

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Di Palo (Piloda Yachting): “Il refit cresce, la manodopera specializzata manca”

Nicola Capuzzo · Tuesday, June 2nd, 2026

Piloda Yachting, divisione di Piloda Group dedicata a refit, repair, maintenance e new build (con la lobster boat Ad Astra 60 disegnata da Francesco Guida) conta su una rete di strutture che si sviluppano tra Torre Annunziata, Napoli e Brindisi consentendo di operare su unità fino a 40 metri. SUPER YACHT 24 ha intervistato Walter Di Palo, a.d. di Piloda Yachting e co-founder di Piloda Group.

Sig. Di Palo, come sta evolvendo il mercato del refit?

“Nell’ultima stagione abbiamo registrato un incremento significativo della domanda di refitting, in particolare sulle imbarcazioni medio-grandi. La flotta mondiale di superyacht è cresciuta costantemente negli ultimi quindici anni e una parte rilevante di queste unità sta entrando nella fase naturale di refit. Parallelamente, il mercato del nuovo sta attraversando una fase di pressione: quando si riduce la vendita di nuove costruzioni, gli armatori tendono a investire sulle unità esistenti per preservarne il valore, migliorarne le performance e garantirne la sicurezza nel medio-lungo periodo. Osserviamo inoltre un rinnovato interesse per il cosiddetto ‘vintage’ su alcune tipologie di imbarcazioni: si ricercano prodotti con una storia e un’identità, da riportare agli standard qualitativi originari. In molti casi si interviene con personalizzazioni mirate o con un ripristino dell’idea progettuale iniziale. Le richieste riguardano sia interventi tecnici complessi sia refit completi. Oggi Piloda Yachting è percepita come un partner strategico in grado di pianificare gli interventi con visione pluriennale e approccio proattivo”.

Quali sono le principali criticità del refit italiano rispetto ai Paesi limitrofi?

“Le criticità sono principalmente legate al sistema delle formalità italiane: burocrazia, tempistiche amministrative, aggiornamenti normativi e prescrizioni in materia di sicurezza. Riteniamo che la cantieristica navale di porto non riceva ancora un adeguato riconoscimento istituzionale, nonostante l’Italia sia il primo produttore mondiale di megayacht e il primo esportatore nel segmento pleasure. Nel settore shipping, invece, scontiamo un gap infrastrutturale rispetto a Paesi come Corea e Turchia. Sarebbe auspicabile un maggiore sostegno alla categoria, attraverso una semplificazione burocratica e una maggiore competitività fiscale. In Italia non esistono ‘refit zone’ dedicate e la normativa resta meno competitiva rispetto ad altri contesti europei e mediterranei”.

Quanto incide il tema della formazione?

“Incide in maniera determinante. Oggi formare manodopera specializzata è complesso, anche per la carenza di incentivi strutturati a supporto di questi percorsi. Se aziende e giovani fossero messi nelle condizioni di considerare la formazione artigianale come una prospettiva professionale stabile e qualificata, l'intero settore ne trarrebbe beneficio. L'imprenditore si trova spesso nella condizione di dover rispondere a una domanda crescente di servizi senza poter contare su risorse adeguatamente formate in determinate categorie professionali. Per questo abbiamo istituito la Piloda Academy, con convenzioni universitarie finalizzate allo scouting di nuove competenze e alla loro formazione interna”.

E i punti di forza?

“L'Italia è leader mondiale nel design nautico e può contare su una tradizione artigianale unica. Questa competenza ci consente di affrontare lavorazioni ad alto contenuto di manualità e personalizzazione, ambiti nei quali altri Paesi risultano meno competitivi. Nel nostro caso, beneficiamo della tradizione dei mastri d'ascia della penisola sorrentina, storicamente legati alla costruzione di imbarcazioni da pesca. Si tratta di competenze rare, che ci permettono di offrire servizi altamente specialistici difficilmente reperibili in altri mercati”.

Registrate una crescita delle richieste legate all'efficientamento energetico?

“Sì. Gli armatori richiedono sempre più spesso soluzioni evolutive su sistemi di carico, batterie, riduzione delle emissioni e minore utilizzo di generatori e motori tradizionali. L'innovazione tecnologica si sviluppa inizialmente nel comparto shipping, dove i numeri e gli investimenti sono maggiori, e successivamente viene trasferita allo yachting. Il settore navale rappresenta, di fatto, una piattaforma sperimentale fondamentale”.

Cosa ha comportato l'entrata in servizio del bacino galleggiante Donn'Anna?

“L'entrata in servizio del bacino galleggiante Annamaria, 143 metri per 30 con capacità di sollevamento fino a 6.000 tonnellate, ha ampliato il nostro perimetro operativo. Oggi possiamo gestire richieste che in passato potevamo soddisfare solo parzialmente, operare su più commesse contemporaneamente, aumentare l'affidabilità nelle tempistiche e ridurre il rischio operativo. Questo si traduce in maggiore competitività anche nei contratti con la Pubblica Amministrazione – Guardia Costiera, Guardia di Finanza e Marina Militare – dove velocità ed efficienza sono determinanti. Nel refitting di superyacht e navi, l'infrastruttura ci consente di presidiare un mercato nel Mediterraneo in cui le strutture disponibili, soprattutto dal punto di vista logistico, sono ancora limitate”.

La vostra attività non si limita allo yachting.

“Operiamo in modo integrato tra settore pubblico, shipping e yachting. La competitività deriva dalla manodopera interna, formata e consolidata nel tempo. Abbiamo sviluppato competenze nello shipping, impiantistica industriale ed elettrica, carpenteria metallica, e nello yachting, falegnameria, impiantistica specialistica, verniciature e carpenteria esterna. La distribuzione delle attività tra Napoli e Brindisi ci consente di gestire commesse dai 10 ai 130 metri. La presenza nel comparto commerciale e industriale ci permette di valorizzare competenze trasversali, stabilizzare il carico di lavoro e pianificare investimenti infrastrutturali con una logica industriale di lungo periodo, riducendo l'esposizione alla ciclicità del segmento luxury”.

Quali sono i prossimi investimenti?

“A Torre Annunziata stiamo potenziando la fornitura elettrica e ottimizzando l’impiantistica generale per migliorare l’efficienza energetica. Abbiamo convertito l’illuminazione a Led, implementato sistemi di depurazione per il riutilizzo delle acque di carenaggio e a breve installeremo una cabina di verniciatura 30×10 metri con filtri a bassissime emissioni. Abbiamo inoltre avviato un percorso di integrazione con pannelli solari e ulteriori impianti di trattamento delle acque. Questo piano di sviluppo coinvolgerà anche Napoli e Brindisi”.

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, June 2nd, 2026 at 11:00 pm and is filed under [Interviste](#), [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.