Focus

Imprese

Il settore

1 SHUTTERSTOCK

Superyacht, il made in Italy brilla gli explorer crescono a due cifre

VITO DE CEGLIA

Il primato è certificato dal Global Order Book (Gob) 2021. Tuttavia il Covid ha posticipato alcuni progetti, sia per lo slittamento degli ordini che per l'organizzazione dei cantieri

407

YACHT

In Italia sono in costruzione nel 2021 su un totale di 821 a livello globale

10

PER CENTO

Il settore degli "explorer" continua a crescere un forte aumento

Ancora una volta il Made in Italy conferma e rilancia il suo ruolo indiscusso di eccellenza a livello mondiale nella produzione di yacht sopra i 24 metri. Ad accendere i fari sul primato italiano è il Global Order Book (Gob) 2021, classifica che certifica l'andamento del mercato internazionale nel segmento dei superyacht. Il ranking è basato sugli ordini effettivi ed è pubblicato ogni anno da Boat International.

ITALIA AL TOP

Tra i paesi costruttori, l'industria cantieristica italiana è al top, con 407 superyacht in costruzione nel 2021 su un totale di 821 a livello globale, praticamente quasi la metà. La stazza lorda complessiva delle imbarcazioni costruite nel nostro paese è di 145.691 GT (Gross Tonnage). In termini di volumi, l'Italia guida la graduatoria davanti a Germania con 18 navi e 101.547 GT, Olanda con 74 navi e 87.305 GT, Turchia con 76 navi e 45.680 GT e Norvegia con 2 navi e 20.439 GT. Ai primi due posti della classifica mondiale figurano non a caso i cantieri italiani Azimut-Benetti e Sanlorenzo, che raccolgono da soli rispettivamente 101 e 87 progetti nel 2021. Il successo della cantieristica Made in Italy trova pieno riscontro nel fatto che tra i primi 17 posti della classifica sono ben 5 le posizioni occupate da marchi tricolori. Completano infatti la graduatoria all'8° posto Overmarine, al 9° The Italian Sea Group (al 4° tra i costruttori di navi di oltre 50 metri), al 13° Palumbo, al 14° Baglietto e 16° Cantieri delle Marche.

INDUSTRIA IN SALUTE

Nel complesso, segnala il rapporto, l'industria dei superyacht è in salute nonostante il Covid-19, con 821 navi in costruzione o in ordine a livello mondiale, 14 in più rispetto al 2020. Anche se da un'analisi più approfondita emergono dettagli che rivelano una situazione in chiaroscuro. Innanzitutto, secondo il Global Order Book 2021, ci sono 159 superyacht su 821 che potrebbero essere stati consegnati prima della pubblicazione del rapporto, che cade il primo gennaio di ogni anno. Le unità sono state comunque contabilizzate perché gli yacht, sebbene consegnati, risultano ufficialmente in costruzione. Ma il dato meno rassicurante riguarda invece il numero di progetti posticipati, causa crisi pandemica. Numero che è raddoppiato a cavallo tra il 2020 e il 2021 rispetto alla media annuale.

EFFETTO COVID-19

Anche qui però le dinamiche del mercato vanno lette con la lente d'ingrandimento. In alcuni casi, l'impatto economico della pandemia ha costretto i clienti a rivedere in corsa i loro progetti e a cascata i cantieri navali, che hanno subito questa decisione, sono stati costretti a prenderne atto cercando di gestire al meglio la conseguente pressione speculativa. In altri casi, i lockdown hanno privato i cantieri navali della forza lavoro e delle materie prima necessarie per portare avanti le schedule delle costruzioni, con inevitabili conseguenze nelle programmazioni delle consegne. In altri casi ancora, gli equipaggi non hanno potuto accedere sulle imbarcazioni per iniziare la formazione o le prove in mare, e alcuni armatori, vedendo slittare le consegne delle barche a dopo l'e-

Focus

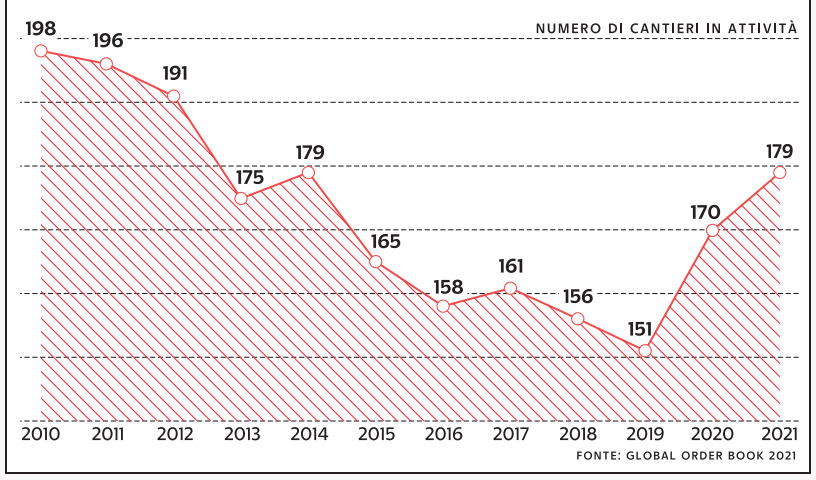
IL SUCCESSO TRICOLORE

Ai primi due posti della classifica mondiale figurano i cantieri italiani Azimut-Benetti e Sanlorenzo, che raccolgono da soli rispettivamente 101 e 87 progetti nel 2021. Il successo della cantieristica Made in Italy trova pieno riscontro nel fatto che tra i primi 17 posti della classifica sono ben 5 le posizioni occupate da marchi tricolori. Completano infatti la graduatoria all'8° posto Overmarine, al 9° The Italian Sea Group (al 4° tra i costruttori di navi di oltre 50 metri), al 13° Palumbo, al 14° Baglietto e 16° Cantieri delle Marche

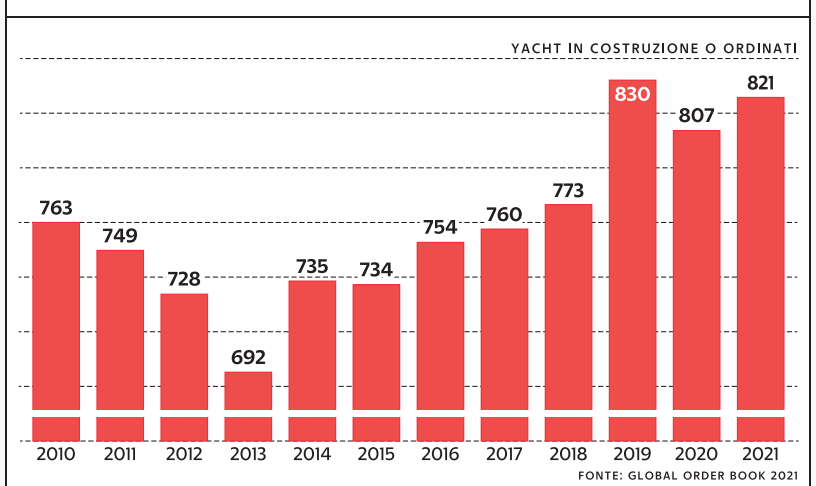
1 L'industria italiana macina record anche se in alcuni casi l'impatto della pandemia si sente

I numeri

LA RIPRESA
DEL MERCATO DELLA CANTIERISTICA



IL MERCATO
DEGLI YACHT NEL MONDO



state, hanno optato per avere le loro unità nel 2021, con l'obiettivo di ottenere modelli più nuovi. Secondo il rapporto, il numero di progetti posticipati potrebbe aggirarsi intorno a 80, cifra coerente per un anno normale. Tuttavia, se questo numero fosse verosimile, la quota delle nuove imbarcazioni in costruzione e in ordine si ridurrebbe a 741, quindi leggermente più bassa rispetto agli 807 dello scorso anno.

CATEGORIE YACHT

Il settore degli "explorer" continua a crescere, registrando un aumento a due cifre dal 2008 ad oggi e attualmente rappresenta circa il 10% dell'intero mercato dei superyacht, cifra lontana da quella degli yacht a vela di dimensioni simili. Non a caso, fa notare il rapporto, non è un'iperbole pensare che i clienti che in passato avrebbero acquistato uno yacht a vela, stiano ora trasferendo il loro interesse verso questo tipo di barche di lusso, perché, proprio come per la vela, sono ideali per lunghi viaggi e possono avvicinare alla natura. Anche le unità multiscafo, cioè i catamarani, sono una categoria in significativa crescita. Il rapporto ne ha contati 26 in costruzione quest'anno, 24 in più rispetto al 2020. Al netto degli ordini, puntualizza il rapporto, tutte le classi degli yacht sono rimaste comunque stabili rispetto all'anno precedente.

IMO TIER III

Guardando le misure degli yacht, c'è stato un forte incremento (21 progetti) del numero delle navi da 37 a 60 metri. Dato, osserva il rapporto, che sconta l'ingresso dal primo gennaio 2020 delle nuove normative internazionali Imo Tier III (International Maritime Organization), che tutelano la salvaguardia dell'ambiente nell'ambito dell'industria navale. La direttiva prevede che gli yacht a motore di oltre 500 GT di stazza lorda, ammessi alla navigazione in tutte le aree geografiche, riducano del 70% le emissioni nocive degli ossidi di azoto (NOx) dei gas di scarico dei motori. La crescita c'è stata anche nelle categorie più piccole – da 24 a 27 metri – per gli stessi motivi. Solo il segmento di mercato da 30 a 36 metri ha subito un calo di 10 progetti rispetto allo scorso anno.

CANTIERI NAVALI

Nel frattempo, il numero di cantieri navali in attività continua a salire. Nel giro di tre anni, la quota è passata da 151 a 179. Il picco di 191 cantieri è stato raggiunto nel periodo pre-crisi finanziaria 2008-2009. Quest'anno, cinque cantieri risultano come nuovi ingressi nel mercato delle navi di lusso, altri quattro invece – apparsi in precedenza – sono rimasti inattivi a causa di carenza di progetti. Numeri alla mano, tra i cantieri monitorati dal rapporto nel 2021, 87 stanno costruendo o hanno in ordine solo una nave (più 10% rispetto allo scorso); 60 cantieri tre o più navi; 33 cinque o più navi; e 19 hanno in portafoglio almeno 10 o più progetti.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

191

CANTIERI

Nel giro di tre anni, la quota di cantieri navali in attività è passata da 151 a 179. Il picco di 191 cantieri è stato raggiunto nel periodo pre-crisi finanziaria 2008-2009. Solo il segmento di mercato da 30 a 36 metri ha subito un calo

La case history

Vola The Italian Sea Group "Nel 2020 risultati record"

MILANO

L'operatore globale presidia il mercato a livello mondiale con i brand storici Admiral e Tecnomar. E adesso la sfida più importante: l'acquisizione di Perini

"Il puro business non è andato bene, ma benissimo. Il 2020 è stato un anno entusiasmante: 14 navi in costruzione tra i 40 e i 100 metri; importanti investimenti programmati per ampliare il sito produttivo; 96 nuove assunzioni a tempo indeterminato con un'età media di 35 anni».

È un fiume in piena, Giovanni Costantino, fondatore e ceo di The Italian Sea Group, operatore globale della nautica di lusso, mercato che presidia a livello mondiale con i brand storici Admiral e Tecnomar nelle nuove costruzioni, il suo core business, e con il marchio Nca Refit nelle attività di refitting: «In un contesto difficile come quello attuale, abbiamo confermato tutti gli investimenti che avevamo pianificato, a conferma della nostra forza e delle caratteristiche che in poco più di un decennio ci hanno reso uno dei maggiori player a livello internazionale nel nostro settore, aggiunge il ceo di The Italian Sea Group». Società che ha chiuso il 2019 con 101 milioni di ricavi (+48,2%), 9,7 milioni di Ebitda (+59%), e 3 milioni di risultato operativo: «I numeri nel 2020 saranno migliori e confermano il nostro percorso di crescita» assicura Costantino.

Sono undici gli anni che legano l'imprenditore pugliese al mondo della cantieristica navale. Un periodo di tempo tutto sommato breve ma intenso, iniziato con l'acquisizione di Tecnomar, azienda storica della nautica italiana, conosciuta per la sportività, il design all'avanguardia e le alte performance dei suoi yacht di lunghezza fino a 45 metri. Da lì in poi, Costantino brucia le tappe: nel 2011 rileva il brand Admiral, presente sul mercato da oltre 50 anni, rinomato per la produzione di superyacht di lunghezza superiore a 50 metri; un anno dopo acquista i Nuovi Cantieri Apuania, a Marina di Carrara; e a stretto giro costituisce The Italian Sea Group, oggi uno tra i player più riconosciuti nel settore della nautica di lusso, al quarto posto nel ranking mondiale degli ordini acquisiti nel 2020 tra i costruttori di navi oltre i 50 metri.

La prossima sfida di Costantino si chiama Perini: il destino del marchio storico e dei due scali di Viareggio e La Spezia è ora nelle mani del curatore fallimentare, che dovrà stabilire i termini e i tempi dell'incanto. Per l'acquisizione, in corsa c'è anche The Italian Sea Group: «Rispetto alla prosecuzione del brand e alla tipicità del prodotto, pensiamo di poter essere il partner ideale». Per quale motivo? «Siamo i più vicini alla localizzazione del brand storico; abbiamo fatto il refitting di numerose navi Perini negli ultimi tre anni; abbiamo assunto in azienda circa 30 collaboratori e manager di Perini negli ultimi due. Abbiamo quindi il know how per progettare e costruire navi a vela».

Intanto, la crescita della società – che sta lavorando all'approdo in Borsa accompagnata da Ambromobiliare, Dentons, Bdo, Intermonte e Dla – prosegue in modo armonico. «In termini di business, il marchio Admiral ha un peso maggiore rispetto a Tecnomar ma la qualità è simile. Tra il 2021 e il 2022 consegneremo una nave Admiral da 77 metri e due yacht Tecnomar da 37 metri» puntualizza Costantino. Con il secondo marchio, quello più sportivo, la società ha però la possibilità di sperimentare di più: «L'ultimo modello in costruzione è un catamarano a motore di 45 metri di lunghezza che si sviluppa su 750 GT. È un prodotto unico e top secret: ho firmato un "non disclosure agreement" con l'armatore per non divulgare informazioni fintanto che non sarà varato nella seconda metà del 2023».

Le informazioni non mancano invece per il nuovo gioiello di famiglia: "Tecnomar for Lamborghini 63", il nuovo motor yacht della flotta Tecnomar. «È da quasi due anni che seguo il progetto, che stiamo portando avanti a quattro mani con Automobili Lamborghini. Abbiamo dedicato un capannone ad hoc per la sua costruzione. Abbiamo già venduto tutta la capacità produttiva del 2021 e del 2022».

In parallelo, proseguono i lavori di espansione nel cantiere di Marina di Carrara ricostruito su un'area di oltre 100mila metri quadrati di cui 30mila dedicati all'attività di refitting. Cantiere che vanta oggi 2.500 metri di banchina e 200 metri di bacino di carenaggio, 11 distinte aree produttive, 1.000 tonnellate di capacità di sollevamento e chiatta galleggiante per sollevamento di megayacht fino a 100 metri, con portata di 3.300. «Una parte degli investimenti previsti sarà dedicata alla realizzazione di un altro bacino di carenaggio da 50 per 150 metri. È un'opera necessaria perché parliamo di un settore cresciuto in modo verticale e con una marginalità straordinaria» conclude Costantino. **– v.d.c.**

©RIPRODUZIONE RISERVATA

101

MILIONI

Il gruppo ha chiuso il 2019 con 101 milioni di ricavi (+48,2%), 9,7 milioni di Ebitda

96

ASSUNZIONI

L'aumento della manodopera a tempo indeterminato: età media 35 anni

L'opinione

In un contesto difficile come quello attuale abbiamo confermato tutti gli investimenti che avevamo pianificato, a conferma della nostra forza

GIOVANNI COSTANTINO
FONDATORE E CEO DI THE ITALIAN SEA GROUP

Il personaggio

Giovanni Costantino
ceo The Italian Sea Group