



## RAPPORTO NAUTICA E FINANZA

Una forte esposizione finanziaria resa necessaria dagli investimenti e dall'aumento del capitale circolante legato alla crescita dimensionale; ma anche una debolezza strutturale delle imprese, dovuta alla frammentazione del settore. Questi elementi, che sono stati alla base dell'ascesa ininterrotta che il comparto italiano della nautica ha segnato negli ultimi anni, con l'avvento della crisi economica mondiale hanno iniziato a pesare sulle aziende costruttrici di imbarcazioni da diporto.

Uno studio ha analizzato i dati economici di un campione di **48 società** del comparto. E se gran parte dell'analisi fotografa la situazione arrivando al periodo a cavallo tra il **2007** ed il **2008**, prima quindi che il *default* mondiale acquisisse le dimensioni che ha poi dimostrato di avere, nondimeno fornisce indicazioni precise sugli elementi che, già presenti nei bilanci societari durante il boom del comparto, oggi determinano la sua fragilità di fronte alla crisi.

Nel **2007** il valore della produzione della nautica italiana, in generale, sfiora i **5 miliardi di euro**, in crescita dell'**11%** rispetto al **2006**. Mentre il valore della produzione della cantieristica per diporto è stato pari a **3,3 miliardi + 11,4%**.

Riguardo al mercato dei *megayacht*, oltre i **24 metri**, l'**Italia** ha segnato una quota di mercato pari al **46,6%**, registrando il maggior flusso di crescita nella produzione di queste imbarcazioni, in **8 anni** è passata da **100 a 427 unità** con un tasso di crescita medio annuo del **19,9%**. Quello degli altri **Paesi** è stato del **10,1%**. Per quanto attiene alle 48 aziende oggetto di studio si tratta di imprese italiane di produzione di imbarcazioni con un fatturato compreso tra **5 e 30 milioni di euro**. Il campione, tra il **2004** ed il **2007**, ha registrato complessivamente una crescita media della produzione del **21,5%**. La situazione patrimoniale evidenzia un aumento del capitale investito netto da **151,9 milioni di euro** nel **2004** a **303,8** nel **2007**.

L'incremento del capitale circolante netto e delle immobilizzazioni ha avuto un effetto nel complesso negativo sull'indebitamento finanziario del campione. In particolare, la crescita del capitale investito netto di **152 milioni nel corso** del quadriennio è stata finanziata per **40 milioni** grazie ad aumenti di capitale, per **12 milioni** grazie agli utili netti degli esercizi e per **100 milioni** grazie all'aumento dell'indebitamento finanziario. La debolezza strutturale dovuta alla notevole frammentazione del settore e la mancanza di risorse sufficienti per finanziare la crescita della produzione avevano comportato una difficoltà per molte aziende di sviluppare un percorso di crescita strutturato. Con la crisi, i punti deboli portano un'incapacità degli operatori del settore a fronteggiare adeguatamente il fenomeno. In particolare, alcuni gruppi che erano stati oggetto di acquisizioni, si trovano in difficoltà finanziarie anche a causa dell'eccessivo indebitamento lasciato in eredità dai diversi *leveraged buyout*.

A rendere vulnerabile la nautica alla crisi ha contribuito anche la necessità di continui investimenti per innovare il prodotto e standardizzarlo; in particolare si evidenzia come già dai dati del campione emerga che a fine **2007** la dimensione dell'indebitamento finanziario netto era arrivata a sfiorare quella del patrimonio netto giungendo ad un rapporto sostanzialmente di **1 a 1**, contro un **1 a 2** del **2004**. In aggiunta, oggi si riscontra la difficoltà di finanziamento dei clienti: negli anni passati i contratti di *leasing* hanno fortemente spinto le vendite di imbarcazioni. Ma una barca grande si poteva

vendere basandosi sul differenziale di canone di leasing piuttosto che sull'effettivo prezzo da pagare, determinando situazioni a volte paradossali, sia per la qualità del credito erogato sia, spesso, per i valori attribuiti all'usato ritirato, con la conseguente crescita del magazzino e del debito delle aziende.