

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Tuxedo entra nel segmento superyacht con il Ceccarelli 40

Nicola Capuzzo · Thursday, January 29th, 2026

Milano – Fondato nel 2020 da Francesco e Laura Ceccarelli, il cantiere Tuxedo Yachting House entra nel segmento superyacht con la presentazione del Ceccarelli 40, un full custom in alluminio di 40 metri disegnato da Francesco Paszkowski Design in collaborazione con Margherita Casprini per gli interni, Sebastian Martinez per gli esterni e architettura navale dello studio Names di Francesco Rogantin. Il progetto rappresenta l'evoluzione naturale di una storia industriale che affonda le radici nel 1962 quando Aldo, il padre di Francesco e Laura, acquistò i Cantieri Navali Liguri a Riva Trigoso espandendosi poi nel 1980 con l'acquisizione dei Cantieri Navali Lavagna e la specializzazione in yacht di alluminio fino a 54 metri.

Prima del debutto nel segmento superyacht Tuxedo ha costruito il proprio posizionamento con le collezioni Tuxedo White e Tuxedo Blue, modelli di 44 e 54 piedi caratterizzati da costruzione in alluminio e forte personalizzazione, trasferendo su dimensioni più compatte una metodologia tipica del custom. Nel corso della conferenza stampa Francesco Ceccarelli, fondatore e co-a.d. di Tuxedo Yachting House ha spiegato che “Con questa nuova nave, il nostro obiettivo è mantenere delle linee tradizionali ed eleganti garantendo, allo stesso tempo, l'utilizzo di tecnologie al passo coi tempi, la massima cura dei dettagli identificativi del nostro Dna, l'alta qualità e l'immediata riconoscibilità in termini di estetica e design”.

Oggi come allora – ha commentato Laura Ceccarelli, fondatrice e co-a.d. del cantiere – costruiamo esattamente quello che il cliente desidera perché le nostre barche, per definizione, devono essere la rappresentazione della sua personalità ed è per questo che hanno un'altissima personalizzazione interna. Le forme del nuovo Ceccarelli 40 hanno solidi riferimenti ad un mio modo di disegnare – conferma il designer Francesco Paszkowski – in stile contemporaneo, concentrandomi e portando la mia attenzione, come consuetudine, a disegnare la poppa che deve essere un elemento di forte riconoscimento sia quando la barca, è in mare, sia quando è in banchina.

Lo Studio Names si è invece occupato dell'architettura navale, della progettazione di base e di parte della progettazione esecutiva, tra cui quella strutturale, impiantistica e meccanica. “Per il Ceccarelli 40 – ha spiegato l'Ingegnere Francesco Rogantin – abbiamo pensato ad una carena semidislocante, ottimizzata con approfonditi studi di idrodinamica numerica (Cfd) al fine di raggiungere velocità massime superiori ai 18 nodi con una potenza installata comunque contenuta”.

La propulsione di base prevede due motori diesel con trasmissione in linea d'asse con giunti reggispira ed eliche a passo fisso ad elevata efficienza per aumentare al massimo il comfort a bordo. Il progetto è impostato comunque per poter eventualmente installare una propulsione ibrida con pacchi batterie. È stata inoltre annunciata la partnership con Tww Yachts, azienda monegasca con uffici in tutte le principali sedi nautiche europee e specializzata nella vendita e acquisto di yachts, charter e nuovi progetti oltre ai servizi di charter e yacht management, crew management e supporto tecnico, con sede nel Principato di Monaco. La collaborazione prevede il ruolo di Central Agent per la vendita esclusiva del nuovo superyacht.

A margine della conferenza stampa SUPER YACHT 24 ha intervistato Laura e Francesco Ceccarelli.

Lo scorso anno avevate presentato la collezione Tuxedo Blue con il 54 piedi che ha seguito il primo modello del cantiere, il 44 piedi. Come è maturata la decisione di passare a dimensioni maggiori?

F.C. “La decisione è nata fin dal primo giorno, perché fa parte di un percorso creativo che avevamo in mente. Ci sono tappe che si affrontano step by step. Abbiamo voluto iniziare dal basso per dimostrare a noi stessi che fosse possibile portare il concetto e la filosofia della barca grande sul piccolo: massima personalizzazione, scafo in alluminio, stessa metodologia costruttiva dei superyacht. Oggi il 40 metri è un punto di arrivo, il 44 piedi è un punto di partenza, ma rispecchia la stessa impostazione. Sul piccolo si è abituati a prodotti di serie in vetroresina, noi abbiamo voluto mantenere la nostra identità di realtà boutique, con una personalizzazione reale, anche estremizzata, e il 44 piedi è personalizzabile in ogni singolo aspetto interno. L'evoluzione verso il 54 è stata naturale: più si cresce, più per una realtà come la nostra questo passaggio è d'obbligo, ma è sempre la stessa filosofia portata dal grande al piccolo”.

Cosa avete scoperto grazie alla costruzione dei modelli più piccoli?

L.C. “Quello che abbiamo scoperto non è stata solo la personalizzazione degli interni, ma la metodologia costruttiva, identica a quella della barca grande. Quando abbiamo costruito il 44 piedi io mi sono seduta, ho guardato la costruzione e mi sono detta: che differenza c'è con quelle grandi? Nessuna. E non è una cosa comune da vedere su queste dimensioni”.

Quando avete capito davvero il valore di quella scelta tecnica?

L.C. “Quando vai in mare. È lì che capisci la differenza: senti di navigare su qualcosa di sicuro, stabile, forte. È un plus che non hai con altre metodologie costruttive. Non dico che sia meglio, è diverso. Il cliente spesso non se lo aspetta: non si aspetta di navigare su una piccola come su una grande, e neanche di trovarla in alluminio, perché quasi nessuno lo fa. Inoltre, quando abbiamo deciso di creare questa nuova realtà, non abbiamo mai preso in considerazione altri materiali”.

Con il cambio di target e di dimensioni cambierà anche l'approccio verso il cliente?

L.C. “No, non cambierà. Per noi il rapporto con il cliente resta basato sul massimo rispetto. Non siamo una realtà che spinge commercialmente in modo aggressivo, volutamente. Questo approccio viene molto apprezzato, perché crediamo che il miglior prodotto nasca dalla collaborazione con l'armatore. Il cantiere ha la competenza tecnica, ma realizza il desiderio reale del cliente”.

Avete stretto un accordo con un broker internazionale. Come si inserisce nella vostra strategia?

F.C. “La central agency riguarda questa prima unità, ma il broker è libero di spingere anche le altre

due collezioni più piccole. Il lancio del Ceccarelli 40 non è un abbandono delle dimensioni più piccole. Anzi, tutte le linee continueranno a essere curate con lo stesso approccio. La White, per esempio, può diventare una chase boat e non escludiamo nuovi sviluppi”.

Il nome Ceccarelli diventerà il brand anche per le barche più piccole?

L.C. “No, credo di no. Ceccarelli rappresenta l’alto di gamma ed è giusto che resti legato alle barche grandi. Le collezioni White e Blue sono coerenti con il brand Tuxedo e hanno un’identità precisa”.

Che tipo di yacht volete che sia questo nuovo progetto?

F.C. “Non è uno yacht che ti fa dire ‘wow’ al primo impatto. Le nostre barche non sono mai state estreme nelle linee. Sono classiche, senza tempo. I caratteri distintivi li scopri nel viverla, nel continuare a guardarla. È un insieme di dettagli che fanno la differenza. Non vogliamo enfatizzarli subito, perché vogliamo che il cliente la scopra nel tempo. Il vero momento in cui capirà cosa ha comprato sarà dopo la prima stagione in mare”.

Come e perché siete arrivati a Paskowski?

F.C. “Il legame con Francesco Paskowski nasce da una conoscenza reciproca di lunga data e da una stima professionale costruita nel tempo. Ci siamo sempre osservati a distanza nei nostri percorsi, riconoscendo affinità di visione, soprattutto sul tema dell’identità del prodotto e del valore della tradizione come base per innovare. L’incontro decisivo è maturato quando abbiamo sentito l’esigenza di sviluppare un progetto che non fosse un esercizio di stile, ma la sintesi della nostra storia cantieristica. La scelta di coinvolgerlo è stata quindi naturale: cercavamo un designer capace di interpretare e attualizzare 60 anni di cultura costruttiva, con sensibilità per proporzioni, eleganza e riconoscibilità del prodotto”.

Avete già pensato anche agli aspetti legati a propulsioni alternative e sostenibilità?

F.C. “Sì, è un tema centrale. La barca oggi è presentata con propulsione tradizionale in linea d’asse con due motori Man e sistema Scr di serie, ma è predisposta per l’installazione di un pacchetto ibrido se il cliente lo richiede. Il progetto è stato sviluppato dallo studio Rogantin tenendo conto delle normative che saranno in vigore tra due anni. Vogliamo che nasca già pronta per nuovi scenari”.

Dove verrà costruito lo yacht?

F.C. “Abbiamo diverse opzioni e partnership a cui stiamo lavorando, ma è presto per rivelarlo. Posso però assicurare che sarà costruita al 100% in Italia, fatto non scontato oggi”.

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**

Ecco i due panel e i primi speaker confermati per l’8° Forum di SUPER YACHT 24

This entry was posted on Thursday, January 29th, 2026 at 11:00 pm and is filed under [Yacht](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.