

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Nuova costruzione o refit? L'importanza della scelta di progetto e selezione del team

Nicola Capuzzo · Friday, January 23rd, 2026

Contributo a cura di Nicola Nicolai, fondatore della società di consulenza e project management



L'industria dei superyacht ha raggiunto un livello di maturità stilistica, progettuale e tecnologica senza precedenti aumentando allo stesso tempo la complessità per designer, ingegneri, cantieri e armatori. In questo contesto, la scelta tra nuova costruzione (full custom o semi-custom) e refit non è più soltanto estetica o economica: è una decisione strategica che incide su valore dell'asset, tempi di realizzazione ed esperienza complessiva lungo l'intero ciclo di vita dello yacht. Nuova costruzione e refit possono entrambi condurre all'eccellenza, ma seguono percorsi diversi in termini di tempistiche, ingegneria, investimento e coinvolgimento.

È in questa fase che si colloca il ruolo di una società di consulenza e project management come Nicolai Yacht Consulting. La consulenza strategica supporta armatori e cantieri lungo l'intero processo decisionale: dalla definizione del concept alla tipologia di progetto, dalla selezione del team alla scelta del cantiere. L'obiettivo è valorizzare la conoscenza del mercato e dei processi per orientare scelte consapevoli e coerenti. Con questo contributo intendiamo evidenziare il valore strategico delle decisioni iniziali, delle caratteristiche di ciascuna opzione e dei relativi vantaggi e limiti, fattori destinati a influenzare l'intero progetto e la soddisfazione finale dell'armatore. Costruire uno yacht da zero significa avere la possibilità di progettare, ingegnerizzare e integrare nuovi stili e caratteristiche tecniche e le tecnologie più avanzate direttamente nel Dna dell'imbarcazione.

Full custom: espressione massima del design e della progettazione navale

In questi casi spesso non si accettano compromessi. L'armatore ha la chiara intenzione di sviluppare un progetto unico, collabora con studi di exterior e interior design, architettura navale e

il cantiere costruttore per definire non solo le dimensioni, il lay-out e gli aspetti estetici del nuovo progetto, ma spesso, le performance tecniche ed operative che il progetto dovrà rispettare.

Dettagli Tecnici: Generalmente progetti dai 35/40 a oltre 100 metri

Nel caso si vogliano dimensioni particolari e velocità elevate si può optare per scafi a bassa resistenza (come i Fast displacement hull form) con sistemi di propulsione dai più tradizionali ai più tecnologici e futuristici.

Esempio: immaginiamo un armatore che per un progetto di 60 mt desidera un'autonomia transatlantica, una velocità massima elevata oltre i 20 nodi ma con un pescaggio ridotto per esplorare le acque basse delle Bahamas e un comfort a velocità di crociera di 19 nodi pari ad un full displacement. Solo un progetto full custom può bilanciare esigenze così opposte, progettando scafo e sistema propulsivo ottimizzati per le varie andature e condizioni di utilizzo per quella missione e lavorando nel dettaglio di linee di carena, pesi, arredi, piano delle isolazioni e dei trattamenti smorzanti per garantire il comfort desiderato nelle varie condizioni.

Il valore aggiunto: ogni aspetto stilistico di esterni, interni layout, funzionale, tecnico ed operativo, è progettato, sviluppato e costruito ad hoc per soddisfare le esigenze dello specifico cliente e del progetto e garantire lo stile di vita dell'armatore e del suo equipaggio e il raggiungimento delle performance desiderate.

Aspetti da considerare: Nella maggior parte dei casi trattandosi di progetti full custom, la necessità di un processo di progettazione ed ingegnerizzazione dettagliata e one-off fa sì che i tempi di progettazione e costruzione siano maggiori e di conseguenza i costi siano superiori ad unità di pari dimensioni semi-custom.

Es: MY Bravissima, Benetti 62 mt full custom, fast displacement consegnata 2023.

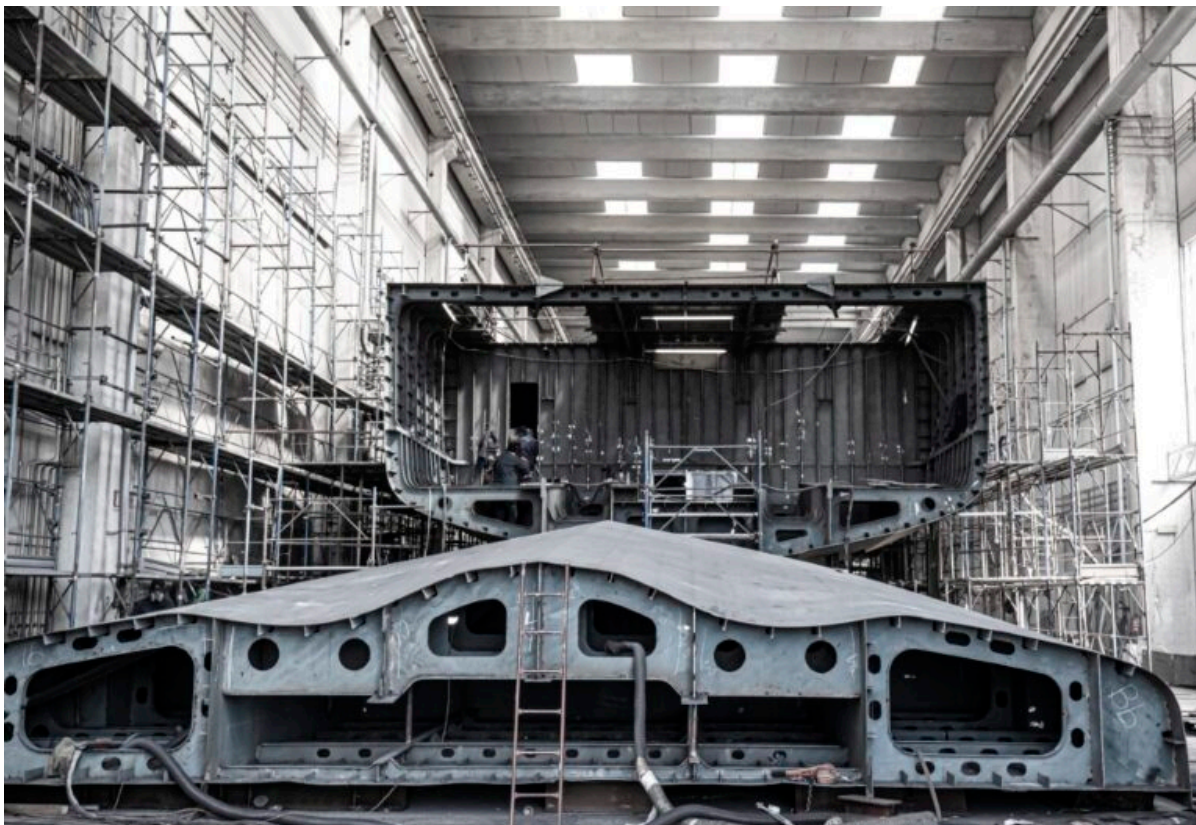
Exterior design: Cassetta Yacht Designers

Interior Design: Cassetta Yacht Designers

Naval Architecture: Van Oossannen

Builder: Benetti

Owner's Rep. & Project Manager: Nicolai Yacht Consulting



Benetti FB283



Benetti FB283

Il semi-custom: efficienza e stile prêt-à-porter

Negli ultimi anni la maggior parte dei principali cantieri hanno perfezionato piattaforme navali e tecniche che offrono il meglio dell'ingegneria pre-testata con possibilità di personalizzazioni più o

meno limitate ad alcune scelte di layout, stile e optional tecnici. L'obiettivo è personalizzare il progetto mantenendo invariate le caratteristiche tecniche principali ottimizzando così progettazione, tempi, costi e ogni variabile di rischio dovuta alle customizzazioni. Le dimensioni di queste piattaforme sono passate dai tradizionali 24<40 mt a ben oltre i 50 mt. Questa standardizzazione offre inevitabilmente vantaggi ma anche certe limitazioni.

Dettagli tecnici: Generalmente progetti da 30 a 45 mt in vetroresina con alcune eccezioni da 50 a 70 mt in acciaio/alluminio. Lo scafo, gli esterni, gli interni, il layout, la motorizzazione e i sistemi principali sono standardizzati. L'armatore puoi intervenire su dettagli del layout esterno e interno, sulle finiture estetiche e alcuni spetti tecnici.

Esempio: La serie Oasis e Bnow di Benetti 34, 40, 50, 62, 67 e 72 mt ha rivoluzionato il mercato e il concetto di progetto semi-custom, con poppa aperta, utilizzo degli spazi indoor/outdoor e stile di vita a bordo. Scegliere uno di questi modelli significa beneficiare di un'innovazione architettonica e tecnica già collaudata, riducendo i rischi di progettazione e accorciando i tempi di consegna di svariati mesi e di conseguenza i costi rispetto progetti di simili dimensioni full custom.

Il valore aggiunto: Ogni aspetto stilistico di esterni, layout, funzionale, tecnico e operativo, è già sviluppato per soddisfare le esigenze specifiche di progetto e garantire lo stile di vita dell'armatore e del suo equipaggio e il raggiungimento delle performance di specifica riducendo al minimo i possibili rischi.

Aspetti da considerare: Nella maggior parte dei casi trattandosi di progetti semi-custom, e spesso costruiti 'on spec', con tempi di attraversamento ben definiti, la libertà di customizzazione e/o personalizzazione è limitata ad alcune opzioni e i vincoli progettuali e decisionali sono più ristretti in funzione dello stato di avanzamento del progetto al momento dell'acquisto da parte del cliente.

Es: M/Y Attitude, Baglietto 41 mt semi-custom, full displacement consegnato 2022

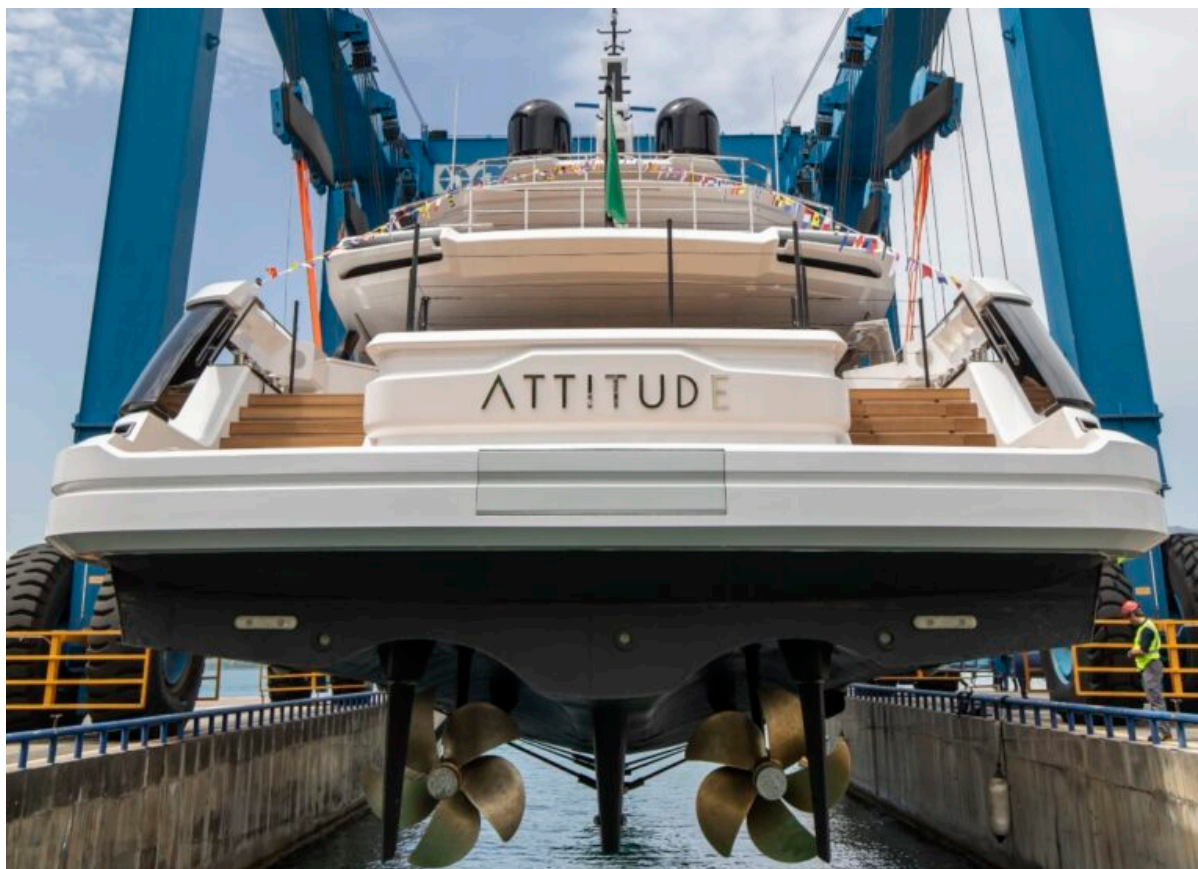
Exterior design: Stefano Vafiadis

Interior Design: Ezequiel Farca

Naval Architecture: Baglietto

Builder: Baglietto

Owner's Rep. & Project Manager: Nicolai Yacht Consulting



M/Y Attitude

Refit: la rinascita strategica dell'usato

Da qualche anno, sia per i lunghi tempi di attesa sia per i costi lievitati dei nuovi progetti, il refit non è più considerato una “scelta di ripiego”, ma una tipologia d’acquisto intelligente, spesso legata al desiderio di possedere progetti di dimensioni e volumi che, le attuali restrizioni di stazza applicate su nuovi progetti rendono difficili da replicare, con tempi di acquisto, refit e possibile utilizzo del bene e relativi costi di acquisizione e trasformazione più contenuti rispetto a progetti nuovi di pari dimensioni siano full-custom che semi-custom. Molti clienti hanno quindi scelto di acquistare progetti esistenti sul mercato dai 5 ai 10/15/20 anni di costruttori più o meno famosi, e programmare un refit ad hoc per aggiornarne le caratteristiche stilistiche di layout e tecniche tali da dare una nuova vita ai progetti e garantire le funzionalità necessarie.

La sfida dell'integrazione tecnologica

Rinnovare uno yacht significa scontrarsi spesso con architetture, soluzioni tecniche impiantistiche ed elettroniche obsolete. Il refit moderno prevede spesso sia il restyling esterno, degli interni che l’ammodernamento degli impianti e sistemi di bordo, per rendere il progetto aggiornato sia da un punto di vista stilistico, sia funzionale e tecnologico con tutti i conseguenti vincoli al contorno che vanno definiti e gestiti per il rispetto di tempi e costi.

Esempio: Molti armatori acquistano yacht costruiti dai rinomati cantieri italiani ed olandesi degli anni '90 (Benetti, Crn, Feadship, Heesen). Questi scafi in acciaio sono virtualmente eterni. Un refit pensato e pianificato può includere la modernizzazione di layout, interni, impianti, installazione di stabilizzatori zero-speed e migliorarne il comfort in navigazione e all’ancora, sistemi non disponibili all’epoca della costruzione, trasformando un classico in una nave modernissima.

Refit strutturale (extension): Non è raro vedere yacht di 40-50 e oltre che vengono modificati per inserire una sezione o allungare la poppa, creando nuovi spazi e funzionalità quali beach club, garage per tender e water toys, piscine, palestre, helipads non presenti nei progetti originali ma fondamentali per un utilizzo moderno.

Es: M/Y Tirea, 45 mt full custom, full displacement consegnato 2008, refit 2022 esteso a 50 mt

Exterior Design: Reymond Langton

Interior Design: Studio Spadolini

Naval Architecture: NCA Refit

Builder: NCA Refit

Refit: 2022

Owner's Rep. & Project Manager: Nicolai Yacht Consulting



M/Y Tirea



M/Y Tirea

Selezione del team: fattore critico di successo

L'è un investitore che deve gestire un progetto e un budget di svariati milioni in un arco temporale che considerando, acquisto, progettazione, costruzione e/o refit, e successive garanzie, può variare da alcuni mesi a diversi anni. La scelta del team di progetto è una delle decisioni strategiche che l'armatore stesso è tenuto a fare nella fase iniziale e che rappresenta in molti casi la squadra di professionalità necessarie a gestire tutti gli aspetti, siano essi progettuali che gestionali, tecnici e costruttivi: una vera assicurazione per far sì che, durante tutto il processo, il risultato finale sia in linea con le aspettative di scopo di fornitura, tempi costi e qualità, e un valido deterrente e contro ogni possibile causa di il fallimento in ogni fase del progetto stesso.

Owner's representative (OR) e/o project manager (PM)

Il rappresentante dell'armatore e/o il project manager – ruoli che nei progetti di dimensioni contenute spesso coincidono, mentre nelle commesse più complesse risultano distinti – svolgono una funzione centrale. Sono i referenti del cliente e si occupano di gestire, coordinare e supervisionare l'intero processo, interfacciandosi con tutti gli stakeholder nelle diverse fasi di sviluppo, per garantire il rispetto di tempi, costi e qualità finale concordati. Devono possedere competenze gestionali, tecniche per parlare con i designer, progettisti, tecnici e costruttori, competenze economiche di gestione del budget di progetto e legali. La figura è determinante per mantenere il progetto allineato agli obiettivi prefissati. Attraverso il controllo delle variabili, la definizione puntuale delle esigenze nei tempi corretti e una pianificazione efficace delle attività, può generare risparmi anche nell'ordine del 5-10% e, in alcuni casi, fino al 15% del costo complessivo. Il monitoraggio continuo del processo consente inoltre di prevenire deviazioni e varianti in corso d'opera, garantendo il rispetto di tempi e budget e, spesso, incrementando anche il valore finale del progetto.

Exterior e interior designer

Sia nella nuova costruzione dove il designer lavora su spazi liberi, sia nel refit dove bisogna confrontarsi con l'esistente, il designer deve essere non solo un elemento creativo ma anche un genio del problem solving, capace di interpretare i gusti del cliente e nello stesso tempo lavorare

nel perimetro tecnico e funzionale dettato dalla piattaforma navale e/o allo scafo esistente, integrando ogni elemento tecnico nel progetto estetico. Sia per la capacità creativa sia per la conoscenza del prodotto e dei processi il designer è una delle figure più delicate del team soprattutto per la stretta correlazione con il cliente.

Architetto navale

La sua funzione principale è progettare la piattaforma navale che dovrà garantire le performance di progetto per tutte le condizioni di utilizzo e per l'intera vita della nave, integrando gli aspetti stilistici, tecnici e funzionali di progetto nel rispetto delle normative tecniche dettate da enti di classifica e bandiere. È evidente che queste scelte saranno poi vincolanti per tutta la vita del progetto e pertanto fondamentali per la sua corretta costruzione e utilizzo.

Technical surveyors (periti tecnici)

Qualunque progetto prevede soluzioni tecnologiche e standard qualitativi tali per cui il controllo del processo e della esecuzione sono fondamentali per il risultato, inoltre, con la maggiore complessità di impianti, macchinari e sistemi tecnologici, la garanzia del risultato è data da molteplici fattori sia durante la costruzione sia nella fase di test commissioning e consegna nave dove tutte le funzionalità vengono testate per misurarne e verificarne il corretto raggiungimento degli standard di progetto. È in queste fasi che i periti evidenziano ogni possibile deviazione dalle specifiche e dagli standard definiti e o non conformità che potrebbero inficiare il risultato e in alcuni casi creare problemi nell'utilizzo della nave.

Technical experts (consulenti tecnici)

Negli ultimi anni abbiamo assistito ad un progressivo processo di innovazione di quasi tutti gli elementi, i sistemi e apparati di bordo, propulsione, integrazione, AV/IT, entertainment, navigazione e comunicazione, pitturazioni, rumore e vibrazioni, tale per cui il livello di complessità tecnologica e relativi standard qualitativi necessita spesso di consulenti tecnici specifici specializzati nei vari aspetti. Da qui la necessità in alcuni casi, di affiancarsi a specialisti di settore che sappiano grazie a loro competenza, affiancare il cliente, il team e il costruttore nelle scelte di dettaglio. Queste sono figure importanti per la corretta definizione dei criteri di progetto e raggiungimento degli standard definiti in tutti i suoi aspetti.

Legal advisors

Con l'aumento delle transazioni di acquisto, dimensioni e caratteristiche generali dei vari progetti, anche il livello di complessità dei contratti di acquisto e dei relativi general terms and conditions si è reso più complesso che in passato. Trattandosi di relazioni pluriennali, per svariati aspetti legati al progetto, definire le regole della relazione e le responsabilità, tra buyer e builder durante il processo è fondamentale per evitare spiacevoli situazioni sia in esecuzione di contratto che, ancor peggio in casi di controversie. È bene che il cliente si avvalga di studi legali specializzati di settore per la definizione del contratto e ogni clausola che garantisca una chiara definizione delle varie clausole e tuteli ogni possibile aspetto legato allo sviluppo del progetto, dalla stesura del contratto di acquisto o refit alla presa in consegna del progetto.

Cantiere costruttore e sub-fornitori

Il boom di mercato degli ultimi anni ha determinato un ampliamento significativo dell'offerta. Da un lato, i grandi gruppi specializzati nella nuova costruzione hanno consolidato la propria posizione, ampliando le gamme con modelli sempre più grandi e innovativi e rafforzando al contempo le strutture organizzative e industriali. Dall'altro, molti cantieri, trainati dalla domanda, hanno investito in risorse e infrastrutture aumentando la capacità produttiva. Sono inoltre emerse

nuove realtà che, approfittando della saturazione dei principali player, sono passate dal ruolo di fornitori a quello di costruttori completi, dando origine in alcuni casi a nuovi brand. Un'evoluzione analoga ha interessato anche i principali fornitori, chiamati a gestire un forte incremento dei volumi produttivi e del fabbisogno di risorse. L'aumento della domanda e, di conseguenza, dei volumi produttivi ha messo sotto pressione il sistema costruttivo, generando in alcuni casi ritardi, criticità qualitative e incrementi dei costi. Questo scenario rende ancora più strategica la scelta del progetto, del cantiere e della filiera di fornitori, soprattutto nei programmi full custom e nei refit. È fondamentale valutare in modo consapevole la reale capacità del costruttore di gestire l'intero processo, privilegiando un'analisi approfondita dell'organizzazione, dei processi e delle risorse disponibili, piuttosto che basarsi solo sulla forza del brand o su un prezzo particolarmente competitivo.

Considerazioni finali: quale rotta seguire?

Come abbiamo visto la scelta finale dipende da moltissimi fattori. In generale se l'obiettivo è avere uno yacht unico, massima espressione stilistica e tecnica dell'armatore e rappresenti l'estensione digitale e tecnologica dei propri ufficio e casa il full custom è l'unica via. Se il cliente preferisce un progetto innovativo ma non unico, con soluzioni estetiche e tecniche collaudate e la possibilità di una personalizzazione in tempi e costi definiti, il semi-custom rappresenta una ottima opportunità. Se invece l'armatore desidera un asset con "anima", magari con una storia alle spalle, e vuole godersi il mare già dalla prossima stagione, l'acquisto di una unità prestigiosa esistente e il suo il refit offre soddisfazioni immediate e un controllo di tempi e costi. In tutti i casi, a nostro avviso, il successo del progetto si misura soprattutto dalla qualità dell'interazione e del dialogo tra l'armatore e il suo team di esperti e il cantiere. Il buon risultato di un progetto, la bellezza di uno yacht e il piacere di possederlo, dopotutto, iniziano già nel momento in cui la visione di un cliente incontra la competenza strategica, gestionale, stilistica, progettuale, tecnica e costruttiva e proseguono durante tutto il processo quando tutti lavorano in sintonia per il successo comune. È in quel momento che inizia la soddisfazione del cliente, carburante necessario a dare energia a tutto il sistema.

Similitudini e differenze: un confronto analitico

TIPOLOGIA	Nuova Costruzione (Full Custom)	Nuova Costruzione (Semi Custom)	Refit
Dimensioni	35/40mt < 100+	30 < 60 mt	30 < 60+
Customizzazione	Totale	Parziale	Vincolata dalla struttura esistente
Tempo	Medio / Lunghi da 24/30 a 48+ mesi	Std / Piano di Produzione Da 12 a 24/30+ mesi	Breve / Medio Da 3/6 a 12/18 mesi
Costo	Alta dovuta progettazione ad hoc e customizzazione	Medio In relazione a valore del brand scelto.	In relazione allo scope di lavoro
Garanzie	Garanzia totale del cantiere (solitamente 2 anni)	Garanzia totale del cantiere (solitamente 2 anni)	Garanzie limitate ai nuovi componenti installati
Rischio	Medio Dovuto alle customizzazioni e/o soluzioni innovative	Basso Grazie alla pre-ingerizzazione e standardizzazione	Medio Dovuto a possibili difetti occulti e/o problemi in corso d'opera

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 Friday, January 23rd, 2026 at 5:21 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.