

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Pomati (Nautor Swan): “Nel 2025 ricavi oltre 120 milioni, 20 dai servizi. Crescono le dimensioni”

Nicola Capuzzo · Sunday, June 29th, 2025

Pietarsaari (Finlandia) – A margine della presentazione alla stampa del primo Swan 128 l'a.d. di Nautor Swan Giovanni Pomati ha fatto il punto sul mercato e sui trend principali del cantiere nelle ultime stagioni: “I numeri ci mostrano un'azienda in crescita che nel 2025 ha ricavi per oltre 120 milioni di euro di cui oltre 20 dai servizi. E proprio i servizi erano una delle strategie di crescita quando sono arrivato in azienda, come dico spesso noi non vendiamo prodotti ma esperienze. Il prodotto è il modo per passare tempo in mare insieme ad altre persone che hanno lo stesso amore per l'oceano e la vela. E per farlo c'è bisogno di servizi a supporto per mantenere in forma le barche o per noleggiarle e in generale per fare in modo di vivere più tempo possibile a bordo. Siamo un'azienda che organizza anche regate e rendez-vous, altrimenti gli armatori si ritroverebbero con la barca ma senza nulla intorno. Per capire meglio il lavoro che stiamo facendo con Nautor Swan e ora anche con Sanlorenzo è interessante notare come è cambiato il valore degli ordini: nel 2021 il 75% proveniva da barche con dimensioni fino a 80 piedi e il 24% dalla gamma Swan Maxi. Nel 2024 la situazione è cambiata: il 23% è provenuto da barche fino a 80 piedi e il 67% dalle più grandi. Il cantiere si sta quindi evolvendo verso le barche più grandi perché è il mercato a evolversi in quella direzione. E la previsione per il 2025 è di un valore diviso in un terzo da barche medio-piccole, un terzo da Swan Maxi e un terzo dalle nuove linee in fase di sviluppo. Questa è la stessa evoluzione vista nel settore automotive 10 anni prima che è andato verso le macchine più grandi e confortevoli come i Suv”.

Al termine della conferenza stampa SUPER YACHT 24 ha avuto l'opportunità di un'intervista di approfondimento con Giovanni Pomati.

Dopo diversi mesi dall'acquisto di Sanlorenzo si vedono già dei cambiamenti in produzione?

“Tutto ciò che stavamo cercando, ovvero avere un partner industriale che ci permettesse di acquistare meglio, di fare più ricerca e sviluppo, di rafforzare l'ufficio tecnico sta andando avanti. Abbiamo un team Sanlorenzo che passa qui più di metà del mese, Sanlorenzo è una azienda strutturata che ha fatto più esperienza sulla laminazione della vetroresina – noi siamo orientati sulla parte alta del carbonio – ma soprattutto nell'industrializzazione del processo produttivo grazie ai numeri ben diversi dai nostri, nella gestione dei fornitori e nella supply chain”.

Quali sviluppi auspica sulla catena produttiva?

“Un importante cambiamento sarà tenere la catena produttiva in tiro, noi abbiamo sempre prodotto su ordine e con Sanlorenzo continueremo a farlo cercando però di anticipare la produzione. Riguardo alla personalizzazione, un asset importantissimo per noi, non cambierà nulla: all’arrivo dell’ordine aver già laminato lo scafo permetterà di ridurre i tempi di consegna, un punto di forza notevole. L’altro aspetto importante è che per Sanlorenzo lo sviluppo del nuovo prodotto è fondamentale e Nautor Swan sta investendo molto in questa attività ed è stimolante”.

Ha spiegato che lo Swan 128 non è il superyacht più grande che avete mai costruito, ma lo è per volumi e abitabilità. Qual è stata la sua genesi?

“Più di vent’anni fa Nautor costruì il 131 piedi, che ancora oggi rappresenta la nostra barca più lunga. Non si trattava di un one-off, ma ne fu realizzato un solo esemplare. Aveva uno stile classico, simile a quello del 112 – di cui ne sono stati costruiti quattro – con una deckhouse importante e riconoscibile. Nel 2019-2020 è arrivato il 120, una pietra miliare, soprattutto per gli interni che hanno aperto al cantiere le porte del mondo superyacht. La storia vuole che durante il Salone di Monaco l’armatore di un nostro Swan 98 veda il 120, si innamora degli spazi e chiede un upgrade: desiderava uno yacht di serie sopra ai 120 piedi ma con le forme del 108, che nel frattempo era diventato il capostipite della più recente generazione di maxi, con nuove linee di carena disegnate sempre da Germán Frers. Il resto del team era composto da Lucio Micheletti per lo stile della coperta, Misa Poggi per gli interni e Odo Giordo nel ruolo di rappresentante dell’armatore grazie alla sua lunga esperienza nel mondo superyacht”.

In costruzione c’è anche la numero due.

“Sì, dopo un anno è arrivato anche un secondo contratto dagli sviluppi di un progetto ancora più grande a cui stavamo lavorando. Questo 128 non è un punto di arrivo, nel cantiere di Pietarsaari possiamo produrre fino a circa 150 piedi e siamo convinti che una barca più lunga del 128, intorno ai 140 piedi, abbia senso realizzarla ancora in composito e abbiamo le strutture e l’esperienza per farla. Nautor Swan è un cantiere unico al mondo che offre l’eccellenza nel composito e tra un po’ anche nell’alluminio”.

Ha parlato di crescita in dimensioni e della nuova linea blue water. Da quanti modelli sarà composta?

“Saranno tre e partiremo con un 24 metri, una barca di confine per navigare in certe acque, per avere certe certificazioni e dove sarà più facile aggiungere certi contenuti, sapendo bene che il grosso del mercato è su una taglia più piccola sui 65 piedi, dove sarà una sfida mettere quei contenuti, ma ce la faremo. Il terzo modello sarà invece intorno ai 100 piedi”.

Ha fatto l’esempio dei nuovi Imoca60 chiusi e protetti del giro del mondo. Che tipo di comfort immagina?

“Mi piacerebbe che in crociera non si debba rimanere fuori all’acqua o a bruciarsi sotto al sole nelle navigazioni più lunghe. Da qui nasce il concetto di questa gamma che ha il nome di progetto SwanScape, saranno barche dove poter stare dentro senza la preoccupazione di essere sottocoperta con il problema di dover controllare il radar, non sapere bene cosa succede, tenere un uomo di guardia fuori e altro. Perché mai dovrei farlo? Il mondo evolve e anche noi dobbiamo farlo. E non è detto che se ho una deckhouse non possa avere anche uno scafo performante. Noi siamo i re del flushdeck, il 128 è stupendo ma devo anche pensare che ci sono armatori che cercano il comfort, altrimenti rimarremo sempre concentrati su una nicchia e invece noi le nicchie dovremo andare a

prenderle tutte”.

Parliamo della gamma Swan Alloy, perché i primi scafi saranno costruiti in Olanda?

“In Olanda esistono cantieri di eccellenza che producono per conto terzi e hanno 150 anni di storia e fanno solo quel lavoro lì. Sanlorenzo ha un’eccellente produzione di barche in alluminio, ma sono a motore e richiedono un controllo dei pesi diverso da quello richiesto da una barca a vela. E quindi per iniziare meglio e più velocemente, riducendo le possibilità di fare errori, abbiamo pensato di andare in Olanda per poi tornare in Italia”.

Per il motore ci sono novità?

“Abbiamo in programma un rilancio della linea motore grazie anche all’esperienza di Sanlorenzo. Il motore rimarrà comunque una piccola nicchia, quella delle chase boat e senza sovrapporci a quanto già esistente nel gruppo. Abbiamo un obiettivo massimo del 10% del fatturato ma noi ci crediamo fermamente e ci crede tanto Sanlorenzo”.

Come procede il progetto di espansione negli Stati Uniti annunciato allo scorso salone di Düsseldorf?

“Al momento stiamo producendo il ClubSwan 28 per il mercato americano in Italia, poi la produzione verrà trasferita negli Usa e inizieremo con il circuito nel 2026 e questo sarà solo il primo pilastro, ce ne sono altri: costruire i modelli più piccoli di Bluegame tra 50/60 piedi, usare tecnologie sviluppate da American Magic, vendere le barche e in generale promuovere la vela in America, dove anche in anni senza crisi il mercato è stato debole e si è fermato prima che in altre zone. D’altra parte lì c’è una storia importante, crediamo ci siano le basi per poter fare bene e questo spiega l’investimento che stiamo facendo”.

Cosa avete imparato dal primo Swan 88 ibrido?

“Non è soltanto una propulsione più verde, la barca è molto più silenziosa: anche quando si naviga con i generatori accesi per ricaricare le batterie e avere un range più ampio il rumore è minore di quello del motore a combustione. E poi meno vibrazioni, che per il comfort è fondamentale, la loro ricerca è sempre stata un’attività importante per noi. Inoltre abbiamo scoperto che lavorando bene con l’energy management system, ovvero l’utilizzo del motore elettrico quando si naviga a vela, si genera moltissima energia totalmente verde. E il secondo 128 sarà ibrido con un sistema studiato insieme a Danfoss”.

<https://www.superyacht24.it/wp-content/uploads/2025/06/Swan-128.mp4>

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 Sunday, June 29th, 2025 at 6:08 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.