

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Cappiello (Cmc Marine): “La stabilizzazione del futuro guarderà ai foil”

REDAZIONE SUPER YACHT 24 · Friday, August 21st, 2026

Questo servizio è stato pubblicato in anteprima sul numero 3-2026 di Yacht Upstream disponibile a questo link

Fondata nel 2005 da Alessandro Cappiello, Cmc Marine è specializzata nello sviluppo di sistemi di stabilizzazione, timoneria e thruster per yacht e superyacht. L'azienda è stata la prima a introdurre le pinne stabilizzatrici elettriche in un mercato allora dominato dall'idraulica, sviluppando competenze che oggi spaziano dall'integrazione dei sistemi al controllo software, fino ad analisi Cfd, simulazioni e progettazione custom di appendici e componenti. In questa intervista a SUPER YACHT 24 Pietro Cappiello, vice president dell'azienda, approfondisce l'evoluzione della stabilizzazione elettrica, le logiche di sviluppo prodotto e le prospettive future tra controllo intelligente, integrazione di sistema e foil-assisted technology.

Quali tecnologie ritiene più interessanti per il futuro della stabilizzazione?

“Secondo noi il futuro passa anche dal controllo del beccheggio in navigazione e guardiamo con interesse i foil. Non parlo delle ali che fanno volare la barca fuori dall'acqua ma di assisted foiling, quindi sistemi che generano portanza per migliorare stabilità, comfort e consumi. È un tema interessante ma complesso, perché non si può sviluppare un prodotto standard. Deve essere integrato con lo scafo e progettato in funzione della singola imbarcazione”.

Quale evoluzione tecnologica manca nei sistemi di stabilizzazione attuali?

“Una tecnologia che manca è un giroscopio con controllo attivo. Il giroscopio passivo reagisce al rollio della barca: se la barca rolla poco, lavora poco. Con un giroscopio attivo invece puoi controllare quanto deve muoversi e ottenere più effetto stabilizzante anche in navigazione. Ci interessa perché permetterebbe di far lavorare insieme pinne e giroscopio in modo più efficace”.

Quanto sarà importante l'adattività dei sistemi di stabilizzazione?

“È un tema centrale. L'obiettivo è avere sistemi capaci di adattarsi alle condizioni reali della barca: carico, stato del mare, altezza, periodo e direzione dell'onda. C'è poi un altro aspetto spesso

trascurato: la misurazione reale delle prestazioni di uno stabilizzatore. Tutto dipende dal parametro scelto. Se stai rollando mezzo grado e abbatti l'80% del movimento, arrivi a 0,1°. Il sensore vede la differenza, ma a bordo può non percepirla. Il futuro che vediamo è quindi un sistema capace di modificare il comportamento dinamico dello yacht in funzione dell'utilizzo".

Su quali aspetti vi state concentrando nello sviluppo dei sistemi di controllo e integrazione?

"Stiamo lavorando sulle integrazioni: oggi ogni sistema deve parlare con gli altri, essere comandato da altri sistemi e comparire sugli schermi in plancia. L'altro tema centrale è il commissioning e il setup dell'imbarcazione. Quando fai le prove in mare hai condizioni specifiche, poi però cambiano carichi, configurazione e condizioni del mare. Se fai il setup perfetto in quelle condizioni, il sistema funziona lì ma non necessariamente in tutte le altre. Per questo stiamo lavorando sul monitoraggio dell'imbarcazione, sui sistemi predittivi e sul rendere il sistema intelligente".

Quanto stanno diventando importanti monitoraggio, intervento in remoto e gestione dei dati?

"Stiamo andando cauti sull'intervento da remoto perché ha complicazioni importanti. Noi sviluppiamo anche sistemi di timoneria e governo dello yacht e quindi tutta la parte di cyber security è estremamente delicata. I cantieri si sono resi conto che, una volta consegnata la barca, sanno pochissimo di quello che succede davvero durante l'utilizzo. Per questo i dati stanno diventando fondamentali. Il monitoraggio serve sia per analisi puntuali – allarmi, guasti, problemi specifici – sia per analisi statistiche su utilizzo del sistema, carichi, temperature e modalità operative".

Quanto conta il rapporto diretto con cantieri e armatori nello sviluppo di nuovi prodotti?

"Molti prodotti sono nati direttamente da esigenze concrete, come la timoneria elettrica. Quando sviluppi un prodotto nuovo hai sempre bisogno di testarlo, quindi serve anche un armatore o un cantiere disposto a fare quel percorso insieme a te. Anche il monitoraggio della concorrenza ha una rilevanza fondamentale, perché ti obbliga a continuare a sviluppare il prodotto e a non fermarti mai per mantenere il vantaggio competitivo".

Come riuscite a mantenerlo?

"Lavoriamo su tutte le taglie di imbarcazioni, da 40/42 piedi fino a 75/80 metri, e questo ci dà un'esperienza trasversale su applicazioni molto diverse. Credo che il vantaggio nasca soprattutto da questo, oltre che dall'esperienza accumulata negli anni sul prodotto elettrico. Negli ultimi anni abbiamo inoltre investito su un nuovo reparto R&D con sede a Milano proprio per internalizzare sviluppo, simulazioni e progettazione".

Cosa riuscite a sviluppare attraverso il reparto R&D?

"Svolgiamo internamente analisi Cfd, simulazioni e analisi dei dati e delle prove. Questo ci permette di sviluppare pinne custom, nuove forme per le pale e le eliche dei thruster per renderli più efficienti o meno rumorosi. Con la nuova sede produttiva di Salerno abbiamo inoltre tutti i macchinari per svolgere anche le lavorazioni. Siamo autonomi dal disegno alla consegna".

Perché internalizzare progettazione e produzione di così tante componenti?

“Andando su imbarcazioni sempre più grandi ogni barca diventa full custom così come ogni prodotto. Dobbiamo essere in grado di rispondere a qualsiasi esigenza. Se fai tutto standard ti costa meno, ma non funziona nel mercato in cui siamo. Noi non forniamo solo lo stabilizzatore. Diamo supporto in fase di progettazione, definizione del prodotto, modifiche, customizzazioni, installazione, avviamento, prove e analisi dati”.

Quanto conta oggi la collaborazione con i fornitori nello sviluppo dei sistemi?

“Tutto il sistema elettrico è Mitsubishi fin dal primo momento: motori, elettronica e display. Cerchiamo componenti affidabili, con continuità di supporto e disponibilità nel tempo. Dal Plc al controller è già tutto compatibile e questo semplifica lo sviluppo. Con Mitsubishi lavoriamo da quasi vent’anni e spesso sviluppiamo insieme nuove soluzioni. Abbiamo poi un rapporto storico anche con Wittenstein per i riduttori”.

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 Friday, August 21st, 2026 at 10:30 am and is filed under [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.