

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Anche nel 2022 continua a correre il mercato dei super yacht in Italia

Nicola Capuzzo · Monday, April 3rd, 2023

Milano – Il mercato mondiale della nautica ha raggiunto i 52 miliardi di euro nel 2021 (circa il 60% riguarda la produzione di nuove imbarcazioni), 29,2 miliardi di euro è il valore della produzione globale di nuove imbarcazioni con una crescita del +10,7% rispetto al 2020 (+10,1% di crescita annua dal 2014 al 2021). In Italia il valore della produzione di unità da diporto si è attestato a 3,6 miliardi di euro nel 2021 (+34% rispetto al 2020) con un aumento delle esportazioni (+34,7%) e le aspettative di crescita per il 2022 a livello globale sono a doppia cifra (+15%-20%, ovvero circa 4,1-4,3 miliardi di euro), superiori rispetto al 2021 e trainate dal segmento delle barche a motori, con previsioni di chiusura per la produzione di nuove unità comprese tra il 15-20% rispetto all'anno precedente. La cantieristica italiana è leader mondiale nel segmento superyacht con una quota del 49% sul totale degli ordini globali. Questi sono alcuni dei numeri emersi dal report che Deloitte ha preparato per Confindustria Nautica presentato a Milano a Palazzo Mezzanotte alla presenza di alcuni dei principali operatori del settore e di primari esponenti del mondo finanziario.

I numeri dicono ancora che oltre 300 sono le operazioni di M&A realizzate nel settore della nautica da diporto negli ultimi due anni a livello globale, di cui il 50% delle quali sono focalizzate sulla parte a valle della filiera nautica. Un quinto degli affari conclusi riguarda la cantieristica e il 60% dei sono stati realizzati da investitori attivi nel settore della nautica da diporto mentre gli investitori finanziari rappresentano il 15-20% delle operazioni.

L'Italia rappresenta il primo paese all'interno del portafoglio ordini globale di superyacht in termini di quota (circa 49%) e di crescita storica. Inoltre, i cantieri italiani sono leader di mercato nella produzione di yacht da 30-60 metri, detenendo un posizionamento consolidato sui superyacht semi-custom con una lunghezza media pari a 43 metri circa.

Secondo un'indagine di mercato condotta da Deloitte fra i cantieri associati a Confindustria Nautica, il segmento entroborlo registrerà i tassi di crescita più elevati nel breve termine, mentre le imbarcazioni tra 24 e 45 metri dovrebbero guidare il mercato in termini di crescita futura, seguite dalle unità da 12 a 18 metri. A livello geografico si prevede che Europa e Nord America guideranno la crescita nel 2022 e nel 2023 mentre, il Nord America poi registrerà una crescita più intensa nel lungo termine.

Dal confronto fra industria e finanza è emerso che i due comparti si guardano con interesse. Michele Semenzato, managing partner di Wise Equity che a fine 2020 ha rilevato il controllo di Cantiere del Pardo), ha spiegato che rispetto al recente passato «la situazione è molto cambiata. Venivamo da un periodo con molti investimenti e qualcuno si era scottato. La ciclicità percepita come estrema della nautica rifletteva numeri particolari mentre ora il settore ha grandissime opportunità per esprimere la resilienza in questo momento economico. In questo momento la finanza sta tornando ad apprezzare il segmento». Per Cantiere del Pardo l'ipotesi di quotazione è seriamente presa in considerazione ma «quando i mercati si stabilizzeranno».

Marzia Bartolomei Corsi, senior partner di Fondo Italiano Investimento Sgr (che lo scorso agosto insieme ad Armònia Sgr ha acquisito la maggioranza di Quick, gruppo attivo nella produzione e commercializzazione di equipaggiamenti per la nautica da diporto), ha parlato di un settore «più solido, sano e promettente», dove la ciclicità preoccupa meno anche perché «il leasing nautico in passato finanziava il 100% dell'imbarcazione, oggi non oltre il 30-40%». Minori sono i rischi dunque di una bolla speculativa. Proprio Quick «spera a breve di poter annunciare un'importante acquisizione nella componentistica» ha aggiunto Corsi, secondo la quale «spesso anche nella nautica esistono realtà eccellenti ma di dimensioni piccola, a conduzione familiare, con concentrazione di clientela» e «l'ingresso di un fondo aiuta a strutturare l'azienda, attrarre talenti e garantisce le risorse per fare acquisizioni». Aiuta poi a investire anche in capacità produttiva, in nuove tecnologie e non solo in M&A.

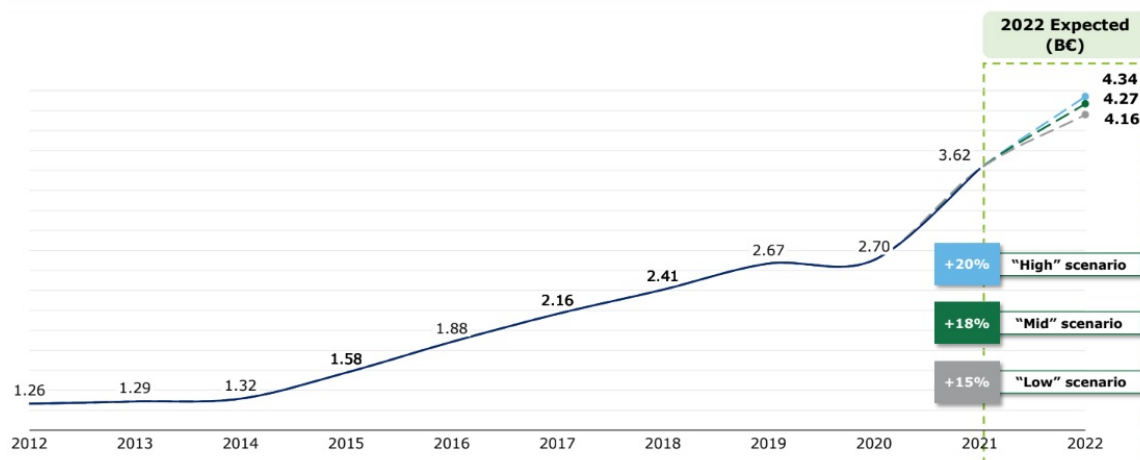
Dario Cenci, senior partner di Armònia, vede fra i plus della nautica la «forte esposizione all'export e quindi la naturale diversificazione in vari mercati e il fatto che sia spesso organizzata in distretti industriali. Questo per investitori in mid cap è un fattore positivo perché aiuta il consolidamento mirato a valorizzare il made in Italy».

I rappresentanti dei cantieri (Barbara Amerio di Permare, Maurizio Balducci di Overmarine, Carla Demaria di Sanlorenzo, Stefano de Vivo di Ferretti Group, Fabio Planamente di Cantiere del Pardo) hanno messo in evidenza opportunità e minacce del mercato della nautica citando fra le prime il numero crescente di grandi ricchi, un minimo tasso di penetrazione attuale e i nuovi mercati emergenti, mentre tra i secondi spiccano le criticità negli approvvigionamenti che hanno imposto una ancora maggiore flessibilità, un limite di spazi e infrastrutture che non consentono di ampliare le produzioni e la scarsità di manodopera specializzata. Tutti i cantieri stanno progressivamente cercando di integrare verticalmente le rispettive filiere.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

According to main market operators and analyst estimates, Italian Shipyards Production could reach ~4.1/4.3B€ in 2022 (+15/20% YoY)

Italian Yachting Industry evolution | Estimates for 2022 (Billion €; Percentage)



This entry was posted on Monday, April 3rd, 2023 at 8:45 am and is filed under [Cantieri](#), [Market report](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.