



Unione Nazionale Cantieri Industrie Nautiche ed Affini

UCINA

La Nautica in Cifre
Analisi del mercato per l'anno 2012



Unione Nazionale Cantieri Industrie Nautiche ed Affini

UCINA

La Nautica in Cifre

Analisi del mercato per l'anno 2012

Pubblicazione annuale realizzata dall'Ufficio Studi di UCINA
in collaborazione con il Dipartimento di Economia
dell'Università degli Studi di Genova.

www.lanauticaincifre.it

La Nautica in Cifre

Analisi del mercato per l'anno 2012



5	Prefazione
7	Andamento del settore
11	Nota metodologica
15	1. L'industria nautica in Italia
17	1.1 La cantieristica italiana
24	1.1.1 Le unità a motore entro bordo, entrofuoribordo e idrogetto
27	1.1.2 Le unità a motore fuoribordo
30	1.1.3 Le unità a vela
33	1.1.4 Le unità pneumatiche
36	1.2 Refitting, riparazione e rimessaggio
39	1.3 Il comparto degli accessori
45	1.4 Il comparto dei motori
50	1.5 La produzione totale dell'industria nautica
56	1.6 Il contributo della nautica al Prodotto Interno Lordo
60	1.7 Il mercato del lavoro
64	1.8 Analisi dell'import-export secondo i dati ISTAT
73	1.9 Il finanziamento in leasing delle imbarcazioni (a cura di ASSILEA)



77	2.	L'industria nautica nel mondo
78		Introduzione
79	2.1	Il parco nautico mondiale
85	2.2	Le strutture dedicate alla nautica
89	2.3	La produzione mondiale
95	3.	Il segmento dei superyacht
97		Introduzione
98	3.1	La produzione mondiale: analisi del portafoglio ordini
106	3.2	La produzione italiana: analisi di un campione
109	4.	Il parco nautico e le patenti nautiche in Italia
111		Introduzione
113	4.1	Il parco nautico italiano
113	4.1.1	Il parco nautico immatricolato
115	4.1.2	Il turnover del parco nautico
118	4.1.3	Il parco nautico non immatricolato
120	4.1.4	Il parco nautico complessivo
121	4.2	Le patenti nautiche in Italia
121	4.2.1	Le patenti nautiche rilasciate e rinnovate nel corso del 2011
123	4.2.2	L'andamento nell'ultimo decennio
125		Appendici
126	A1	Le cifre dell'indagine
126	A1.1	La cantieristica
130	A1.2	Refitting, riparazione e rimessaggio
132	A1.3	Il comparto degli accessori
136	A1.4	Il comparto dei motori
143	A2	L'industria nautica e la sua distribuzione sul territorio
148	A3	Import-export: elaborazioni su dati ISTAT



Prefazione

Dopo un 2011 caratterizzato da dati di fatturato globale sostanzialmente stabili sull'anno precedente, grazie a una considerevole performance delle esportazioni, i dati dell'industria nautica italiana per il 2012 rispecchiano, invece, tutte le difficoltà generate dalla crisi dei mercati tradizionali.

Le stime effettuate l'anno scorso sono state infatti confermate al ribasso, con una riduzione di fatturato pari al 27% sul 2011, che ci riporta ai livelli di addirittura dodici anni fa. Ancora peggiore è lo scenario relativo alla produzione cantieristica per l'Italia, con un calo che raggiunge quasi il 90% rispetto ai picchi del 2007/2008, che colpisce i nostri cantieri focalizzati sul mercato interno.

Le dinamiche storiche del settore permettono di prevedere una ripresa della nautica ai primi segnali di crescita dell'economia italiana, ma come fare per garantire che la ripresa assuma effettivamente la giusta forma per l'intero comparto?

Sono evidentemente necessarie due linee parallele di intervento.

Da parte delle aziende è necessaria sia una grande spinta all'innovazione, per rilanciare la domanda interna, sia una forte attenzione alle esigenze dei mercati emergenti, al fine di preservare l'eccellenza della nautica in un quadro sempre più globalizzato, nel quale potranno competere soltanto le imprese più versatili.

Da parte del Governo, nell'urgenza di un rilancio dell'economia nel breve-medio periodo, è indispensabile sia un intervento nel sostegno ai consumi, sia un nuovo slancio alle politiche industriali, che spinga le aziende a innovare e investire in ricerca e sviluppo, individuando settori strategici in cui concentrare gli sforzi.

Appare infine indispensabile una più elevata considerazione delle esigenze dell'intera filiera nautica, produzione di punta del Made in Italy conosciuta in tutto il mondo, che va tutelata e strenuamente difesa come accade in altri Paesi a noi vicini, che stanno da tempo agendo con un forte sostegno alle proprie eccellenze industriali.



ANTON FRANCESCO ALBERTONI
PRESIDENTE DI UCIMA

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Albertoni', written over a light blue background.



Andamento del settore

Nell'ambito di un quadro economico fortemente negativo dal 2008 ad oggi, caratterizzato da una sostanziale incertezza sui tempi della ripresa, l'industria nautica deve fronteggiare una forte riduzione della domanda nei mercati tradizionali, con evidenti conseguenze sulla produzione del settore.

Confrontando i dati della presente pubblicazione, relativi al 2012, con quelli del 2008 (anno nel quale la cantieristica italiana ha conosciuto la sua maggiore espansione) si può osservare come il fatturato complessivo scenda quasi del 60%, attestandosi su un valore di 2,5 miliardi di euro, perdendo circa 3,7 miliardi in termini assoluti, per la maggior parte (oltre 2 miliardi) in termini di vendite di produzione italiana sul territorio nazionale. A livello macroscopico, si osserva innanzitutto una composizione molto diversa degli sbocchi di mercato rispetto al passato: le esportazioni superano ormai i due terzi della produzione totale dell'intero comparto, raggiungendo quasi il 90% nella cantieristica, e presentano una flessione attorno al 37% dal 2008 al 2012. La produzione nazionale per l'Italia si riduce del 77%, attestandosi su livelli minimi nella serie storica. La crisi è confermata anche dal dato relativo alle importazioni, in calo di oltre il 65%.

Sempre dal 2008 a oggi, il fatturato complessivo appare ben più che dimezzato, come si osserva anche dal dato relativo al contributo della nautica al PIL, che scende del 62%, mentre gli addetti diretti passano da oltre 35.000 a circa 19.000: sono dati che fanno riflettere sulla crisi in atto, che sta colpendo il settore con toni drammatici.

Al fine di individuare il posizionamento dell'industria della nautica da diporto nel contesto produttivo nazionale, è utile effettuare un confronto fra l'andamento del PIL di settore e quello dell'economia nazionale. Nel 2012 il tasso di crescita del PIL è stato negativo (-2,4%) e, in base alle più recenti stime OCSE di maggio 2013, l'andamento del PIL per l'anno in corso vedrà una contrazione dell'1,5% (contro il -1% dell'outlook del novembre scorso). Il ritorno alla crescita non è previsto prima del 2014, quando è stimata una variazione positiva dello 0,5%; il dato per il 2015 è previsto in crescita dell'1,3%, riflettendo così sia un miglioramento ciclico, sia una ripresa della crescita potenziale del PIL stesso.

In base a tali stime la crisi economica in atto si presenterebbe quindi con un andamento a W¹, andamento che si presenterebbe anche nel settore della nautica da diporto, come appare confrontando la curva relativa al tasso di crescita del PIL con quella del tasso di crescita del contributo dell'industria nautica al PIL.

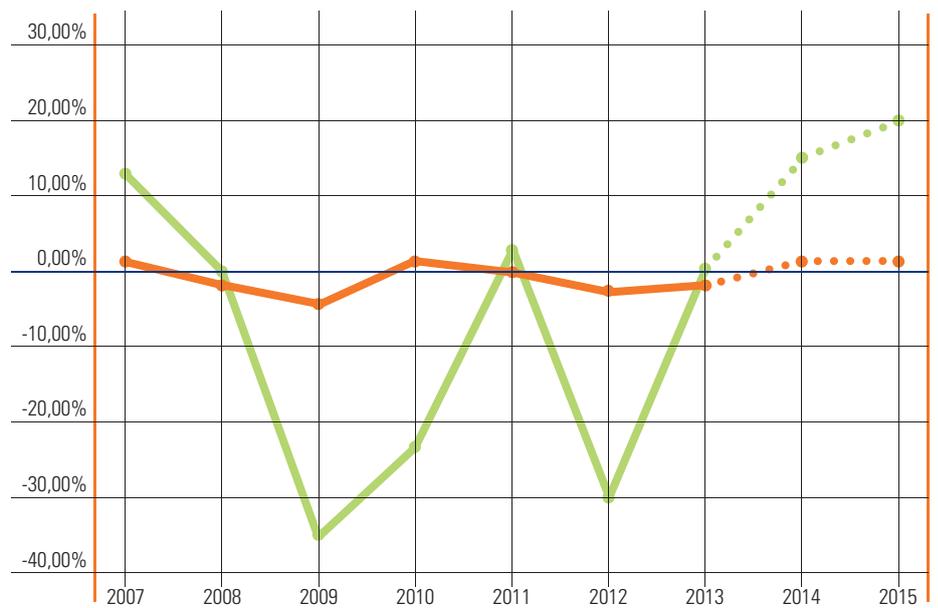


¹ Una crisi a W si presenta come un ciclo economico caratterizzato in un primo tempo da una caduta forte e marcata degli indicatori macroeconomici che, dopo aver rapidamente raggiunto il loro livello minimo, risalgono in breve tempo, riportando l'economia a crescere al proprio tasso naturale; non appena gli indicatori sembrano consolidati, si verifica una seconda ondata recessiva che comporta un'ulteriore contrazione dell'economia, che determina tempi più lunghi per il ritorno a una crescita stabile.



Confronto fra tasso di crescita del PIL italiano e tasso di crescita del contributo della nautica al PIL

— tasso crescita del PIL italiano
— tasso di crescita del contributo della nautica al PIL





L'andamento delle due curve appare simile, anche se quello del contributo della nautica amplifica quello del PIL; la nautica da diporto è infatti un mercato ad alta elasticità del reddito: se diminuisce la ricchezza di un Paese, ci sono beni a cui si è più facilmente disposti a rinunciare, e la nautica da diporto è evidentemente fra questi. Il rapporto fra la variazione percentuale del PIL nazionale rispetto alla variazione percentuale del PIL del settore risulta molto alta (superiore a 10) e, proprio per questo, non appena si invertirà la tendenza del dato generale, la risalita del settore sarà più rapida del dato nazionale.

Nei momenti di crescita economica i benefici di questo andamento sono stati molteplici: nel 2007, con un PIL che cresceva dell'1,4%, il PIL generato dalla nautica da diporto cresceva infatti del 13,2%; nel 2008 la variazione del PIL era già negativa (-1%), ma il contributo al PIL della nautica cresceva dello 0,2% rispetto all'anno precedente; naturalmente, nel periodo di maggiore calo del PIL nazionale (-5,1%), il PIL della nautica ha visto un calo di quasi il 35%.

Se le stime relative alla crescita del PIL si riveleranno corrette, il contributo della nautica al PIL potrebbe pertanto presentare l'andamento esposto nel grafico, portando un beneficio proporzionale al relativo valore del fatturato. Si deve infine ricordare che in Italia il settore della nautica da diporto, considerata la propria forte vocazione all'export, cresce anche quando il PIL nazionale resta costante o è lievemente negativo, nel caso in cui il PIL dei Paesi ove vengono effettuate le esportazioni sia in crescita. Poiché i principali mercati di esportazione sono attualmente gli Stati Uniti e i Paesi emergenti, dove si riscontrano dati di crescita economica particolarmente vivaci, è evidente che l'industria nautica italiana ha tutte le possibilità di riprendersi non appena conclusa la fase recessiva.

STEFANO PAGANI ISNARDI
RESPONSABILE UFFICIO STUDI UCINA

ENRICO IVALDI
DIPARTIMENTO DI ECONOMIA DELL'UNIVERSITÀ DI GENOVA





Nota metodologica

Il presente rapporto, redatto dall'Ufficio Studi di UCINA in collaborazione con il Dipartimento di Economia dell'Università di Genova – che ne ha inoltre realizzato le elaborazioni statistiche – ha lo scopo di fornire un'analisi completa e dettagliata dell'andamento del settore della nautica da diporto per l'anno 2012, costituendo un importante strumento di lettura del mercato per gli addetti del settore.

I dati provengono principalmente, come di consueto, dai questionari compilati dalle imprese del settore. Al fine di arricchire il rapporto sono stati utilizzati anche dati provenienti da importanti istituti di livello nazionale ed internazionale: ISTAT (Istituto Nazionale di Statistica), Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Censis (Centro Studi Investimenti Sociali), Assilea (Associazione Italiana Leasing), ICOMIA (International Council of Marine Industry Associations), IMEC (ICOMIA Marine Engine Committee).

Il rapporto è strutturato, come di consueto, in quattro sezioni e un'appendice: il capitolo 1 "L'industria nautica in Italia" prende in esame l'andamento del settore del diporto a livello nazionale, con un particolare approfondimento sulla produzione complessiva del 2012 ed esaminandone il trend degli ultimi anni. Il capitolo 2 "L'industria nautica nel mondo" presenta i dati relativi all'andamento del settore a livello mondiale nel 2011. Il capitolo 3 "Il segmento dei superyacht" esamina il settore delle navi da diporto, sia attraverso la consueta verifica del portafoglio ordini nel mondo, sia attraverso un'analisi del fatturato prodotto da un significativo campione di aziende italiane. Il capitolo 4 "Il parco nautico e le patenti nautiche in Italia" riporta una breve sintesi relativa alla consistenza del parco nautico italiano e delle patenti nautiche in Italia, tratta dal Rapporto sul Turismo Nautico 2013 dell'Osservatorio Nautico Nazionale.

In Appendice vengono presentate informazioni statistiche di maggior dettaglio sul settore della cantieristica e degli accessori, sull'industria nautica e la sua distribuzione sul territorio italiano e, infine, sul commercio con l'estero.

Nello specifico, questa pubblicazione riguarda le elaborazioni dei risultati economici 2012 delle imprese italiane operanti nei settori della produzione, importazione, riparazione e manutenzione di unità da diporto, di accessori e di motori marini. Le informazioni statistiche scaturiscono da due distinte rilevazioni: la prima riguarda le aziende partecipanti agli ultimi Saloni Nautici Internazionali di Genova e altre principali imprese del settore non espositrici; la seconda rilevazione è stata effettuata a livello campionario sulle aziende individuate dal codice Ateco 30.12¹, classificate dall'ISTAT come imprese che effettuano attività di costruzione e attività di riparazione di imbarcazioni da diporto e sportive, in base agli elenchi forniti dalle Camere di Commercio.



¹ Più precisamente, la classificazione Ateco 30.12 include l'attività di costruzioni di imbarcazione e canotti pneumatici, imbarcazioni a vela con o senza motore ausiliario, imbarcazioni a motore, imbarcazioni da diporto e sportive, canoe kayak, imbarcazioni di ogni tipo, ed attività di riparazione, manutenzione e trasformazione di imbarcazioni da diporto e sportive. Tale classificazione costituisce la versione nazionale della nomenclatura europea, NACE rev.2, pubblicata sull'Official Journal il 20 dicembre 2006 (Regolamento CE n.1893/2006 del PE e del Consiglio del 20/12/2006).



2 A ciascuna impresa non rispondente sono stati attribuiti valori provenienti dai bilanci ufficiali o da comunicati emanati dalle aziende stesse, parzialmente integrati per interpolazione e stima da valori rilevati in imprese delle stesse dimensioni, operanti nello stesso settore di attività.

Alle aziende – che hanno potuto compilare i questionari (online e cartacei) nel periodo compreso tra marzo e aprile 2013 – sono state richieste informazioni relative a localizzazione della società, forma societaria, numero complessivo di addetti, fatturato complessivo e nautico, valori economici di import-export (complessivi e ripartiti secondo la natura merceologica dei prodotti).

Considerato il minor tempo a disposizione per la raccolta dei dati rispetto agli anni precedenti - due mesi (marzo e aprile), rispetto ai classici 6 mesi (da marzo ad agosto) – è stato comunque raccolto un numero di questionari complessivamente sufficiente per restituire una stima affidabile dei valori del comparto. In una prima fase di revisione sono stati individuati i valori fuori scala ed è stata effettuata al contempo una verifica sulla congruenza dei dati del 2012 rispetto agli stessi dati degli anni precedenti: le imprese che avevano inviato questionari incompleti o errati sono state singolarmente ricontattate e si è proceduto ad una verifica puntuale dei dati inseriti. Per alcune imprese non rispondenti al questionario, ma tuttora operative e significative dal punto di vista del volume d'affari, si è invece proceduto ad un'integrazione delle variabili d'interesse ².

Per quanto riguarda la rilevazione campionaria, si sono utilizzati i dati relativi alle risposte ai questionari inviati alle imprese con codice Ateco 30.12 e i dati relativi alle aziende partecipanti al 52° Salone Nautico Internazionale aventi fatturato nautico inferiore a € 150.000. Si è quindi potuto stimare un fatturato medio di € 100.000 sia per le piccole imprese che effettuano attività di produzione di imbarcazioni, sia per quelle che svolgono attività di riparazione e manutenzione di imbarcazioni. In relazione alle imprese con codice Ateco, attraverso l'indagine si è inoltre stimato che circa il 10% di esse svolge attività di produzione e le restanti attività di riparazione, refitting e rimessaggio di imbarcazioni.

Nell'appendice A1 "Le cifre dell'indagine" vengono presentati i dati relativi a tutti i questionari interamente compilati, al netto delle imprese che hanno solo parzialmente risposto e di quelle per le quali si è effettuata la rilevazione campionaria (codice Ateco 30.12 e aziende non rispondenti al questionario): sono disponibili i dati relativi al numero di unità prodotte in Italia nel 2012, con un livello di dettaglio che si spinge fino alla ripartizione per tipologia di unità: unità minori (unità rigide non a vela <2,5m, unità pneumatiche <2,5m, unità a vela <2,5m, derive e tavole a vela, moto d'acqua PWC, canoe, kajak, pattini, pedalò, jole, mosconi, ecc...), unità fuoribordo, unità entrobordo, unità entrofuoribordo, unità idrogetto, unità pneumatiche (gommoni e con carena rigida RIB), unità a vela (monoscafo o multiscafo, con o senza motore ausiliario), superyacht. Sono inoltre presenti tutti i dati relativi alla composizione dei relativi fatturati e le tabelle



contenenti la segmentazione delle unità vendute per lunghezza fuori tutto >2,5m e quella per potenza totale del motore installato. È anche presente una tabella che fornisce il numero di unità e il fatturato delle imbarcazioni vendute direttamente ai clienti, ai concessionari e ai rivenditori. Questa sezione contiene inoltre i dati relativi ad alcune specifiche del comparto dei motori e del segmento dei fuoribordo (numero di pezzi venduti nel corso del 2012 suddivisi per tipologia di motore, con segmentazione delle unità vendute per classi di potenza in CV e kW, oltre a una sezione dedicata ai motori fuoribordo derivante dai dati IMEC). Per quanto riguarda gli accessori risulta più complesso fornire una stima puntuale del sotto-comparto in quanto molte aziende non producono esclusivamente per il settore della nautica. Al fine di una migliore analisi dei dati si è pertanto mantenuta la suddivisione del comparto in due macro settori: quello dei componenti, rappresentato dagli elementi necessari ed imprescindibili alla navigazione dell'unità, e quello degli accessori, non specificamente destinati alla navigazione. I dati relativi alle aziende che costruiscono componenti sono interamente a disposizione dell'indagine, mentre quelli relativi alle aziende di accessori difficilmente possono essere rilevati nella loro interezza, portando a stimare il campionamento nell'ordine del 90% del valore globale del settore.

Per quanto concerne il comparto refitting, riparazione e rimessaggio, viene riproposta la composizione del fatturato per bandiera e per tipologia di imbarcazione.

Come nelle scorse edizioni il contributo al PIL della nautica è stato calcolato secondo il metodo delle matrici input-output, che permette di misurare la quantità di prodotto che ciascun settore produttivo acquista da ciascuno degli altri. I dati utilizzati sono stati ottenuti inviando appositi questionari ad un opportuno campione stratificato secondo il settore merceologico di appartenenza (cantieristica, accessori e componenti, motori) e la dimensione del fatturato nautico.

STEFANO PAGANI ISNARDI
RESPONSABILE UFFICIO STUDI UCINA

ENRICO IVALDI
DIPARTIMENTO DI ECONOMIA DELL'UNIVERSITÀ DI GENOVA



1. L'industria nautica in Italia





1.1 La cantieristica italiana

Il **fatturato della cantieristica italiana** per l'anno 2012 è pari a € 1.296.820.000, di cui € 1.264.660.000 derivanti da produzione nazionale (98%) e € 32.160.000 ascrivibili alle vendite di prodotti importati (2%).

La produzione nazionale è stata venduta per il 14% (€ 176.490.000) sul mercato italiano e per il restante 86% (€ 1.088.170.000) è stata destinata ai mercati esteri, con una prevalenza verso i paesi extraeuropei (69%).

Per quanto riguarda le importazioni, il fatturato deriva in prevalenza da imbarcazioni provenienti da paesi europei (67%), mentre il valore delle importazioni da paesi extra UE rappresenta il 33% del totale (rispettivamente € 21.400.000 e € 10.760.000). La maggior parte di unità da diporto importate è stata successivamente collocata sul mercato italiano (€ 22.230.000, pari al 69%), mentre solo il 31% (€ 9.930.000) di fatturato deriva da unità riesportate.

Considerando produzione nazionale ed importazione di unità da diporto congiuntamente, si può notare come la maggior parte del fatturato (85%) sia destinata all'estero, per un valore di € 1.098.100.000. La quota di fatturato derivante da imbarcazioni vendute in Italia ammonta invece a € 198.720.000, pari al 15% del totale.

La tabella **1.1a** espone i valori di fatturato della cantieristica in termini assoluti, in euro, e in valori percentuali. I dati sono frutto di elaborazione di questionari UCINA, arrotondati alle decine di migliaia di euro.

Nella tabella **1.1b** sono riportati i valori scomposti dei fatturati relativi al periodo 2005-2012 e un confronto sulla variazione percentuale dei valori relativi agli ultimi due anni, al fine di rendere evidente la performance dell'industria analizzata nel 2012.

Il fatturato totale della cantieristica nel 2012 subisce una importante perdita rispetto al

Tab 1.1a Cantieristica italiana, anno 2012

	Valori in €	Valori %
Produzione nazionale	1.264.660.000	98%
sul mercato nazionale (a)	176.490.000	14%
per esportazione (b)	1.088.170.000	86%
di cui verso Paesi UE	340.870.000	31%
di cui verso Paesi extra UE	747.300.000	69%
Importazioni	32.160.000	2%
provenienti dai Paesi UE	21.400.000	67%
provenienti da Paesi extra UE	10.760.000	33%
vendute in Italia (c)	22.230.000	69%
vendute all'estero (d)	9.930.000	31%
Fatturato globale	1.296.820.000	100%
destinazione finale all'estero (b+d)	1.098.100.000	85%
destinazione finale Italia (a+c)	198.720.000	15%





2011, che ammonta al 36,65%. Analizzando i dati parziali, si può osservare come la produzione nazionale cali del 35,50%; tale perdita è maggiormente imputabile alla diminuzione del fatturato derivante dalla produzione venduta in Italia (-57,35%), mentre il valore della produzione esportata scende in misura minore ma pur sempre considerevole (-29,65%). Il fatturato derivante dalla vendita di prodotti importati registra la perdita più importante in termini percentuali (-62,71%), anche se meno rilevante in termini assoluti. Il saldo export-import è positivo, a conferma della vocazione esportatrice della cantieristica italiana, ma in calo rispetto al 2011, perché le importazioni scendono più di quanto aumentino le esportazioni. Il confronto con il 2008 rivela un calo del fatturato di oltre il 66%, corrispondente ad un calo dell'export superiore al 40%, ma soprattutto un calo della produzione italiana di oltre l'88%. Le importazioni, infine, sono calate di oltre il 90%.

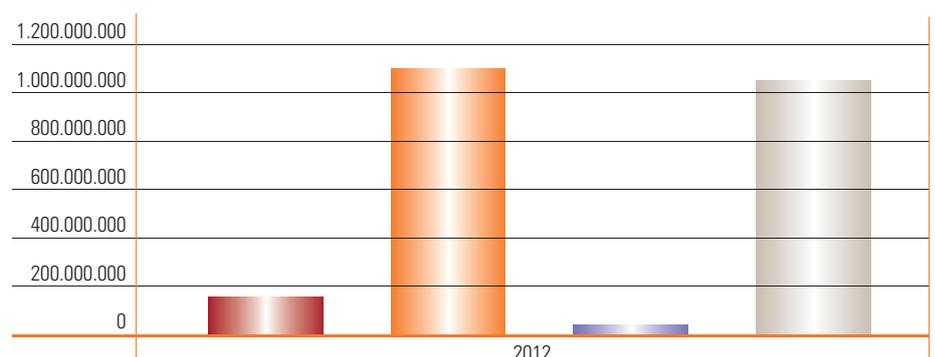
Tab 1.1b Cantieristica italiana, valori in €

Anno	Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	Produzione nazionale per export (b)	Produzione nazionale (a+b)	Importazioni (c)	Saldo Export-Import	Fatturato globale (a+b+c)
2006	1.225.620.000	1.757.960.000	2.983.580.000	467.220.000	1.290.740.000	3.450.800.000
2007	1.457.690.000	1.865.150.000	3.322.840.000	482.350.000	1.382.800.000	3.805.190.000
2008	1.508.250.000	1.855.740.000	3.363.990.000	457.980.000	1.397.760.000	3.821.970.000
2009	1.055.070.000	1.476.020.000	2.531.090.000	222.710.000	1.253.310.000	2.753.800.000
2010	616.730.000	1.263.420.000	1.880.150.000	125.890.000	1.137.530.000	2.006.040.000
2011	413.780.000	1.546.900.000	1.960.680.000	86.250.000	1.460.650.000	2.046.930.000
2012	176.490.000	1.088.170.000	1.264.660.000	32.160.000	1.056.010.000	1.296.820.000
Variaz. % 12-11	-57,3%	-29,6%	-35,5%	-62,7%		-36,6%

Figura 1.1c

- Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)
- Produzione nazionale per export (b)
- Importazioni (c)
- Saldo export-import

Fig 1.1c Cantieristica Italiana: composizione del fatturato globale 2012, valori in €





Le due figure seguenti illustrano graficamente la composizione del fatturato 2012 e il trend dell'industria cantieristica dal 2006 ad oggi.

Dall'analisi del grafico 1.1c emerge chiaramente l'importanza della produzione italiana esportata, e il minor valore della produzione collocata sul mercato interno. Le importazioni hanno invece un ruolo marginale nella composizione del fatturato.

Il grafico 1.1d illustra con particolare efficacia l'andamento del settore nell'arco del periodo 2006-2012 e la parabola discendente che porta tutti i valori analizzati a livelli inferiori rispetto al primo anno di osservazione.

Dall'esame del grafico emerge chiaramente come la diminuzione di fatturato riguardi soprattutto la produzione nazionale per il mercato nazionale. La perdita progressiva di

Fig 1.1d Cantieristica italiana: andamento del fatturato globale 2006/2012, valori in €

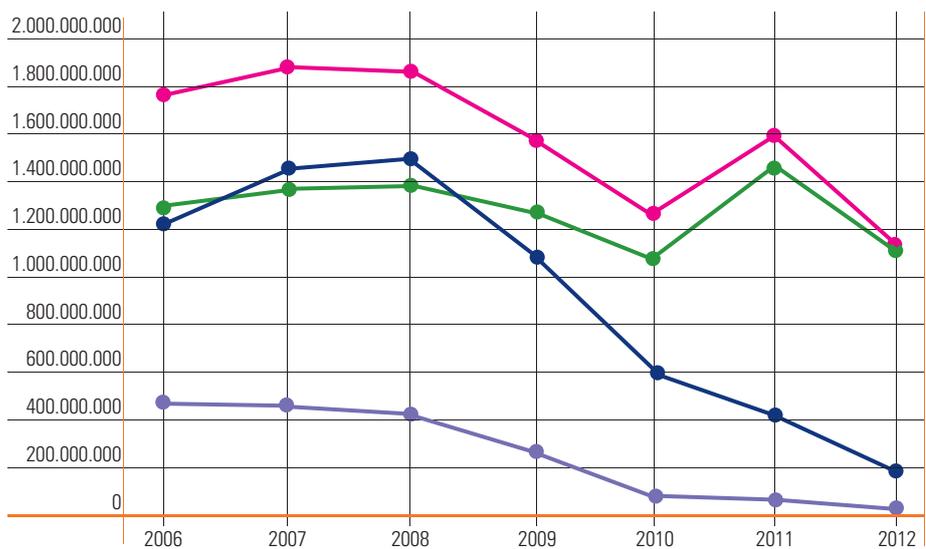


Figura 1.1d

- Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)
- Produzione nazionale per export (b)
- Importazioni (c)
- Saldo export-import

valore delle importazioni fa sì che la curva che raffigura il saldo import-export si avvicini sempre più alla curva delle esportazioni, fin quasi a sovrapporvisi.

La sempre maggiore importanza delle esportazioni rispetto alle vendite sul mercato nazionale che caratterizza la ripartizione della produzione italiana è ben rappresentata dalla figura 1.1e, che mostra come la forbice tra queste due grandezze sia in forte aumento negli ultimi anni: i prodotti dell'industria italiana sono infatti collocati sempre più sui mercati internazionali (86% nel 2012, contro il 79% nel 2011) e sempre meno sul

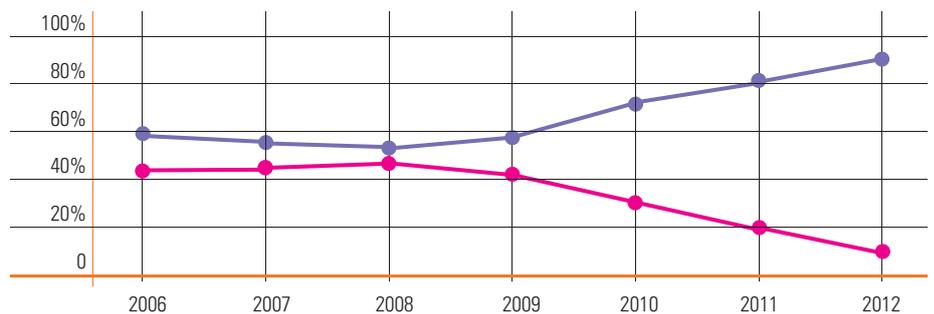


mercato interno (14% nel 2012 contro 21% nel 2011). Si noti inoltre come la ripartizione all'inizio del periodo di osservazione le due grandezze fosse sostanzialmente equilibrata (rispettivamente 53% e 47%).

Figura 1.1e

● Export
● Mercato italiano

Fig 1.1e Cantieristica italiana: ripartizione della produzione nazionale tra vendite in Italia e all'estero 2006/2012, valori in €



Il settore della cantieristica rappresenta la parte costitutiva e fondamentale della produzione nazionale dell'industria della nautica da diporto, ed è a sua volta suddiviso in sottosettori di specializzazione merceologica. L'analisi dettagliata di tali comparti permette di individuare quali siano le tipologie di unità da diporto maggiormente richieste dal mercato.

Le imbarcazioni prodotte sono così suddivise per le seguenti tipologie:

- unità a motore entro-bordo (eb), entrofuoribordo (efb) e idrogetto;
- unità a motore fuoribordo (fb);
- unità a vela;
- unità pneumatiche;
- unità minori.

Nelle tabelle **1.1f**, **1.1g** e **1.1h** è possibile osservare l'andamento della produzione cantieristica italiana, suddivisa nei diversi sottosettori della nautica.

La tabella **1.1f** illustra i fatturati globali dei sottosettori in euro, mentre le tabelle **1.1g** e **1.1h** illustrano, in termini percentuali, rispettivamente il peso dei singoli sottocomparti e il peso delle diverse origini del fatturato nel quadro economico complessivo.

Dalla tabella **1.1f** si evince la netta prevalenza del fatturato derivante dalla produzione di unità da diporto con motore entro-bordo, entrofuoribordo e idrogetto, che ammonta a € 1.136.900.000, per la maggior parte collocati sui mercati internazionali (85,6%).



Tab 1.1f Composizione del fatturato dei sotto comparti, anno 2012, valori in €

Tipologie merceologiche	Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	Produzione nazionale per esportazione (b)	Produzione nazionale (a+b)	Importazioni (c)	Saldo Export-Import	Fatturato globale (a+b+c)
unità eb. efb. idrogetto	139.930.000	973.110.000	1.113.040.000	23.860.000	949.250.000	1.136.900.000
unità rigide con motore fb.	6.590.000	12.810.000	19.400.000	3.220.000	9.590.000	22.620.000
unità a vela	12.620.000	70.480.000	83.100.000	1.980.000	68.500.000	85.080.000
unità pneumatiche	16.010.000	31.530.000	47.540.000	2.150.000	29.380.000	49.690.000
unità minori	1.340.000	240.000	1.580.000	950.000	-710.000	2.530.000
Totali	176.490.000	1.088.170.000	1.264.660.000	32.160.000	1.056.010.000	1.296.820.000

Meno rilevanti sono invece i fatturati dei sotto comparti delle unità a vela (6,6%), unità pneumatiche (3,8%) e imbarcazioni con motore fuoribordo (1,7%). Chiudono la lista le unità minori (0,2%), che rappresentano anche l'unico caso in cui le importazioni superano le esportazioni. La tabella 1.1h illustra i pesi delle diverse componenti di fatturato all'interno di ciascun sotto settore, al fine di comprendere in modo più approfondito alcune dinamiche che caratterizzano il mercato.

Tab 1.1g Peso dei sotto comparti sul fatturato globale, anno 2012, valori %

Tipologie merceologiche	Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	Produzione nazionale per esportazione (b)	Produzione nazionale (a+b)	Importazioni (c)	Fatturato globale (a+b+c)
unità eb. efb. idrogetto	79,3%	89,4%	88,0%	74,2%	87,7%
unità rigide con motore fb.	3,7%	1,2%	1,5%	10,0%	1,7%
unità a vela	7,2%	6,5%	6,6%	6,2%	6,6%
unità pneumatiche	9,1%	2,9%	3,8%	6,7%	3,8%
unità minori	0,8%	0,0%	0,1%	3,0%	0,2%
Totali	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Il primo dato che emerge dall'analisi della tabella è la vocazione esportatrice di tutti i sotto settori produttivi, primo fra tutti quello delle unità entro bordo, entrofuoribordo e idrogetto, seguito da unità a vela, unità pneumatiche, unità con motore fuoribordo. Come già visto nel grafico 1.1e, il valore della produzione italiana complessiva nel 2012 viene

Tab 1.1h Scomposizione del fatturato globale per le diverse categorie merceologiche, anno 2012, valori %

Tipologie merceologiche	Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	Produzione nazionale per esportazione (b)	Produzione nazionale (a+b)	Importazioni (c)	Fatturato globale (a+b+c)
unità eb. efb. idrogetto	12,3%	85,6%	97,9%	2,1%	100,0%
unità rigide con motore fb.	29,1%	56,6%	85,8%	14,2%	100,0%
unità a vela	14,8%	82,8%	97,7%	2,3%	100,0%
unità pneumatiche	32,2%	63,5%	95,7%	4,3%	100,0%
Totale unità minori	53,0%	9,5%	62,5%	37,5%	100,0%
Totali	13,6%	83,9%	97,5%	2,5%	100,0%





collocato per l'84% sui mercati internazionali e solo per il 14% sul mercato interno. La tabella 1.1i e il grafico 1.1i, ottenuti da un campione relativo all'82% del fatturato, mostrano la ripartizione delle vendite di unità da diporto per tipologia di intermediario. Si noti come la maggior parte del fatturato derivi dalle vendite ai concessionari (57,8%), mentre il 40% dei trasferimenti avviene direttamente ai clienti finali; il fatturato collocato tramite rivenditori è invece marginale, e pesa per il 2% circa. Va precisato che, comprensibilmente, le vendite effettuate sui mercati internazionali (UE ed extra UE) tendono ad essere collocate per la maggior parte tramite concessionari, con l'eccezione dei superyacht, venduti in prevalenza all'estero e tuttavia direttamente al cliente finale.

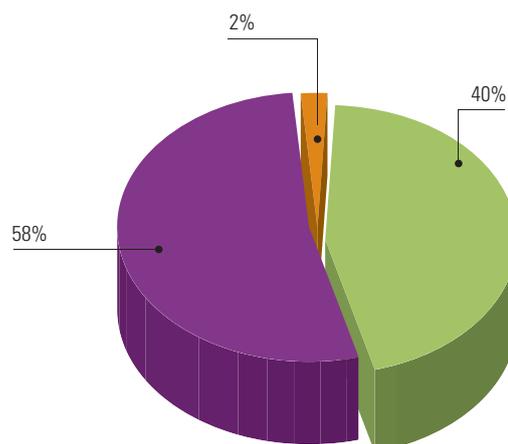
Tab 1.1i Ripartizione vendite unità da diporto per tipologia di intermediario
anno 2012, valori %, campione dell'80% del fatturato

Lunghezza f.t.	Area geografica	N° unità vendute	Fatturato unità vendute direttamente ai clienti	Fatt. u. vendute ai rivenditori	Fatt. u. vendute tramite concessionari	Fatturato globale
natanti L ≤ 10m	Italia	43,7%	21,9%	17,9%	60,0%	100,0%
	UE	37,9%	9,5%	20,9%	69,5%	100,0%
	Extra UE	6,7%	31,2%	4,0%	64,7%	100,0%
imbarcazioni 10 < L ≤ 24m	Italia	3,0%	66,6%	3,6%	29,6%	100,0%
	UE	2,7%	12,7%	6,2%	80,9%	100,0%
	Extra UE	4,6%	8,3%	0,4%	91,2%	100,0%
superyacht L > 24	Mondo	1,2%	59,7%	0,0%	40,2%	100,0%
TOTALE		100,0%	40,2%	2,0%	57,7%	100,0%

Figura 1.1i

- Fatturato unità vendute tramite concessionari
- Fatturato unità vendute ai rivenditori
- Fatturato unità vendute direttamente ai clienti

Fig 1.1i Ripartizione vendite unità da diporto per tipologia di intermediario







1.1.1 Le unità a motore entro bordo, entrofuoribordo e idrogetto

La tabella 1.1.1a illustra la composizione dei fatturati del sottosettore delle unità a motore entro bordo entrofuoribordo ed idrogetto nelle sue principali componenti: produzione nazionale per il mercato nazionale, produzione nazionale esportata, importazioni. Sono riportati i valori del fatturato relativi al periodo 2006-2012 e la variazione percentuale del valore registrato nel 2012 confrontato con l'anno precedente.

Tab 1.1.1a Unità entro bordo, entrofuoribordo, idrogetto, valori in €

Anno	Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	Produzione nazionale per esportazione (b)	Produzione nazionale (a+b)	Importazioni (c)	Saldo Export-Import	Fatturato globale (a+b+c)
2006	1.004.320.000	1.562.870.000	2.567.190.000	340.920.000	1.221.950.000	2.908.110.000
2007	1.239.010.000	1.677.690.000	2.916.700.000	381.380.000	1.296.310.000	3.298.080.000
2008	1.287.390.000	1.679.730.000	2.967.120.000	385.190.000	1.294.540.000	3.352.310.000
2009	921.720.000	1.352.170.000	2.273.890.000	164.300.000	1.187.870.000	2.438.190.000
2010	526.250.000	1.120.130.000	1.646.380.000	92.380.000	1.027.750.000	1.738.760.000
2011	349.860.000	1.426.120.000	1.775.980.000	63.650.000	1.362.470.000	1.839.630.000
2012	139.930.000	973.110.000	1.113.040.000	23.860.000	949.250.000	1.136.900.000
variazioni % 12-11	-60,0%	-31,8%	-37,3%	-62,5%		-38,2%

La produzione nazionale di queste unità genera un fatturato pari a € 1.113.040.000 (-37,33% rispetto al 2011), suddivisi in € 139.930.000 relativi alla produzione nazionale destinata al mercato interno ed € 973.110.000 imputabili ad esportazioni. Tutte le grandezze subiscono importanti perdite nel corso del 2012: il fatturato derivante da esportazioni mostra una contrazione di quasi il 32%, mentre quello derivante da produzione venduta in Italia risulta più che dimezzato rispetto al 2011 (-60%).

Si noti come le esportazioni siano il valore più alto, superando sia le vendite sul mercato nazionale, sia il fatturato derivante da vendita di prodotti importati. In particolare, le importazioni ammontano a € 23.860.000, mostrando una perdita del 62,51% circa rispetto al 2011, e confermando il trend di diminuzione iniziato nel 2009.

Il fatturato globale del sottosettore è pari a € 1.136.900.000, in calo del 38,20% rispetto allo scorso anno. Il saldo import-export (€ 949.250.000) è positivo ma in diminuzione.

Confrontando i dati del 2012 con quelli del 2008, si può osservare come il fatturato

Fig 1.1.1b Unità entro bordo, entrofuoribordo, idrogetto: composizione del fatturato globale 2012, valori in €

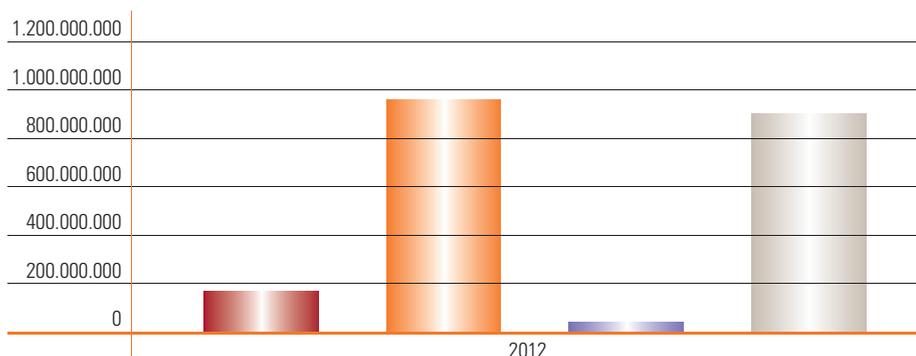


Figura 1.1.1b

- Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)
- Produzione nazionale per export (b)
- Importazioni (c)
- Saldo export-import

complessivo subisca una diminuzione di oltre il 66%; in termini percentuali, il settore che soffre maggiormente è quello delle importazioni (-94% circa), seguito dalla produzione per il mercato nazionale (-89%), che perde invece la quota più importante di fatturato in termini assoluti; il fatturato derivante dalle esportazioni di prodotti italiani fa registrare un calo percentuale più contenuto (-42%).

Il grafico **1.1.1b** illustra la composizione del fatturato del sottosettore preso in esame nelle sue principali componenti; dalla rappresentazione grafica emergono con maggiore chiarezza le dinamiche sopra descritte, con particolare riferimento alla rilevanza delle esportazioni e al saldo positivo della bilancia commerciale.

Dall'analisi del grafico **1.1.1c** emerge il calo generalizzato della produzione nazionale, sia destinata al mercato interno, sia collocata sui mercati internazionali, e delle importazioni; si noti inoltre come tutte le grandezze si attestino su valori inferiori rispetto al primo anno preso in esame.

La ripartizione della produzione nazionale tra esportazioni e vendite sul mercato interno e il relativo trend dal 2006 al 2012 viene efficacemente rappresentata dal grafico **1.1.2d**: se è vero che la maggior parte del fatturato è stata destinata ai mercati esteri sin dal 2006, è comunque molto evidente come la forbice tra mercato italiano e mercati esteri sia via via aumentata fino ad arrivare alla ripartizione fortemente sbilanciata verso





Figura 1.1.1c

- Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)
- Produzione nazionale per export (b)
- Importazioni (c)
- Saldo export-import

Fig 1.1.1c Unità entrobordo, entrofuoribordo, idrogetto: andamento del fatturato globale 2006/2012, valori in €

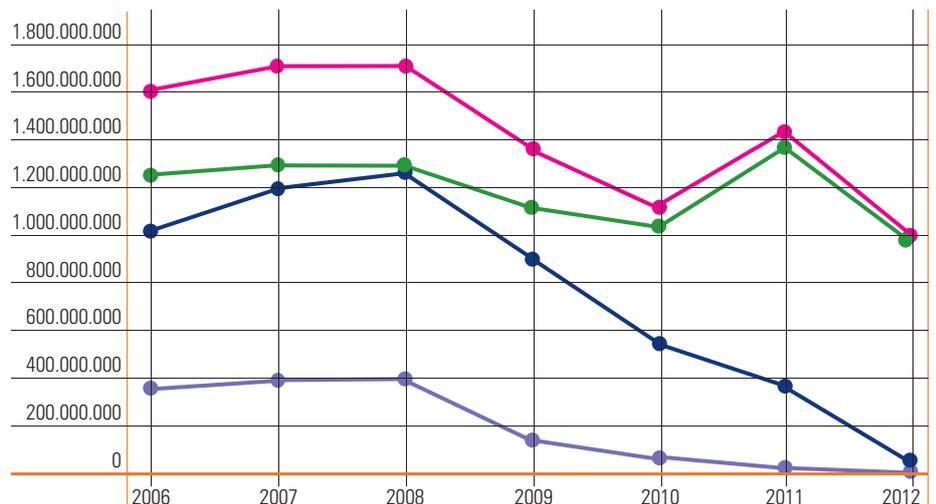
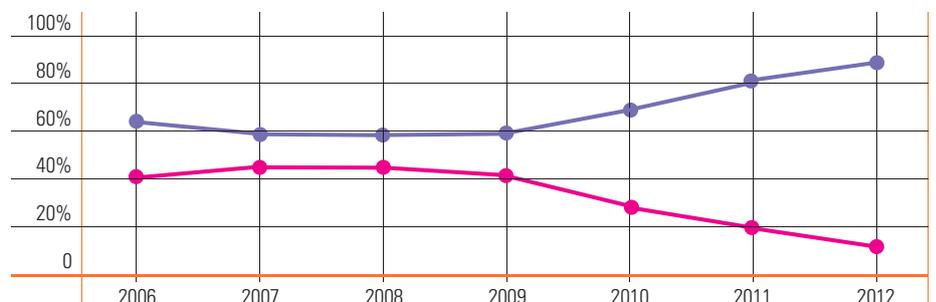


Figura 1.1.1.d

- Export
- Mercato italiano

Fig 1.1.1d Unità entrobordo, entrofuoribordo, idrogetto: ripartizione della produzione nazionale tra vendite in Italia e all'estero 2006/2012, valori %



l'export del 2012 (87% contro 13%), che incrementa ulteriormente il divario tra e due destinazioni commerciali rispetto al 2011 (80% contro 20%). Le ragioni di tale divario sono dupplici: da un lato la contrazione del mercato interno, dall'altro il calo più contenuto, o la crescita di alcuni anni, del fatturato relativo alle esportazioni.



1.1.2 Le unità a motore fuoribordo

Il segmento delle unità a motore fuoribordo mostra nel 2012 la riduzione più importante se confrontata con quella degli altri sottocomparti della cantieristica.

La tabella 1.1.2a analizza il fatturato del comparto relativamente alle principali componenti: produzione nazionale per il mercato nazionale, produzione nazionale esportata, importazioni: sono riportati i valori del fatturato relativi al periodo 2006-2012, e lo scostamento percentuale dei singoli valori del 2012 rispetto all'anno precedente.

Tab 1.1.2a Unità fuoribordo, valori in €

Anno	Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	Produzione nazionale per esportazione (b)	Produzione nazionale (a+b)	Importazioni (c)	Saldo Export-Import	Fatturato globale (a+b+c)
2006	55.290.000	42.650.000	97.940.000	23.470.000	19.180.000	121.410.000
2007	59.860.000	27.470.000	87.330.000	26.800.000	670.000	114.130.000
2008	61.230.000	25.760.000	86.990.000	20.040.000	5.720.000	107.030.000
2009	39.080.000	22.250.000	61.330.000	11.450.000	10.810.000	72.780.000
2010	24.230.000	17.680.000	41.910.000	8.740.000	8.940.000	50.650.000
2011	14.150.000	16.990.000	31.140.000	8.470.000	8.520.000	39.610.000
2012	6.590.000	12.810.000	19.400.000	3.220.000	9.590.000	22.620.000
Variaz. % 12-11	-53,4%	-24,6%	-37,7%	-62,0%		-42,9%

La produzione nazionale di unità fuoribordo nel 2012 ammonta a € 19.400.000, contro € 31.140.000 del 2011 (-37,70%); di questi, € 6.590.000 sono relativi alle unità vendute in Italia (-53,43%) ed € 12.810.000 derivanti da imbarcazioni destinate ai mercati esteri (-24,60%). Si osservi come le importazioni registrino la diminuzione più rilevante (-61,98%), perdendo più delle esportazioni sia in termini percentuali, sia in termini assoluti; per questo motivo, il saldo export/import risulta in aumento rispetto al 2011 (€ 9.590.000 contro € 8.520.000). Il fatturato globale del comparto si attesta su € 22.620.000, in calo di quasi il 43% rispetto all'anno precedente.

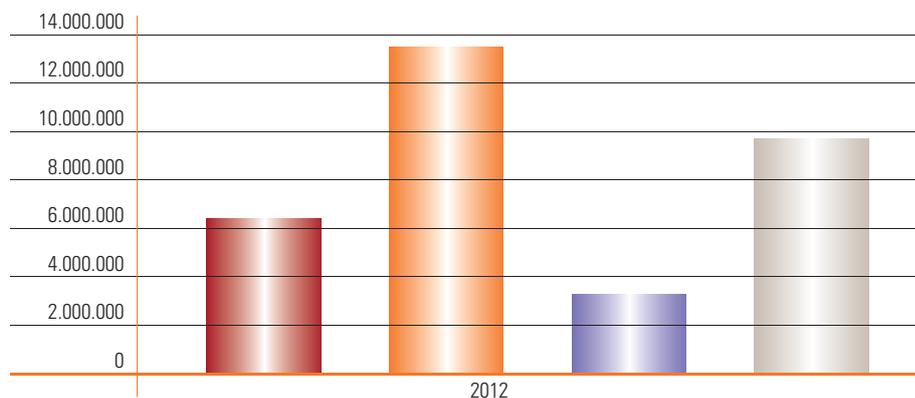
Se si confronta il dato 2012 con il 2008, emerge come la variazione negativa del fatturato complessivo del sottocomparto delle imbarcazioni con motore fuoribordo sfiori l'80%: il valore della produzione nazionale e delle importazioni ammonta infatti a circa un quarto rispetto a tale anno di confronto.



Figura 1.1.2b

- Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)
- Produzione nazionale per export (b)
- Importazioni (c)
- Saldo export-import

Fig 1.1.2b Unità fuoribordo:
composizione del fatturato globale 2012, valori in €

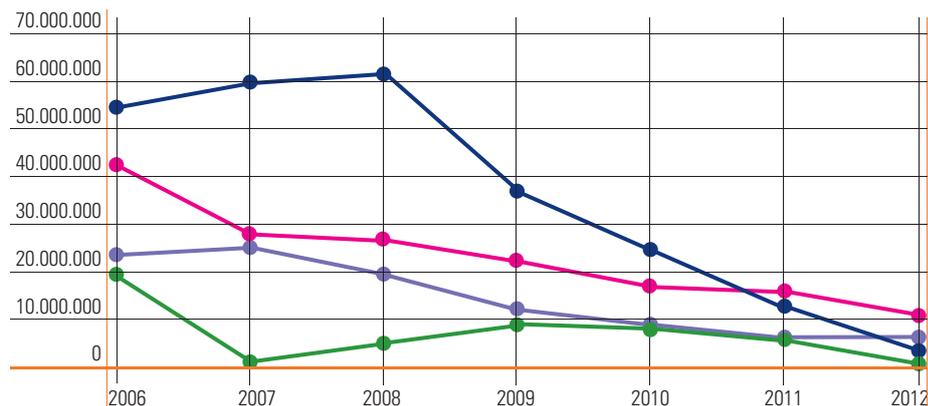


Analizzando il grafico 1.1.2b si può osservare la ripartizione del fatturato nelle sue componenti: si nota che il fatturato derivante dalle esportazioni è anche in questo caso preponderante, ma che il differenziale con la produzione collocata sul mercato interno è meno rilevante.

Figura 1.1.2c

- Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)
- Produzione nazionale per export (b)
- Importazioni (c)
- Saldo export-import

Fig 1.1.2c Unità fuoribordo:
andamento del fatturato globale 2006/2012, valori in €





Il grafico **1.1.2c**, che illustra l'andamento del settore nell'arco del periodo 2006-2012, consente una visione di insieme del trend che caratterizza il settore: appare particolarmente evidente l'ingente calo della produzione nazionale dal 2008 in poi, e si può notare la lieve ripresa del saldo import-export.

Fig 1.1.2d Unità fuoribordo: ripartizione della produzione nazionale tra vendite in Italia e all'estero 2006/2012, valori %

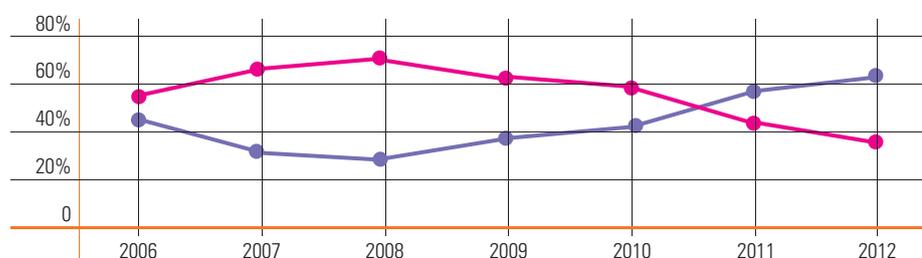


Figura 1.1.2d

● Export
● Mercato italiano

Il grafico **1.1.2d** consente di cogliere una particolare volatilità della ripartizione della produzione nazionale di unità fuoribordo: le vendite sul mercato nazionale, infatti, che nel 2006 erano leggermente minoritarie rispetto alle esportazioni, hanno poi acquisito, negli anni successivi, fino al 2008, una importanza sempre maggiore, per poi iniziare un lento declino che ha portato, già nel 2011, ad avere un valore delle esportazioni maggiore rispetto al fatturato derivante dalle vendite sul mercato nazionale (rispettivamente, 55% contro 45%). Il 2012 conferma questo trend: la ripartizione è ancor più favorevole alle esportazioni (66%, contro 44%). La ragione principale di tale andamento va ricercata nella fortissima contrazione del mercato interno, a fronte di un calo delle esportazioni di minore entità.



1.1.3 Le unità a vela

La produzione di unità a vela costituisce, per valore economico, il secondo sottocomparto della cantieristica da diporto in termini di produzione nazionale (€ 83.100.000) e di fatturato globale (€ 85.080.000). Il fatturato presenta un calo più ridotto rispetto agli altri sottocomparti della cantieristica nel 2012, pari a circa il 3%. La tabella **1.1.3a** mostra i dati del settore per il periodo 2006-2012, ed evidenzia la variazione percentuale tra gli ultimi due anni.

Tab 1.1.3a Unità a vela, valori in €

Anno	Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	Produzione nazionale per esportazione (b)	Produzione nazionale (a+b)	Importazioni (c)	Saldo Export-Import	Fatturato globale (a+b+c)
2006	67.840.000	104.650.000	172.490.000	84.280.000	20.370.000	256.770.000
2007	69.300.000	107.960.000	177.260.000	61.090.000	46.870.000	238.350.000
2008	75.590.000	93.160.000	168.750.000	43.710.000	49.450.000	212.460.000
2009	38.190.000	65.060.000	103.250.000	32.090.000	32.960.000	135.340.000
2010	18.410.000	89.960.000	108.370.000	11.560.000	78.400.000	119.930.000
2011	13.090.000	68.970.000	82.060.000	5.520.000	63.450.000	87.580.000
2012	12.620.000	70.480.000	83.100.000	1.980.000	68.500.000	85.080.000
Variaz. % 12-11	-3,59%	2,19%	1,27%	-64,13%		-2,85%

Le importazioni mostrano i più evidenti segni di sofferenza in termini assoluti e percentuali, con una perdita di € 3.540.000 rispetto al 2011 (-64,13%). Anche la produzione nazionale per il mercato nazionale subisce un calo (-3,59%), mentre il fatturato relativo alle esportazioni ha un seppur lieve incremento (+2,19%); il saldo della bilancia commerciale è conseguentemente positivo e in aumento, passando da € 63.450.000 a € 68.500.000.

Confrontando i valori del 2012 con i dati del 2008, si evince come il calo sia molto più ingente (-60%), a causa della forte contrazione delle vendite sul mercato interno (-83,3%). Anche il valore delle importazioni si riduce moltissimo, rispetto al 2008, e, soprattutto, rispetto al primo anno di osservazione.

Il grafico **1.1.3b** illustra la composizione del fatturato nel 2012.



Fig 1.1.3b Unità a vela: composizione del fatturato globale 2012, valori in €

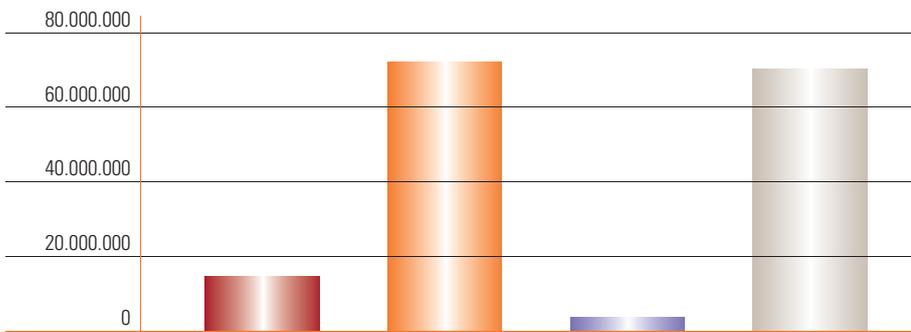


Figura 1.1.3b

- Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)
- Produzione nazionale per export (b)
- Importazioni (c)
- Saldo export-import

Fig 1.1.3c Unità a vela: andamento del fatturato globale 2006/2012, valori in €

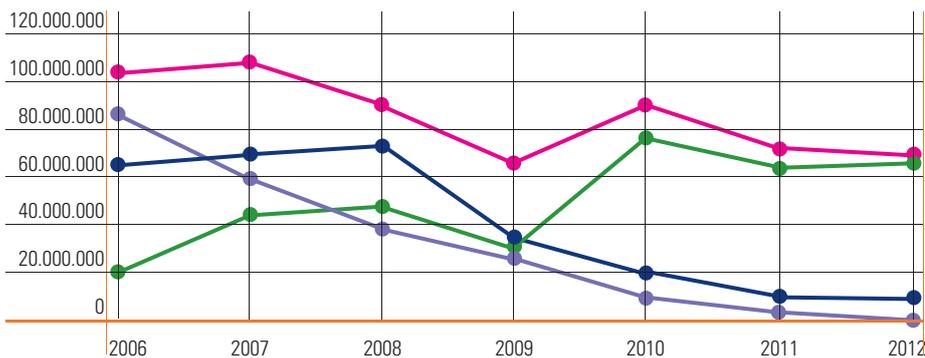


Figura 1.1.3c

- Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)
- Produzione nazionale per export (b)
- Importazioni (c)
- Saldo export-import

Fig 1.1.3d Unità a vela: ripartizione della produzione nazionale tra vendite in Italia e all'estero 2006/2012, valori in €

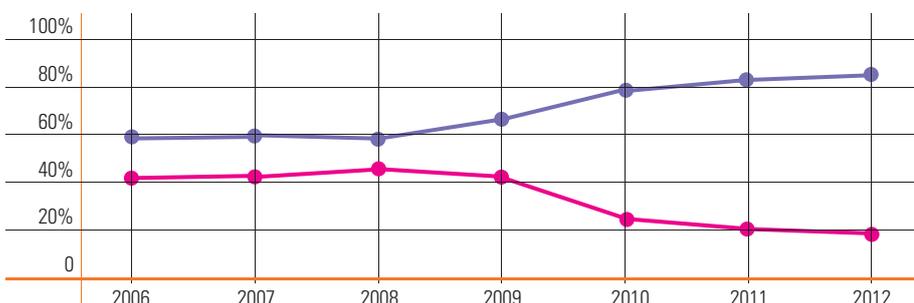


Figura 1.1.3d

- Export
- Mercato italiano



Emerge chiaramente il fatturato comparativamente più rilevante delle esportazioni, sia rispetto alla produzione venduta sul mercato interno, sia rispetto alle importazioni. Dato il basso valore di queste ultime, il saldo della bilancia commerciale ricalca il valore delle esportazioni.

Dall'esame della figura **1.1.3c** emergono le tendenze sopra descritte, con particolare riferimento all'andamento decrescente del fatturato derivante da produzione nazionale collocata sul mercato italiano e importazioni, e la coincidenza della curva delle esportazioni con il saldo della bilancia commerciale nel 2012.

Per quanto riguarda la ripartizione della produzione di imbarcazioni a vela tra vendite in Italia ed esportazioni, il grafico **1.1.3d** mostra con chiarezza l'aumento della forbice tra le due grandezze negli ultimi anni, dovuta alla fortissima contrazione del mercato interno e all'andamento meno negativo, o talvolta positivo, dell'export. Rispetto al 2011, le esportazioni guadagnano un punto percentuale, passando dall'85% all'86% del fatturato complessivo della produzione nazionale.





1.1.4 Le unità pneumatiche

Il segmento delle unità pneumatiche costituisce il terzo sottocomparto della cantieristica navale da diporto in termini di produzione nazionale e di fatturato realizzato. Il fatturato complessivo del 2012, pari a € 49.690.000, presenta un calo del 34,4% rispetto all'anno precedente. La tabella 1.1.4a illustra la composizione del fatturato del sottosettore nelle sue principali componenti nel periodo 2006-2012: produzione nazionale per il mercato nazionale, produzione nazionale destinata all'esportazione e valore delle importazioni. Per ogni anno considerato sono riportati i valori del fatturato in termini assoluti, e, nell'ultima riga, la variazione percentuale dei singoli valori del 2012

Tab 1.1.4a Unità pneumatiche, valori in €

Anno	Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	Produzione nazionale per esportazione (b)	Produzione nazionale (a+b)	Importazioni (c)	Saldo Export-Import	Fatturato globale (a+b+c)
2006	91.580.000	43.860.000	135.440.000	10.670.000	33.190.000	146.110.000
2007	82.720.000	47.500.000	130.220.000	7.080.000	40.420.000	137.300.000
2008	76.580.000	54.780.000	131.360.000	6.250.000	48.530.000	137.610.000
2009	53.910.000	35.010.000	88.920.000	8.030.000	26.980.000	96.950.000
2010	45.600.000	33.780.000	79.380.000	6.640.000	27.140.000	86.020.000
2011	34.370.000	34.510.000	68.880.000	6.850.000	27.660.000	75.730.000
2012	16.010.000	31.530.000	47.540.000	2.150.000	29.380.000	49.690.000
Variaz. % 12-11	-53,4%	-8,6%	-31,0%	-68,6%		-34,4%

Fig 1.1.4b Unità pneumatiche: composizione del fatturato globale 2012, valori in €

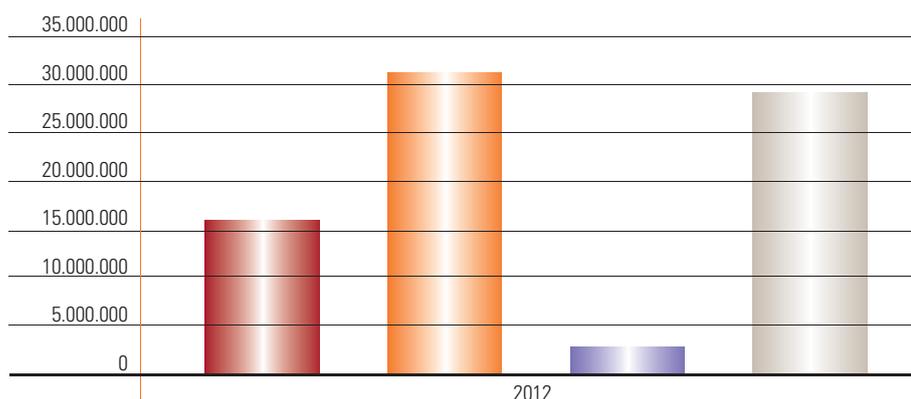


Figura 1.1.4b

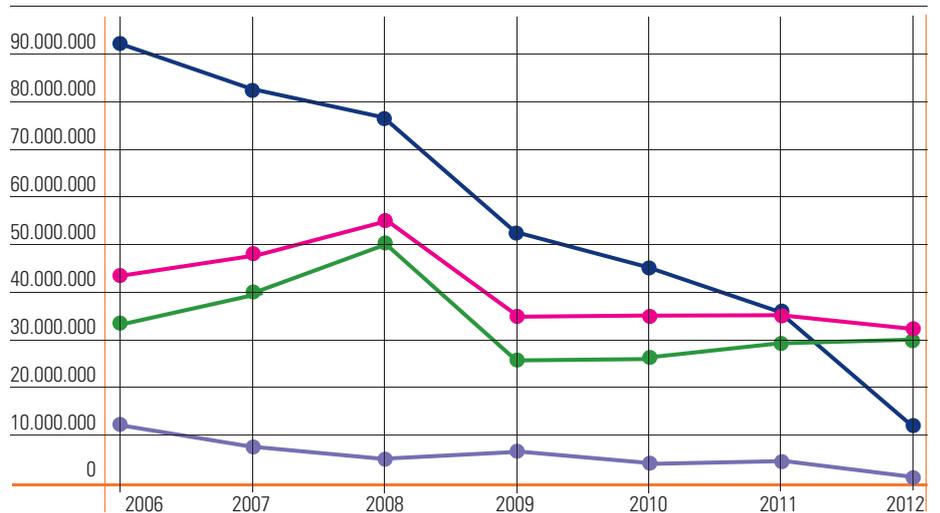
- Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)
- Produzione nazionale per export (b)
- Importazioni (c)
- Saldo export-import



Figura 1.1.4c

- Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)
- Produzione nazionale per export (b)
- Importazioni (c)
- Saldo export-import

Fig 1.1.4c Unità pneumatiche: andamento del fatturato globale 2006/2012, valori in €



rispetto all'anno precedente. Il fatturato relativo alla produzione nazionale di unità pneumatiche ammonta a € 47.540.000 e mostra un calo di circa il 31% rispetto al 2011; questo calo è causato dalla combinazione della notevole diminuzione del fatturato relativo alle unità vendute sul territorio nazionale (-53,42%), e della minore contrazione del valore delle esportazioni (-8,64%). Le vendite di unità pneumatiche importate, che ammontano a € 2.150.000, si riducono a meno di un terzo rispetto allo scorso anno (-68,6%). Il saldo tra esportazioni ed importazioni è positivo e in crescita rispetto all'anno precedente (€ 29.380.000 contro € 27.660.000).

La perdita di fatturato del 2012 rispetto al 2008 si attesta attorno al 64%; in termini assoluti e percentuali, è la produzione italiana per il mercato nazionale a subire la maggiore contrazione (-€ 60.000.000, -79%).

La figura 1.1.4b mostra la ripartizione del fatturato nelle sue diverse componenti: si nota molto chiaramente la scarsa rilevanza del fatturato derivante da vendite di prodotti importati, e il saldo della bilancia commerciale molto prossimo al valore delle vendite di prodotti italiani sui mercati esteri.

Il grafico 1.1.4c evidenzia in maniera efficace le dinamiche sopra delineate. In particolare risulta evidente il notevolissimo calo delle vendite sul mercato nazionale,



che nei primi anni di indagine superavano di molto le altre grandezze. Emere inoltre la maggiore tenuta delle esportazioni e il calo più contenuto delle importazioni.

La figura 1.1.4d rappresenta con grande evidenza come la produzione nazionale, inizialmente fortemente sbilanciata in favore delle vendite sul mercato italiano, conosca nel periodo di osservazione una variazione negativa importante: nel 2011 il fatturato derivante da esportazioni aveva raggiunto quello derivante da vendite sul mercato nazionale, mentre nel 2012 queste ultime scendono al 34%, contro il 66% delle esportazioni.

Fig. 1.1.4d Unità pneumatiche: ripartizione della produzione nazionale tra vendite in Italia e all'estero 2006/2012, valori %

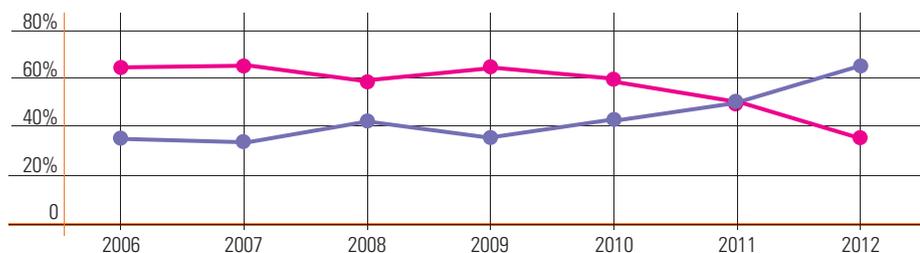


Figura 1.1.4d

● Export
● Mercato italiano



1.2 Refitting, riparazione e rimessaggio



Le attività di refitting, riparazione e rimessaggio consistono nella riparazione dello scafo, degli interni e di intere unità da diporto e comprende l'ordinaria manutenzione, il refitting connesso alla ristrutturazione totale dell'imbarcazione ed il rimessaggio ed i servizi di ricovero delle unità presso strutture a terra, oltre alla necessaria movimentazione delle stesse.

Il fatturato complessivo del settore della riparazione e manutenzione di imbarcazioni da diporto e sportive per l'anno 2012 ammonta a € 160.560.000, evidenziando una perdita di oltre il 10% rispetto al 2011. Trattandosi dell'erogazione di un servizio, tale fatturato è generato interamente da produzione nazionale, destinata per il 70% alle imbarcazioni che battono bandiera italiana (€ 112.900.000) e per il restante 30% alle unità estere (€ 47.660.000). Questo ultimo dato può essere ulteriormente suddiviso: il fatturato relativo ai servizi erogati a imbarcazioni provenienti da Paesi UE ammonta a € 22.830.000 (48%, contro il 55% dell'anno precedente), mentre le prestazioni fornite a unità che battono bandiera di paesi extra-UE sono quantificabili in € 24.830.000 (52%) come riportato dalla tabella 1.2a.

Il confronto del valore del fatturato negli anni può essere effettuato a partire dal 2006 (tabella 1.2b), in quanto negli anni precedenti il settore non era oggetto di analisi. Il fatturato complessivo del settore, prevalentemente derivante da imbarcazioni italiane, registra, come già accennato, una perdita del 10,3% rispetto al 2011; il fatturato derivante dall'erogazione di servizi su imbarcazioni italiane, quantitativamente più importante, registra il calo maggiore (-12,3%), mentre i ricavi relativi ad interventi effettuati su barche straniere mostrano una perdita meno rilevante, pari al 5,4%, interrompendo il trend di crescita innescato nel 2009.

Tab 1.2a Refitting, riparazione e rimessaggio, anno 2012

	Valori in €	Valori %
Produzione nazionale	160.560.000	100%
su imbarcazioni nazionali (a)	112.900.000	70%
su imbarcazioni estere (b)	47.660.000	30%
di cui su imbarcazioni UE	22.830.000	48%
di cui su imbarcazioni extra UE	24.830.000	52%
Fatturato globale	160.560.000	100%

Tab 1.2b Refitting, riparazione e rimessaggio, valori in €

Anno	Produzione nazionale su unità italiane (a)	Produzione nazionale su unità estere (b)	Produzione nazionale (a+b)	Fatturato globale (a+b)
2006	419.230.000	47.930.000	467.160.000	467.160.000
2007	385.060.000	19.250.000	404.310.000	404.310.000
2008	366.440.000	18.380.000	384.820.000	384.820.000
2009	223.670.000	17.310.000	240.980.000	240.980.000
2010	127.090.000	45.390.000	172.480.000	172.480.000
2011	128.690.000	50.370.000	179.060.000	179.060.000
2012	112.900.000	47.650.000	160.560.000	160.560.000
Variazioni % 12-11	-12,3%	-5,4%	-10,3%	-10,3%



Se confrontiamo il dato 2012 con quello del 2008, emerge invece un calo del settore di oltre il 58%, dovuto alla diminuzione di fatturato su imbarcazioni nazionali (-69,19%), non compensato dalla pur notevole crescita del fatturato su imbarcazioni estere, non in grado di compensare tale diminuzione.

Nella figura 1.2c è possibile rilevare la composizione del fatturato del comparto, composto per la maggior parte da interventi su imbarcazioni con bandiera italiana.

Osservando il grafico 1.2d è possibile rilevare la perdita di fatturato del comparto dall'inizio del periodo di analisi, dovuto essenzialmente al calo del fatturato su imbarcazioni nazionali, sia per la relativa maggiore rilevanza in termini assoluti, sia per la maggiore stabilità del fatturato su barche con bandiera estera. Nel grafico 1.2e viene rappresentato il trend della

Fig 1.2c Refitting, riparazione e rimessaggio: composizione del fatturato globale 2012, valori in €

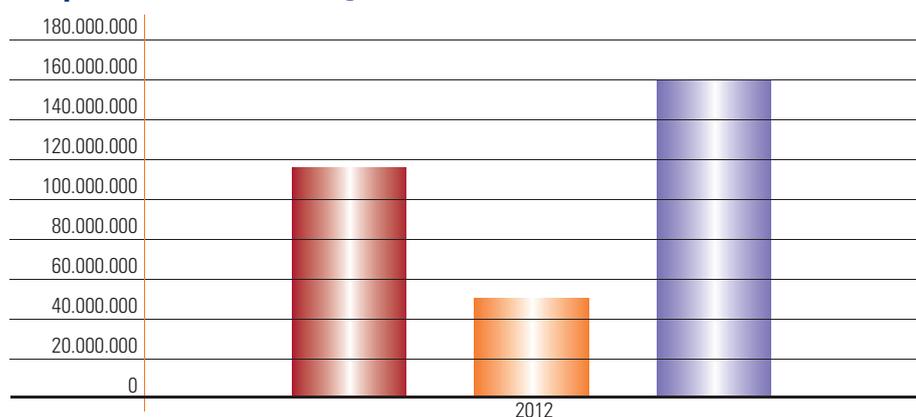


Figura 1.2c

- Produzione nazionale su unità italiane (a)
- Produzione nazionale su unità estere (b)
- Fatturato globale (a+b)

Fig 1.2d Refitting, riparazione e rimessaggio: andamento 2006/2012, valori in €

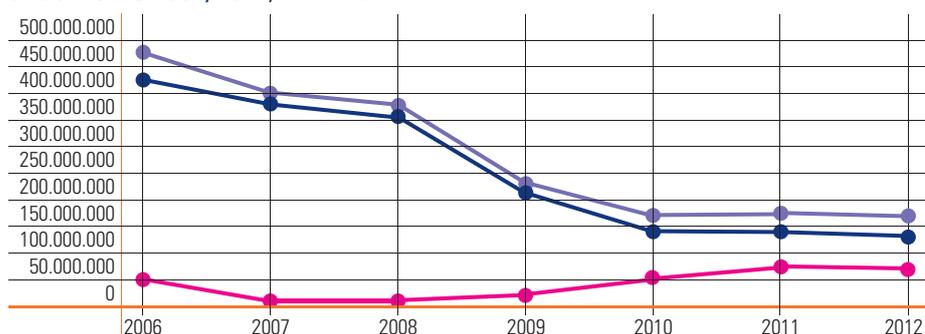


Figura 1.2d

- Produzione nazionale su imbarcazioni nazionali (a)
- Produzione nazionale su imbarcazioni estere (b)
- Fatturato globale (a+b)

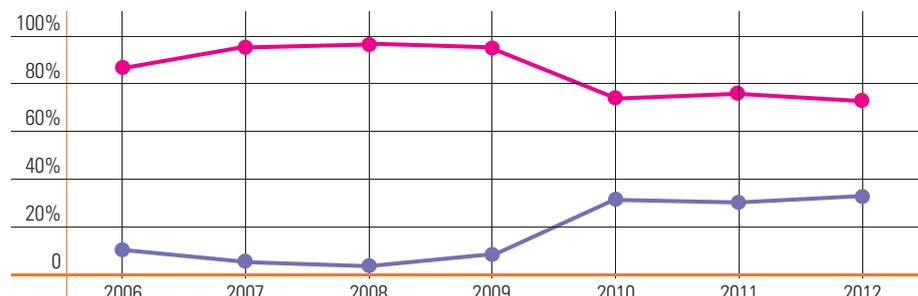


Figura 1.2e

● Su imbarcazioni estere
● Su imbarcazioni italiane

ripartizione percentuale del fatturato tra imbarcazioni di natura italiana e di natura estera. Il grafico mostra chiaramente come lo squilibrio iniziale si stia progressivamente attenuando: nel 2012 il fatturato derivante da servizi su imbarcazioni nazionali rappresenta il 70% del totale; nel primo anno di analisi (2006), tale percentuale ammontava al 90%, e nei due anni successivi ha raggiunto la punta del 95%.

Fig. 1.2e Refitting, riparazione e rimessaggio: ripartizione bandiera italiana ed estera 2006/2012, valori %

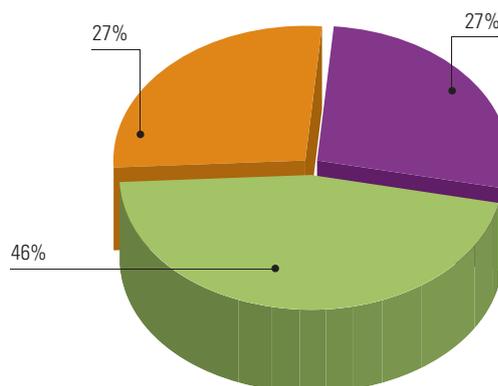


Infine, viene riportata per la prima volta in questa analisi, la ripartizione del fatturato per tipologia di attività, dividendo il fatturato in riparazione e assistenza, refitting e rimessaggio e servizi (grafico 1.2f). Si osservi come il refitting rappresenti la porzione di fatturato più consistente (46%), mentre riparazione e assistenza e rimessaggio e servizi pesino percentualmente allo stesso modo (27%) nella composizione del fatturato del comparto.

Figura 1.2f

■ Quota di fatturato per riparazione e assistenza
■ Quota di fatturato per rimessaggio e servizi
■ Quota di fatturato per refitting

Fig 1.2f Refitting, riparazione e rimessaggio: ripartizione fatturato per tipo di attività, anno 2012



1.3 Il comparto degli accessori

Il comparto degli accessori nautici, rappresentato principalmente da imprese di dimensioni medio-piccole, riveste un ruolo fondamentale nell'ambito dell'industria nautica italiana essendo caratterizzato da un alto livello qualitativo e tecnologico.

Il concetto stesso di accessorio nautico implica notevoli difficoltà di definizione: il problema risiede nella difficile identificazione di quali accessori possano essere ritenuti essenzialmente nautici e quali, pur non esclusivamente legati al mondo della nautica, possano comunque entrare nel novero di questa categoria merceologica ai fini di un corretto computo dei volumi di produzione o del fatturato. Al fine di una migliore analisi dei dati, si è pertanto deciso di suddividere il comparto in due macro settori: 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. È possibile ipotizzare che il campione analizzato rappresenti circa il 90% del valore globale del settore, considerando tale dato come ipotesi cautelativa, tenuto conto dello spettro molto ampio di aziende coinvolte nella produzione di accessori utilizzati in campo nautico, anche se, in molti casi, non come core business. I dati relativi alle aziende che costruiscono componenti sono infatti interamente a disposizione dell'indagine, mentre quelli relativi alle aziende di accessori difficilmente possono essere rilevati nella loro interezza, ed è verosimile stimare che una quota pari al 10% del mercato sfugga all'indagine effettuata.

Le categorie merceologiche prese in considerazione, e che saranno oggetto di più approfondita analisi nell'Appendice A1 (A1.3) 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.





L'indagine è stata effettuata in modo dettagliato, consentendo di realizzare un'analisi del fatturato scomposto nelle diverse tipologie merceologiche di accessori e componenti. Il fatturato complessivo dell'intero settore degli accessori è stimato pari a € 783.820.000, derivante per € 598.150.000 da produzione nazionale e per € 185.570.000 da importazioni. La tabella 1.3a illustra i valori del settore in termini assoluti e in termini percentuali.

Tab 1.3a Comparto degli accessori, anno 2012

	Valori in €	Valori %
Produzione nazionale	598.150.000	76%
sul mercato nazionale (a)	302.630.000	51%
per esportazione (b)	295.520.000	49%
di cui verso Paesi UE	169.110.000	57%
di cui verso Paesi extra UE	126.410.000	43%
Importazioni	185.670.000	24%
provenienti dai Paesi UE	140.560.000	76%
provenienti da Paesi extra UE	45.110.000	24%
vendute in Italia (c)	141.340.000	76%
vendute all'estero (d)	44.330.000	24%
Fatturato globale	783.820.000	100%
destinazione finale all'estero (b+d)	339.850.000	43%
destinazione finale Italia (a+c)	443.970.000	57%

Il ricavo derivante dalla produzione nazionale nel 2012 è suddiviso in € 302.630.000 relativi a vendite realizzate sul territorio nazionale (51%) e da € 295.520.000 proveniente da prodotti distribuiti sui mercati internazionali (49%); di questi, € 169.110.000 sono venduti all'interno dell'Unione Europea e € 126.410.000 sono esportati verso Paesi extra UE (corrispondenti, rispettivamente, al 57% e al 43% delle esportazioni complessive).

Tab 1.3b Comparto degli accessori, valori in €

Anno	Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	Produzione nazionale per esportazione (b)	Produzione nazionale (a+b)	Importazioni (c)	Saldo Export-Import	Fatturato globale (a+b+c)
2006	662.630.000	368.650.000	1.031.280.000	349.730.000	18.920.000	1.381.010.000
2007	755.500.000	364.720.000	1.120.220.000	349.910.000	14.810.000	1.470.130.000
2008	706.280.000	386.000.000	1.092.280.000	366.220.000	19.780.000	1.458.500.000
2009	418.910.000	270.330.000	689.240.000	246.640.000	23.690.000	935.880.000
2010	397.370.000	261.490.000	658.860.000	222.740.000	38.750.000	881.600.000
2011	379.920.000	284.900.000	664.820.000	241.830.000	43.070.000	906.650.000
2012	302.630.000	295.520.000	598.150.000	185.670.000	109.850.000	783.820.000
Variaz. % 12-11	-20,3%	3,7%	-10,0%	-23,2%		-13,5%



Il valore delle importazioni vendute ammonta a € 185.670.000, pari al 24% del fatturato complessivo del comparto. Considerando l'area di origine, emerge come più di tre quarti (76%) del fatturato derivino dalla vendita di prodotti importati da Paesi UE (€ 140.560.000); le vendite di accessori in arrivo da Paesi extra UE ammontano invece a € 45.110.000 (24%). Le importazioni a loro volta sono poi ricollocate prevalentemente sul mercato italiano (76% contro l'83% del 2011), con un fatturato di € 141.340.000, e in misura residuale sui mercati internazionali (24%), con un ricavo pari a € 44.330.000. Infine, osservando congiuntamente i dati relativi alla produzione nazionale e alle importazioni, è possibile calcolare le porzioni di fatturato derivanti da vendite realizzate sul territorio nazionale ed internazionale: si comprende così come il mercato nazionale pesi per il 57%, con un ricavo per le imprese italiane pari a € 443.970.000, mentre i prodotti venduti all'estero (43%) comportino un fatturato di € 339.850.000.

La tabella 1.3b illustra la composizione del fatturato del settore nelle sue principali componenti: produzione nazionale per il mercato nazionale, produzione nazionale esportata, importazioni. Sono riportati i valori dei fatturati relativi agli anni 2006-2012, e nell'ultima riga compare la variazione percentuale dei valori tra il 2011 e il 2012. Come già visto, complessivamente il fatturato del settore degli accessori e componenti nautici ammonta a € 783.820.000, evidenziando un calo di oltre il 13% rispetto al 2011 (€

Fig 1.3c Comparto degli accessori: composizione del fatturato globale 2012, valori in €

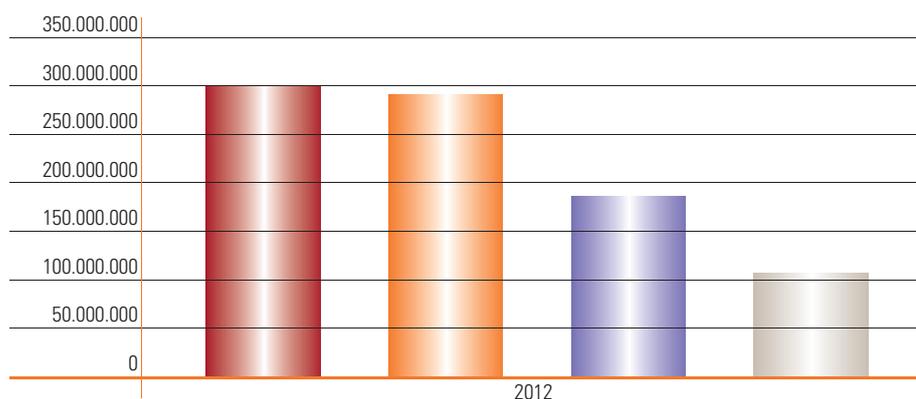


Figura 1.3c

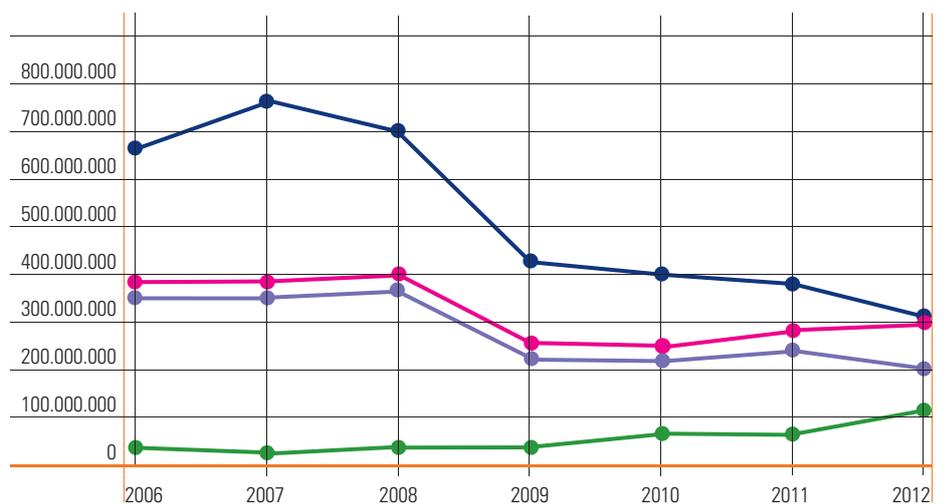
- Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)
- Produzione nazionale per export (b)
- Importazioni (c)
- Saldo export-import



Figura 1.3d

- Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)
- Produzione nazionale per export (b)
- Importazioni (c)
- Saldo export-import

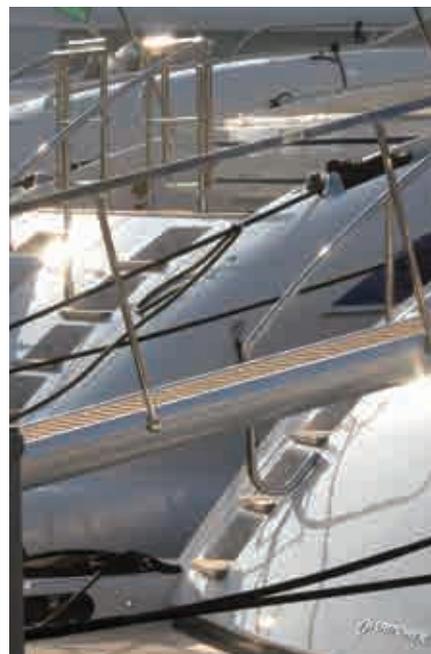
**Fig 1.3d Comparto degli accessori:
andamento del fatturato globale 2006/2012, valori in €**



906.650.000). La perdita di valore della produzione nazionale, che ammonta a € 598.150.000, è ascrivibile alla diminuzione del fatturato derivante dalla produzione venduta sul mercato nazionale (-20,34%) mentre il valore delle esportazioni accenna un lieve incremento del 3,73%, attestandosi su € 295.520.000.

Il fatturato originato dalla vendita di prodotti importati, che ammonta a € 185.670.000, conosce il calo più rilevante, scendendo del 23,22% rispetto al 2011 (€ 241.830.000). Questa circostanza fa sì che il saldo della bilancia commerciale sia positivo ed in netta crescita rispetto al 2011 e anche agli esercizi precedenti (€ 109.850.000).

La rappresentazione in figura 1.3c mostra la ripartizione del fatturato 2012 nelle diverse componenti sopra richiamate; si può osservare come la produzione nazionale per il mercato italiano generi la parte prevalente di tale fatturato, anche se lo scarto rispetto al valore della produzione esportata non è più molto rilevante. Le importazioni, nel 2012, hanno un peso più contenuto, pertanto il saldo import-export è positivo e consistente.



Il grafico **1.3d** consente di osservare le dinamiche che hanno caratterizzato il settore dal 2006 al 2012. In particolare, si notino la costante crescita della bilancia commerciale, per il trend meno negativo delle esportazioni rispetto a quello delle vendite di prodotti importati. La produzione nazionale per il mercato italiano presenta un andamento estremamente negativo dal 2007 ad oggi: il grafico mostra chiaramente come tale valore si sia progressivamente avvicinato a quello dei prodotti esportati, fino a quasi coincidere nel 2012.

Il grafico **1.3e** consente di osservare un trend che, come si è visto per la cantieristica, caratterizza molti comparti dell'industria nautica: si tratta della contrazione delle vendite di prodotti italiani sul mercato interno in favore delle esportazioni. Anche per quanto riguarda la produzione nazionale di accessori, si osserva, infatti, come le vendite nell'ambito del territorio nazionale, anche se percentualmente più rilevanti delle esportazioni, stiano perdendo importanza rispetto a queste ultime. Le esportazioni contano nel 2012 per il 49%, contro il 43% del 2011; parallelamente, il valore della produzione venduta in Italia pesa per il 51% del valore complessivo della produzione nazionale, contro il 57% del 2011.

Fig. 1.3e Accessori: ripartizione della produzione nazionale tra vendite in Italia e all'estero 2006/2012, valori %

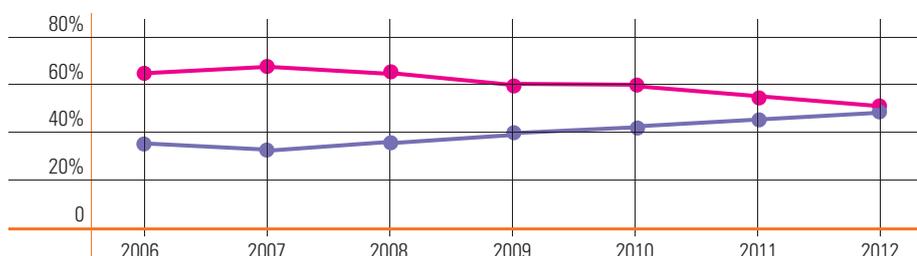


Figura 1.3e

● Export
● Mercato italiano

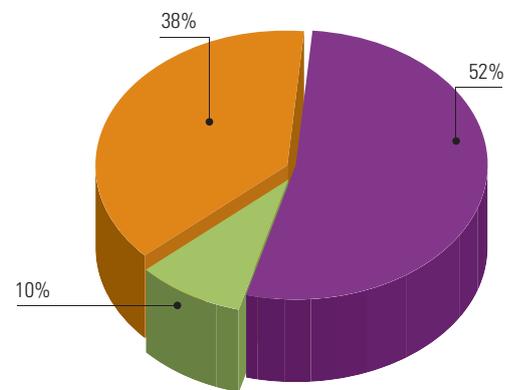


L'analisi sul comparto degli accessori prosegue con l'individuazione della tipologia di intermediario con la quale vengono effettuate le vendite di accessori (prodotti o importati) tra cantieri, rivenditori e concessionari, attraverso un campione del 47% del fatturato. Dal grafico 1.3f si osserva come il 52% del fatturato derivi da vendite dirette ai cantieri, il 38% del fatturato passi per l'intermediazione di rivenditori, e solo un residuo 10% del valore dei prodotti sia distribuito tramite concessionari.

Figura 1.3f

- Vendita tramite concessionari
- Vendita ai rivenditori
- Vendita diretta ai cantieri

Fig 1.3f Ripartizione vendite accessori per tipologia di intermediario, anno 2012





1.4 Il comparto dei motori

Il comparto dei motori presenta per l'anno 2012 una stima del fatturato complessivo pari a € 256.050.000, derivante per il 22% da produzione nazionale (€ 57.340.000) e per il 78% da importazioni (€ 198.710.000) come si può osservare in tabella 1.4a. Questa ripartizione si discosta da quella degli altri comparti dell'industria navica, dove i volumi realizzati in Italia e gli introiti da essi derivanti superano generalmente quelli relativi ai prodotti provenienti dall'estero.

Per quanto riguarda la provenienza delle importazioni, i Paesi UE pesano per il 78% (contro il 71% del 2011), per un fatturato pari a 155.360.000 €, contro € 43.350.000 derivanti da vendite di prodotti di provenienza extra UE.

I prodotti importati sono poi ricollocati quasi interamente sul mercato italiano (93%), dando origine ad un fatturato pari a € 185.060.000, e solo in misura marginale all'estero (7%).

Il fatturato derivante dalla produzione nazionale si suddivide per il 21% in vendite realizzate sul mercato interno (€ 12.190.000) e per il 79% in distribuzione sui mercati internazionali (€ 45.150.000); la maggior parte delle esportazioni italiane di motori marini (69%) è diretta ai Paesi UE (€ 30.990.000), mentre i restanti € 14.160.000 derivano da prodotti nazionali venduti nei Paesi extra UE.

Un'ultima considerazione riguarda la ripartizione del fatturato complessivo del comparto secondo il mercato di destinazione: complessivamente, i ricavi realizzati sui mercati esteri ammontano a € 58.800.000 (23%, contro il 16% del 2011) mentre i prodotti venduti sul territorio italiano danno origine ad un fatturato pari a € 197.250.000 (77%, contro l'84% del 2011).

Tab 1.4a Comparto dei motori, anno 2012

	Valori in €	Valori %
Produzione nazionale	57.340.000	22%
sul mercato nazionale (a)	12.190.000	21%
per esportazione (b)	45.150.000	79%
di cui verso Paesi UE	30.990.000	69%
di cui verso Paesi extra UE	14.160.000	31%
Importazioni	198.710.000	78%
provenienti dai Paesi UE	155.360.000	78%
provenienti da Paesi extra UE	43.350.000	22%
vendute in Italia (c)	185.060.000	93%
vendute all'estero (d)	13.650.000	7%
Fatturato globale	256.050.000	100%
destinazione finale all'estero (b+d)	58.800.000	23%
destinazione finale Italia (a+c)	197.250.000	77%



**Tab 1.4b Comparto dei motori:
composizione del fatturato globale 2006/2012, valori in €**

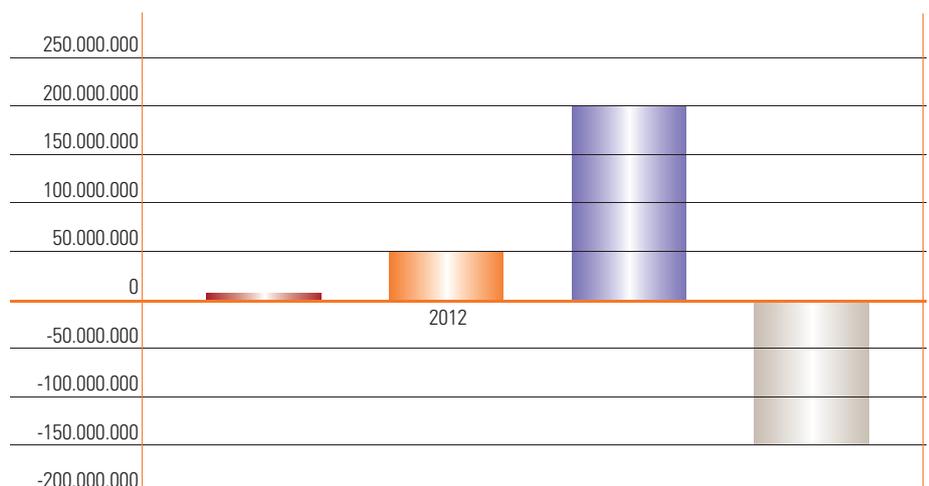
Anno	Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	Produzione nazionale per esportazione (b)	Produzione nazionale (a+b)	Importazioni (c)	Saldo Export-Import	Fatturato globale (a+b+c)
2006	59.000.000	72.370.000	131.370.000	349.740.000	-277.370.000	481.110.000
2007	63.050.000	75.520.000	138.570.000	390.590.000	-315.070.000	529.160.000
2008	66.830.000	67.450.000	134.280.000	381.640.000	-314.190.000	515.920.000
2009	31.740.000	52.140.000	83.880.000	233.000.000	-180.860.000	316.880.000
2010	19.580.000	40.510.000	60.090.000	238.680.000	-198.170.000	298.770.000
2011	16.730.000	36.050.000	52.780.000	238.330.000	-202.280.000	291.110.000
2012	12.190.000	45.150.000	57.340.000	198.710.000	-153.560.000	256.050.000
Variaz. % 12-11	-27,1%	25,2%	8,6%	-16,6%		-12,0%

Dalla tabella 1.4b si osserva come il comparto dei motori considerato nel suo complesso registri un calo del 12% circa; tale perdita è principalmente imputabile al calo del valore delle importazioni, che fanno registrare un fatturato pari a € 198.710.000, contro € 238.330.000 nel 2011 (-16,62%). Anche il fatturato derivante dalla produzione italiana collocata sul mercato nazionale scende nel 2012 (€ 12.190.000) rispetto al 2011 (€ 16.730.000), con un calo del 27,14%. Il dato relativo alle esportazioni fa invece registrare un incremento (+25,24%), con un fatturato di € 45.150.000 rispetto ai € 36.050.000 del 2011, che comporta un aumento del valore complessivo della produzione (+8,64%), che ammonta a € 57.340.000 nel 2012.

Figura 1.4c

- Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)
- Produzione nazionale per export (b)
- Importazioni (c)
- Saldo export-import

**Fig 1.4c Comparto dei motori:
composizione del fatturato globale 2012, valori in €**





Il saldo della bilancia commerciale presenta un incremento, anche se resta fortemente negativo. A questo proposito è tuttavia importante sottolineare come la maggior parte dei motori importati venga successivamente installata su imbarcazioni di produzione nazionale destinate sia al mercato interno sia a quello internazionale; il valore delle importazioni viene così incorporato in quello delle unità da diporto vendute, riequilibrando in tal modo la bilancia dei pagamenti dell'industria nautica nel suo complesso. Si osservi come il fatturato del comparto dal 2008 ad oggi risulti più che dimezzato; la produzione nazionale per il mercato nazionale subisce un calo di quasi l'82%, mentre il fatturato dei motori esportati scende in misura minore (-33%). Le importazioni, quantitativamente più importanti in questo settore, diminuiscono del 48% circa.

Il grafico 1.4c illustra i dati contenuti nella tabella 1.4b per il 2012. Dalla rappresentazione grafica emerge chiaramente il differenziale negativo tra esportazioni ed importazioni e il considerevole valore di queste ultime rispetto alle altre componenti, oltre alla scarsa rilevanza della produzione italiana venduta sul mercato nazionale.

Il grafico 1.4d mette in risalto il trend delle voci considerate nel corso del periodo 2006-2012. Dall'analisi della figura si può osservare anche in questo caso il peso rilevante delle importazioni, che continuano a rimanere i valori preponderanti del fatturato del settore, sia pure mostrando un calo importante dal 2008 ad oggi. Il saldo della bilancia

Fig 1.4d Comparto dei motori: andamento del fatturato globale 2006/2012, valori in €

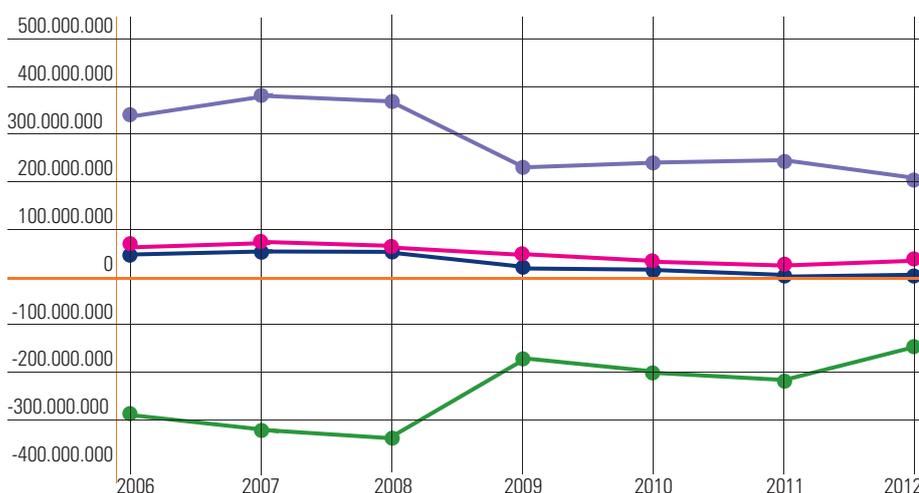


Figura 1.4d

- Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)
- Produzione nazionale per export (b)
- Importazioni (c)
- Saldo export-import



Figura 1.4e

● Export
● Mercato italiano

Fig 1.4e Motori: ripartizione della produzione nazionale tra vendite in Italia e all'estero 2006/2012, valori %



commerciale, parallelamente, ha un andamento crescente dallo stesso anno.

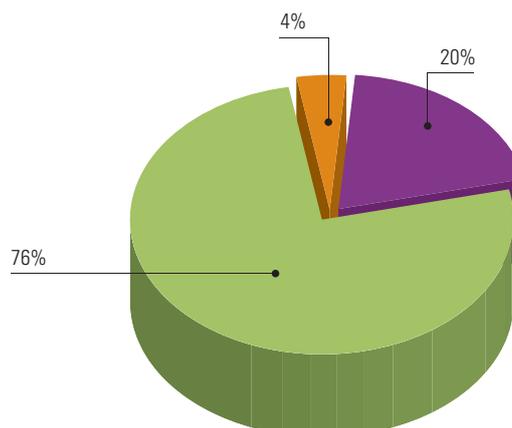
Osservando la ripartizione della produzione nazionale in export e mercato nazionale (grafico 1.4e), si nota come la forbice tra le due componenti tenda ad aumentare, a discapito delle vendite sul territorio nazionale: l'export, che pesava per il 68% nel 2011, conta nel 2012 per il 79%; simmetricamente, la quota di fatturato derivante da produzione venduta in Italia scende dal 32% del 2011 al 21% del 2012.

Dall'analisi del grafico 1.4f si osserva come, attraverso un campione di aziende rappresentanti il 31% del fatturato del settore, più di tre quarti (76%) della produzione venga venduta tramite concessionari, il 20% direttamente ai cantieri e solo il 4% ai rivenditori.

Figura 1.4f

■ Vendita tramite concessionari
■ Vendita ai rivenditori
■ Vendita diretta ai cantieri

Fig 1.4f Ripartizione vendite motori per tipologia di intermediario, anno 2012







1.5 La produzione totale dell'industria nautica

Nel presente paragrafo vengono presentati i dati relativi all'intero settore della nautica, composto, come detto, da quattro sottosectori:

- cantieristica – produzione di unità da diporto (I);
- refitting, riparazione e rimessaggio (II);
- accessori e componenti (III);
- motori (IV).

La tabella 1.5a presenta i valori dei fatturati dei singoli settori sin qui presi in esame; inoltre, riporta i dati relativi al sottoinsieme formato dalle produzioni di accessori e componenti e di motori, per il quale sono calcolati i valori in termini assoluti e in percentuale; infine mostra, nelle ultime due colonne, i valori, assoluti e percentuali, relativi all'industria nautica nel suo complesso.

Tab 1.5a La produzione totale, anno 2012, valori in €

	Cantieristica (I)	Refitting, riparazione e rimessaggio (II)	Accessori e componenti (III)	Motori (IV)	(III+IV)	(III+IV) valori %	(I+II+III+IV)	(I+II+III+IV) valori %
Produzione nazionale	1.264.660.000	160.560.000	598.150.000	57.340.000	655.490.000	63,0%	2.080.710.000	83,3%
sul mercato nazionale (a)	176.490.000	112.900.000	302.630.000	12.190.000	314.820.000	48,0%	604.210.000	29,0%
per esportazione (b)	1.088.170.000	47.660.000	295.520.000	45.150.000	340.670.000	52,0%	1.476.500.000	71,0%
di cui verso Paesi UE	340.870.000	22.830.000	169.110.000	30.990.000	200.100.000	58,7%	563.800.000	38,2%
di cui verso Paesi extra UE	747.300.000	24.830.000	126.410.000	14.160.000	140.570.000	41,3%	912.700.000	61,8%
Importazioni	32.160.000	-	185.670.000	198.710.000	384.380.000	37,0%	416.540.000	16,7%
provenienti dai Paesi UE	21.400.000	-	140.560.000	155.360.000	295.920.000	77,0%	317.320.000	76,2%
provenienti da Paesi extra UE	10.760.000	-	45.110.000	43.350.000	88.460.000	23,0%	99.220.000	23,8%
vendute in Italia (c)	22.230.000	-	141.340.000	185.060.000	326.400.000	84,9%	348.630.000	83,7%
vendute all'estero (d)	9.930.000	-	44.330.000	13.650.000	57.980.000	15,1%	67.910.000	16,3%
Fatturato globale	1.296.820.000	160.560.000	783.820.000	256.050.000	1.039.870.000	100%	2.497.250.000	100%
destinazione finale all'estero (b+d)	1.098.100.000	47.660.000	339.850.000	58.800.000	398.650.000	38,3%	1.544.410.000	61,8%
destinazione finale Italia (a+c)	198.720.000	112.900.000	443.970.000	197.250.000	641.220.000	61,7%	952.840.000	38,2%
Saldo Esportazioni – Importazioni	1.056.010.000	47.660.000	109.850.000	-153.560.000	-43.710.000	-	1.059.960.000	-



Il fatturato complessivo del settore della nautica (I + II + III + IV), ammonta a € 2.497.250.000, derivante per € 2.080.710.000 da produzione nazionale (83,3%) e per € 416.540.000 dalla vendita di prodotti di importazione (16,7%). La produzione nazionale genera un fatturato di € 604.210.000 per vendite sul territorio nazionale (29%) e da € 1.476.500.000 derivanti da esportazioni (71%), di cui € 563.800.000 verso Paesi UE (38,2%) e € 912.700.000 verso Paesi extra UE (61,8%). Analizzando il valore delle importazioni vendute dal punto di vista della relativa provenienza, si può osservare che oltre il 76% proviene da Paesi UE, per un valore pari a € 317.320.000, mentre il 24% circa si riferisce al valore delle vendite di prodotti importati da Paesi extra UE (€ 99.220.000). Le importazioni a loro volta sono poi ricollocate per la maggior parte del relativo valore (83,7%) sul mercato italiano, per un valore di € 348.630.000, e per il restante 16,3% sui mercati internazionali (€ 67.910.000). Infine, è importante menzionare il saldo della bilancia commerciale dell'industria nautica nel suo complesso, decisamente positivo, anche se in calo rispetto allo scorso anno, che ammonta a € 1.059.960.000.

Il fatturato complessivo del sottoinsieme formato dai comparti degli accessori e componenti e dei motori (III + IV), complementari rispetto alla produzione cantieristica, ammonta a € 1.039.870.000, derivante per € 655.490.000 da produzione nazionale (63%)

Fig 1.5b Ripartizione del fatturato globale, anno 2012

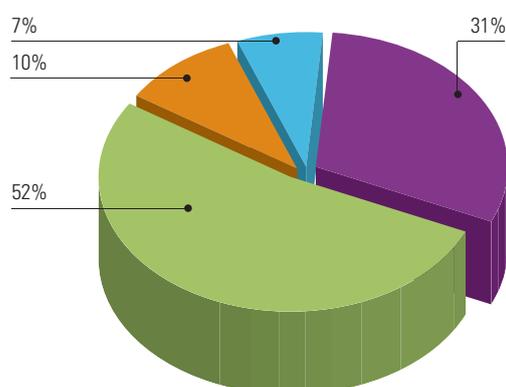
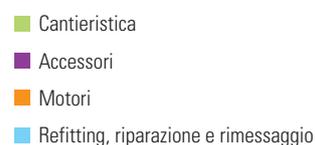


Figura 1.5b



e per € 384.380.000 da importazioni (37%). Questi due segmenti, considerati congiuntamente, pesano per oltre il 41% sul fatturato complessivo dell'industria nautica.

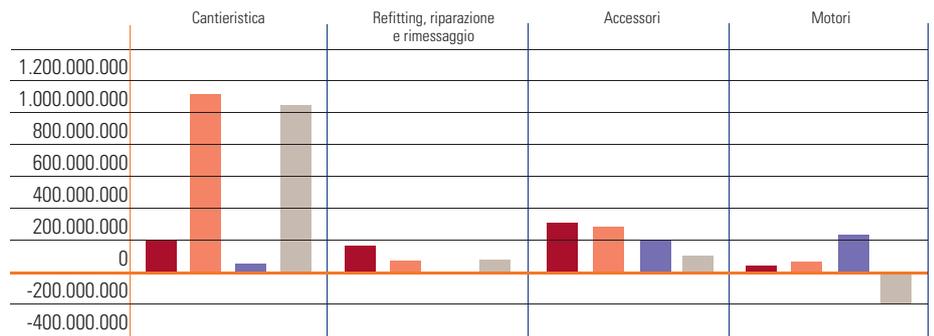


Dall'esame del grafico **1.5b** emerge come la ripartizione del fatturato complessivamente generato dall'industria nautica sia notevolmente sbilanciata a favore della cantieristica (53%); seguono i valori relativi alla vendita di accessori (31%) e motori (10%) e il fatturato relativo a erogazione di servizi di refitting, riparazione e rimessaggio.

Figura 1.5c

- Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)
- Produzione nazionale per export (b)
- Importazioni (c+d)
- Saldo export-import

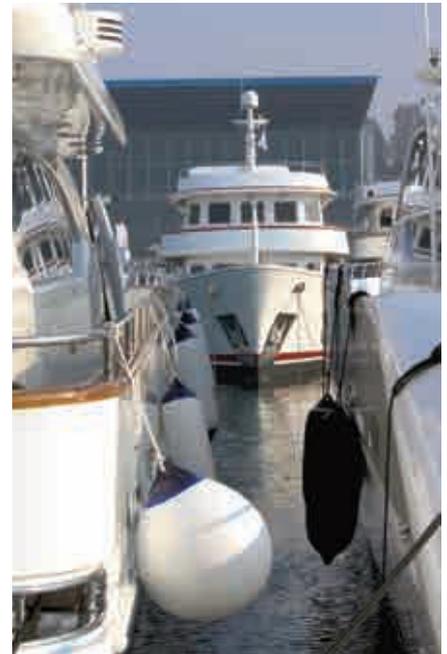
Fig 1.5c **Composizione del fatturato per comparti**, anno 2012, valori in €



L'analisi della figura **1.5c** permette di notare la rilevanza del settore della cantieristica, del quale emergono gli elevati valori di fatturato relativi alla produzione nazionale e la vocazione all'esportazione, con un conseguente saldo positivo della bilancia commerciale che quasi eguaglia il dato sulle vendite all'estero. Un'altra caratteristica dell'industria che emerge nettamente dal grafico è il differenziale negativo del saldo export-import del comparto dei motori, ascrivibile al peso delle importazioni, ampiamente controbilanciato, nella realtà, dalla tendenza a riesportare i motori importati una volta montati su unità da diporto prodotte nell'ambito dell'industria nazionale.

Tab 1.5d **Tutti i comparti**, valori in €

Anno	Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	Produzione nazionale per esportazione (b)	Produzione nazionale (a+b)	Importazioni (c)	Saldo Export-Import	Fatturato globale (a+b+c)
2006	2.366.480.000	2.246.910.000	4.613.390.000	1.166.690.000	1.032.290.000	5.780.080.000
2007	2.661.300.000	2.324.640.000	4.985.940.000	1.222.850.000	1.082.540.000	6.208.790.000
2008	2.647.800.000	2.327.570.000	4.975.370.000	1.205.840.000	1.103.350.000	6.181.210.000
2009	1.729.390.000	1.815.800.000	3.545.190.000	702.350.000	1.096.140.000	4.247.540.000
2010	1.160.770.000	1.610.810.000	2.771.580.000	587.310.000	1.023.500.000	3.358.890.000
2011	939.120.000	1.918.230.000	2.857.350.000	556.420.000	1.361.810.000	3.413.770.000
2012	604.210.000	1.476.500.000	2.080.710.000	416.540.000	1.059.960.000	2.497.250.000
Variaz. % 12-11	-35,7%	-23,0%	-27,2%	-25,1%		-26,9%



La tabella **1.5d** riporta i valori del fatturato, relativi agli anni 2006-2012 ripartiti nei settori della produzione nazionale e delle importazioni; nell'ultima riga sono riportate le variazioni percentuali dei valori tra il 2012 e il 2011. Il valore della produzione nazionale, pari a € 2.080.710.000, mostra una perdita di oltre il 27% rispetto all'anno precedente; le

Fig 1.5e Tutti i comparti: andamento del fatturato globale 2012, valori in €

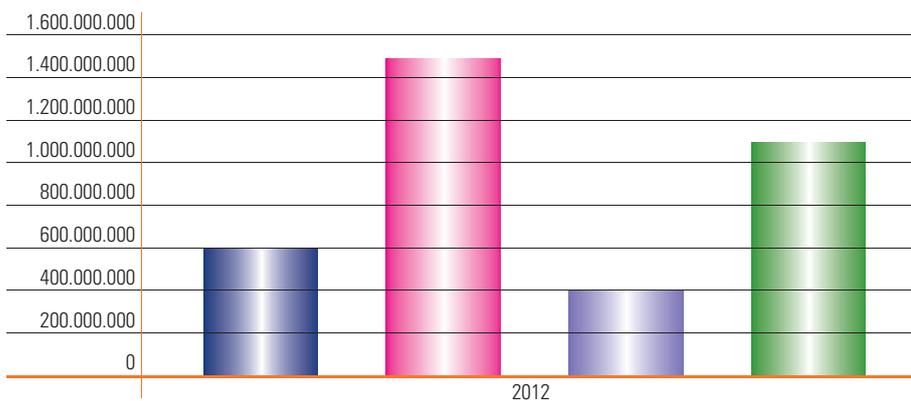


Figura 1.5e

- Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)
- Produzione nazionale per export (b)
- Importazioni (c)
- Saldo export-import

vendite sul territorio nazionale subiscono la contrazione più importante (-35,7), mentre le esportazioni scendono in misura un poco meno rilevante (-23%). Il valore del fatturato complessivo scende per la prima volta dal 2005 al di sotto della soglia dei 2,5 miliardi di euro (€ 2.497.250.000), evidenziando un calo di quasi il 27% rispetto al 2011. Si osservi infine come il saldo della bilancia commerciale presenti un saldo positivo, anche se inferiore confrontato con l'anno precedente.

Analizzando i dati con riferimento al 2008, si osservi come il fatturato complessivo scenda di quasi il 60%, quasi 3,7 miliardi di euro in termini assoluti, persi per la maggior parte (oltre 2 miliardi di euro) in termini di vendite di produzione italiana sul territorio nazionale.

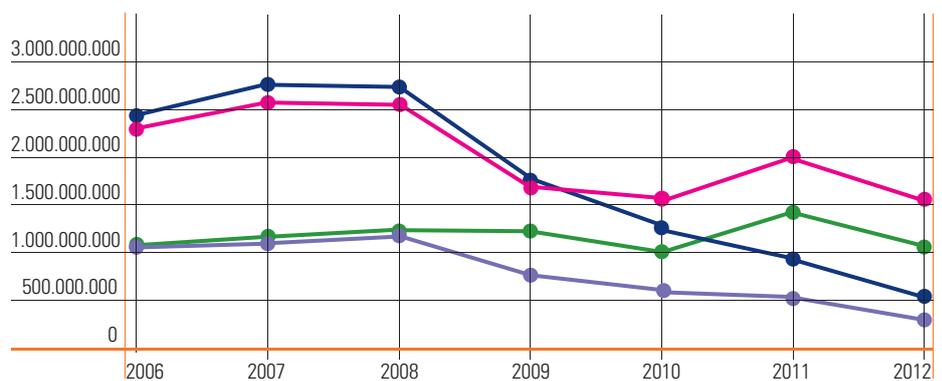
La figura **1.5e** illustra la composizione del fatturato della nautica da diporto nel 2012; le categorie di riferimento sono, come di consueto, il mercato nazionale, l'export, l'import ed il saldo della bilancia commerciale. Nel 2012 il fatturato relativo alle esportazioni si conferma maggiore della produzione nazionale per il mercato nazionale, come avviene a partire dal 2009.



Figura 1.5f

- Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)
- Produzione nazionale per export (b)
- Importazioni (c)
- Saldo export-import

Fig 1.5f Tutti i comparti:
andamento del fatturato globale 2006/2012, valori in €



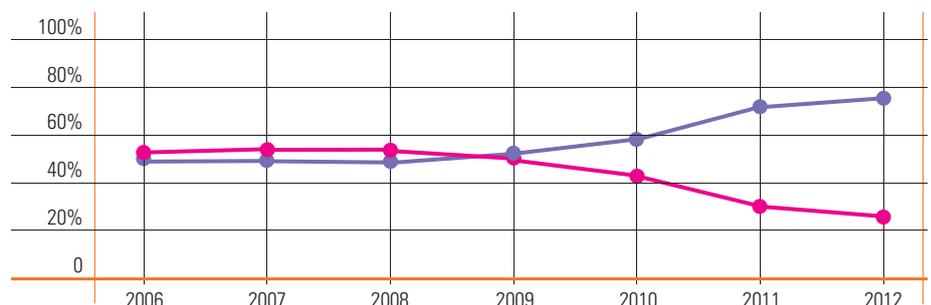
La figura 1.5f illustra l'andamento del settore della nautica da diporto negli anni 2006/2012, ed evidenzia con chiarezza le dinamiche sinora esposte. Si può notare come il 2008 sia l'anno dove le curve toccano i valori maggiori, mentre nel 2012 tutte le grandezze scendono a meno dei valori inizialmente registrati.

Il grafico 1.5g è particolarmente significativo, perché mostra come la produzione delle aziende italiane, a partire dal 2008, sia comparativamente sempre più destinata ai mercati internazionali, e sempre meno collocata sul mercato interno. Il 2012 prosegue questo trend, evidenziando una ripartizione sempre più sbilanciata: il 71% della produzione (contro il 67% del 2011) viene venduta all'estero, mentre solo il 29% (contro il 33% del 2011) è collocata sul territorio nazionale.

Figura 1.5g

- Export
- Mercato italiano

Fig 1.5g Tutti i comparti: produzione nazionale
ripartizione export e mercato nazionale 2006/2012, valori %





1.6 Il contributo della nautica al Prodotto Interno Lordo

Il calcolo dell'impatto del settore sul PIL utilizza la metodologia delle "matrici input-output", matrici che servono a misurare la quantità di prodotto che ciascun settore produttivo acquista da ciascuno degli altri.

I dati utilizzati sono stati ottenuti inviando appositi questionari ad un opportuno campione stratificato secondo il settore merceologico di appartenenza (cantieristica, refitting/rimessaggio, accessori e componenti, motori marini) e la dimensione del fatturato nautico.

Il contributo al PIL del settore della nautica è determinato dal valore della produzione del settore a prezzi di mercato. Ad esso si giunge sommando:

- valore aggiunto dei sottosettori (pari al 29% del fatturato totale);
- costi intermedi dei sottosettori: cantieristica, rimessaggio, accessori-componenti e motori, al netto degli acquisti che ciascun sottosettore effettua presso gli altri settori (stimati sulla base di una opportuna indagine tramite questionari su campione stratificato per settore di appartenenza) ovvero i costi derivanti dalle transazioni interindustriali riguardanti beni e servizi intermedi affluiti dalle branche di origine alle branche di impiego e da queste ultime utilizzate come input dei rispettivi processi produttivi;
- margini di intermediazione per collocazione della produzione sul mercato (pari al 12% dei fatturati di cantieristica e refitting/rimessaggio).

Il contributo della nautica al PIL, come valore della produzione a prezzi di mercato, risulta pari a € 1.998.160.000, in forte diminuzione rispetto allo scorso anno (-29,9%). Tale valore è formato per € 599.340.000 dal valore aggiunto, per € 1.180.210.000 da costi intermedi dei sottosettori (che quantificano implicitamente l'ammontare dell'indotto a monte del settore nautico) e per € 218.610.000 dai margini di intermediazione per

Tab 1.6a Il contributo della nautica al PIL, anno 2012

	Valori in €	Peso
Valore aggiunto dei settori	599.340.000	30%
Costi intermedi della cantieristica e riparazioni	889.000.000	
Costi intermedi del settore degli accessori e componenti nautici	221.740.000	
Costi intermedi del settore dei motori marini	69.470.000	
Totale Costi intermedi	1.180.210.000	59%
Margini intermediazione per collocamento produzione sul mercato	218.610.000	11%
Contributo al Pil 2012	1.998.160.000	100%
Contributo al Pil 2011	2.848.920.000	
Variazione contributo al PIL 2012-2011	-29,9%	
Peso del contributo al PIL della Nautica rispetto al PIL Nazionale % 2012	1,3 %	
Peso del contributo al PIL della Nautica rispetto al PIL Nazionale % 2011	1,8 %	



cantieristica e attività di riparazione, manutenzione e rimessaggio (1.6a).

I pesi percentuali delle diverse componenti rispetto al contributo PIL sono riportati in tabella 1.6a. Nello specifico, più della metà del contributo al PIL è costituito dai costi intermedi, il 30% dal valore aggiunto dei settori e la restante parte (11%) dai margini di intermediazione (1.6b).

Effettuando una analisi sull'andamento del contributo del settore della nautica da diporto al PIL italiano si osserva come esso sia salito negli anni tra il 2006 e il 2008, passando da circa € 4.900.000.000 a € 5.548.690.000 e poi a € 5.557.000.000, per poi scendere, nel biennio 2009-2010, a € 3.646.170.000 e successivamente € 2.792.288.000, in seguito agli effetti della crisi economica; nel corso del 2011 vi è stata una timida ripresa (+2%), che ha portato il contributo al PIL al valore di € 2.848.920.000. Infine, come già visto in tabella 1.6a, nel 2012 il fatturato dell'industria nautica ha subito una contrazione più importante rispetto a quella del prodotto interno lordo italiano, al quale contribuisce quindi in maniera minore rispetto all'anno precedente (-29,9%; € 1.998.160.000) (1.6c).

Il valore complessivo dell'indotto a monte, pari a 1.180 miliardi di euro, rappresentato dal valore aggiunto dei settori (rispettivamente 889 milioni per cantieristica e refitting/rimessaggio, 221,7 milioni per accessori e componenti e 69,5 milioni per motori marini), è illustrato in tabella 1.6d, che riporta l'evoluzione dello stesso dal 2006 ad oggi. Si osservi dallo scorso anno una diminuzione del 34,53% per il settore della cantieristica e del comparto del refitting, riparazioni e rimessaggio, del 13,55% per il settore degli accessori, del 12,04% per il settore dei motori, perdite che fanno attestare la diminuzione

Fig 1.6b Contributo al PIL 2012

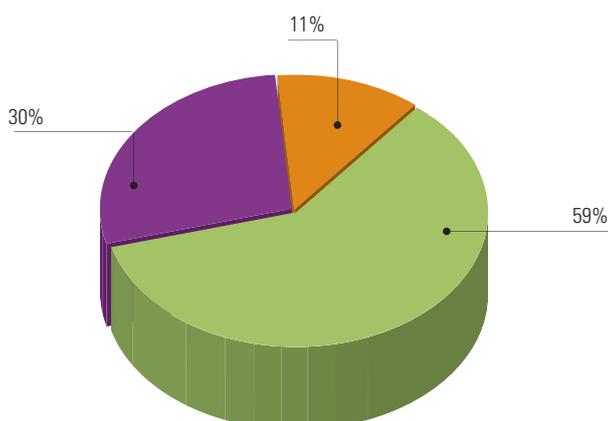
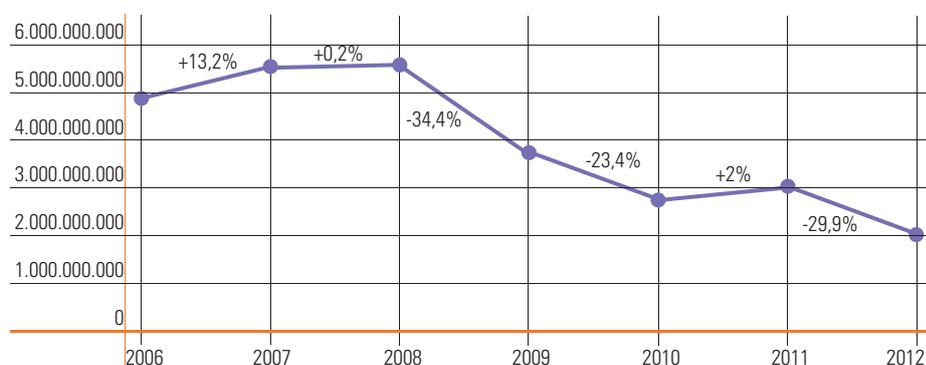


Figura 1.6b

- Valore aggiunto dei settori
- Costi intermedi
- Margini intermediazione per collocamento produzione sul mercato



Fig 1.6c Evoluzione 2006/2012 del contributo della nautica al PIL



Tab 1.6d Indotto a monte dell'industria nautica, valori in €

anno	Costi intermedi settori Cantieristica e Refitting riparazione e rimessaggio	Costi intermedi settore Accessori componenti nautici	Costi intermedi settore Motori marini	Totale indotto a monte
2006	2.389.955.600	390.687.729	130.525.143	2.911.168.472
2007	2.567.795.000	415.899.777	143.561.108	3.127.255.885
2008	2.566.141.900	412.609.650	139.969.096	3.118.720.646
2009	1.826.815.800	264.760.452	85.969.544	2.177.545.796
2010	1.328.897.200	249.404.640	81.056.301	1.659.358.141
2011	1.357.853.900	256.491.285	78.983.569	1.693.328.754
2012	889.000.000	221.740.000	69.470.000	1.180.210.000
var. % 12-11	-34,5%	-13,5%	-12,0%	-30,3%

dell'indotto a monte dell'industria della nautica da diporto attorno ad un -30% complessivo. Nello specifico, quasi quattro quinti dell'indotto a monte complessivo sono rappresentati dal valore aggiunto di cantieristica e refitting, riparazione e rimessaggio (75,3%); il comparto degli accessori e componenti pesa per poco meno del 19%, mentre quello dei motori per il 6% circa (Fig. 1.6e).

L'analisi del tasso di crescita del PIL in Italia e del tasso di crescita del PIL della nautica rivela come il comparto nautico sembri seguire un andamento a sé stante: ma osservando con attenzione, si può notare come nei periodi di crescita (sino al 2007) il trend si presenti migliore rispetto all'economia nazionale nel suo complesso, mentre la crisi economica al contrario manifesti i suoi effetti in modo più evidente nel settore nautico, anche se in modo differito nel tempo, e con una più o meno intensa amplificazione (Tab. 1.6f).



Fig 1.6e Composizione dell'indotto a monte, anno 2012

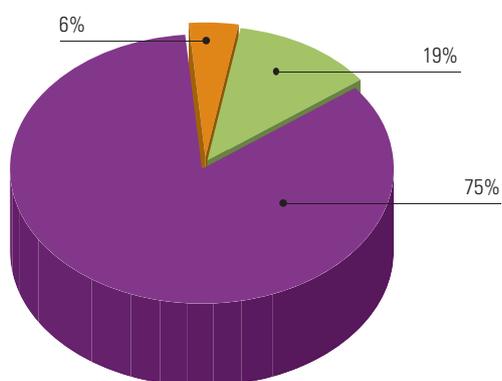


Figura 1.6e

- Costi intermedi di cantieristica e refitting/rimessaggio
- Costi intermedi del settore degli accessori e componenti nautici
- Costi intermedi del settore e dei motori marini

Tab 1.6f Confronto variazione annua PIL Italia e contributo al PIL dell'industria nautica 2007/2012

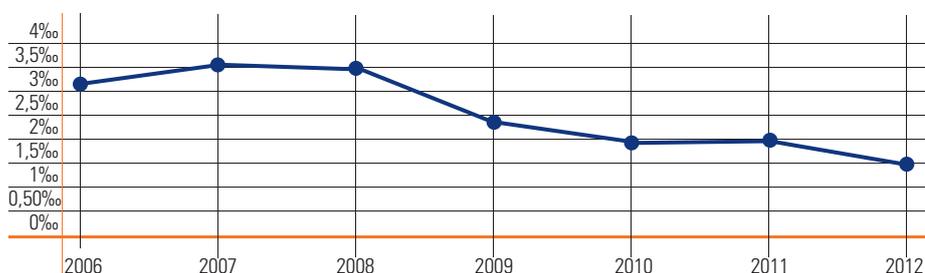
	2007	2008	2009	2010	2011	2012
PIL Italia	+1,9%	-1,0%	-5,0%	+1,3%	+0,4%	-2,4%
Contributo al PIL dell'industria nautica	+7,4%	-0,3%	-30,3%	-23,4%	+2,0%	-29,9%

Figura 1.6f

Per i dati relativi alla variazione annua del Prodotto Interno Lordo si è fatto riferimento a quanto esposto dall'OECD – OCSE.

La figura 1.6g, infine, illustra il rapporto tra il contributo al PIL derivante dall'industria della nautica da diporto nel suo complesso e il PIL dell'Italia in valori assoluti: rappresenta pertanto l'andamento dell'apporto dell'industria nautica al prodotto interno lordo italiano. Si osservi come esso tenda a salire sino al 2008 per poi diminuire in conseguenza della crisi economica ed a mantenersi sostanzialmente stabile tra il 2010 e il 2011 e scendere nuovamente nel 2012.

Fig 1.6g Rapporto contributo PIL nautica / PIL Italia, valori ‰





1.7 Il mercato del lavoro

Per quanto riguarda l'impatto del settore nautico sul mercato del lavoro, la tabella 1.7a illustra i risultati ottenuti dall'analisi dei dati stimati tramite i questionari UCINA.

Tab 1.7a L'impatto del settore nautico sul mercato del lavoro, anno 2012

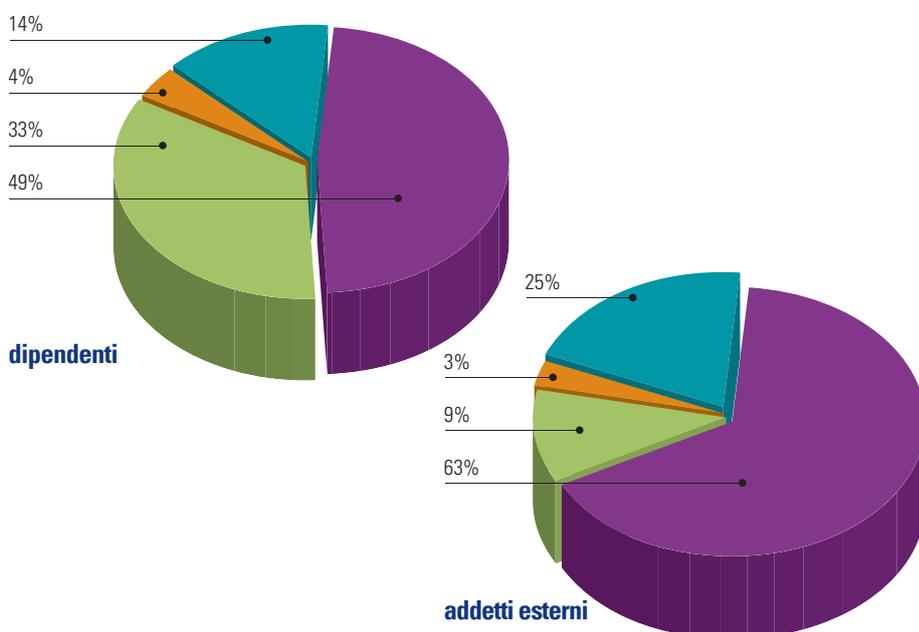
comparti	dipendenti	addetti esterni	di cui: addetti esterni in esclusiva	% add. est. in esclusiva su tot addetti est.	dipendenti + add. esterni	n° medio mesi di utilizzo addetti ester.	% utilizzo per + di 11 mesi all'anno	% utilizzo per + di 6 mesi all'anno
Manutenzione rimessaggio e riparazione	2.368	521	134	26%	2.889	6	10%	80%
Cantieristica	8.293	1.337	367	27%	9.630	8	60%	75%
Accessori e Componenti	5.611	193	76	39%	5.804	11	77%	80%
Motori	641	67	63	94%	708	12	100%	100%
TOTALI	16.913	2.118	640	30%	19.031	8	51%	77%

I lavoratori impiegati nei quattro sottosettori sono stati suddivisi in lavoratori dipendenti, cioè alle dirette dipendenze dell'impresa in modo continuativo, e addetti esterni, cioè impiegati nell'impresa ma con contratti atipici.

Figure 1.7b e 1.7c

- Unità da diporto
- Accessori e componenti
- Motori
- Refitting, riparazione e rimessaggio

Fig 1.7b e 1.7c Ripartizione di dipendenti e addetti esterni per comparto, anno 2012





I lavoratori dipendenti per il settore nautico complessivamente ammontano a 16.913 unità (contro le 17.610 unità del 2011), suddivise in 8.293 nel settore della cantieristica, 5.611 nel settore degli accessori e componenti nautici, 641 nel comparto dei motori e 2.368 nel campo del refitting, riparazione e rimessaggio. Gli addetti esterni nel settore della nautica ammontano complessivamente a 2.118 unità, di cui 1.337 nella cantieristica, 193 nel campo degli accessori e componenti nautici, 67 nel comparto dei motori e 521 nel settore del refitting, riparazione e rimessaggio.

Gli addetti esterni in media lavorano presso le imprese per un periodo di tempo pari a circa 8 mesi. Degli addetti esterni, il 51% lavora presso le imprese per un periodo di 11 o 12 mesi, mentre il 77% vi lavora per un periodo maggiore di 6 mesi. Nel corso del 2012 l'utilizzo degli addetti esterni nella costruzione di unità da diporto è stato più breve rispetto al 2011: ha infatti raggiunto una media di 6 mesi (contro i 9 del 2011), mentre i contratti atipici nel comparto degli accessori hanno avuto una durata media di 11 mesi, contro i 10 nel 2011. Invariata invece la durata media dei contratti nell'industria dei motori e nel comparto del refitting, riparazione e rimessaggio di imbarcazioni (rispettivamente 12 e 6 mesi).

Il numero degli addetti esterni in esclusiva, che prestano il proprio lavoro presso un'unica impresa, è sceso moltissimo rispetto al 2011, passando da 1.080 a 640 (-41%); in calo anche il peso percentuale sul totale degli addetti esterni (30% contro 43% nel 2011).

La ripartizione di dipendenti e addetti esterni nel settore nautico è presentata graficamente nelle figure **1.7b** e **1.7c**.

Dall'esame dei due grafici emerge come il primo comparto per numero di addetti, sia dipendenti sia esterni, sia quello della cantieristica, e il settore caratterizzato dal minore impiego di risorse umane sia quello dei motori; questo è comprensibile, sia alla luce del fatturato dei due comparti, sia considerando come la maggior parte dei motori venduti dalle imprese italiane sia di importazione, con conseguente minore necessità di manodopera.

Tab 1.7d Addetti equivalenti ed effettivi, anno 2012

Comparti	Addetti dipendenti	Addetti equivalenti	Addetti effettivi
manutenzione rimessaggio e riparazione	2.368	261	2.629
cantieristica	8.293	891	9.184
accessori e Componenti	5.611	177	5.788
motori	641	67	708
totale addetti	16.913	1.396	18.309



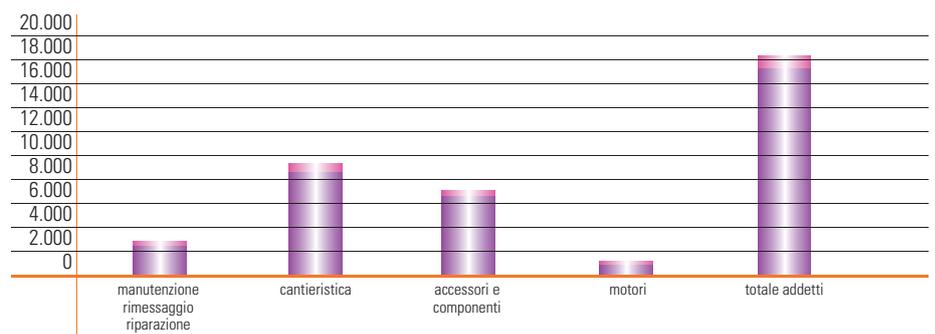
Diversa invece la ripartizione di dipendenti e addetti esterni nei comparti degli accessori nautici e dei servizi di refitting, rimessaggio e riparazione: mentre il primo settore è caratterizzato da una certa stabilità dei rapporti di lavoro (il 33% del totale dei dipendenti, solo il 9% degli addetti indiretti), il secondo impiega il 14% dei dipendenti e il 25% degli addetti esterni; si tratta di percentuali cospicue, che confermano che si tratta di un settore con alta densità di manodopera, e caratterizzato da picchi di lavoro che giustificano assunzioni discontinue e per periodi di tempo limitati.

Osservando la tabella 1.7d è possibile evincere il dato relativo ai cosiddetti “addetti equivalenti a tempo pieno”, che risultano dalla conversione dei volumi di lavoro degli addetti esterni (numero lavoratori e durata, in mesi, dei rispettivi contratti) in impieghi a tempo pieno. Sommando il numero di addetti equivalenti al numero di dipendenti si ottiene il numero di lavoratori effettivi.

Figura 1.7e

■ Dipendenti
■ Addetti equivalenti

Fig 1.7e Ripartizione di dipendenti e addetti equivalenti



Il numero di addetti equivalenti dell'industria nautica ammonta a 1.396 (contro i 1.774 del 2011), di cui il 64% circa assorbiti dalla cantieristica (891), il 18,7% dal comparto del refitting, riparazione e rimessaggio (261), e il resto dalla produzione di accessori e componenti e di motori (rispettivamente 177 e 67 addetti equivalenti). Il numero di addetti effettivi sale così a 18.309 (contro 19.384 nel 2011 e 22.079 unità nel 2010), di cui la metà impiegati nel comparto della produzione di unità da diporto; il settore della produzione di accessori e componenti dà lavoro ad un numero di addetti effettivi pari a 5.788 (circa 32% del totale) mentre il settore del refitting, riparazione e rimessaggio impiega 2.629 addetti effettivi (14%). Chiude la classifica il comparto della produzione e commercializzazione di motori, che occupa 708 addetti effettivi (4% circa).

La figura 1.7e rappresenta graficamente la composizione degli addetti effettivi dei diversi comparti tra dipendenti e addetti equivalenti.



La tabella **1.7f** consente di eseguire un confronto tra i dati occupazionali del 2012 e quelli del 2011. Il numero di dipendenti risulta complessivamente diminuito del 4%, con dinamiche piuttosto uniformi per i quattro sottosettori: -4% nella cantieristica, -3% nel refitting/rimessaggio, -5% nel comparto degli accessori e -6% in quello dei motori. Il numero di addetti esterni subisce, prevedibilmente, un calo più ingente (-16%, contro uno del 29% nel 2011); la contrazione riguarda in modo particolare il comparto degli accessori (-31%) e della cantieristica (-20%), mentre è meno intensa nei settori dei motori e del refitting. Gli addetti esterni in esclusiva, come detto sopra, scendono di oltre il 40% rispetto al 2011, a causa del calo nella cantieristica e nella vendita di accessori (rispettivamente -50% e -45%), mentre è minore la riduzione riscontrata negli altri comparti. Gli addetti effettivi complessivi subiscono una contrazione del 6%, in modo omogeneo nei diversi settori. La durata media dei contratti degli addetti esterni,

Tab 1.7f L'impatto del settore nautico sul mercato del lavoro,
variazioni 2012/2011

Comparti	Dipendenti	Addetti esterni	Addetti esterni in esclusiva	Addetti equivalenti	Addetti effettivi	Numero medio mesi utilizzo
manutenzione rimessaggio e riparazione	-4%	3%	-4%	2%	-3%	0
cantieristica	-3%	-20%	-50%	-27%	-6%	-1
accessori e componenti	-5%	-31%	-45%	-22%	-6%	1
motori	-6%	-12%	-7%	-12%	-6%	0
Totale	-4%	-16%	-41%	-21%	-6%	-1

che aveva subito un aumento nel 2011 rispetto all'anno precedente, presenta un calo quantificabile in un mese. Il calo che caratterizza la forza lavoro nel settore della nautica è attenuato rispetto alla perdita di fatturato dell'industria nautica nel suo complesso; la combinazione tra la riduzione del numero di addetti e la maggiore contrazione del fatturato dà origine ai dati osservabili nella tabella **1.7g**: complessivamente, la redditività dei dipendenti e degli addetti effettivi diminuisce, anche se con percentuali differenti, in tutti i comparti; di contro, il numero di addetti in rapporto al fatturato aumenta. Questo fenomeno riguarda sia i dipendenti, sia gli addetti effettivi.

Tab 1.7g Rapporto fatturato / numero di addetti, variazioni 2012/2011

Comparti	Fatturato per dipendente	Dipendenti per milione di €	Fatturato per addetto effettivo	Addetti effettivi per milione di €
cantieristica	-35%	+53%	-33%	+49%
riparazioni	-7%	+7%	-7%	+8%
accessori	-9%	+9%	-8%	+9%
motori	-7%	+7%	-6%	+6%



1.8 Analisi dell'import-export secondo i dati ISTAT

L'analisi del commercio italiano con l'estero viene svolta avvalendosi di dati ISTAT (riportati in Appendice A3) riguardanti le importazioni ed esportazioni italiane da e verso il resto del mondo, con suddivisione per continente e Paese di origine e destinazione, relativamente al periodo gennaio-dicembre 2012.

Le informazioni dell'ISTAT sul commercio con l'estero fanno riferimento al cosiddetto sistema di commercio speciale che comprende:

a) all'**esportazione**, le merci nazionali o immesse in libera pratica che sono:

- esportate con destinazione definitiva;
- imbarcate come provviste di bordo di navi o aerei esteri;
- esportate temporaneamente per la fabbricazione di prodotti da reimportare, per subire un complemento di manodopera o una riparazione.

Inoltre, sono considerate esportazioni anche le riesportazioni di merci estere già importate in via temporanea.

b) all'**importazione**, le merci di provenienza estera o estratte dai depositi doganali che sono:

- importate con destinazione definitiva;
- importate in via temporanea per la fabbricazione di prodotti da riesportare, per subire un complemento di manodopera o una riparazione.

Inoltre, sono considerate importazioni anche le reimportazioni di merci nazionali già temporaneamente esportate.

I dati si riferiscono alle tipologie merceologiche sotto elencate, di cui si riporta la nomenclatura combinata (NC8) del sistema armonizzato (SH6), conforme ai regolamenti dell'Unione Europea.

89031010	Imbarcazioni pneumatiche da diporto o da sport, di peso unitario ≤ 100 kg
89031090	Imbarcazioni pneumatiche, da diporto o da sport, di peso unitario > 100 kg
89039110	Imbarcazioni a vela, anche con motore ausiliario, per la navigazione marittima
89039190	Panfili e imbarcazioni a vela da diporto o sportive, anche con motore ausiliario (escl. per la navigazione marittima)
89039210	Imbarcazioni a motore, diverse dai fuoribordo, per la navigazione marittima
89039291	Imbarcazioni a motore, diverse dai fuoribordo, escluse quelle per la navigazione marittima, di lunghezza fino a 7,5 m
89039299	Imbarcazioni a motore, diverse dai fuoribordo, escluse quelle per la navigazione marittima, di lunghezza superiore a 7,5 m



- 89039910 Panfili e altre navi e imbarcazioni da diporto e da sport, imbarcazioni a remi e canoe, non nominate nelle precedenti voci 8903, di peso fino a 100kg
- 89039991 Panfili e altre navi e imbarcazioni da diporto e da sport, imbarcazioni a remi e canoe, non nominate nelle precedenti voci 8903, di peso superiore a 100kg e di lunghezza fino a 7,5 m
- 89039999 Panfili e altre navi e imbarcazioni da diporto e da sport, imbarcazioni a remi e canoe, non nominate nelle precedenti voci 8903, di peso superiore a 100kg e di lunghezza superiore a 7,5 m
- 89039299 Imbarcazioni a motore, diverse dai fuoribordo, escluse quelle per la navigazione marittima, di lunghezza superiore a 7,5 m
- 89039910 Panfili e altre navi e imbarcazioni da diporto e da sport, imbarcazioni a remi e canoe, non nominate nelle precedenti voci 8903, di peso fino a 100 kg
- 89039991 Panfili e altre navi e imbarcazioni da diporto e da sport, imbarcazioni a remi e canoe, non nominate nelle precedenti voci 8903, di peso superiore a 100 kg e di lunghezza fino a 7,5 m
- 89039999 Panfili e altre navi e imbarcazioni da diporto e da sport, imbarcazioni a remi e canoe, non nominate nelle precedenti voci 8903, di peso superiore a 100 kg e di lunghezza superiore a 7,5 m

Dall'analisi dei dati ISTAT, riportati nella tabella 1.8a, emerge come, nell'ambito delle transazioni commerciali italiane con il resto del mondo, il valore delle esportazioni superi di molto quello delle importazioni; in termini percentuali, le importazioni si attestano a circa il 15% del valore complessivo delle transazioni, a fronte di un valore delle

Tab 1.8a Valore di import ed export di unità da diporto, in € e in %, suddivisi per continenti di origine e destinazione, 2011/2012, fonte ISTAT

Continente	Valori %				Valore in €			
	2011		2012		2011		2012	
	% IMPORT SU TOT	% EXPORT SU TOT	% IMPORT SU TOT	% EXPORT SU TOT	IMPORT	EXPORT	IMPORT	EXPORT
UE	62,39%	31,45%	42,12%	26,54%	188.585.646	465.511.241	90.127.585	314.995.289
America	18,60%	51,64%	21,29%	48,22%	56.234.762	764.452.152	45.561.220	572.244.491
Europa extra UE	14,43%	6,52%	20,77%	7,10%	43.621.657	96.481.898	44.446.504	84.241.040
Oceania	0,47%	2,46%	1,38%	0,58%	1.420.869	36.432.672	2.944.996	6.901.918
Africa	2,66%	0,33%	10,91%	2,02%	8.045.916	4.876.730	23.354.255	24.027.407
Asia	1,44%	7,61%	3,53%	15,54%	4.354.050	112.604.611	7.558.680	184.410.739
TOTALE	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	302.262.900	1.480.359.304	213.993.240	1.186.820.884





esportazioni pari a oltre l'85% del totale. In altre parole, la bilancia commerciale del settore è fortemente positiva, ed evidenzia il considerevole potere di mercato dell'industria italiana a livello mondiale e la limitata concorrenza straniera; tale tendenza, già riscontrata nel corso degli anni passati, mostra, per il quarto anno consecutivo una debole flessione rispetto al 2011. Osservando le transazioni complessive si nota come le importazioni risultano in calo rispetto all'anno precedente. Analizzando i valori complessivi di importazioni per continente, emerge come l'area da cui proviene la maggior parte dei flussi commerciali italiani sia sempre l'Unione Europea, anche se il suo peso in percentuale risulta essere in calo rispetto al 2011 (dal 62,39% al 42,12%), in controtendenza rispetto al leggero aumento della percentuale sul totale registratasi tra il 2011 e il 2010. Il continente americano che segue l'Unione Europea come area di origine delle importazioni italiane, vede aumentare la propria importanza rispetto all'anno precedente (dal 18,60% al 21,29%), soprattutto a causa di importazioni da paesi che ospitano importanti registri per navi da diporto. In termini assoluti le importazioni provenienti dall'UE risultano fortemente diminuite rispetto al 2011 (ammontano a circa la metà), mentre il valore dei flussi in arrivo dal continente americano subisce una contrazione meno accentuata con un perdita di circa un quinto. I flussi in entrata provenienti dagli altri Stati risultano essere, sia in termini percentuali che in valori assoluti, come di consueto meno importanti; si noti come l'apporto delle importazioni in arrivo dai Paesi europei non appartenenti alla UE sia in aumento rispetto al 2011 anche in termini assoluti, così come il valore di quelli provenienti da Africa, Oceania e Asia soprattutto grazie alle importazioni dall'Africa.

Come già detto, le esportazioni complessive dell'Italia registrano una contrazione del valore (da 1480 milioni a 1187 milioni di euro) in controtendenza rispetto al biennio 2011-2010; si conferma come la differenza positiva tra export ed import è comunque di importo rilevante e la più consistente a livello mondiale. Per quanto riguarda le esportazioni, la destinazione principale è rappresentata dall'America (48,22%), in leggero calo rispetto al 2011, cui corrisponde un notevole ridimensionamento del flusso di export in termini di valore assoluto (circa un quarto in meno) determinato soprattutto dalla diminuzione delle vendite negli Stati Uniti d'America, Brasile e Isole Cayman. Parimenti il valore dei flussi destinati all'Unione Europea scende rispetto all'anno precedente, sia in termini assoluti sia in percentuale.

Con particolare riferimento ai flussi di scambio con l'America, si osserva come gli Stati Uniti siano il primo partner commerciale dell'Italia in termini di importazioni sia di esportazioni. Per quanto riguarda l'import la quota proveniente dagli USA è pari al 35% sul totale delle merci in entrata dall'America. Le esportazioni verso gli USA sono pari a



Fig 1.8b Importazioni di unità da diporto 2007/2012, valori in €

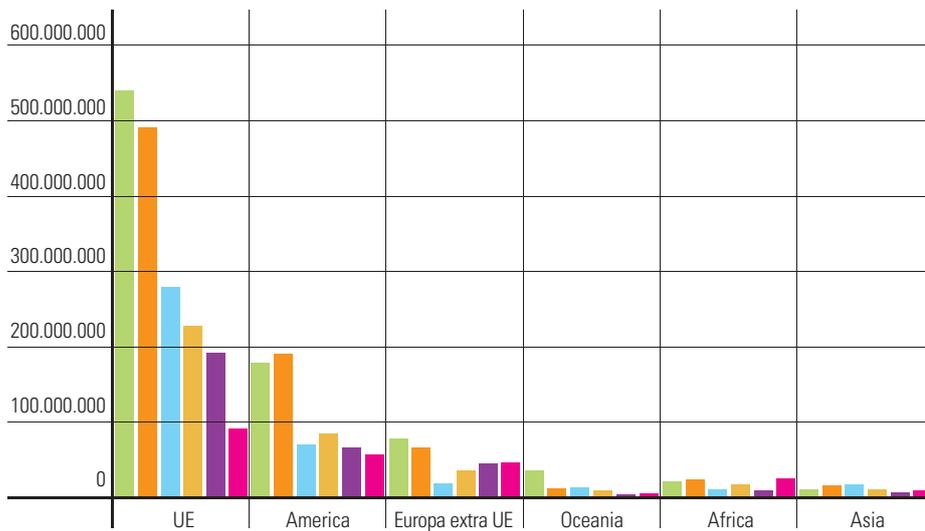


Figura 1.8 b

Fonte: ISTAT

Fig 1.8c Esportazioni di unità da diporto 2007/2012, valori in €

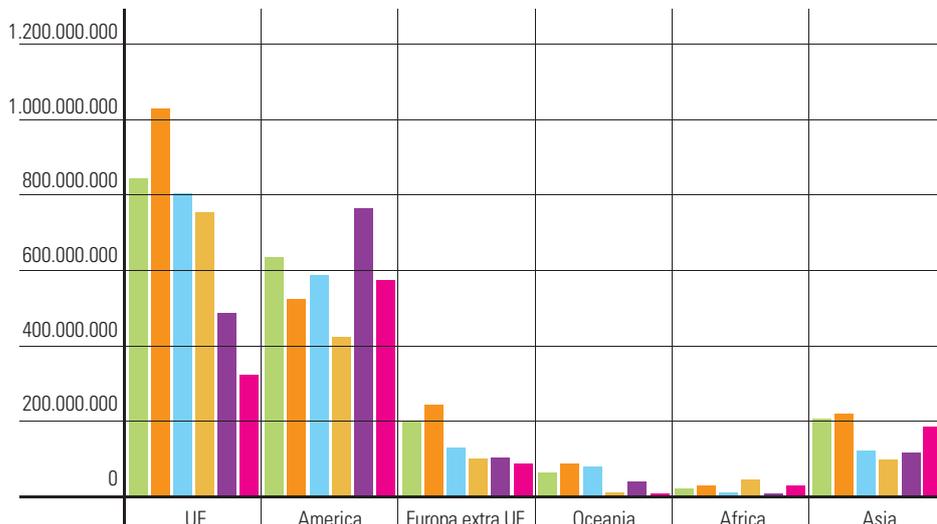


Figura 1.8 c

Fonte: ISTAT



un terzo circa del totale dell'export verso il continente americano, quota di poco inferiore rispetto all'export verso le Isole Vergini Britanniche (40%) cui seguono quelle verso le Isole Cayman (16%). Le esportazioni verso i mercati asiatici risultano raddoppiate in termini di peso percentuale sul flusso totale dell'export con un importante aumento anche in termini di valore assoluto. Decisamente meno rilevanti sono i flussi destinati agli altri Stati: le esportazioni verso i Paesi europei non appartenenti all'UE, l'Oceania, l'Africa, prese congiuntamente, contano per poco meno del 10% del totale. Le relazioni commerciali dell'Italia sono rappresentate graficamente nelle figure seguenti, rispettivamente con riferimento alle importazioni (1.8b) ed esportazioni (1.8c).

Osservando la tabella 1.8d, relativa agli scambi con i Paesi appartenenti all'UE, è possibile identificare univocamente, a prescindere dalla direzioni commerciale, che il primo partner italiano è, come tradizione, la Francia sia in termini di importazioni sia in termini di esportazioni; la bilancia commerciale dell'Italia è comunque largamente positiva, in quanto le esportazioni superano le importazioni. Facendo riferimento agli scambi commerciali tra i Paesi appartenenti all'Unione Europea La Francia è la principale origine delle importazioni italiane, contando per oltre il 43%, ed è nel

Tab 1.8d Principali partner commerciali UE dell'Italia nel settore della nautica da diporto 2012, valori in €, fonte ISTAT

Paese	% import su tot UE	% export su tot UE	Import	Export
Francia	43,03%	31,85%	38.780.093	100.333.590
Regno Unito	24,70%	20,32%	22.261.592	64.003.161
Malta	0,01%	16,42%	7.000	51.726.777
Paesi Bassi	6,18%	7,83%	5.573.207	24.670.257
Spagna	3,22%	5,28%	2.898.195	16.634.558
Cipro	0,00%	4,46%	0	14.051.882
Germania	5,30%	2,90%	4.773.182	9.129.838
TOTALE primi 7 paesi partner	82,43%	89,06%	74.293.269	280.550.063

contempo il mercato europeo che assorbe circa un terzo dell'export di unità da diporto verso l'UE. Il regno Unito risulta essere il secondo paese di destinazione delle unità prodotte in Italia e occupa una posizione rilevante anche per le importazioni. Al terzo posto per i flussi di export troviamo Malta per via dell'attrattività dei registri nautici maltesi. Le unità di produzione tedesca e spagnola occupano una quota rilevante delle importazioni così come i prodotti olandesi e i flussi di esportazione in questi paesi presentano comunque valori interessanti. Per tutti i principali partner commerciali comunitari dell'Italia le esportazioni superano comunque di gran lunga le importazioni.



Fig 1.8e Importazioni di unità da diporto

Suddivisione percentuale del valore tra i Paesi UE, anno 2012, fonte ISTAT

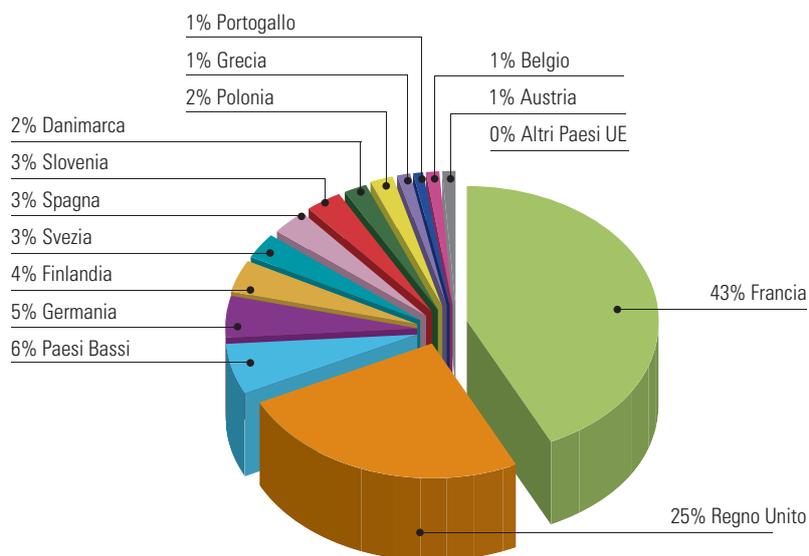
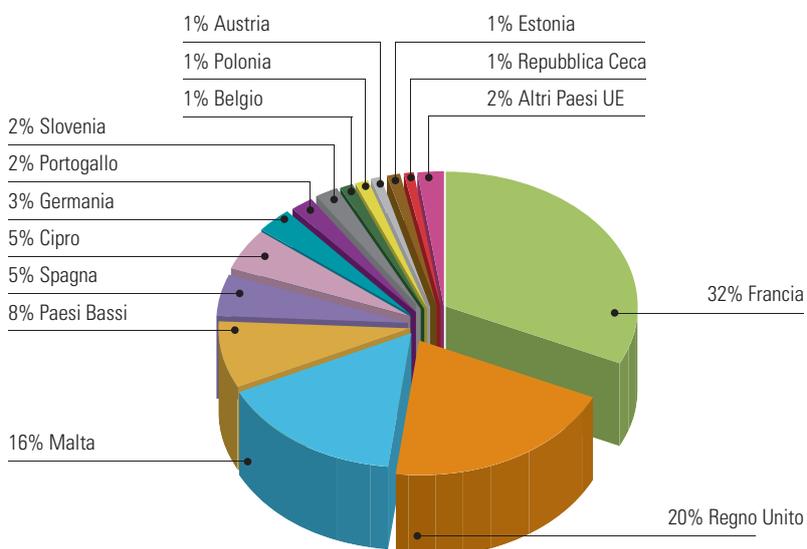


Fig 1.8f Esportazioni di unità da diporto

Suddivisione percentuale del valore tra i Paesi UE, anno 2012, fonte ISTAT





Con riferimento al totale del mercato dell'Unione Europea i sette Paesi presi in considerazione rappresentano l'origine di oltre l'80% delle importazioni dirette verso l'Italia e la destinazione finale di oltre il 90% circa delle esportazioni.

La concentrazione dei mercati di origine e di sbocco dell'Italia è rappresentata efficacemente dalle figure **1.8e** e **1.8f**, che rappresentano graficamente tali tendenze. È possibile affermare che le esportazioni mostrano un livello di concentrazione minore rispetto alle importazioni, in quanto si distribuiscono in modo lievemente più uniforme nei diversi Paesi europei.

Tab 1.8g Bilancia commerciale dell'Italia per il settore nautica da diporto, 2007/2012, valori in €, fonte ISTAT

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
UE	332.672.535	541.943.166	539.693.078	539.778.003	273.662.954	224.867.704
America	468.511.014	354.584.679	523.514.728	338.232.795	708.522.990	526.683.271
Asia	200.288.625	202.041.557	101.854.312	84.703.073	108.330.491	176.852.059
Europa extra UE	140.614.365	191.472.094	109.167.337	61.853.230	52.885.891	39.794.536
Oceania	25.678.599	70.766.974	64.348.021	32.394.594	35.011.803	3.956.922
Africa	-1.149.856	-1.351.386	-2.153.621	3.639.463	-3.169.186	673.152
TOTALE	1.166.615.282	1.359.457.084	1.336.423.855	1.060.601.158	1.175.244.943	972.827.644



Analizzando la tabella **1.8g**, con particolare riferimento all'ultima colonna, relativa al 2012, emerge chiaramente il saldo positivo della bilancia commerciale italiana, sia in termini complessivi, sia nei flussi di scambio con i diversi continenti presi singolarmente, segno del ruolo e del potere di mercato che l'industria nautica italiana esercita a livello mondiale. Le esportazioni superano infatti le importazioni nei rapporti commerciali con i Paesi europei (appartenenti all'UE e, in misura minore, extra UE), con gli Stati americani, ma anche con Asia, Oceania. Si equilibra la bilancia commerciale con l'Africa nella quale sono insediati stabilimenti produttivi di cantieri europei grazie all'aumento dell'export verso tale continente.

Rispetto al 2011 il saldo risulta inferiore; ciò è dovuto principalmente alla diminuzione del saldo della bilancia commerciale verso gli Stati americani, che si registra anche in ambito europeo e nei confronti dell'Oceania. Aumenta invece il saldo commerciale nei confronti dell'Asia.

Nell'appendice **A3** sono riportate le seguenti tabelle, tratte dai tabulati ISTAT relativi all'import-export di unità da diporto per il 2012.

Tabella A3.1 Commercio con l'estero, unità da diporto a motore entro bordo ed entrofuoribordo, Fonte ISTAT, dati rettificati Gennaio – Dicembre 2012;

Tabella A3.2 Commercio con l'estero, unità da diporto a motore entro bordo ed entrofuoribordo, Suddivisione per area geografica e confronto tra i valori di import ed export 2012 (rettificati) e 2011;

Tabella A3.3 Commercio con l'estero, unità da diporto a motore fuoribordo, Fonte ISTAT, dati rettificati Gennaio – Dicembre 2012;

Tabella A3.4 Commercio con l'estero, unità da diporto a motore fuoribordo, Suddivisione per area geografica e confronto tra i valori di import ed export 2012 (rettificati) e 2011;

Tabella A3.5 Commercio con l'estero, unità da diporto pneumatiche, Fonte ISTAT, dati rettificati Gennaio – Dicembre 2012;

Tabella A3.6 Commercio con l'estero, unità da diporto pneumatiche, Suddivisione per area geografica e confronto tra i valori di import ed export 2012 (rettificati) e 2011;

Tabella A3.7 Commercio con l'estero, unità a vela, Fonte ISTAT, dati rettificati Gennaio – Dicembre 2012;

Tabella A3.8 Commercio con l'estero, unità a vela, Suddivisione per area geografica e confronto tra i valori di import ed export 2012 (rettificati) e 2011;

Tabella A3.9 Commercio con l'estero di unità da diporto (complessivo), Fonte ISTAT, dati rettificati Gennaio – Dicembre 2012;

Tabella A3.10 Commercio con l'estero di unità da diporto (complessivo), Suddivisione per area geografica e confronto tra i valori di import ed export 2012 (rettificati) e 2011.



1.9 Il finanziamento in leasing delle imbarcazioni

a cura di ASSILEA*



Il mondo delle società di leasing rappresenta, per l'industria della cantieristica nautica italiana, un partner fondamentale per lo sviluppo del mercato. I dati Assilea testimoniano che il leasing si è confermato negli anni lo strumento più utilizzato e conveniente per finanziare l'acquisto di unità da diporto. L'incidenza dei finanziamenti leasing sulla produzione cantieristica italiana al lordo delle importazioni si attesta da anni su valori vicini al 90%.

Il leasing nautico ricalca lo schema del leasing finanziario generale, che consente di disporre di un determinato bene (in ipotesi anche un'unità da diporto) dietro il versamento di canoni periodici ad una società di leasing con la prospettiva, alla scadenza, di poterne divenire il proprietario attraverso il pagamento di un predeterminato prezzo. Nel caso del leasing nautico, l'utilizzatore prende in consegna l'unità da diporto (natante, imbarcazione o nave) direttamente dal cantiere (o dal venditore nel caso di unità da diporto usate) e la società di leasing, che acquista e rimane proprietaria del bene per tutta la durata contrattuale, finanzia in questo modo l'intero costo di acquisizione della barca. Alla scadenza contrattuale, l'utilizzatore ha il diritto di esercitare un'opzione di c.d. "riscatto" del bene, stabilita contrattualmente, che, dietro pagamento di un importo predefinito al momento della stipula del contratto di leasing, generalmente contenuto e pari ad una percentuale molto bassa del valore d'acquisto del bene, gli consente di diventare a tutti gli effetti proprietario del bene. Tali caratteristiche spiegano bene la frequenza di ricorso al finanziamento leasing da parte del sistema produttivo nazionale, e stanno alla base della rilevanza dimensionale del mercato del leasing che, con un giro di affari complessivo nel 2012 originato dalle associate Assilea intorno ai 16,7 miliardi di euro, finanzia circa il 10% del totale degli investimenti italiani.

Il leasing nautico nel 2012 ha seguito le sorti dell'industria cantieristica e del mercato della nautica da diporto italiani. La contrazione dei volumi di produzione dovuta alla riduzione della domanda e accentuata dall'introduzione, con il decreto "Salva Italia", della tassa annuale sulle unità da diporto di lunghezza superiore ai 10 metri, si sono riflessi in una riduzione proporzionale della domanda di finanziamenti leasing per l'acquisto di imbarcazioni da diporto. I livelli di stipulato leasing su unità da diporto nel 2012 hanno continuato a calare, in linea con la dinamica del triennio 2009-2011, confermandosi su volumi decisamente più contenuti rispetto ai picchi raggiunti nei cinque anni precedenti (1.9a).

Il segmento del navale commerciale, invece, non ha risentito, a differenza della nautica da diporto, della crisi della domanda interna. I finanziamenti leasing destinati a tale segmento sono cresciuti anzi moltissimo nel 2012, grazie ad alcune importanti operazioni concluse nella prima parte dell'anno.

* ASSILEA – Associazione Italiana Leasing – raggruppa la quasi totalità degli operatori del leasing in Italia, costituiti da banche universali o pluriprodotto, banche specializzate, intermediari finanziari e società di noleggio a lungo termine. Accoglie, quali soci aggregati: agenti in attività finanziaria, esercenti attività di Recupero crediti, outsourcer di attività strumentali o connesse a quella di leasing. Compito fondamentale dell'Associazione è di svolgere istituzionalmente l'attività di informazione ed assistenza a favore degli Associati, collaborando a diversi livelli e nelle varie sedi, nazionali ed estere, alla soluzione dei problemi inerenti al leasing. Maggiori informazioni si possono reperire sul sito www.assilea.it.



Figura 1.9a

Fonte: ASSILEA

■ Volume
 ● Peso % sul totale stipulato leasing

Fig 1.9a Dinamica dello stipulato leasing nautico e del peso sul totale stipulato, valori in migliaia di € e in %

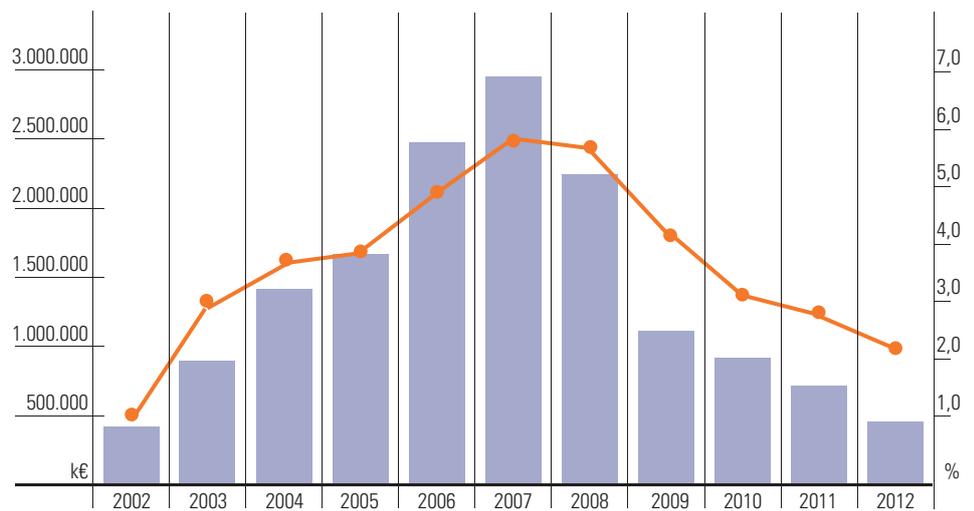
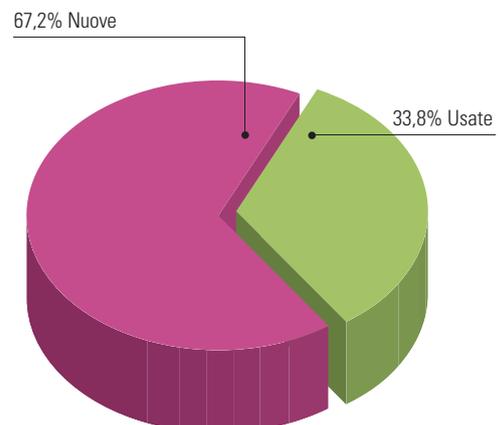


Figura 1.9b

Fonte: ASSILEA

Fig 1.9b Ripartizione Stipulato Leasing nautico per settore ATECO di attività della clientela, valore stipulato gennaio/agosto 2012





La penetrazione del leasing sul totale della produzione nautica continua ad essere molto rilevante: in base a stime Assilea e UCINA di ottobre, l'incidenza del leasing finanziario sulla produzione cantieristica italiana (incluse le importazioni) si è attestato nel 2012 all'88,5%, in linea con i valori registrati in passato.

Il numero di contratti stipulati nel 2012 è stato pari a 375 unità, per un valore complessivo di 358 milioni di euro. Di questi volumi, la quota principale ha riguardato il leasing sulla nautica da diporto in senso stretto, che si è confermato il segmento principale di mercato. È cresciuto invece il peso del leasing commerciale, soprattutto quello destinato alle attività di charter.

La riduzione dei volumi di stipulato si è accompagnata a una rimodulazione delle tipologie contrattuali, utilizzata dagli operatori leasing per andare incontro alle esigenze dei clienti. Gli importi medi sono risultati tendenzialmente in crescita sia nel segmento della nautica da diporto che in quello del navale commerciale; il maxi canone medio si è ridotto. La durata media contrattuale ha cominciato a ridursi nel corso dell'anno nel segmento delle unità da diporto di lunghezza inferiore a 24 metri.

I nuovi scenari di mercato hanno anche indotto alcuni dei player leasing attivi nel settore a riconsiderare il ruolo del leasing nautico all'interno delle loro strategie aziendali. Uno degli effetti indiretti di tali scelte è stata la riduzione della concentrazione di mercato (che era cresciuta nel 2011), con una contrazione in particolare della quota di stipulato movimentata dagli operatori "top five".





Infine, dal lato della domanda si è manifestata, accanto al calo delle domande di nuove unità da diporto, un aumento del peso dello stipulato leasing su unità da diporto usate (tendenza avviatasi già nel 2011). In base ai dati raccolti nel questionario Assilea di previsione delle società di leasing pubblicato ad ottobre, nei primi otto mesi del 2012 più di una stipula su tre ha riguardato unità da diporto usate, con una crescita di 6 punti percentuali rispetto al 2011 e 8 punti percentuali rispetto al 2010 (1.9b).

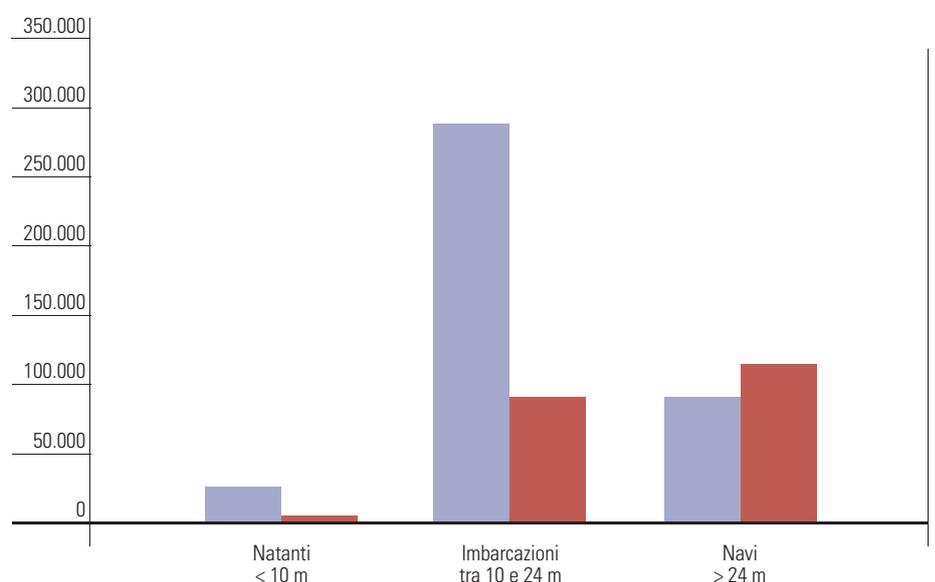
Sulla base dei dati riportati da un campione rappresentativo di società di leasing, nei primi otto mesi del 2012 - coerentemente con le dinamiche osservate sul mercato - l'unico segmento in cui lo stipulato è risultato in crescita è risultato quello delle navi, che comprende le unità da diporto di lunghezza superiore a 24 metri. Lo stipulato relativo è passato da 85 milioni di euro a 123 milioni di euro, pari a una crescita del 45,1%. La riduzione maggiore in termini relativi è quella misurata nel segmento dei natanti (unità da diporto di lunghezza inferiore a 10 metri), in cui lo stipulato passa da 32,5 milioni di euro a 6,1 milioni di euro; quella più consistente in termini assoluti (quasi 200 milioni di euro) è quella delle unità da diporto comprese tra 10 e 24 metri (1.9c).

Figura 1.9c

Fonte: Questionario ASSILEA

- gennaio/agosto 2011
- gennaio/agosto 2012

Fig 1.9c Variazione 2012/2011 dello stipulato leasing nautico per tipologia di unità da diporto, periodo gennaio/agosto, valori in migliaia di euro



2. L'industria nautica nel mondo



Introduzione

L'andamento della nautica nel mondo per l'anno 2011 è stato analizzato alla luce dei dati forniti da ICOMIA (International Council of Marine Industry Association), che li raccoglie direttamente dalle associazioni nazionali dei Paesi più rilevanti .

Complessivamente, il 2011 non mostra evidenti segni di ripresa rispetto ai due anni precedenti, in cui il mercato nautico ha registrato un livello di domanda in netto calo, per il concorso di eventi politici, economici e naturali, che hanno pesato sulla sperata crescita del PIL, hanno aumentato la volatilità dei mercati e ridotto la domanda; le imprese, in particolare europee e statunitensi, che hanno negli anni ridimensionato le produzioni per adattarle alla domanda, stanno fronteggiando una crescente concorrenza da parte di realtà dei Paesi emergenti, in America Latina e soprattutto in Medio Oriente ed Estremo Oriente.

Nelle diverse tabelle del presente capitolo sono stati presi in considerazione i dati relativi a Croazia, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Norvegia, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Regno Unito, Repubblica Ceca, Spagna, Svezia e Svizzera per quanto riguarda l'area europea, e ad Argentina, Australia, Brasile, Cina, Giappone, Nuova Zelanda, Stati Uniti, Sud Africa e Turchia relativamente al resto del mondo.

È opportuno precisare che i metodi di raccolta dei dati e la relativa affidabilità variano secondo i diversi Paesi, e che in alcuni casi non è stato possibile ottenere tutte le informazioni richieste; pertanto non è sempre possibile un confronto diretto dei dati.

* Se non diversamente specificato, i valori riportati si riferiscono agli ultimi dati disponibili, ricavati da ICOMIA, 2012, "Recreational Boating Industry Statistics 2011", con particolare riferimento alle sezioni A, B e D.



2.1 Il parco nautico mondiale



Nella tabella **2.1a**, per ogni Paese preso in considerazione, vengono illustrati i dati relativi al parco nautico complessivo, scomposto nelle seguenti categorie merceologiche:

- unità a vela,
- unità a motore entro bordo o entro fuoribordo,
- unità a motore fuoribordo e unità rigide,
- unità pneumatiche di lunghezza > 2,5 m e di peso > 20 kg.

Nella tabella compare inoltre il numero di unità da diporto ogni 1.000 abitanti, ottenuto dal rapporto tra parco nautico complessivo e popolazione residente nei diversi Paesi: tale dato fornisce un'indicazione della predisposizione verso la nautica da diporto.

La tabella è suddivisa in tre sezioni: nella prima troviamo i Paesi europei, nella seconda quelli extraeuropei, e a parte vengono poi considerati gli Stati Uniti d'America, per evidenziarne l'importanza in termini quantitativi. Le prime due sezioni della tabella sono ordinate in senso decrescente in funzione del parco nautico.

A livello generale, si segnala innanzi tutto la prima apparizione delle statistiche relative a Brasile e Cina; contemporaneamente, alcuni Paesi non hanno fornito i dati del 2011, ma solo quelli relativi all'anno precedente. Ciononostante, si registra una contrazione del parco nautico complessivamente rilevato, che passa da 24.273.532 a 22.815.489 unità (-6%). I dati sono ordinati per parco nautico complessivo decrescente. Le variazioni riguardanti la consistenza dei singoli parchi nautici saranno segnalate nel corso dell'analisi.

Analizzando la tabella si nota come, nell'ambito del continente europeo, i Paesi scandinavi confermino i valori maggiori, ed in leggera ma costante crescita, sia in termini di parco nautico complessivo, sia per il numero di unità da diporto ogni 1.000 abitanti: Norvegia (859.000 unità complessive e 182,48 unità ogni 1.000 abitanti), Svezia (881.000 unità complessive e 93,57 ogni 1.000 abitanti) e Finlandia (737.000 unità complessive e 137,13 unità ogni 1.000 abitanti) mantengono le prime tre posizioni. Come già detto in occasione delle precedenti edizioni del rapporto, la ragione va ricercata da un lato nella radicata cultura nautica, nonostante il clima non sempre favorevole, dall'altro lato dalla popolazione poco numerosa.

Il quarto Paese europeo in termini di parco nautico è l'Italia (617.941 unità), seguito dal Regno Unito (541.560 unità, ma il dato non viene aggiornato da vari anni), Paesi Bassi (525.000 unità), Germania (503.795 unità), Francia (467.128 unità), che mostra una contrazione rispetto agli anni passati, Spagna (219.998 unità) e Grecia (154.466 unità) e Svizzera (100.082 unità), che entra a far parte da quest'anno nel gruppo di Stati con parco nautico superiore a 100.000 imbarcazioni. La popolazione residente varia notevolmente da Paese a Paese, comportando dati relativi al parco nautico molto differenziati tra loro: si passa dal dato olandese (31,82 unità ogni 1.000 abitanti), a quello



greco (14,30), svizzero (12,83) e italiano (10,19), per poi scendere sotto le 10 unità nel caso del Regno Unito (8,69), Francia (7,19), Germania (6,07) e Spagna (4,66).

Chiudono questa prima parte della tabella i Paesi europei caratterizzati da un parco nautico complessivo più modesto (Polonia, Portogallo, Danimarca, Irlanda e Repubblica Ceca), anche se il dato ogni mille abitanti in alcuni casi è considerevole, in ragione della bassa numerosità della popolazione residente.

Con riferimento al resto del mondo, come già detto, spicca certamente il dato relativo

Tabella 2.1a

Fonte: ICOMIA

Nd Dato non disponibile

¹ Dato stimato

² Dato 2010

³ Dato 2011

⁴ Ripartizione come resto d'Europa

⁵ Ripartizione come anno precedente

⁶ Dato Osservatorio Nautico Nazionale 2011

Tab 2.1a Il parco nautico nel mondo, anno 2011

Nazione	Popolazione	Unità da diporto per 1.000 abitanti	Totale parco nautico	Unità a vela	Unità a motore eb o efb	Unità con motore fb e unità rigide	Unità pneumatiche >2,5 m e >20 kg
Svezia	9.482.855	92,90 ²	881.000 ²	105.000 ²	120.000 ²	616.000 ²	40.000 ²
Norvegia	4.707.270	182,48 ¹	859.000 ¹	59.000 ¹	275.000 ¹	415.000 ¹	110.000 ¹
Finlandia	5.374.500	137,13 ²	737.000 ²	169.510 ⁴	184.250 ⁴	294.800 ⁴	88.440 ⁴
Italia	60.626.442	10,19 ²	617.941 ⁶	143.752 ⁴	163.487 ⁴	250.516 ⁴	60.185 ⁴
Regno Unito	62.300.000	8,69 ³	541.560 ³	212.305 ³	94.805 ³	155.850 ³	78.600 ³
Paesi Bassi	16.500.000 ²	31,82 ²	525.000	203.000	147.000	175.000	Nd
Germania	83.000.000 ²	6,07 ²	503.795 ²	195.227	193.419	115.149	Nd
Francia	65.000.000 ³	7,19 ³	467.128	102.848	31.646	125.942	206.692
Spagna	47.213.000	4,66	219.998 ²	13.455 ²	154.178 ²	Nd ²	52.365 ²
Grecia	10.800.000 ²	14,30	154.466	3.800	13.323	119.747	17.596
Svizzera	7.800.000 ²	12,83	100.082	31.725	61.754	Nd	6.537
Portogallo	10.605.000 ³	5,86 ³	62.154 ³	3.096 ³	13.809 ³	24.181 ³	21.068 ³
Polonia	38.415.284	1,59	60.931	37.161	2.200	21.570	Nd
Danimarca	5.560.628 ²	9,89 ³	55.000 ³	31.350 ³	7.488 ³	13.777 ³	2.385 ³
Irlanda	4.250.000 ³	6,35 ³	27.000 ³	6.281 ³	7.143 ³	10.946 ³	2.630 ³
Rep. Ceca	10.490.000	1,71	17.959	3.007	2.931	4.696	7.325
EUROPA	442.124.979	13,19	5.830.014	1.320.517	1.472.434	2.343.174	693.823
Australia	22.550.000	32,31	728.669	23499	133578	571592	Nd
Nuova Zelanda	4.380.000	115,91	507.674	44.205	20.989	413.353	29.127
Giappone	127.787.000 ¹	1,68	215.000	11.000	42.460 ⁵	150.540 ⁵	11.000
Argentina	40.091.359 ²	4,21	168.670	4.217	19.903	115.877	28.673
Brasile	203.000.000 ¹	0,40	82.000	10660 ⁵	15450 ⁵	53100 ⁵	2790 ⁵
Turchia	74.800.000 ¹	1,05	78.650	9.035	29.570	24.800	15.245
Cina	1.347.350.000	0,01	15.966	1315	1313	8146	5192
Sud Africa	49.000.000 ²	0,10 ²	5.111 ²	683 ⁵	955 ⁵	3302 ⁵	171 ⁵
ALTRI PAESI	1.868.958.359	0,96	1.801.740	104.614	264.218	1.340.710	92.198
Stati Uniti	311.800.000	48,70	15.183.735	1.585.553	2.525.560	11.072.622	Nd
TOTALE	2.622.883.338	8,70	22.815.489	3.010.684	4.262.212	14.756.506	786.021

agli Stati Uniti, che contano un parco nautico di 15.183.735 imbarcazioni: si nota un calo di un certo rilievo rispetto al 2010 (16.666.932), sostanzialmente imputabile alla contrazione del numero delle unità con motore fuoribordo e unità rigide (da 12.533.266



a 11.072.622), che ne rappresentano la maggior parte. Queste cifre, rapportate alla pur numerosa popolazione del Paese, portano ad una diffusione di imbarcazioni pari a circa 49 unità da diporto ogni 1.000 abitanti, contro le 54 del 2010.

Ancora, mentre l’Australia risalta per la notevole consistenza totale del parco nautico in termini assoluti (il dato stimato ammonta a circa 728.669 unità, in diminuzione rispetto alle 788.000 unità del 2010), la Nuova Zelanda è caratterizzata da un dato importante in termini relativi (oltre 115 unità ogni mille abitanti), ascrivibile in parte ad una importante diffusione della nautica nel Paese (507.674 unità), e in parte alla scarsa popolosità di tale Stato, a sua volta strettamente legata alla peculiare conformazione del territorio. Si segnala la novità rappresentata dall’inclusione del dato relativo al Brasile e alla Cina, che presentano un parco nautico non particolarmente elevato (rispettivamente 82.000 e 15.966 unità), soprattutto se rapportato all’elevato numero di abitanti. Gli altri Paesi extraeuropei presi in considerazione (Giappone, Argentina, Turchia, Sud Africa) presentano dati scarsamente significativi tanto in termini assoluti quanto per il numero di unità pro capite.

Per quanto riguarda la composizione per tipologia di motorizzazione e imbarcazione, è evidente la forte influenza esercitata dalla ripartizione degli Stati Uniti d’America, per la rilevanza percentuale del parco nautico americano sul parco nautico complessivamente considerato (67%). Si segnala, inoltre, una comprensibile rigidità della ripartizione rispetto agli anni precedenti, rispetto ai quali il dato del 2011 non presenta variazioni rilevanti.

Complessivamente, le unità a vela rappresentano il 12% circa del totale delle imbarcazioni; si segnala come in alcuni Paesi (Regno Unito, Paesi Bassi, Danimarca, Polonia) queste costituiscano la maggior parte del parco nautico nazionale, e in altri Paesi (ad esempio Svezia, Finlandia, Francia) rivestano comunque una importanza non trascurabile.

Nell’ambito delle unità a motore, le unità fuoribordo e rigide prevalgono largamente sulle unità entrobordo ed entrofuoribordo e su quelle pneumatiche, rappresentando il 62 (-2% rispetto al 2010) delle imbarcazioni complessivamente considerate. Le unità a motore entrobordo o entrofuoribordo contano complessivamente per il 17%, mentre le unità pneumatiche per il 3%.

Va tuttavia considerato che alcune categorie non prevedono l’obbligo di registrazione, e che nelle statistiche fornite da alcuni Paesi non sono conteggiate le navi da diporto oppure le unità pneumatiche. Questo impedisce di comprendere quanto influiscano i superyacht, o le piccole imbarcazioni, come le derive, i surf, le canoe etc., nella composizione del parco nautico.

Va infine osservato inoltre che, in relazione alle immissioni di nuove unità da diporto



nei mercati nazionali, è impossibile stabilire quante vadano a rimpiazzare unità dismesse e quante contribuiscano invece all'aumento del parco nautico.

La tabella **2.1b** illustra la distribuzione delle unità da diporto in relazione alla lunghezza delle coste dei Paesi oggetto di osservazione.

I dati, indicando la densità di imbarcazioni lungo le coste, permettono di effettuare una valutazione sullo sviluppo del diportismo. Nella tabella non sono conteggiate le acque interne, per cui è possibile che il numero di imbarcazioni per 100 km di costa di alcuni Paesi appaia particolarmente elevato; nello specifico, per quanto riguarda i Paesi Bassi (115.965 unità ogni 100 km di costa) e la Germania (13.902 unità) deve essere considerato il forte sviluppo delle vie d'acqua interne navigabili (canali e fiumi), mentre per la Svezia (11.013 unità) è necessario ricordare la notevole incidenza del turismo nautico lacustre. In Italia, il numero di unità da diporto ogni 1.000 km di costa ammonta a 8.379, mentre in

Tab 2.1b Distribuzione delle unità da diporto lungo le coste, anno 2011

Tabella 2.1b

Fonte: ICOMIA

¹ Dato stimato

² Dato 2010

³ Dato 2009

⁴ Dato Osservatorio Nautico Nazionale 2011

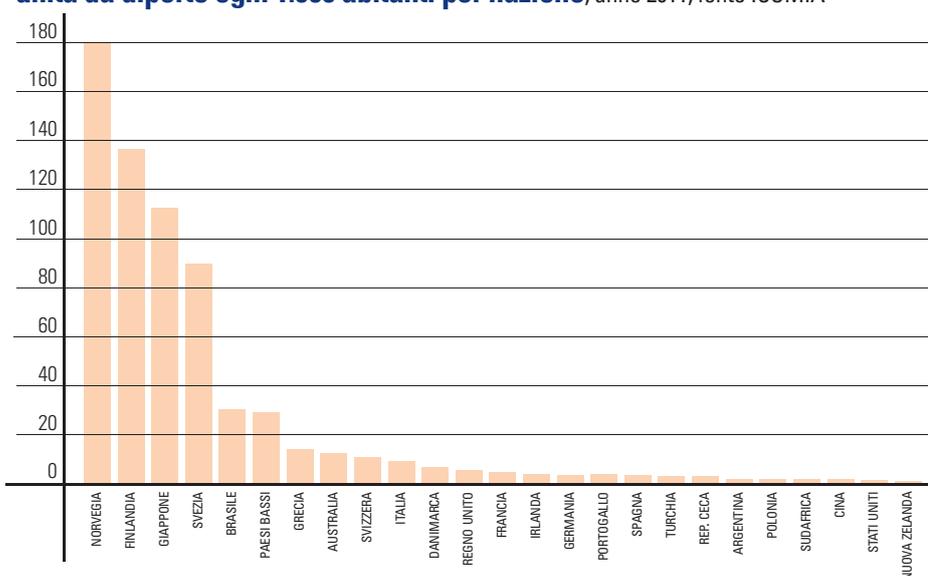
Nazione	Popolazione	Parco nautico complessivo	km di costa ⁽¹⁾	Unità da diporto per 100 km di costa
Norvegia	4.707.270	859.000 ¹	53.200	1.615
Svezia	9.482.855	881.000 ²	8.000	11.013 ²
Finlandia	5.401.200	737.000 ²	31.119	2.368 ²
Italia	60.626.442	617.941 ⁴	7.375	8.379 ⁴
Regno Unito	62.300.000	541.560 ³	17.381	3.116 ³
Paesi Bassi	16.500.000 ²	525.000	400	131.250
Germania	83.000.000 ²	503.795 ²	3.624	13.902 ²
Francia	65.000.000 ¹	467.128	5.500	8.493 ¹
Spagna	47.213.000	219.998 ²	7.880	2.792
Grecia	10.800.000 ²	154.466	15.000	1.030
Portogallo	10.605.000 ³	62.154 ³	1.793	3.466 ³
Polonia	38.415.284	60.931 ¹	440	13.848
Irlanda	4.250.000 ³	27.000 ³	9.000	300 ³
Danimarca	5.560.628 ²	55.000 ³	7.314	752 ³
EUROPA	423.861.679	5.711.973	168.026	3.399
Australia	22.550.000	728.669 ¹	66.530	1.095 ¹
Nuova Zelanda	4.380.000	507.674	15.134	3.355
Giappone	127.787.000 ¹	215.000	33.889	634
Argentina	40.091.359 ²	168.670	5.087	3.316
Brasile	203.000.000 ¹	82.000	7.500	1.093
Turchia	74.800.000	78.650	8.533	922
Cina	1.347.350.000	15.966	18.000	89
Sud Africa	49.000.000 ²	5.111 ²	2.798	183 ²
ALTRI PAESI	1.868.958.359	1.801.740	157.471	1.144
Stati Uniti	311.800.000	15.183.735	133.342	11.387
TOTALE	2.604.620.038	22.697.448	458.839	4.947



Francia il dato è di 8.493 unità, in calo rispetto al 2010 (9.200 unità). Spicca il dato relativo alla Polonia (13.848 unità su soli 440 km di costa).

Gli Stati Uniti, che contano 133.342 km di costa, presentano un valore significativo di unità da diporto ogni 100 km di costa, pari a 11.387 (contro le 12.499 unità del 2010). Tra

Fig 2.1c Parco nautico nel mondo, unità da diporto ogni 1.000 abitanti per nazione, anno 2011, fonte ICOMIA



gli altri Paesi extraeuropei si segnalano la Nuova Zelanda e Argentina, con rispettivamente 3.355 e 3.316 unità ogni 1.000 km di costa.

Il grafico **2.1c** illustra la diffusione di imbarcazioni da diporto nei Paesi oggetto di osservazione, in termini di unità ogni 1.000 abitanti. Da un esame congiunto del grafico in oggetto e della tabella **2.1a**, emerge come i primi quattro Paesi debbano la propria posizione in classifica in parte ad un consistente parco nautico ed in parte alla scarsa popolazione residente.

Il grafico **2.1d** raffigura la suddivisione del parco nautico mondiale per area geografica, al fine di fornirne un quadro completo. Si ha conferma della netta superiorità del parco nautico statunitense, con una quota del 66,5% sul totale, in calo rispetto all'anno precedente (69%). L'Europa segue con una percentuale del 25,5% (in crescita rispetto al 2010), di cui il parco nautico italiano rappresenta il 2,7%. Gli altri Paesi contano per il restante 8%.

Il grafico **2.1e** illustra l'andamento nel tempo della suddivisione del parco nautico





mondiale per area geografica. Come già segnalato in precedenza, vi è una tendenza alla riduzione percentuale della rilevanza del parco nautico degli USA (-4,4 punti percentuali negli ultimi 7 anni), e un corrispondente aumento della consistenza del parco nautico europeo (+2,6) e degli altri Paesi (+1,9).

Fig 2.1d Parco nautico nel mondo, suddivisione geografica,
anno 2011, fonte ICOMIA

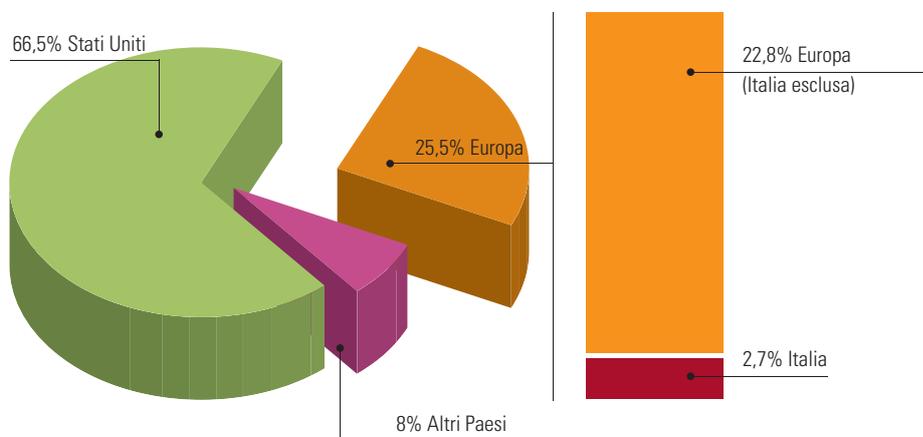
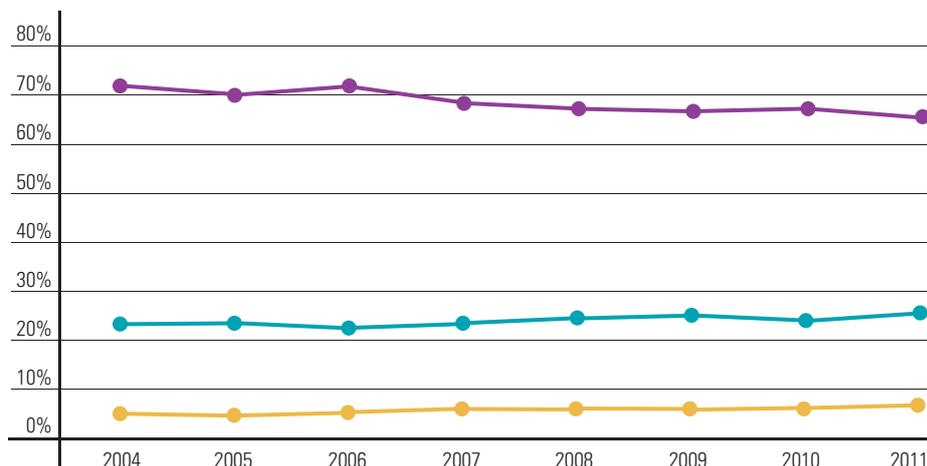


Figura 2.1e

Stati Uniti
Europa
Altri Paesi



Fig 2.1e Parco nautico nel mondo, trend 2004/2011, fonte ICOMIA



2.2 Le strutture dedicate alla nautica



In questo paragrafo sono sinteticamente presentati i dati riguardanti le infrastrutture portuali dedicate alla nautica da diporto, analizzando il numero di marine e porticcioli e il numero di posti barca nei vari Paesi. Si specifica che i differenti criteri di raccolta e classificazione dei dati, adottati nei diversi Paesi, possono compromettere l'affidabilità e la confrontabilità dei dati.

La tabella 2.2a illustra i dati sulle dotazioni infrastrutturali dei vari Paesi. Al di là del mero dato relativo alla consistenza numerica di tali strutture, vengono calcolati due indici: il primo riguarda il rapporto tra numero di unità da diporto e numero di posti barca; il secondo misura la corrispondente percentuale di unità da diporto con possibilità di ormeggio sulla totalità del parco nautico. Questi due indici permettono di determinare il livello di dotazione infrastrutturale dei vari Paesi in rapporto al rispettivo parco nautico. Questa valutazione è particolarmente importante, in quanto il livello, quantitativo e qualitativo, delle infrastrutture da diporto influenza nettamente lo sviluppo del settore: la scarsa o abbondante disponibilità di posti barca può rappresentare un ostacolo o un incentivo alla diffusione del diportismo. Si precisa che il parco nautico complessivo non coincide in questo caso con quello delle tabelle precedenti, in quanto in questo caso sono stati omessi Portogallo (dati non disponibili) e Svizzera (in quanto non presenta sbocco al mare); la tabella comprende invece la Croazia, che fornisce un'indicazione di marine e posti barca presenti sul territorio, pur non diffondendo i dati relativi al parco nautico.

In termini assoluti, gli Stati Uniti sono il Paese con il maggior numero di marine (11.000) e di posti barca (800.000), anche in virtù della maggiore estensione delle coste. Si segnala che entrambi i dati non sono stati aggiornati rispetto al 2009.

Per quanto concerne il numero di marine e porticcioli, gli USA sono seguiti, anche se con una dotazione molto minore, da Germania e Finlandia; invece, in merito al numero di posti barca, spiccano, nell'ordine, dopo gli Stati Uniti, Regno Unito e Francia. La Svezia e l'Italia presentano una buona dotazione sia in termini di marine, sia in termini di posti barca. Le ultime due colonne della tabella presentano i dati relativi alle unità da diporto per posto barca e la percentuale di unità da diporto con posto barca. Naturalmente questo dato rispecchia da un lato la dotazione infrastrutturale del Paese e dall'altro la consistenza del parco nautico.

Tra i Paesi oggetto di analisi, spicca da un lato la situazione della Polonia, dove la disponibilità di posti barca è sovrabbondante rispetto al numero di imbarcazioni, e dall'altro l'Australia, dove è invece il parco nautico ad essere ampiamente superiore al numero di posti barca. Alcuni dei Paesi in cui la percentuale di imbarcazioni con posto barca è elevata non hanno in realtà una buona dotazione infrastrutturale, ma sono invece



Tabella 2.2a

Fonte: ICOMIA

¹ Dato stimato² Dato 2010³ Dato 2009⁴ Dato Osservatorio Turismo Nautico 2011

Tab 2.2a Parco nautico e strutture dedicate al diporto nel mondo, anno 2011

Nazione	Parco nautico complessivo	Marine e porticcioli	Posti barca	Unità da diporto per posto barca	% unità da diporto con posto barca
Norvegia	859.000 ¹	30 ¹	Nd	Nd ¹	Nd ¹
Svezia	881.000 ²	1.500 ¹	200.000 ¹	4 ¹	23% ¹
Finlandia	737.000 ²	1.770	80.900	9 ²	11% ²
Italia	617.941 ⁴	424	157.147 ¹	4 ⁴	25% ⁴
Regno Unito	541.560 ³	545	237.171 ¹	2 ¹	44% ¹
Paesi Bassi	525.000	1.135	188.000 ¹	3	36%
Germania	503.795 ²	2.700	Nd	Nd	Nd
Francia	467.128	404 ³	233.843 ³	2 ³	50% ³
Spagna	219.998 ²	358	129.554	2 ²	59% ²
Grecia	154.466	22	9.300	17	6%
Polonia	60.931	1.307	81.000	1	133%
Danimarca	55.000 ³	250 ²	Nd	Nd	Nd
Irlanda	27.000 ³	23	16.360	2 ³	61% ³
Rep. Ceca	17.959	18	1.580	11	9%
Croazia	Nd	156	16.848	Nd	Nd
EUROPA	5.667.778	10.642	1.351.703	4	24%
Australia	22.550.000	492	67.000	337 ²	0,3%
Nuova Zelanda	507.674	208	22.550	23	4%
Giappone	215.000	570 ²	Nd	Nd	Nd
Argentina	168.670	251	Nd	Nd	Nd
Brasile	82.000	320	32.000	3	39,0%
Turchia	78.650	62	42.000	2	53%
Cina	15.966	82	5.360	3	33,6%
Sud Africa	5.111 ²	25 ³	2.500 ³	2 ³	49% ³
ALTRI PAESI	23.623.071	2.010	171.410	138	1%
Stati Uniti	15.183.735	11.000 ²	800.000 ²	19 ²	5% ²
TOTALE	44.474.584	23.652	2.323.113	19	5%

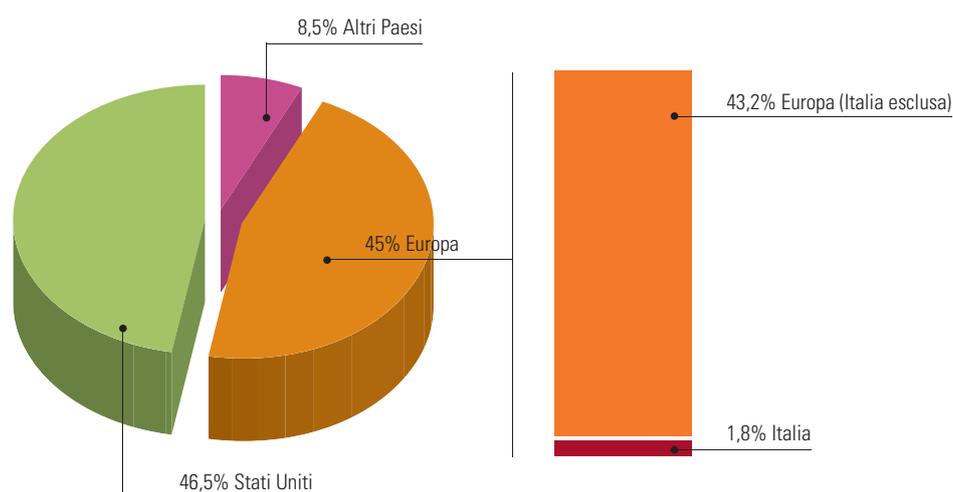
caratterizzati da un parco nautico molto ridotto; è invece possibile individuare i Paesi con una scarsa disponibilità di posti barca rispetto alla consistenza del parco nautico (Grecia, Nuova Zelanda), dove mediamente solo dal 4 al 6% delle unità da diporto ha un posto barca, e dove vi sono rispettivamente tra 17 e 23 imbarcazioni per ogni posto barca. Nel caso degli Usa va osservato come molti proprietari di imbarcazioni non necessitino di un posto barca, vista la grande disponibilità di scivoli disseminati sul territorio.

Le figure che seguono presentano la distribuzione geografica di marine e porticcioli (2.2b) e di posti barca (2.2c).

Dall'analisi dei grafici emerge come, per quanto riguarda la distribuzione geografica di marine e porticcioli, gli Stati Uniti prevalgano nei confronti dell'Europa, con il 46,5% (contro il 47,1% del 2010) degli approdi: tale percentuale è in costante calo dal 2007 (56%)



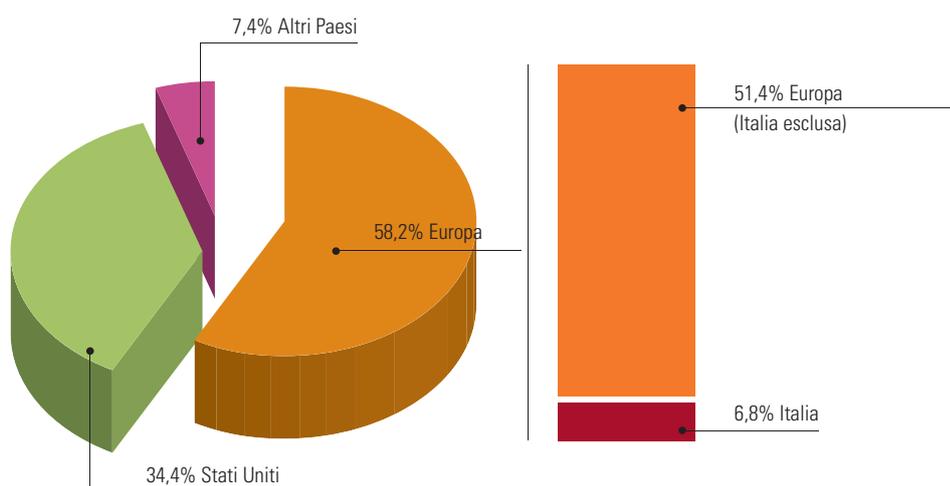
Fig 2.2b Marine e porticcioli, distribuzione geografica, anno 2011, fonte ICOMIA



a oggi; anche l'Europa mostra un lieve calo nel 2010, contando per il 45% (45,6% nel 2010). Gli altri Stati vedono invece incrementare la percentuale di infrastrutture nautiche (8,5% contro 6,9% del 2010); naturalmente occorre tenere presente da un lato che nella categoria degli altri Paesi i dati sono disponibili solo per alcuni Paesi del mondo, dall'altro che il numero di Paesi per cui sono disponibili i dati aumenta di anno in anno: nel 2011, infatti, a fianco di Argentina, Australia, Giappone, Nuova Zelanda, Turchia e Sud Africa, hanno reso pubblici i dati anche Cina e Brasile.



Fig 2.2c Posti barca, distribuzione geografica, anno 2011, fonte ICOMIA



Anche per quanto riguarda la distribuzione geografica dei posti barca (**2.2c**) si osserva una crescita degli altri Paesi: la disponibilità complessiva di posti barca è maggiore nel vecchio continente (58,2%, contro il 59% del 2010), e negli USA (34,4% circa, contro il 35% nel 2010), ma gli altri Paesi sono in costante crescita (7,4% contro il 6% nel 2010 e 5% nel 2009). Si noti come l'Italia conti per poco meno del 2% nella suddivisione mondiale di marine e porticcioli, mentre nello stesso contesto il numero di posti barca e ormeggi ammonta a quasi il 7% del totale.

2.3 La produzione mondiale



La produzione nautica mondiale campionata nelle analisi di Icomia per il 2011 ammonta a 3.507.991 imbarcazioni; il dato complessivo è difficilmente comparabile con quello degli anni passati, in quanto per la prima volta è disponibile il dato della Cina⁵, la cui produzione costituisce più dell'80% del totale (2.840.153 imbarcazioni, in gran parte rappresentate da unità pneumatiche); senza la Cina, la produzione ammonta a 644.051 unità, in lieve calo rispetto al 2010 (653.152 unità) e al 2009 (664.746 unità). In considerazione della importante produzione cinese, quest'anno si è deciso di integrare la rappresentazione data dalla tabella riepilogativa 2.3a con quattro diversi grafici, uno per ogni branca della produzione qui contemplata (unità a vela, unità a motore entro bordo ed entrobordo, unità a motore fuoribordo e minori e infine unità pneumatiche).

La tabella 2.3a presenta dettagliatamente le statistiche sulla produzione mondiale di unità da diporto per il 2011; è infatti possibile osservare la ripartizione geografica, e

Tab 2.3a Produzione di unità da diporto: numero di unità prodotte, anno 2011

Nazione	Tipologia unità da diporto				TOTALE	TOTALE %
	a vela	a motore eb o efb	a motore fb e unità minori	unità pneumatiche		
Francia	4.107	4.946	2.000	12.431	23.484	0,7%
Italia	261 ⁴	1.478 ⁴	5.757 ⁴	7.340 ⁴	14.836 ⁴	0,4% ⁴
Finlandia	23	1.298	8.604	Nd	9.925	0,3%
Svezia	255	458	7.500	Nd	8.213	0,2%
Grecia	5	57	1.556	334	1.952	0,1%
Norvegia	3 ¹	1.300 ¹	2.200 ¹	100 ¹	3.603 ¹	0,1% ¹
Regno Unito	568	1.080	360	625	2.633	0,1%
Germania	1.775	1.545	Nd	Nd	3.320	0,1%
Paesi Bassi	Nd	Nd	Nd	Nd	1.750 ²	0,0%
Spagna	90	957	Nd	341	1.388	0,0%
Croazia	40	72	215	140	467	0,0%
Rep. Ceca	Nd	Nd	480	Nd	480	0,0%
Polonia	4.990	1.535	11.550	Nd	18.075	0,5%
Danimarca	57 ²	5 ²	Nd	Nd	62 ²	0,0%
EUROPA	12.174	14.731	40.222	21.311	90.188	2,6%
Cina	1.132	239	145.542	2.693.240 ⁵	2.840.153	81,0%
Australia	Nd	Nd	Nd	Nd	31.515 ³	0,9% ³
Argentina	187	328	7.731	1124	9.370	0,3%
Giappone	169	229	3.245	5.228	8.871	0,3%
Nuova Zelanda	645	724	4.200	2.000	7.569	0,2% ¹
Turchia	540 ¹	1.060 ¹	3510 ¹	1.145 ¹	6.255 ¹	0,2%
Brasile	Nd	Nd	Nd	Nd	4.740	0,1%
Sud Africa	Nd	Nd	Nd	Nd	1.300 ²	0,0%
ALTRI PAESI	2.673	2.580	164.228	2.702.737	2.909.773	82,9%
Stati Uniti	4.600	27.080	452.350	24.000	508.030	14,5%
TOTALE	19.447	44.391	656.800	2.748.048	3.507.991	100,0%

Tabella 2.3a

Fonte: ICOMIA

Nd Dato non disponibile

¹ Dato 2010

² Dato 2009

³ Dato 2008

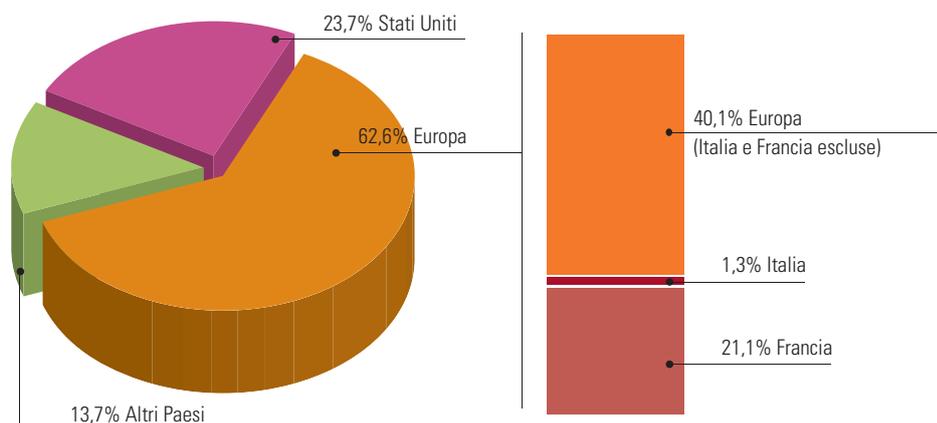
⁴ Dato UCINA (Nautica in Cifre 2011)

⁵ Il dato relativo alla produzione di unità pneumatiche per la Cina porta ad alcune considerazioni sull'effettiva corrispondenza dei valori con la consistenza degli effettivi volumi di vendita di unità da diporto; si prega di verificare anche i dati ISTAT sulle importazioni in tab. A3.5



Fig 2.3b Produzione unità a vela: ripartizione geografica,

anno 2011, fonte ICOMIA



quella relativa alla tipologia di imbarcazioni: unità a vela, unità a motore entro bordo ed entrofuoribordo, unità a motore fuoribordo e unità minori ed unità pneumatiche.

Si evince immediatamente come la Cina sia il primo produttore a livello mondiale, seguito dagli Stati Uniti, dall'Australia (che non aggiorna il dato dal 2008), dalla Polonia, e, in Europa, da Francia e Italia. In particolare, l'Italia, con quasi 15 mila imbarcazioni, conta per più del 20% delle imbarcazioni complessivamente prodotte in Europa.

Analizzando la composizione della produzione dei diversi Stati si nota come gli USA primeggino nella costruzione di unità a motore entro bordo e nelle unità fuoribordo e minori, mentre la Polonia per la prima volta supera la Francia nel numero di unità a vela. La Cina rappresenta invece il primo produttore di unità pneumatiche; occorre comunque sempre ricordare che si tratta di un dato quantitativo, che esprime solo il numero di imbarcazioni prodotte, senza considerare quindi né la lunghezza né il valore delle stesse. Osservando il grafico **2.3b**, si nota come, nel comparto delle barche a vela, l'industria europea superi quella americana e degli altri Paesi prese congiuntamente: fino al 2010 la Francia rappresentava il primo produttore di imbarcazioni a vela, mentre nel 2011, come abbiamo visto nella tabella, le produzioni polacca e statunitense superano quella francese. La percentuale di unità prodotte negli altri Paesi è naturalmente influenzata dalla disponibilità del dato relativo alla Cina (1.132 unità), che comporta una crescita dal 10,1% al 13,7%. Nonostante la crescita in termini assoluti, la quota statunitense passa dal 32,8 al 23,7%.

Come già emerso dall'esame della tabella **2.3a**, gli Stati Uniti presentano la maggiore



Fig 2.3c Produzione unità entro bordo ed entrofuoribordo:
ripartizione geografica, anno 2011, fonte ICOMIA

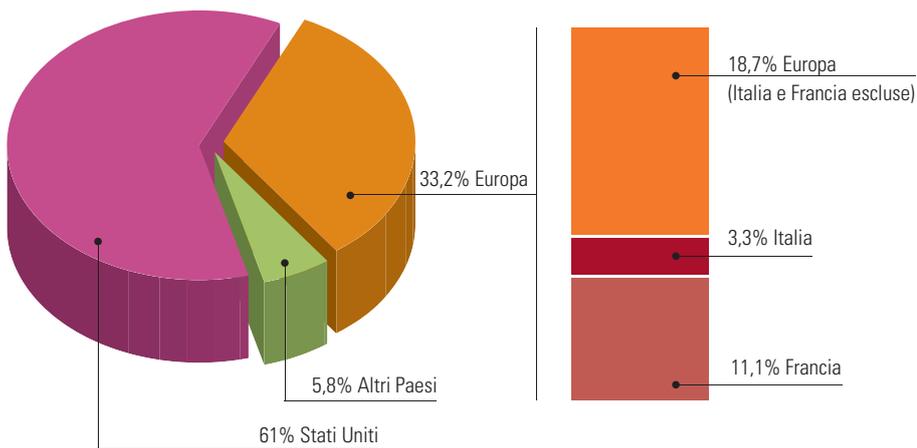


Fig 2.3d Produzione unità fuoribordo ed unità minori:
ripartizione geografica, anno 2011, fonte ICOMIA

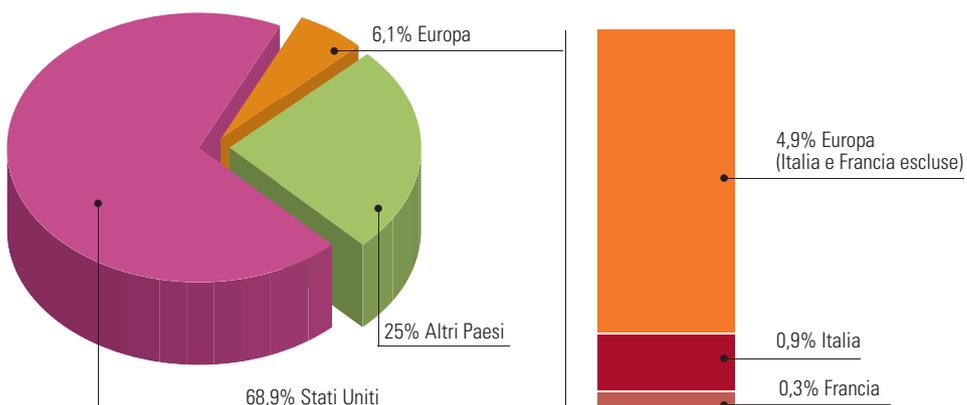
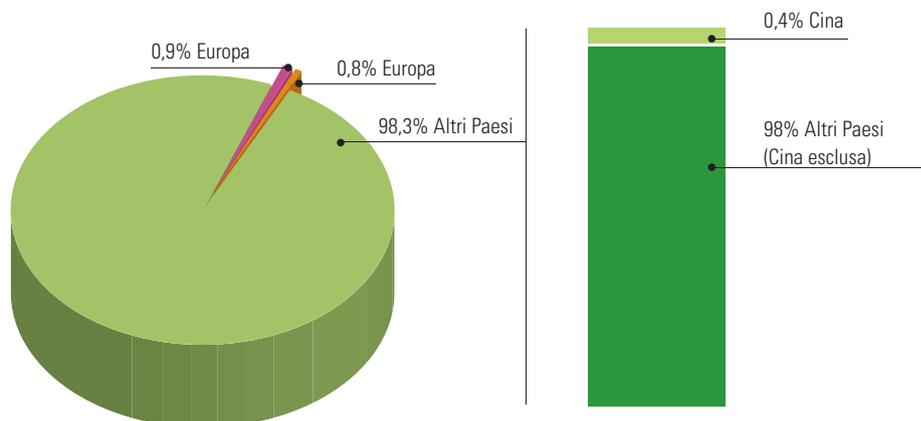




Fig 2.3e Produzione unità pneumatiche: ripartizione geografica, anno 2011, fonte ICOMIA



¹ Il dato relativo alla produzione di unità pneumatiche per la Cina porta ad alcune considerazioni sull'effettiva corrispondenza dei valori con la consistenza degli effettivi volumi di vendita di unità da diporto; si prega di verificare anche i dati ISTAT sulle importazioni in tab. A3.5

produzione numerica per quanto riguarda le unità entro bordo ed entro fuoribordo, con oltre 27.000 imbarcazioni (61%). L'Europa produce poco più della metà di imbarcazioni rispetto agli USA (14.731 unità, pari al 33,2%), di cui oltre l'11% in Francia, mentre gli altri Paesi una componente residuale (2.580 unità, 5,8%). In questo caso la produzione cinese è piuttosto contenuta, mentre a produrre il maggior numero di unità è la Turchia, con 1.060 imbarcazioni). La produzione mondiale di imbarcazioni fuoribordo e unità minori vede al primo posto gli Stati Uniti, con 452.350 unità, seguiti dagli altri Paesi, che, grazie agli ingenti quantitativi cinesi (145.542 unità), contano per il 25%. In Europa hanno origine solo il 6,1% delle imbarcazioni di questo tipo.

Come detto in precedenza, la quasi totalità (98%) delle unità pneumatiche sono prodotte in Cina ¹ (2.693.240 unità). Le percentuali di unità prodotte negli Stati Uniti e in Europa (rispettivamente 24.000 e 21.311 unità) non arrivano all'1%. In Europa spiccano il dato francese e italiano, che ne compongono congiuntamente quasi il 93%.

Infine, nella tabella **2.3f** e **2.3g** vengono presentati i dati relativi ad esportazioni ed importazioni dei diversi Stati; la differenza tra i valori totali di importazione ed esportazione dà origine alla cosiddetta bilancia commerciale nautica, che esprime la propensione degli Stati ad esportare o importare imbarcazioni.

Si segnala che non sono in questo caso disponibili i dati relativi alle unità pneumatiche: anche per questo motivo il valore delle esportazioni cinesi non rappresenta, come invece nella ripartizione numerica vista in precedenza, una percentuale significativa



sul dato complessivo della bilancia commerciale.

La tabella è ordinata in base alla differenza tra i due flussi commerciali, e presenta i dati relativi alle importazioni e alle esportazioni di unità a vela, unità a motore entro bordo ed entro fuoribordo, ma non include invece le imbarcazioni a motore fuoribordo e le unità pneumatiche.

L'Italia riacquista, dopo un solo anno in cui è stata al secondo posto, il primato di Paese con la migliore bilancia commerciale mondiale nel settore della nautica (con un saldo pari a 1.116 milioni di euro, contro 1.029 nel 2010): le esportazioni italiane ammontano a 1.380.510.000 euro, in aumento rispetto al 2010 (1.336.180.000 euro), mentre le importazioni mostrano un calo notevole (264.270.000 euro contro 307.520.000 euro) e maggiore, in termini assoluti, rispetto all'aumento delle vendite all'estero: da qui il miglioramento della bilancia commerciale.

Al secondo posto, con una bilancia commerciale che ammonta a meno della metà di

Tab 2.3f Valore di import ed export per nazione, anno 2011, valori in migliaia di €

Nazione	IMPORT			EXPORT			Export-Import
	unità a vela	unità a motore eb o efb	Totale	unità a vela	unità a motore eb o efb	Totale	
Italia	62.930	201.340	264.270	23.540	1.356.970	1.380.510	1.116.240
Francia	67.430	313.380	380.810	427.970	392.990	820.960	440.150
Regno Unito	78.820	306.470	385.290	145.190	653.850	799.040	413.750
Paesi Bassi	39.740	99.920	139.660	14.280	411.840	426.120	286.460
Stati Uniti	69.480	390.310	459.790	65.170	544.850	610.020	150.230
Finlandia	8.540	24.220	32.760	98.980	70.410	169.390	136.630
Nuova Zelanda	30.400	52.000	82.400	106.500	91.000	197.500	115.100
Germania	34.480	109.190	143.670	136.410	96.820	233.230	89.560
Croazia	25.130	25.980	51.110	15.080	57.750	72.830	21.720
Polonia	² 160	6.320	6.480	16.700	10.620	27.320	20.840
Argentina	800	2.590	3.390	4.190	4.610	8.800	5.410
Irlanda	1.460	2.700	4.160	3.010	2.030	5.040	880
Sud Africa	¹ 3.250	4.680	7.930	6.480	1.490	7.970	40
Danimarca	¹ 7.000	10.200	17.200	6.740	7.500	14.240	-2.960
Rep. Ceca	² 2.450	3.600	6.050	1.420	870	2.290	-3.760
Portogallo	² 10.670	24.010	34.680	1.510	16.780	18.290	-16.390
Svezia	17.030	77.060	94.090	32.370	41.850	74.220	-19.870
Giappone	5.610	24.850 ³	30.460	40	Nd	40	-30.420
Grecia	23.250	22.100	45.350	0	400	400	-44.950
Spagna	¹ 148.240	61.445	209.685	51.210	106.830	158.040	-51.645
Turchia	19.800	105.100	124.900	8.000	64.400	72.400	-52.500
Cina	12.000	65.000	77.000	6.000	3.000	9.000	-68.000
Svizzera	22.500	62.000	84.500	9.000	5.400	14.400	-70.100
Brasile	7.530	105.500	113.030	Nd	370	370	-112.660
Norvegia	47.300	108.110	155.410	4.050	25.670	29.720	-125.690
Australia	71.960	192.690	264.650	6.290	41.190	47.480	-217.170

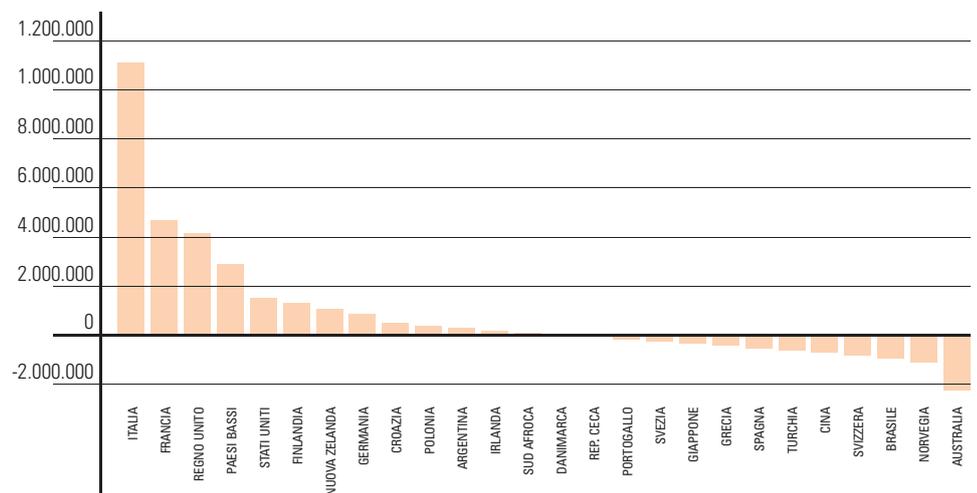
Tabella 2.3f

Fonte: ICOMIA

- ¹ Dato 2010
- ² Dato 2009
- ³ Il dato comprende anche le unità fuoribordo e pneumatiche



Fig 2.3g Bilancia commerciale dei Paesi del mondo,
anno 2011, valori in migliaia di €, fonte ICOMIA



quella italiana, troviamo la Francia (440.150.000 euro), seguita da Regno Unito (413.750.000 euro), Paesi Bassi (286.460.000 euro), Stati Uniti (150.230.000 euro), Finlandia (136.630.000 euro) e Nuova Zelanda (115.100.000). Segue la Germania, che era al primo posto nel 2010, che riacquista una posizione di media classifica, con una bilancia commerciale positiva ma inferiore ai 100 milioni di euro (89.560.000 euro). Svizzera, Brasile, Norvegia e Australia sono, come già nel 2010, i Paesi con il saldo più sbilanciato verso le importazioni, come si vede chiaramente dal grafico **2.3e**.

3. Il segmento dei superyacht





Introduzione

Questo capitolo presenta le consuete analisi relative ai superyacht – unità da diporto di lunghezza superiore a 24 metri – segmento di produzione che rappresenta l'eccellenza della cantieristica italiana.

Nella prima sezione vengono analizzati gli ordini mondiali di superyacht a fine 2012; per approfondire i dati relativi all'industria italiana, nella seconda parte sono inoltre presenti, per il quinto anno consecutivo, le analisi relative a un campione significativo di produttori di superyacht.



3.1 La produzione mondiale: analisi del portafoglio ordini

Come ogni anno sulla rivista ShowBoats International è stato pubblicato il Global Order Book, contenente i dati relativi agli yacht di lunghezza superiore o uguale a 80 piedi (24,38 metri) in costruzione nei cantieri di tutto il mondo. In base ai dati dell'edizione 2013, al 1° settembre 2012 risultavano 692 ordini, con una riduzione di circa il 5% rispetto all'anno precedente.

La composizione del portafoglio totale di ordini, per tipologia di unità (cfr. fig. 3.1a) vede proseguire il costante aumento della quota di motoryacht, che ora rappresentano il 76% del totale, pur rimanendo stabili in numero. La fascia relativa agli yacht a vela diminuisce di quasi il 9%, per una quota del 12% del portafoglio ordini. Le unità open diminuiscono sostanzialmente, passando da 63 a 44 unità, stabilizzandosi sul 6% del totale, poco più della tipologia Expedition, stabile sul 5% rispetto all'anno precedente. La fascia Sportfisher è ormai poco significativa, con l'1% del totale.

Figura 3.1a

Fonte: ShowBoats International

- Motoryacht
- Sailing Yacht
- Open Yacht
- Expedition Yacht
- Sportfisher

Fig 3.1a Superyacht: suddivisione degli ordini 2013 per tipologia di unità

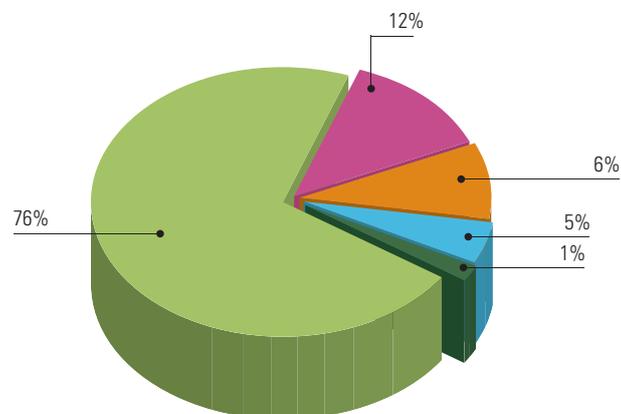




Fig 3.1b Superyacht: suddivisione degli ordini 2013 per classe di lunghezza

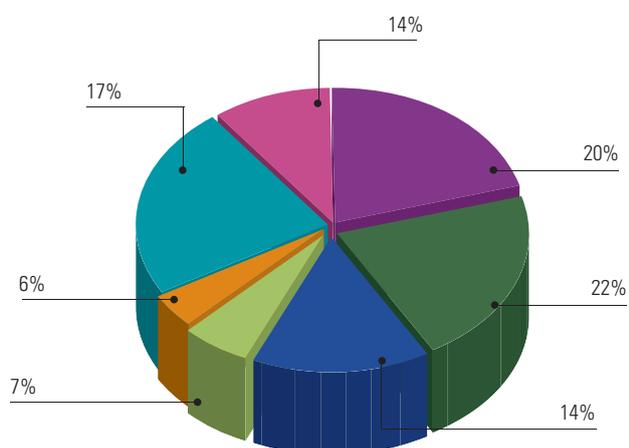


Figura 3.1b

Fonte: ShowBoats International

Valori in piedi

- 80 - 89
- 90 - 99
- 100 - 119
- 120 - 149
- 150 - 199
- 200 - 249
- > 250

Per quanto riguarda la ripartizione per classe di lunghezza, si deve fare riferimento a quanto rappresentato nel grafico della figura 3.1b. La fascia di lunghezza inferiore (fra 80 e 89 piedi), che negli ultimi anni è sempre stata la più rilevante in numero di ordini, si riduce addirittura di un terzo, passando da 178 a 119 unità, ben rappresentando come la crisi della nautica arrivi a impattare anche sulla fascia entry level dei Superyacht. Il segmento superiore (90-99 piedi), al contrario, cresce molto, passando da 70 a 94 unità, rappresentando oggi una fascia del 14% degli ordini. Se la fascia 120-149 piedi rimane stabile intorno alle 150 unità, i segmenti adiacenti diminuiscono lievemente (100-119': -6% e 150-199': -8%). In controtendenza, i due segmenti top end crescono molto: la fascia 200-249 piedi sale al 7% del totale, mentre la fascia oltre i 250 piedi quasi raddoppia gli ordini, passando da 27 a 39 unità.

L'analisi dei dati degli ordinativi a livello mondiale per gli anni dal 2006 al 2013 permette di comprendere la dinamica del settore sia dal punto di vista dimensionale, sia da quello tipologico.

L'analisi degli yacht in costruzione, rappresentata graficamente in figura 3.1c, evidenzia il costante lieve ridimensionamento di tutte le fasce dimensionali, che ha portato a tornare ai valori del 2006. Rispetto ai precedenti Global Order Book si può notare come i due unici segmenti in costante crescita sono quelli relativi ai Megayachts, oltre i 60 metri, che insieme raggiungono oggi 86 unità complessive, di cui ben 14 superiori ai 100 metri.



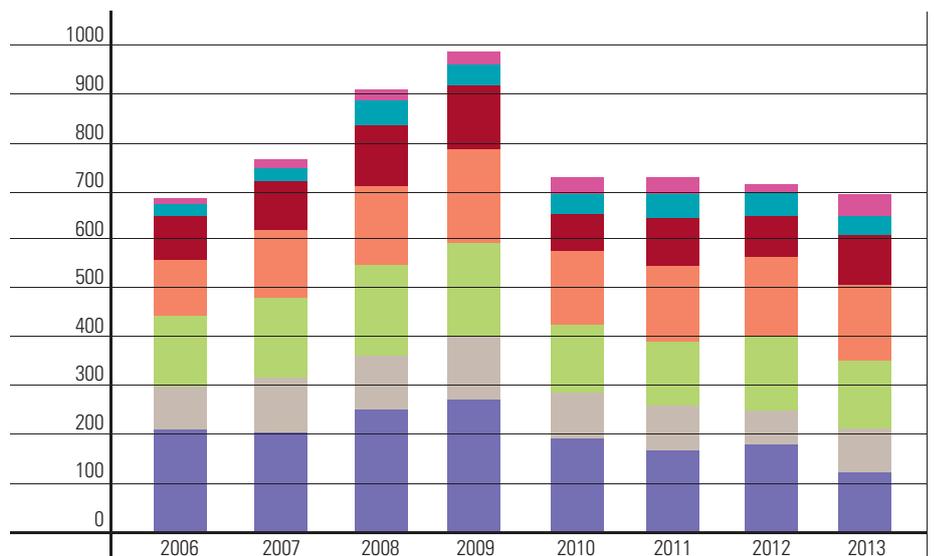
Figura 3.1c

Fonte: ShowBoats International

Valori in piedi

- > 250
- 200 - 249
- 150 - 199
- 120 - 149
- 100 - 119
- 90 - 99
- 80 - 89

Fig 3.1c Superyacht: andamento degli ordini mondiali 2006/2013 per classe di lunghezza



Dall'analisi tipologica per gli anni 2006-2013, riportata in figura 3.1d, emerge una stabilità degli ordini nel segmento preponderante (Motoryacht) e di quello degli Expedition yachts. Gli Open vedono proseguire la discesa della domanda (-30% sull'anno precedente e -40% sul 2011), come anche gli Sportfisher, che contano soltanto 5 ordini per il 2013. I Superyacht a vela, pur diminuendo gli ordini rispetto al massimo storico del 2012 (-8 unità), rimangono comunque una fascia molto significativa, rappresentando circa il 12% del totale.



Fig 3.1d Superyacht: andamento degli ordini mondiali 2006/2013 per tipologia di unità

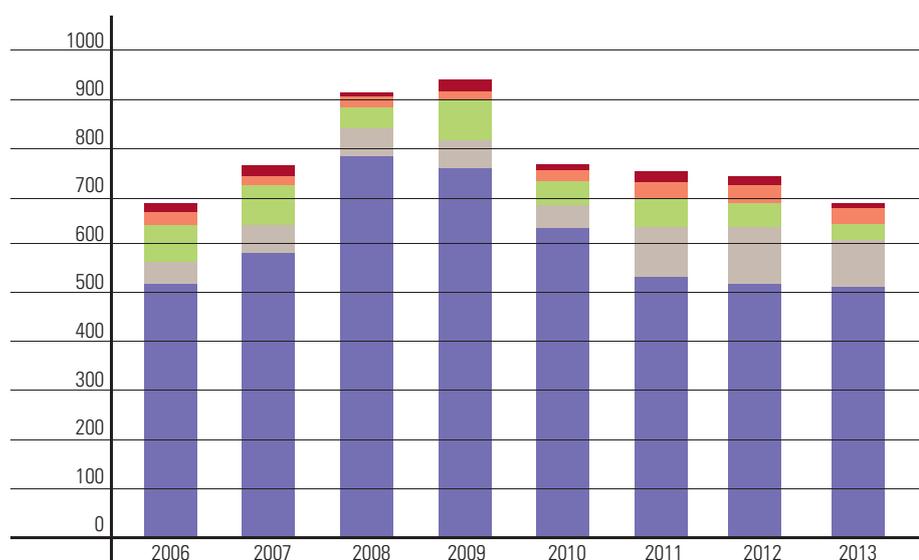


Figura 3.1d

Fonte: ShowBoats International

- Sportfisher/Sportboat
- Expedition Yacht
- Open Yacht
- Vela
- Motoryacht





Figura 3.1e

Fonte: ShowBoats International

■ Italia
■ Resto del mondo

Fig 3.1e Superyacht: andamento della quota italiana degli ordini 2003/2013



Analizzando i dati del Global Order Book sulle principali nazioni produttrici, viene confermato anche per quest'anno il primato assoluto della cantieristica italiana (cfr. figure 3.1e e 3.1f); la crisi economica del comparto, riverberandosi anche sulla fascia entry level dei Superyacht, ha però colpito duramente la cantieristica italiana, specializzata sulle dimensioni inferiori: la quota di ordini per i cantieri italiani nel 2013 scende pertanto sotto il 40% del totale, pur rimanendo comunque assolutamente predominante, con 272 ordini totali. In particolare, le prime tre posizioni assolute dell'Order Book sono occupate da tre cantieri italiani, che insieme rappresentano oltre il 22% degli ordini mondiali.



Fig 3.1f Superyacht: andamento degli ordini 2003/2013 per la produzione mondiale e per i primi tre Paesi produttori

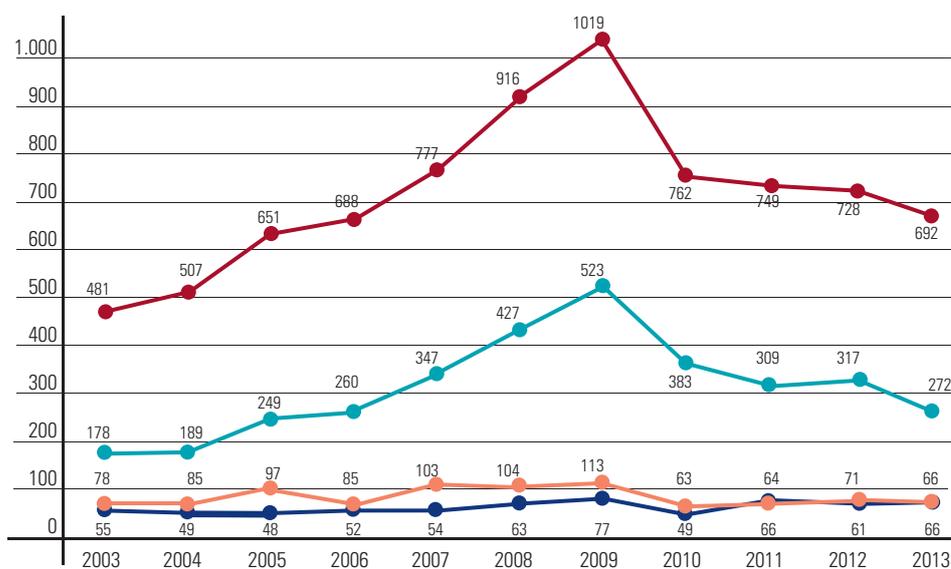


Figura 3.1f

Fonte: ShowBoats International

■ Produzione mondiale
■ Italia
■ USA
■ Paesi Bassi



Fig 3.1g Superyacht:
andamento degli ordini 2008/2013 dei primi dieci Paesi produttori

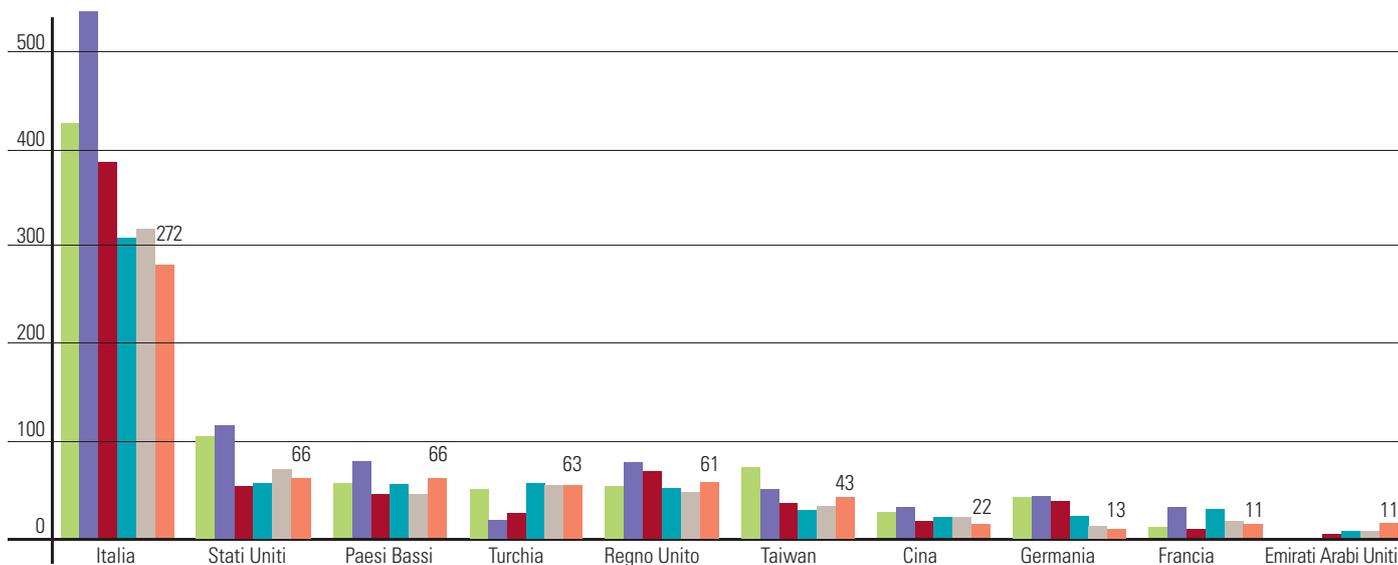


Figura 3.1g

Fonte: ShowBoats International

- 2008
- 2009
- 2010
- 2011
- 2012
- 2013

Nelle figure 3.1g e 3.1h sono rappresentate le prime dieci nazioni produttrici di Superyacht, per numero di ordini e per lunghezza complessiva delle unità. In entrambi gli istogrammi è evidente la posizione di leadership dell'Italia, che vede un numero di ordini superiore a quello delle quattro nazioni che la seguono in classifica (USA, Paesi Bassi, Turchia e Regno Unito) e una lunghezza complessiva dei progetti pari a quello delle stesse. Appare interessante l'ingresso in entrambe le top ten da parte degli Emirati Arabi (UAE). Le altre nazioni che, rispetto al 2012, incrementano sia gli ordini sia la lunghezza complessiva dei progetti, sono Paesi Bassi, Regno Unito e Taiwan.



Fig 3.1h Superyacht: andamento degli ordini 2008/2013 dei primi dieci Paesi produttori per lunghezza totale in piedi delle unità

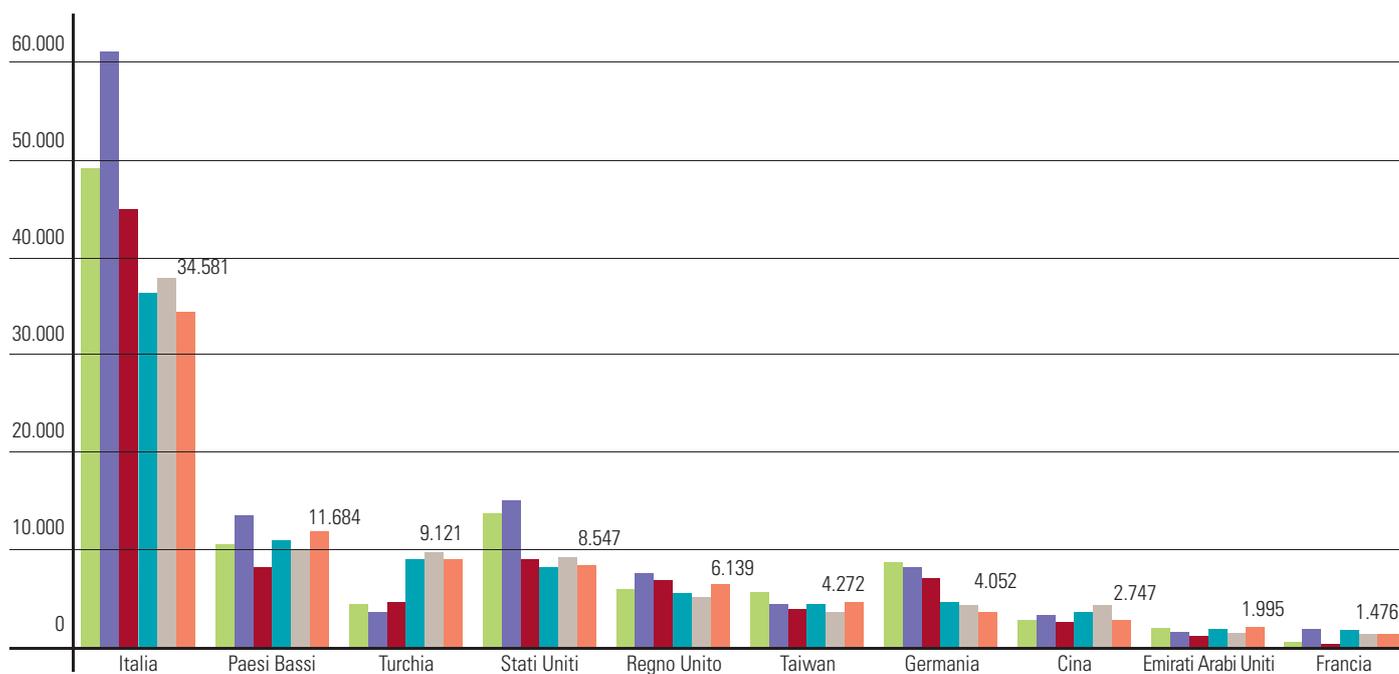


Figura 3.1h

Fonte: ShowBoats International

- 2008
- 2009
- 2010
- 2011
- 2012
- 2013

3.2 La produzione italiana: analisi di un campione

Al fine di evidenziare l'andamento del settore relativo ai produttori di imbarcazioni maggiori di 24 metri, vengono presentate le statistiche relative ad un campione rappresentativo di produttori di superyacht. La tabella 3.2a riporta i dati relativi ai questionari interamente compilati e pertanto al netto delle imprese che hanno risposto solo parzialmente.

Tab 3.2a Produzione nazionale di superyacht, campioni 2008/2012, valori in €

Anno	Produzione naz. per il mercato naz.	Produzione naz. per esportaz.	Produzione nazionale
2008	253.225.356	624.414.805	877.640.161
2009	111.444.774	564.582.355	676.027.129
2010	112.897.226	580.461.288	693.358.514
2011	126.955.000	666.491.017	793.446.017
2012	52.975.000	493.169.000	546.144.000
Variazione % 2012-2011	-58,3%	-26,0%	-31,2%

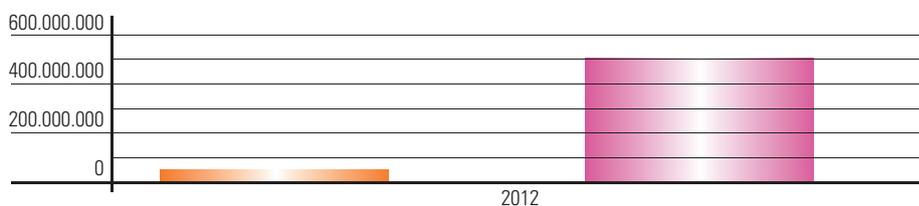
Dalla tabella 3.2a si può osservare come il campione considerato presenti un fatturato di € 546.144.000 in sensibile calo rispetto al 2011 (-31,17%),

La diminuzione di fatturato è originata sia dalla produzione nazionale per il mercato nazionale, che passa da € 126.955.000 a € 52.975.000, in diminuzione del -58,27%, sia dal calo della produzione esportata, che da € 666.491.017 si attesta su di un valore di € 493.169.000 (-26,01%).

Figura 3.2b

- Produzione nazionale per il mercato nazionale
- Produzione nazionale per export

Fig 3.2b Produzione nazionale di superyacht, campione 2012, valori in €



La figura 3.2b illustra la composizione del fatturato del campione. Si nota immediatamente la preponderanza delle esportazioni rispetto alle vendite sul mercato nazionale.

È possibile osservare l'analisi temporale dell'andamento di produzione nazionale per il mercato nazionale ed export, che risulta essere piuttosto simile (3.2c).

Anche se in termini percentuali la riduzione del fatturato derivante da unità prodotte e vendute in Italia è maggiore, in valore assoluto la perdita relativa alle imbarcazioni esportate è più ingente.



Fig 3.2c Produzione nazionale di superyacht, campioni 2008/2012, valori in €

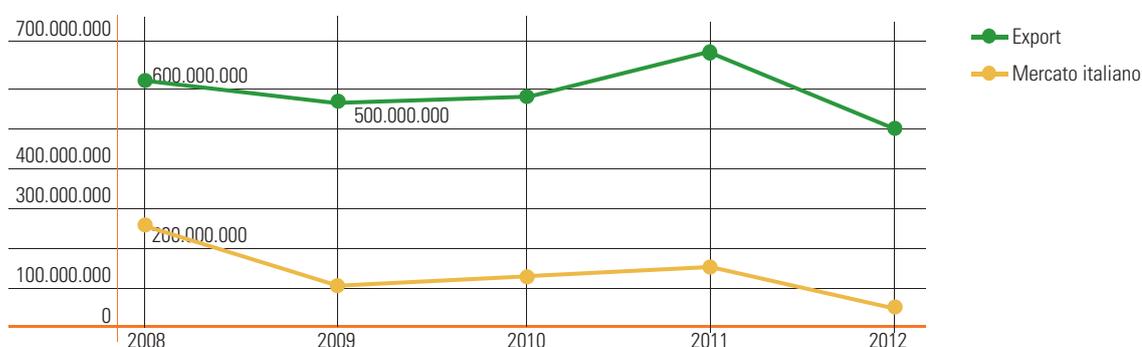


Figura 3.2c

● Export
● Mercato italiano

Fig 3.2d Produzione nazionale di superyacht: ripartizione tra vendite in Italia e all'estero, campioni 2008/2012, valori %

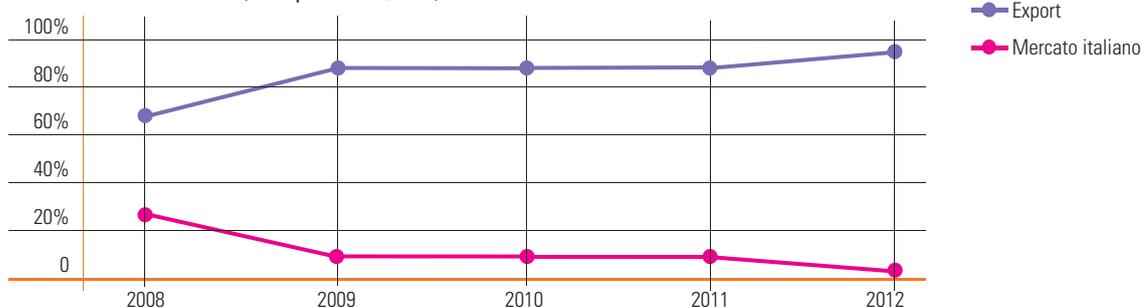


Figura 3.2d

● Export
● Mercato italiano

Il grafico **3.2d** rappresenta la ripartizione della produzione nazionale tra vendite in Italia ed esportazioni; appare immediatamente evidente come l'export giochi un ruolo preponderante già dal 2008, primo anno di analisi (71% export contro 29% vendite sul mercato interno). Tale squilibrio si è accentuato nel 2009, per poi rimanere costante fino al 2011 (rispettivamente, 84% e 16%), mentre nell'ultimo anno la quota di export ha raggiunto il 90%, mentre il fatturato derivante da vendite di superyacht in Italia copre il residuale 10%. Le tabelle e i grafici seguenti mostrano lo spaccato analitico del settore dei superyacht, evidenziando un maggiore livello di dettaglio per quanto riguarda la tipologia di imbarcazioni e la relativa lunghezza. Dalla tabella **3.2e** e dal grafico **3.2f** si può osservare come le produzioni quantitativamente più rilevanti siano quelle di lunghezza compresa tra i 80 e 89 piedi (32%), seguite dai superyacht tra 100 e 119 piedi (29%). Un ruolo importante è inoltre rivestito dalle imbarcazioni di lunghezza compresa tra 90 e 99 piedi; queste tre categorie, prese congiuntamente, coprono oltre il 76% del mercato.



Osservando la figura 3.2g si nota il ruolo preponderante dei motoryacht, che rappresentano la maggior parte del campione (75%), davanti agli open (15%) e alle unità a vela (10%).

Tab 3.2e Produzione nazionale di superyacht: segmentazione per lunghezza, campione 2012

	Piedi	80 - 89	90 - 99	100 - 119	120 - 149	150 - 199	200 - 249	>250	TOTALE
Motoryacht		17	8	19	8	2	0	0	54
Open		6	3	2	0	0	0	0	11
Explorer Sportfisher		0	0	0	0	0	0	0	0
Vela		0	0	0	0	6	1	0	7
Totali		23	11	21	8	8	1	0	72

Figura 3.2f

Valori in piedi

- 80 - 89
- 90 - 99
- 100 - 119
- 120 - 149
- 150 - 199
- 200 - 249

Fig 3.2f Produzione nazionale di superyacht: segmentazione per lunghezza, campione 2012, valori %

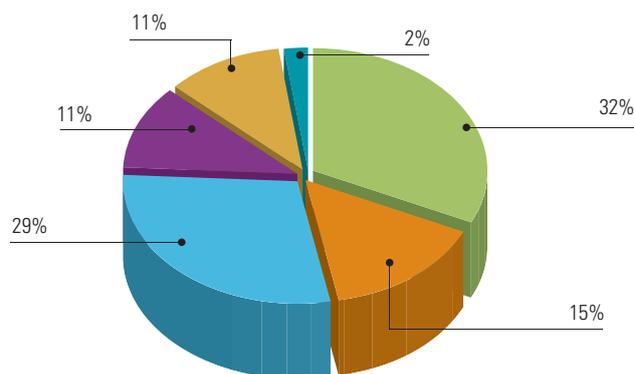
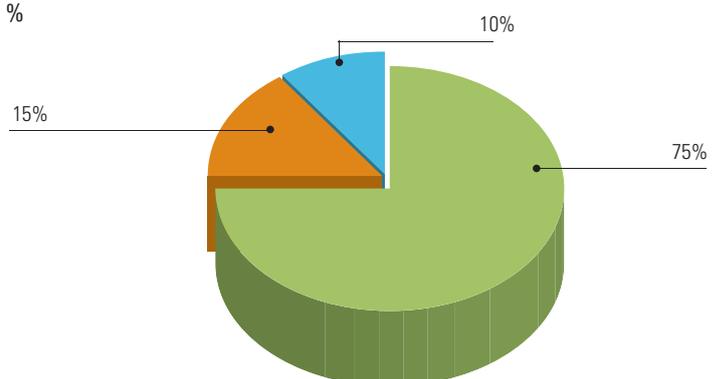


Figura 3.2g

- Motoryacht
- Open
- Vela

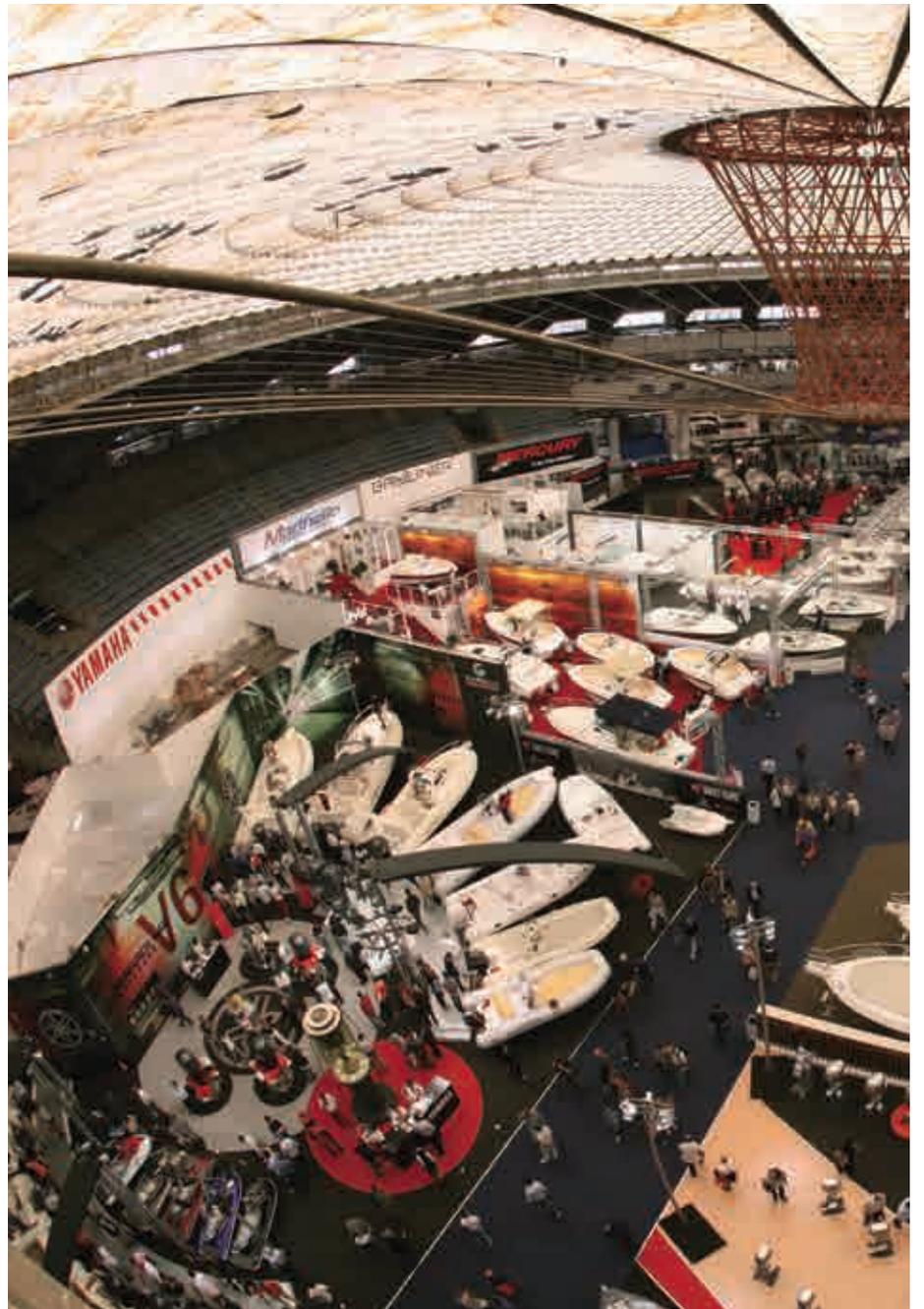
Fig 3.2g Produzione superyacht: suddivisione per tipologia, campione 2012, valori %



4. Il parco nautico e le patenti nautiche in Italia

In collaborazione con Osservatorio Nautico Nazionale
www.osservatorionautico.org





Introduzione



L'Osservatorio Nautico Nazionale nasce dalla collaborazione di diversi partner, assicurando così la presenza di enti privati del settore (UCINA Confindustria Nautica), pubblici (Accademia Italiana della Marina Mercantile e Provincia di Genova) e di ricerca (Università degli studi di Genova, Dipartimento di Economia e CERIST – Centro di Ricerca per l'Innovazione e lo Sviluppo del Turismo).

L'Osservatorio Nautico ha la finalità primaria di analizzare tutti gli aspetti legati al mercato e al turismo dell'acqua e della nautica e delle componenti ad essi correlate. Si propone di approfondire i temi del settore attraverso l'analisi dei dati esistenti e di quelli di propria produzione trasformandoli in informazioni destinate a soddisfare le esigenze dell'Ente pubblico, nei suoi compiti più generali di governo del territorio e di promozione dello sviluppo locale del turismo, e dei soggetti privati nella loro attività imprenditoriale di produzione di beni e servizi legati al mondo della nautica e del turismo nautico, fornendo, a questo fine, anche valutazioni strategiche dei fenomeni economici, sociali, tecnologici ed ambientali.

L'Osservatorio costituisce un sistema dinamico e aperto verso tutte le componenti rappresentative degli operatori e utenti del settore che fanno riferimento ai nodi strategici: la produzione nautica, la ricettività, l'ambiente acqua, la domanda di turismo, le istituzioni. Per raggiungere le finalità proprie, l'Osservatorio svolge un'attività complessa che comprende:

- la predisposizione del Rapporto annuale, tramite la raccolta, l'elaborazione e l'analisi dei dati del settore, che diventano anche patrimonio del database dell'Osservatorio;
- l'attività di ricerca mirata, che confluisce nei Report (commesse esterne), nei Focus (studi d'iniziativa dell'ONN eventualmente anche cofinanziati);
- le analisi periodiche di tipo congiunturale e previsionale condotte attraverso un panel, riguardante le tematiche del settore;
- il Centro di documentazione, in cui sono raccolti materiali cartacei, digitali e web-based, riguardanti il settore;
- il sito web.

In particolare il Rapporto sul Turismo Nautico, che contiene le analisi riferite allo stato di salute dei turismi dell'acqua e della nautica, oltre a produrre annualmente dati e ricerche originali, ha l'obiettivo di mettere a sistema la gran quantità di informazioni esistenti, in modo da ottenere un quadro d'insieme scientificamente sostenibile e farne un imprescindibile strumento di conoscenza. La sistematicità, la periodicità delle rilevazioni,



la costanza di metodo fanno ormai del Rapporto un punto di riferimento insostituibile per chi debba pianificare, decidere, investire nel settore del diportismo e della nautica.

Parallelamente, i progetti di ricerca autonomamente condotti o finanziati o a cui l'Osservatorio a vario titolo partecipa, approfondiscono di volta in volta tematiche specifiche ad ampio spettro territoriale, oppure affrontano aspetti specifici o a valenza locale. Tuttavia anche questi prodotti di tipo occasionale, proprio perché eseguiti nell'ambito di un unico ambiente scientifico di ricerca, diventano patrimonio conoscitivo prezioso, in sinergia con le risultanze dei diversi altri studi prodotti.

Tramite le analisi periodiche, inoltre, l'Osservatorio ha a disposizione uno strumento che, attraverso l'interrogazione di panel e di testimoni privilegiati, fornisce un monitoraggio periodico della situazione dei principali snodi del settore.

Il Centro di documentazione, da parte sua, ha l'obiettivo di creare strumenti integrati (tradizionali cartacei, digitali e web-based) per rendere facile e rapida la ricerca e l'acquisizione delle informazioni riguardanti il turismo dell'acqua e la nautica.

Il sito web, infine, oltre che le naturali funzioni di portale istituzionale, assume il ruolo di interfaccia dinamica e interattiva offrendo fra gli altri servizi anche quello di "porta aperta" a tutte le voci che vogliono partecipare costruttivamente allo sviluppo del settore.

Nel Rapporto sul Turismo Nautico è possibile trovare un ulteriore approfondimento dei dati riportati nel presente capitolo.

4.1 Il parco nautico italiano

4.1.1 Il parco nautico immatricolato

Per quel che riguarda il totale parco nautico immatricolato si procede ad illustrare ed analizzare i dati relativi all'anno 2011, divulgati dal Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture nell'ultima edizione del Conto Nazionale dei Trasporti e delle Infrastrutture – Il diporto nautico in Italia 2011. Il totale unità immatricolate è pari a quasi 105 mila unità, dato superiore rispetto a quanto rilevato nel 2010, quando il parco nautico complessivo superava le 102 mila unità immatricolate (4.1.1a). Tutti i dati comprendono sia le registrazioni presso gli uffici marittimi (Capitanerie di Porto e Uffici Circondariali Marittimi) sia le registrazioni presso gli Uffici Provinciali della Motorizzazione Civili (ex MCTC).

Analizzando i dati per lunghezza dell'unità, si evidenzia come la quota maggiore di esse sia riferita ai natanti, pari al 54,7% del totale (55% circa nel 2010), seguiti dalle imbarcazioni sino a 12 metri, 22,1% (in linea rispetto al 22,4% del 2010), dalle imbarcazioni tra 12,01 e 18 metri, 19,6% nel 2011 e 19,7% nel 2010, imbarcazioni fino a 24 metri, 3,4% nel 2011 e 2,7% nel 2010, unico dato che mostra una variazione significativa rispetto all'anno precedente. e infine navi da diporto, 0,2% dato pressoché uguale al 2010 (4.1.1b).

¹ Nella presente tabella – e nelle successive del paragrafo – sono elencate prima le Regioni che si affacciano sul mare – in ordine geografico dal nord ovest al nord est e isole – e successivamente le regioni continentali – da nord a sud.

² Il dato della regione Piemonte risulta con ogni probabilità sovrastimato di circa 2.000 unità natanti a causa di una evidente difformità del dato rispetto all'anno precedente. Se l'anomalia fosse confermata, anche la stima complessiva di unità scenderebbe a circa 103.000.

Tab 4.1.1a Unità da diporto iscritte negli uffici marittimi e della M.C.T.C. per regione, anno 2011 ¹

Regione	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore					Navi	Totale
	Fino a 10,00 m	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m	Totale	Fino a 10,00 m	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m	Totale	Oltre 24 m	
Liguria	656	2.286	1.795	914	5.651	6.756	3.729	3.962	716	15.163	74	20.888
Toscana	344	1.180	1.037	81	2.642	4.673	1.926	2.210	508	9.317	85	12.044
Lazio	480	944	736	31	2.191	5.300	1.572	1.569	396	8.837	48	11.076
Campania	101	293	279	16	689	11.207	2.076	1.572	153	15.008	13	15.710
Calabria	18	41	49	-	108	822	123	72	10	1.027	-	1.135
Puglia	93	187	141	9	430	2.307	355	211	14	2.887	-	3.317
Molise	1	-	3	-	4	30	10	15	1	56	-	60
Abruzzo	37	79	64	5	185	601	90	50	10	751	2	938
Marche	122	320	190	14	646	1.301	618	740	114	2.773	4	3.423
Emilia Romagna	273	1.121	788	32	2.214	1.858	768	630	88	3.344	5	5.563
Veneto	304	811	508	16	1.639	3.678	847	723	62	5.310	7	6.956
Friuli Venezia Giulia	218	1.017	673	36	1.944	1.122	692	810	138	2.762	2	4.708
Sardegna	115	341	301	26	783	2.076	759	749	128	3.712	4	4.499
Sicilia	145	307	309	19	780	3.384	503	317	74	4.278	4	5.062
Piemonte e Valle d'Aosta ²	66	4	2	-	72	3.637	5	1	-	3.643	-	3.715
Lombardia	158	8	1	-	167	5236	164	23	-	5.423	-	5.590
Trentino	29	7	2	-	38	25	2	-	-	27	-	65
Umbria	6	1	-	-	7	229	-	-	-	229	-	236
TOTALE	3.166	8.947	6.878	1.199	20.190	54.242	14.239	13.654	2.412	84.547	248	104.985



³ escluse navi da diporto

A livello di propulsione i dati si rivelano sostanzialmente omogenei rispetto al 2010: delle unità da diporto quattro quinti del totale è costituito da unità a motore³, 80,5% nel 2011 e 80,9% nel 2010 (4.1.1b).

Figura 4.1.1b

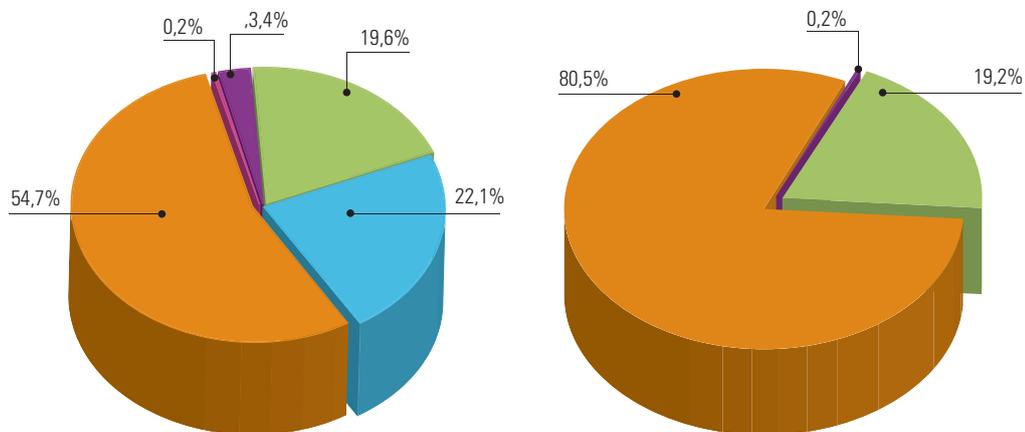
a sinistra

- Fino a 10,00 m
- Da 10,01 a 12,00 m
- Da 12,01 a 18,00 m
- Da 18,01 a 24,00 m
- Oltre 24,00 m

a destra

- A motore
- A vela
- Da diporto

Fig 4.1.1b Scomposizione del parco nautico per lunghezza e propulsione, anno 2011





4.1.2 Il turnover del parco nautico

Al fine di fornire una miglior completezza di informazioni relative alle dinamiche inerenti il parco nautico nazionale immatricolato, si è provveduto ad analizzare le modifiche intercorse durante l'anno 2011, prendendo in esame il dato relativo alle nuove immatricolazioni e alle cancellazioni.

In relazione all'anno 2011, sono stati resi disponibili da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti i dati relativi alle immatricolazioni avvenute presso gli uffici marittimi e presso gli Uffici Provinciali della Motorizzazione Civili (ex MCTC)⁴. In totale le pratiche effettuate sono 1.747, suddivise fra le regioni; tra esse quella con il maggior numero di nuove immatricolazioni effettuate nel 2011 è la Liguria (384), seguita dal Lazio (206) e dalla Toscana (193), che insieme arrivano a coprire il 45% del totale nazionale di unità immatricolate per la prima volta (4.1.2a).

⁴ fonte: Il diporto nautico in Italia

Tab 4.1.2a Unità immatricolate dal 1/01 al 31/12/2011

Regione	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore					Navi Oltre 24 m	TOTALE	% su parco nautico
	Fino a 10,00 m	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m	Totale	Fino a 10,00 m	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m	Totale			
Liguria	10	41	54	2	107	49	83	103	34	269	8	384	1,8%
Toscana	4	22	25	1	52	35	22	43	38	138	3	193	1,6%
Lazio	4	26	33	3	66	44	43	34	17	138	2	206	1,9%
Campania	2	8	10	-	20	61	35	49	22	167	1	188	1,2%
Calabria	2	1	6	-	9	3	4	4	-	11	-	20	1,8%
Puglia	2	14	6	2	24	31	21	13	1	66	-	90	2,7%
Molise	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	1	1,7%
Abruzzo	1	3	-	-	4	7	3	3	-	13	-	17	1,8%
Marche	3	9	7	-	19	16	13	9	5	43	1	63	1,8%
Emilia Romagna	6	12	22	5	45	10	19	30	6	65	-	110	2,0%
Veneto	2	10	13	-	25	17	12	13	1	43	-	68	1,0%
Friuli Venezia Giulia	11	38	40	1	90	35	32	50	7	124	-	214	4,5%
Sardegna	3	12	19	1	35	24	29	30	9	92	-	127	2,8%
Sicilia	1	8	9	1	19	16	13	11	6	46	1	66	1,3%
TOTALE	51	204	244	16	515	348	330	392	146	1.216	16	1.747	1,8%



Tab 4.1.2b Cancellazioni presso gli uffici marittimi e provinciali ex M.C.T.C., anno 2011

Regione	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore					Navi	TOTALE	% su parco nautico	
	Fino a 10,00 m	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m	Totale	Fino a 10,00 m	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m	Totale	Oltre 24 m			
Liguria	29	15	28	1	73	265	27	40	13	345	4	422	2,0%	
Toscana	14	8	13	1	36	207	12	16	6	241	4	281	2,3%	
Lazio	13	4	9	1	27	109	8	8	2	127	-	154	1,4%	
Campania	3	4	5	2	14	126	16	8	3	153	6	173	1,1%	
Calabria	1	-	-	-	1	18	3	2	-	23	-	24	2,1%	
Puglia	7	-	-	-	7	28	1	2	-	31	-	38	1,1%	
Molise	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abruzzo	-	-	-	-	-	15	-	1	-	16	1	17	1,8%	
Marche	9	1	3	-	13	58	3	4	1	66	-	79	2,3%	
Emilia Romagna	16	7	4	-	27	66	6	6	2	80	1	108	1,9%	
Veneto	9	3	6	-	18	96	5	7	1	109	-	127	1,8%	
Friuli Venezia Giulia	4	12	10	1	27	53	14	10	7	84	-	111	2,4%	
Sardegna	9	6	5	-	20	36	12	3	2	53	-	73	1,6%	
Sicilia	13	3	3	-	19	63	4	5	-	72	-	91	1,8%	
Trentino Alto Adige	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0%
Umbria	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	1	0,4%	
Piemonte e Vd'Aosta	-	-	-	-	-	4	-	-	-	4	-	4	0,1%	
Lombardia	-	-	-	-	-	10	-	-	-	10	-	10	0,2%	
TOTALE	127	63	86	6	282	1.155	111	112	37	1.415	16	1.713	1,6%	

Tab 4.1.2c Saldo immatricolazioni/cancellazioni presso gli uffici marittimi e provinciali ex M.C.T.C., anno 2011

Regione	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore					Navi	TOTALE
	Fino a 10,00 m	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m	Totale	Fino a 10,00 m	Da 10,01 a 12,00 m	Da 12,01 a 18,00 m	Da 18,01 a 24 m	Totale	Oltre 24 m	
Liguria	-19	26	26	1	34	-216	56	63	21	-76	4	-38
Toscana	-10	14	12	0	16	-172	10	27	32	-103	-1	-88
Lazio	-9	22	24	2	39	-65	35	26	15	11	-	52
Campania	-1	4	5	-2	6	-65	19	41	19	14	-5	15
Calabria	1	-	-	-	8	-15	1	2	-	-12	-	-4
Puglia	-5	-	-	-	17	3	20	11	-	35	-	52
Molise	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Abruzzo	-	-	-	-	-	-8	-	2	-	-3	-	0
Marche	-6	8	4	-	6	-42	10	5	4	-23	-	-16
Emilia Romagna	-10	5	18	-	18	-56	13	24	4	-15	-	2
Veneto	-7	7	7	-	7	-79	7	6	0	-66	-	-59
Friuli Venezia Giulia	7	26	30	0	63	-18	18	40	0	40	-	103
Sardegna	-6	6	14	-	15	-12	17	27	7	39	-	54
Sicilia	-12	5	6	-	0	-47	9	6	-	-26	-	-25
Trentino Alto Adige	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Umbria	0	0	0	0	-	-1	0	0	0	-1	0	-1
Piemonte e Valle d'Aosta	0	0	0	0	-	-4	0	0	0	-4	0	-4
Lombardia	0	0	0	0	-	-10	0	0	0	-10	0	-10
TOTALE	-76	141	158	10	233	-807	219	280	109	-199	0	34



La maggior parte delle immatricolazioni riguardano le unità a motore (pari a poco meno del 70% del totale) mentre oltre il 29% sono rappresentate da unità a vela. Le navi da diporto costituiscono poco meno dell'1% del totale e sono concentrate soprattutto in Toscana e Liguria, che insieme coprono il 75% delle navi da diporto immatricolate durante l'anno.

Dal 2007 al 2011, ultimo anno per cui sono disponibili i dati, i segnali sono fortemente negativi: la quota di nuove immatricolazioni è passata infatti da oltre 4.400 unità (2007) a meno di 1.800 (2011) con una variazione in costante diminuzione. Complessivamente a livello di periodo, la perdita di nuove immatricolazioni supera dunque il 60%.

Analizzando i dati relativi alle cancellazioni rilevate presso gli Uffici Marittimi e gli uffici provinciali della MCTC nell'anno 2011⁵, si osserva come queste ammontino a 1.713 unità su tutto il territorio nazionale.

Tali dati non sono omogenei nelle diverse regioni poiché vanno dalle 422 unità cancellate in Liguria ad altre regioni dove le cancellazioni presentano valori decisamente più contenuti. Calcolando il rapporto tra le cancellazioni e il totale parco immatricolato le regioni con la maggiore incidenza sono Friuli Venezia Giulia, Marche e Toscana, quelle con valori inferiori sono Trentino Alto Adige, Umbria, Piemonte e Lombardia (4.1.2b).

⁵ fonte: Il diporto nautico in Italia

Il saldo tra immatricolazioni e cancellazioni è a favore delle prime soltanto per 34 unità, a fronte di un saldo positivo delle unità a vela e un saldo negativo delle unità a motore (4.1.2c).

Com'è lecito attendersi, le pratiche di cancellazione hanno riguardato prevalentemente unità a motore (quasi l'83% delle registrazioni); le unità a vela disimmatricolate sono di poco superiori al 16% del totale e la quota residua in capo alle navi da diporto è inferiore all'1%.



4.1.3 Il parco nautico non immatricolato

La stima del parco nautico non immatricolato ha sempre presentato alcune criticità in quanto, a differenza delle unità immatricolate, non esiste un registro univoco e ufficiale a cui fare riferimento.

In base al Decreto Legislativo 18 luglio 2005, n° 171 (Codice della Nautica da diporto) è possibile identificare 4 tipologie di costruzioni destinate alla navigazione:

- a) "unità da diporto" ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto;
- b) "nave da diporto": ogni unità con scafo di lunghezza superiore a 24 metri;
- c) "imbarcazione da diporto": ogni unità con scafo e lunghezza superiore a 10 metri e fino a 24 metri;
- d) "natante da diporto": ogni unità da diporto a remi o con scafo di lunghezza pari o inferiore a 10 metri.

I natanti da diporto sono esclusi dall'obbligo dell'iscrizione nei registri e dall'obbligo di avere la licenza di navigazione e il certificato di sicurezza: tuttavia, a richiesta dei proprietari, possono essere iscritti nei registri delle imbarcazioni da diporto ed in tale caso ne assumono il regime giuridico. I registri delle imbarcazioni sono tenuti dalle Capitanerie di Porto, dagli Uffici Circondariali Marittimi e dagli Uffici Provinciali della Motorizzazione Civile e Trasporti in Concessione (MCTC) mentre le navi da diporto sono iscritte in registri tenuti solo dalle Capitanerie di Porto.

A partire da questa edizione del rapporto, essendo ormai datato il dato relativo al Certificato di Uso Motore⁶, documento che veniva utilizzato in precedenza per la stima delle unità a motore non immatricolate, si è utilizzato criterio di stima che, partendo dal dato dell'anno precedente, aggiorna all'anno corrente il parco nautico non immatricolato. Per poter effettuare una stima delle unità non registrate presenti sul territorio nazionale si è provveduto in primo luogo a suddividerle in tre tipologie:

- Unità a motore
- Unità a vela senza motore
- Altre unità minori (canoe, kajak, altri natanti per uso sportivo, pattini, pedalò, mosconi, altri natanti a remi)

La stima delle unità a motore dismesse è stata effettuata basandosi sulla quota media di unità eliminate calcolata sulla serie storica degli anni precedenti.

Per le unità minori e le unità a vela senza motore i dati 2010 sono stati corretti eliminando le unità dismesse, sulla base della vita media stimata per tipologia di unità, ovvero 20 anni per le unità a vela e 10 per le altre unità minori (1.3a).

⁶ Nel 2005 con il nuovo codice della nautica da diporto questo documento è stato implicitamente abolito e sostituito dalla dichiarazione di potenza del motore rilasciato dal costruttore, per la quale non sono ancora disponibili i dati. Il certificato d'uso del motore era obbligatorio per i motori fuoribordo di qualsiasi potenza installati sulle imbarcazioni e sui natanti da diporto e per quelli entro bordo installati soltanto sui natanti.

Il documento era rilasciato dalle Capitanerie di Porto, dagli Uffici Circondariali marittimi e dagli Uffici Provinciali (ex MCTC). I dati sono stati reperiti da fonte Cogestat.



Tab 4.1.3a Vita media delle unità da diporto

Tipologia di unità da diporto	Vita media stimata
Canoe, kajak, altri natanti per uso sportivo, pattini, pedalò, mosconi, altri natanti a remi	10 anni
Unità a vela senza motore	20 anni

⁷ Fonte: UCINA La nautica in cifre 2012

Sono state poi aggiunte le nuove unità acquistate calcolate sulla base dei dati divulgati da UCINA⁷ relativi al numero di unità vendute sul territorio nazionale da un campione esemplificativo, pari al 77% del totale degli operatori, ponderando il dato su fatturato nazionale del settore. Per le unità a vela e le unità a motore sono state infine escluse quelle immatricolate per la prima volta sotto i 10 metri, perché facenti già parte del parco nautico immatricolato.

Basandosi su questi dati il parco nautico non immatricolato 2011 comprende oltre 146 mila unità minori, di cui 8.300 circa a vela senza motore e 357 mila unità a motore, per un totale complessivo pari a quasi 504 mila (4.1.3b).

Tab 4.1.3b Scomposizione parco nautico non immatricolato⁸, anno 2011

Tipologia di unità da diporto	Totali
Unità a motore	357.100
Canoe, kajak, altri natanti per uso sportivo, pattini, mosconi, altri natanti a remi.	138.500
Unità a motore	8.300
Totale unità minori	146.800
Totale unità non immatricolate	503.900

⁸ I valori riportati in tabella sono arrotondati alle centinaia di unità

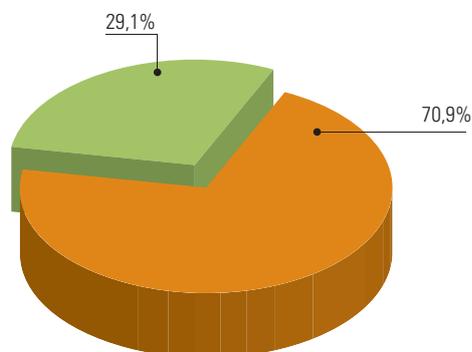
Osservando i dati si nota chiaramente come le unità a motore pesino progressivamente sempre di più: nel 2010 la loro quota era pari al 68,9%, attualmente (4.1.3c) supera il 70%. Questo conteggio include tutte le unità potenzialmente esistenti, senza effettuare nessun tipo di distinzione sul valore effettivo del bene e sul suo reale utilizzo. Per ottenere il parco nautico effettivamente circolante occorre scomputare le unità che per proprie caratteristiche hanno un valore commerciale e relativi costi di gestione e manutenzione del mezzo notevolmente bassi. In tale categoria rientrano le unità minori, pari a quasi 147 mila barche, che comprendono infatti unità di ridotto valore commerciale, come piccole barche a vela, derive, barche a remi, canoe, pattini, ecc. Delle residue unità da diporto, basandosi sulla vita complessiva del bene, si può stimare come la quota di unità esistenti da oltre 15 anni, e quindi di valore economico pressoché nullo, sia di oltre 191 mila unità. Escludendo quindi le unità minori e le unità a motore che hanno superato i 15 anni di età, il parco nautico circolante effettivo risulta pari a circa 166.000 unità a motore.



Figura 4.1.3c

- A motore
- A vela

Fig 4.1.3c **Suddivisione parco nautico non immatricolato**



4.1.4 Il parco nautico complessivo

Il parco nautico complessivo, che include sia le unità non immatricolate stimate nel paragrafo precedente che il totale immatricolazioni secondo quanto indicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, consta perciò di circa 609 mila unità (4.1.4a).

Da tali dati emerge chiaramente la netta prevalenza delle unità non immatricolate, pari a circa l'83% del totale a fronte di un 17% di unità immatricolate, sia presso gli uffici MCTC sia presso Uffici Circondariali e Capitanerie di Porto (4.1.4c).

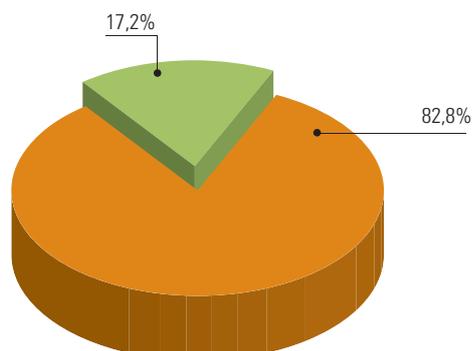
Tab 4.1.4a **Parco nautico complessivo**, anno 2011

Tipologia di unità	Tempo di rottamazione
Totale unità immatricolate	104.985
Totale unità non immatricolate	503.930
TOTALE	608.915

Figura 4.1.4b

- Unità immatricolate
- Unità non immatricolate

Fig 4.1.4b **Composizione del parco nautico complessivo**





4.2 Le patenti nautiche in Italia

4.2.1 Le patenti nautiche rilasciate e rinnovate nel corso del 2011 in Italia

Anche in questa edizione del “Rapporto sul turismo nautico”, così come nelle precedenti, vengono illustrati i dati relativi alle patenti rilasciate e rinnovate sulla base degli ultimi dati divulgati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti tramite la pubblicazione “Il diporto nautico in Italia – anno 2011” includendo quindi sia le informazioni circa le pratiche gestite per l’ultima annualità disponibile (2011) sia il totale patenti circolanti sul territorio nazionale.

Al 31/12/2011 il totale pratiche amministrative comprende 67.877 unità, **(4.2.1a)**, che includono sia le nuove patenti sia i rilasci o sostituzioni di documenti già esistenti, emessi da Uffici Marittimi e uffici provinciali dell’ex MCTC, dato di poco superiore alle 66.661 pratiche dell’anno precedente.

Tab 4.2.1a Patenti nautiche: rilasci e rinnovi, anno 2011

Regione	Patenti rilasciate per la prima volta					Patenti rinnovate e sostituite					TOTALE		
	Entro le 12 Mg dalla costa		Senza alcun limite		Nave da Diporto	Entro le 12 Mg dalla costa		Senza alcun limite		Nave da Diporto			
	Abilitazione limitata alle sole unità a motore	Abilitazione completa	Abilitazione limitata alle sole unità a motore	Abilitazione completa		Abilitazione limitata alle sole unità a motore	Abilitazione completa	Abilitazione limitata alle sole unità a motore	Abilitazione completa				
Abruzzo	250	24	51	140	1	466	135	8	103	113	8	367	833
Basilicata	107	-	-	-	-	107	27	-	-	-	-	27	134
Calabria	855	42	65	43	9	1.014	443	13	147	78	4	685	1.699
Campania	4.195	149	122	170	67	4.703	2.707	78	555	264	38	3642	8.345
Emilia Romagna	752	226	34	797	9	1.818	705	63	318	1.144	21	2251	4.069
Friuli Venezia Giulia	366	114	16	191	12	699	788	237	292	591	7	1915	2.614
Lazio	2.730	465	156	563	21	3.935	2.698	707	544	675	105	4729	8.664
Liguria	997	484	107	1.475	35	3.098	654	94	881	4.305	99	6033	9.131
Lombardia	2.583	409	-	-	-	2.992	3.273	279	-	-	-	3552	6.544
Marche	295	60	75	205	14	649	141	5	168	150	8	472	1.121
Molise	22	15	6	19	1	63	10	2	18	10	-	40	103
Piemonte e V.d'Aosta	365	159	-	-	-	524	435	56	-	-	-	491	1.015
Puglia	2.434	128	66	144	40	2.812	1.037	8	169	128	8	1350	4.162
Sardegna	1.268	208	58	86	10	1.630	1.083	108	283	229	19	1722	3.352
Sicilia	1.806	124	144	154	63	2.291	1.425	51	553	289	81	2399	4.690
Toscana	916	319	36	202	39	1.512	1.523	170	848	962	75	3578	5.090
Trentino Alto Adige	75	47	-	-	-	122	26	93	-	-	-	119	241
Umbria	65	-	-	-	-	65	99	10	-	-	-	109	174
Veneto	1.727	356	54	518	30	2.685	1.851	72	478	786	24	3211	5.896
TOTALE	21.808	3.329	990	4.707	351	31.185	19.060	2.054	5.357	9.724	497	36.692	67.877



Ai fini della valutazione della consistenza del parco nautico, della sua tipologia e della possibile quantificazione dei diportisti, oltre i dati ufficiali, si può fare riferimento ad un'analisi delle patenti nautiche. Come è noto, ai sensi della vigente normativa italiana, è obbligatoria la patente nautica, ovvero la presenza a bordo di almeno una persona, anche se non conducente il mezzo, dotata di tale titolo nei seguenti casi:

1. Natanti con motori:

- a. di potenza superiore a 30 KW o a 40,8 CV (1KW=1,36 CV) o con cilindrata superiore, ovvero 750 cc, se a carburazione a quattro tempi, entro bordo; 2000 cc, se diesel;
- b. per la conduzione di acquascooter;
- c. nella navigazione nautica entro sei miglia dalla costa (indipendentemente dalla potenze del motore);
- d. per l'esercizio concomitante dello sci nautico;

2. Per la navigazione oltre le sei miglia dalla costa e, comunque, per le navi da diporto.

Dal punto di vista anagrafico dei conducenti vengono normate tre tipologie di abilitazione sulla base dell'età minima necessaria per comandare da soli il mezzo, mentre a livello normativo le patenti si distinguono in tre tipologie:

- **Patenti tipo A:** comando e condotta di natanti ed imbarcazioni da diporto
- **Patenti di tipo B:** comando di navi da diporto
- **Patenti di tipo C:** direzione di natanti ed imbarcazioni riservata ai diversamente abili.

Tali patenti abilitano quindi, a seconda della tipologia, alla navigazione entro le 12 miglia dalla costa o senza alcun limite. Tali documenti hanno una validità di 10 anni, e viene rilasciato a seguito del superamento di uno specifico esame. Il rinnovo ed il rilascio avviene presso gli Uffici Marittimi o presso quelli Provinciali (ex MCTC). Secondo il nuovo Codice della Nautica da Diporto presso gli uffici della ex MCTC è possibile conseguire le sole patenti entro le 12 miglia dalla costa, mentre presso gli Uffici Circondariali e le Capitaneria di porto competenti per il territorio di residenza è possibile conseguire tutte le tipologie di patente, sia entro sia oltre le 12 miglia.



4.2.2 L'andamento nell'ultimo decennio

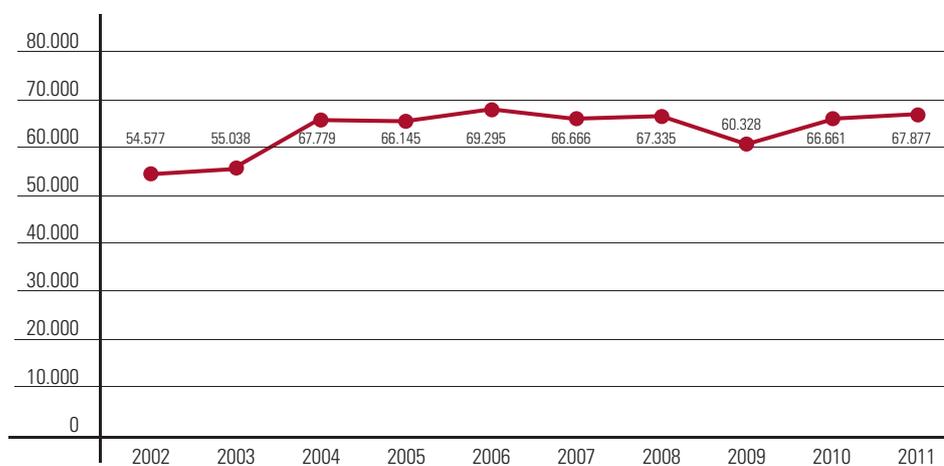
Poichè la validità delle patenti nautiche è di 10 anni, prendendo in considerazione tutte le pratiche emesse e rinnovate dal 2002 al 2011 si ottiene una stima delle patenti nautiche circolanti. L'aumento maggiore è stato rilevato tra il 2003, con un totale di 55.038 abilitazioni, e il 2004, 67.779; al contrario la riduzione maggiore si è verificata tra il 2008 e il 2009, quando si è passati da un totale patenti rilasciate e rinnovate di 67.335 unità a 60.328 (4.2.2a).

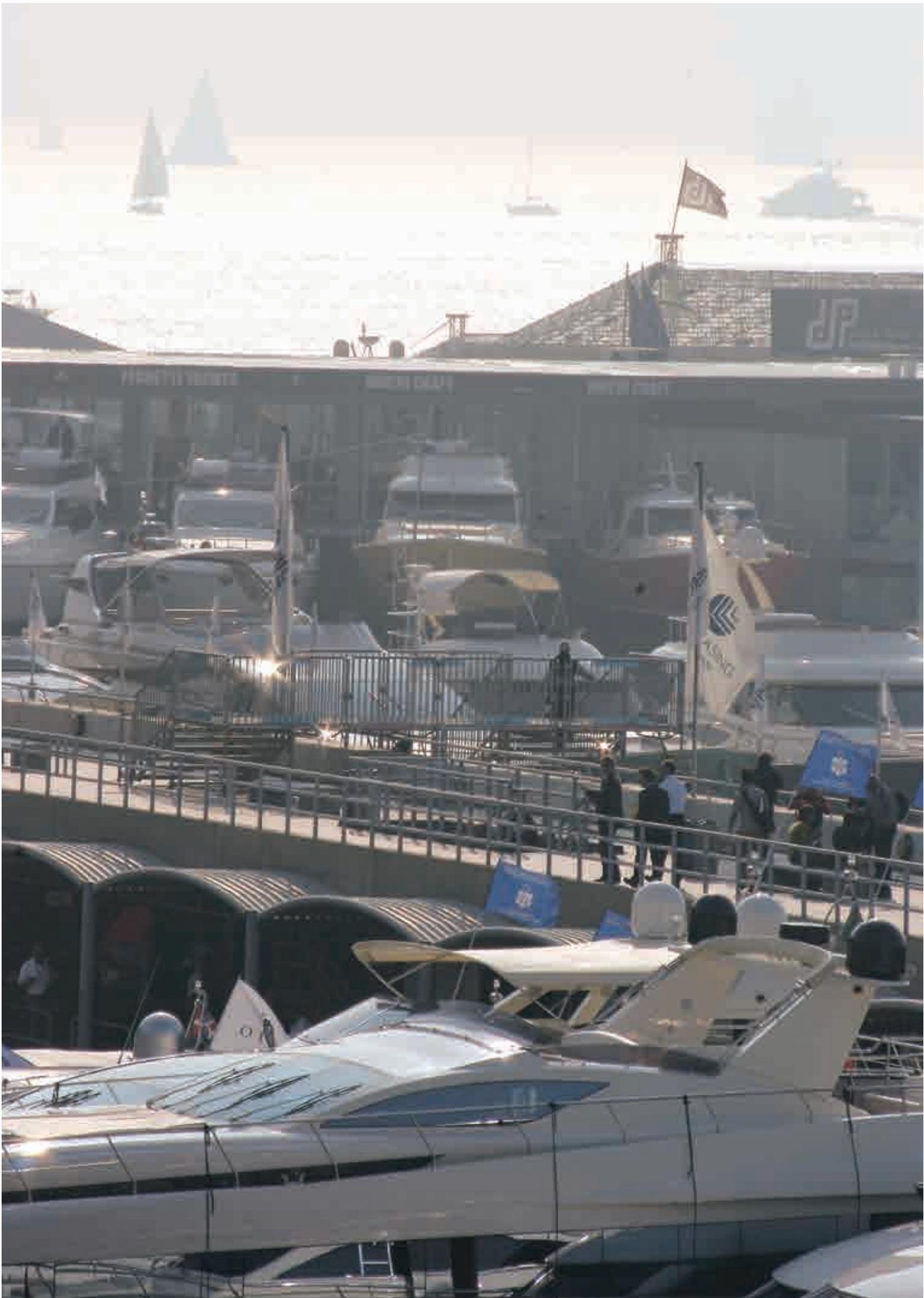
Nell'anno 2011 il totale patenti circolanti supera le 641 mila unità, con un aumento rispetto al 2010 di oltre 13.000 pratiche.

Analizzando le singole regioni, il numero maggiore di patenti si trova in Liguria (14,47%), Campania (12,58%) e Lazio (10,71%).

Fig 4.2.2a Andamento annuale delle patenti (rinnovi e rilasci annui)

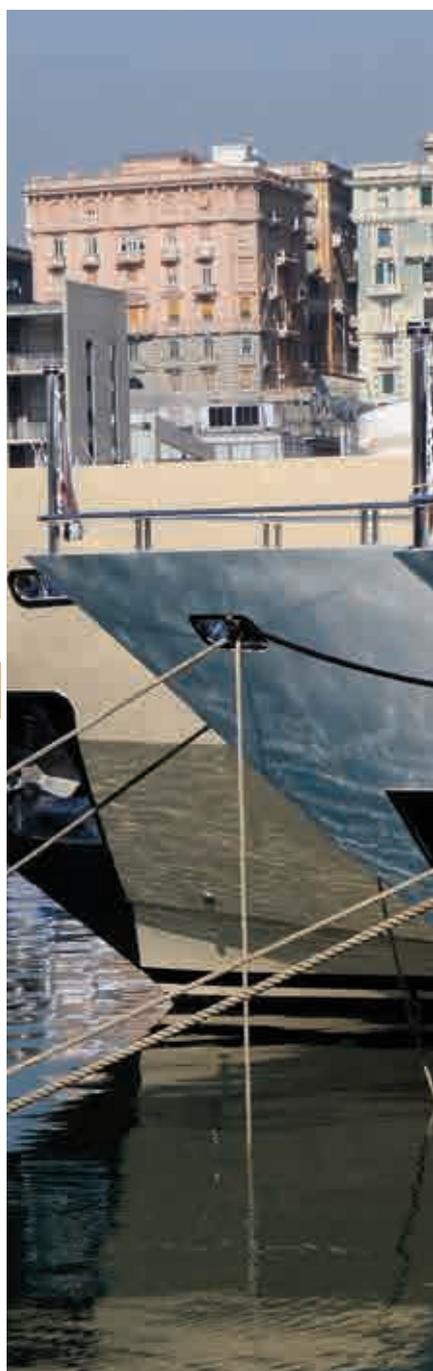
anni 2002/2011





Appendici





A1 Le cifre dell'indagine

A1.1 La cantieristica

In questa appendice sono contenuti i dati relativi a tutti i questionari interamente compilati (escludendo pertanto i questionari compilati interamente per la parte che riguarda la composizione del fatturato, ma solo parzialmente per la parte relativa alla relativa scomposizione) e i questionari ottenuti dai soggetti Ateco 30.12.

Come visto in precedenza (**cap. 1.1**), il fatturato della cantieristica italiana per l'anno 2012 è pari a € 1.296.820.000, di cui € 1.264.660.000 derivanti da produzione nazionale (98%) e € 32.160.000 ascrivibili alle vendite di prodotti importati (2%). La produzione nazionale è stata venduta per il 14% (€ 176.490.000) sul mercato italiano e per il restante 86% (€ 1.088.170.000) è stata destinata ai mercati esteri, con una prevalenza verso i paesi extraeuropei (69%). La composizione del fatturato del campione analizzato nella presente appendice, corrispondente all'80% del fatturato complessivo della cantieristica nel 2012, rispecchia fedelmente quello dell'industria cantieristica nel suo complesso, mostrando le medesime percentuali.

La tabella **A1.1a** riporta il valore relativo al numero di unità prodotte in Italia nel 2012, con un livello di dettaglio che si estende fino alla ripartizione per tipologia di unità: minori, fuoribordo, entro bordo, entrofuoribordo, idrogetto, pneumatiche (gommoni e RIB), a vela (monoscafo o multiscafo, con o senza motore ausiliario).

Tab A1.1a Composizione merceologica del fatturato

anno 2012, valori in €, campione dell'80% del fatturato

	Numero unità vendute	Produzione nazionale per mercato nazionale (a)	Produzione nazionale esportata (b)	Produzione nazionale (a+b)	Importazioni (c)	Saldo Export-import	Fatturato globale (a+b+c)
TOTALE UNITÀ MINORI	1.270	569.865	174.244	744.109	940.000	-765.756	1.684.109
TOTALE UNITÀ FB	1.200	5.956.000	11.998.000	17.954.000	3.194.000	8.804.000	21.148.000
unità rigide con motore entro bordo	431	43.583.000	300.020.000	343.603.000	14.875.000	285.145.000	358.478.000
Unità rigide con motore entrofuoribordo	204	13.924.000	36.513.000	50.437.000	1.054.000	35.459.000	51.491.000
Unità rigide con motore idrogetto	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE UNITÀ EB, EFB, IG	635	57.507.000	336.533.000	394.040.000	15.929.000	320.604.000	409.969.000
Unità pneumatiche (gommoni)	1.180	1.510.000	1.729.000	3.239.000	189.000	1.540.000	3.428.000
Unità pneumatiche con carena rigida	2.375	10.517.000	20.777.000	31.294.000	1.238.000	19.539.000	32.532.000
TOTALE UNITÀ PNEUMATICHE	3.555	12.027.000	22.506.000	34.533.000	1.427.000	21.079.000	35.960.000
Unità a vela monoscafo con motore ausiliario	97	10.702.000	9.448.000	20.150.000	545.000	8.903.000	20.695.000
Unità a vela monoscafo (senza motore)	0	0	0	0	0	0	0
Unità a vela multiscafo con motore ausiliario	0	0	0	0	0	0	0
Unità a vela multiscafo (senza motore)	12	1.880.000	0	1.880.000	0	0	1.880.000
TOTALE UNITÀ A VELA	109	12.582.000	9.448.000	22.030.000	545.000	8.903.000	22.575.000
SUPERYACHT > 24	73	52.975.000	493.169.000	546.144.000	3.500.000	489.669.000	549.644.000
TOTALE COMPLESSIVO	6.842	141.616.865	873.828.244	1.015.445.109	25.535.000	848.293.244	1.040.980.109

Tab A1.1b Segmentazione delle unità vendute per configurazione dell'unità e lunghezza

Segmentazione delle unità vendute per configurazione dell'unità e lunghezza fuori tutto >2,5metri e <24m (campione del 96% della tab. A1.1a)



Configurazione dell'unità	Lunghezza fuori tutto dell'unità (metri)						TOTALE
	2,5 a 5	5,01 a 7,5	7,51 a 10	10,01 a 12	12,01 a 16	16,01 a 24	
Aperte non pontate - Runabout	6	441	95	0	0	0	542
Semicabinate - Daycruiser	22	418	57	23	19	6	545
Cabinate Open	0	207	67	83	54	37	448
Cabinate con Flybridge	0	23	26	33	99	102	283
TOTALE UNITÀ A MOTORE	28	1.089	245	139	172	145	1.818
Gommoni	784	130	0	0	0	0	914
Con chiglia rigida (RIB) Aperte	301	1.468	254	0	0	0	2.023
Con chiglia rigida (RIB) Semicabinate	0	139	119	0	1	0	259
Con chiglia rigida (RIB) Cabinate	0	2	19	5	6	0	32
TOTALE UNITÀ PNEUMATICHE	1.085	1.739	392	5	7	0	3.228
Monoscafo aperte non pontate	0	0	0	0	0	0	0
Monoscafo semicabinate	0	6	31	16	56	5	114
Monoscafo cabinate	0	0	2	17	61	17	97
Multiscafo aperte non pontate	10	0	0	0	0	0	10
Multiscafo semicabinate	0	0	0	0	0	0	0
Multiscafo cabinate	10	0	0	0	2	0	12
TOTALE UNITÀ A VELA	20	6	33	33	119	22	233
TOTALE COMPLESSIVO	1.133	2.834	670	177	298	167	5.279

Il campione di aziende oggetto di analisi (80% del fatturato della cantieristica) produce o importa nel 2012 6.842 imbarcazioni, di cui oltre la metà è rappresentata dalle unità pneumatiche (3.555, 52%), seguite dalle unità minori (1.270, 19%), unità fuoribordo (1.200, 18%), dalle unità entrofuoribordo, entro bordo e idrogetto (635), dalle unità a vela (109) ed infine dai superyacht (73). Proprio questi ultimi, che rappresentano numericamente poco più dell'1% delle imbarcazioni vendute, fanno invece registrare il maggior fatturato complessivo (€ 549.664.000, 53%), seguiti dalle unità eb, efb, idrogetto (€ 409.969.000, 39%); a notevole distanza troviamo poi, nell'ordine, le unità pneumatiche (€ 35.960.000), e da ultimo le barche a vela, le unità con motore fuoribordo e le unità minori.

Come si può osservare dalla tabella **A1.1b**, che riporta i dati relativi alle unità con lunghezza dello scafo da 2,5 a 24 metri, più di tre quarti delle imbarcazioni vendute sono compresi nella fascia di lunghezza che va dai 2,5 ai 7,5 metri; circa il 16% va da una lunghezza di 7,51 a 12 metri ed il restante 9% supera i 12 metri di lunghezza. La ripartizione per lunghezza ha riguardato 5.279 unità, pari al 96% del totale delle imbarcazioni censite dal nostro campione nel corso del 2012 con lunghezza superiore a 2,5 metri ed inferiore a 24 metri (cfr. **A1.1a**).



Tab A1.1c Segmentazione delle unità vendute per tipologia di motore e lunghezza,

lunghezza fuori tutto > 2,5 m e < 24 m, anno 2012

Configurazione dell'unità	Lunghezza fuori tutto dell'unità (metri)							TOTALE
	2,5 a 5	5,01 a 7,5	7,51 a 10	10,01 a 12	12,01 a 16	16,01 a 24	oltre 24	
motore fuoribordo	4	624	95	1	-	-	-	724
motore entro bordo	-	30	32	62	128	125	49	426
motore entrofuoribordo	-	13	57	67	36	15	-	188
motore idrogetto	-	-	-	-	-	-	4	4
moto d'acqua	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTALE UNITÀ A MOTORE	4	667	184	130	164	140	53	1.342
unità pneumatiche motore fuoribordo	833	994	76	1	-	-	-	1.904
unità pneumatiche motore entro bordo	-	-	-	-	-	-	-	-
unità pneumatiche motore entrofuoribordo	-	-	5	4	6	-	-	15
unità pneumatiche motore idrogetto	20	21	-	-	-	-	-	41
TOTALE UNITÀ PNEUMATICHE	853	1.015	81	5	6	-	-	1.960
monoscafo con motore fuoribordo	-	-	-	-	7	2	-	9
monoscafo con motore entro bordo	-	-	-	4	32	8	7	51
multiscafo con motore fuoribordo	-	-	-	-	-	-	-	-
multiscafo con motore entro bordo	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTALE UNITÀ A VELA	-	-	-	4	39	10	7	60
TOTALE COMPLESSIVO	857	1.682	265	139	209	150	60	3.362

Tab A1.1d Segmentazione delle unità vendute per tipologia di motore e potenza totale installata,

lunghezza fuori tutto > 2,5 m, anno 2012

Tipologia di motore	Lunghezza fuori tutto dell'unità (metri)							TOTALE
	kW 0 a 15	15,1 a 30	30,1 a 75	75,1 a 200	200,1 a 500	500,1 a 1000	oltre 1000	
motore fuoribordo	-	-	504	203	28	24	-	759
motore entro bordo	-	-	-	1	72	157	146	376
motore entrofuoribordo	-	-	-	17	23	78	18	136
motore idrogetto	-	-	-	-	-	-	2	2
moto d'acqua	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTALE UNITÀ A MOTORE	-	-	504	221	123	259	166	1.273
unità pneumatiche motore fuoribordo	2	72	934	1.256	176	-	-	2.440
unità pneumatiche motore entro bordo	-	-	-	-	4	1	-	5
unità pneumatiche motore entrofuoribordo	-	-	-	1	9	7	-	17
unità pneumatiche motore idrogetto	-	-	-	41	-	-	-	41
TOTALE UNITÀ PNEUMATICHE	2	72	934	1.298	189	8	-	2.503
monoscafo con motore fuoribordo	-	-	-	9	-	-	-	9
monoscafo con motore entro bordo	-	4	32	8	-	7	-	51
multiscafo con motore fuoribordo	-	-	-	-	-	-	-	-
multiscafo con motore entro bordo	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTALE UNITÀ A VELA	-	4	32	17	-	7	-	60
TOTALE COMPLESSIVO	2	76	1.470	1.536	312	274	166	3.836



La tabella **A.1.1c** suddivide per lunghezza le unità vendute (escluse le unità minori) secondo una differente ripartizione, stratificando le unità a motore in motore fuoribordo, motore entro bordo, motore entrofuoribordo, motore idrogetto e moto d'acqua, le unità pneumatiche in motore fuoribordo, motore entro bordo, motore entrofuoribordo, motore idrogetto e le unità a vela monoscafo con motore fuoribordo, monoscafo con motore entro bordo, multiscafo con motore entro bordo e multiscafo con motore fuoribordo.

Il campione di riferimento in questo caso è pari al 60% delle unità della **A1.1a**.

Nella tabella **A1.1d** è indicato il numero di unità vendute, di lunghezza superiore a 2,5 metri, per le diverse tipologie di unità da diporto per ogni classe di potenza dei motori, espressa in kW. Il dato relativo alla classe di potenza dei motori si è reso disponibile per 3.836 unità da diporto, pari al 69% delle unità censite dalla tabella **A1.1a**.

Dall'analisi della tabella emerge la prevalenza delle motorizzazioni intermedie, tra 65 e 250 kW (1.536 unità, pari al 40% del campione), seguite da quelle immediatamente inferiori, tra 30 e 65 kW (1.470, 38%). Le motorizzazioni più potenti, oltre 250 kW, rappresentano il 20% circa del campione.





A1.2 Refitting, riparazione e rimessaggio

Come visto in precedenza (**cap. 1.2**), il fatturato complessivo del settore della riparazione e manutenzione di imbarcazioni da diporto e sportive per l'anno 2012 ammonta a € 160.560.000, ed evidenzia una perdita di oltre il 10% rispetto al 2011. L'erogazione del servizio è destinata per il 70% alle imbarcazioni che battono bandiera italiana (€ 112.900.000) e per il restante 30% alle unità estere (€ 47.660.000), diviso in maniera equa tra UE ed extra UE.

Al fine di comprendere meglio la tipologia e la dimensione delle imbarcazioni trattate, si riportano in tabella **A1.2a** il numero di unità, il fatturato totale e la ripartizione del fatturato fra bandiera italiana ed estera per un campione relativo al 31% del fatturato complessivo, composto dalle aziende che hanno interamente compilato il questionario.

Si evince immediatamente come, per quanto concerne il numero di barche oggetto di intervento, esse siano per la maggior parte imbarcazioni di piccola dimensione (405 natanti), anche se il relativo fatturato rappresenta meno del 5% del fatturato complessivo.

Ben diversa la situazione dei superyacht: a fronte di 262 imbarcazioni, il fatturato per refitting, rimessaggio e riparazioni supera i 45 milioni di euro, percepiti per quasi il 90% a seguito di interventi su imbarcazioni non italiane.

Tab A1.2a Riparazione manutenzione e rimessaggio

anno 2012, campione del 31% del fatturato

tipologia di unità	n° unità geografica	fatturato totale	fatturato su unità bandiera italiana	fatturato su unità bandiera UE	fatturato su unità bandiera extra UE
Natanti (L ≤ 10m)	405	2.250.000	1.610.000	630.000	10.000
Imbarcazioni a motore (10 < L ≤ 24m)	165	2.730.000	1.930.000	580.000	210.000
Imbarcazioni a vela (10 < L ≤ 24m)	13	30.000	20.000	-	10.000
Superyacht (L > 24m)	262	45.300.000	5.750.000	19.620.000	19.930.000
TOTALE	845	50.310.000	9.310.000	20.830.000	20.160.000



Le unità di media dimensione, a vela e a motore, ammontano a 178, per un fatturato pari a € 2.760.000, principalmente su imbarcazioni con bandiera italiana.

Il campione a disposizione rappresenta, come già detto, il 31% del comparto in termini di fatturato complessivo; tuttavia, occorre osservare come si tratti di un campione composto in gran parte da aziende che fanno interventi su imbarcazioni che battono bandiera estera.





A1.3 Il comparto degli accessori

Come visto nel capitolo 1.3, il comparto degli accessori e componenti genera nel 2012 un fatturato complessivo pari a € 783.820.000, derivante per circa tre quarti (€ 598.150.000) da produzione nazionale e per poco meno di un quarto (€ 185.570.000) da importazioni. In questa appendice, attraverso l'analisi di un campione del 42% del fatturato del settore (€ 324.990.000), viene osservata la composizione merceologica del fatturato nelle diverse tipologie di prodotti.

Come si osserva dalla tabella A1.3a e dal grafico A1.3b, il sottocomparto degli accessori nautici risulta essere il più rilevante in termini di fatturato complessivo (€ 176.680.000), producendo oltre metà del fatturato del campione; seguono gli accessori per motore e meccanica navale (€ 45.850.000, 14%), le strumentazioni elettroniche di bordo (€ 37.730.000, 12%), e i componenti (€ 29.630.000, 9%). Per quanto riguarda l'abbigliamento nautico si segnala la difficoltà di raccolta del dato, che deriva dall'impossibilità di estrapolare la quota di fatturato relativa a capi venduti per finalità legate ad attività nautiche.

Tab A1.3a Composizione merceologica del fatturato

anno 2012, valori in €, campione del 42% del fatturato

Tipologia merceologica	Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	Produzione nazionale per il mercato nazionale (b)	Produzione (a+b)	importazione (c)	Saldo Export-Import	Fatturato globale (a+b+c)
Accessori	84.550.000	75.710.000	160.260.000	16.420.000	59.290.000	176.680.000
Componenti	14.100.000	6.620.000	20.720.000	8.910.000	-2.290.000	29.630.000
Alberi, vele e velerie	1.540.000	1.840.000	3.380.000	4.110.000	-2.270.000	7.490.000
Abbigliamento Nautico	n.d.	n.d.	n.d.	80.000	-80.000	80.000
Strumentazione elettronica di bordo	500.000	22.380.000	22.880.000	14.850.000	7.530.000	37.730.000
Accessori per motore e meccanica navale	16.630.000	14.980.000	31.610.000	14.240.000	740.000	45.850.000
Materie Prime	8.020.000	10.000	8.030.000	1.300.000	-1.290.000	9.330.000
Generatori	2.110.000	4.090.000	6.200.000	860.000	3.230.000	7.060.000
Carrelli di trasporto imbarcazioni	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Impianti ed attrezzature porticcioli	8.440.000	1.300.000	9.740.000	540.000	760.000	10.280.000
Pesca subacquea	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Attrezzature per la pesca sportiva	n.d.	n.d.	n.d.	860.000	-860.000	860.000
TOTALE	135.890.000	126.930.000	262.820.000	62.170.000	64.760.000	324.990.000

Il campione di aziende preso in considerazione presenta un minimo scostamento rispetto al comparto nel suo complesso: il fatturato derivante dalla produzione nazionale prevale in maniera più consistente sulle importazioni (81% contro 19%), dando origine a un saldo più consistente della bilancia commerciale. Per quanto riguarda la destinazione dei prodotti italiani, il campione rispecchia fedelmente la ripartizione tra vendite in Italia ed esportazioni (rispettivamente, 51% e 49%).

Dall'esame del grafico **A1.3b** emerge chiaramente come il sottocomparto degli accessori nautici rivesta il ruolo più importante nella composizione del fatturato del campione; unitamente agli altri sottocomparti considerati in precedenza (accessori per motore e meccanica navale, strumentazioni elettroniche di bordo e componenti), il fatturato derivante da questi quattro sottocomparti rappresenta quasi il 90% del fatturato del campione. Questi valori sono naturalmente parzialmente influenzati dalla mancata disponibilità dei dati relativi ad alcune tipologie di accessori.

Fig. A1.3b Ripartizione fatturato accessori e componenti

anno 2012, campione del 42% del fatturato, valori %

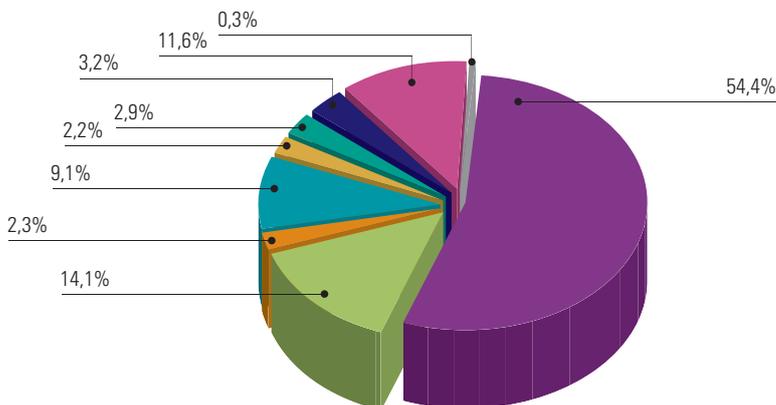


Figura A1.2b

- Accessori
- Accessori per motore e meccanica navale
- Alberi, vele e velerie
- Componenti
- Generatori
- Materie prime
- Impianti e attrezzature porticcioli
- Strumentazione elettronica
- Altro



A1.3.box Definizioni dei sottocomparti del settore Accessori e Componenti

Il settore **Accessori e Componenti** nautici è stato suddiviso in 12 categorie merceologiche:

- accessori;
- componenti;
- alberi, vele e velerie;
- abbigliamento nautico;
- strumentazione elettronica di bordo;
- accessori per motore e meccanica;
- materie prime;
- generatori;
- carrelli di trasporto imbarcazioni;
- impianti ed attrezzature porticcioli;
- pesca subacquea;
- attrezzature per la pesca sportiva.

Qui di seguito sono elencati nel dettaglio gli elementi costitutivi di ciascuna categoria.

ACCESSORI

Ammortizzatori di ormeggio, ancore, apparecchi galleggianti, arredi navali e elettrodomestici di bordo, bandiere, binocoli, catene, cavi metallici, chiarovisori, cime e cordami, copriparabordi, corredi di bordo, corsetti salvagente, cornici, estintori, fabbricatori di ghiaccio, ferramenta nautica, frigoriferi, ganci d'accosto, ghiacciaie, gioielli, giubbotti di salvataggio, grette, idropulitori, idrosabbiatori, mobili, oggettistica, parabordi, parati, passacavi, pagaie e remi pavimentazione, rivestimenti, salvagenti anulari, sci nautici, segnali di soccorso, tappezzeria nautica, tendaletti e capottine, tessuti, zattere di salvataggio.

COMPONENTI

Attuatori, autoclavi, battagliole, bitte, condizionamento, convertitori e raddrizzatori, depuratori per acqua, desalinizzatori, fanali, fari e luci di bordo, filtri per acqua, finestre, illuminazione, impianti antincendio, impianti di condizionamento, impianti igienici sanitari, materiali per isolamento termo-acustico, oblò, parabrezza, passerelle, passi d'uomo, pompe, pompe a mano, protezione catodica, pulpiti e candelieri, riscaldamento, rubinetteria, salpancore e verricelli, scale reali, scatole comandi, serbatoi d'acqua, supporti equilibratori per liquidi, telecomandi, tergicristalli, timonerie, trombe ed avvisatori acustici, volanti.

ALBERI, VELE E VELERIE

Alberi, avvolgicavi elettrici, avvolgifiocco, avvolgigiranda, bompressi, moschettoni, sartame, stecche per vele costruite in materiali compositi, tangoni, vele e velerie, winches.

ABBIGLIAMENTO NAUTICO

Borse sportive, cappellini, cerate, giubbotti, guanti, impermeabili, maglieria, occhiali da sole, scarpe, stivali, tute.



STRUMENTAZIONE ELETTRONICA DI BORDO

Amperometri, anemometri, antenne, barometri, bussole, caricabatteria, carte nautiche, computers, contagiri, contamiglia, contaore, ecoscandagli, girobussole, indicatori di livello, indicatori di posizione timone, interfonici e megafoni, interruttori di sicurezza, interruttori, orologi, piloti automatici, prese elettriche stagne, quadri elettrici, radar, radiogoniometro, radio, radiosistemi di navigazione, radiotelefoni, rilevatori di gas, robot e telecamere subacquee, segnalatori acustici, segnalatori ottici, servizi satellitari, sestanti, sistemi integratori di controllo e gestione, spidometri, VHF.

MATERIE PRIME

Anticorrosivi, antiderapanti, colle e adesivi, compensati, decapanti, detergenti, fibre di vetro, gel coat, lamellari, legname, materiali compositi, materiali di rinforzo, materiali in PVC per rivestimenti interni ed esterni, paste coloranti, prodotti per ignifugazione, resine, sigillanti, vernici.

GENERATORI

Generatori di corrente diesel e benzina.

CARRELLI DI TRASPORTO IMBARCAZIONI

Carica barche, carrelli, portabarche per auto.



ACCESSORI PER MOTORE E MECCANICA

Accumulatori, alberi motore, alternatori, blocchetti d'accensione, bobine, candele, carburatori, combustibile, cuscinetti, dinamo, eliche, eliche di manovra, fasce elastiche, filtri, giunti, grassi speciali marini, gruppi poppieri, idrogetti, iniettori, interruttori di minimo, invertitori e riduttori, linee d'assi, lubrificanti, motori d'avviamento, motori elettrici, pistoni, pompe d'alimentazione, pompe di iniezione, premistoppa, puntine platinato, raccordi, refrigeratori, scambiatori di calore, serbatoi combustibile, silenziatori di scarico, sistemi di alimentazione, stabilizzatore di assetto, stabilizzatori antirollio, trasmissioni e rinvio V drive, tubi e guarnizioni, turbocompressori.



PORTICCIOLI- IMPIANTI E ATTREZZATURE

Agenzie immobiliari di marine e porti turistici, approvvigionamento di bordo, attrezzature e tecnologie per il lavoro in mare, biciclette pieghevoli, boe di ormeggio, boe di segnalazione, capannoni per protezione imbarcazioni, colonnine servizi, fornitori carburante, gavitelli, gru, impianti antinquinamento, impianti depurazione delle acque, impianti di sollevamento alaggio e varo, macchine ed attrezzature, marine, moto pieghevoli, parabordi per pontili, pontili, porti turistici, progettazione di porti turistici, rimessaggio.

PESCA SUBACQUEA

Abbigliamento per lo sport subacqueo, apparecchiature e strumenti tecnici, scuole subacquee, viaggi per appassionati dello sport subacqueo.

ATTREZZATURE PER LA PESCA SPORTIVA

Abbigliamento per la pesca sportiva, ami, canne da pesca, cinture di combattimento, esche, filo, foderi portacanne, guadini ed accessori, assemblaggio canne, lenze ed accessori, mosche ed accessori, mulinelli, piombi, raffi, reti, totanare.



A1.4 Il comparto dei motori

A1.4.1 Analisi delle tipologie merceologiche del comparto

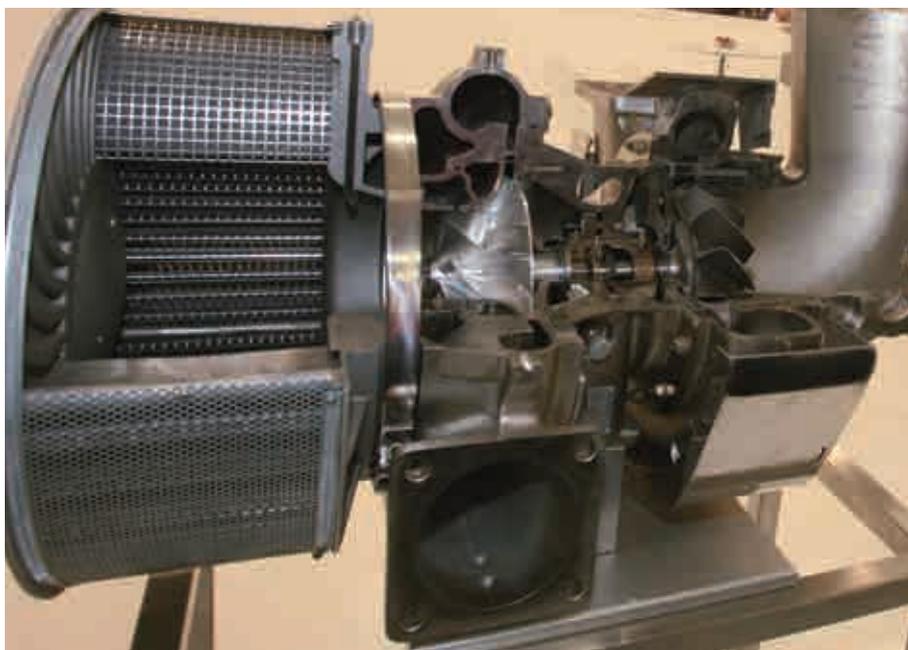
Il comparto dei motori, cui è dedicato il capitolo **1.4** del presente rapporto, presenta per l'anno 2012 un fatturato complessivo pari a € 256.050.000, derivante per il 22% da produzione nazionale (€ 57.340.000) e per il 78% da importazioni (€ 198.710.000). Questa ripartizione si discosta da quella degli altri comparti dell'industria nautica, dove i volumi realizzati in Italia e gli introiti da essi derivanti superano generalmente quelli relativi ai prodotti provenienti dall'estero.

Il presente paragrafo contiene un'analisi più dettagliata del settore, condotta su un campione del 42% del fatturato complessivo: i dati presentati nelle tabelle che seguono fanno riferimento ai questionari interamente compilati, comprensivi quindi dei valori relativi ai motori effettivamente prodotti o importati.

La tabella **A1.4.1a** presenta una ripartizione dettagliata del fatturato del comparto, suddiviso nelle diverse tipologie di motori prodotti:

- Entrobordo (benzina e diesel);
- Entrofuoribordo (benzina e diesel);
- Idrogetto (benzina e diesel);
- Fuoribordo (2 e 4 tempi benzina e diesel);
- Elettrici.

Il numero totale di motori prodotti ammonta a 12.281, di cui 2.397 entrobordo, 548 entrofuoribordo, 9.061 fuoribordo e 275 motori elettrici. Il fatturato maggiore si registra nei settori dei motori entrobordo e fuoribordo; per tutte le tipologie di motori la bilancia commerciale risulta negativa, in quanto il valore delle importazioni supera quello delle esportazioni, ma ciò deriva dalla peculiare struttura del settore stesso; le importazioni sono collocate prevalentemente (94%) sul mercato italiano, e in misura marginale rivendute all'estero (6%). La produzione nazionale è, al contrario, destinata prevalentemente ai mercati esteri (70%).



Tab A1.4.1a Composizione merceologica del fatturato

anno 2012, valori in €, campione del 42% del fatturato

Tipologia motore	numero motori prodotti	produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	produzione nazionale per export (b)	produzione nazionale (a+b)	Importazioni	saldo export-import	fatturato globale
benzina entro bordo	4	0	0	0	35.000	-35.000	35.000
diesel entro bordo	2.393	7.485.000	14.436.000	21.921.000	35.981.362	-21.545.362	57.902.362
ENTROBORDO	2.397	7.485.000	14.436.000	21.921.000	36.016.362	-21.580.362	57.937.362
benzina entrofuoribordo	453	0	0	0	4.298.000	-4.298.000	4.298.000
diesel entrofuoribordo	95	0	0	0	1.716.000	-1.716.000	1.716.000
ENTROFUORIBORDO	548	0	0	0	6.014.000	-6.014.000	6.014.000
benzina idrogetto	0	0	0	0	0	0	0
diesel idrogetto	0	0	0	0	0	0	0
IDROGETTO	0	0	0	0	0	0	0
fuoribordo 2T	318	7.567	0	7.567	2.076.322	-2.076.322	2.083.889
fuoribordo 4T + diesel	8.743	435.064	3.724.606	4.159.670	37.580.798	-33.856.192	41.740.468
FUORIBORDO	9.061	442.631	3.724.606	4.167.237	39.657.120	-35.932.514	43.824.357
ELETTRICI	275	0	0	0	230.000	-230.000	230.000
TOTALE	12.281	7.927.631	18.160.606	26.088.237	81.917.482	-63.756.876	108.005.719

La tabella A1.4.1b presenta un'analisi dettagliata delle unità vendute suddivise per classi di potenza del motore, anche in questo caso per un campione del 42% del fatturato complessivo del settore.

Tab A1.4.1b Segmentazione vendite per classi di potenza, anno 2012, campione del 42% del fatturato

Cv kW	0-4 0-3	4-7 3-5	8-15 5-12	15-25 12-20	25-40 20-30	40-60 30-45	60-100 45-75	100-140 75-110	140-200 110-150	200-333 150-250	333-667 250-500	667-1333 500-1000	>1333 >1000	totale
benzina entro bordo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4
diesel entro bordo	0	108	184	387	332	106	115	114	26	247	635	48	91	2.393
ENTROBORDO	0	108	184	387	332	106	115	114	26	247	639	48	91	2.397
benzina entrofuoribordo	0	0	0	0	0	0	0	53	0	200	200	0	0	453
diesel entrofuoribordo	0	0	0	0	0	0	7	1	5	50	32	0	0	95
ENTROFUORIBORDO	0	0	0	0	0	0	7	54	5	250	232	0	0	548
benzina idrogetto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
diesel idrogetto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
IDROGETTO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
fuoribordo 2T	0	0	1	17	159	1	24	41	58	14	3	0	0	318
fuoribordo 4T + diesel	1.868	968	1.079	512	2.436	37	376	332	684	350	101	0	0	8.743
FUORIBORDO	1.868	968	1.080	529	2.595	38	400	373	742	364	104	0	0	9.061
ELETTRICI	271	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	275
TOTALE	9.332	1.080	1.264	916	2.927	144	522	541	773	861	975	48	91	12.281



Anche in questo caso, dal punto di vista quantitativo, il settore complessivamente più rilevante risulta essere quello dei motori fuoribordo (9.061 unità); seguono il comparto degli entro bordo (2.397 unità) e quello degli entrofuoribordo (548 unità). Il numero totale di motori marini prodotti in Italia nel corso del 2012 si suddivide in modo abbastanza equilibrato tra le diverse classi di potenza, anche se è possibile osservare una prevalenza dei motori nelle classi minori comprese tra 0 e 30 kW. La figura **A1.4.1c** illustra graficamente la ripartizione sopra descritta.

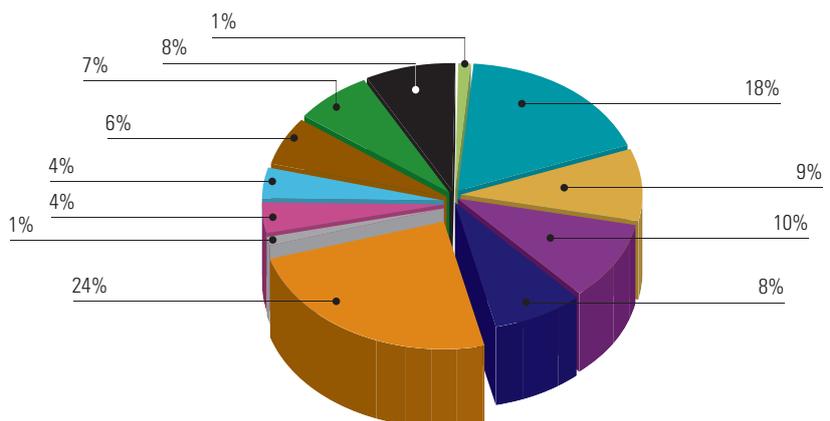
Figura A1.4.1c

Valori in kW

- 0-3
- 3-5
- 5-12
- 12-20
- 20-30
- 30-45
- 45-75
- 75-110
- 110-150
- 150-200
- 200-500
- > di 500

Fig A1.4.1c Segmentazione delle vendite per classi di potenza

anno 2012, campione del 42% del fatturato, valori %





A1.4.2 Il segmento dei fuoribordo

Il comparto dei motori fuoribordo viene analizzato nel dettaglio, avvalendosi dei dati forniti da IMEC (International Council of Marine Industry Associations' Marine Engine Committee), associazione che rappresenta i principali produttori di motori marini a livello mondiale. Le tabelle seguenti presentano i dati relativi al numero di unità vendute dalle aziende italiane nel periodo 2006-2012, relativamente alle tipologie di motori fuoribordo 2 tempi e 4 tempi; tali dati sono suddivisi per classi di potenza del motore.

Tab A1.4.2a Motori FB 2T: pezzi venduti per classi di potenza, 2006/2012, valori in kW

Anno	0-3	3,1-5,8	5,9-12	12,1-20	20,1-30	30,1-45	45,1-75	75,1-110	110,1-150	>150	Totale
2006	2.019	796	1.734	441	1.522	70	696	422	848	435	8.983
2007	679	404	795	155	912	69	398	399	771	301	4.883
2008	115	121	60	56	648	33	298	276	559	305	2.471
2009	9	260	13	147	603	10	187	277	365	228	2.099
2010	0	15	0	150	774	10	224	271	375	200	2.019
2011	0	0	14	93	490	2	142	175	219	117	1.252
2012	0	0	2	39	368	3	56	94	134	41	737
Variaz. 2012-2011	0	0	-12	-54	-122	1	-86	-81	-85	-76	-515

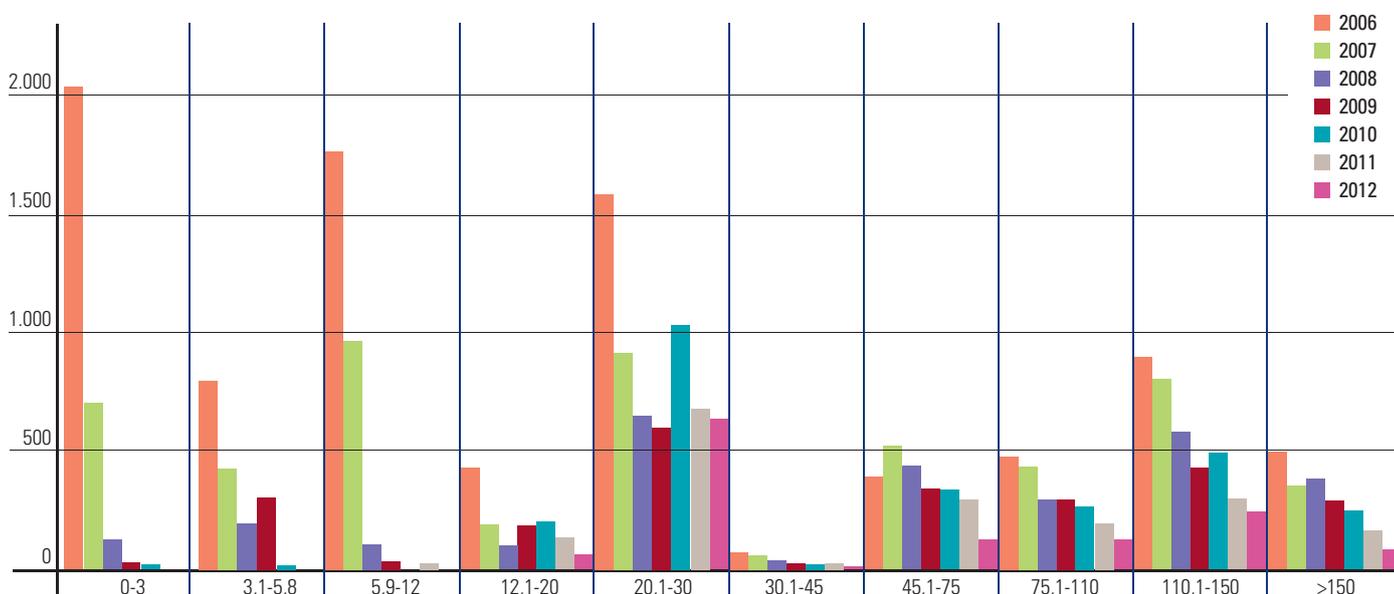
In particolare, dall'esame della tabella **A1.4.2a** si può desumere l'andamento del sottosettore dei motori fuoribordo a due tempi: il numero di unità vendute nel 2012 scende in modo piuttosto rilevante rispetto all'anno precedente (-515 unità, pari al 41% in meno rispetto al 2011). I motori meno potenti, e quelli di potenza maggiore di 150 kW, sembrano risentire in modo particolare della congiuntura negativa, anche se la variazione più grande in termini assoluti si ha per la classe di motori da 20 a 30 kW.

Dall'esame del grafico **A1.4.2b** si può desumere il trend negativo che caratterizza il comparto dei motori fuoribordo due tempi nel corso degli ultimi 6 anni: il numero di unità prodotte risulta infatti in costante riduzione per quasi tutte le classi di potenza (con la sola eccezione del 2009, in cui per alcune categorie si evidenziavano alcuni segnali di ripresa dopo un 2008 particolarmente negativo).

La tabella ed il grafico che seguono (**A1.4.2c**, **A1.4.2d**) si riferiscono al comparto dei motori fuoribordo quattro tempi, caratterizzato da un andamento fortemente negativo: il numero di motori venduti nel corso del 2012 subisce un calo importante rispetto al



Fig A1.4.2b Motori FB 2T: pezzi venduti per classi di potenza, 2006/2012, valori in kW



2011, pari a 4.346 unità in meno (-25%). La contrazione riguarda tutte le classi di potenza, con particolare riferimento ai motori di potenza maggiore, che passano da 1.182 unità vendute nel 2011 a 664 nel 2012 (-44%).

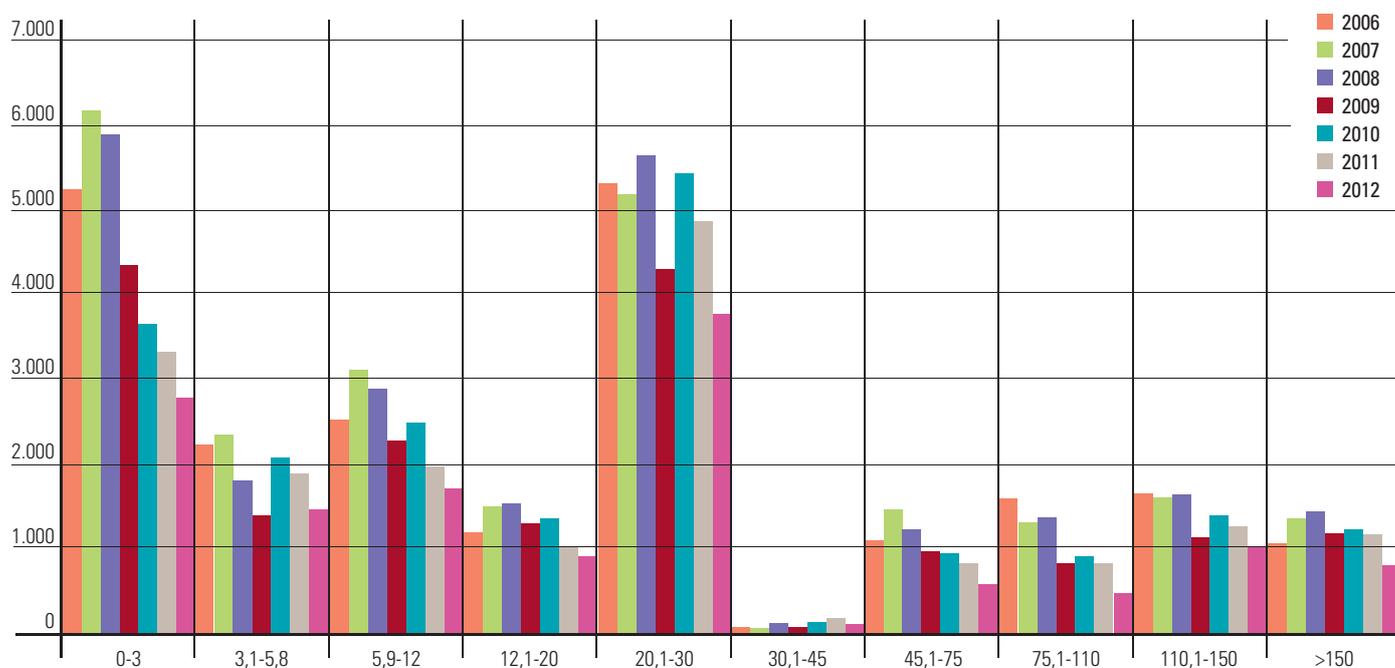
Nel grafico **A1.4.2d** è rappresentato l'andamento del mercato italiano di motori marini fuoribordo quattro tempi dal 2006 al 2012.

Tab A1.4.2c Motori FB 4T: pezzi venduti per classi di potenza, 2006/2012, valori in kW

Anno	0-3	3,1-5,8	5,9-12	12,1-20	20,1-30	30,1-45	45,1-75	75,1-110	110,1-150	>150	Totale
2006	5.300	2.245	2.566	1.154	5.364	45	1.038	1.454	1.566	1.081	21.813
2007	6.107	2.316	3.108	1.479	5.328	43	1.481	1.198	1.541	1.342	23.943
2008	5.882	1.886	2.847	1.491	5.636	78	1.237	1.211	1.567	1.403	23.238
2009	4.292	1.430	2.335	1.244	4.304	57	1.041	733	1.151	1.195	17.782
2010	3.640	2.140	2.508	1.302	5.462	100	1.032	815	1.372	1.236	19.607
2011	3.243	1.968	2.008	984	4.847	141	823	784	1.277	1.182	17.257
2012	2.758	1.430	1.594	756	3.598	55	555	491	1.010	664	12.911
Variazione 2012-2011	-485	-538	-414	-228	-1.249	-86	-268	-293	-267	-518	-4.346

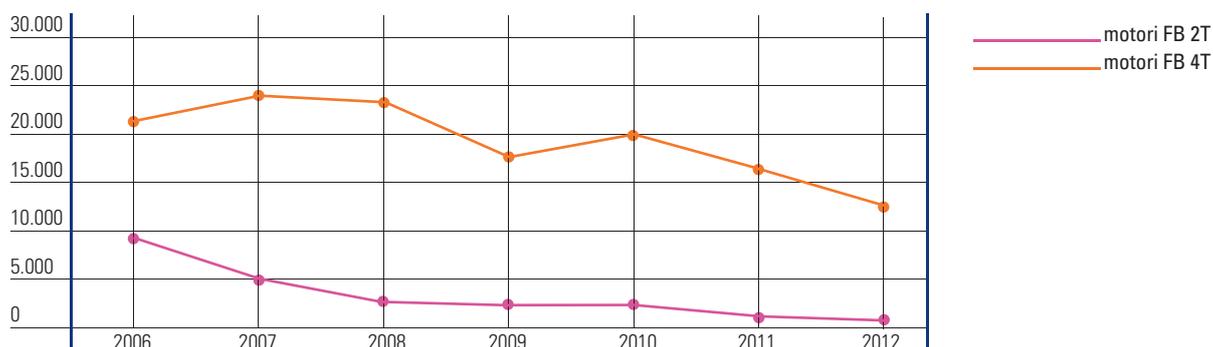


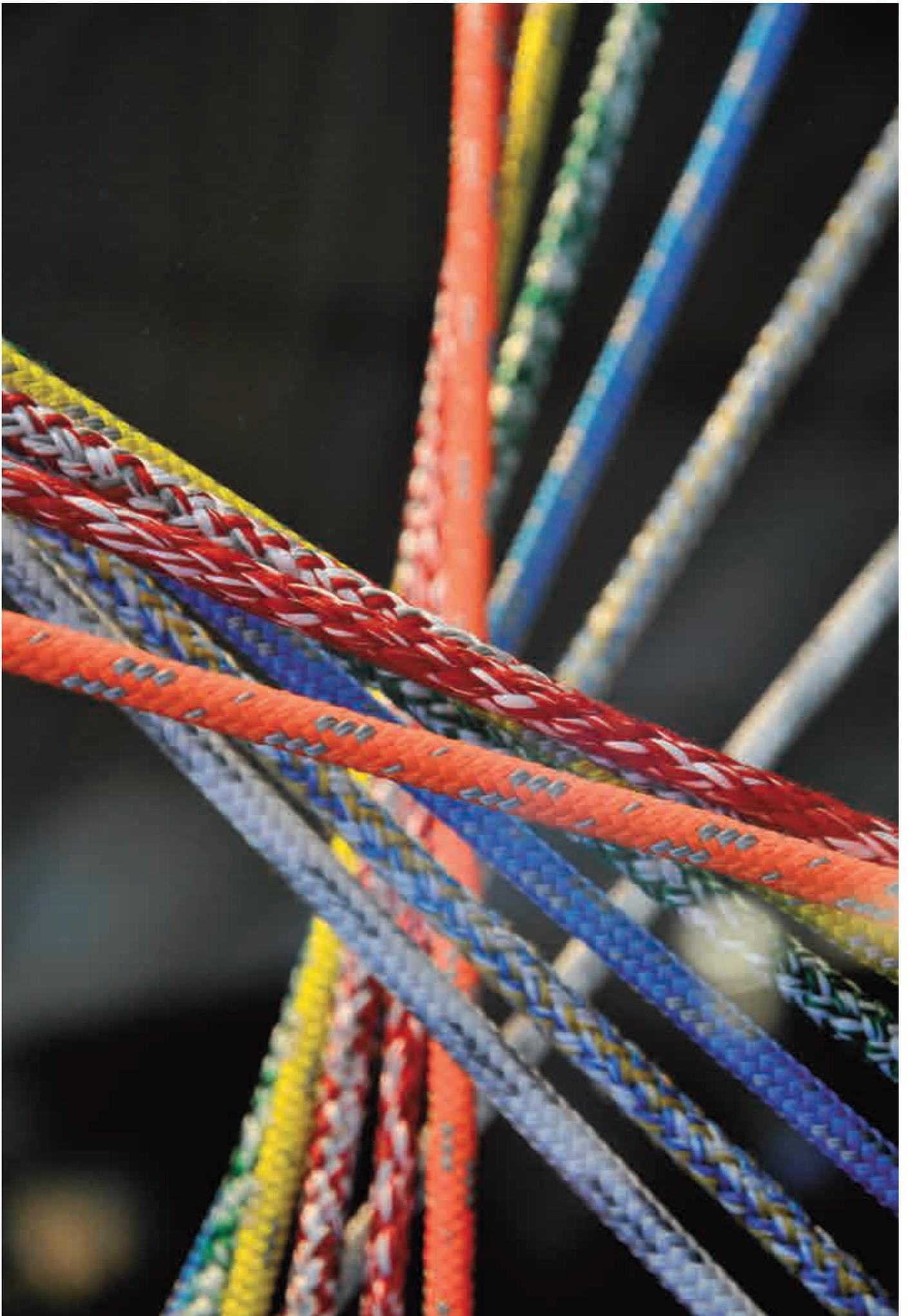
Fig A1.4.2d Motori FB 4T: pezzi venduti per classi di potenza, 2006/2012, valori in kW



Infine, il grafico **A1.4.2e** mostra l'andamento del settore dei motori marini 2T e 4T dal 2006 al 2012: emerge chiaramente come per entrambe le categorie di motori le vendite subiscano un calo importante e costante.

Fig A1.4.2e Motori FB: andamento vendite, 2006/2012





A2 L'industria nautica e la sua distribuzione sul territorio



L'analisi della consistenza delle Aziende a cui è stato somministrato il questionario di Nautica in cifre per i comparti della cantieristica, dei motori e degli accessori e componenti, sommate a quelle partecipanti al 52° Salone Nautico Internazionale di Genova, consente di inquadrarne la distribuzione per regione e la distribuzione territoriale degli addetti che in esse sono occupati.

A causa dell'anticipazione al mese di maggio della presente pubblicazione, in questo capitolo si riprendono i dati della precedente edizione, riferiti all'anno 2011.

Nella tabella **A2.1** sono riportati i dati sulla distribuzione regionale dell'industria nautica nella sua interezza. Dall'analisi di tali dati risulta che la Lombardia è la prima regione italiana sia per quanto riguarda il numero di aziende nautiche presenti nel territorio (circa un terzo del totale) e seconda per il numero di addetti che vi lavorano, con una quota superiore a un quinto del totale nazionale.

Con riferimento al numero di aziende Liguria, Emilia Romagna e Toscana seguono nell'ordine; invece per numero di addetti l'Emilia Romagna risulta prima appena sopra la Lombardia. Nel caso del Piemonte e dell'Emilia Romagna la percentuale di occupati risulta sensibilmente superiore a quella delle aziende sul territorio: ciò indica che in tali regioni sono presenti aziende a connotazione industriale.

Tab A2.1 L'industria nautica nel suo complesso: distribuzione percentuale del numero di aziende e di addetti per regione, anno 2011

Regione	Aziende	Addetti
Lombardia	30,8%	21,7%
Liguria	15,9%	10,0%
Emilia Romagna	10,9%	24,8%
Toscana	9,3%	14,9%
Piemonte	6,5%	14,3%
Campania	5,6%	5,9%
Sicilia	5,3%	1,9%
Lazio	4,7%	1,1%
Veneto	3,4%	1,4%
Puglia	2,5%	0,6%
Friuli Venezia Giulia	2,2%	1,0%
Calabria	1,2%	0,7%
Marche	0,6%	1,4%
Abruzzo	0,3%	0,1%
Basilicata	0,3%	0,1%
Sardegna	0,3%	0,1%





Il comparto delle unità da diporto

Nel comparto delle unità da diporto, secondo quanto riportato in tabella **A2.2**, la Lombardia è la regione con il maggior numero di aziende (oltre un quarto) ed è quarta per numero di addetti. La seconda posizione in termini di aziende presenti sul territorio è occupata dalla Sicilia, regione tuttavia soltanto settima in termini di addetti.

Segue la Campania che ospita nel suo territorio una percentuale di aziende pari circa alla percentuale del numero di addetti, a testimonianza della maggior diffusione di piccole imprese. Situazione inversa si riscontra invece in Emilia Romagna (prima tra le regioni per numero di addetti) e in Piemonte ove le aziende a carattere industriale sono maggiormente diffuse. Infatti per tali regioni le percentuali relative al numero di addetti sono di molto superiori a quelle relative al numero di aziende.

Tab A2.2 Comparto delle unità da diporto: distribuzione percentuale del numero di aziende e di addetti per regione, anno 2011

Regione	Aziende	Addetti
Lombardia	25,9%	11,2%
Sicilia	10,7%	2,6%
Campania	9,8%	10,0%
Toscana	8,9%	20,0%
Emilia Romagna	8,0%	30,3%
Lazio	8,0%	1,0%
Liguria	8,0%	4,9%
Piemonte	5,4%	16,3%
Veneto	4,5%	0,6%
Calabria	3,6%	1,2%
Puglia	3,6%	0,4%
Friuli Venezia Giulia	2,7%	1,2%
Sardegna	0,9%	0,2%

Il comparto degli accessori e componenti

La distribuzione delle aziende che producono o importano accessori e componenti nautici è indicata in tabella **A2.3**. La Lombardia occupa il primo posto per numero di aziende e di addetti con circa un terzo del totale delle aziende e degli addetti, mentre la Liguria si colloca al secondo, seguita dall'Emilia Romagna. Le prime due regioni per numero di addetti, ovvero la Lombardia e l'Emilia Romagna, assommano circa la metà del numero di addetti complessivo.



Tab A2.3 Comparto degli accessori e componenti: distribuzione percentuale del numero di aziende e di addetti per regione, anno 2011

Regione	Aziende	Addetti
Lombardia	31,9%	31,2%
Liguria	22,2%	16,5%
Emilia Romagna	12,4%	20,0%
Toscana	10,3%	10,0%
Piemonte	7,0%	12,2%
Campania	3,8%	1,1%
Lazio	2,7%	1,2%
Sicilia	2,7%	1,2%
Friuli Venezia Giulia	2,2%	0,8%
Veneto	2,2%	1,7%
Puglia	1,6%	0,4%
Marche	1,1%	3,6%

Il comparto dei motori

Quasi la metà delle aziende produttrici e distributrici di motori è situata in Lombardia, regione che detiene anche la percentuale più alta relativa al numero di addetti. Segue l'Emilia Romagna per numero di aziende mentre Liguria e Piemonte seguono per numero di addetti. La distribuzione geografica delle aziende che producono o importano motori è rappresentata nella tabella **A2.4**.

Tab A2.4 Comparto dei motori: distribuzione percentuale del numero di aziende e di addetti per regione, anno 2011

Regione	Aziende	Addetti
Lombardia	45,8%	54,1%
Emilia Romagna	12,5%	6,0%
Piemonte	8,3%	10,8%
Veneto	8,3%	6,8%
Abruzzo	4,2%	1,3%
Basilicata	4,2%	1,7%
Lazio	4,2%	1,3%
Liguria	4,2%	12,8%
Puglia	4,2%	3,8%
Toscana	4,2%	1,3%



La dimensione delle aziende sulla base del numero di addetti

Al fine di approfondire ulteriormente l'analisi delle aziende nautiche in base al numero dei dipendenti, sono state individuate cinque classi di addetti: da uno a cinque addetti, da sei a quindici, da sedici a cinquanta, da cinquantuno a cento e oltre cento. Nella Tabella **A2.5** sono riportati i risultati dell'elaborazione.

Dall'analisi emerge come le aziende del settore siano prevalentemente di piccole dimensioni: circa un quarto delle aziende impiega meno di 5 addetti nautici, mentre poco più del 4% delle aziende ne impiega oltre 100. Circa tre quarti delle aziende che producono o importano unità da diporto e che trattano accessori e componenti hanno fino a 15 dipendenti.

Tab A2.5 Distribuzione percentuale delle aziende per addetti, anno 2011

Comparto	Addetti	da 1 a 5	da 6 a 15	da 16 a 50	da 51 a 100	oltre 100
Unità da diporto		38,4%	35,7%	12,5%	4,5%	8,9%
Accessori e componenti		18,9%	50,8%	21,6%	6,5%	2,2%
Motori		12,5%	37,5%	33,3%	16,7%	0,0%
TOTALE		25,2%	44,5%	19,3%	6,5%	4,4%

Diversa è la situazione evidenziata per il comparto dei motori, l'unico ad avere una distribuzione percentuale di aziende più elevata nelle classi caratterizzate da un maggior numero di addetti.

La dimensione delle aziende sulla base del fatturato

L'analisi effettuata sulla dimensione aziendale prende in esame il fatturato delle aziende, espresso in milioni di euro e suddiviso in nove classi (tabella **A2.6**).

Anche in termini di fatturato prevalgono le aziende di piccole dimensioni: circa il 40%

Tab A2.6 Distribuzione percentuale delle aziende per fatturato, anno 2011

Comparto	Milioni €	da 0 a 0,5	da 0,5 a 1,5	da 1,5 a 3	da 3 a 5	da 5 a 7,5	da 7,5 a 12,5	da 12,5 a 25	da 25 a 50	oltre 50
Unità da diporto		22,3%	25,9%	14,3%	14,3%	6,3%	5,4%	4,5%	2,7%	4,5%
Accessori e componenti		12,4%	24,3%	24,9%	19,5%	8,1%	3,8%	5,9%	1,1%	0,0%
Motori		12,5%	8,3%	8,3%	4,2%	8,3%	20,8%	16,7%	16,7%	4,2%
TOTALE		15,9%	23,7%	19,9%	16,5%	7,5%	5,6%	6,2%	2,8%	1,9%



delle aziende ha infatti un fatturato inferiore a 1,5 milioni di euro. Analogamente a quanto visto per il numero di dipendenti, la distribuzione risulta simile per i comparti propriamente nautici (imbarcazioni ed accessori e componenti), e significativamente diversa per il comparto dei motori, caratterizzato da fatturati medi più elevati.

La suddivisione delle imprese in base alla classificazione delle PMI

Nel grafico **A2.7** è riportata la suddivisione delle imprese esaminate in base all'appartenenza alle categorie delle micro-imprese, piccole imprese o medie imprese. I parametri per attribuire l'appartenenza di una impresa alle categorie suddette, stabiliti dalla Raccomandazione 2003/361 della Commissione Europea, del 6 maggio 2003, sono i seguenti:

- per la microimpresa: < di 10 occupati e fatturato annuo non superiore a 2 milioni di €;
- piccola impresa: < di 50 occupati e fatturato annuo non superiore a 10 milioni di €;
- media impresa: < di 250 occupati e fatturato annuo non superiore a 50 milioni di €.

Come si evince dal grafico, soltanto il 2% delle aziende prese in esame non appartengono alla categoria delle Piccole e Medie Imprese (PMI). All'interno delle aziende classificabili come PMI, oltre un terzo sono microimprese e oltre la metà sono piccole imprese. Questa analisi permette di valutare che le aziende del settore nautico sono quasi totalmente PMI e che la quota delle microimprese è piuttosto rilevante.

Fig A2.7 Suddivisione delle aziende per dimensione, anno 2011

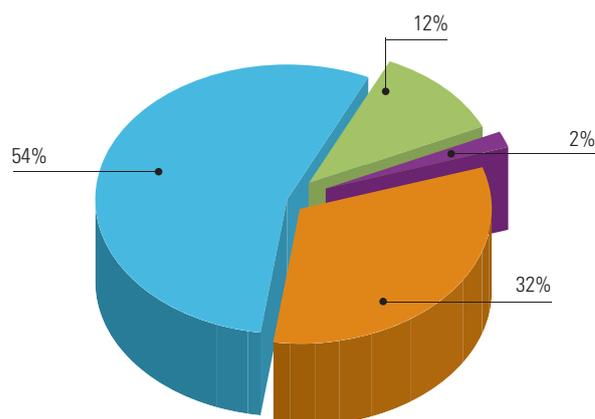


Figura A2.7

- Micro-imprese
- Piccole imprese
- Medie imprese
- Imprese di altre categorie



A3 Import-export: elaborazioni su dati ISTAT

**Tab A3.1 Commercio con l'estero:
unità da porto a motore entroporto ed entrofuoriporto**

dati rettificati gennaio - dicembre 2012, fonte ISTAT

Continenti	Paese	IMPORT			EXPORT			Saldo in €
		N° unità	Valore in €	% sul Totale	N° unità	Valore in €	% sul Totale	
Africa	Angola				10	16.154.696	1,60%	16.154.696
	Capo Verde				4	57.000	0,01%	57.000
	Congo				2	910.000	0,09%	910.000
	Egitto				5	1.596.333	0,16%	1.596.333
	Eritrea				1	7.750	0,00%	7.750
	Guinea				1	7.000	0,00%	7.000
	Guinea equatoriale				1	269.850	0,03%	269.850
	Kenya				1	300.000	0,03%	300.000
	Libia				5	76.117	0,01%	76.117
	Marocco				18	280.696	0,03%	280.696
	Mayotte				9	68.631	0,01%	68.631
	Seicelle	1	2.200.000	1,58%	2	820.000	0,08%	-1.380.000
	Sudafrica	1	318.000	0,23%	2	287.878	0,03%	-30.122
Tunisia				3	370.141	0,04%	370.141	
Totale Africa		2	2.518.000	1,81%	64	21.206.092	2,10%	18.688.092
America	Argentina				1	1.042.428	0,10%	1.042.428
	Belize	1	1.600.000	1,15%	4	4.115.518	0,41%	2.515.518
	Brasile				19	12.057.650	1,20%	12.057.650
	Canada	160	17.384.216	12,48%	5	18.247.409	1,81%	863.193
	Cayman, Isole	3	9.326.639	6,70%	13	92.329.661	9,16%	83.003.022
	Cile				2	9.490	0,00%	9.490
	Colombia				1	358.530	0,04%	358.530
	Messico				5	4.024.705	0,40%	4.024.705
	Panama	1	550.000	0,39%	2	2.592.404	0,26%	2.042.404
	Saint Vincent e le Grenadine				1	708.030	0,07%	708.030
	Stati Uniti	290	11.715.423	8,41%	269	183.809.315	18,24%	172.093.892
Venezuela				10	7.652.235	0,76%	7.652.235	
Vergini britanniche, Isole	1	329.600	0,24%	33	173.143.412	17,18%	172.813.812	
Totale America		456	40.905.878	29,37%	365	500.090.787	49,62%	459.184.909
Asia	Arabia Saudita				1	950.000	0,09%	950.000
	Bahrein	1	198.209	0,14%				-198.209
	Cina	11	4.418.856	3,17%	24	15.839.672	1,57%	11.420.816
	Corea del Sud				3	19.260	0,00%	19.260
	Emirati Arabi Uniti	10	36.580	0,03%	32	29.595.004	2,94%	29.558.424
	Giappone	42	162.617	0,12%	90	1.254.939	0,12%	1.092.322
	Giordania	1	1.500.000	1,08%	3	2.191.104	0,22%	691.104
	Hong Kong				90	85.187.540	8,45%	85.187.540
	Indonesia				2	1.160	0,00%	1.160
	Israele				1	328.750	0,03%	328.750
	Kuwait				3	3.923.295	0,39%	3.923.295
	Libano				7	3.916.034	0,39%	3.916.034
	Malaysia				1	70.000	0,01%	70.000
	Maldiva				2	16.300	0,00%	16.300

	Oman				2	6.502.952	0,65%	6.502.952
	Singapore				16	18.876.186	1,87%	18.876.186
	Taiwan	30	127.589	0,09%				-127.589
	Thailandia				1	212.124	0,02%	212.124
Totale Asia		95	6.443.851	4,63%	278	168.884.320	16,76%	162.440.469
Oceania	Australia	2	762.693	0,55%	10	3.149.289	0,31%	2.386.596
	Marshall, Isole	1	2.000.000	1,44%				-2.000.000
	Nuova Zelanda				1	721.726	0,07%	721.726
Totale Oceania		3	2.762.693	1,98%	11	3.871.015	0,38%	1.108.322
Altri Paesi UE	Albania				5	61.993	0,01%	61.993
	Andorra				1	665.370	0,07%	665.370
	Croazia	9	3.990.020	2,87%	33	17.305.116	1,72%	13.315.096
	Gibilterra	1	549.900	0,39%	1	3.658.200	0,36%	3.108.300
	Macedonia, Ex Rep. Iugoslava				1	12.095	0,00%	12.095
	Montenegro				4	313.171	0,03%	313.171
	Norvegia	1	10.238	0,01%	2	421.050	0,04%	410.812
	Russia				10	3.020.680	0,30%	3.020.680
	Serbia				3	161.304	0,02%	161.304
	Swizzera	3	359.000	0,26%	103	18.890.139	1,87%	18.531.139
	Turchia	71	38.277.105	27,49%	39	21.972.383	2,18%	-16.304.722
	Ucraina				5	456.557	0,05%	456.557
Totale Altri Paesi Europei		85	43.186.263	31,01%	207	66.938.058	6,64%	23.751.795
UE	Austria	3	349.473	0,25%	29	1.943.254	0,19%	1.593.781
	Belgio	45	351.243	0,25%	4	2.099.545	0,21%	1.748.302
	Bulgaria	1	47.186	0,03%				-47.186
	Ceca, Repubblica				7	631.346	0,06%	631.346
	Cipro				6	13.681.747	1,36%	13.681.747
	Danimarca	27	62.467	0,04%	12	202.168	0,02%	139.701
	Estonia				3	1.677.097	0,17%	1.677.097
	Finlandia	1	474.594	0,34%	3	986.706	0,10%	512.112
	Francia	118	13.389.953	9,61%	243	70.316.436	6,98%	56.926.483
	Germania	69	2.519.297	1,81%	70	5.542.985	0,55%	3.023.688
	Grecia	2	963.504	0,69%	38	231.442	0,02%	-732.062
	Irlanda				22	84.732	0,01%	84.732
	Lettonia	1	300.000	0,22%	1	950.000	0,09%	650.000
	Lituania				8	83.087	0,01%	83.087
	Lussemburgo				2	238.840	0,02%	238.840
	Malta				27	46.344.302	4,60%	46.344.302
	Paesi Bassi	73	5.041.537	3,62%	33	21.351.463	2,12%	16.309.926
	Polonia	4	436.000	0,31%	15	3.568.697	0,35%	3.132.697
	Portogallo	1	330.000	0,24%	7	5.267.975	0,52%	4.937.975
	Regno Unito	17	15.012.567	10,78%	70	56.617.187	5,62%	41.604.620
	Romania				1	25.000	0,00%	25.000
	Slovacchia				5	114.010	0,01%	114.010
	Slovenia	14	190.428	0,14%	45	4.123.695	0,41%	3.933.267
	Spagna	36	2.423.826	1,74%	87	9.977.037	0,99%	7.553.211
	Svezia	6	1.556.270	1,12%	12	479.154	0,05%	-1.077.116
	Ungheria				22	363.696	0,04%	363.696
Totale Unione Europea		418	43.448.345	31,20%	772	246.901.601	24,50%	203.453.256
Mondo		1.059	139.265.030		1.697	1.007.891.873		868.626.843



Tab A3.2 Commercio con l'estero: unità da diporto a motore entro bordo ed entrofuori bordo

Suddivisione per area geografica

e confronto tra i valori di import ed export 2012 rettificati e 2011, fonte ISTAT

Area Geografica	2011				2012 Rettificato				Variazione 2012 su 2011 (valore)	
	IMPORT		EXPORT		IMPORT		EXPORT		Import	Export
	N° unità	Valore in €	N° unità	Valore in €	N° unità	Valore in €	N° unità	Valore in €		
Africa	-	-	10	1.828.556	2	2.518.000	64	21.206.092		1059,72%
America	914	45.935.094	291	738.366.864	456	40.905.878	365	500.090.787	-10,95%	-32,27%
Asia	43	3.766.914	99	97.919.560	95	6.443.851	278	168.884.320	71,06%	72,47%
Oceania	4	1.073.469	14	34.446.187	3	2.762.693	11	3.871.015	157,36%	-88,76%
Altri Paesi Europei	74	33.486.622	223	75.671.169	85	43.186.263	207	66.938.058	28,97%	-11,54%
Unione Europea	612	117.082.416	807	413.694.483	418	43.448.345	772	246.901.601	-62,89%	-40,32%
Mondo	1.647	201.344.515	1.444	1.361.926.819	1.059	139.265.030	1.697	1.007.891.873	-30,83%	-26,00%



Tab A3.3 Commercio con l'estero: unità da diporto a motore fuoribordo
dati rettificati gennaio - dicembre 2012, fonte ISTAT

Continente	Paese	IMPORT			EXPORT			Saldo in €
		N° unità	Valore in €	% sul Totale	N° unità	Valore in €	% sul Totale	
Africa	Angola				1	99.750	0,14%	99.750
	Burundi				5	151.213	0,21%	151.213
	Capo Verde				1	4.038	0,01%	4.038
	Congo				3	12.500	0,02%	12.500
	Egitto				86	58.403	0,08%	58.403
	Etiopia				2	4.442	0,01%	4.442
	Gabon				2	47.398	0,07%	47.398
	Libia				19	80.110	0,11%	80.110
	Madagascar				1	1.700	0,00%	1.700
	Marocco				1	498.100	0,70%	498.100
	Seicelle				2	235.400	0,33%	235.400
	Sudafrica	46	35.949	0,37%	24	215.736	0,31%	179.787
	Tanzania, Rep. unita di				2	19.963	0,03%	19.963
Tunisia	59	221.688	2,28%	5	161.400	0,23%	-60.288	
Totale Africa	105	257.637	2,65%	154	1.590.153	2,25%	1.332.516	
America	Bahamas				1	220.000	0,31%	220.000
	Brasile				3	22.246	0,03%	22.246
	Canada	4	4.644	0,05%	1	19.999	0,03%	15.355
	Cayman, Isole	1	80.000	0,82%	5	756.117	1,07%	676.117
	Cuba				1	51.326	0,07%	51.326
	Dominicana, Repubblica				1	1.075	0,00%	1.075
	Panama				1	542.300	0,77%	542.300
	Stati Uniti	146	2.713.968	27,91%	115	9.636.942	13,63%	6.922.974
	Vergini britanniche, Isole				4	9.773.040	13,82%	9.773.040
Totale America	151	2.798.612	28,79%	132	21.023.045	29,74%	18.224.433	
Asia	Cina	379	87.607	0,90%	12	500.344	0,71%	412.737
	Corea del Sud				10	103.408	0,15%	103.408
	Emirati Arabi Uniti	3	504.460	5,19%	87	87.430	0,12%	-417.030
	Filippine				10	24.302	0,03%	24.302
	Giappone	2	10.000	0,10%	55	761.349	1,08%	751.349
	Hong Kong				15	226.347	0,32%	226.347
	Libano				123	1.847.903	2,61%	1.847.903
	Maldive				4	9.166	0,01%	9.166
	Oman				2	5.640.767	7,98%	5.640.767
	Singapore				2	4.439.350	6,28%	4.439.350
	Taiwan				21	120.279	0,17%	120.279
	Thailandia	19	32.338	0,33%	2	23.228	0,03%	-9.110
	Turkmenistan				1	27.600	0,04%	27.600
Totale Asia	403	634.405	6,53%	344	13.811.473	19,54%	13.177.068	
Oceania	Australia				52	626.512	0,89%	626.512
	Nuova Caledonia				1	41.888	0,06%	41.888
	Nuova Zelanda				4	62.868	0,09%	62.868
Totale Oceania				57	731.268	1,03%	731.268	

Altri Paesi UE	Albania				32	33.849	0,05%	33.849
	Bielorussia				5	77.017	0,11%	77.017
	Croazia				137	4.552.430	6,44%	4.552.430
	Macedonia, ex Rep. Jug. di	2	3.581	0,04%				-3.581
	Moldavia				11	52.909	0,07%	52.909
	Montenegro				10	103.027	0,15%	103.027
	Norvegia				127	602.560	0,85%	602.560
	Russia				151	1.190.492	1,68%	1.190.492
	Serbia				26	23.524	0,03%	23.524
	Svizzera	4	17.388	0,18%	215	3.922.688	5,55%	3.905.300
Turchia				20	220.178	0,31%	220.178	
Ucraina				25	74.909	0,11%	74.909	
Totale altri Paesi Europei		6	20.969	0,22%	759	10.853.583	15,35%	10.832.614
UE	Austria	3	95	0,00%	143	288.286	0,41%	288.191
	Belgio	1	18.263	0,19%	13	79.681	0,11%	61.418
	Bulgaria				4	20.175	0,03%	20.175
	Ceca, Repubblica	11	7.821	0,08%	44	174.491	0,25%	166.670
	Cipro				57	140.333	0,20%	140.333
	Danimarca	44	17.135	0,18%	93	65.036	0,09%	47.901
	Estonia	11	3.961	0,04%	9	44.667	0,06%	40.706
	Finlandia				317	136.489	0,19%	136.489
	Francia	2.426	3.153.795	32,44%	2.277	7.365.038	10,42%	4.211.243
	Germania	105	78.197	0,80%	585	1.838.328	2,60%	1.760.131
	Grecia	6	39.063	0,40%	207	150.925	0,21%	111.862
	Irlanda	2	8.676	0,09%	14	119.720	0,17%	111.044
	Lettonia				1	263	0,00%	263
	Lituania				27	234.046	0,33%	234.046
	Malta				22	2.195.190	3,11%	2.195.190
	Paesi Bassi	9	106.033	1,09%	491	1.893.402	2,68%	1.787.369
	Polonia	175	914.063	9,40%	18	144.726	0,20%	-769.337
	Portogallo	127	407.435	4,19%	11	547.995	0,78%	140.560
	Regno Unito	54	335.753	3,45%	86	4.354.925	6,16%	4.019.172
	Romania				13	60.433	0,09%	60.433
Slovacchia				3	7.273	0,01%	7.273	
Slovenia	13	22.162	0,23%	41	165.154	0,23%	142.992	
Spagna	17	99.545	1,02%	502	2.113.668	2,99%	2.014.123	
Svezia	16	798.844	8,22%	18	425.198	0,60%	-373.646	
Ungheria				15	117.195	0,17%	117.195	
Totale Unione Europea		3.020	6.010.841	61,82%	5.011	22.682.637	32,09%	16.671.796
Mondo		3.685	9.722.464	100,00%	6.457	70.692.159	100,00%	60.969.695



Tab A3.4 Commercio con l'estero: unità da diporto a motore fuoribordo

Suddivisione per area geografica

e confronto tra i valori di import e export 2012 rettificati e 2011, fonte ISTAT

Area Geografica	2011				2012 Rettificato				Variazione 2012 su 2011 (valore)	
	IMPORT		EXPORT		IMPORT		EXPORT		Import	Export
	N° unità	Valore in €	N° unità	Valore in €	N° unità	Valore in €	N° unità	Valore in €		
Africa	86	1.252.080	94	632.245	105	257.637	154	1.590.153	-79,42%	151,51%
America	351	7.928.024	256	23.725.372	151	2.798.612	132	21.023.045	-64,70%	-11,39%
Asia	72	201.775	277	8.541.765	403	634.405	344	13.811.473	214,41%	61,69%
Oceania	4	5.158	33	556.616	-	-	57	731.268	-100,00%	31,38%
Altri Paesi Europei	52	66.284	624	13.205.417	6	20.969	759	10.853.583	-68,36%	-17,81%
Unione Europea	4.111	12.063.146	4.846	16.409.094	3.020	6.010.841	5.011	22.682.637	-50,17%	38,23%
Mondo	4.676	21.516.467	6.130	63.070.509	3.685	9.722.464	6.457	70.692.159	-54,81%	12,08%



Tab A3.5 Commercio con l'estero: unità pneumatiche

dati rettificati gennaio - dicembre 2012, fonte ISTAT

Continente	Paese	IMPORT			EXPORT			Saldo in €
		N° unità	Valore in €	% sul Totale	N° unità	Valore in €	% sul Totale	
Africa	Algeria				9	163.822	0,47%	163.822
	Congo				1	1.080	0,00%	1.080
	Egitto				4	26.465	0,08%	26.465
	Libia				9	15.152	0,04%	15.152
	Sudafrica				1	13.929	0,04%	13.929
	Tunisia	3.175	6.268.510	43,60%	26	94.905	0,27%	-6.173.605
Totale Africa		3.175	6.268.510	43,60%	50	315.353	0,90%	-5.953.157
America	Brasile				82	710.203	2,02%	710.203
	Canada	1	323.700	2,25%	25	184.674	0,52%	-139.026
	Colombia	10	27.622	0,19%				-27.622
	Cuba				12	37.270	0,11%	37.270
	Messico	5	3.695	0,03%				-3.695
	Perù				7	20.767	0,06%	20.767
	Saint Vincent e le Grenadine				1	358.150	1,02%	358.150
	Stati Uniti	21	41.620	0,29%	40	330.191	0,94%	288.571
Vergini britanniche, Isole				11	150.850	0,43%	150.850	
Totale America		37	396.637	2,76%	178	1.792.105	5,09%	1.395.468
Asia	Arabia Saudita				20	32.870	0,09%	32.870
	Cina	11.783 ¹	348.546	2,42%				-348.546
	Corea del Sud	25	12.018	0,08%				-12.018
	Emirati Arabi Uniti				40	169.118	0,48%	169.118
	Giappone				28	36.326	0,10%	36.326
	Israele				5	5.455	0,02%	5.455
	Kuwait				2	27.843	0,08%	27.843
	Maldive				18	13.768	0,04%	13.768
	Oman				1	29.500	0,08%	29.500
	Qatar				1	9.431	0,03%	9.431
	Singapore				15	742.164	2,11%	742.164
	Siria				1	20.400	0,06%	20.400
	Vietnam	19	11.730	0,08%				-11.730
Totale Asia		11.827	372.294	2,59%	131	1.086.875	3,09%	714.581
Oceania	Australia				15	143.772	0,41%	143.772
	Nuova Caledonia				4	152.566	0,43%	152.566
	Nuova Zelanda	3	125.217	0,87%				-125.217
Totale Oceania		3	125.217	0,87%	19	296.338	0,84%	171.121

¹ Analizzando il rapporto fra valore in € e il numero di unità esportate, si ottiene un prezzo medio unitario di circa 30 €: è evidente che nei conteggi siano stati inclusi prodotti gonfiabili galleggianti non classificabili come unità da diporto.



Altri Paesi UE	Albania				11	7.370	0,02%	7.370
	Croazia	1	1.100	0,01%	88	955.627	2,71%	954.527
	Montenegro				3	137.174	0,39%	137.174
	Norvegia				48	369.294	1,05%	369.294
	Russia				1	92.918	0,26%	92.918
	Serbia				1	5.154	0,01%	5.154
	Swizzera				26	292.195	0,83%	292.195
	Turchia	1	2.042	0,01%	44	458.054	1,30%	456.012
	Ucraina	22	45.618	0,32%	2	139.438	0,40%	93.820
Totale Altri Paesi UE	24	48.760	0,34%	224	2.457.224	6,98%	2.408.464	
UE	Austria	40	26.916	0,19%	152	120.527	0,34%	93.611
	Belgio	1.472	373.768	2,60%	138	1.371.686	3,90%	997.918
	Bulgaria				2	43.922	0,12%	43.922
	Ceca, Repubblica	173	56.505	0,39%	8	640.691	1,82%	584.186
	Cipro				17	211.407	0,60%	211.407
	Estonia	8	8.510	0,06%	4	35	0,00%	-8.475
	Finlandia				7	109.298	0,31%	109.298
	Francia	18.462	3.340.876	23,24%	1.057	17.243.541	48,97%	13.902.665
	Germania	153	171.464	1,19%	511	840.300	2,39%	668.836
	Grecia				41	187.431	0,53%	187.431
	Irlanda				10	37.404	0,11%	37.404
	Lettonia				8	3.604	0,01%	3.604
	Lussemburgo				1	14.316	0,04%	14.316
	Malta	1	5.000	0,03%	237	2.352.072	6,68%	2.347.072
	Paesi Bassi	1.205	162.018	1,13%	35	371.126	1,05%	209.108
	Polonia	3	5.061	0,04%				-5.061
	Portogallo	4	29.814	0,21%	11	294.530	0,84%	264.716
	Regno Unito	258	2.623.218	18,25%	56	378.179	1,07%	-2.245.039
	Slovacchia	49	15.640	0,11%				-15.640
Slovenia	31	5.495	0,04%	86	1.956.993	5,56%	1.951.498	
Spagna	331	341.719	2,38%	232	2.657.145	7,55%	2.315.426	
Svezia				32	417.047	1,18%	417.047	
Ungheria				8	12.847	0,04%	12.847	
Totale Unione Europea	totale UE	22.190	7.166.004	49,84%	2.653	29.264.101	83,11%	22.098.097
Mondo		37.256	14.377.422	100,00%	3.255	35.211.996	100,00%	20.834.574

Tab A3.6 Commercio con l'estero: unità pneumatiche

Suddivisione per area geografica

e confronto tra i valori di import e export 2012 rettificati e 2011, fonte ISTAT

Area Geografica	2011				2012 Rettificato				Variazione 2012 su 2011 (valore)	
	IMPORT		EXPORT		IMPORT		EXPORT		Import	Export
	N° unità	Valore in €	N° unità	Valore in €	N° unità	Valore in €	N° unità	Valore in €		
Africa	1.849	6.793.836	144	2.231.898	3.175	6.268.510	50	315.353	-7,73%	-85,87%
America	103	1.146.226	95	914.732	37	396.637	178	1.792.105	-65,40%	95,92%
Asia	437	203.849	15	134.985	11.827	372.294	131	1.086.875	82,63%	705,18%
Oceania	2	242.918	3	170.317	3	125.217	19	296.338	-48,45%	73,99%
Altri Paesi Europei	66	289.766	226	3.472.724	24	48.760	224	2.457.224	-83,17%	-29,24%
Unione Europea	20.184	8.010.890	2.270	24.896.225	22.190	7.166.004	2.653	29.264.101	-10,55%	17,54%
Mondo	22.641	16.687.485	2.753	31.820.881	37.256	14.377.422	3.255	35.211.996	-13,84%	10,66%



Tab A3.7 Commercio con l'estero: unità a vela

dati rettificati gennaio - dicembre 2012, fonte ISTAT

Continente	Paese	IMPORT			EXPORT			Saldo in €
		N° unità	Valore in €	% sul Totale	N° unità	Valore in €	% sul Totale	
Africa	Libia				6	19.090	0,03%	19.090
	Marocco				1	636.838	0,87%	636.838
	Senegal				4	3.882	0,01%	3.882
	Sudafrica	2	14.310.108	28,27%	1	5.081	0,01%	-14.305.027
	Tunisia				2	250.918	0,34%	250.918
Totale Africa		2	14.310.108	28,27%	14	915.809	1,25%	-13.394.299
America	Cile				2	906.260	1,24%	906.260
	Costa Rica				1	10.740	0,01%	10.740
	Cuba				21	586.124	0,80%	586.124
	Panama				1	350.000	0,48%	350.000
	Perù				5	66.825	0,09%	66.825
	Saint Vincent e le Grenadine	1	200.000	0,40%				-200.000
	Stati Uniti	15	1.260.093	2,49%	5	1.367.791	1,87%	107.698
	Vergini britanniche, Isole				3	46.050.814	63,06%	46.050.814
Totale America		16	1.460.093	2,88%	38	49.338.554	67,56%	47.878.461
Asia	Bahrein				2	10.200	0,01%	10.200
	Cina	78	72.916	0,14%				-72.916
	Emirati Arabi Uniti				1	1.538	0,00%	1.538
	Giappone				9	142.117	0,19%	142.117
	Hong Kong				1	78.000	0,11%	78.000
	Malaysia				1	396.216	0,54%	396.216
	Vietnam	1	35.214	0,07%				-35.214
Totale Asia		79	108.130	0,21%	14	628.071	0,86%	519.941
Oceania	Australia	2	10.970	0,02%	7	311.707	0,43%	300.737
	Nuova Zelanda	1	46.116	0,09%	2	1.691.590	2,32%	1.645.474
Totale Oceania		3	57.086	0,11%	9	2.003.297	2,74%	1.946.211
Altri Paesi Europei	Albania				1	26.650	0,04%	26.650
	Croazia	12	780.250	1,54%	11	988.486	1,35%	208.236
	Gibilterra	1	67.000	0,13%				-67.000
	Montenegro				1	3.000	0,00%	3.000
	Norvegia				4	863.925	1,18%	863.925
	Russia				1	4.500	0,01%	4.500
	Swizzera	7	129.650	0,26%	30	881.689	1,21%	752.039
	Turchia	2	213.612	0,42%	5	1.223.925	1,68%	1.010.313
Totale Altri Paesi Europei		22	1.190.512	2,35%	53	3.992.175	5,47%	2.801.663



UE	Austria				10	702.940	0,96%	702.940
	Belgio	19	1.567	0,00%	1	203.108	0,28%	201.541
	Bulgaria				1	350.274	0,48%	350.274
	Ceca, Repubblica	26	9.950	0,02%	11	2.084	0,00%	-7.866
	Cipro				19	18.395	0,03%	18.395
	Danimarca	8	1.844.875	3,64%	3	40.776	0,06%	-1.804.099
	Estonia				1	15.000	0,02%	15.000
	Finlandia	1	3.000.000	5,93%				-3.000.000
	Francia	163	18.895.469	37,32%	135	5.408.575	7,41%	-13.486.894
	Germania	169	2.004.224	3,96%	170	908.225	1,24%	-1.095.999
	Grecia	1	6.310	0,01%				-6.310
	Lussemburgo				1	636.838	0,87%	636.838
	Malta	1	2.000	0,00%	2	835.213	1,14%	833.213
	Paesi Bassi	4	263.619	0,52%	32	1.054.266	1,44%	790.647
	Polonia	17	380.994	0,75%				-380.994
	Portogallo				2	923.161	1,26%	923.161
	Regno Unito	185	4.290.054	8,47%	32	2.652.870	3,63%	-1.637.184
Slovenia	28	2.110.228	4,17%	9	398.040	0,55%	-1.712.188	
Spagna	5	33.105	0,07%	16	1.886.708	2,58%	1.853.603	
Svezia	1	660.000	1,30%	2	110.477	0,15%	-549.523	
Totale Unione Europea	628	33.502.395	66,17%	447	16.146.950	22,11%	-17.355.445	
Mondo	750	50.628.324	100,00%	575	73.024.856	100,00%	22.396.532	

Tab A3.8 Commercio con l'estero: unità a vela

Suddivisione per area geografica

e confronto tra i valori di import e export 2012 rettificati e 2011, fonte ISTAT

Area Geografica	2011				2012 Rettificato				Variazione 2012 su 2011 (valore)	
	IMPORT		EXPORT		IMPORT		EXPORT		Import	Export
	N° unità	Valore in €	N° unità	Valore in €	N° unità	Valore in €	N° unità	Valore in €		
Africa	-	-	2	184.031	2	14.310.108	14	915.809		397,64%
America	58	1.225.418	25	1.445.184	16	1.460.093	38	49.338.554	19,15%	3314,00%
Asia	89	181.512	23	6.008.301	79	108.130	14	628.071	-40,43%	-89,55%
Oceania	15	99.324	2	1.259.552	3	57.086	9	2.003.297	-42,53%	59,05%
Altri Paesi Europei	39	9.778.985	56	4.132.588	22	1.190.512	53	3.992.175	-87,83%	-3,40%
Unione Europea	690	51.429.194	444	10.511.439	628	33.502.395	447	16.146.950	-34,86%	53,61%
Mondo	891	62.714.433	552	23.541.095	750	50.628.324	575	73.024.856	-19,27%	210,20%



Tab A3.9 Commercio con l'estero: valori complessivi unità da diporto

dati provvisori gennaio - dicembre 2012, fonte ISTAT

Continente	Paese	IMPORT			EXPORT			Saldo in €
		N° unità	Valore in €	% sul Totale	N° unità	Valore in €	% sul Totale	
Africa	Algeria				9	163.822	0,01%	163.822
	Angola				11	16.254.446	1,37%	16.254.446
	Burundi				5	151.213	0,01%	151.213
	Capo Verde				5	61.038	0,01%	61.038
	Congo				6	923.580	0,08%	923.580
	Egitto				95	1.681.201	0,14%	1.681.201
	Eritrea				1	7.750	0,00%	7.750
	Etiopia				2	4.442	0,00%	4.442
	Gabon				2	47.398	0,00%	47.398
	Guinea				1	7.000	0,00%	7.000
	Guinea equatoriale				1	269.850	0,02%	269.850
	Kenya				1	300.000	0,03%	300.000
	Libia				39	190.469	0,02%	190.469
	Madagascar				1	1.700	0,00%	1.700
	Marocco				20	1.415.634	0,12%	1.415.634
	Mayotte				9	68.631	0,01%	68.631
	Seicelle	1	2.200.000	1,03%	4	1.055.400	0,09%	-1.144.600
Senegal				4	3.882	0,00%	3.882	
Sudafrica	49	14.664.057	6,85%	28	522.624	0,04%	-14.141.433	
Tanzania, Repubblica unita di				2	19.963	0,00%	19.963	
Tunisia	3.234	6.490.198	3,03%	36	877.364	0,07%	-5.612.834	
Totale Africa		3.284	23.354.255	10,91%	282	24.027.407	2,02%	673.152
America	Argentina				1	1.042.428	0,09%	1.042.428
	Bahamas				1	220.000	0,02%	220.000
	Belize	1	1.600.000	0,75%	4	4.115.518	0,35%	2.515.518
	Brasile				104	12.790.099	1,08%	12.790.099
	Canada	165	17.712.560	8,28%	31	18.452.082	1,55%	739.522
	Cayman, Isole	4	9.406.639	4,40%	18	93.085.778	7,84%	83.679.139
	Cile				4	915.750	0,08%	915.750
	Colombia	10	27.622	0,01%	1	358.530	0,03%	330.908
	Costa Rica				1	10.740	0,00%	10.740
	Cuba				34	674.720	0,06%	674.720
	Dominicana, Repubblica				1	1.075	0,00%	1.075
	Messico	5	3.695	0,00%	5	4.024.705	0,34%	4.021.010
	Panama	1	550.000	0,26%	4	3.484.704	0,29%	2.934.704
	Perù				12	87.592	0,01%	87.592
	Saint Vincent e le Grenadine	1	200.000	0,09%	2	1.066.180	0,09%	866.180
Stati Uniti	472	15.731.104	7,35%	429	195.144.239	16,44%	179.413.135	
Venezuela				10	7.652.235	0,64%	7.652.235	
Vergini britanniche, Isole	1	329.600	0,15%	51	229.118.116	19,31%	228.788.516	
Totale America		660	45.561.220	21,29%	713	572.244.491	48,22%	526.683.271

Asia	Arabia Saudita				21	982.870	0,08%	982.870
	Bahreïn	1	198.209	0,09%	2	10.200	0,00%	-188.009
	Cina	12.251	4.927.925	2,30%	36	16.340.016	1,38%	11.412.091
	Corea del Sud	25	12.018	0,01%	13	122.668	0,01%	110.650
	Emirati Arabi Uniti	13	541.040	0,25%	160	29.853.090	2,52%	29.312.050
	Filippine				10	24.302	0,00%	24.302
	Giappone	44	172.617	0,08%	182	2.194.731	0,18%	2.022.114
	Giordania	1	1.500.000	0,70%	3	2.191.104	0,18%	691.104
	Hong Kong				106	85.491.887	7,20%	85.491.887
	Indonesia				2	1.160	0,00%	1.160
	Israele				6	334.205	0,03%	334.205
	Kuwait				5	3.951.138	0,33%	3.951.138
	Libano				130	5.763.937	0,49%	5.763.937
	Malaysia				2	466.216	0,04%	466.216
	Maldiva				24	39.234	0,00%	39.234
	Oman				5	12.173.219	1,03%	12.173.219
	Qatar				1	9.431	0,00%	9.431
	Singapore				33	24.057.700	2,03%	24.057.700
	Siria				1	20.400	0,00%	20.400
	Taiwan	30	127.589	0,06%	21	120.279	0,01%	-7.310
Thailandia	19	32.338	0,02%	3	235.352	0,02%	203.014	
Turkmenistan				1	27.600	0,00%	27.600	
Vietnam	20	46.944	0,02%				-46.944	
Totale Asia	12.404	7.558.680	3,53%	767	184.410.739	15,54%	176.852.059	
Oceania	Australia	4	773.663	0,36%	84	4.231.280	0,36%	3.457.617
	Marshall, Isole	1	2.000.000	0,93%				-2.000.000
	Nuova Caledonia				5	194.454	0,02%	194.454
	Nuova Zelanda	4	171.333	0,08%	7	2.476.184	0,21%	2.304.851
Totale Oceania	9	2.944.996	1,38%	96	6.901.918	0,58%	3.956.922	
Altri Paesi Europei	Albania				49	129.862	0,01%	129.862
	Andorra				1	665.370	0,06%	665.370
	Bielorussia				5	77.017	0,01%	77.017
	Croazia	22	4.771.370	2,23%	269	23.801.659	2,01%	19.030.289
	Gibilterra	2	616.900	0,29%	1	3.658.200	0,31%	3.041.300
	Macedonia, ex rep. Jugoslava	2	3.581	0,00%	1	12.095	0,00%	8.514
	Moldavia				11	52.909	0,00%	52.909
	Montenegro				18	556.372	0,05%	556.372
	Norvegia	1	10.238	0,00%	181	2.256.829	0,19%	2.246.591
	Russia				163	4.308.590	0,36%	4.308.590
	Serbia				30	189.982	0,02%	189.982
	Svizera	14	506.038	0,24%	374	23.986.711	2,02%	23.480.673
	Turchia	74	38.492.759	17,99%	108	23.874.540	2,01%	-14.618.219
	Ucraina	22	45.618	0,02%	32	670.904	0,06%	625.286
Totale Altri Paesi Europei	137	44.446.504	20,77%	1.243	84.241.040	7,10%	39.794.536	
UE	Austria	46	376.484	0,18%	334	3.055.007	0,26%	2.678.523
	Belgio	1.537	744.841	0,35%	156	3.754.020	0,32%	3.009.179
	Bulgaria	1	47.186	0,02%	7	414.371	0,03%	367.185
	Ceca, Repubblica	210	74.276	0,03%	70	1.448.612	0,12%	1.374.336
	Cipro				99	14.051.882	1,18%	14.051.882
	Danimarca	79	1.924.477	0,90%	108	307.980	0,03%	-1.616.497
	Estonia	19	12.471	0,01%	17	1.736.799	0,15%	1.724.328
	Finlandia	2	3.474.594	1,62%	327	1.232.493	0,10%	-2.242.101
	Francia	21.169	38.780.093	18,12%	3.712	100.333.590	8,45%	61.553.497
	Germania	496	4.773.182	2,23%	1.336	9.129.838	0,77%	4.356.656
	Grecia	9	1.008.877	0,47%	286	569.798	0,05%	-439.079
	Irlanda	2	8.676	0,00%	46	241.856	0,02%	233.180
	Lettonia	1	300.000	0,14%	10	953.867	0,08%	653.867
	Lituania				35	317.133	0,03%	317.133
	Lussemburgo				4	889.994	0,07%	889.994
	Malta	2	7.000	0,00%	288	51.726.777	4,36%	51.719.777
	Paesi Bassi	1.291	5.573.207	2,60%	591	24.670.257	2,08%	19.097.050
	Polonia	199	1.736.118	0,81%	33	3.713.423	0,31%	1.977.305
	Portogallo	132	767.249	0,36%	31	7.033.661	0,59%	6.266.412
	Regno Unito	514	22.261.592	10,40%	244	64.003.161	5,39%	41.741.569
Romania				14	85.433	0,01%	85.433	
Slovacchia	49	15.640	0,01%	8	121.283	0,01%	105.643	
Slovenia	86	2.328.313	1,09%	181	6.643.882	0,56%	4.315.569	
Spagna	389	2.898.195	1,35%	837	16.634.558	1,40%	13.736.363	
Svezia	23	3.015.114	1,41%	64	1.431.876	0,12%	-1.583.238	
Ungheria				45	493.738	0,04%	493.738	
Totale Unione Europea	26.256	90.127.585	42,12%	8.883	314.995.289	26,54%	224.867.704	
Mondo	42.750	213.993.240	100,00%	11.984	1.186.820.884	100,00%	972.827.644	



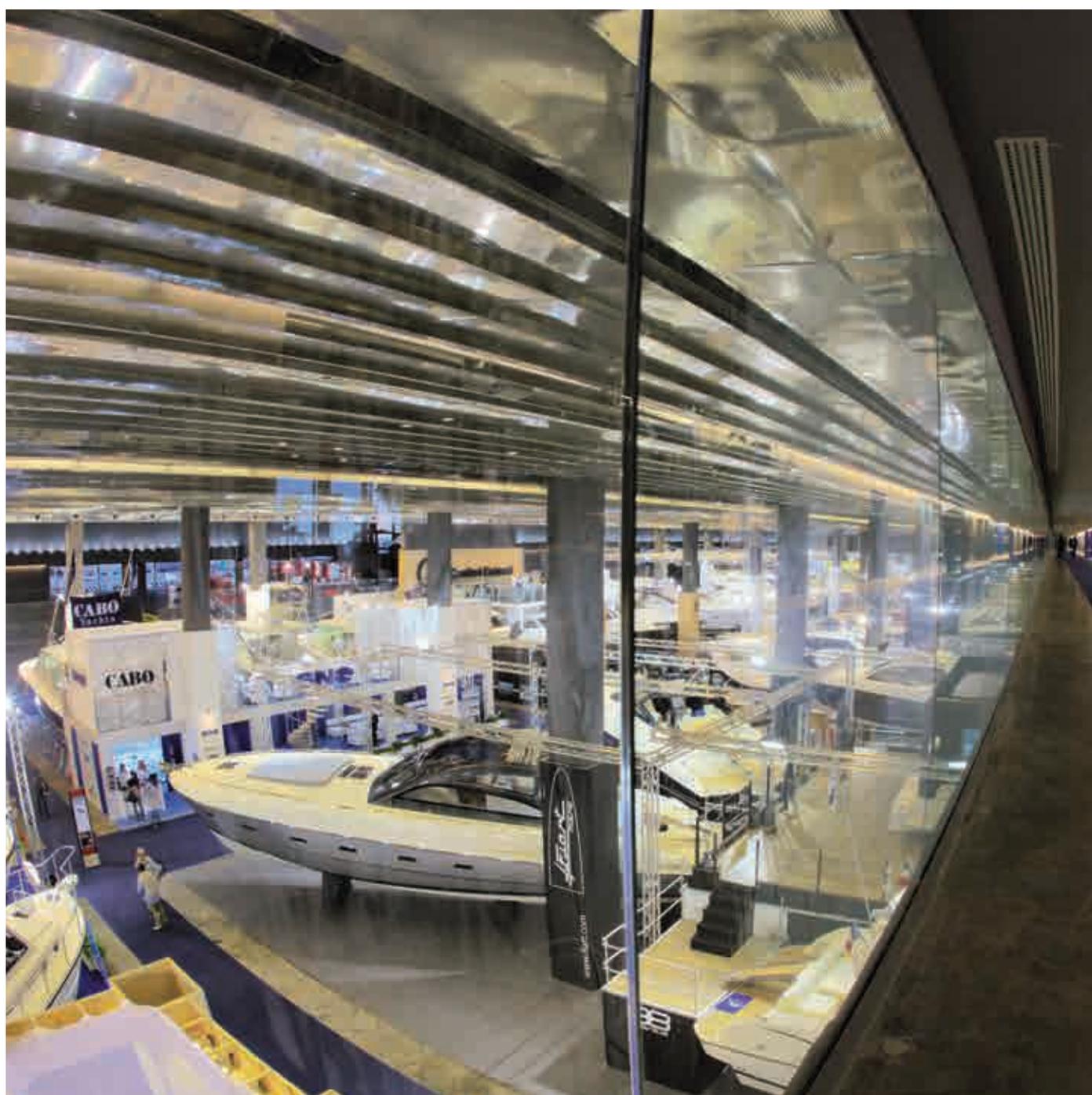


Tab A3.10 Commercio con l'estero: valori complessivi unità da diporto

Suddivisione per area geografica

e confronto tra i valori di import e export 2012 rettificati e 2011, fonte ISTAT

	2011				2012 Rettificato				Variazione 2012 su 2011 (valore)	
	IMPORT		EXPORT		IMPORT		EXPORT		Import	Export
Area Geografica	N° unità	Valore in €	N° unità	Valore in €	N° unità	Valore in €	N° unità	Valore in €		
Africa	1.935	8.045.916	250	4.876.730	3.284	23.354.255	282	24.027.407	190,26%	392,70%
America	1.426	56.234.762	667	764.452.152	660	45.561.220	713	572.244.491	-18,98%	-25,14%
Asia	641	4.354.050	414	112.604.611	12.404	7.558.680	767	184.410.739	73,60%	63,77%
Oceania	25	1.420.869	52	36.432.672	9	2.944.996	96	6.901.918	107,27%	-81,06%
Altri Paesi Europei	231	43.621.657	1.129	96.481.898	137	44.446.504	1.243	84.241.040	1,89%	-12,69%
Unione Europea	25.597	188.585.646	8.367	465.511.241	26.256	90.127.585	8.883	314.995.289	-52,21%	-32,33%
Mondo	29.855	302.262.900	10.879	1.480.359.304	42.750	213.993.240	11.984	1.186.820.884	-29,20%	-19,83%



La Nautica in Cifre

Analisi del mercato per l'anno 2012

www.lanauticaincifre.it

La Nautica in Cifre è una pubblicazione annuale realizzata dall'Ufficio Studi di UCINA in collaborazione con il Dipartimento di Economia dell'Università degli Studi di Genova.

Il gruppo di lavoro è costituito da: Stefano Pagani Isnardi e Paolo Cavalieri (per UCINA); Enrico Ivaldi ed Elena Morchio (per Università di Genova).

Hanno contribuito all'edizione ASSILEA – Associazione Italiana Leasing, ICOMIA – International Council of Marine Industry Associations, Osservatorio Nautico Nazionale.

Sono graditi commenti, suggerimenti e segnalazioni a statistiche@ucina.net

Le elaborazioni statistiche e i dati della Nautica in Cifre possono essere utilizzati e diffusi, citando la fonte, esclusivamente previa autorizzazione di UCINA.

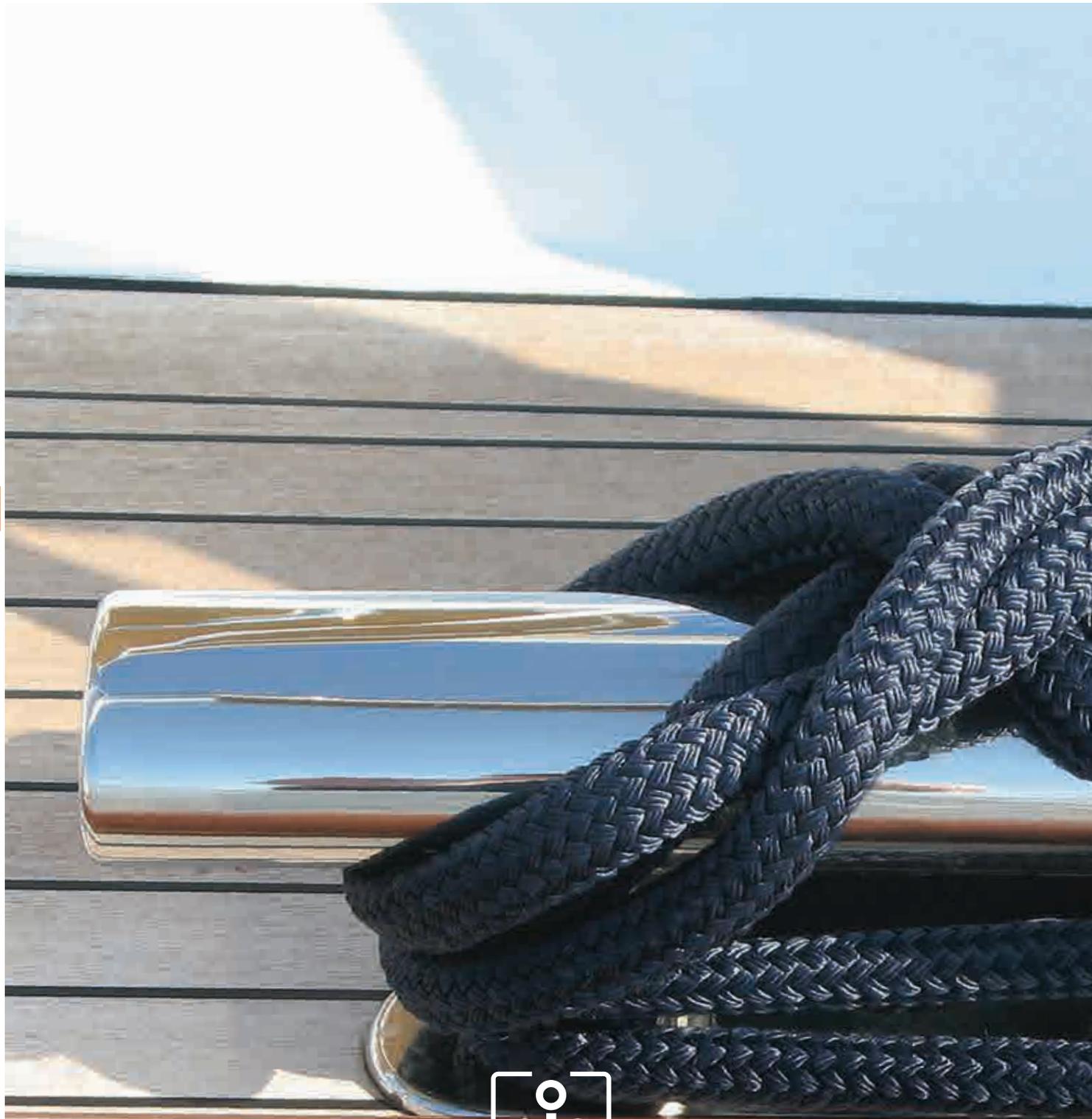
UCINA – Confindustria Nautica
Unione Nazionale Cantieri e Industrie Nautiche ed Affini
piazzale Kennedy, 1 | 16129 Genova
tel. +39 010 5769811 | fax +39 010 5531104
statistiche@ucina.net
www.ucina.net

Progetto grafico www.FORMA.it ● UCI05713
art: Bruna Arena

Fotografie di Davide Arena, Roberta Limardo,
Egidio Nicora, Stefano Pagani Isnardi,
Paolo Todde, Beppe Veruggio.

Finito di stampare nel maggio del 2013
Tipografia Algraphy | Genova

ISBN9788890450167



UCINA

CONFINDUSTRIA NAUTICA

UCINA Unione Nazionale Cantieri Industrie Nautiche ed Affini
Italian Marine Industry Association
piazzale Kennedy, 1 | 16129 Genova Italy
phone: +39 010 5769.811 | fax: +39 010 5531.104
ucina@ucina.net | www.ucina.net