

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

The Italian Sea Group: cantiere ex-Perini in vendita a La Spezia

Nicola Capuzzo · Tuesday, May 26th, 2026

Per arginare la pesante crisi di liquidità innescata dai maxi extra-costi accumulati su alcune commesse di superyacht, The Italian Sea Group, società guidata da Giovanni Costantino, dopo le rilevazioni di perdite che hanno eroso il capitale portandolo al di sotto del minimo legale stabilito dall'articolo 2447 del codice civile dovrà convocare l'assemblea degli azionisti per varare la ristrutturazione. I soci dovranno esprimersi sull'accordo con il Fisco e sulla rinegoziazione dei contratti con gli armatori, mentre intanto Tisg ha comunicato alle rappresentanze sindacali l'intenzione di mettere in vendita il sito produttivo Perini Navi della Spezia, bloccando però la proprietà del marchio in pancia al gruppo. Su questo dato certo resta comunque un'incognita sul fronte occupazionale perché l'azienda non ha precisato se intende cedere lo stabilimento mantenendo le maestranze interne (circa 30 lavoratori a regime) o se si tratterà solo di un acquisto immobiliare. Per ora l'agenda non prevede ulteriori incontri tra i vertici e le sigle sindacali.

La dismissione delle aree della Spezia interessa molto ai grandi competitor, sempre in cerca di banchine e spazi per far fronte alla saturazione dei propri stabilimenti, e sono già circolati precisi nomi sulla stampa, ma, precisa Umberto Faita della Cgil, non c'è alcuna conferma al momento. Li citiamo guardando solo alle logiche industriali. Sanlorenzo Yachts, con sede proprio alla Spezia e il brand Swan già in portafoglio, potrebbe vedere nel sito un'opportunità naturale per aumentare la propria capacità produttiva, guardando anche a un'espansione nel segmento dei motor yacht.

Ferretti Group, con il recente cambio di governance e il nuovo Ad Stassi Anastassov – espresso dal socio di maggioranza cinese Weichai – controlla già il marchio a vela Wally. L'interesse concreto però potrebbe essere minore, sia per la preferenza del socio verso linee di crescita interne, sia per la recente espansione avviata due anni fa a Ravenna. Baglietto, storico cantiere spezzino per il quale l'acquisizione dello spazio Perini rappresenterebbe una naturale e immediata espansione sul territorio. Infine il Gruppo Azimut Benetti (Lusben), un'ipotesi che sarebbe supportata con la linea strategica rivelata l'11 marzo scorso dal general manager della divisione refit Lusben, Ferdinando Pilli. Il manager aveva espresso l'interesse commerciale sulle aree di Carrara e La Spezia, sottolineando come il sito di Livorno fosse ormai prossimo alla saturazione strutturale a causa della quantità di richieste per la manutenzione dei grandi yacht. Le banchine spezzine offrirebbero quindi al gruppo un'area industriale ideale per potenziare la filiera all'interno del distretto tirrenico.

Al di là degli asset immobiliari, Faita ha parlato di dati economici – chiarendo che gli stessi non

sono stati smentiti dall'amministratore delegato durante i loro colloqui – che evidenziano una situazione molto fragile. Secondo la Cgil “l'indebitamento complessivo del gruppo ha ufficialmente sfiorato il tetto dei 400 milioni di euro, a fronte di un patrimonio netto letteralmente polverizzato, crollato da 26,5 milioni a meno di 50 mila euro. La strategia di Tisg per riequilibrare i conti si basa sul recupero di 186 milioni di euro rinegoziando i contratti con i committenti – una stima molto più alta rispetto ai 100 milioni ipotizzati inizialmente dai giornali -, anche se al momento gli accordi formali si fermano ad appena due armatori per un controvalore di 5,6 milioni.”

“A questa entrata teorica” continua il sindacalista “vanno sommati gli introiti attesi dagli Stati Avanzamento Lavori per le restanti 15-17 commesse attualmente in cantiere: l'introito genererebbe una marginalità limitata appena al di sopra dei costi operativi. Una marginalità che, spalmata su tempi di costruzione che superano i 3 o 4 anni, appare inverosimile. Il conto economico si regge infatti sull'ipotesi che le imbarcazioni vengano consegnate rispettando rigorosamente la roadmap temporale. Interpellati direttamente in assemblea, però, i lavoratori hanno ammesso che negli ultimi 13 anni il cantiere non ha mai consegnato una barca rispettando i timing stabiliti, e, ‘se salta la puntualità, crolla il piano’. In questo contesto, anche l'eventuale iniezione di liquidità derivante dalla vendita della Spezia rischia di rivelarsi un palliativo temporaneo. Anche qui non c'è un dato formalizzato del prezzo di partenza del cantiere, ma solo valutazioni di soggetti privati. Una cifra che potrebbe coprire appena un mese e mezzo o due di operatività. Infine: i contratti attualmente in portafoglio risalgono tutti al 2023, l'intero 2024 si è chiuso senza nuovi ordini e le uniche due commesse siglate a ottobre 2025 risultano già strutturalmente in perdita. L'unica vera ancora di salvezza per evitare lo svuotamento immediato dei piazzali è l'impossibilità legale, per degli armatori, di ritirare gli scafi in costruzione per affidarli alla concorrenza; i contratti sono infatti legalmente blindati e protetti dalla schermatura della composizione negoziata della crisi” conclude Umberto Faita.

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, May 26th, 2026 at 1:04 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.