

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Casadei (Groupe Beneteau): “A Monfalcone innoviamo progettando e costruendo valore, oltre la lunghezza fuori tutto”

Nicola Capuzzo · Tuesday, March 3rd, 2026

Storicamente leader nei segmenti small e medium, il Gruppo Beneteau sta implementando nello stabilimento di Monfalcone una trasformazione profonda, definita “Fase 3.0”. Non si tratta solo di una crescita dimensionale, ma di una sfida di concezione del prodotto e ingegneristica: offrire l’abitabilità, il comfort e il lusso propri di uno yacht di oltre 24 metri all’interno di piattaforme tecnicamente più versatili ed efficienti come i multiscafi. Michelangelo Casadei, figura chiave di questa evoluzione, spiega a SUPER YACHT 24 come l’innovazione architettonica e l’evoluzione costruttiva stiano riscrivendo le regole del mercato.

Ingegnere Casadei, lei ha definito “Fase 3.0” l’attuale capitolo dello stabilimento di Monfalcone. Su quali pilastri industriali si basa questa nuova identità di Groupe Beneteau Italia?

“La Fase 3.0 è il punto attuale di un percorso di maturazione. Dopo l’acquisizione del sito, l’esperienza Monte Carlo Yachts e una fase di aggiornamento tecnologico, oggi Monfalcone è l’hub dove coniughiamo la robustezza industriale francese con l’eccellenza artigianale italiana. La nostra missione è centrata sul concetto di ‘Value’: ovvero sul far crescere il valore intrinseco dell’unità offerta al cliente. In questo cantiere gestiamo le ammiraglie del Gruppo per la Business Unit Motor Yachting (marchi Prestige e Beneteau): qui abbiamo unito l’affidabilità dei processi industriali a una capacità di personalizzazione e una cura del design e del decor che solitamente appartengono a segmenti molto più alti.”

Uno dei temi centrali della vostra attuale produzione è il rapporto tra volumi abitativi e dimensioni lineari. In che modo questa innovazione si concretizza nei vostri modelli di punta?

“L’innovazione non è un concetto astratto, ma si misura nei metri quadrati e nella privacy che garantiamo all’armatore. Crediamo che la lunghezza fuori tutto sia un parametro incompleto per definire il valore. Prendiamo il multiscafo M8 di Prestige: lo abbiamo concepito con un’architettura motor-yacht pura, che non nasce quindi da un adattamento dalla vela. Questa scelta progettuale ci ha permesso di sfruttare volumi, larghezze e altezze altrimenti impossibili, garantendo standard di comfort e stabilità che sono propri dei grandi yacht, con scafi più larghi per cabine matrimoniali trasversali e una Master Suite che, per volumi e vista, è una vera ‘Penthouse’

sul mare. In soli 21 metri di scafo, offriamo l'abitabilità che solitamente si trova su monoscafi da 90-100 piedi. Il vantaggio per l'armatore è dirompente: il comfort di una nave con la semplicità gestionale e l'ottimizzazione dei costi di un'unità sotto i 24 metri.”

Questa efficienza architettonica ha un impatto diretto sulla meccanica. Qual è la concretezza progettuale che guida le vostre scelte motoristiche?

“Il nostro approccio parte dall'osservazione dell'utilizzo reale dell'imbarcazione. Progettando, anche grazie alle competenze storiche del Gruppo in materia, carene ottimizzate per il range di crociera effettivo e ormai caratteristico dei segmenti “cross-over” — tra i 14 e i 22 nodi, come abbiamo fatto per il Beneteau Grand Trawler 63 e per la linea M dei Prestige M8 e M7 — possiamo permetterci motorizzazioni molto più contenute. Il valore risiede nell'aver ridotto la potenza installata del 60% rispetto a un monoscafo di pari volume: utilizziamo motori da 700cv contro i 2000cv richiesti da sistemi plananti tradizionali. Questo significa che l'armatore non solo risparmia drasticamente sul carburante e sulla manutenzione, ma gode di un'autonomia e di un comfort superiori. È una scelta di coerenza tecnica: meno potenza, più spazio, minore impatto ambientale a pari range e tempi reali di spostamento.”

Quando si parla di sostenibilità, l'attenzione cade spesso solo sulla propulsione. Cosa sta facendo il cantiere per estendere questa sensibilità anche alla ‘materia’ stessa della barca, come lo scafo?

“È una riflessione intellettuale e tecnica necessaria; la sostenibilità non può essere circoscritta alla sola propulsione. A Monfalcone abbiamo da tempo implementato l'infusione ad alta tecnologia per tutti i manufatti in composito, un processo che annulla le emissioni nocive in ambiente durante la costruzione. Ma la vera frontiera è il fine vita del composito. Groupe Beneteau ha iniziato a utilizzare sulle barche a vela una resina totalmente riciclabile, denominata Elium, e vorremmo che portarla sui motor yacht potesse rappresentare la nostra prossima sfida. Il percorso è complesso perché comporta un certo ‘delta costo’, che il Gruppo già assorbe per il comparto vela; è l'unica strada per un approccio realmente ecologico, ma richiede un'azione corale del settore e del legislatore per creare un sistema infrastrutturale e normativo che renda queste soluzioni uno standard diffuso. Noi operiamo come pionieri, ma la riciclabilità richiede regole comuni per diventare efficace su larga scala.”

All'interno dello stabilimento avete dedicato una linea specifica al refit. Perché un cantiere votato alle nuove costruzioni punta sulla rigenerazione dell'esistente?

“È una scelta di economia circolare applicata all'industria. Attraverso il refit diamo nuova vita a grandi flotte, come i catamarani Lagoon, riportandoli a standard di fabbrica con un investimento che è circa un terzo rispetto al costo del nuovo. Dal punto di vista sociale e ambientale, estendere la vita utile di un bene è la forma più rigorosa di sostenibilità: evitiamo la costruzione di nuovi scafi e lo smaltimento prematuro di quelli esistenti. È un servizio che valorizza l'intera filiera e protegge l'investimento dell'armatore nel tempo.”

Guardando ai prossimi traguardi, quali sono gli obiettivi prefissati per i marchi prodotti a Monfalcone?

“Andiamo verso un costante innalzamento dei contenuti. A Cannes 2026 presenteremo l'M8 Evo, un'evoluzione basata sui feedback degli armatori che hanno già scelto questa piattaforma. E per il 2027 stiamo lavorando a un nuovo Flybridge Premium, un monoscafo di fascia alta che porterà

l'eccellenza di Monfalcone verso nuovi traguardi qualitativi. Continueremo a procedere per step solidi: la nostra integrità d'intenti è offrire innovazione architettonica e valore reale a chi ama vivere il mare.”.

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 Tuesday, March 3rd, 2026 at 4:49 pm and is filed under [Interviste](#), [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.