

Cantieri. Salgono le richieste dal Vecchio Continente e torna in pista la Russia - Cina ancora assente

L'Europa torna protagonista

Incremento a due cifre per la produzione nazionale di super-yacht

Matteo Zaccagnino

L'Europa, con l'Italia in testa, è tornata a farsi sentire; i clienti russi hanno ricominciato a farsi vivi e il Sudest asiatico rappresenta la novità; ma non la Cina, che continua a rimanere l'eterna promessa ancora non mantenuta. Oltre l'oceano Atlantico, gli Stati Uniti continuano a rappresentare un punto di riferimento importante, al quale si aggiungono alcune aree del Centro e Sud America fatta eccezione per il Brasile, il cui mercato domestico è fermo per la recessione in atto.

Al livello geografico, sono questi i confini che disegnano la mappa del mercato nautico nel medio termine. Uno scenario nel quale l'industria nautica italiana sta facendo sentire la sua voce, al punto che, in alcuni casi, le performance maturate sul campo stanno facendo dimenticare i tempi bui della crisi. «Con il mercato cinese ancora fermo al palo - commenta Massimo Perrotti, presidente di Sanlorenzo - l'area Asia Pacific quest'anno è cresciuta del 5% in termini di fatturato, passando dal 4 al 9%. Crediamo molto in quel mercato e i risultati ci stanno dando ragione, soprattutto in Paesi quali Indonesia, Thailandia e Malesia».

Nello scacchiere di Sanlorenzo, il cui fatturato ha toccato quo-

ta 314 milioni, cresce anche l'Emea (Europe, Middle East, Africa) che oggi vale il 14% del fatturato contro l'11 dell'esercizio precedente. E c'è un ritorno della Russia, tornata a farsi sentire. «Le buone notizie, dal mio punto di vista - aggiunge Perotti - giungono soprattutto dal mercato italiano, salito dal 14 al 23%; questo conferma, ancora una volta, il salone di Genova nel ruolo di vetrina ideale per il settore

314 milioni

Tra i protagonisti
I ricavi di Sanlorenzo, uno dei principali cantieri italiani

(e l'ammiraglia del 57° Nautico è un Sanlorenzo di 38 metri: l'Sd 126, ndr)». Proprio l'Italia, sommata al resto dell'Europa continentale, ancora adesso fa la parte de leone per Sanlorenzo, assorbendo il 57% dei ricavi.

E per il futuro? Naturalmente pesano anche le oscillazioni legate a un euro forte, che non riesce ad essere la leva ideale per l'export del made in Italy, in un'area soprattutto strategica come quella rappresentata dal

mercato statunitense, tuttora caratterizzato dal segno più. Thom Dammrich, presidente della statunitense Nmma (*National marine manufacturers association*), ha dichiarato che nel 2016 la crescita è stata del 6% con un fatturato totale che ha raggiunto i 36 miliardi di dollari, il più alto nella storia del settore. E le previsioni, sempre secondo Dammrich, confermano un trend positivo anche per i prossimi tre anni.

Una carta importante in mano ad Azimut Yachts da sempre protagonista sulla scena americana. «L'aspetto positivo - commenta Giovanna Vitelli vicepresidente del gruppo Azimut-Benetti - è il ritorno di un lavoro a pieno regime della divisione brasiliana di Azimut, diventata per noi strategica, in quanto hub per la produzione di modelli destinati ai mercati dell'area americana, Stati Uniti inclusi». E anche per Azimut buone notizie arrivano dall'Europa, che oggi pesa per il 30%. «Abbiamo notato con grande piacere il ritorno della clientela italiana - aggiunge la Vitelli - e questo ci ha spinti a tornare a esporre a Genova, con una gamma di prodotto fino a 70 piedi che riteniamo essere idonea per questo mercato, comprese due novità importanti quali Azimut S7 e Azimut 60».

I NUMERI CHIAVE

+15%

I super-yacht

La produzione nazionale di superyacht (sopra i 24 metri), ha registrato nel 2016 una crescita del fatturato del 15% rispetto all'anno precedente. Inoltre, analizzando la ripartizione del fatturato per mercato di sbocco si vede che il 95% è andato in export e il 5% in Italia. Nel 2015 l'export era al 97% e nel 2014 al 99%. C'è dunque una ripresa del mercato nazionale

+1,9%

Gli addetti

Nel settore della nautica da diporto hanno lavorato, nel 2016, 18.480 persone, che derivano dalla somma di 17.040 dipendenti e 1.440 addetti equivalenti, che risultano dalla conversione dei volumi di lavoro degli addetti esterni (numero dei lavoratori e durata, in mesi, dei rispettivi contratti) in impieghi a tempo pieno. Oltre l'80% degli occupati è impiegato in due comparti: la costruzione di nuove unità (9.290 addetti) e gli accessori (5.720 addetti)

Anche per Amer Yachts il mercato italiano è tornato a far sentire la sua voce. Il cantiere, dopo il successo registrato nel 2016 con il 100 piedi, è al centro della scena con il nuovo 110 Unique, modello presente a Genova.

Il grande assente al Nautico continua a essere il gruppo Ferretti, benché abbia un'offerta che contempla modelli in linea con le esigenze del mercato italiano. «I primi otto mesi del 2017, sono caratterizzati da una raccolta ordini in linea coi nostri obiettivi e da dati finanziari molto positivi», ha spiegato l'ad, Alberto Galassi. Quello che si è appena concluso è stato un anno buono anche per Overmarine che costruisce i celebri Mangusta. «In termini di fatturato - commenta il ceo, Maurizio Balducci - siamo tornati ai livelli precedenti la crisi del 2008. Ragionando in termini di aree, ultimamente l'Europa e il ritorno della Russia, ci stanno dando grandi soddisfazioni. A questo si aggiungono gli Usa, da sempre un mercato di riferimento per noi».

Il Nord America gioca sempre più un ruolo centrale anche nelle strategie del Gruppo Baglietto, presente al salone di Genova con il nuovo Mv 19 e col marchio Usa Bertram.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tendenze / 1. Sempre più cantieri velici diversificano i prodotti

Quando il motore prende ispirazione dalla vela

■ La linea di confine tra il mondo della vela e quello delle imbarcazioni a motore sta, sempre di più, assottigliandosi. E così nascono nuove barche a motore costruite da cantieri che un tempo si dedicavano esclusivamente alla vela. I puristi potranno storcere il naso ma le ragioni che si celano dietro a queste scelte derivano dalla configurazione di un mercato nel quale il motore occupa, da sempre, una posizione dominante. L'ultimo tassello in ordine di tempo di questa tendenza è l'arrivo del Pardo 43, imbarcazione che segna il debutto ufficiale del Cantiere del Pardo, celebre per la sua gamma di barche a vela Grand Soleil, nel motore. Si tratta di un open di 13 metri progettato dallo studio Zuccheri e concepito con la logica del daycruiser o di un mezzo d'appoggio per yacht più grandi. Questo modello, presentato per la prima volta a Cannes, è solo il primo passo del cantiere nella direzione di un'offerta che dovrebbe vedere presto l'arrivo di un'unità più grande e di un'entry level.

Il processo di osmosi in atto tra i due settori ha avuto delle ricadute positive rivalizzando alcuni seg-

menti di mercato come quello dei tender e dei daycruiser. Basti pensare solo a Wally che, dopo aver rivoluzionato la vela, ha dato un forte contributo in termini d'idee e contenuti al settore delle barche a motore con la gamma Wally Power. Senza contare poi marchi quali Beneteau - Jenneau, ai quali si è aggiunto da poco anche Lago-

13 metri

Pardo 43
Barca che segna il debutto del Cantiere del Pardo nel motore

on (con i catamarani a motore), che presidiano questo segmento di mercato con una famiglia di prodotti che, di anno in anno, cresce e si amplia.

Un tema, quello del motore, caro anche ai progettisti di estrazione velica, il cui contributo inizia a farsi sentire. Da qui per esempio la scelta di Sirena Marine, realtà turca presente nella vela con la gamma Euphoria e Azuree, di andare a bussare alla porta di German

Frers, nel momento in cui ha deciso di presentare la nuova gamma di yacht a motore: Sirena Yachts. Anche Nauta Design, celebre per alcuni progetti vincenti nella vela, ha lasciato il proprio segno in questo ambito. Lo studio milanese ha firmato per il Cantiere delle Marche la linea Nauta Air, concepita reinterpretando in chiave moderna il concetto degli explorer. Questi ultimi rappresentano, a oggi, il fiore all'occhiello dell'offerta di Picchiotti, cantiere che gravita nell'orbita di Perini Navi, altro grande player della vela. In questo caso, la linea di demarcazione tra i due mondi è rappresentata dal segno di Philippe Briand, che ha tracciato le forme dei tre yacht che compongono la gamma Vitruvius, con la quale il cantiere toscano è tornato sulla scena.

In tema di grandi ritorni, da segnalare anche quello di Baltic Yachts. Il cantiere finlandese, da sempre punto di riferimento per i velisti, ha alzato il sipario su due day-boat, di 15 e 17 metri, ai quali si aggiunge una gamma di motor-yacht che annovera tre modelli, di 27, 34 e 41 metri di lunghezza.

Ma.Zac.

© RIPRODUZIONE RISERVATA