



SUPER YACHT

IL MEGLIO DEL MADE IN ITALY



EDIZIONE 2022

INTRODUZIONE	PAG. 3
CONTRIBUTO A CURA DEL PRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA NAUTICA	PAG. 4
“DIPORTO NAUTICO IN ITALIA - ANNO 2021”	PAG. 5
L’INDUSTRIA NAUTICA ITALIANA È TORNATA SOPRA I 6 MILIARDI DI FATTURATO	PAG. 6
L’EXPORT DOMINA E TRAINA IL SEGMENTO DEGLI YACHT OLTRE I 24 METRI	PAG. 9
DOPO IL BRUSCO STOP DEL 2021 IL LEASING NAUTICO RIPRENDE IL LARGO	PAG. 10
REFIT, RIPARAZIONE E RIMESSAGGIO SUPERANO I 350 MILIONI	PAG. 12
PORTI TURISTICI: PER ASSOMARINAS DOPO UN BUON 2022 PREVISIONI DI RALLENTAMENTO	PAG. 13
ACCESSORI E COMPONENTI NAUTICI: FATTURATO RECORD A 1,57 MILIARDI	PAG. 14
FRANCESCO STRUGLIA: “MAI FORZARE UN’ESTETICA COMUNE, BISOGNA SEGUIRE	PAG. 16
LE SCELTE DELL’ARMATORE COME UN’ONDA”	
LE INTERVISTE	
VALLE: “PER AZIMUT BENETTI 130 MLN DI INVESTIMENTI NEI PROSSIMI QUATTRO ANNI”	PAG. 17
BUONPENSIERE (CANTIERE DELLE MARCHE): “SOSTENIBILITÀ MENO PRESSANTE DI QUANTO IL MARKETING VOGLIA FAR CREDERE”	PAG. 17
PEROTTI SMENTISCE IL “FULL ELECTRIC” E PREANNUNCIA L’APERTURA DI NUOVI CANTIERI IN USA E IN ITALIA	PAG. 17
COSTANTINO: “DAL MERCATO UNA RICHIESTA SEMPRE PIÙ MARCATA DI YACHT DALLE FORME NON CONVENZIONALI”	PAG. 17
DEPRATI (BAGLIETTO): “SUPERATA LA TENDENZA DEL PASSATO ALL’OSTENTAZIONE DEL LUSO”	PAG. 19
POERIO GUARDA A TRE AREE GEOGRAFICHE DIVERSE PER ESPANDERE TANKOA YACHTS	PAG. 19
FULVIO CODECASA: “PREFERIAMO LIMITARE LA PRODUZIONE A POCHE UNITÀ ANNUE P ER OFFRIRE IL MEGLIO”	PAG. 19
GALASSI (FERRETTI GROUP): “MI ASPETTO UN FINALE D’ANNO CLAMOROSO”	PAG. 19
DUÒ (VITTORIA YACHTS): “IN COSTRUZIONE ON-SPEC I DUE EXPLORER PROJECT BOW SPRIT 54M E VELOCE 32M RPH”	PAG. 20
IL CANTIERE ROSSINI CRESCE “DI TAGLIA” E GUARDA ALL’ESTERO	PAG. 20
MARCO MASSABÒ: “COSÌ ABBIAMO FATTO RINASCERE CANTIERI DI PISA”	PAG. 20
CASARETO A RUOTA LIBERA SUL FUTURO DI AZIMUT BENETTI E LUSBEN A LIVORNO E NEL REFIT	PAG. 20
GLI ULTIMI SUPER YACHT	
VARATO DA BENETTI B.YOND, IL PRIMO DI UNA SERIE DI VOYAGER DA 37 METRI CANTIERE DELLE MARCHE	PAG. 22
HA CONSEGNATO IL 32 METRI UPTIGHT A BORDO DI RIO, L’ULTIMO 62 METRI CONSEGNATO DA CRN	PAG. 22
VARATO DA SANLORENZO A SPEZIA	PAG. 22
IL PRIMO 57STEEL	PAG. 22



Una fotografia scattata per raccontare in venti pagine che anno è stato il 2022 per il mercato italiano dei super yacht.

È questo l'obiettivo di questo inserto intitolato "SUPER YACHT: il meglio del Made in Italy" curato dalla redazione di SUPER YACHT 24 e nel quale è racchiuso il riassunto degli ultimi 12 mesi per il mondo della grande nautica. Grazie ai dati, ai grafici e alle tabelle dello studio 'La nautica in cifre' pubblicato da Confindustria Nautica, dal contributo esclusivo a firma del suo presidente Saverio Cecchi, dal rapporto "Diporto nautico in Italia - Anno 2021" elaborato dal Ministero dei trasporti, dalle informazioni di altri enti e associazioni ma soprattutto ai contenuti, agli approfondimenti e alle interviste pubblicati da SUPER YACHT 24 negli ultimi mesi, è stato possibile esporre in vetrina in questo inserto il meglio (in termini di prodotti e di temi) che la grande nautica italiana ha saputo proporre sul mercato.

"SUPER YACHT: il meglio del Made in Italy" sarà un appuntamento regolare per gli addetti ai lavori perché la pubblicazione avrà frequenza annuale, dopo i saloni nautici di settembre e a ridosso del Mets di Amsterdam essendo i momenti più attesi dal cluster internazionale in autunno.

Oltre a fornire in maniera sintetica e chiara dati il più possibile aggiornati e completi sul segmento di mercato delle navi da diporto di lunghezza superiore a 24 metri, l'inserto intende fare anche una sintesi dei 'temi del momento' attraverso le parole dei protagonisti, in primis proprio i cantieri navali, per comprendere anno per anno quale rotta sta seguendo il settore.

Last but not least abbiamo scelto di dedicare particolare attenzione ad alcuni dei super yacht che durante l'anno appena trascorso hanno fatto parlare di sé come new entry importanti sul mercato.

Buona lettura!

Nicola Capuzzo
Direttore responsabile
SUPER YACHT 24





CONTRIBUTO
A CURA DI
SAVERIO
CECCHI *

* PRESIDENTE
CONFINDUSTRIA
NAUTICA

L'industria nautica da diporto italiana si distingue come uno dei settori trainanti del Paese, quello che nel 2021 in percentuale è cresciuto più di tutti gli altri comparti per quanto riguarda le economie del mare, registrando il record storico di export e un aumento del 10% per quanto concerne gli addetti diretti.

Il 2021 si è rivelato l'anno con il migliore incremento di fatturato di sempre - +31,1% rispetto al 2020 con un valore di 6,1 miliardi di euro - con prospettive stabili anche per il 2022, consolidando una crescita strutturale.

Fra i fattori determinanti che hanno alimentato la crescita si deve annoverare l'exploit delle esportazioni della produzione cantieristica nautica, che nell'anno scorrevole terminato a marzo 2022 hanno toccato il massimo storico di 3,37 miliardi di euro, con gli

Stati Uniti primo mercato in assoluto per i nostri cantieri. Abbiamo evidentemente una forte propensione ai mercati esteri, con un tasso di esportazione dell'88% del valore della produzione nazionale di nuove unità da diporto.

Considerando gli scenari economico-politici che stiamo attraversando, possiamo prevedere un assestamento della curva di crescita per i prossimi anni. Il nostro export è comunque solido, il portafoglio ordini dei cantieri italiani di yacht e superyacht, che per molti operatori coprono addirittura il prossimo triennio, garantisce stabilità.

L'Italia rafforza nel 2022 la propria leadership mondiale nel settore dei superyacht. Il Global Order Book, elaborato da Boat International, posiziona ancora una volta l'industria italiana al vertice per gli ordini delle unità superiori a 24 metri, con 523 yacht in costruzione su un totale di 1024 a livello globale. L'Italia raggiunge così il massimo storico di ordini nel GOB. La quota italiana rappresenta oltre la metà degli ordini mondiali, con il 51% del totale, con un incremento di 116 unità rispetto al 2021, corrispondente a una crescita del 28,5%. Turchia e Paesi Bassi seguono nella classifica, rispettivamente con 91 e 81 ordini.

Ciò che emerge principalmente dai dati pubblicati nella nuova edizione de "La Nautica in Cifre" - l'annuario statistico realizzato da Confindustria Nautica con la partnership scientifica di Fondazione Edison e patrocinato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - è che l'aumento del fatturato derivante dalla produzione di superyacht è da imputare sostanzialmente alla crescita dell'export che ne rappresenta la principale componente - il 95%.

Nell'ultimo anno oggetto di studio, il valore della produzione italiana di superyacht risulta quasi triplicato rispetto al 2010, con un trend positivo dal 2012 in poi, e l'export, pur seguendo la stessa tendenza, ha registrato una crescita ancora superiore, pari a +310%

rispetto al dato base del 2010. Le vendite sul mercato italiano hanno visto notevoli incrementi nel corso degli ultimi anni rispetto ai minimi del 2013, con l'indice per l'anno in corso che ha raggiunto un livello del 77% rispetto al dato base del 2010.

Grazie agli sforzi quotidiani dei nostri imprenditori, la nautica da diporto si consolida pertanto come un fiore all'occhiello del Made in Italy e vera eccellenza della produzione Made in Italy a livello globale. Il legame dell'industria del comparto con i paradigmi del Made in Italy è forte, sia per le caratteristiche intrinseche delle imbarcazioni italiane, esportate in tutto il mondo, sia per la sommatoria di elementi primari che riferiscono al Bello e Ben Fatto. L'imbarcazione italiana si contraddistingue per la ricercatezza estetica - dal design elegante all'attenzione meticolosa per i dettagli, alla decorazione degli interni - ma anche per la ricerca tecnologica - nella costruzione dello scafo, nei materiali utilizzati, nelle vernici e nelle soluzioni di marineria.

Un perfetto connubio di Bello e Ben Fatto, quindi, capace di esprimere lo straordinario valore dell'industria nautica italiana: non solo classe ed eleganza, ma anche ricerca e innovazione, applicate a una produzione che raggiunge livelli di lavorazione quasi artigianali, grazie a una manodopera altamente qualificata e specializzata, per ottenere risultati all'avanguardia nell'estetica, nella funzionalità, nelle prestazioni, nel comfort e nella sostenibilità. ■

CONSULTA
L'ANNUARIO
CLICCA QUI



"DIPORTO NAUTICO IN ITALIA - ANNO 2021"

Il "Diporto Nautico in Italia - Anno 2021", prodotto in occasione del 62° Salone Nautico Internazionale di Genova, è un annuario statistico di settore, con Prefazione del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e Presentazione del Direttore Generale per la Digitalizzazione, i Sistemi Informativi e Statistici, realizzato dall'Ufficio di Statistica dell'Amministrazione con il contributo del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, delle Capitanerie di Porto e degli Uffici Marittimi Dipendenti, dell'ISTAT, degli Uffici della Motorizzazione Civile e delle Autorità di Sistema Portuale.

Il volume, inserito nel Programma Statistico Nazionale di competenza del Ministero, è composto da una sezione di sintesi, da cinque capitoli e da un'appendice statistica e normativa che evidenziano, con tabelle, grafici e commenti, i principali risultati di rilevazioni ed elaborazioni statistiche ufficiali su infrastrutture e consistenza del naviglio da diporto, patenti nautiche, sinistri, commercio con l'estero di settore ed attività svolta dalle Capitanerie di Porto. ■

"PURTROPPO
LA NUOVA FASE
DI INCERTEZZA E
L'AUMENTO DEI PREZZI
DELL'ENERGIA
INNESCATI
DALL'INVASIONE RUSSA
DELL'UCRAINA RISCHIA
DI INNESCARE
UNA NUOVA FASE
RECESSIVA"
ENRICO GIOVANNINI

caim
yachting

generalmarine
CAIM GROUP

Your partners in marine electronics.
CLICK HERE TO LEARN MORE!

ALLA PRESENTAZIONE DE "LA NAUTICA IN CIFRE" TUTTI I NUMERI SU UN COMPARTO CHE È TORNATO AI TEMPI D'ORO DEL 2007 E CHE PER ORA SENTE POCHI SEGNALI DI RALLENTAMENTO

L'INDUSTRIA NAUTICA ITALIANA È TORNATA SOPRA I 6 MILIARDI DI FATTURATO

Nel 2021 l'industria italiana della nautica ha fatto registrare un fatturato globale pari a 6,11 miliardi di euro, in crescita del 31,1% rispetto ai 4,66 miliardi del 2020 ma soprattutto riprendendo il trend crescente che proseguiva dal 2013 quando il volume d'affari del comparto era crollato a 2,4 miliardi. Si è quindi tornati al biennio d'oro 2017/2018 quando il fatturato annuale aveva raggiunto quota 6,2 miliardi di euro. "Il trend ormai è consolidato e i dati ancora incredibili dei primi sei mesi di quest'anno ci dicono che il 2022 sarà un altro anno di crescita" ha spiegato Stefano Pagani Isnardi, Direttore ufficio studi di Confindustria Nautica, secondo il quale "nel 2023 attesa una stabilizzazione".

Tutti i settori principali che formano il fatturato dell'industria nautica sono cresciuti nell'ul-

timo anno: la cantieristica vale 4,09 miliardi (il 66,9% del totale), gli accessori 1,57 miliardi (il 25,7%), i motori 450mila euro (7,4%) e a seguire c'è il refit di imbarcazioni e navi da diporto. In termini di contributo al Pil il peso della nautica ha raggiunto il 2,89%.

Il direttore della Fondazione Edison, Marco Fortis, ha evidenziato come il settore "imbarcazioni da diporto e sportive" sul comparto specifico degli "altri mezzi di trasporto" abbia aumentato la propria incidenza sull'export dal 8,7% del 2000 al 17,9% del 2021. Anche in termini di bilancia commerciale (che meglio misura la specializzazione di una data industria) il peso delle imbarcazioni da diporto e sportive è cresciuto, passando dal 22,1% al 35,5%.

Le "Imbarcazioni da diporto e sportive" rientrano inoltre tra i settori che dall'inizio del nuovo millennio hanno registrato le

maggiori crescite dell'export: considerando unicamente i settori manifatturieri più rilevanti per la bilancia commerciale italiana, vale a dire quelli che presentano nel 2021 un surplus commerciale superiore a 2 miliardi di euro, il comparto delle "Imbarcazioni da diporto e sportive" si posiziona infatti al 10° posto per crescita dell'export; in particolare, le esportazioni del settore sono passate dagli 850 milioni di euro nel 2000 ai 3 miliardi del 2021, registrando una crescita pari a 2,1 miliardi in valore assoluto e al 247,6% in termini percentuali. L'anno scorso i primi cinque mercati di esportazione dell'Italia nel settore "barche e yacht da diporto con motore entro bordo" sono state nell'ordine le Isole Cayman (543 milioni di dollari), gli Stati Uniti (532 Mln \$), la Francia (268 Mln \$), le isole Marshall (245 Mln \$) e Malta (241 Mln \$). Nella classifica dei primi 10 paesi esportatori mondiali l'Italia è al secondo posto (quasi 3,5 miliardi di dollari e una quota rispetto al totale mondiale del 16,1%) alle spalle dell'Olanda; se si guarda però la classifica del saldo commerciale il nostro paese sale al primo posto con 3,1 miliardi di dollari. A proposito invece dei principali poli produttivi territoriali al primo posto c'è quello definito dell'Alto Mediterraneo (Liguria e Toscana) con 122 imprese, 3.722 addetti, un fatturato 1,8 miliardi di euro; a seguire il distretto Adriatico composto da 72 imprese, 2.363 addetti e 790 milioni di euro di fatturato. I seguenti tre distretti geografici più importanti sono quello della Lombardia, quello di Napoli e quello di Torino.

Durante la cerimonia di inau-

Industria italiana della nautica, andamento del fatturato globale 2000-2021

valori in miliardi di euro



V BOATING ECONOMIC FORECAST, 22 settembre 2022

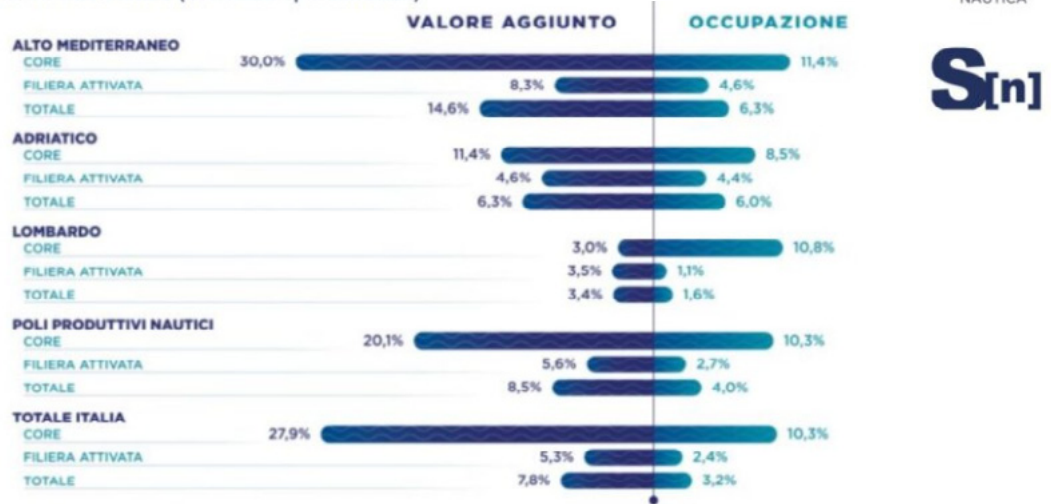
I principali poli produttivi territoriali della cantieristica nautica italiana

anno 2021 (o ultimo disponibile), in ordine per valore di fatturato

Poli produttivi territoriali	Imprese		Addetti		Fatturato		Export*	
	n.	Peso su Tot. Italia	n.	Peso su Tot. Italia	milioni €	Peso su Tot. Italia	milioni €	Peso su Tot. Italia
Polo produttivo Alto Mediterraneo	122	20,9%	3.772	36,7%	1.848,0	54,4%	2.206,1	33,5%
Distretto adriatico	72	12,3%	2.363	23,0%	790,0	23,3%	820,1	12,5%
Lombardia	92	15,8%	1.216	11,8%	324,5	9,6%	172,2	2,6%
Napoli	37	6,3%	361	3,5%	50,9	1,5%	79,1	1,2%
Torino	8	1,4%	498	4,8%	37,6	1,1%	73,2	1,1%
Totale 5 poli territoriali	331	56,7%	8.210	79,9%	3.051,1	89,8%	3.350,6	50,9%
Totale Italia	584	100%	10.280	100%	3.395,9	100%	6.580,2	100%

DINAMICA DEL VALORE AGGIUNTO E DELL'OCCUPAZIONE DELLA FILIERA NAUTICA NEI POLI PRODUTTIVI

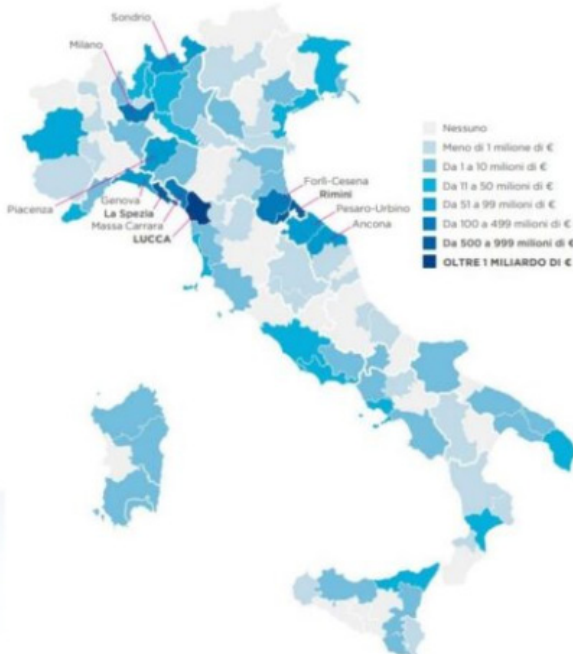
anni 2019-2022 (variazioni percentuali)



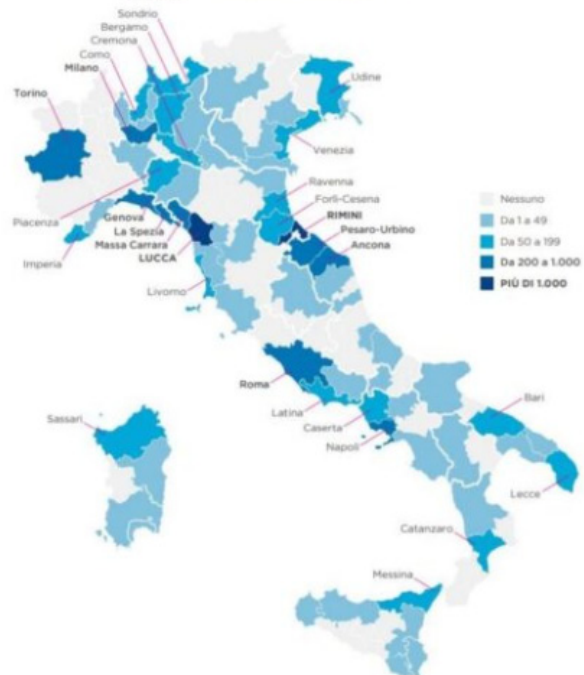
gurazione del Salone Nautico in corso a Genova il presidente di Confindustria Nautica, Saverio Cecchi, ha evidenziato come la produzione del comparto sia “cresciuta del 31% toccando i 6,11 miliardi con 27 mila addetti diretti”. Quest’ultimi nel 2021 “sono aumentati del 10% e con la filiera raggiungono i 90 mila occupati”. La nautica è dunque “il settore che in percentuale è cresciuto più di tutti gli altri”. All’evento fieristico di Genova sono espone oltre 1000 barche, i brand presenti sono oltre 900 e i nuovi modelli 168.

Carlo Maria Ferro, presidente di Iice Agenzia, ha detto: “Parlare di export aiuta a vedere il futuro con più ottimismo: l’export nazionale nel 2021 aveva già recuperato 7,5 punti percentuali, al di sopra dei livelli pre-pandemia e i primi sei mesi di quest’anno segnano un 22%. Andando a scomporre il dato, la nautica è stata capace di crescere oltre i valori del 2020 e nei sei mesi di quest’anno è cresciuta più rapidamente del dato nazionale, due volte rispetto al 2019. Esportare la nautica è esportare il meglio di tutta la produzione italiana”. ■

Province italiane per fatturato nel settore della cantieristica da diporto anno 2021*



Province italiane per numero di addetti nel settore della cantieristica da diporto anno 2021*

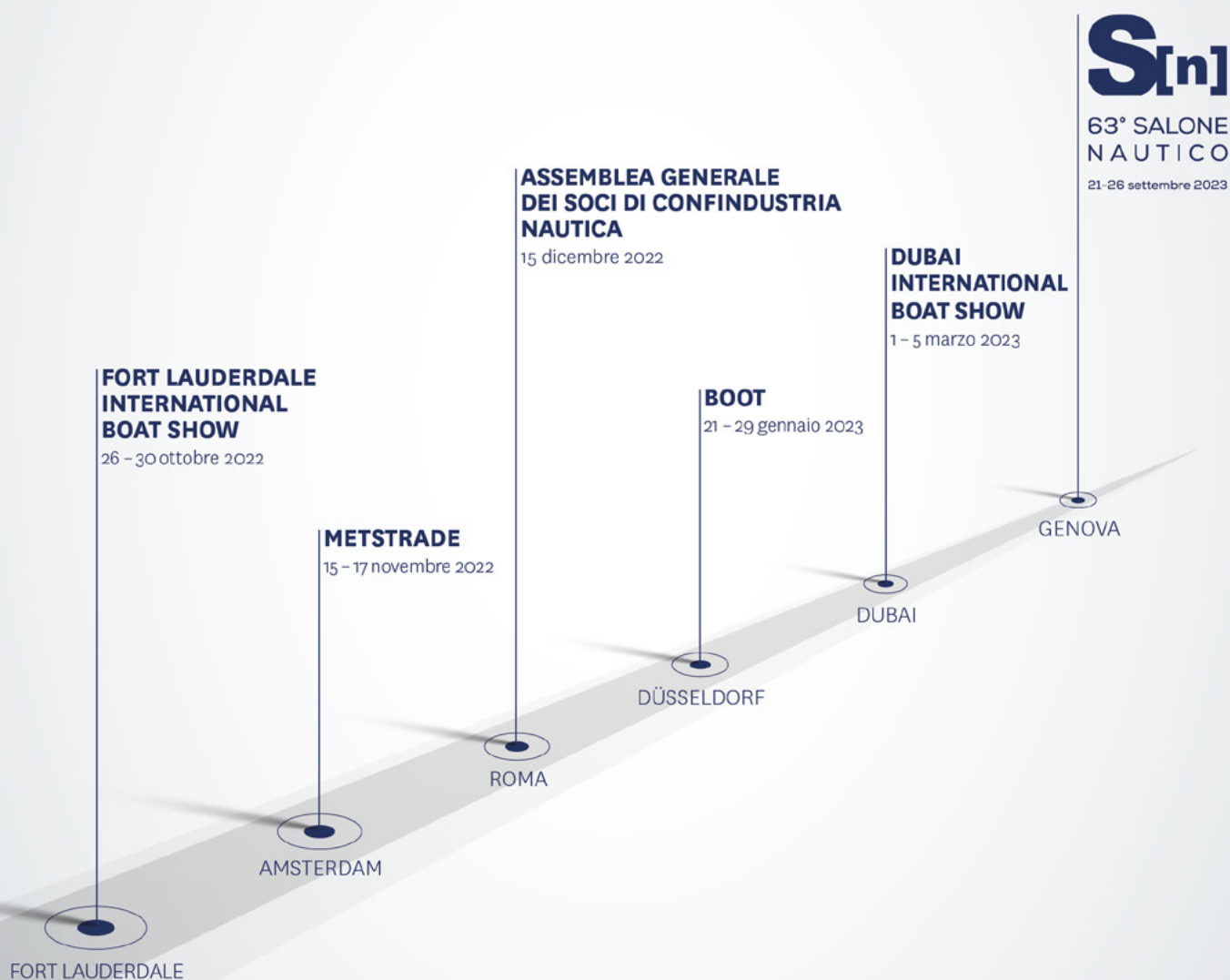


* In caso di assenza del dato 2021 si è considerato il dato 2020 e, in mancanza anche di quest’ultimo, il 2019. Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati AIDA - Bureau van Dijk

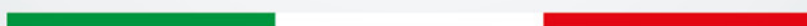
* In caso di assenza del dato 2021 si è considerato il dato 2020 e, in mancanza anche di quest’ultimo, il 2019. Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati AIDA - Bureau van Dijk

CON NOI IL MADE IN ITALY VIAGGIA VELOCE.

CALENDARIO EVENTI 2022/2023



L'eccellenza è Made in Italy.



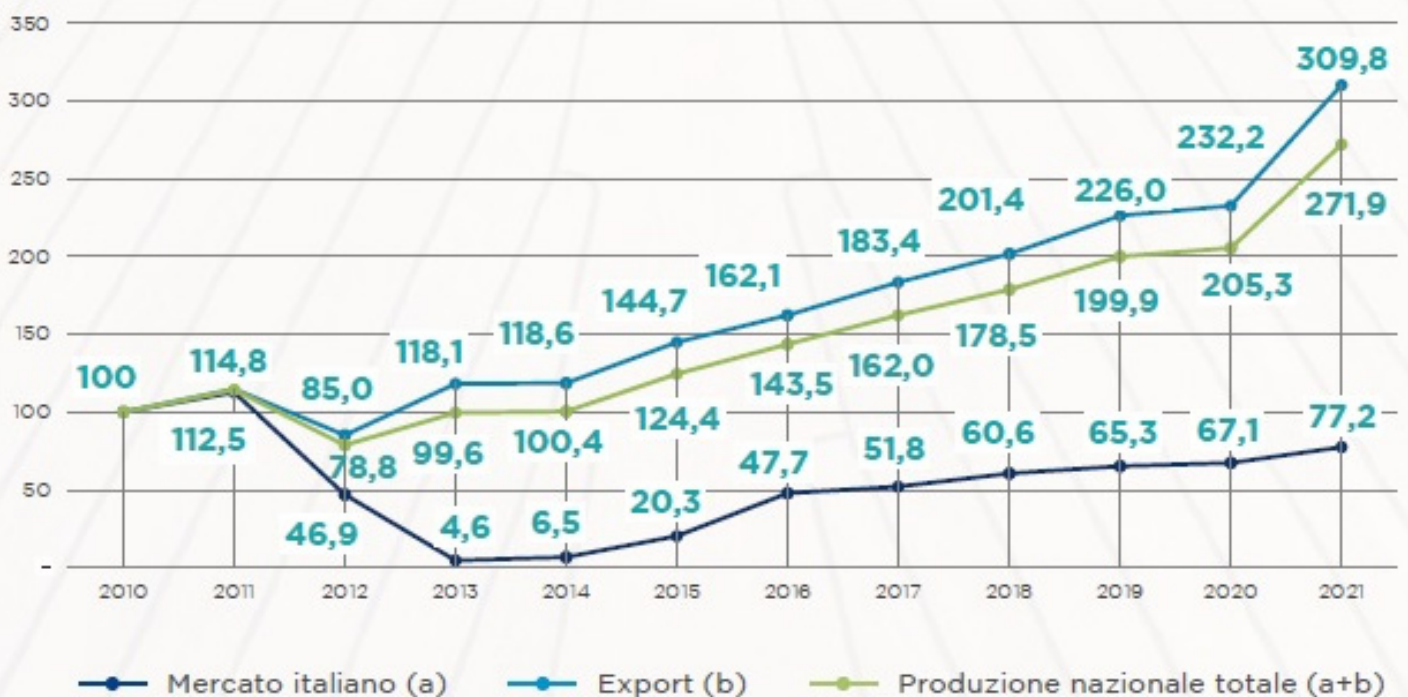
L'EXPORT DOMINA E TRAINA IL SEGMENTO DEGLI YACHT OLTRE I 24 METRI

A proposito dei mercati di destinazione delle vendite della cantieristica italiana, se si limita il campo d'osservazione ai cantieri che costruiscono imbarcazioni di lunghezza maggiore di 24 metri, l'andamento della produzione nazionale di superyacht mostra che l'aumento del fatturato derivante dalla produzione di superyacht è da imputare sostanzialmente alla crescita dell'export.

Nell'ultimo anno oggetto di studio all'interno della ricerca "La nautica in cifre" il valore della produzione italiana risulta quasi triplicato rispetto al 2010, con un trend costantemente positivo dal 2012 in poi. L'export, pur seguendo la stessa tendenza, ha registrato una crescita ancora superiore, pari a un +310% rispetto al dato base del 2010. Le vendite sul mercato italiano, quasi azzerate nel 2013, negli anni successivi hanno visto poi notevoli incrementi. ■

IL VALORE DELLA PRODUZIONE ITALIANA RISULTA QUASI TRIPLICATO RISPETTO AL 2010, CON UN TREND COSTANTEMENTE POSITIVO DAL 2012 IN POI

Fig. 3.6 La produzione italiana di superyacht: variazioni di fatturato rispetto all'anno 2010
analisi di un campione, base fissa anno 2010 = 100



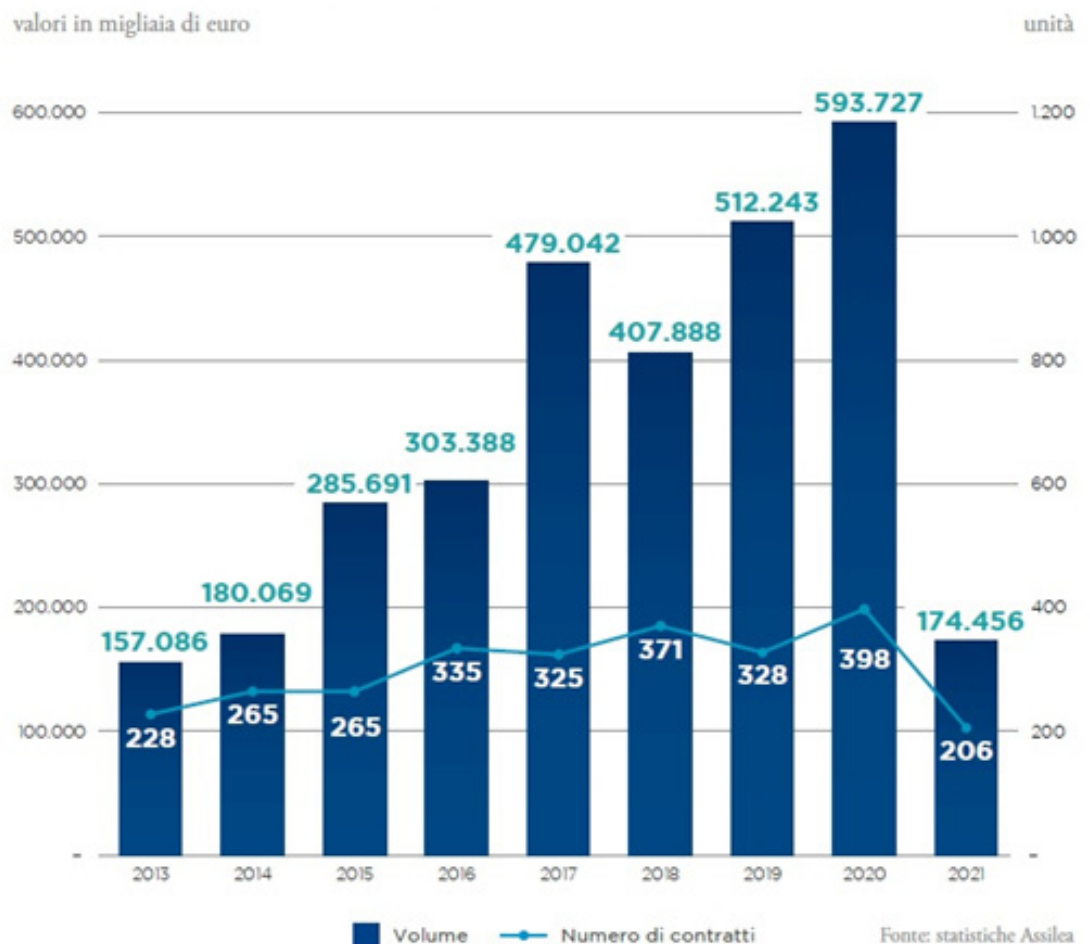
DOPO IL BRUSCO STOP DEL 2021 IL LEASING NAUTICO RIPRENDE IL LARGO

Secundo quanto riferisce Assilea, Associazione Italiana Leasing, in Italia lo stipulato leasing nautico, che comprende le unità da diporto e navali commerciali, dopo essere più che triplicato dal 2013 al 2017 ha registrato una flessione nel 2018, per poi tornare a crescere dal 2019 raggiungendo nel 2020 un valore dei contratti complessivo pari a 593,7 milioni di euro. Gli effetti dell'emergenza epi-

demologica Covid-19 hanno provocato un'importante flessione nel 2021 che ha visto un -71% nei volumi e un -41% nei numeri rispetto all'anno precedente. Dopo la flessione registrata nel 2021, il mercato del leasing di unità da diporto ha avuto una ripresa nella prima metà del 2022, con un incremento del 65,6% dei volumi finanziati rispetto allo stesso periodo del 2021. Si rileva anche un aumento del valore medio contrattuale, che

è passato da 661.000 euro nella media del 2021 a 1.110.000 euro a contratto nel primo semestre 2022. Mentre nel 2021 si era registrato un incremento dell'incidenza del leasing sulle unità da diporto usate, nel 2022 tale incidenza diminuisce e il leasing contribuisce per quasi il 90% dell'erogato a finanziare l'acquisizione di unità da diporto di nuova produzione, contribuendo così alla crescita dell'industria nautica. ■

Fig. 3.8  Dinamica dello stipulato leasing nautico





The two sisters Carolina and Michela Villa are preparing to celebrate their first 20 years in the large yachting business, a sector in which they are active with SCS Yachting and Villa Yachting today.

The origins date back to 2003 when Ship & Crew Services was founded, as a ship agent and crew management agency, which over the years has progressively specialized not only in merchant ships but also and especially in the yachting industry, becoming a full-agency and expanding its range of services.

The group has grown to the extent that in 2018 it opened a dedicated division called SCS Yachting.

About a year ago, the group also started a new segment related to the buying, selling, and chartering of yachts and superyachts under the Villa Yachting brand, activity also under the control of the Villa family.

Today, Villa Yachting and SCS Yachting offer a sphere of services ranging from brokerage, maritime agency, and the provision of flag registration services, the yachtman's telematics desk, crew search, selection and management, maritime brokerage, and administrative, tax and customs consulting. Since the very beginning the company helmed by the Villa sisters has been affiliated with the genoa-based association Assagenti, of which Carolina Villa is currently president of the yacht commission, and since 2018 it has been a member of Genova for Yachting, another local association representing Genoa's professional cluster and bringing together more than 50 companies active in the sectors of services, marinas, shipyards, technologies and professionals.

REFIT, RIPARAZIONE E RIMESSAGGIO SUPERANO I 350 MILIONI

Lo studio “La nautica in cifre” (Analisi di mercato per l’anno 2021) elaborato da Confindustria Nau-

tica e Fondazione Edison dedica un approfondimento alle attività di refit, riparazione e rimessaggio delle unità da diporto. Il fatturato complessi-

vo del settore per l’anno 2021 supera i 357 milioni di euro (+30% circa rispetto al 2020). Trattandosi dell’erogazione di un servizio, tale fatturato è generato interamente da produzione nazionale, leggermente più sbilanciato verso unità battenti bandiera estera (tabella 3.6). Anche la ripartizione tra i servizi svolti su imbarcazioni UE ed extra UE è piuttosto equilibrata, con una leggera preponderanza di queste ultime.

Il fatturato derivante dall’erogazione di servizi su imbarcazioni italiane registra la crescita maggiore (33,5%) mentre i ricavi relativi ad interventi effettuati su barche estere sono aumentati invece del 27% circa. ■



Tab. 3.7 ~~~~~ **Refit, riparazione e rimessaggio, andamento 2010 - 2021**
valori in euro

Anno	Produzione nazionale su imbarcazioni italiane (a)	Produzione nazionale su imbarcazioni estere (b)	Produzione nazionale (a+b)
2010	127.090.000	45.390.000	172.480.000
2011	128.690.000	50.370.000	179.060.000
2012	112.900.000	47.660.000	160.560.000
2013	96.030.000	42.400.000	138.430.000
2014	98.050.000	43.100.000	141.150.000
2015	105.550.000	101.600.000	207.150.000
2016	107.660.000	104.650.000	212.310.000
2017	112.500.000	108.310.000	220.810.000
2018	113.310.000	130.000.000	243.310.000
2019	125.250.000	157.330.000	282.580.000
2020	126.970.000	147.380.000	274.350.000
2021	169.470.000	187.770.000	357.240.000
Variatz. % 2021-2020	+33,4%	+27,4%	+30,2%

PREOCCUPANO I COSTI ENERGETICI E LA PROBABILE RECESSIONE ECONOMICA; RESTANO COMUNQUE BUONE LE PROSPETTIVE PER LE ATTIVITÀ DI RIMESSAGGIO E MANUTENZIONE PER IL 2023

PORTI TURISTICI: PER ASSOMARINAS DOPO UN BUON 2022 PREVISIONI DI RALLENTAMENTO

Il registrato incremento della domanda di ormeggi stanziali è da attribuirsi, come lo scorso anno, ad un turismo di prossimità favorito dalla pandemia. E' quanto emerge dall'indagine di Assomarinas sull'andamento del mercato dei servizi portuali turistici nel 2022, che, come di consueto, sarà illustrata in occasione dell'Assemblea in programma il prossimo 24 settembre presso il Salone Nautico di Genova.

“Migliaia di imbarcazioni usate che giacevano nei rimesaggi - dichiara il Presidente dell'Associazione Roberto Perocchio - sono tornate in acqua a dimostrazione di una preferenza da parte degli italiani nel frequentare le locali-

tà costiere nazionali piuttosto che ad essere interessati ad una vacanza a lungo raggio in aereo all'estero”. Anche la domanda di ormeggi in transito ha confermato un buon andamento per la tendenza a rimanere sulle coste nazionali e come conseguenza della crescita degli itinerari dell'utenza che ha scelto la formula della vacanza con imbarcazione a noleggio.

In considerazione della ripresa della domanda di servizi portuali turistici nel 2021 e nel 2022 anche la “vendita” (cessione di lungo periodo dei diritti di ormeggio) ha subito un leggero incremento, mitigato però dall'ampia disponibilità di offerta.

“Nonostante le previsioni per il

2023 prefigurino un nuovo rallentamento del settore, dovuto alle preoccupazioni per i costi energetici e per le prospettive di recessione economica, restano però buone le prospettive per le attività di rimesaggio e manutenzione delle unità nautiche, a riprova del fatto che gli appassionati di turismo nautico non intendono disfarsi del proprio mezzo.” ■

PREVISIONI 2023

35 risposte

ORMEGGI STANZIALI
ORMEGGI IN TRANSITO
RIMESSAGGI
MANUTENZIONE SU IMBARCAZIONI
VENDITE CARBURANTE
SERVIZI ACCESSORI
VENDITE ATTREZZATURA
VENDITE DI POSTI BARCA

+2,4%
+3,1%
+5,1%
+6,6%
+3,4%
+2,9%
+2,2%
+2%



ACCESSORI E COMPONENTI NAUTICI: FATTURATO RECORD A 1,57 MILIARDI

Lo studio “La nautica in cifre” offre un’analisi dettagliata anche del comparto degli accessori e componenti nautici, un segmento dominato da imprese di dimensioni medio-piccole ma che riveste un ruolo fondamentale nell’ambito dell’industria nautica italiana essendo caratterizzato da un alto livello qualitativo e tecnologico. Per una migliore analisi dei dati, gli autori della ricerca hanno deciso di suddividere il

comparto in due macrosettori: quello dei componenti, rappresentato dagli elementi che sono parte integrante dell’imbarcazione e senza i quali la navigazione non sarebbe possibile, e quello degli accessori, non necessariamente essenziali per la navigazione, ma comunque formanti l’allestimento dell’unità stessa. Le categorie merceologiche prese in considerazione sono le seguenti: Abbigliamento nautico, Accessori, Accessori per motore e meccanica navale,

Alberi, vele e velerie, Attrezzature per la pesca sportiva, Carrelli e trasporto imbarcazioni, Componenti, Generatori, Materie prime, Pesca subacquea, Porticcioli impianti ed attrezzature, Strumentazione elettronica di bordo. Il fatturato complessivo dell’intero settore degli accessori è stimato pari a circa 1,57 miliardi di euro, derivante per 1,19 miliardi di euro da produzione nazionale e per 385 milioni da importazioni. segue

Fig. 4.2 ~~~~~ Produzione e importazione di accessori, andamento dati di fatturato 2010 - 2021
valori in miliardi di euro

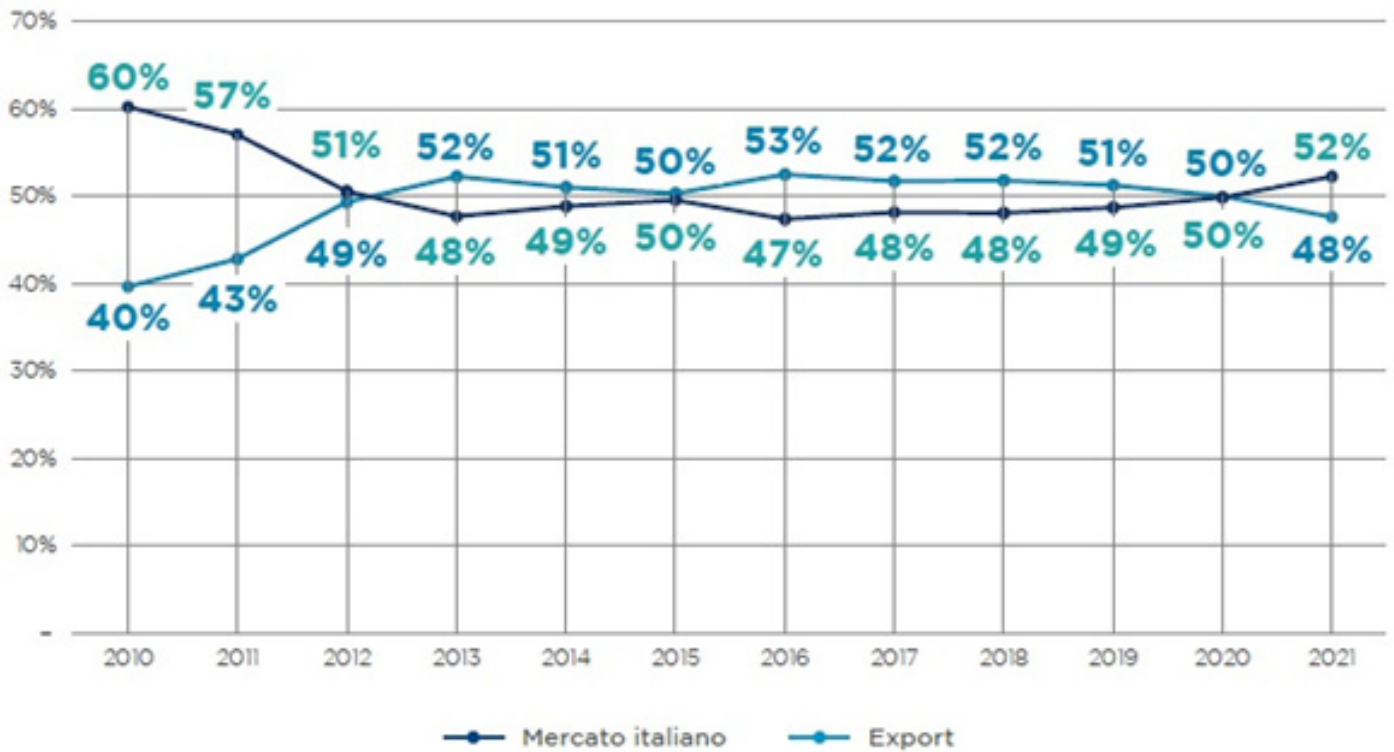


Osservando il trend relativo alla ripartizione della produzione nazionale di accessori tra export e mercato nazionale si nota come i valori

tendono a essere molto vicini al 50%, con piccole variazioni, a partire dal 2012, e come il mercato interno nel 2021 torni a essere più importante

di quello estero, anche in considerazione della forte crescita della domanda da parte dei cantieri nautici italiani. ■

Fig. 4.4 ~~~~~ **Produzione nazionale di accessori: ripartizione per mercato di sbocco, andamento 2010 - 2020**
valori percentuali



FRANCESCO STRUGLIA: "MAI FORZARE UN'ESTETICA COMUNE, BISOGNA SEGUIRE LE SCELTE DELL'ARMATORE COME UN'ONDA"



Studi da designer industriale, esordì con Zuccon International Project, una lunga esperienza con Omega Architects, tanti progetti curando le linee di Stefano Righini per Azimut e Benetti e, dal 2017, l'avvio del proprio studio: lo yacht designer Francesco Struglia ha compiuto un percorso professionale di grande

spessore, lavorando per molti fra i più noti cantieri italiani e stranieri produttori di super e megayacht. Oggi guarda ai nuovi progetti e alle prossime sfide professionali, fra cui c'è anche quella dell'accessoriato nautico, settore in cui è appena "sbarcato".



Ci fa una fotografia del suo studio oggi? Clienti attuali, progetti in corso, numero collaboratori ecc

Da poco ho ristabilito una base di progettazione a Roma e sto collaborando continuamente con tre designer esperti, all'occorrenza poi abbiamo una rete di specialisti che ci supporta. All'attivo abbiamo firmato progetti che solo negli ultimi due anni hanno venduto 120 unità, per un totale di 1.840 metri di costruito, se vogliamo adottare il linguaggio lineare dei cantieri. Al momento sono consulente stabile di Azimut Yacht per la ricerca di innovazione su tutta la gamma e da un anno stiamo supportando Benetti nella progettazione di un 47 metri molto importante.

Nel suo curriculum c'è un significativo periodo di lavoro in Olanda, con Frank Laupman e Omega Architects: cosa si porta dentro di quella esperienza, dal punto di vista professionale e umano?

Dopo i primi anni di lavoro con lo Studio Zuccon International Project mi sono trasferito in Olanda. Omega è uno studio importante e sono stato coinvolto in moltissimi progetti per Heesen, CRN, e altri cantieri di punta della superyacht industry. Credo che l'incredibile capacità

di controllo olandese, combinata alla passione e alla versatilità italiane, siano un abbinamento formidabile. Umanamente è rimasto un bellissimo rapporto con Frank Laupman, che è un progettista incredibile e una persona eccezionale.

Lei ha lavorato a molte barche del gruppo Azimut Benetti, per entrambi i marchi: quali sono le principali differenze nel progettare un super o un megayacht?

Credo che con la crescita del volume della costruzione, sia sempre più importante avere una idea reale che dia un vero significato al progetto.

Come definirebbe il suo tipo di design? Moderno, classico, innovativo?

Non ci ho mai pensato perché per me è sempre importante affrontare un progetto con naturalezza, senza forzare una estetica comune. Mi piacerebbe definirlo un design chiaro e onesto.

Come dev'essere un brief ideale che viene da un cantiere?

Credo che un buon progetto nasca da una reale necessità. Se veramente serve qualcosa di nuovo, qualche carenza da colmare, qualche tendenza da invertire, quello è il briefing perfetto.

Fino a che punto un designer può influenzare le scelte di un armatore o di un cantiere?

Quanto potere di "negoiazione" ha?

Le scelte di un armatore saranno mirate al realizzare il proprio sogno e all'eliminare gli elementi che lo disturbano, quindi si spera sempre di non dover influenzare le sue scelte, ma piuttosto seguirle come un'onda. Il cantiere per mia esperienza personale mira spesso a una razionalizzazione del progetto, che spesso porta a un miglioramento. Credo che il potere di negoziare sia proporzionale alla fiducia nel progettista.

Come fanno a collaborare proficuamente due designer su uno stesso progetto di barca, per esempio su interni ed esterni? Lei, potendo scegliere, cosa preferisce fare?

Il mio habitat è l'impostazione del progetto, e la creazione delle linee esterne derivate dal layout. Credo che un buon progetto di interni, e una buona relazione tra interior ed exterior designer, sia il risultato di un'impostazione iniziale che crei sintonia tra layout e forme esterne, preoccupandosi della resa di entrambe in un sistema unico.

Lei lavora anche con diverse aziende dell'accessoriato nautico, quali sono le sfide principali per un designer quando si progetta prodotti di questo tipo?

Negli ultimi due anni mi sono dedicato molto alla progettazione di prodotto per la nautica. Con mio grande piacere, al METS TRADE Amsterdam di quest'anno, verranno presentate tre sedute firmate da me per, e in collaborazione con ARAS Itala, azienda che produce sedili e componenti per la nautica e l'automotive di eccellenza. Il mare richiede accessori solidi e risparmia pochi materiali. Si deve valorizzare l'esperienza del costruttore, in modo da raggiungere insieme la migliore qualità possibile.

Qual è la barca o il progetto a cui è più affezionato e quale è stato quello più difficile finora?

Credo che il Verve 47 di Azimut Yachts sia al momento il progetto che più ha creato una tendenza, uno di quei progetti che vale la pena di costruire. Il più difficile è stato forse il Motopanfilo 37 Benetti, nel suo briefing mirato alla linearità e alla classicità, ma alla fine è stato il più premiato tra i due!

Per un designer ritiene positiva e fattibile la contaminazione fra diversi settori (nautica, automotive, residenziale ecc) o meglio restare concentrati principalmente su uno?

Credo che la contaminazione sia vitale per l'innovazione.

6 SETTEMBRE 2022

Valle: "Per Azimut Benetti 130 Mln di investimenti nei prossimi quattro anni"



> CLICCA E LEGGI
L'INTERVISTA



26 SETTEMBRE 2022

Perotti smentisce il "full electric" e preannuncia l'apertura di nuovi cantieri in Usa e in Italia



> CLICCA E LEGGI
L'INTERVISTA



18 SETTEMBRE 2022

Buonpensiere (Cantiere delle Marche): "Sostenibilità meno pressante di quanto il marketing voglia far credere"



> CLICCA E LEGGI
L'INTERVISTA



22 FEBBRAIO 2022

Costantino: "Dal mercato una richiesta sempre più marcata di yacht dalle forme non convenzionali"



> CLICCA E LEGGI
L'INTERVISTA



ASSISTENZA e MANUTENZIONE di pompe e motori elettrici.

Divisione La Spezia
Via Fontevivo 21/C.

PER MAGGIORI INFORMAZIONI

+39 0187 1953245

sales@fluidglobalsolutions.com

Via XXV Aprile, C3

19021 Arcola - LA SPEZIA



16 OTTOBRE 2022

Deprati (Baglietto): "Superata la tendenza del passato all'ostentazione del lusso"



> CLICCA E LEGGI L'INTERVISTA

17 MARZO 2022

Fulvio Codecasa: "Preferiamo limitare la produzione a poche unità annue per offrire il meglio"



> CLICCA E LEGGI L'INTERVISTA

20 GIUGNO 2022

Poerio guarda a tre aree geografiche diverse per espandere Tankoa Yachts



> CLICCA E LEGGI L'INTERVISTA

6 SETTEMBRE 2022

Galassi (Ferretti Group): "Mi aspetto un finale d'anno clamoroso"



> CLICCA E LEGGI L'INTERVISTA

12 SETTEMBRE 2022

Duò (Vittoria Yachts): "In costruzione on-spec i due Explorer project Bow Sprit 54m e Veloce 32m Rph"



> CLICCA E LEGGI L'INTERVISTA



1 GIUGNO 2022

Marco Massabò: "Così abbiamo fatto rinascere Cantieri di Pisa"



> CLICCA E LEGGI L'INTERVISTA



16 MAGGIO 2022

Il cantiere Rossini cresce "di taglia" e guarda all'estero



> CLICCA E LEGGI L'INTERVISTA



6 OTTOBRE 2022

Casareto a ruota libera sul futuro di Azimut Benetti e Lusben a Livorno e nel refit



> CLICCA E LEGGI L'INTERVISTA





BROKERAGE

CHARTER

MANAGEMENT

NEW BUILD

POSTI BARCA

- ✓ PORTO LOTTI
- ✓ PORTO MIRABELLO



CEO & Founder
ALDO MANNA



4 LUGLIO 2022

Varato da Benetti B.Yond, il primo di una serie di voyager da 37 metri



> CLICCA E LEGGI L'ARTICOLO



27 LUGLIO 2022

A bordo di Rio, l'ultimo 62 metri consegnato da Crn



> CLICCA E LEGGI L'ARTICOLO



11 MAGGIO 2022

Cantiere delle Marche ha consegnato il 32 metri Uptight



> CLICCA E LEGGI L'ARTICOLO



7 NOVEMBRE 2022

Varato da Sanlorenzo a Spezia il primo 57Steel



> CLICCA E LEGGI L'ARTICOLO





UNA PUBBLICAZIONE DI ALOCIN MEDIA srl

Piazza Roberto Baldini 4/66

16149 Genova

P.I./C.F. 02499470991

www.alocinmedia.it

DIREZIONE & REDAZIONE

Nicola Capuzzo

Cell: + 39 334 7889863

capuzzo.nicola@gmail.com

Cinzia Garofoli

redazione@superyacht24.it

PUBBLICITÀ

ADMAREX S.r.l.

Tel. +39 010 5954749

info@admarex.com

