyacht e foiling?

“I superyacht al momento possono usare il foiling solo su tender e toys. Sulle barche servirà invece più per stabilizzazione, comfort e riduzione dei consumi che per il sollevamento completo. Sarà come avere degli hydrofoil grandi che tolgono dislocamento con l’ala, come fa il Baltic 111 Raven: non è una barca full foiling ma porta via la prua per 15 metri e guadagna acqua libera. Nei superyacht puoi arrivare a usare stabilizzatori che diano anche lift e quindi riducano i consumi. Sul motore è questo lo sviluppo. Sui superyacht a vela ci sono progetti che stanno arrivando ma non posso ancora dire nulla”.

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 Tuesday, March 17th, 2026 at 12:00 pm and is filed under [Services](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.

