

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Poerio guarda a tre aree geografiche diverse per espandere il cantiere Tankoa

Nicola Capuzzo · Monday, June 20th, 2022

Genova – Sono tre le aree geografiche verso le quali guarda con attenzione il cantiere Tankoa Yachts per ampliare la propria capacità produttiva: “Genova, Civitavecchia e Piombino”. Lo ha spiegato Vincenzo Poerio, amministratore delegato di Tankoa yachts, in occasione della [presentazione del nuovo superyacht explorer da 50 metri disegnato da Hot Lab e ribattezzato T500 Tethys](#).

Nell’occasione l’esperto ingegnere al vertice del cantiere che oggi sorge a Sestri Ponente (Genova) ha sottolineato l’interesse della sua azienda ad ampliare le superfici operative in modo da poter dare respiro e margini di crescita a un’azienda che vedrà quest’anno salire il proprio fatturato a 70 milioni di euro per poi raggiungere quota 100 milioni nel 2023 grazie alla produzione ogni 12 mesi di quattro super yacht secondo il piano industriale.

Parlando delle molte aree da riconvertire, a disposizione o sottoutilizzate in alcuni scali italiani, Poerio ha fatto cenno agli spazi ex-Ilva a Genova Cornigliano per possibile utilizzo a fini industriali ma in quel caso servirà un intervento deciso delle istituzioni perché “la concessione demaniale di Acciaierie d’Italia scadrà nel 2066”. Insomma servirà un accordo ampia fra azienda, Comune e Autorità di sistema portuale locale.

Un’altra alternativa, sempre nel capoluogo ligure, è quella di condividere o ricevere in dote dal vicino stabilimento Fincantieri un po’ dei maggiori metri quadrati che si avranno a seguito del ribaltamento a mare del cantiere di Sestri Ponente; un intervento che garantirà nuove e più ampie superfici soprattutto a terra. In questo caso i colloqui con il gruppo oggi guidato dall’a.d. Pierroberto Folgiero sono in atto già da un anno ma al momento le parti non sono ancora arrivate a un accordo concreto. Non è nemmeno detto che ci arrivino perché Tankoa avrebbe urgente necessità di nuovi spazi e questa fretta mal si concilia con il portafoglio ordini di Fincantieri che almeno fino al 2025-26 ha il pieno di commesse anche per il proprio stabilimento genovese.

C’è poi il noto interesse per le aree del porto di Civitavecchia finora occupata dal cantiere ex Privilege (circa 100.000 mq) ma, anche per effetto di [un ricorso al Tar recentemente avviato dal gruppo Konig](#), i tempi per una riassegnazione potrebbero non essere brevi (sempre che sia quella e non un’altra più a nord l’area che la locale port authority destinerà alla cantieristica navale).

La terza opzione sarebbe stata il porto di Piombino. Una possibilità quasi certamente sfumata perché l'area che aveva messo nel mirino Tankoa era quella vicina al cantiere Piombino Industrie Marittime dove invece sarà ormeggiata una delle due navi Fsr (l'altra è destinata a Ravenna) che Snam posizionerà per utilizzarle come terminale galleggiante per ricevere, rigassificare e inoltrare nella rete nazionale gas naturale liquefatto. In questo caso i piazzali da destinare alla costruzione di superyacht sarebbero stati inizialmente pari a 16.000 mq con possibilità di estensione ulteriore su altri 60.000 mq. Con l'arrivo del rigassificatore galleggiante non solo non troverà spazio Tankoa Yachts ma è possibile (probabile) che debba rinunciare ad alcuni metri quadrati di spazi già ottenuti in concessione anche Piombino Industrie Marittime (società al 50% fra il Gruppo Neri di Livorno e Genova Industrie Navali).

“La prima scelta, quella preferibile per ragioni di ottimizzazione della produzione, sarebbe quella di poter ampliare il nostro cantiere a Sestri Ponente mentre la soluzione ‘second best’ che riteniamo forse più concretizzabile potrebbe essere quella che porta a Civitavecchia nonostante questo comporti due poli produttivi fra loro distanti e dove quindi sarebbe più difficile fare sinergie operative” ha spiegato Poerio a SUPER YACHT 24.

Parlando più in generale delle criticità del momento per i produttori di super yacht, l'amministratore delegato di Tankoa ha dichiarato che il conflitto in Ucraina non li ha toccati direttamente per ciò che riguarda le unità attualmente in costruzione, “anche se ha chiaramente azzerato le negoziazioni con clienti sia russi che ucraini. Due nazionalità che rappresentavano un bacino d'utenza importante per un cantiere come il nostro”.

C'è poi il delicato tema riguardante il rincaro dei materiali e delle materie prime, un fattore che “riduce i margini di guadagno dei cantieri e impone la massimizzazione delle efficienze oltre a imporre la massima riduzione dei margini di errore durante la costruzione”. Poerio, sottolineando che gli armatori non ne vogliono sentire di riconoscere adeguamenti sul prezzo firmato delle nuove costruzioni, ha detto di aver calcolato come in questo momento sul costo nave i rincari stiano “impattando in termini economici per un 5,5% sul valore delle commesse che il cantiere ha in costruzione.”

A proposito infine dell'attenzione crescente alla sostenibilità, il numero uno del cantiere genovese ha ripetuto come attualmente i carburanti alternativi al gasolio non siano ancora un'opzione praticabile anche se batterie elettriche e propulsione nucleare potrebbero secondo Poerio diventare in futuro una soluzione valida. Rimangono però molte criticità da affrontare: a partire dagli armatori che preferiscono non spendere 2 o 3 milioni di euro in più per una propulsione ibrida (“a meno che non siano i figli a chiederglielo magari”), alla complessità di avere ad esempio molti altri quadri elettrici in sala macchine e a una formazione del personale di bordo più impegnativa rispetto al passato.

[CLICCA QUI PER ISCRIVERTI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT](#)

24

Presentato da Tankoa il nuovo superyacht explorer disegnato da Hot Lab

This entry was posted on Monday, June 20th, 2022 at 7:00 pm and is filed under Yards

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.