

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Nasce Iyea, l'associazione direttori di macchina italiani dello yachting

Nicola Capuzzo · Thursday, June 4th, 2026

Costituita a febbraio 2026, Italian yacht engineers association (Iyea) riunisce professionisti della direzione e gestione di macchina nel settore della nautica da diporto e dello yachting. Si distingue per essere un'associazione culturale indipendente, apolitica e senza scopo di lucro. L'iniziativa nasce per valorizzare la figura professionale dei direttori di macchina italiani e promuovere una maggiore collaborazione tra gli operatori del settore.

In una nota Iyea precisa di non svolgere attività di reclutamento o intermediazione del lavoro, concentrando la propria attività sull'innalzamento della qualità professionale, tecnica e formativa della categoria e sulla tutela degli standard dei titoli marittimi italiani. Tra le attività indicate dall'associazione figura anche la condivisione di informazioni professionali tra i soci. In questo ambito è prevista una 'blacklist' interna relativa a imbarcazioni caratterizzate da criticità contrattuali o da precedenti esperienze lavorative ritenute problematiche dai membri del network, con finalità dichiarate di tutela professionale. L'associazione evidenzia inoltre la possibilità per i propri iscritti di accedere a una rete di supporto composta da altri professionisti del settore, disponibile per consulenze tecniche e assistenza operativa.

L'ammissione come associato professionista è riservata a ufficiali e direttori di macchina in possesso di titoli professionali marittimi rilasciati dalle autorità italiane. I titoli emessi da autorità estere sono esclusi per garantire l'integrità e l'eccellenza degli standard nazionali e lo statuto prevede inoltre la partecipazione di studenti delle accademie, ingegneri navali e docenti di istituti nautici nelle categorie di associati allievi e onorari. Il consiglio direttivo è composto da Marco Bertacca (presidente), Fabio Della Pina (vicepresidente), Nicola Simonini (segretario-tesoriere), Nicola Tonini, Fabrizio Bendinelli, Marino Ferraccini e Davide Staltari.

SUPER YACHT 24 ha intervistato Marco Bertacca, presidente dell'associazione.

L'Italia costruisce molti dei principali superyacht del mondo. Perché, secondo voi, a bordo si trovano ancora così spesso direttori di macchina stranieri?

“Questo è il grande paradosso del nostro settore, ma la risposta non va cercata nei cantieri, bensì nella filiera commerciale e decisionale che si attiva subito dopo l'acquisto di un superyacht. Il meccanismo è molto chiaro ed è guidato da tre fattori principali: la catena decisionale e il ruolo dei

manager; il bacino di utenza ‘di fiducia’ e la carenza di player di management italiani. I cantieri italiani costruiscono opere d’arte tecnologiche, ma non scelgono chi le condurrà. Spesso la costruzione viene seguita e poi gestita per conto dell’armatore da società di yacht management. La stragrande maggioranza delle multinazionali del management ha storicamente sede all’estero, in particolare nel Regno Unito o in hub anglosassoni. Queste società di gestione estere hanno un loro network consolidato e preferenziale. Quando devono armare una barca, attingono naturalmente al proprio bacino di comandanti e direttori di macchina, sponsorizzando e promuovendo professionisti della loro stessa orbita o nazionalità. I cantieri costruttori, pur realizzando l’eccellenza, non hanno purtroppo alcuna voce in capitolo in questa fase. Il vero fattore condizionante è geopolitico e commerciale: ad oggi, non ci sono abbastanza società di yacht management italiane di dimensioni tali da competere sui grandi mandati internazionali e gestire le commissioni importanti degli armatori stranieri. Ed è esattamente qui che si inserisce la missione di Iyea. Finora i direttori di macchina italiani si sono presentati a questo mercato globale da soli, come singoli individui, finendo spesso schiacciati dal peso di questi network internazionali così organizzati. Oggi, presentandoci come un’associazione unita, non siamo più singoli professionisti isolati: siamo una squadra, un brand dell’eccellenza marittima italiana. Vogliamo che i grandi manager internazionali e i comandanti sappiano che scegliere un direttore italiano significa scegliere uno standard qualitativo e una rete di supporto tecnico che non ha eguali nel mondo”.

Quali sono oggi le difficoltà più frequenti che incontra un direttore di macchina italiano durante la propria carriera nello yachting?

“Le difficoltà non sono legate alla competenza tecnica, che anzi è riconosciuta ovunque come un’eccellenza, ma a dinamiche strutturali del mercato dello yachting. Possiamo riassumerle in tre sfide principali: l’isolamento e la solitudine professionale, la svalutazione competitiva dei titoli italiani e la mancanza di trasparenza del mercato (il rischio ‘barca sbagliata’). Storicamente, il direttore di macchina italiano in questo settore è sempre stato un ‘battitore libero’. Quando si trova a bordo di fronte a un’avaria complessa, a un problema di automazione o a una scelta tecnica d’emergenza, è spesso completamente solo. Non ha alle spalle una struttura o un network tecnico a cui appoggiarsi in tempo reale, a differenza di altri colleghi stranieri che si muovono all’interno di filiere molto più corporative. Nonostante i titoli professionali marittimi italiani (rilasciati in conformità ai rigidissimi standard internazionali Stcw/Imo) richiedano un percorso formativo e di navigazione estremamente selettivo, i grandi manager esteri tendono a preferire le certificazioni del sistema anglosassone (come quelle britanniche Mca). Questo crea una barriera d’accesso ingiusta, costringendo spesso i nostri professionisti a fare il doppio della fatica per dimostrare il proprio valore. Lo yachting è un mondo affascinante, ma nasconde molte insidie. Fino ad oggi, un direttore di macchina che accettava un imbarco non aveva modo di verificare lo storico reale di quella nave: la puntualità dei pagamenti, lo stato reale di manutenzione della sala macchine, o la serietà dell’armatore e del comando. Il rischio di finire a lavorare in contesti problematici o poco trasparenti è sempre stato molto alto”.

Negli ultimi anni la tecnologia di bordo è cambiata molto. Come si è evoluto il lavoro del direttore di macchina e quali competenze stanno diventando indispensabili?

“Il ruolo del direttore di macchina ha vissuto una metamorfosi radicale, siamo passati da una figura puramente meccanica a veri e propri manager di sistemi complessi integrati. Oggi le sale macchine dei moderni superyacht sono centrali tecnologiche ad altissima digitalizzazione. Alcune competenze diventano quindi assolutamente indispensabili. Automazione navale e gestione di sistemi complessi: non basta più saper riparare un componente; oggi è fondamentale saper gestire

l'elettronica avanzata, la sensoristica e i software di bordo che governano l'intera imbarcazione. Tecnologie di propulsione green: l'evoluzione verso sistemi di propulsione ibrida, elettrica e soluzioni a basso impatto ambientale richiede una preparazione tecnica e normativa completamente nuova. Competenze informatiche e cyber-security: la diagnostica remota e l'interconnessione dei sistemi richiedono che il direttore di macchina sappia muoversi con disinvoltura tra reti dati e infrastrutture IT di bordo. Proprio per questo, uno degli obiettivi cardine di Iyea è promuovere l'aggiornamento continuo e lo scambio di best practices tra colleghi. La tecnologia corre veloce, e fare squadra è l'unico modo per condividere le soluzioni tecniche più avanzate, garantendo che i direttori di macchina italiani restino il punto di riferimento assoluto nel mercato mondiale”.

La formazione attuale è già adeguata a questa evoluzione oppure c'è ancora un gap da colmare?

“La risposta onesta è che c'è ancora un gap importante da colmare. La formazione marittima istituzionale italiana è straordinaria nel fornire solide basi ingegneristiche e di sicurezza, ma l'evoluzione tecnologica dei superyacht corre a una velocità che i programmi didattici tradizionali faticano a seguire. Oggi le criticità principali si concentrano su due fronti. Programmi statici contro innovazione rapida: I sistemi di propulsione ibrida ed elettrica richiedono competenze che spaziano dalla mecatronica all'ingegneria informatica avanzata. Spesso un ufficiale si trova a gestire software e automazioni complesse per i quali non ha ricevuto una preparazione scolastica specifica. Accesso frammentario ai corsi dei produttori (Oem): Molto spesso l'unico modo per formarsi su questi impianti di ultima generazione è partecipare ai corsi privati organizzati direttamente dalle aziende produttrici dei macchinari, corsi a cui i singoli professionisti non sempre riescono ad accedere facilmente”.

Come funzionerà la blacklist interna e quali criteri utilizzerete per valutare e verificare le segnalazioni ricevute dai soci?

“Ci tengo a fare una premessa fondamentale: l'Iyea non è, e non vuole in alcun modo essere, un sindacato di macchinisti. La nostra 'blacklist' non è uno strumento di lotta sindacale, ma semplicemente l'evoluzione moderna, digitale e strutturata del classico passaparola che da sempre esiste in mare. In questo settore ci si conosce tutti: se una barca, un armatore, un comandante o un direttore di macchina non sono seri, si viene a sapere subito. La differenza è che oggi noi non ci affidiamo più alla memoria volatile del singolo, raccogliamo queste informazioni tra soci, le verifichiamo e le capitalizziamo per il futuro, in modo da non dimenticarle. Questo sistema, però, è severissimo e funziona in entrambe le direzioni. Nello yachting ci vogliono anni per costruirsi una reputazione, ma basta un attimo per rovinarla. Noi ci teniamo moltissimo alla nostra immagine di professionisti d'élite; per questo, se un nostro direttore si comporta male a bordo e fa fare brutta figura all'associazione, viene inserito lui stesso in blacklist ed espulso. Non difendiamo la categoria a prescindere: difendiamo solo l'eccellenza, la trasparenza e la professionalità”.

Qual è il contributo concreto che un'associazione come Iyea può portare a bordo di uno yacht, oltre alla crescita professionale dei singoli associati?

“Il contributo concreto si riassume in una formula molto semplice: chi porta a bordo un direttore di macchina, assume un professionista; chi porta a bordo un direttore della nostra associazione, porta a bordo un professionista certificato e un intero team di ingegneria navale alle sue spalle. Al di là della crescita dei singoli associati, l'Iyea offre a comandanti e armatori due vantaggi operativi e commerciali immediati. Il primo è il sigillo di garanzia (background check): prima di essere

ammesso in associazione, ogni nostro direttore viene sottoposto a un rigoroso processo di verifica del background, della carriera e dei titoli professionali, gestito direttamente da noi e dalle altre associazioni storiche a noi connesse. Per chi assume, questo significa azzerare i rischi di selezione: il marchio Iyea è sinonimo di un professionista d'élite già ampiamente referenziato, trasparente e verificato. Il secondo la forza del collettivo contro il fermo nave: La vera rivoluzione a bordo è l'abbattimento dell'isolamento tecnico. Se un direttore Iyea si trova ad affrontare un'avaria complessa, un problema di automazione o una sfida tecnica straordinaria in mezzo all'oceano, non è mai solo. Alle sue spalle c'è un intero collettivo di massimi esperti del settore sempre pronti a fare brainstorming a distanza, condividere soluzioni immediate e supportarlo in tempo reale”.

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 Thursday, June 4th, 2026 at 2:13 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.