

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il mercato delle navi da diporto non sente aria di crisi

Nicola Capuzzo · Saturday, September 21st, 2024

Con il rallentamento del mercato all'orizzonte, i big della nautica attivi nella costruzione di super yacht continuano a godersi risultati in forte crescita ma devono ora pianificare nuovi investimenti e strategie di sviluppo. Questo è il sentiment di mercato che si respirava al Cannes Yachting Festival, il primo salone nautico di settembre che anticipa quello di Genova (in programma dal 19 al 24 settembre) e a cui farà seguito il Monaco Yacht Show. Le semestrali dei cantieri quotati (Sanlorenzo, Ferretti Group e The Italian Sea Group) mostrano ricavi, Ebitda e risultati netti in crescita ma per tutti risulta stabile o in lieve flessione il Net Backlog. Ciò significa che la parabola degli ordini in portafoglio ha iniziato lentamente la sua discesa. Il trend non ha colto di sorpresa nessuno ma, anzi, un rallentamento del mercato verso livelli produttivi più sostenibili era auspicata da molti.

Al 64° Salone Nautico Internazionale di Genova è stata presentata la nuova edizione di [Nautica in Cifre – LOG](#), l'annuario statistico realizzato dall'Ufficio Studi di Confindustria Nautica in partnership con Fondazione Edison. Oltre ad aver raggiunto un nuovo picco storico in termini di volume d'affari, il comparto negli ultimi otto anni ha quasi triplicato il fatturato.

“Il settore della nautica da diporto si conferma molto solido nel 2023, proseguendo la crescita reattiva che ha caratterizzato gli anni post pandemia: il fatturato del comparto industriale ha infatti raggiunto il massimo storico di 8,33 miliardi di euro, che corrisponde esattamente a 1 miliardo in più rispetto al 2022. L'incremento pari al 13,6% fa seguito alla già consistente crescita del 20% messa a segno nel 2022” ha dichiarato in apertura Saverio Cecchi, presidente di Confindustria Nautica.

Fra i fattori che hanno alimentato questo ulteriore incremento di fatturato si deve soprattutto considerare l'exploit delle esportazioni della produzione cantieristica nautica. A tal proposito, il Prof. Marco Fortis, Direttore e Vice Presidente di Fondazione Edison coordinatore scientifico della ricerca, ha ricordato che nel 2023 l'export di unità da diporto prodotte in Italia, ha superato la soglia dei 4 miliardi crescendo ulteriormente nel primo quadrimestre 2024, raggiungendo un picco di 4,23 miliardi di euro.

Il futuro prossimo delle navi da diporto si giocherà sull'innovazione e sugli investimenti; due temi che sono stati al centro degli annunci emersi nei giorni precedenti al Cannes Yachting Festival.

Alberto Galassi, amministratore delegato di Ferretti Group, ha annunciato due imminenti

acquisizioni che riguardano la filiera produttiva e ha ammesso che la partenza del direttore commerciale Stefano De Vivo sarà un colpo non semplice da digerire. Il futuro prossimo sarà però segnato dal lancio di oltre 25 nuovi modelli entro il 2026.

Di “contrazione di mercato” ha parlato Marco Valle, vertice di Azimut Benetti, gruppo che al 31 agosto scorso ha chiuso l’esercizio con ricavi record a 1,3 miliardi, prevede di arrivare a 1,5 miliardi nei prossimi dodici mesi e ha dato avvio a un piano triennale di investimenti da 160 milioni di euro. Il principale obiettivo (cui sono destinati 99,3 milioni) è l’aumento della capacità produttiva di tutti i cantieri del gruppo, l’ulteriore sviluppo in ottica di automazione e l’implementazione di nuove tecnologie. La presidente Giovanna Vitelli ha anche reso noto l’acquisto di 100mila mq di aree attigue al proprio stabilimento di Avigliana (Torino) per possibili ampliamenti futuri.

Sull’innovazione spinge anche Sanlorenzo, il cui a.d. e presidente Massimo Perotti ha ufficialmente celebrato l’acquisizione del cantiere Nautor Swan da Leonardo Ferragamo annunciando il progetto di realizzare a Viareggio (sta negoziando l’acquisto di nuove aree) un nuovo modello di yacht a vela da 40 metri. Sanlorenzo e Nautor Swan rimarranno due brand e due aziende commercialmente separate ma tante saranno le sinergie, soprattutto lato acquisti, che i due cantieri cercheranno per incrementare la profittabilità del marchio top di gamma nella vela. A partire dall’accelerare i processi di costruzione degli yacht nello stabilimento Nautor Swan in Finlandia mentre per il business degli yacht a motore Perotti intende in futuro puntare sulla propulsione a metanolo.

Oggi intanto Sanlorenzo sta spingendo sul mercato asiatico, con nuove aperture in Vietnam e in Australia, anche perché l’Europa, “dopo numerosi trimestri di crescita ininterrotta”, ha fatto registrare un primo semestre 2024 con il segno meno (-9,9%). “La debolezza di alcuni mercati come quello tedesco ha certamente influito sulla performance del primo semestre” è scritto nell’ultima nota del gruppo che al 30 giugno mostrava ricavi a 415,1 milioni di Euro (+6,9%), Ebitda a 74,2 milioni di euro (+9,7%), Ebit a 58 milioni (+9,1%) e utile netto di 43,6 milioni (+11,6%). L’orderbook (Backlog lordo) ammontava complessivamente 1,36 miliardi di euro a fine giugno e il rallentamento del mercato si nota dall’acquisizione di nuovi ordini che nei primi sei mesi del 2024 è arrivata a 323 milioni di euro.

Nonostante un portafoglio ordini cresciuto ancora fino a 1,32 miliardi (+4,7% rispetto al 31 dicembre scorso), un Net Backlog stabile (+0,4%) e pari a 611,4 milioni di euro lo ha fatto registrare anche The Italian Sea Group che nei conti al 30 giugno mostra ricavi totali pari a 189,4 milioni (+14,2%), Ebitda di 32,4 milioni (+19%), Ebit di 26,8 milioni (+23,5%) e risultato positivo per 29 milioni (+113,4%).

L’azienda guidata da Giovanni Costantino ha in previsione 5 milioni di investimenti e non si dice preoccupata per le prospettive del segmento di mercato delle navi da diporto oltre i 50 metri perché “è storicamente immune a shock economici e continua a dimostrare estrema resilienza, grazie anche alla costante espansione della base di clienti, rappresentata da Ultra High Net Worth Individuals. Tale base di clienti presenta un tasso di crescita atteso nell’orizzonte temporale 2023-2038 del 5% e un tasso di penetrazione del 3% circa”.

Oltre ai big e agli altri player di mercato (Overmarine, Tankoa, Permare, Cantiere delle Marche, Ab Yachts) si stanno intanto facendo largo altri nomi emergenti come Wider Yachts (appena irrobustita da un aumento di capitale da 40 milioni), Cantieri di Pisa (che, dopo aver lanciato una

nuova gamma di scafi a motore, presenterà a Barcellona uno yacht a vela a due alberi e ha nel mirino l'acquisizione di un secondo cantiere), Giangrasso (che sta costruendo il suo primo super yacht da oltre 30 metri e guarda alla Italcraft di Gaeta), Antonini Navi e Tureddi Yachts.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Saturday, September 21st, 2024 at 6:00 pm 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.