

LA·NAUTICA·IN
C1FR3



ANALISI DEL MERCATO PER L'ANNO

2016



UCINA
CONFINDUSTRIA NAUTICA



FONDAZIONE
EDISON

LA·NAUTICA·IN
C1FR3



ANALISI DEL MERCATO PER L'ANNO

2016

CON IL PATROCINIO DEL





Indice

PREFAZIONE	4
EDITORIALE	6
Prima parte	
L'INDUSTRIA NAUTICA	
 1. IL 2016 IN SINTESI	11
 2. L'INDUSTRIA DELLA NAUTICA IN ITALIA	19
a. Fatturato	19
b. Addetti	24
c. Contributo al PIL	26
 3. LA CANTIERISTICA	31
a. Costruzione e importazione di nuove unità da diporto	31
b. Refit, riparazione e rimessaggio	39
c. Il finanziamento in leasing delle imbarcazioni	40
d. Il commercio con l'estero	43
e. Le principali industrie nazionali della cantieristica nautica: un confronto internazionale	53
 4. GLI ACCESSORI	63
 5. I MOTORI	69
Seconda Parte	
IL DIPORTISMO	
 6. IL PARCO NAUTICO	77
a. In Italia	77
b. Nel mondo	84
 7. LA RICETTIVITÀ	91
a. In Italia	91
b. Nel mondo	95
 8. LE PATENTI NAUTICHE IN ITALIA	99

PREFAZIONE



Come già indicato nei mesi scorsi dalle stime periodiche di mercato dell'Ufficio Studi UCINA, la significativa crescita del comparto nautico riscontrata nel 2015 si rafforza ulteriormente nel 2016, con un incremento superiore al 18%. Questo exploit, sintomo di un rinnovato interesse da parte dei mercati tradizionali, porta il fatturato globale di settore a oltre 3,4 miliardi di euro, lo stesso valore registrato nel 2011: si può pertanto affermare che da oggi la nautica possa davvero ripartire anche in Italia, dopo aver finalmente riassorbito le conseguenze di alcuni provvedimenti legislativi, tanto dannosi quanto inefficaci.

Questa nuova edizione della Nautica in Cifre è anche foriera di ulteriori buone notizie: un'inedita analisi di Fondazione Edison svela infatti che l'industria italiana della nautica, nicchia di eccellenza nell'economia nazionale, emerge come secondo player globale di settore, dietro al colosso americano.

A suggellare questi lusinghieri risultati giunge infine la concessione del patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a questa pubblicazione, che premia l'autorevolezza di un rapporto statistico basato, da ben 38 edizioni, su accurate elaborazioni e analisi di mercato dei dati di bilancio dell'industria nautica.

Per rendere ancora più fertile l'intero contesto congiunturale del settore, si attende ora la positiva conclusione del tortuoso iter legislativo di alcuni provvedimenti strategici per la nautica: UCINA, come sempre, svolgerà il ruolo di interlocutore di riferimento in tutti i tavoli di confronto tecnico e istituzionale, mirando al rilancio delle condizioni operative del comparto.



CARLA DEMARIA
Presidente di UCINA
Confindustria Nautica

La Nautica in Cifre, giunta alla sua trentottesima edizione, a partire da quest'anno si fregia del **patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**.

La collaborazione strategica con **Fondazione Edison**, partner scientifico della ricerca, prosegue riproponendo due sezioni particolarmente apprezzate l'anno passato: il capitolo introduttivo, che esamina i trend macroeconomici dell'economia mondiale e l'andamento dei principali indicatori di settore, e l'approfondimento sulle dinamiche del commercio con l'estero; l'analisi delle economie dei territori viene invece estesa a livello globale, con un interessante studio basato sulla localizzazione delle imprese di settore in Europa e Nord America, le due aree in cui è maggiormente concentrata la produzione mondiale della cantieristica da diporto.

I dati forniti da **Assilea**, Associa-

zione Italiana Leasing, provvedono anche quest'anno a supportare le analisi sui trend di vendita in Italia, con un'anticipazione sul mercato dei primi mesi del 2017.

Fra i contenuti da segnalare vi è il consueto focus sui **superyacht**, a cui viene affiancato in questa edizione un altro approfondimento, sulla produzione italiana di unità **pneumatiche**.

L'ultima significativa novità è rappresentata dalla traduzione in inglese della versione integrale del rapporto, **Boating in Figures**, che fornirà anche agli operatori esteri il quadro completo degli indicatori di mercato dell'industria italiana della nautica.

STEFANO PAGANI ISNARDI
Responsabile Ufficio Studi UCINA
Confindustria Nautica

Per una corretta lettura dei dati

A livello metodologico è importante rimarcare che i dati sul segmento costruzione di unità da diporto fanno riferimento alle sole attività attinenti alla produzione nautica delle aziende (a differenza dei dati generalmente pubblicati nelle comunicazioni corporate), quindi a esclusione delle attività non-core. Nella prima parte della pubblicazione i dati statistici relativi alle aziende di settore fanno riferimento a database differenti (Nautica in Cifre, ISTAT, AIDA - Bureau Van Dijk, ITC-UN Comtrade): non risulta pertanto sempre possibile una comparazione diretta fra i valori risultanti nei diversi capitoli.

La banca dati storica della Nautica in Cifre si è arricchita, affinata e aggiornata anno dopo anno, risultando oggi un elemento assolutamente imprescindibile per comprendere i trend dell'industria

nautica in Italia. È basata sui dati economici di tutte le imprese significative del settore nautico (produttrici e importatrici), che vengono aggiornati annualmente in primo luogo attraverso la raccolta dei Moduli di Autocertificazione compilati. Nel questionario sono richieste informazioni relative a localizzazione e forma societaria, numero di addetti, fatturato complessivo e nautico, valori economici di import-export e classificazione merceologica delle vendite. Nella fase di revisione dei dati raccolti sono stati individuati i valori fuori scala ed è stata effettuata una verifica di congruenza sugli anni precedenti. Per i questionari incompleti o errati si è proceduto a una verifica diretta con i referenti aziendali. Per le imprese non rispondenti al questionario, ma tuttora operative e significative dal punto di vista del volume d'affari è stata effettuata un'integrazione delle variabili d'in-

teresse, utilizzando valori desunti dai bilanci ufficiali o dalla comunicazione corporate delle stesse aziende.

Nel capitolo 3.c, per analizzare i dati dell'interscambio commerciale dell'Italia della cantieristica da diporto, Fondazione Edison si è avvalsa della banca dati ISTAT (Ateco 30.12 "imbarcazioni da diporto e sportive"); il posizionamento del comparto nel contesto internazionale, a livello di export e di saldo commerciale, è invece avvenuto sulla base dei dati ITC-UN Comtrade (classificazione HS 96). Le indagini del capitolo 3.d, relative al confronto internazionale sulle principali industrie della nautica, sono state condotte sulla base della classificazione NACE CL301 "Navi e Imbarcazioni", con uno specifico approfondimento sui relativi gruppi 3011 e 3012.

Prima Parte

L'INDUSTRIA NAUTICA





1.

Il 2016 in sintesi

a cura di Fondazione Edison

Premessa

Numerosi sono i settori in cui l'Italia eccelle nel mondo, da quelli più tradizionali della moda e degli altri beni finali di consumo in cui il nostro Paese ha mantenuto e rafforzato le produzioni a più elevato valore aggiunto (compensando così almeno in parte l'avanzamento dei Paesi emergenti nelle produzioni e nell'export di beni a più basso costo e di minore qualità) a numerosi settori dell'industria meccanica, protagonista negli ultimi due decenni di un autentico exploit, e alla quale si deve gran parte della modernizzazione del nostro Paese sotto il profilo della sua specializzazione produttiva internazionale. Senza dimenticare l'affermazione e/o il rilancio di settori a maggiore contenuto tecnologico come la farmaceutica, l'aerospaziale e la nautica da diporto. Tutti settori dalle produzioni più svariate (grandi torni verticali, macchine per imballaggio, banconi frigoriferi per i supermercati; mobili e piastrelle; cibo e vini; beni di lusso come l'alta moda e gli yacht, solo per citarne alcuni) animati da imprenditori tenaci e innovativi che, oltre a svolgere sapientemente il loro mestiere a conseguire importanti risultati nei rispettivi ambiti di attività, stanno contribuendo in modo decisivo alla ripresa economica dell'Italia dopo la lunga crisi del 2009-2013.

Nel 2016 l'Italia ha potuto beneficiare, oltre al risveglio della domanda interna, anche della dinamica positiva della domanda estera, per quanto lo scenario internazionale non sia sta-

to particolarmente favorevole a causa del rallentamento delle economie emergenti e delle tensioni tra la UE e Paesi come la Russia e la Turchia che sono nostri importanti mercati. Nonostante ciò, la bilancia commerciale italiana ha toccato nel 2016 un nuovo massimo storico del surplus con l'estero raggiungendo i 51,6 miliardi di euro. La bilancia commerciale dei soli prodotti industriali manufatti si è mantenuta positiva su livelli molto elevati, esprimendo lo scorso anno un attivo totale pari a 90,5 miliardi di euro che pone l'Italia tra i primi 5 Paesi al mondo con il maggiore surplus manifatturiero, dietro Cina, Germania, Corea del Sud e Giappone. A questo attivo manifatturiero il comparto delle "Imbarcazioni da diporto e sportive" ha contribuito per ben l'1,7%, generando un saldo attivo con l'estero pari a 1,5 miliardi di euro.

Contesto macroeconomico

Nel 2016, la dinamica complessiva del PIL e quella del commercio internazionale sono risultate positive: al maggior vigore mostrato nella seconda parte dell'anno dalle principali economie mondiali sono corrisposti segnali di risalita delle attività economiche e prospettive positive per i flussi commerciali, che sono restati però ancora piuttosto deboli.

L'attività economica mondiale si è mostrata resiliente ad eventi potenzialmente destabilizzanti. Molti erano

infatti i timori sulla prosecuzione della ripresa ciclica a livello mondiale e sulla dinamica delle economie europee, e in particolare di quella italiana. I rischi erano rappresentati principalmente dalle scelte elettorali negli Stati Uniti e referendarie nel Regno Unito e in Italia, ma anche dal perdurare dei conflitti in Medio Oriente e degli attentati terroristici.

Negli Stati Uniti, dopo le elezioni presidenziali americane si sono acuite alcune incertezze interne (e di conseguenza per l'economia mondiale) con riferimento soprattutto alle politiche di espansione di bilancio, a quelle protezionistiche con restrizioni agli scambi e a quelle sull'immigrazione. Tuttavia, la crescita ha beneficiato del miglioramento nel mercato del lavoro e delle politiche accomodanti portate avanti dalla Federal Reserve.

In Europa, la crescita economica ha mantenuto un ritmo moderato. Da un lato restano taluni ostacoli, tra i quali l'incertezza politica che caratterizza sia il quadro comunitario, sia alcuni Paesi membri; dall'altro, vi sono stati progressi nelle finanze pubbliche, nel mercato del lavoro e nei consumi privati. Al suo interno, la Germania ha segnato una crescita superiore rispetto alla media dell'eurozona, mentre la Francia al di sotto della stessa. Nel Regno Unito, nonostante tutte le incognite legate alle modalità con cui avverrà la Brexit, la ripresa economica si è confermata robusta, smentendo le previsioni di chi ne temeva un brusco arresto all'indomani



dell'esito del referendum. In Italia, la crescita è proseguita in linea con il sentiero di ripresa avviato nel 2013, ma è risultata al di sotto della media europea. Il ritmo (già modesto) di crescita è stato accompagnato dal perdurare del trend di bassa inflazione. Tuttavia, la situazione delle finanze pubbliche è ulteriormente migliorata (sia per il deficit sia per il debito), così come si sono visti alcuni segnali incoraggianti sul mercato del lavoro e il rinvigorirsi dei consumi e della produzione industriale. Infine, l'impostazione delle politiche fiscali maggiormente espansive messe in atto ha favorito la tenuta dei consumi e la spesa delle famiglie, nonché il miglioramento nei conti delle imprese e l'attuazione di progetti di investimento, anche grazie al piano "Industria 4.0".

L'industria italiana della nautica

La nautica in Italia ha saputo agganciare la moderata ripresa dell'economia italiana e cogliere le opportunità offerte dalla ripresa delle esportazioni. Rispetto al 2015 è infatti cresciuto ampiamente sia il fatturato nazionale del settore che quello estero. Positiva

anche la dinamica degli addetti e in ulteriore incremento il contributo alla crescita del PIL. La **tabella 1.1** riassume i più importanti indicatori economici dell'industria italiana della nautica. Nel complesso, il fatturato globale del settore (calcolato esclusivamente sulle attività attinenti alla produzione nautica delle aziende) è cresciuto del 18,6%, passando da 2,90 a 3,44 miliardi di euro (**figura 1.1**), migliorando ulteriormente la buona performance del 2015 (+17,1% rispetto al 2014). Come meglio dettagliato nelle successive sezioni del rapporto, i 3,44 miliardi di euro di fatturato complessivo originano per l'83,4% dalla produzione nazionale (2,86 miliardi di euro) e per il rimanente 16,6% dalla vendita di prodotti di importazione (572 milioni di euro). Il 66,5% del fatturato complessivo proviene dalle vendite sui mercati esteri e il rimanente 33,5% dal mercato nazionale. Il valore complessivamente esportato è pari a 2,29 miliardi di euro (in crescita del 17% rispetto al 2015); di questi, 2,18 miliardi sono di produzione italiana. Sul mercato domestico sono collocati circa 680 milioni di euro di produzione nazionale e circa 470 milioni di prodotti di impor-

tazione, per un valore complessivo di 1,15 miliardi di euro (+21,8% rispetto al 2015). La produzione italiana, pari a 2,86 miliardi di euro, è stata dunque collocata per il 76,2% all'estero e per il 23,8% venduta sul mercato interno. Il contributo prevalente alla generazione del fatturato è quello attinente alla costruzione di nuove unità, che genera oltre la metà dei ricavi complessivi del settore (57%), seguito da accessori (29%), motori (8%), refit, riparazione e rimessaggio (6%). Anche la dinamica degli addetti (dipendenti più addetti equivalenti) si conferma positiva, registrando un incremento del +1,9% e raggiungendo le 18.480 unità. Oltre l'80% degli occupati del settore è impiegato nei due comparti della costruzione di nuove unità (9.290 addetti) e degli accessori (5.720 addetti). Infine un ultimo accenno al contributo del settore della nautica al PIL nazionale: considerando il valore della produzione a prezzi di mercato, nel 2016 l'industria italiana della nautica ha generato l'1,92 per mille del PIL nazionale, superando in valore i 2,8 miliardi di euro e registrando un aumento del 18,9% rispetto all'anno precedente.

La cantieristica

All'interno dell'industria nautica il comparto della cantieristica è quello che riveste maggiore importanza sul piano nazionale e che colloca l'Italia in una posizione di leadership nel panorama mondiale, sia per dimensioni che per competitività internazionale.

In base a quanto risulta dall'indagine svolta da UCINA sulla base dei questionari somministrati agli operatori del settore, nel 2016 il fatturato della cantieristica (intesa come costruzione di nuove unità più le attività di refit, riparazione e rimessaggio) è pari a 2,17 miliardi di euro, di cui 1,95 miliardi generati dalle sole unità di nuova costruzione e 212 milioni dalle attività di refit, riparazione e rimessaggio. Il fatturato generato dalle unità di nuova costruzione (in aumento del 21,8% rispetto al 2015) origina per gran parte dalla produzione nazionale (1,88 miliardi, pari al

96,7% del fatturato del comparto). La produzione nazionale della cantieristica italiana considerata nel suo complesso è collocata per l'84,2% sui mercati esteri (1,77 miliardi) e, a loro volta, i mercati extra-Ue assorbono il 72,7% delle esportazioni nazionali (1,28 miliardi di euro). Sul mercato italiano è collocato il rimanente 15,8% della produzione nazionale (330 milioni). In termini occupazionali, considerando il numero degli addetti effettivi, la sola cantieristica ha impiegato nel 2016 oltre 12.000 addetti sui 18.480 complessivi dell'industria nautica.

La cantieristica da diporto si conferma una componente importante del comparto Automazione-meccanica-gomma-plastica; comparto che è, a sua volta, quello di maggior peso tra i quattro che rappresentano l'eccellenza manifatturiera italiana, vale a dire le cosiddette "4A" (che, oltre alla citata Automazione-meccanica-gomma-plastica, compren-

dono anche l'Abbigliamento-moda, l'Arredo-casa e l'Alimentare-vini). Nel 2016 l'export complessivo dell'Automazione-meccanica-gomma-plastica è stato pari a 142 miliardi di euro; il contributo delle sole "Imbarcazioni da diporto e sportive" è stato di 1,7 miliardi e pari all'1,2% dell'export dell'intero comparto. Negli ultimi venti anni la loro incidenza è aumentata di 0,7 punti percentuali (nel 1996 era pari allo 0,5%), mentre in valori assoluti l'incremento dell'export della nautica da diporto è stato di 1,4 miliardi di euro. Se si considera il saldo commerciale, nel 2016 il contributo delle "Imbarcazioni da diporto e sportive" all'intero del comparto della Automazione-meccanica-gomma-plastica è stato pari all'1,9%, in aumento di 1,3 punti percentuali rispetto al 1996 (0,6%); nel periodo considerato il saldo commerciale generato dal comparto della nautica da diporto è aumentato di 1,2 miliardi, passando

Tab. 1.1 ~ Industria italiana della nautica, principali indicatori 2016 e variazioni percentuali 2016 su 2015

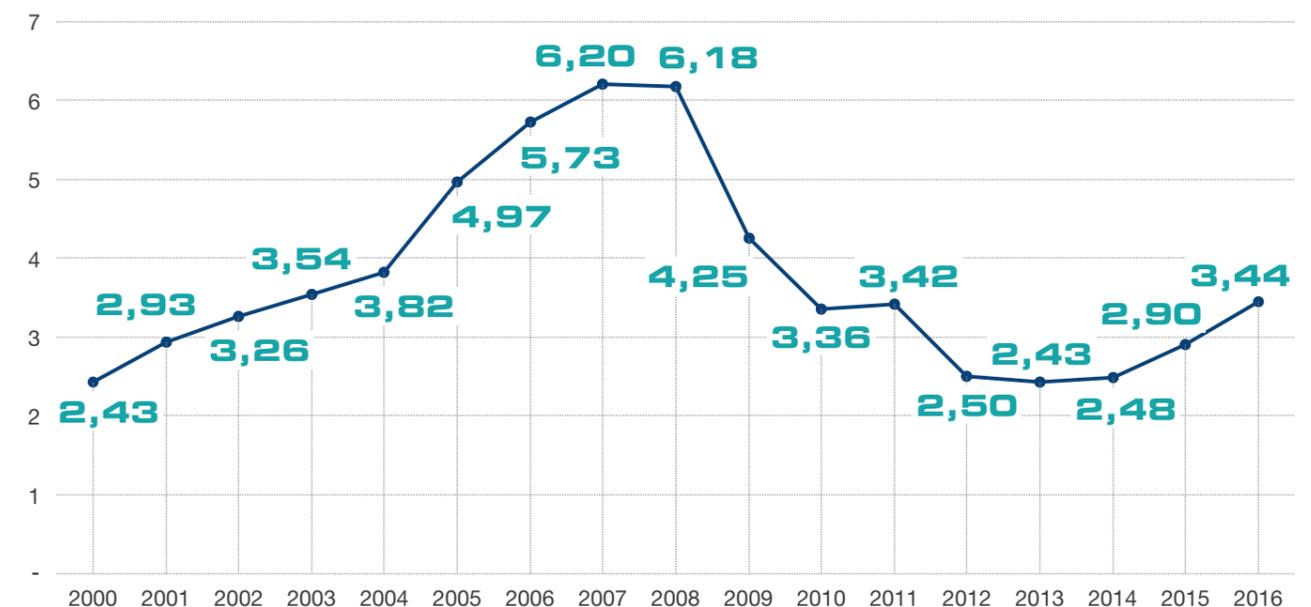
Indicatore	Valore	Variazione 2016 su 2015
Fatturato globale	3,44 mld €	18,6%
Produzione nazionale per l'Italia	0,68 mld €	24,1%
Mercato italiano	1,15 mld €	21,8%
Addetti effettivi	18.480	1,9%
Contributo al PIL nazionale	1,92‰	18,9%

Nota: i dati riportati in questa tabella si riferiscono all'intera industria della nautica che include, oltre alla cantieristica (unità di nuova costruzione più attività di refit, riparazione e rimessaggio), anche i motori e gli accessori.

Fonte: elaborazione UCINA

Fig. 1.1 ~ Industria italiana della nautica, andamento del fatturato globale 2000-2016

valori in miliardi di euro





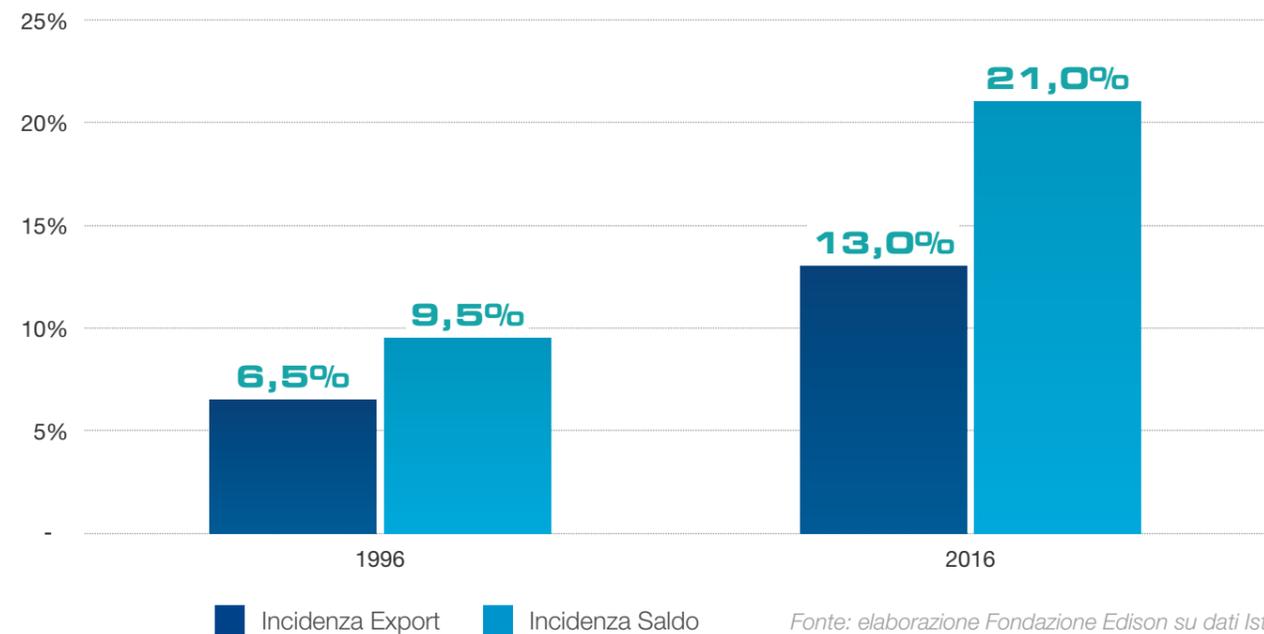
da 276 milioni a 1,5 miliardi. Quanto al peso delle "Imbarcazioni da diporto e sportive" nel comparto specifico degli "Altri mezzi di trasporto" (ossia i mezzi di trasporto diversi dagli autoveicoli che, oltre alla nautica da diporto, comprendono nello specifico le navi e strutture galleggianti; le locomotive e materiale rotabile ferro-tranviario; gli aeromobili, veicoli spaziali e relativi dispositivi; veicoli militari, motocicli e biciclette), la loro incidenza nel comparto è passata dal 6,5% del 1996 al 13% del 2016 in termini di export e dal 9,5% al 21% in termini di saldo commerciale (figura 1.2).

Tra i settori di più forte specializzazione dell'Italia (ossia i prodotti che, nella suddivisione a 4 cifre della classi-

ficazione Ateco 2007, presentano un saldo commerciale superiore a 1,5 miliardi di euro), le "Imbarcazioni da diporto e sportive" sono uno dei prodotti che negli ultimi vent'anni hanno sperimentato il maggior incremento dell'export, registrando nel 2016 un valore dell'export pari a quasi cinque volte il valore del 1996 (+391%). Come si può vedere dalla tabella 1.2 l'export è passato da 354 milioni del 1996 a 1,7 miliardi del 2016, mettendo a segno il secondo miglior incremento dopo i prodotti della cosmetica. Inoltre l'analisi condotta sugli oltre 5.000 prodotti contemplati dalla classificazione internazionale HS2012 a 6 digit evidenzia come lo scambio commerciale di barche e panfili da diporto o da

sport con motore entrobordo, generi uno dei maggiori surplus dell'Italia, pari a 1,6 miliardi di dollari nel 2016. Si tratta di un valore di poco inferiore a quello di altri pilastri storici del made in Italy, come i mobili in legno e le piastrelle ceramiche, e superiore a quello dei farmaci confezionati, delle macchine per riempire, chiudere, tappare o etichettare bottiglie, scatole o altri contenitori, divani e sedie imbottite, parti di macchine per imballaggio e parti di aeroplani e di elicotteri, e che colloca le imbarcazioni da diporto e sportive al ventesimo posto in Italia tra i comparti con il più elevato saldo commerciale (tabella 1.3).

Fig. 1.2 ~~~~ **Peso del settore "imbarcazioni da diporto e sportive" nel comparto specifico degli "altri mezzi di trasporto": 1996-2016**
classificazione Ateco



Tab. 1.2 ~~~~ **Classifica dei 20 prodotti il cui export è cresciuto di più negli ultimi 20 anni: 1996-2016**

valori in milioni di euro; prodotti che nel 2016 presentano un saldo commerciale superiore a 1,5 miliardi di euro; classificazione Ateco a 4 cifre

Rank	Classi	1996	2016	Var % 2016/1996
1	Prodotti per toletta: profumi, cosmetici, saponi e simili	825,9	4.252,8	414,9%
2	Imbarcazioni da diporto e sportive	354,2	1.740,5	391,4%
3	Prodotti petroliferi raffinati	2.378,2	9.923,0	317,3%
4	Articoli da viaggio, borse e simili, pelletteria e selleria	1.550,4	6.276,2	304,8%
5	Macchine e apparecchi di sollevamento e movimentazione	1.696,2	5.446,1	221,1%
6	Vini di uve	1.764,6	5.623,1	218,7%
7	Motori, generatori e trasformatori elettrici	1.640,2	4.862,1	196,4%
8	Aeromobili, veicoli spaziali e relativi dispositivi	2.011,3	5.637,8	180,3%
9	Motori e turbine, esclusi i motori per aeromobili, veicoli e motocicli	1.960,4	5.481,3	179,6%
10	Altre pompe e compressori	2.464,6	6.433,5	161,0%
11	Attrezzature di uso non domestico per la refrigerazione e la ventilazione	2.287,9	5.881,7	157,1%
12	Navi e strutture galleggianti	1.056,5	2.639,6	149,8%
13	Macchine per l'industria alimentare, delle bevande e del tabacco	1.356,4	3.362,2	147,9%
14	Altri rubinetti e valvole	2.372,3	5.856,6	146,9%
15	Lastre, fogli, tubi e profilati in materie plastiche	2.024,4	4.993,5	146,7%
16	Tubi, condotti, profilati cavi e relativi accessori in acciaio (esclusi quelli in acciaio colato)	2.130,4	5.236,1	145,8%
17	Altri prodotti in metallo n.c.a.	2.490,4	5.994,0	140,7%
18	Altri prodotti della lavorazione e conservazione di frutta e ortaggi	1.198,9	2.861,1	138,6%
19	Paste alimentari, cuscus e prodotti farinacei simili	801,7	1.810,7	125,9%
20	Altre macchine di impiego generale n.c.a.	4.262,2	9.502,8	123,0%

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati Istat

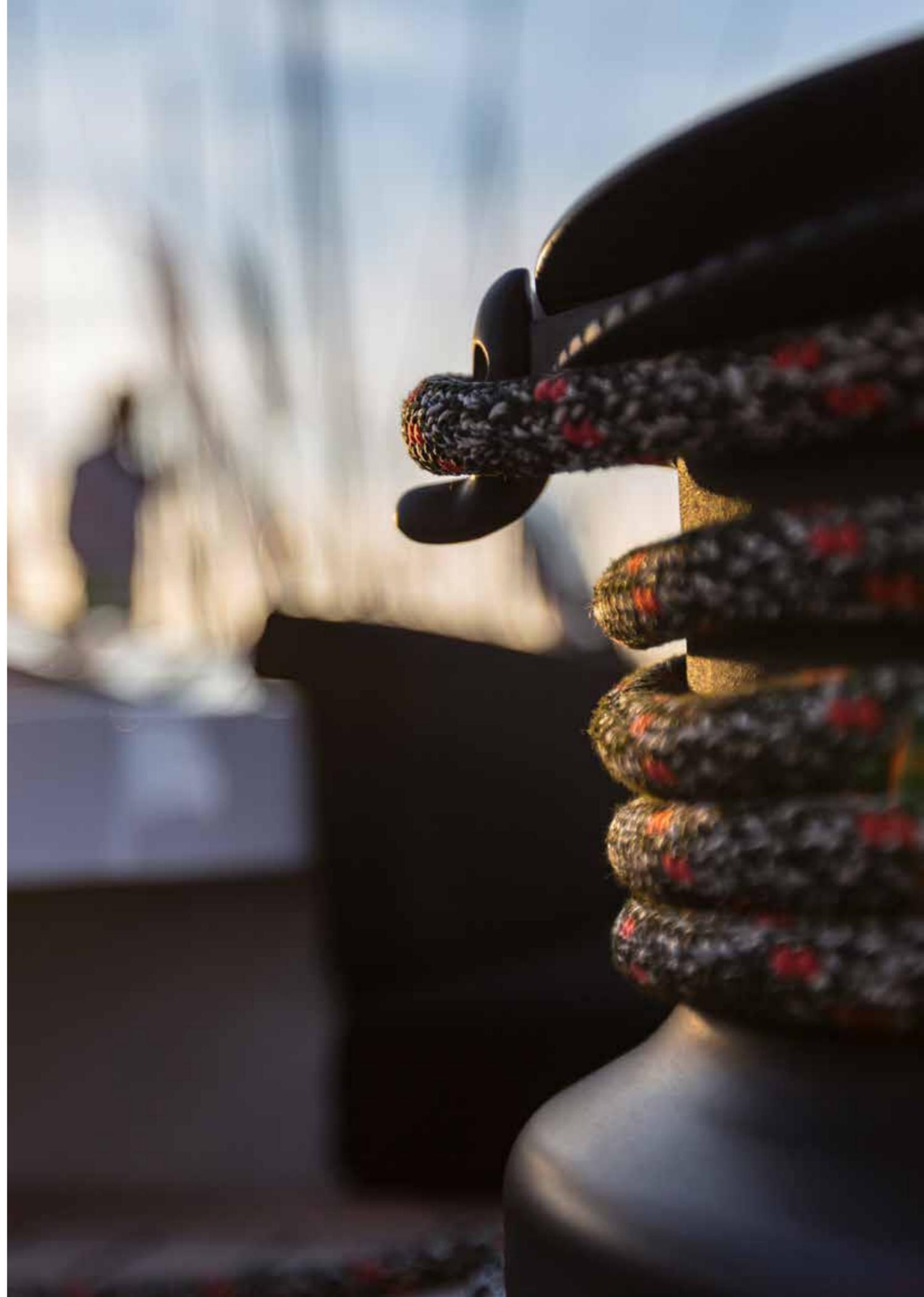


Tab. 1.3 I prodotti italiani esportati all'estero che generano i più elevati saldi commerciali: anno 2016

valori in milioni di dollari; classificazione HS 96

Rank	Prodotti	Saldo
1	Vini di uve fresche	4.360
2	Minuterie ed oggetti di gioielleria e loro parti	4.168
3	Rubinetteria e valvolame	4.157
4	Autoveicoli da turismo, inclusi gli autoveicoli del tipo "break" e le auto da corsa, azionati da motore a pistone alternativo con accensione a scintilla, di cilindrata > 3 000 cm	3.244
5	Oli leggeri e preparazioni di oli di petrolio o di materiali bituminosi, diversi dagli oli greggi	3.174
6	Borsette, anche a tracolla, incluse quelle senza impugnatura, con superficie esterna di pelli	3.001
7	Autoveicoli da turismo, inclusi gli autoveicoli del tipo "break" e le auto da corsa, di cilindrata > 1 500 cm	2.920
8	Parti e accessori, di trattori, autoveicoli per il trasporto di 10 o più persone	2.555
9	Piastrelle e lastre da pavimentazione o da rivestimento, verniciate o smaltate, di ceramica	2.354
10	Macchine ed apparecchi per impacchettare o imballare le merci	2.296
11	Occhiali da sole	2.203
12	Calzature con suola esterna e tomaia di cuoio naturale	2.100
13	Autoveicoli per il trasporto di merci, di peso a pieno carico ≤ 5 T	2.044
14	Navi passeggeri, navi da crociera e navi simili appositamente costruite per il trasporto di persone; navi traghetto	2.000
15	Macchine ed apparecchi meccanici	1.914
16	Piastrelle e lastre da pavimentazione o da rivestimento (non verniciate né smaltate) di ceramica	1.853
17	Parti di mobili diversi dai mobili per sedersi	1.765
18	Paste alimentari, (non cotte né farcite né altrimenti preparate, non contenenti uova)	1.738
19	Mobili di legno	1.648
20	Barche e panfili da diporto o da sport, con motore entro bordo	1.641
21	Lavori di ferro o acciaio	1.504
22	Calzature con suola esterna di gomma, di materia plastica, di cuoio naturale o ricostituito e tomaia di cuoio naturale	1.495
23	Farmaci confezionati	1.376
24	Macchine ed apparecchi per riempire, chiudere, tappare o etichettare bottiglie, scatole, sacchi o altri contenitori	1.354
25	Mobili per sedersi, con intelaiatura di legno, imbottiti (divani letto)	1.324
26	Prodotti di materie plastiche	1.313
27	Parti di macchine per imballaggio	1.270
28	Caffè, torrefatto (non decaffeinizzato)	1.246
29	Parti di aeroplani e di elicotteri (escl. alianti)	1.218
30	Cuoi e pelli intere di bovini, compresi i bufali, oppure di equidi, anche pergamenate, lato fiore, preparate dopo la concia o dopo l'essiccazione, depilate	1.201

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati ITC - UN Comtrade





2.

L'industria della nautica in Italia

2.a Fatturato

Nel presente paragrafo vengono presentati i dati relativi all'intera industria della nautica in Italia, composta da:

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

I dati sono frutto di elaborazione di questionari UCINA, arrotondati alle

decine di migliaia di euro.

Il fatturato complessivo del settore della nautica (tabella 2.1) ammonta a oltre 3,4 miliardi di euro, derivante per l'83,4% da produzione nazionale e per il 16,6% dalla vendita di prodotti di importazione.

La produzione nazionale genera un fatturato di oltre 2,8 mld €, di cui il 76% è diretto all'estero, prevalentemente (67%) verso Paesi extra UE. Sul mercato nazionale vengono collocate vendite

per quasi 683 mln €, a cui si aggiunge un valore di prodotti di importazione pari a quasi 470 milioni: per questo il valore del fatturato collocato in Italia supera il miliardo di euro (1,15 mld €).

Infine, è importante menzionare il saldo della bilancia commerciale dell'industria nautica, decisamente positivo, che supera 1,6 mld €.

La figura 2.1 mostra il peso dei diversi settori dell'industria nautica.

La figura 2.2 evidenzia l'importanza

Fig. 2.1 ~~~~~ Peso % dei sottosettori dell'industria nautica anno 2016

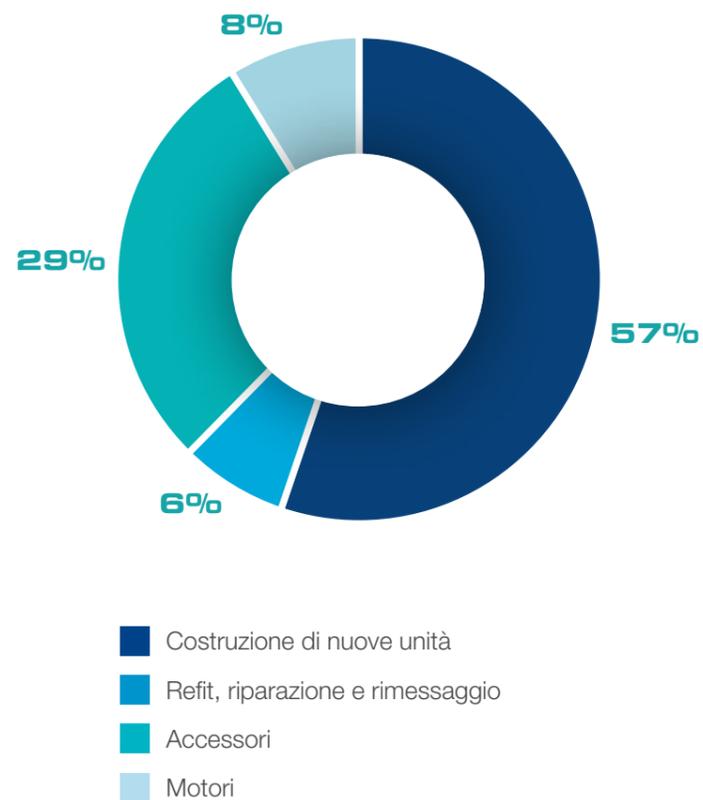
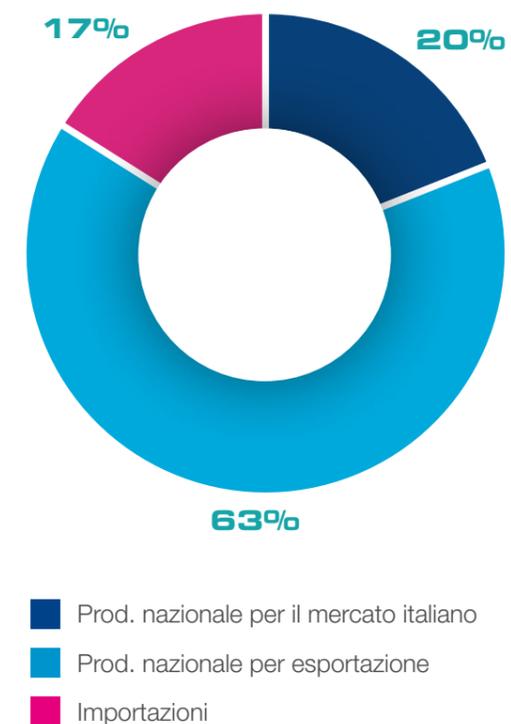


Fig. 2.2 ~~~~~ Ripartizione del fatturato globale dell'industria nautica anno 2016



Tab. 2.1 Tutti i comparti dell'industria nautica
anno 2016, valori in euro

	Cantieristica				Totale industria nautica	
	Costruzione di nuove unità (I)	Refit, riparazione e rimessaggio (II)	Accessori (III)	Motori (IV)		
Produzione nazionale	1.884.030.000	212.310.000	710.230.000	58.410.000	2.864.980.000	83,4%
per il mercato nazionale (a)	222.770.000	107.660.000	337.010.000	15.470.000	682.910.000	23,8%
per esportazione (b)	1.661.260.000	104.650.000	373.220.000	42.940.000	2.182.070.000	76,2%
di cui verso Paesi UE	460.150.000	21.980.000	220.200.000	27.910.000	730.240.000	33,5%
di cui verso Paesi extra UE	1.201.110.000	82.670.000	153.020.000	15.030.000	1.451.830.000	66,5%
Importazioni	64.500.000	-	278.490.000	228.930.000	571.920.000	16,6%
provenienti da Paesi UE	58.050.000	-	158.740.000	173.990.000	390.780.000	68,3%
provenienti da Paesi extra UE	6.450.000	-	119.750.000	54.940.000	181.140.000	31,7%
vendute in Italia (c)	51.600.000	-	194.940.000	222.060.000	468.600.000	81,9%
vendute all'estero (d)	12.900.000	-	83.550.000	6.870.000	103.320.000	18,1%
saldo esportazioni - importazioni	1.596.760.000	104.650.000	94.730.000	-185.990.000	1.610.150.000	-
Fatturato globale	1.948.530.000	212.310.000	988.720.000	287.340.000	3.436.900.000	100%
destinazione finale all'estero (b+d)	1.674.160.000	104.650.000	456.770.000	49.810.000	2.285.390.000	66,5%
destinazione finale Italia (a+c)	274.370.000	107.660.000	531.950.000	237.530.000	1.151.510.000	33,5%

delle esportazioni nella composizione del fatturato dell'industria nautica. La figura 2.3 intende mostrare l'andamento del mercato tra il 2010 e il 2016, evidenziando in particolare la destinazione delle vendite in Italia, in crescita già dal 2015, invertendo la

tendenza in atto da diversi anni. La tabella 2.2 riporta i valori del fatturato, relativi agli anni 2010-2016 e le variazioni percentuali tra gli ultimi due anni. Il valore della produzione nazionale mostra una crescita del 17,7%, derivante da un incremen-

to di entrambe le sue componenti, mentre le importazioni aumentano di quasi il 23%. Complessivamente, quindi, il fatturato globale mostra una crescita del 18,6%.

La figura 2.4 evidenzia graficamente la crescita dell'ultimo triennio e il di-

verso peso dei settori.

La figura 2.5 evidenzia con chiarezza le dinamiche sinora espone, in particolare si osserva come il tasso di crescita della produzione nazionale dell'industria sia superiore a quello delle importazioni.

La figura 2.6 mostra la destinazione delle vendite dei prodotti italiani, prevalentemente rivolta ai mercati esteri. Si segnala come questa tendenza sia in atto a partire dal 2008 e nell'ultimo anno presenti una lieve inversione di tendenza.

Tab. 2.2 Tutti i comparti dell'industria nautica, andamento 2010-2016
valori in euro

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)
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
2013	479.060.000	1.589.500.000	2.068.560.000	356.450.000	1.233.050.000	2.425.010.000
2014	486.570.000	1.618.190.000	2.104.760.000	370.660.000	1.247.530.000	2.475.420.000
2015	550.250.000	1.882.990.000	2.433.240.000	465.230.000	1.417.760.000	2.898.470.000
2016	682.910.000	2.182.070.000	2.864.980.000	571.920.000	1.610.150.000	3.436.900.000
% Var. 16-15	24,1%	15,9%	17,7%	22,9%		18,6%



Fig. 2.3 Tutti i comparti: andamento dati di fatturato 2010-2016
valori in miliardi di euro

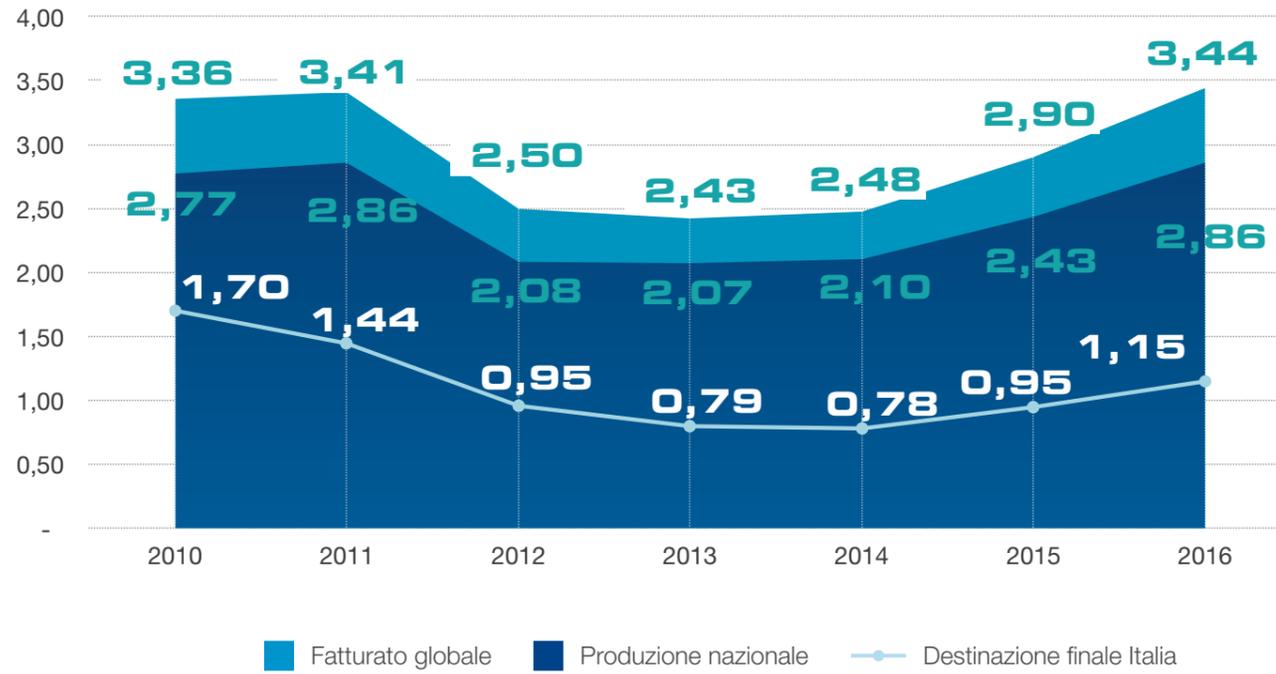


Fig. 2.5 Tutti i comparti: composizione del fatturato globale, andamento 2010-2016
valori in miliardi di euro

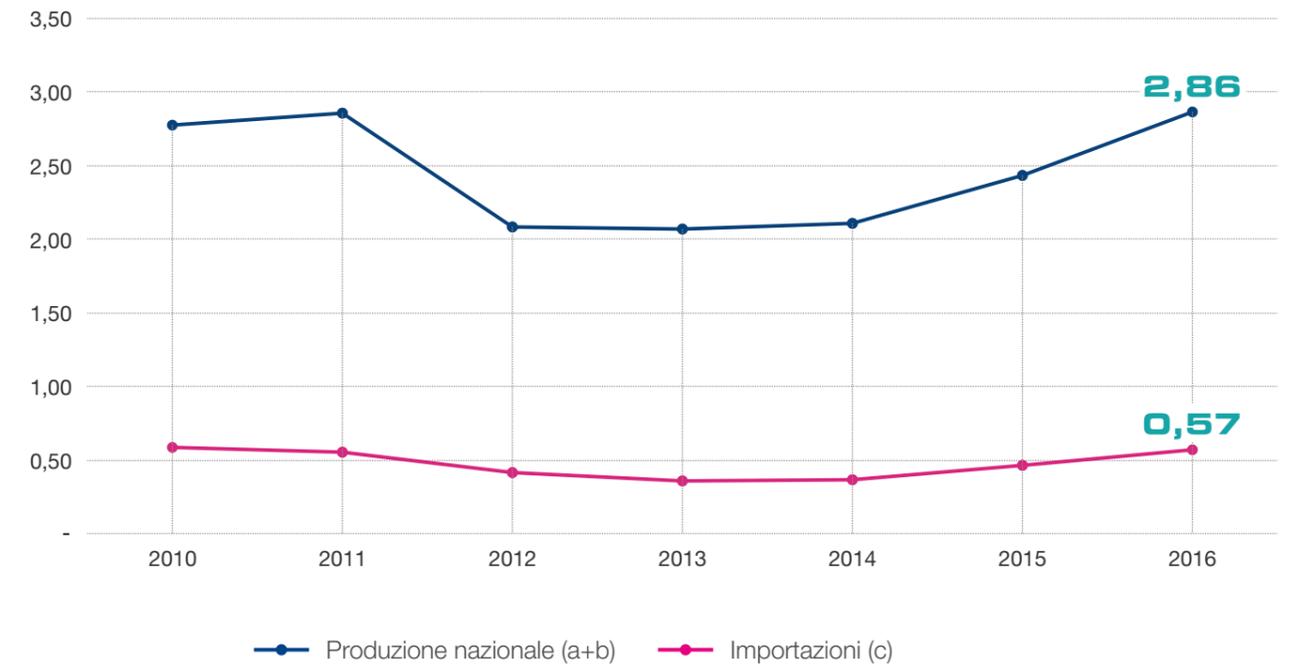


Fig. 2.4 Ripartizione 2014-2016 del fatturato globale per comparto
valori in miliardi di euro

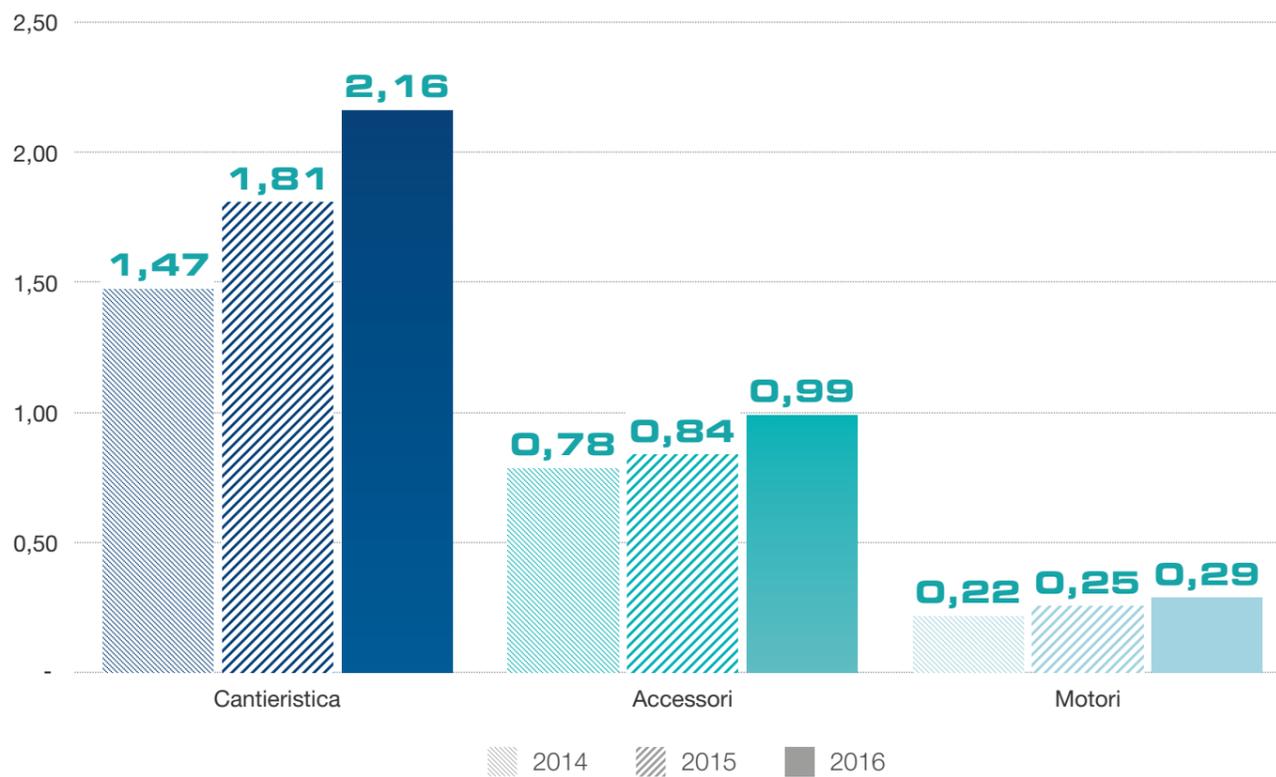
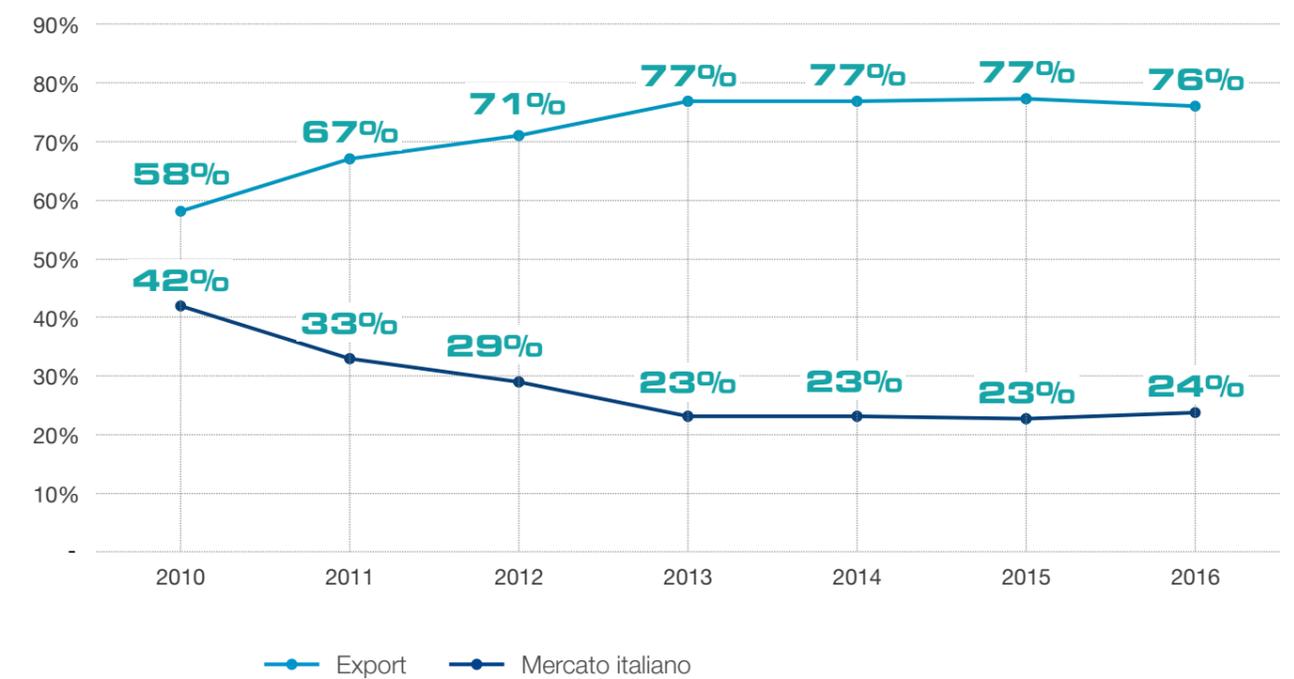


Fig. 2.6 Tutti i comparti: ripartizione produzione nazionale per mercato di sbocco, andamento 2010-2016
valori percentuali





2.b Addetti

Per quanto riguarda l'impatto del settore nautico sul mercato del lavoro, la [tabella 2.3](#) illustra i risultati ottenuti dall'analisi dei dati stimati tramite i questionari UCINA.

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

I lavoratori dipendenti per il settore nautico complessivamente ammontano a 17.040 unità (contro le 16.750

dell'anno precedente), di cui quasi la metà impiegati nella produzione e importazione di nuove unità. Analoga ripartizione per gli addetti esterni, che superano le 2.000 unità ([tabella 2.4](#)). Gli addetti esterni in media lavorano presso le imprese per un periodo di tempo pari a circa 9 mesi e oltre il 65% viene utilizzato per più di 11 mesi all'anno.

Osservando la [tabella 2.3](#) 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. Il numero di addetti equivalenti dell'industria nautica ammonta a 1.440 (contro i 1.380 dell'anno precedente), gran parte dei quali assorbiti dalla produzione e importazione di nuove unità. Le persone impiegate nei comparti della nautica da diporto salgono così a 18.480 (contro 18.130 dell'anno passato).

La [figura 2.7](#) mostra il fatturato medio generato da ogni dipendente e ogni addetto effettivo nei diversi comparti.

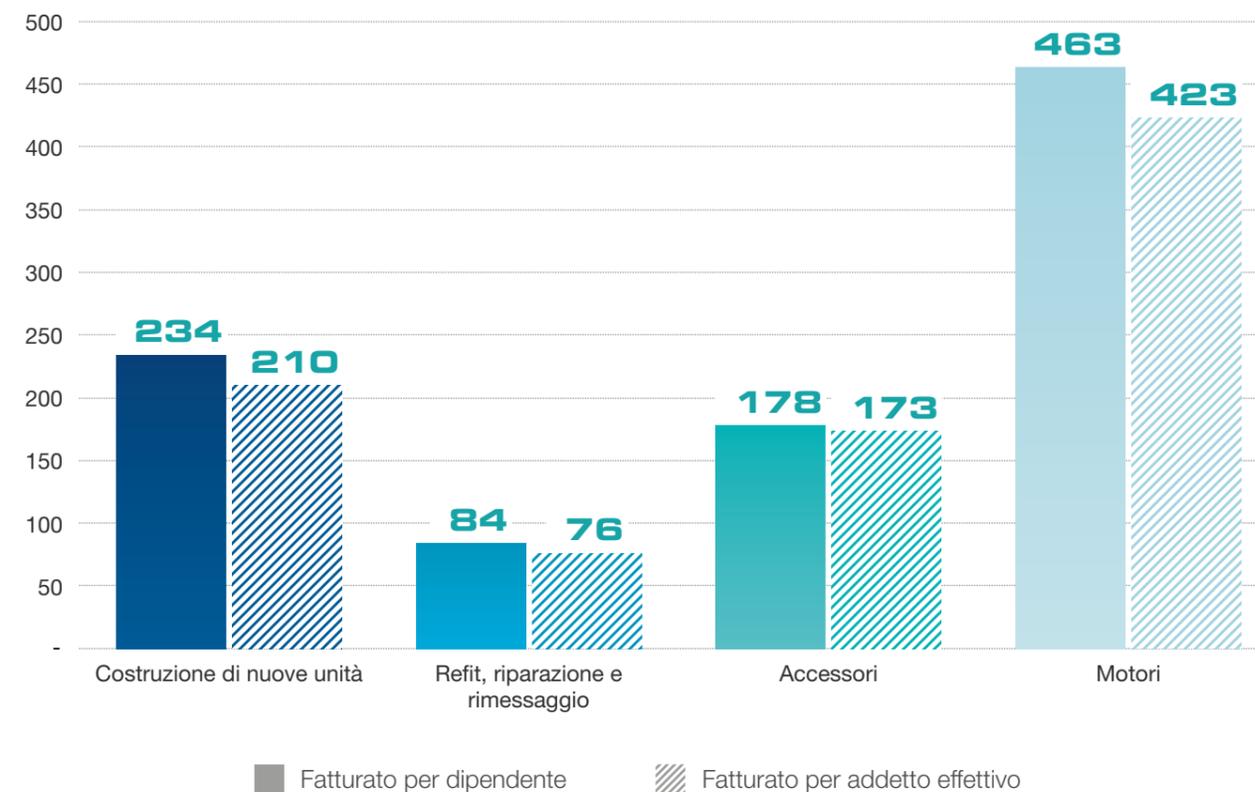
Tab. 2.3 Addetti equivalenti ed effettivi
anno 2016

Sottosettori	Dipendenti	Addetti equivalenti	Addetti effettivi
Costruzione di nuove unità	8.330	960	9.290
Refit, riparazione e rimessaggio	2.520	270	2.790
Accessori	5.570	150	5.720
Motori	620	60	680
Totale addetti	17.040	1.440	18.480

Tab. 2.4 L'impatto del settore nautico sul mercato del lavoro
anno 2016

Sottosettori	Dipendenti	Addetti Esterni	di cui: Addetti esterni in esclusiva	% Addetti in esclusiva su totale addetti esterni	Dipendenti + addetti esterni	Numero medio mesi di utilizzo addetti esterni	% di utilizzo per più di 11 mesi all'anno	% di utilizzo per più di 6 mesi all'anno
Costruzione di nuove unità	8.330	1.280	460	36%	9.610	9	60%	85%
Refit, riparazione e rimessaggio	2.520	470	170	36%	2.990	7	15%	80%
Accessori	5.570	200	80	40%	5.770	9	70%	80%
Motori	620	60	60	100%	680	12	90%	95%
Totale addetti	17.040	2.010	770	38%	19.050	9	65%	83%

Fig. 2.7 Fatturato per addetto
anno 2016, valori in migliaia di euro





2.6 Contributo al PIL

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 (produzione e importazione di nuove unità, refit, riparazioni e

rimessaggio, accessori, motori) 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 sottosectori (pari al 29% del fatturato totale);
- costi intermedi dei sottosectori: cantieristica, accessori e motori, al netto degli acquisti che ciascun sottosectore 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 della sola cantieristica).

Il contributo della nautica al PIL, come valore della produzione a prezzi di

mercato, si avvicina ai 3 miliardi di euro, con un aumento di circa il 19% rispetto allo scorso anno. Tale valore è formato per il 29% dal valore aggiunto, per il 59% dai costi intermedi dei sottosectori (che quantificano implicitamente l'ammontare dell'indotto a monte del settore nautico) e per il restante 11% dai margini di intermediazione per la cantieristica (tabella 2.5). La figura 2.8 mostra il contributo della nautica da diporto al PIL italiano, che continua il trend positivo per l'anno 2016 dopo la ripresa vi-

sta negli anni precedenti.

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 (figura 2.9) rappresenta pertanto l'andamento dell'apporto dell'industria nautica al prodotto interno lordo italiano. Nel 2016 tale rapporto arriva a sfiorare il 2%.

La figura 2.10 rappresenta l'andamento delle variazioni percentuali del PIL italiano e del PIL della nautica da diporto. Tale andamento

appare simile: la variazione del PIL della nautica da diporto amplifica quello del PIL nazionale, essendo la nautica da diporto un mercato ad alta elasticità del reddito.

Si osservi che il settore della nautica da diporto appare crescere anche quando il PIL nazionale resta costante o lievemente negativo: ciò accade ad esempio se il PIL dei Paesi destinatari delle esportazioni cresce.

Tab. 2.5 Il contributo della nautica al PIL
anno 2016

	Valori in euro	peso
Valore aggiunto dei comparti	824.860.000	29%
Costi intermedi della cantieristica	1.318.110.000	
Costi intermedi del settore degli accessori	279.710.000	
Costi intermedi del settore dei motori	77.960.000	
Totale costi intermedi (indotto a monte)	1.675.780.000	59%
Margini intermediazione per collocamento produzione sul mercato	324.130.000	11%
Contributo al PIL 2016	2.824.770.000	100%
Contributo al PIL 2015	2.374.960.000	
Variazione contributo al PIL 2016-2015	18,9%	
Peso del contributo al PIL della nautica rispetto al PIL nazionale ‰ 2016		1,92 ‰
Peso del contributo al PIL della nautica rispetto al PIL nazionale ‰ 2015		1,75 ‰

Fig. 2.8 Evoluzione 2010-2016 del contributo della nautica al PIL
valori in miliardi di euro, variazioni percentuali annuali

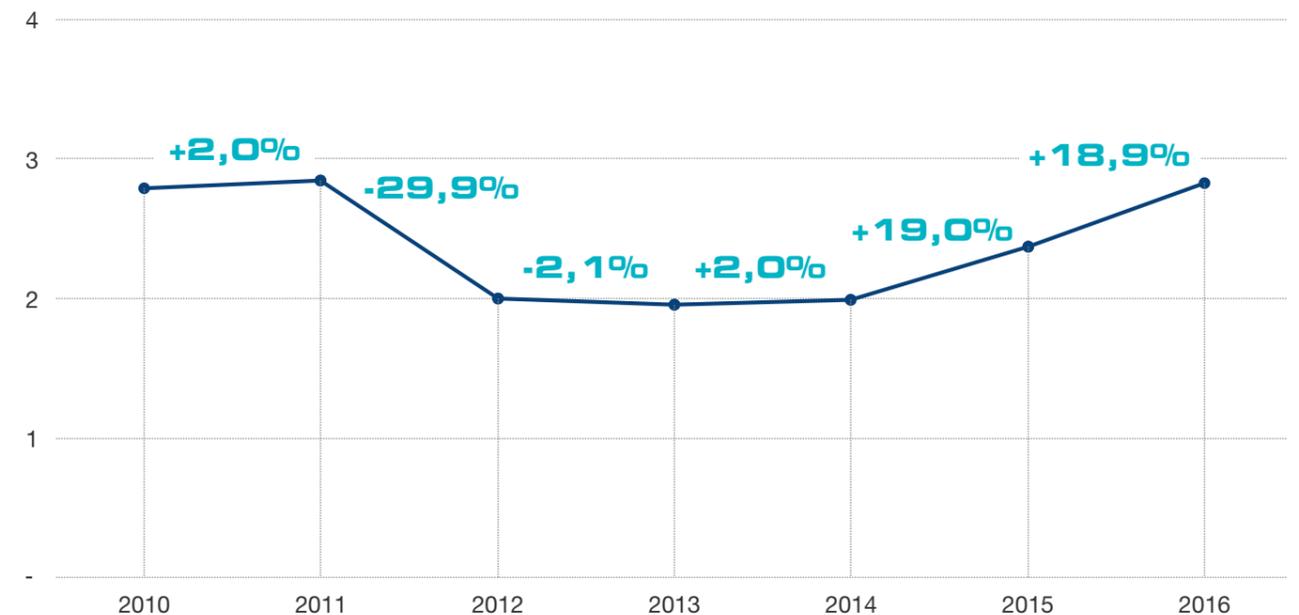




Fig. 2.9 ~~~~~ Peso del contributo al PIL della nautica rispetto al PIL Italia 2010 - 2016
valori %

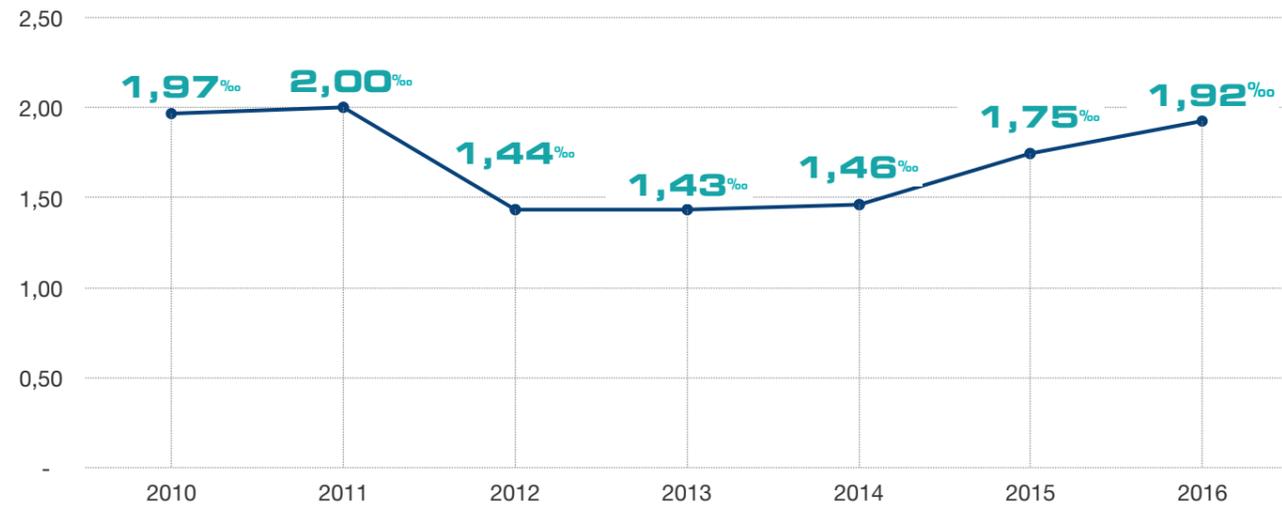
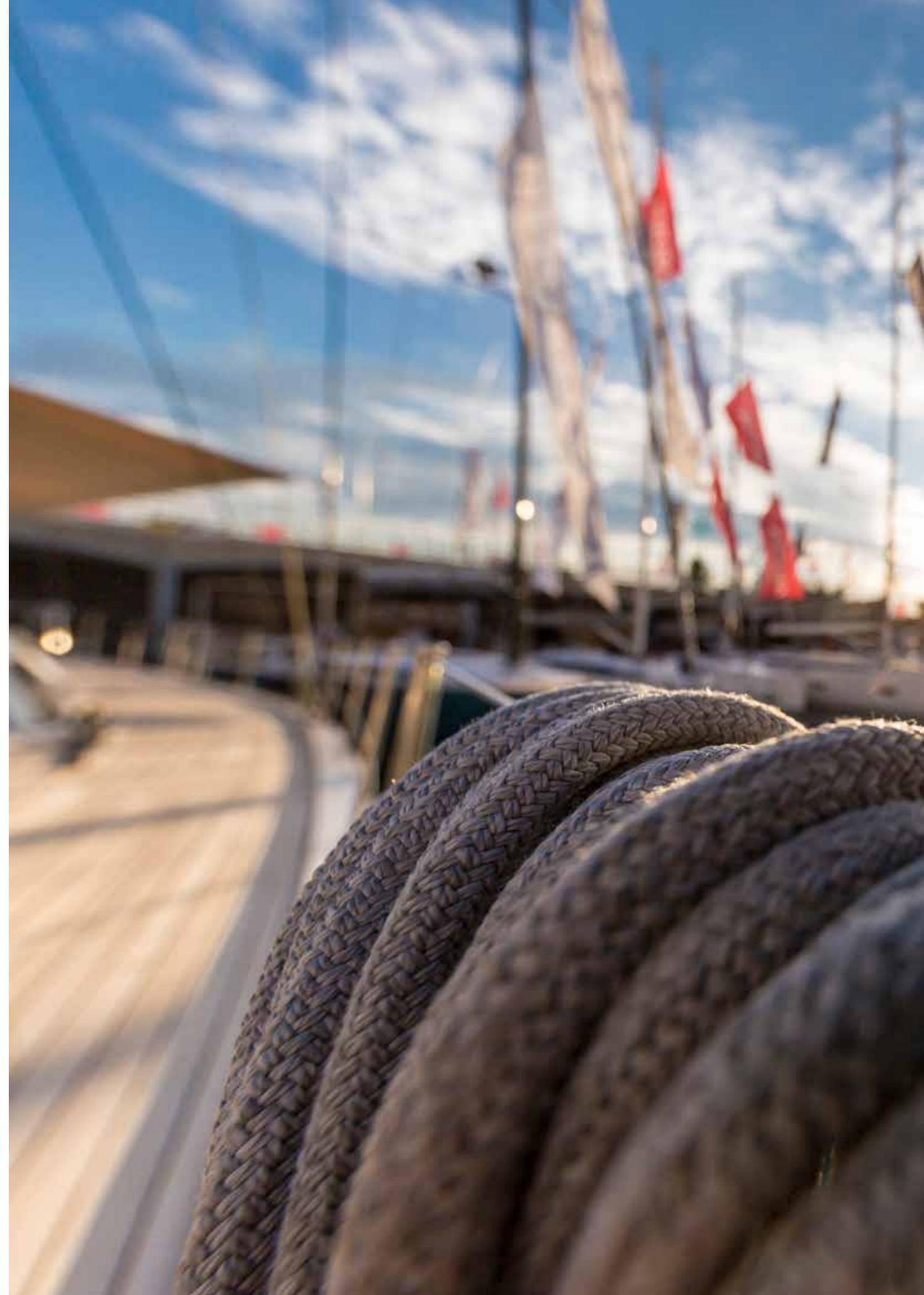
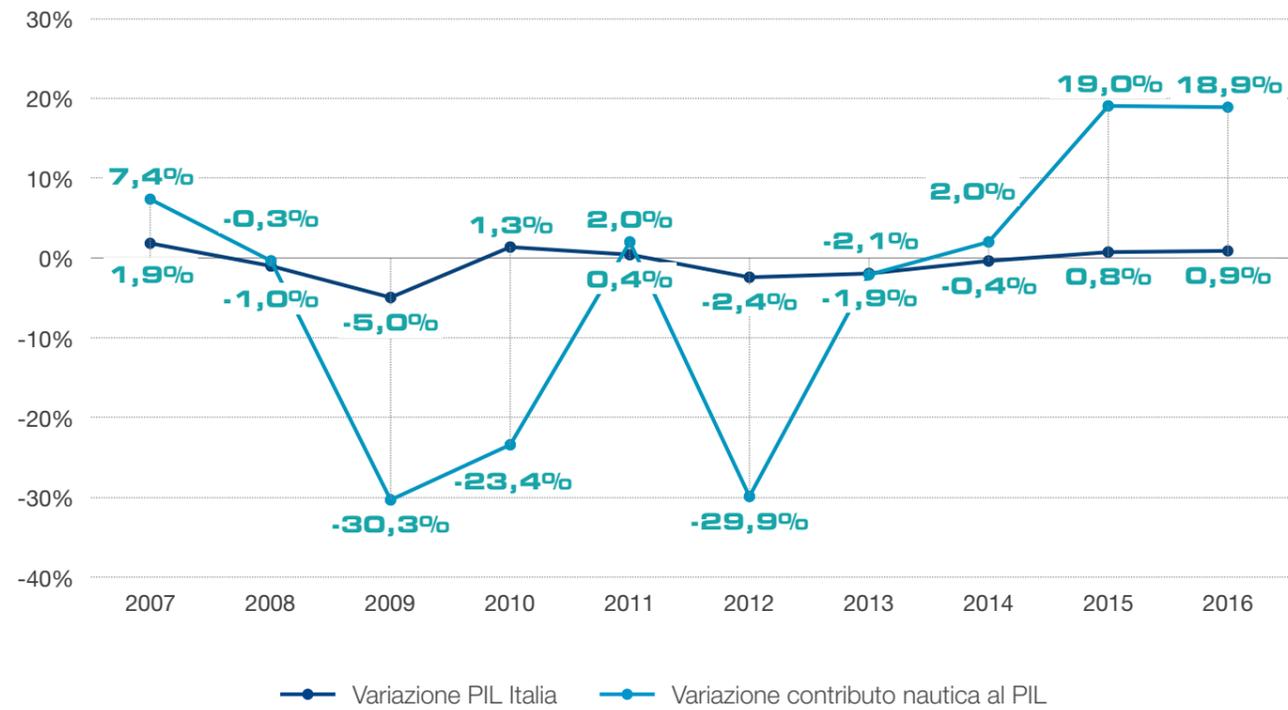


Fig. 2.10 ~~~~~ Evoluzione 2007 - 2016 della variazione del contributo della nautica al PIL e del PIL nazionale
variazioni percentuali annuali





3.

La cantieristica

Il comparto della cantieristica comprende la costruzione e importazione di nuove unità da diporto e le attività di refit, riparazione e rimessaggio.

La figura 3.1 mostra l'andamento di tale mercato negli anni 2010-2016, evidenziando come dal 2012 il fatturato complessivo e quello relativo alla produzione nazionale si siano dapprima assestati e abbiano poi dato i primi segni di ripresa. Le vendite sul territorio nazionale, comprensive sia delle nuove unità prodotte in Italia, sia delle importazioni, seguono lo stesso andamento con un ritardo di un anno.

3.a Costruzione e importazione di nuove unità da diporto

Il fatturato italiano relativo alla costruzione e importazione di nuove unità da diporto per l'anno 2016 si avvicina a 2 miliardi di euro, quasi interamente derivanti da produzione nazionale (tabella 3.1).

La destinazione principale delle vendite è data dai Paesi extraeuropei (72% delle esportazioni). Sul mercato nazionale vengono collocate vendite per oltre 223 mln €, che, sommati ai 52 mln € di importazioni, compongono un valore di fatturato collocato in

Italia pari a circa 274 mln €.

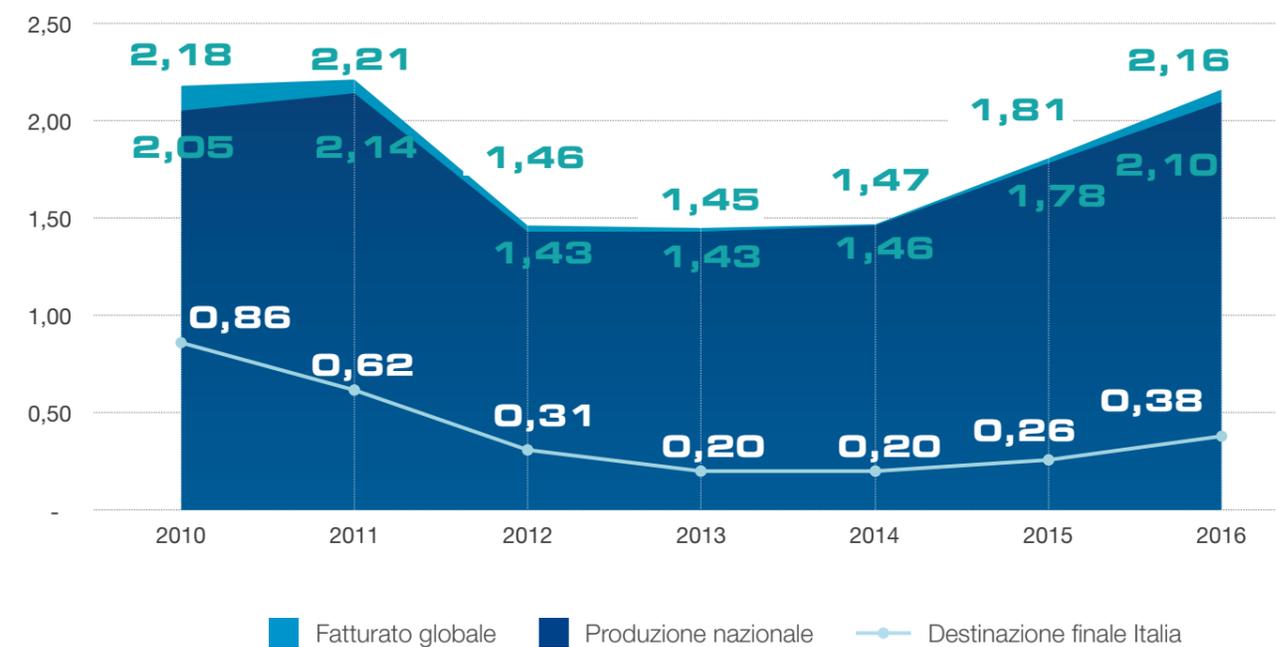
Nella tabella 3.2 sono riportati i valori dei fatturati relativi al periodo 2010-2016 con un confronto sulla variazione percentuale dei valori relativi agli ultimi due anni. Il fatturato totale registra un aumento di quasi il 22% rispetto all'anno precedente.

Si osservi come l'aumento più importante in valore assoluto sia relativo all'export mentre appaiono percentualmente rilevanti le riprese in termini di produzione italiana venduta sul mercato nazionale e importazioni.

Dall'analisi della figura 3.2 emerge chiaramente l'importanza della produzione italiana esportata (85%), e il

Fig. 3.1 Cantieristica: andamento dati di fatturato 2010 - 2016

valori in miliardi di euro



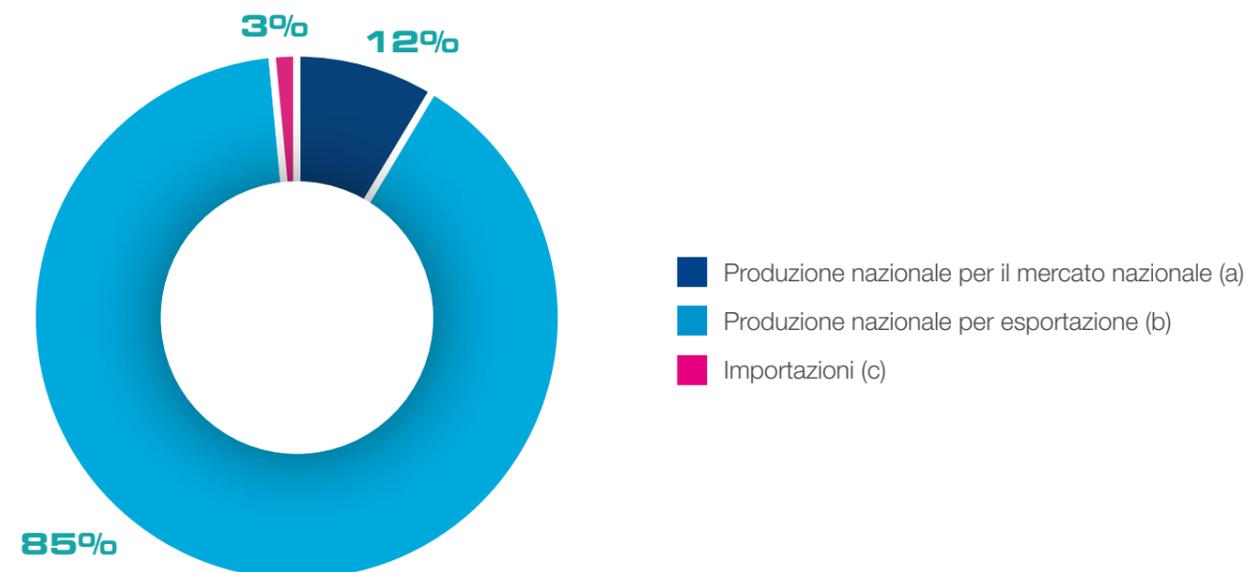
**Tab. 3.1** ~ Produzione e importazione di nuove unità
anno 2016

	Valori in €	Valori %
Produzione nazionale	1.884.030.000	97%
per il mercato nazionale (a)	222.770.000	12%
per esportazione (b)	1.661.260.000	88%
di cui verso Paesi UE	460.150.000	28%
di cui verso Paesi extra UE	1.201.110.000	72%
Importazioni	64.500.000	3%
provenienti da Paesi UE	58.050.000	90%
provenienti da Paesi extra UE	6.450.000	10%
vendute in Italia (c)	51.600.000	80%
vendute all'estero (d)	12.900.000	20%
Fatturato globale	1.948.530.000	100%
destinazione finale all'estero (b+d)	1.674.160.000	86%
destinazione finale Italia (a+c)	274.370.000	14%

minor valore della produzione collocata sul mercato interno (12%). Le importazioni hanno un ruolo marginale nella composizione del fatturato. L'andamento del settore nel periodo 2010-2016 (figura 3.3) evidenzia la sempre maggiore importanza della produzione nazionale rispetto alle importazioni.

La maggiore importanza dell'export rispetto alle vendite sul mercato nazionale è invece rappresentata nella figura 3.4, che mostra come la forbice tra queste due grandezze abbia conosciuto un forte aumento dal 2010 al 2013, per mostrare poi una inversione di tendenza già dal 2015. Il settore della produzione e impor-

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

Fig. 3.2 ~ Produzione e importazione di nuove unità: ripartizione del fatturato globale
valori percentuali, anno 2016

Le unità prodotte sono suddivise nelle seguenti tipologie:

- unità a motore entroborordo (eb), entrofuoribordo (efb) e idrogetto;
- unità a motore fuoribordo (fb);
- unità a vela;
- unità pneumatiche;
- unità minori¹.

Dalle tabelle 3.3 e 3.4b si evince la netta prevalenza del fatturato deri-

vante dalla vendita di unità da diporto con motore entroborordo, entrofuoribordo e idrogetto, che ammonta a 1,7 mld € (circa il 90% del fatturato globale), in gran parte derivante dalla produzione nazionale. La produzione nazionale di tutte le tipologie merceologiche viene per la maggior parte destinata all'estero. La tabella 3.4a illustra la variazione

percentuale delle diverse componenti di fatturato all'interno di ciascun sottosectore al fine di comprendere in modo più approfondito le dinamiche intervenute nel corso del 2016. Si osserva in particolare modo la ripresa delle importazioni e il consolidamento della variazione positiva della produzione italiana per il mercato nazionale.

Tab. 3.2 ~ Produzione e importazione di nuove unità, andamento 2010-2016
valori in euro

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)
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
2013	90.200.000	1.196.970.000	1.287.170.000	21.200.000	1.175.770.000	1.308.370.000
2014	86.090.000	1.229.270.000	1.315.360.000	18.410.000	1.210.860.000	1.333.770.000
2015	137.740.000	1.438.430.000	1.576.170.000	24.070.000	1.414.360.000	1.600.240.000
2016	222.770.000	1.661.260.000	1.884.030.000	64.500.000	1.596.760.000	1.948.530.000
Variaz. % 16-15	61,7%	15,5%	19,5%	168,0%		21,8%

1. Per unità minori s'intendono unità rigide non a vela < 2,5 m, unità pneumatiche < 2,5 m, unità a vela < 2,5 m, derive e tavole a vela, moto d'acqua PWC, canoe, kajak, pattini, pedalò, jole, mosconi.

**Tab. 3.3** Composizione del fatturato dei sottocomparti

anno 2016, valori in euro

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	144.460.000	1.546.740.000	1.691.200.000	54.500.000	1.492.240.000	1.745.700.000
Unità rigide con motore fb.	5.250.000	19.320.000	24.570.000	2.440.000	16.880.000	27.010.000
Unità a vela	53.650.000	43.200.000	96.850.000	5.060.000	38.140.000	101.910.000
Unità pneumatiche	17.410.000	50.700.000	68.110.000	1.550.000	49.150.000	69.660.000
Unità minori	2.000.000	1.300.000	3.300.000	950.000	350.000	4.250.000
Totali	222.770.000	1.661.260.000	1.884.030.000	64.500.000	1.596.760.000	1.948.530.000

Tab. 3.4a Variazione del fatturato dei sottocomparti

variazioni percentuali 2016/2015

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	57,9%	18,0%	20,6%	85,4%	21,9%
Unità rigide con motore fb.	24,1%	13,0%	15,2%	30,5%	16,5%
Unità a vela	167,4%	-14,1%	37,6%	86,0%	39,4%
Unità pneumatiche	12,3%	14,0%	13,6%	2,6%	13,3%
Unità minori	33,3%	160,0%	65,0%	111,1%	73,5%
Totali	61,7%	15,5%	19,5%	168,0%	21,8%

Tab. 3.4b Peso dei sottocomparti sul fatturato globale

anno 2016, valori percentuali

Tipologie merceologiche	Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	Produzione nazionale per export (b)	Produzione nazionale (a+b)	Importazioni (c)	Fatturato globale (a+b+c)
Unità eb. efb. idrogetto	64,8%	93,1%	89,8%	84,5%	89,6%
Unità rigide con motore fb.	2,4%	1,2%	1,3%	3,8%	1,4%
Unità a vela	24,1%	2,6%	5,1%	7,8%	5,2%
Unità pneumatiche	7,8%	3,1%	3,6%	2,4%	3,6%
Unità minori	0,9%	0,1%	0,2%	1,5%	0,2%
Totali	100%	100%	100%	100%	100%



Fig. 3.3 ~ Produzione e importazione di nuove unità: composizione del fatturato globale, andamento 2010-2016

valori in miliardi di euro

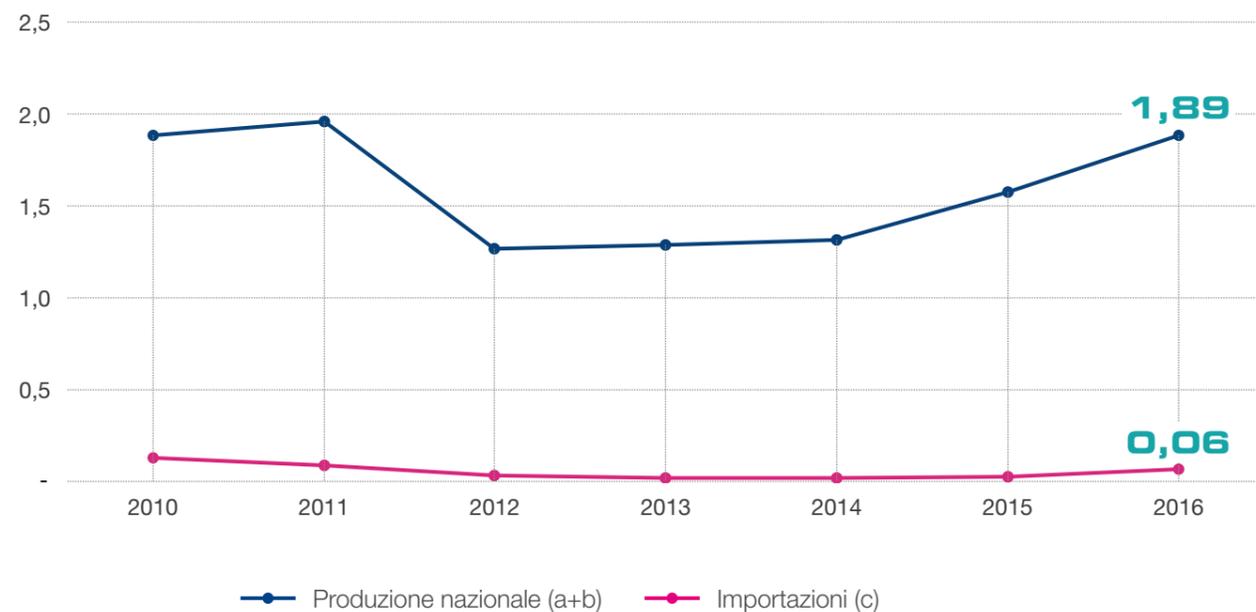
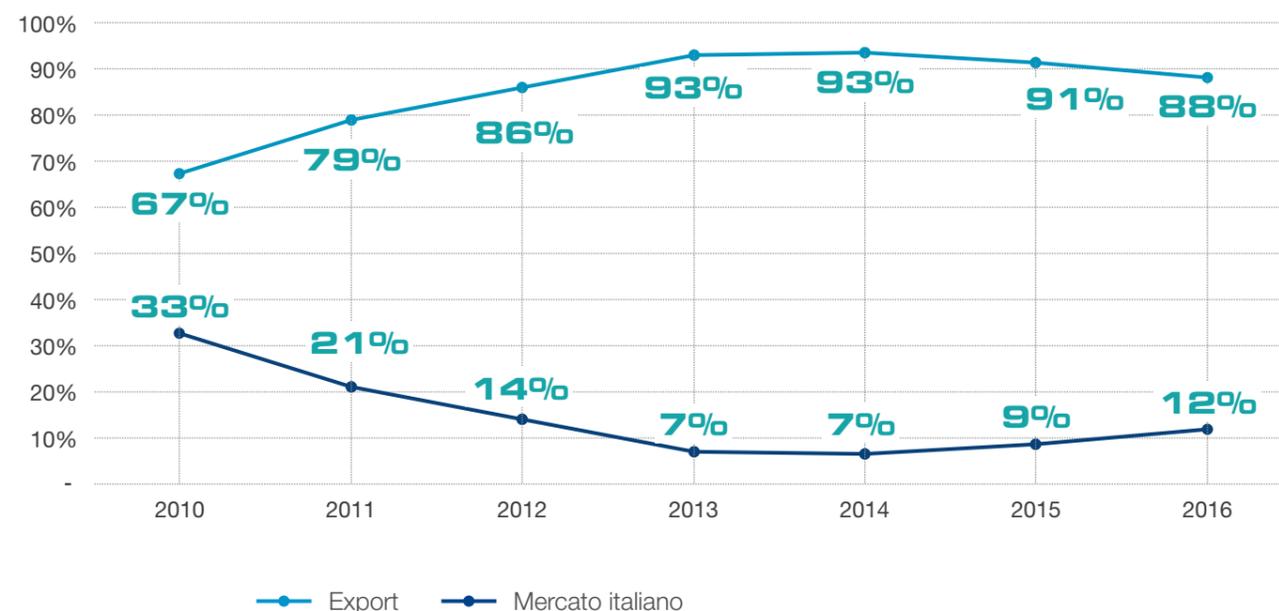


Fig. 3.4 ~ Produzione nazionale di nuove unità: ripartizione fatturato per mercato di sbocco, andamento 2010-2016

valori percentuali



Focus. I superyacht

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 italiani di superyacht. La tabella riporta i dati relativi ai questionari interamente compilati e pertanto al netto delle imprese che hanno risposto solo parzialmente. Dalla tabella si evince la crescita del fatturato derivante dalla produzione nazionale (+15%) e una crescita del mercato nazionale, che torna sui valori del 2012.

Il grafico mostra la prevalente importanza dell'export e, a partire dal 2014, il lieve aumento della quota relativa al mercato nazionale.

La produzione italiana di superyacht: analisi di un campione

valori in euro

Anno	Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	Produzione nazionale per export (b)	Produzione nazionale (a+b)
2010	112.900.000	580.460.000	693.360.000
2011	126.960.000	666.490.000	793.450.000
2012	52.980.000	493.170.000	546.140.000
2013	5.180.000	685.550.000	690.730.000
2014	7.370.000	688.510.000	695.890.000
2015	22.930.000	839.710.000	862.640.000
2016	53.820.000	940.930.000	994.750.000
Variazione 2016-2015	135%	12%	15%

La produzione italiana di superyacht: ripartizione fatturato per mercato di sbocco

valori percentuali



Focus. Le unità pneumatiche

Il mercato italiano delle unità pneumatiche si compone di aziende produttrici e importatrici di gommoni e RIB, i cui prodotti vengono venduti in parte in Italia e in parte esportati. Questo focus, che considera esclusivamente la produzione italiana (su un campione pari al 79% del fatturato complessivo), analizza la variazione del fatturato fra 2015 e 2016 e il mercato di destinazione.

Come si evince dalla tabella, tutti gli indicatori risultano in aumento rispetto al 2015. Si evidenzia l'importanza dell'export, che nel 2016 rappresenta l'81% del fatturato derivante dalla produzione nazionale, le cui vendite sono dirette per il 77% a paesi UE e per il restante 23% a nazioni extra UE.

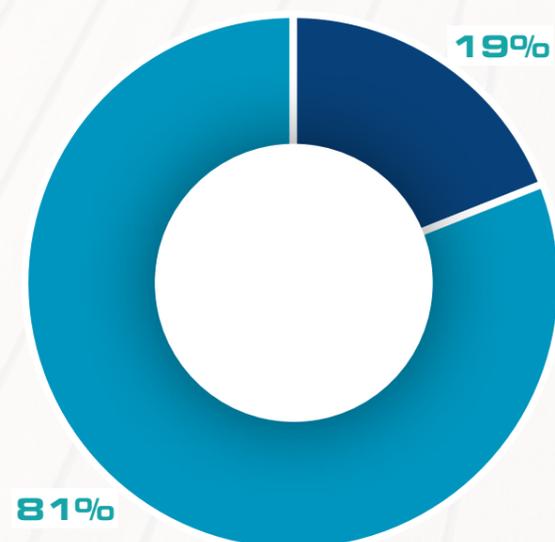
La produzione italiana di unità pneumatiche: analisi di un campione

valori in €

Anno	Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	Produzione nazionale per export (b)	Produzione nazionale (a+b)
2015	9.490.000	38.590.000	48.080.000
2016	10.450.000	43.510.000	53.960.000
% var. 2016-2015	10,1%	12,7%	12,2%

La produzione italiana di unità pneumatiche: ripartizione fatturato per mercato di sbocco

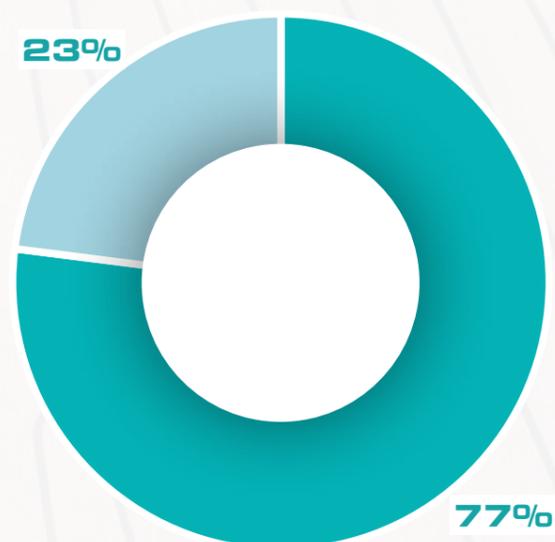
valori percentuali



■ Prod. nazionale per il mercato italiano
■ Prod. nazionale per esportazione

La produzione italiana di unità pneumatiche: destinazione dell'export

valori percentuali



■ Prod. per esportazione verso paesi UE
■ Prod. per esportazione verso paesi extra UE

3.b Refit, riparazione e rimessaggio

Le attività di refit, riparazione e rimessaggio consistono nella riparazione dello scafo, degli interni e di intere unità da diporto e comprende l'ordinaria manutenzione, la riparazione, il refit connesso alla ristrutturazione to-

tale dell'imbarcazione e il rimessaggio e i servizi di ricovero delle unità presso strutture a terra, oltre alla necessaria movimentazione delle stesse.

Il fatturato complessivo del settore per l'anno 2016 supera i 200 milioni di euro. Trattandosi dell'erogazione di un servizio, tale fatturato è generato interamente da produzione na-

zionale, ripartita uniformemente tra imbarcazioni che battono bandiera italiana e unità estere (tabella 3.5).

Il fatturato derivante dall'erogazione di servizi su imbarcazioni italiane registra un aumento del 2%, mentre i ricavi relativi ad interventi effettuati su barche straniere hanno una crescita del 3% (tabella 3.6).

Tab. 3.5 Refit, riparazione e rimessaggio

anno 2016

	Valori in €	Valori %
Produzione nazionale	212.310.000	100%
su imbarcazioni nazionali (a)	107.660.000	51%
su imbarcazioni estere (b)	104.650.000	49%
di cui su imbarcazioni UE	21.980.000	21%
di cui su imbarcazioni extra UE	82.670.000	79%
Fatturato globale	212.310.000	100%

Tab. 3.6 Refit, riparazione e rimessaggio, andamento 2010-2016

valori in euro

Anno	Produzione nazionale su imbarcazioni italiane (a)	Produzione nazionale su imbarcazioni estere (b)	Produzione nazionale (a+b)
2010	127.090.000	45.390.000	172.480.000
2011	128.690.000	50.370.000	179.060.000
2012	112.900.000	47.660.000	160.560.000
2013	96.030.000	42.400.000	138.430.000
2014	98.050.000	43.100.000	141.150.000
2015	105.550.000	101.600.000	207.150.000
2016	107.660.000	104.650.000	212.310.000
Variaz. % 16-15	2,00%	3,0%	2,5%



3.c Il finanziamento in leasing delle imbarcazioni

a cura di Assilea

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, outsource 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

Il leasing nautico è una forma di finanziamento che consente di disporre di un determinato bene dietro il versamento di canoni periodici ad una società di leasing, che ne rimane proprietaria per tutta la durata del contratto, con la prospettiva, alla scadenza, di poterne riscattare la proprietà attraverso l'esercizio di un'opzione finale d'acquisto predefinita alla stipula (c.d. "riscatto" del bene).

Il legame storico che lega il leasing alla cantieristica italiana lo ha portato a condividerne le sorti negli anni più recenti. Si evidenzia, che nel periodo 2013-2016, l'economia italiana ha assistito ad una moderata ripresa, alimentata dall'incremento della domanda interna, sebbene negli ultimi anni la crisi di domanda dovuta fondamentalmente al rallentamento della spesa delle famiglie ed imprese, soprattutto con riferimento ai beni di

consumo durevole e semidurevole, ha portato il settore della cantieristica ed il suo finanziamento in leasing ad un forte ridimensionamento, si prospetta, in presenza di condizioni finanziarie che si mantengano favorevoli, la conferma di variazioni tendenziali positive sui volumi.

In figura 3.6 si nota l'evoluzione dello stipulato leasing nautico; si conferma il trend già registrato negli anni precedenti riportando una graduale crescita seppur su volumi molto inferiori rispetto al periodo pre-crisi. In particolare, nel 2016, si osserva una crescita nel valore del 6,2% con una quota di 1,5 punti percentuali sul totale dello stipulato leasing, in lieve diminuzione rispetto all'anno precedente. Nel 2017, tale dinamica, se confermata, porterà il comparto ad un totale di circa 310 milioni di finanziamenti concentrati per circa il 90% nel leasing di unità da diporto.

Il cambiamento avvenuto è stato dettato dalle scelte operative di alcuni importanti players che hanno deciso di investire nuovamente nel settore, finanziando operazioni d'importo mediamente elevato e pari ad oltre 1 milione di euro.

La ripartizione per forma giuridica della clientela, in figura 3.7, mostra come le ditte individuali, persone fisiche e professionisti rivestono il peso prevalente nel mercato del leasing nautico, sia nel numero che nei valori finanziati, con percentuali in aumento rispetto all'anno precedente e rispettivamente pari all'81% ed al 91%.

to delle società di capitali è, tuttavia, fortemente diminuito, rispetto all'anno precedente, sia nel numero che nel valore dei contratti a causa della consistente crescita dello stipulato verso le ditte individuali, persone fisiche e professionisti, per le quali, nel 2016, il numero dei contratti è cresciuto di 10 punti percentuali ed il loro valore complessivo di 22 punti percentuali, caratterizzandosi per un importo medio dei finanziamenti particolarmente elevato e pari a circa 1,3 milioni di euro. Contestualmente si riduce il ticket medio dei finanziamenti rivolti alle società di persone ed alle società di capitali di

oltre 700 mila euro. I dati dei primi cinque mesi del 2017 confermano il trend positivo sui valori del leasing nautico con una variazione complessiva, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente del +1,7% ed un totale finanziato di oltre 150 milioni di euro (tabella 3.8).

Diminuisce notevolmente la quota dei contratti leasing nautico stipulati su unità usate rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (- 42,8 punti percentuali), facendo guadagnare al leasing su unità da diporto nuove una percentuale più elevata e pari al 94,5% (figura 3.8).

Fig. 3.6 Dinamica dello stipulato leasing nautico (k€) e del peso sul totale stipulato

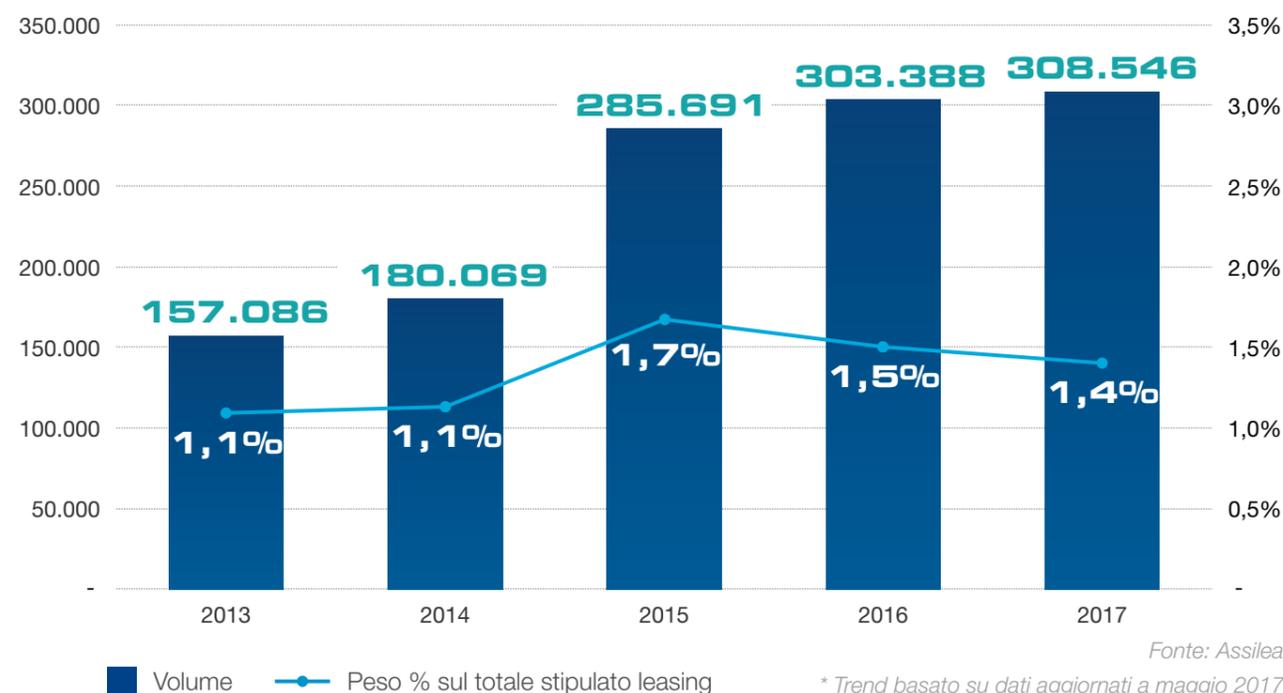
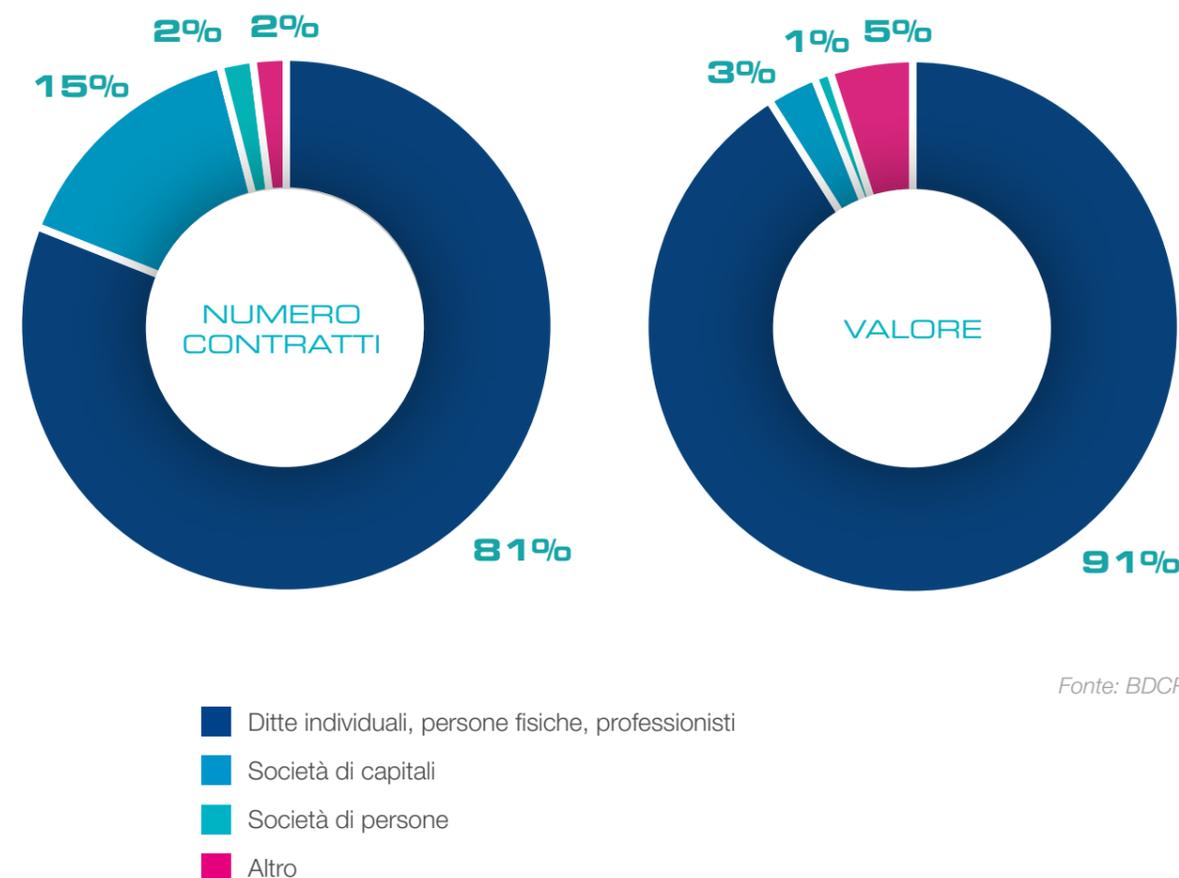


Fig. 3.7 Ripartizione dello stipulato leasing nautico per forma giuridica della clientela
gennaio-maggio 2017



**Tab. 3.7** ~~~~~ Stipulato leasing nautico: anno 2016

	2016	
	Numero contratti	Valore (k€)
Nautica da diporto	301	261.890
Navale commerciale	34	41.498
Totale Leasing Nautico	335	303.388

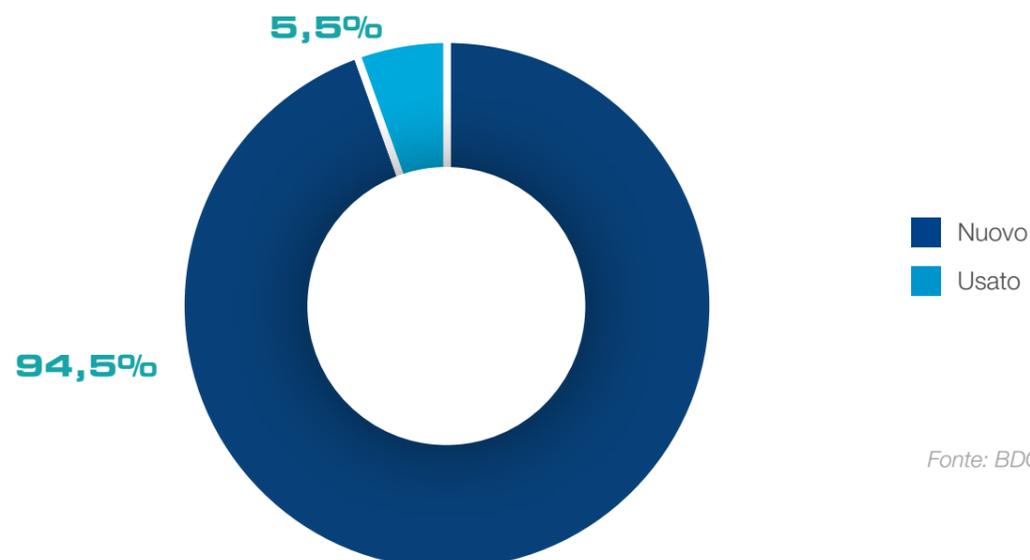
Fonte: Assilea

Tab. 3.8 ~~~~~ Stipulato leasing nautico: variazioni 2017/2016

	Gennaio-Maggio 2016		Gennaio-Maggio 2017		Variazione %	
	Numero contratti	Valore (k€)	Numero contratti	Valore (k€)	Numero contratti	Valore (k€)
Nautica da diporto	152	134.735	127	145.860	-16,4%	8,3%
Navale commerciale	17	13.638	10	5.061	-41,2%	-62,9%
Totale Leasing Nautico	169	148.373	137	150.921	-18,9%	1,7%

Fonte: Assilea

Dati aggiornati a maggio 2017

Fig. 3.8 ~~~~~ Ripartizione dello stipulato leasing nautico tra unità da diporto nuove e usate, gennaio-maggio 2017

Fonte: BDCR Assilea

3.d Il commercio con l'estero

a cura di Fondazione Edison

Le principali destinazioni dell'export italiano nel settore della cantieristica nautica

L'analisi delle principali destinazioni dell'export dell'Italia nel settore della cantieristica nautica è condotta sulla base dei dati Istat e del codice Ateco CL3012 "Imbarcazioni da diporto e sportive". Il codice Ateco CL3011 "Navi e strutture galleggianti" non viene infatti considerato poiché, facendo prevalentemente riferimento alla cantieristica commerciale e mercantile, falserebbe i risultati dell'indagine. Le esportazioni complessive di "Imbarcazioni da diporto e sportive" nel

2016 sono state pari a 1,74 miliardi di euro, in crescita del 2,2% rispetto al 2015. I Paesi extra europei sono ancora la principale destinazione delle vendite italiane all'estero, per quanto nel 2016 si sia registrato un discreto aumento del peso dell'export verso i Paesi dell'Unione Europea: l'export diretto sui mercati extra Ue-28 è stato pari a 1,1 miliardi di euro, corrispondente al 62% dell'export complessivo del settore (70,8% nel 2015), mentre quello verso i mercati dell'UE-28 ammonta a 666,4 milioni di euro, pari al 38% delle esportazioni complessive (29,2% nel 2015).

La [tabella 3.9](#) riassume i 15 principali Paesi di destinazione delle vendite italiane di "Imbarcazioni da diporto e sportive". Essi assorbono, nel complesso, l'87,2% dell'export italiano

del settore. Di questi 15 Paesi, 11 sono extra europei, con un valore di export complessivo pari a 925,6 milioni di euro (53,2% dell'export complessivo del comparto); essi sono, nell'ordine: gli Stati Uniti (401,6 milioni di euro); le Isole Cayman (170,1 milioni di euro); le isole Vergini britanniche (135,8); Hong Kong (66,6 milioni di euro); il Canada (33,3 milioni); gli Emirati Arabi Uniti (23,5 milioni); le Isole Marshall (22,4 milioni); le Isole Cook (22 milioni); il Giappone (18,2 milioni), il Bahrein (17,2 milioni) e Panama (14,8 milioni). I 4 Paesi europei che compaiono nella classifica, e verso i quali si dirigono 592,3 milioni di euro di export (34% dell'export complessivo), sono: Francia (318 milioni); Malta (191,9 milioni); Regno Unito (42,2 milioni) e Spagna (40,2 milioni).

Tab. 3.9 ~~~~~ I principali paesi di destinazione delle "imbarcazioni da diporto e sportive"

valori in milioni di euro, codice Ateco 30.12

Rank	Paese	2015	2016
1	USA	341,2	401,6
2	Francia	137,9	318,0
3	Malta	144,2	191,9
4	Isole Cayman	184,8	170,1
5	Isole Vergini britanniche	186,0	135,8
6	Hong Kong	111,4	66,6
7	Regno Unito	104,8	42,2
8	Spagna	20,5	40,2
9	Canada	12,5	33,3
10	Emirati Arabi Uniti	31,7	23,5
11	Isole Marshall	24,9	22,4
12	Isole Cook	2,2	22,0
13	Giappone	9,5	18,2
14	Bahrein	0,04	17,2
15	Panama	59,0	14,8

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati Istat

**Tab. 3.10** L'export italiano di "imbarcazioni da diporto e sportive" verso i Paesi dell'UE-28

valori in milioni di euro; classifica per valore dell'export nel 2016

Rank	Paese	2015	2016	Var %
1	Francia	137,9	318,0	130,7%
2	Malta	144,2	191,9	33,0%
3	Regno Unito	104,8	42,2	-59,7%
4	Spagna	20,5	40,2	96,1%
5	Croazia	9,4	14,1	50,3%
6	Germania	10,5	12,4	18,9%
7	Grecia	6,5	8,0	23,3%
8	Paesi Bassi	18,8	6,6	-65,2%
9	Lettonia	0,7	4,4	524,3%
10	Slovenia	1,8	4,3	138,0%
11	Svezia	0,8	4,0	369,1%
12	Portogallo	5,9	3,4	-41,5%
13	Polonia	9,0	3,1	-65,1%
14	Finlandia	3,3	3,1	-8,1%
15	Repubblica Ceca	0,7	1,8	171,2%
16	Slovacchia	0,4	1,6	326,3%
17	Bulgaria	2,2	1,5	-33,1%
18	Austria	11,8	1,1	-90,3%
19	Danimarca	0,2	1,0	295,4%
20	Cipro	4,2	0,9	-78,6%
21	Estonia	0,7	0,8	4,6%
22	Belgio	1,1	0,5	-49,1%
23	Irlanda	1,5	0,5	-66,0%
24	Ungheria	0,2	0,5	102,1%
25	Romania	0,3	0,2	-29,3%
26	Lussemburgo	0,1	0,2	-181,3%
27	Lituania	0,1	0,1	11,5%
verso i Paesi dell'UE-28		497,6	666,4	33,9%

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati Istat

La tabella 3.10 riassume i valori di export e i relativi tassi di crescita verso i 28 Paesi UE.

Come visto, nel 2016 l'export verso i Paesi UE-28 è stato pari a 666,4 milioni di euro, in crescita del 33,9% rispetto al 2015. Si è infatti esaurito l'effetto della commessa "Ocean Victory" proveniente dalla Francia (quantificata in 375 milioni di euro) che, contabilizzata interamente nell'anno 2014, aveva influenzato pesantemente

nel 2015 la performance dell'intero export settoriale italiano (risultato in calo del -40% rispetto all'anno precedente) verso i Paesi UE. I primi 4 Paesi europei di destinazione dell'export italiano di "imbarcazioni da diporto e sportive" sono quelli già menzionati e presenti nella classifica generale della nautica da diporto italiana. La dinamica dell'export verso la Francia, principale partner europeo, torna ad

essere non solo positiva, ma anche in forte crescita (+130,7%); in aumento anche l'export verso Malta (+33%) e la Spagna (+96,1%); cala invece verso il Regno Unito (-59,7%). Quanto agli altri 24 Paesi europei, la Croazia (con 14,4 milioni di euro di export) e la Germania (con 12,4 milioni) si posizionano rispettivamente al quinto e sesto posto, con performance di tutto rispetto (nell'ordine +50,3% e +18,9%). Tra i Paesi con significativi

Tab. 3.11 Principali mercati extra UE-28 di destinazione dell'export italiano di "imbarcazioni da diporto e sportive"

valori in milioni di euro, codice Ateco 30.12

Rank	Paese	2015	2016	Var %
1	USA	341,2	401,6	17,7%
2	Isole Cayman	184,8	170,1	-7,9%
3	Isole Vergini britanniche	186,0	135,8	-27,0%
4	Hong Kong	111,4	66,6	-40,3%
5	Canada	12,5	33,3	167,0%
6	Emirati Arabi Uniti	31,7	23,5	-26,1%
7	Isole Marshall	24,9	22,4	-9,9%
8	Isole Cook	2,2	22,0	894,6%
9	Giappone	9,5	18,2	91,4%
10	Bahrein	0,04	17,2	46.614,8%
11	Panama	59,0	14,8	-74,9%
12	Turchia	13,0	14,6	12,5%
13	Nuova Zelanda	2,6	10,7	308,0%
14	Svizzera	9,7	10,2	5,2%
15	Cina	7,3	9,6	31,8%
16	Singapore	14,4	9,1	-36,4%
17	Qatar	1,5	8,5	462,8%
18	Australia	12,0	8,1	-32,7%
19	Kuwait	23,2	7,5	-67,8%
20	Montenegro	5,7	6,5	14,1%
Totale extra UE-28		1.205,0	1.074,1	-10,9%

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati Istat



valori di export si evidenziano le buone performance di Grecia (+23,3%) e Slovenia (+138%), e quelle "fuori scala" di Lettonia (+524,3%) e Svezia (+369,1%), passate da valori prossimi allo zero a circa 4 milioni di euro. È invece risultato in calo l'export verso i Paesi Bassi (-65,2%), il Portogallo (-41,5%), la Polonia (-65,1%) e la Finlandia (-8,1%).

L'export verso i Paesi extra-Ue nel complesso è invece calato del -10,9%, passando da 1.205 a 1.074 milioni. La [tabella 3.11](#) riassume i primi 20 mercati extra europei indicando anche qui, come nella [tabella 3.10](#), i valori di export e il tasso di crescita. Tralasciando i Paesi con i valori più marginali di export, si segnalano gli incrementi delle vendite negli Stati Uniti (+17,7%), in Canada (+167%), in Giappone (+91,4%), in Turchia (+12,5%) e in nuova Zelanda (+308%). Anche in questo caso vi

sono delle crescite "fuori scala" come quelle delle Isole Cook (+894,6%) e il Bahrein (+46.614,8%), verso i quali l'export è passato da valori irrisori (2,2 milioni per le Isole Cook) o pressoché nulli (0,04 per il Bahrein) a diversi milioni di euro (rispettivamente 22 e 17,2 milioni di euro). In flessione invece l'export verso il secondo, il terzo e il quarto mercato extra Ue: Isole Cayman -7,9%; Isole Vergini britanniche -27%; Hong Kong -40,3%. Cala anche l'export verso gli Emirati Arabi Uniti (-26,1%), le Isole Marshall (-9,9%) e Panama (-74,9%).

La cantieristica italiana nel contesto internazionale

L'analisi del commercio internazionale relativo al settore della cantieristica nautica mette in evidenza l'importanza e i successi che nel corso degli anni l'Italia è riuscita a conquistare sui mercati internazionali. Infatti a livello mondiale

la nautica italiana si conferma protagonista assoluta sia in termini di export che di saldo commerciale con l'estero. Il posizionamento dell'Italia nel contesto internazionale è stato analizzato sulla base dei dati ITC-UN Comtrade e facendo riferimento alla classificazione internazionale delle merci definita dal Comitato di Cooperazione Doganale (Sistema Armonizzato HS2012) adottata a livello mondiale e che suddivide il commercio internazionale in oltre 5.000 prodotti. Per la ricostruzione del comparto della nautica da diporto nel suo complesso, sono stati considerati quattro codici relativi, rispettivamente, a: a) imbarcazioni pneumatiche da diporto; b) yacht a vela da diporto, anche con motore ausiliario; c) imbarcazioni a remi e sportive; d) barche e yacht da diporto con motore entrobordo. È soprattutto in quest'ultima tipologia di prodotto che l'Italia detiene la maggiore specializzazione, conquistando la leader-

ship mondiale sia per esportazioni che per bilancia commerciale.

La cantieristica italiana e il suo posizionamento sui mercati internazionali in termini di export

Complessivamente l'Italia detiene il 14,5% dell'export mondiale della cantieristica nautica, per un valore pari a 1,9 miliardi di dollari (+2,1% rispetto al dato 2015), dei quali 1,8 generati dal solo comparto delle barche e yacht da diporto con motore entrobordo, come meglio specificato nel seguito del paragrafo. La seconda posizione nella classifica generale è occupata dai Paesi Bassi con una quota del 13,9% dell'export mondiale e un valore di export pari a 1,8 miliardi di dollari, a cui seguono la Germania (1,4 miliardi di export, corrispondenti al 10,6% del mercato mondiale), gli Stati Uniti (1,3 miliardi, 9,9% del mercato mondiale), la Francia (1,1 miliar-

di; 8,5%), il Regno Unito (1,0 miliardi; 7,5%), il Messico (0,5 miliardi; 4,1%), la Polonia (0,4 miliardi; 2,8%) la Cina (0,3 miliardi; 2,3%) e la Finlandia (0,3 miliardi; 2,0%) ([tabella 3.12](#)).

Nel comparto delle "barche e yacht da diporto con motore entrobordo" l'Italia emerge come leader detenendo quasi un quinto dell'intero mercato mondiale con una quota dell'export pari al 19,1%. Buone in questo segmento risultano anche le performance dei Paesi Bassi (1,6 miliardi di export, corrispondenti al 16,7% dell'export mondiale) e della Germania (1,2 miliardi di export e il 13,2% dell'export mondiale) ([tabella 3.13](#)).

Una ulteriore conferma della leadership del nostro Paese nel settore specifico delle barche e yacht da diporto con motore entrobordo viene anche dal *Global Order Book 2017*, una speciale classifica elaborata annualmente dalla rivista *Showboats International*,

in base alla quale l'industria italiana si posiziona al top mondiale per ordini di yacht nel 2017, con circa 12.000 metri complessivi commissionati e 323 yacht in costruzione su un totale di 760 ordini (pari al 42,5%). Seguono i Paesi Bassi (con più di 4.000 metri e 73 yacht in costruzione), la Turchia (3.508 metri, 72 yacht), la Germania (1.964 metri, 20 yacht), Taiwan (1.888 metri, 63 yacht), gli Stati Uniti (1.873 metri, 54 yacht), il Regno Unito (1.729 metri, 58 yacht), la Cina (782 metri, 16 yacht), gli Emirati Arabi Uniti (570 metri, 16 yacht) e l'Australia (245 metri, 3 yacht in costruzione) ([tabella 3.14](#)). Anche negli altri tre comparti considerati, e che concorrono a formare l'insieme del comparto della nautica da diporto, l'Italia può vantare posizioni di rilievo nel panorama internazionale. Nel segmento delle "imbarcazioni pneumatiche da diporto", che tra i prodotti nautici rappresenta il secon-

Tab. 3.12 ~~~~ Classifica dei primi 10 Paesi esportatori mondiali nel settore della cantieristica nautica: anno 2016

valori in milioni di dollari, classificazione HS2012 - aggregato codici 890310, 890391, 890392, 890399

Rank	Paese	Totale settore	Quota di export mondiale dell'intero settore
1	Italia	1.926,1	14,5%
2	Paesi Bassi	1.844,2	13,9%
3	Germania	1.409,8	10,6%
4	USA	1.321,3	9,9%
5	Francia	1.135,7	8,5%
6	Regno Unito	992,7	7,5%
7	Messico	544,1	4,1%
8	Polonia	372,9	2,8%
9	Cina	300,0	2,3%
10	Finlandia	263,9	2,0%

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati ITC - UN Comtrade

Tab. 3.13 ~~~~ Classifica dei primi 10 Paesi esportatori mondiali nel settore delle "barche e yacht da diporto con motore entrobordo": anno 2016

valori in milioni di dollari, classificazione HS2012-codice 890392

Rank	Paese	Unità da diporto con motore entrobordo	Quota di export mondiale delle unità da diporto con motore entrobordo
1	Italia	1.793,7	19,1%
2	Paesi Bassi	1.571,4	16,7%
3	Germania	1.234,4	13,2%
4	Regno Unito	871,5	9,3%
5	USA	610,4	6,5%
6	Messico	509,3	5,4%
7	Francia	488,1	5,2%
8	Finlandia	103,7	1,1%
9	Australia	102,6	1,1%
10	Belgio	78,8	0,8%

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati ITC - UN Comtrade

**Tab. 3.14** ~~~ Classifica mondiale dei Paesi per ordini di superyacht nel 2017

Rank	Paese	Piedi commissionati	Metri commissionati	Yacht in costruzione
1	Italia	39.380	12.003	323
2	Paesi Bassi	14.055	4.284	73
3	Turchia	11.508	3.508	72
4	Germania	6.445	1.964	20
5	Taiwan	6.193	1.888	63
6	USA	6.146	1.873	54
7	Regno Unito	5.673	1.729	58
8	Cina	2.565	782	16
9	Emirati Arabi Uniti	1.871	570	16
10	Australia	805	245	3
	Altri paesi	7.285	2.220	57

Fonte: Global Order Book 2017, Showboats International

Tab. 3.15 ~~~ Classifica dei primi 10 Paesi esportatori mondiali nel settore delle "imbarcazioni pneumatiche da diporto": anno 2016

valori in milioni di dollari, classificazione HS2012-codice 890310

Rank	Paese	Imbarcazioni pneumatiche da diporto	Quota di export mondiale delle imbarcazioni pneumatiche da diporto
1	Cina	122,9	33,2%
2	Italia	54,8	14,8%
3	Francia	25,6	6,9%
4	Tunisia	21,8	5,9%
5	Regno Unito	19,0	5,1%
6	Spagna	18,3	4,9%
7	Ucraina	17,7	4,8%
8	USA	13,2	3,6%
9	Canada	11,6	3,1%
10	Belgio	5,9	1,6%

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati ITC - UN Comtrade

do comparto italiano per importanza dell'export, l'Italia si posiziona al secondo posto con 54,8 milioni di dollari di export e una quota mondiale del 14,8% alle spalle della sola Cina, leader mondiale con 122,9 milioni di dollari di export e una quota del 33,2%. Occorre tuttavia precisare che in tale voce, così come definita in base alla classificazione HS2012, risultano inclusi non solo gli effettivi prodotti ascrivibili alla nautica da diporto, ma anche ad esempio i canottini giocattolo e le piscine gonfiabili per bambini in cui la Cina detiene una consistente fetta di mercato. Seguono per importanza la Francia (25,6 milioni di dollari di export e 6,9% del mercato mondiale), la Tunisia (21,8 milioni; 5,9%), il Regno Unito (19 milioni; 5,1%), la Spagna (18,3 milioni; 4,9%), l'Ucraina (17,7 milioni; 4,8%), gli Stati Uniti (13,2 milioni; 3,6%), il Canada (11,6 milioni; 3,1%) e il Belgio (5,9 milioni; 1,6%) (tabella 3.15).

Le "barche e yacht a vela da diporto" rappresentano il terzo comparto italiano, per valore delle esportazioni. Nella classifica mondiale, l'Italia ottiene la settima posizione con 41,7 milioni di dollari che corrispondono ad una quota del 2,5% del mercato globale. Il comparto è dominato da tre paesi che insieme coprono circa il 60% del mercato. In particolare, la Francia è il primo esportatore con 595 milioni (quota del 35,9%); seguono i Paesi Bassi con 253 milioni (15,3%) e la Germania con 154 milioni (9,3%). Dopo questi, compaiono, con valori analoghi tra loro, il Regno Unito (90 milioni, 5,4% del totale), la Finlandia (88 milioni, 5,3%) e poi il Sudafrica (73 milioni, 4,4%). L'Italia precede per valore dell'export gli Stati Uniti (41,6 milioni, 2,5%), la Nuova Zelanda (36 milioni, 2,2%) e la Danimarca (34 milioni, 2,1%) (tabella 3.16).

Le "imbarcazioni a remi e sporti-

ve" (quarto comparto per valore dell'export per l'Italia) vedono l'Italia tra i primi 10 esportatori al mondo, con 36 milioni di dollari e una quota di poco inferiore al 2%, che la collocano in ottava posizione. La classifica è guidata dagli Stati Uniti, che con 656 milioni di dollari detengono una quota del 34,5%, seguiti dalla Polonia i cui 301 milioni di export rappresentano il 15,8% del mercato mondiale; insieme questi paesi esportano per un valore pari a circa la metà del totale mondiale. Seguono Taiwan (173 milioni, 9,1%) e la Cina (135 milioni, 7,1%); gli altri paesi esportatori sono nell'ordine il Canada (108 milioni, 5,7%), la Finlandia (72 milioni, 3,8%) e Singapore (65 milioni, 3,4%). L'Italia precede il Messico (31 milioni, 1,6%) e la Francia (27 milioni, 1,4%) (tabella 3.17).

Le performance della cantieristica nautica italiana in termini di saldo commerciale

Il ruolo primario nel commercio estero dell'industria cantieristica nautica italiana risulta evidente anche dall'analisi comparativa in termini di bilancia commerciale.

L'Italia infatti è il Paese che registra il maggiore avanzo commerciale sia nel settore della cantieristica nautica nel suo complesso, sia nell'importante comparto delle barche e yacht da diporto con motore entro bordo, vero e proprio riferimento per l'industria nautica e il Made in Italy.

L'Italia è prima al mondo con un avanzo commerciale generato dall'intero comparto pari a 1,7 miliardi di dollari. Seguono a distanza la Germania (1 miliardo) e i Paesi Bassi (0,9 miliardi). Anche altri Paesi registrano saldi di discreta entità; nell'ordine, sono: Francia (616 milioni), Regno Unito (600 milioni), Messico (528 milioni), Polonia (353 milioni). Chiudono la classifica

dei primi 10 paesi Finlandia (213 milioni), Cina (206 milioni) e Taiwan (175 milioni) (tabella 3.18).

Quanto al contributo dei vari comparti, spicca nuovamente quello delle barche e yacht da diporto con motore entro bordo, ma buoni risultati sono ottenuti anche nel comparto delle imbarcazioni pneumatiche da diporto (dove l'Italia risulta seconda posizionandosi alle spalle della Cina). L'Italia è inoltre ottava per bilancia commerciale nella classifica mondiale delle imbarcazioni a remi e sportive (guidata da Polonia e Stati Uniti), mentre non compare tra gli esportatori netti di barche e yacht a vela da diporto (dominata dalla Francia).

Le "barche e yacht da diporto con motore entro bordo" generano per l'Italia un surplus di ben 1,64 miliardi di dollari, che corrisponde addirittura al 98% dell'avanzo commerciale italiano nel settore della nautica nel complesso (pari a 1,68 miliardi di dollari), a dimostrazione dell'alta specializzazione del nostro Paese in questa branca.

Seguono nella classifica mondiale, con valori inferiori al miliardo, Germania (947 milioni), Paesi Bassi (752 milioni), Regno Unito (715 milioni), Messico (501 milioni) e Francia (146 milioni). Con un surplus di poche decine di milioni di dollari completano la classifica dei primi dieci Paesi al mondo per bilancia commerciale Finlandia, Turchia, Polonia, Lettonia (tabella 3.19).

Le "imbarcazioni pneumatiche da diporto" costituiscono un segmento più piccolo, dove il primo posto appartiene alla Cina (con 123 milioni di dollari di saldo commerciale). L'Italia si colloca al secondo posto (con 27 milioni); seguono Tunisia (22 milioni), Ucraina (18 milioni) ed ancora Regno Unito, Sudafrica, Messico, Polonia, Canada, Repubblica Ceca (tabella 3.20).



Tab. 3.16 ~~~ Classifica dei primi 10 Paesi esportatori mondiali nel settore delle "barche e yacht a vela da diporto": anno 2016
valori in milioni di dollari, classificazione HS2012-codice 890391

Rank	Paese	Barche e yacht a vela da diporto	Quota di export mondiale delle Barche e yacht a vela da diporto
1	Francia	594,5	35,9%
2	Paesi Bassi	252,7	15,3%
3	Germania	154,4	9,3%
4	Regno Unito	90,0	5,4%
5	Finlandia	88,4	5,3%
6	Sudafrica	73,3	4,4%
7	Italia	41,7	2,5%
8	USA	41,6	2,5%
9	Nuova Zelanda	35,8	2,2%
10	Danimarca	34,2	2,1%

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati ITC - UN Comtrade

Tab. 3.17 ~~~ Classifica dei primi 10 Paesi esportatori mondiali nel settore delle "imbarcazioni a remi e sportive": anno 2016
valori in milioni di dollari, classificazione HS2012-codice 890399

Rank	Paese	Imbarcazioni a remi e sportive	Quota di export mondiale delle Imbarcazioni a remi e sportive
1	USA	656,0	34,5%
2	Polonia	301,1	15,8%
3	Taiwan	172,9	9,1%
4	Cina	135,3	7,1%
5	Canada	107,5	5,7%
6	Finlandia	71,8	3,8%
7	Singapore	65,1	3,4%
8	Italia	35,9	1,9%
9	Messico	31,0	1,6%
10	Francia	27,4	1,4%

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati ITC - UN Comtrade

Tab. 3.18 ~~~ Classifica dei primi 10 Paesi a livello mondiale per saldo commerciale nel settore della cantieristica nautica: anno 2016
valori in milioni di dollari, classificazione HS2012 - aggregato codici 890310, 890391, 890392, 890399

Rank	Paese	Totale complessivo
1	Italia	1.676,0
2	Germania	1.037,7
3	Paesi Bassi	942,4
4	Francia	615,6
5	Regno Unito	600,1
6	Messico	527,9
7	Polonia	352,8
8	Finlandia	212,8
9	Cina	205,9
10	Taiwan	175,2

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati ITC - UN Comtrade

Tab. 3.19 ~~~ Classifica dei primi 10 Paesi al mondo per saldo commerciale nel settore delle "barche e yacht da diporto con motore entro bordo": anno 2016
valori in milioni di dollari, classificazione HS2012-codice 890392

Rank	Paese	Unità da diporto a motore entro bordo
1	Italia	1.641,0
2	Germania	947,4
3	Paesi Bassi	751,6
4	Regno Unito	714,6
5	Messico	500,5
6	Francia	146,0
7	Finlandia	62,0
8	Turchia	50,4
9	Polonia	45,4
10	Lettonia	43,2

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati ITC - UN Comtrade



Tab. 3.20 ~~~ Classifica dei primi 10 Paesi al mondo per saldo commerciale nel settore delle "imbarcazioni pneumatiche da diporto": anno 2016

valori in milioni di dollari, classificazione HS2012 - codice 890310

Rank	Paese	Imbarcazioni pneumatiche da diporto
1	Cina	122,9
2	Italia	27,2
3	Tunisia	21,5
4	Ucraina	17,6
5	Regno Unito	5,7
6	Sudafrica	5,1
7	Messico	2,9
8	Polonia	2,2
9	Canada	1,7
10	Repubblica Ceca	0,8

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati ITC - UN Comtrade

3.e Le principali industrie nazionali della cantieristica nautica: un confronto internazionale

a cura di Fondazione Edison

Premessa metodologica

In questo capitolo si propone un confronto sintetico tra le principali industrie nazionali della cantieristica navale e della cantieristica nautica in Europa e in Nord America. L'anno di riferimento per l'analisi è il 2015 (o quando non disponibile il 2014) e i dati sono di fonte ORBIS – Bureau Van Dijk, una banca dati internazionale che fornisce per ciascun Paese un campione statisticamente significativo, seppur non esaustivo, delle imprese attive in ciascun settore manifatturiero.

In particolare, l'analisi è stata con-

dotta sulla base del codice NACE 3011 "Costruzione di navi e strutture galleggianti" e del codice NACE 3012 "Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive", ossia i due codici relativi rispettivamente alla cantieristica navale e nautica e che insieme compongono il gruppo NACE CL301 "Navi e imbarcazioni". I due codici sono stati considerati sia congiuntamente, per ricostruire il quadro complessivo della cantieristica navale e nautica, sia singolarmente, facendo riferimento al solo codice NACE 3012 pertinente alla nautica da diporto e sportiva: è stato necessario effettuare questa duplice analisi in quanto il comparto della costruzione degli yacht da diporto in metallo non è incluso nel codice NACE 3012 ma nel 3011.

Le dimensioni delle industrie nazionali della cantieristica navale e nautica sono state analizzate sulla base

del numero di imprese e del fatturato da esse generato. I Paesi presi in considerazione sono i principali produttori europei e nordamericani: dunque, oltre all'Italia, gli Stati Uniti, il Canada, la Francia, il Regno Unito, la Germania, i Paesi Bassi e la Polonia.

I dati estrapolati dalla banca dati sono relativi a 4.998 imprese se si considerano quelle che si occupano della costruzione sia di "navi e strutture galleggianti", sia di "imbarcazioni da diporto e sportive"; limitandoci invece al settore della costruzione delle sole imbarcazioni da diporto e sportive, ossia alla cantieristica nautica in senso stretto, i dati si riferiscono a 3.793 imprese.

Per ciascuna industria nazionale si è inoltre calcolato il grado di concentrazione in termini di quote di fatturato, misurato secondo la metodologia dell'Indice di Herfindahl-Hirschman (HHI)².

Con riferimento al solo settore della "Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive", utilizzando strumenti grafici che consentono la geolocalizzazione delle imprese, si sono costruite delle mappe geografiche che evidenziano il posizionamento delle imprese nei principali Paesi produttori dell'Europa e del Nord America. Si sono altresì elaborate cartine che evidenziano il grado di intensità territoriale delle industrie cantieristiche nautiche, misurato sia in termini di concentrazione numerica delle imprese sia di fatturato. L'incidenza in termini di fatturato è stata calcolata oltre che per singola impresa, anche per Paese. Tali cartine sono state introdotte da una prima mappa geografica che "riassume" il fatturato complessivo della cantieristica, comprendente cioè anche quello generato dalla "Costruzione di navi e strutture galleggianti", distinguendo tra quota generata dalla cantieristica navale e dalla cantieristica nautica al fine di mettere in evidenza la principale specializzazione di ciascun Paese.

Le principali industrie nazionali della cantieristica nautica e navale in Europa e in Nord America

Dall'indagine condotta sulla base della banca dati internazionale ORBIS – Bureau Van Dijk le imprese produttrici di "Navi e imbarcazioni" dei principali Paesi produttori dell'Europa e del Nord America risultano essere nel complesso 4.998, delle quali 1.205 nel settore delle "Navi e strutture galleggianti" e 3.793 nel settore delle "Imbarcazioni

da diporto e sportive". Il fatturato complessivo generato nel 2015 è stato pari a 50,2 miliardi di dollari, dei quali 34,8 provenienti dal comparto navale e 15,4 dal comparto nautico. Tali Paesi, come accennato nella premessa metodologica, sono l'Italia, la Francia, il Regno Unito, la Germania, i Paesi Bassi e la Polonia per quanto riguarda l'Europa, mentre con riferimento al Nord America si sono considerati sia gli Stati Uniti che il Canada.

La [tabella 3.21](#) riassume i dati relativi a fatturato e imprese nel complesso di questi Paesi.

Il dettaglio delle industrie nazionali dei principali Paesi produttori di "Navi e imbarcazioni" in Europa e in Nord America è descritto dalla [tabella 3.22](#). In termini di fatturato, guidano la classifica gli Stati Uniti (13,9 miliardi di dollari) che, oltre ad essere forti sui mercati esteri, beneficiano anche di un mercato interno molto importante. L'Italia si posiziona saldamente al secondo posto, con 8,6 miliardi di dollari. Seguono a breve distanza altri due Paesi europei: Francia e Regno Unito con rispettivamente 7,5 e 7,4 miliardi di dollari di fatturato. La classifica prosegue con la Germania (4,7 miliardi di dollari) e i Paesi Bassi (4,3 miliardi) e si chiude con il Canada (2,6 miliardi) e la Polonia (1,2 miliardi).

Considerando invece il numero di imprese l'Italia si posiziona al vertice della classifica con 1.785 imprese, davanti anche agli Stati Uniti che ne hanno 1.486 e al Canada con 1.082. Considerevolmente inferiore il numero di imprese della cantieristica navale e

nautica negli altri Paesi europei oggetto di indagine, sempre al di sotto delle 250 unità.

Quello degli Stati Uniti risulta essere il mercato più concentrato (con un Indice di Herfindahl pari allo 0,348), quello canadese invece il più frammentato (HHI pari a 0,007). Anche l'Italia ha un livello di concentrazione piuttosto elevato (HHI pari a 0,295), secondo solo a quello degli Stati Uniti, da ricondursi al ruolo dominante della Fincantieri nel comparto della cantieristica navale.

Le principali industrie nazionali nel settore della nautica da diporto in Europa e in Nord America

La [tabella 3.23](#) descrive le dimensioni delle principali industrie nazionali della cantieristica nautica in Europa e in Nord America. Anche qui emerge il ruolo di primo piano dell'industria italiana della nautica nel contesto internazionale: composta da un mix di alcuni grandi gruppi e di un notevole numero di piccole e medie imprese (1.205 e un fatturato di 2,5 miliardi di dollari), si posiziona infatti seconda, alle spalle del colosso Usa (1.259 imprese e 5,9 miliardi di fatturato), presentando dunque dimensioni pari a poco meno la metà di quelle della più importante industria mondiale della nautica. Gli altri due grandi protagonisti del settore della nautica da diporto sono il Canada (terzo produttore con 2,5 miliardi di dollari di fatturato e 1.011 imprese) e la Francia (quarto produttore, con 2,4 miliardi di fatturato generato da 137 imprese). Ad emergere in questa analisi è anche la forza dell'industria europea, di cui

2. L'indice di Herfindahl-Hirschman (comunemente chiamato HHI) viene ottenuto sommando le quote di fatturato (o di mercato) delle imprese del settore elevate al quadrato:

$$HHI = \sum (Q_i)^2$$

dove Q indica la quota di fatturato (o di mercato) dell'impresa i (valore compreso tra 0 e 1). L'Indice di Herfindahl-Hirschman "premia" i mercati dove i primi operatori sono molto grandi: se l'indice è elevato (vicino a 1) segnala la presenza di oligopolisti o quasi-monopolisti.

**Tab. 3.21** ~ Le dimensioni dell'industria europea e nordamericana della cantieristica nautica e navale*: anno 2015**

	Navi e strutture galleggianti (3011)	Imbarcazioni da diporto e sportive (3012)	Navi e Imbarcazioni (3011+3012)
Imprese	1.205	3.793	4.998
Fatturato (mil \$)	34.769,8	15.450,6	50.220,4

* statistiche relative ai codici 3011 "Costruzione di navi e strutture galleggianti" e 3012 "Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive"

** 2014 quando non disponibile il 2015

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati ORBIS - Bureau Van Dijk

Tab. 3.22 ~ Le principali industrie nazionali della cantieristica nautica e navale* in Europa e in Nord America: anno 2015**

Paesi	Numero di imprese	Fatturato (mil \$)	Concentrazione di ciascun mercato (indice di Herfindahl)
Stati Uniti	1.486	13.854,8	0,348
Italia	1.785	8.562,2	0,295
Francia	220	7.467,9	0,251
Regno Unito	78	7.445,2	0,148
Germania	143	4.735,0	0,153
Paesi Bassi	27	4.308,3	0,190
Canada	1.082	2.647,8	0,007
Polonia	177	1.199,3	0,092
Totale	4.998	50.220,4	

* statistiche relative ai codici 3011 "Costruzione di navi e strutture galleggianti" e 3012 "Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive"

** 2014 quando non disponibile il 2015

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati ORBIS - Bureau Van Dijk

Tab. 3.23 ~ Le principali industrie nazionali della cantieristica nautica* in Europa e in Nord America: anno 2015**

Paesi	Numero di imprese	Fatturato (mil \$)	Concentrazione di ciascun mercato (indice di Herfindahl)
Stati Uniti	1.259	5.860,5	0,496
Italia	1.205	2.525,6	0,127
Canada	1.011	2.473,8	0,007
Francia	137	2.446,5	0,286
Germania	88	703,6	0,171
Regno Unito	31	639,1	0,253
Paesi Bassi	5	540,4	0,340
Polonia	57	261,2	0,116
Totale	3.793	15.450,6	

* statistiche relative al codice specifico 3012 "Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive"

** 2014 quando non disponibile il 2015

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati ORBIS - Bureau Van Dijk

Tab. 3.24 ~ Incidenza delle "Imbarcazioni da diporto e sportive" sull'intero comparto della cantieristica navale e nautica: fatturato dei principali Paesi produttori, anno 2015*

in ordine di incidenza, mil \$

Paesi	Fatturato Navi e strutture galleggianti (3011)	Fatturato Imbarcazioni da diporto e sportive (3012)	Fatturato Navi e Imbarcazioni (3011+3012)	Incidenza della Nautica da diporto sul totale del settore (3012/3011+3012)
Canada	174,0	2.473,8	2.647,8	93,4%
Stati Uniti	7.994,3	5.860,5	13.854,8	42,3%
Francia	5.021,4	2.446,5	7.467,9	32,8%
Italia	6.036,6	2.525,6	8.562,2	29,5%
Polonia	938,1	261,2	1.199,3	21,8%
Germania	4.031,3	703,6	4.735,0	14,9%
Paesi Bassi	3.767,9	540,4	4.308,3	12,5%
Regno Unito	6.806,1	639,1	7.445,2	8,6%
Totale Paesi	34.769,8	15.450,6	50.220,4	30,8%

* 2014 quando non disponibile il 2015

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati ORBIS - Bureau Van Dijk



l'Italia è leader: le industrie dei tre soli principali Paesi europei (Italia, Francia e Germania) considerati insieme raggiungono le dimensioni degli Stati Uniti, generando un fatturato complessivo di 5,7 miliardi di dollari.

In termini di concentrazione dei mercati gli Stati Uniti sono il Paese con il livello più elevato tra quelli considerati (HHI pari a 0,496, superiore anche al grado di concentrazione emerso nel settore della cantieristica considerato nel suo complesso). In Europa la concentrazione è elevata anche in Francia (HHI pari 0,286) e nei Paesi Bassi (HHI pari a 0,340), mentre il mercato italiano (HHI pari a 0,127) è tra i più concorrenziali presentando, come detto, diversi gruppi di dimensioni considerevoli, oltre a un grande numero di piccole e medie imprese. Questo mix di differenti tipologie di operatori (piccoli, medi e grandi) rappresenta un punto

di forza dell'Italia: disporre di una serie di imprese flessibili che supportano o sono interrelate con quelle di maggiori dimensioni, così come la presenza di operatori di nicchia in grado di rispondere in modo mirato alle esigenze e agli interessi specifici dei singoli clienti, può rappresentare la discriminante in un contesto, come quello attuale, sempre più orientato al cosiddetto mega-trend della personalizzazione.

L'incidenza della nautica da diporto nel settore delle "Navi e imbarcazioni"

La **tabella 3.24** riassume l'incidenza del settore delle imbarcazioni da diporto e sportive sull'intero comparto della cantieristica navale e nautica, calcolata in termini di fatturato. Come si può osservare, l'incidenza della nautica da diporto è di tutto rilievo in un settore che si caratterizza per gli

elevati valori unitari della produzione. Nel complesso dei Paesi analizzati l'incidenza della nautica da diporto sull'intero settore delle "navi e imbarcazioni" è mediamente pari al 30,8%, con punte del 42,3% per gli Stati Uniti e del 32,8% per la Francia; l'Italia si posiziona appena al di sotto della media, con una incidenza del 29,5%. Il Canada rappresenta un'eccezione, con la quasi totalità del fatturato (93,4%) generato dalla nautica da diporto; all'estremo opposto vi è il Regno Unito, dove è la cantieristica navale a generare la parte preponderante del fatturato settoriale, con un contributo della nautica da diporto pari a un esiguo 8,6%.

La **figura 3.9** descrive la ripartizione del fatturato complessivo della cantieristica nei Paesi oggetto di indagine, distinguendo tra la cantieristica navale e quella nautica. La superficie dei cerchi (o "bolle") è proporzionale al fatturato

complessivo del settore. L'ampiezza dei due spicchi di cui si compone ciascun cerchio riflette l'entità del fatturato generato dalla cantieristica navale e dalla cantieristica nautica. Immediato è il colpo d'occhio del peso rilevante della nautica da diporto in Italia, Francia, Stati Uniti e, soprattutto, in Canada. Fatta eccezione per quest'ultimo Paese, che ha una specializzazione quasi esclusiva nella cantieristica nautica, anche gli altri principali Paesi nel settore della nautica da diporto hanno una importante specializzazione nella cantieristica navale, tra cui la stessa Italia che detiene la leadership nelle navi da crociera.

La localizzazione delle imprese della nautica

Le **figure 3.10 e 3.11** riportano la localizzazione delle imprese della nautica nei principali Paesi produt-

tori rispettivamente del Nord America e dell'Europa. Nella cartina più i toni sono caldi, maggiore è il numero di imprese presenti nella zona: le aree a maggiore densità di impresa sono pertanto quelle dal colore rosso-arancione. Nel Nord America si trovano prevalentemente sulla costa orientale e sul lago Michigan.

In Europa, oltre alla densità della fascia costiera francese nei pressi di Nantes, spicca la forte imprenditorialità dell'Italia che la rende uno dei Paesi con la più elevata densità di imprese, come evidenziato dal colore rosso-arancione che caratterizza gran parte del nostro territorio.

Il focus sull'Italia, descritto dalla **figura 3.12**, oltre ai due grandi distretti (quello tirrenico, che si estende da La Spezia fino a Livorno, e quello adriatico che va da Ravenna ad Ancona) evidenzia una fitta presenza

di imprese in ambiti più decentrati, come i laghi del Nord Italia e vaste zone in Liguria, Friuli, Campania e Sicilia.

La distribuzione del fatturato

Le figure che seguono descrivono i fatturati del settore della nautica da diporto.

In particolare, nella **figura 3.13** le "bolle" danno la misura dell'entità del fatturato a livello di ciascun Paese considerato nell'analisi e confermano la seconda posizione dell'Italia, dopo gli Stati Uniti, come già messo in luce dalla **tabella 3.23**.

Nella **figura 3.14** le "bolle" indicano il fatturato generato dalle imprese della nautica (non più dunque il fatturato nazionale) e sono proporzionali all'entità delle vendite delle singole imprese localizzate sulle cartine. Anche da questa figura si evince

Figura 3.9 ~ Fatturato complessivo e partizione tra cantieristica navale (cod. 3011) e nautica (cod. 3012): anno 2015*

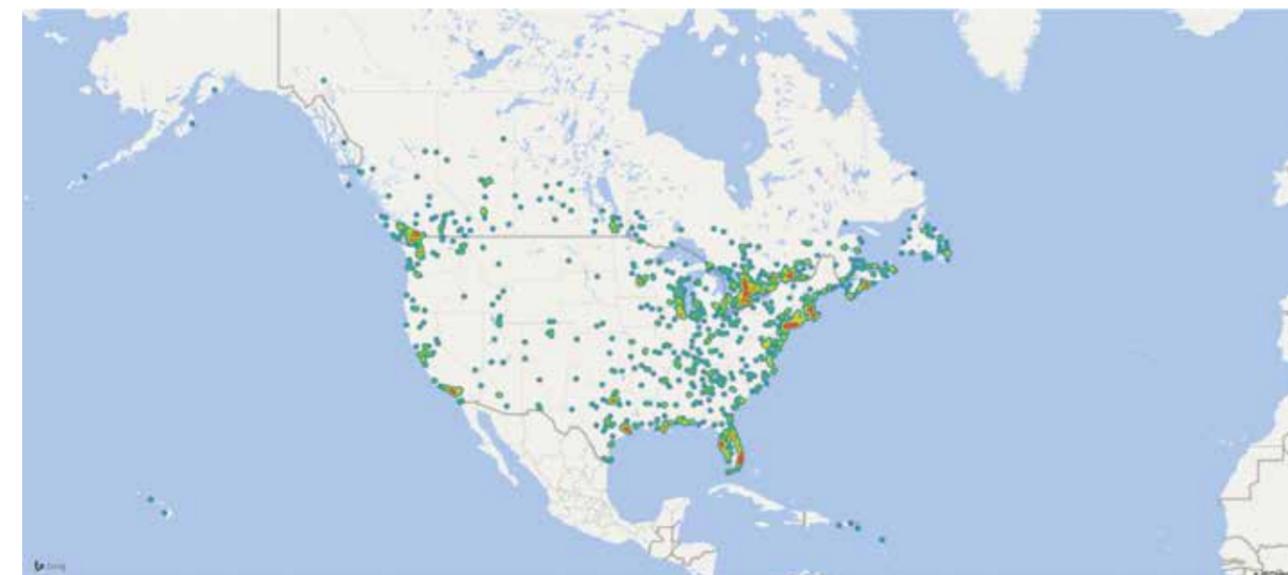


■ Cantieristica navale
■ Cantieristica nautica

* Anno 2014, ove non disponibile il 2015.

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati Orbis, Bureau Van Dijk

Figura 3.10 ~ Localizzazione delle imprese della nautica (cod. 3012) nei principali Paesi produttori del Nord America: anno 2015*



Concentrazione delle imprese
min max

* Anno 2014, ove non disponibile il 2015.

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati Orbis, Bureau Van Dijk



Figura 3.11 Localizzazione delle imprese della nautica (cod. 3012) nei principali Paesi produttori d'Europa: anno 2015*



Concentrazione delle imprese
min max

* Anno 2014 , ove non disponibile il 2015.
Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati Orbis, Bureau Van Dijk

Figura 3.12 Localizzazione delle imprese della nautica (cod. 3012) in Italia: anno 2015*



Concentrazione delle imprese
min max

* Anno 2014 , ove non disponibile il 2015.
Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati Orbis, Bureau Van Dijk

Figura 3.13 Fatturato complessivo della nautica (cod. 3012) dei maggiori Paesi produttori d'Europa e del Nord America: anno 2015*



* Anno 2014 , ove non disponibile il 2015.
Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati Orbis, Bureau Van Dijk

Figura 3.14 Fatturato delle imprese della nautica (cod. 3012) nei maggiori Paesi produttori d'Europa e del Nord America: anno 2015*



* Anno 2014 , ove non disponibile il 2015.
Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati Orbis, Bureau Van Dijk



come negli Stati Uniti e in Francia i mercati siano più concentrati, con la predominanza di singole imprese (la Brunswick sul Lago Michigan e la Bénéteau nei pressi di Nantes) a differenza dell'Italia dove invece il fatturato è più diffuso tra le imprese. La figura 3.15 è un focus sull'Italia, dal quale si evince la rilevanza, sempre in termini di fatturato, dei due poli produttivi della dorsale adriatica e della dorsale tirrenica.

Conclusioni

Dall'indagine sulle principali industrie nazionali della cantieristica navale e della cantieristica nautica in Europa (Italia, Francia, Regno Unito, Germania, Paesi Bassi e Polonia) e in Nord America (Stati Uniti e Canada) emerge che l'Italia si posiziona al primo posto per numero di imprese e al secondo per entità di fatturato. L'analisi condotta sulla nautica da di-

porto mette chiaramente in risalto il ruolo primario dell'industria italiana, nel contesto internazionale ed europeo. Le seguenti evidenze lo confermano.

1) L'Italia, nel contesto internazionale, si posiziona:

- seconda per numerosità delle imprese (circa 1.200), con una presenza quasi equivalente a quella degli interi Stati Uniti e superiore di circa un quinto rispetto a quella del Canada;
- seconda per valore del fatturato (oltre 2,5 miliardi di dollari), presentando dunque dimensioni pari a poco meno la metà dell'industria statunitense, la più importante industria mondiale della nautica, che però beneficia anche di un mercato interno molto ampio; e si posiziona davanti agli altri due grandi protagonisti del settore della

nautica da diporto, ovvero Canada (terzo produttore) e Francia (quarto);

2) L'Italia, in Europa, è:

- leader per dimensioni dell'industria in termini di numero di imprese, con una numerosità pari a circa dieci volte quella delle aziende francesi e tedesche;
- leader per fatturato, superiore a quello della Francia (quarto produttore mondiale) e circa tre volte quello della Germania (quinto produttore mondiale);

3) L'Italia, nel confronto con i principali competitor mondiali, presenta un'industria caratterizzata da:

- un mercato tra i più concorrenziali (HHI pari a 0,127) ove la copresenza di tipologie di imprese differenti (gruppi di dimensioni considerevoli e un grande numero di piccole e

medie imprese) rappresenta un punto di forza, integrando l'attività di operatori consolidati e di nicchia, bilanciando efficienza produttiva e flessibilità orientata alla personalizzazione;

- una significativa incidenza del settore delle imbarcazioni da diporto e sportive sull'intero comparto della cantieristica navale e nautica (calcolata in termini di fatturato), pari a quasi il 30%, in linea con la media complessiva dei Paesi analizzati e con il secondo maggiore produttore europeo, ovvero la Francia;

• un'ampia diffusione territoriale delle imprese della nautica che non ha paragoni su scala mondiale, in quanto negli altri Paesi la concentrazione delle imprese è maggiormente localizzata in determinate aree, quali la costa atlantica e il lago Michi-

gan (per il Nord America), la fascia costiera francese nei pressi di Nantes, alcuni tratti delle coste sul Mar Baltico come Danzica, Lubeca e Kiel, nonché la riviera del lago di Costanza;

- una forte imprenditorialità, con la più elevata densità di imprese tra i Paesi industrializzati, qualità che contraddistingue gran parte del nostro territorio, ma in particolare i due principali distretti (quello tirrenico, che si estende da La Spezia fino a Livorno, e quello adriatico che va da Ravenna ad Ancona), l'area dei laghi tra Piemonte, Lombardia e Veneto, vaste zone in Liguria e specialmente Genova, nonché le coste friulana e giuliana, le costiere partenopea e cilentana, ma anche i litorali sardi, lo stretto di Messina e le rive catanesi.

Infine, va considerato che la rilevanza della nautica italiana nell'economia nazionale è maggiore di quanto si possa comunemente ritenere, pur essendo la nautica un settore di nicchia: il peso del fatturato della nautica da diporto sul complesso dell'economia nazionale è più elevato in Italia rispetto agli Stati Uniti ed anche agli altri due principali produttori europei, Francia e Germania.

I primati dell'industria nautica italiana sui mercati internazionali rapportati ai principali competitor mondiali acquisiscono un aspetto ancora più rilevante alla luce della numerosità delle imprese in rapporto alla popolazione nazionale. Le imprese della nautica ogni milione di abitanti sono 2 in Francia, solo 1 in Germania, mentre sono 4 negli Stati Uniti. In Italia, sono addirittura 20.

Figura 3.15 Fatturato delle imprese della nautica (cod. 3012) in Italia: anno 2015*



* Anno 2014, ove non disponibile il 2015.

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati Orbis, Bureau Van Dijk

**4.**

Gli 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 sono le seguenti:

- Abbigliamento nautico
- Accessori

Tab. 4.1 ~~~~~ Comparto degli accessori

anno 2016, valori in euro

	Valori in €	Valori %
Produzione nazionale	710.230.000	72%
per il mercato nazionale (a)	337.010.000	47%
per esportazione (b)	373.220.000	53%
di cui verso Paesi UE	220.200.000	59%
di cui verso Paesi extra UE	153.020.000	41%
Importazioni	278.490.000	28%
provenienti da Paesi UE	158.740.000	57%
provenienti da Paesi extra UE	119.750.000	43%
vendute in Italia (c)	194.940.000	70%
vendute all'estero (d)	83.550.000	30%
Fatturato globale	988.720.000	100%
destinazione finale all'estero (b+d)	456.770.000	46%
destinazione finale Italia (a+c)	531.950.000	54%

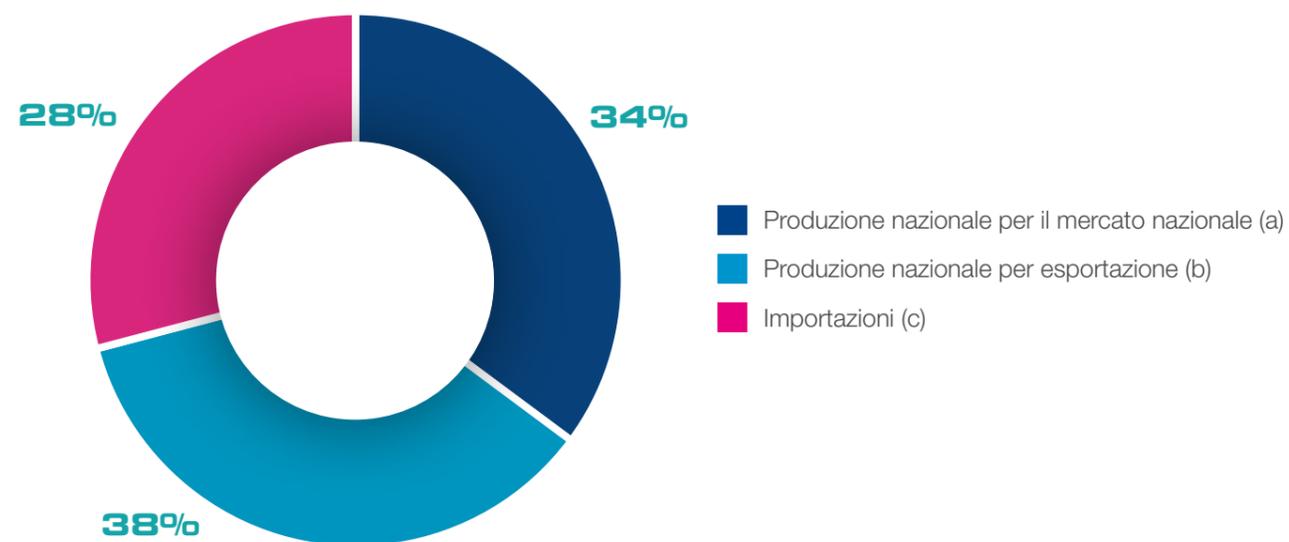


- Accessori per motore e meccanica navale
- Alberi, vele e velerie
- Attrezzature per la pesca sportiva
- Carrelli e trasporto imbarcazioni
- Componenti
- Generatori

- 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 quasi un miliardo di €, derivante per oltre 700 mln € da produzione nazionale e per quasi 280 mln € da importazioni (tabella 4.1).

Fig. 4.1 ~ Produzione e importazione di accessori, ripartizione del fatturato globale anno 2016



Tab. 4.2 ~ Produzione e importazione di accessori, andamento 2010-2016 valori in euro

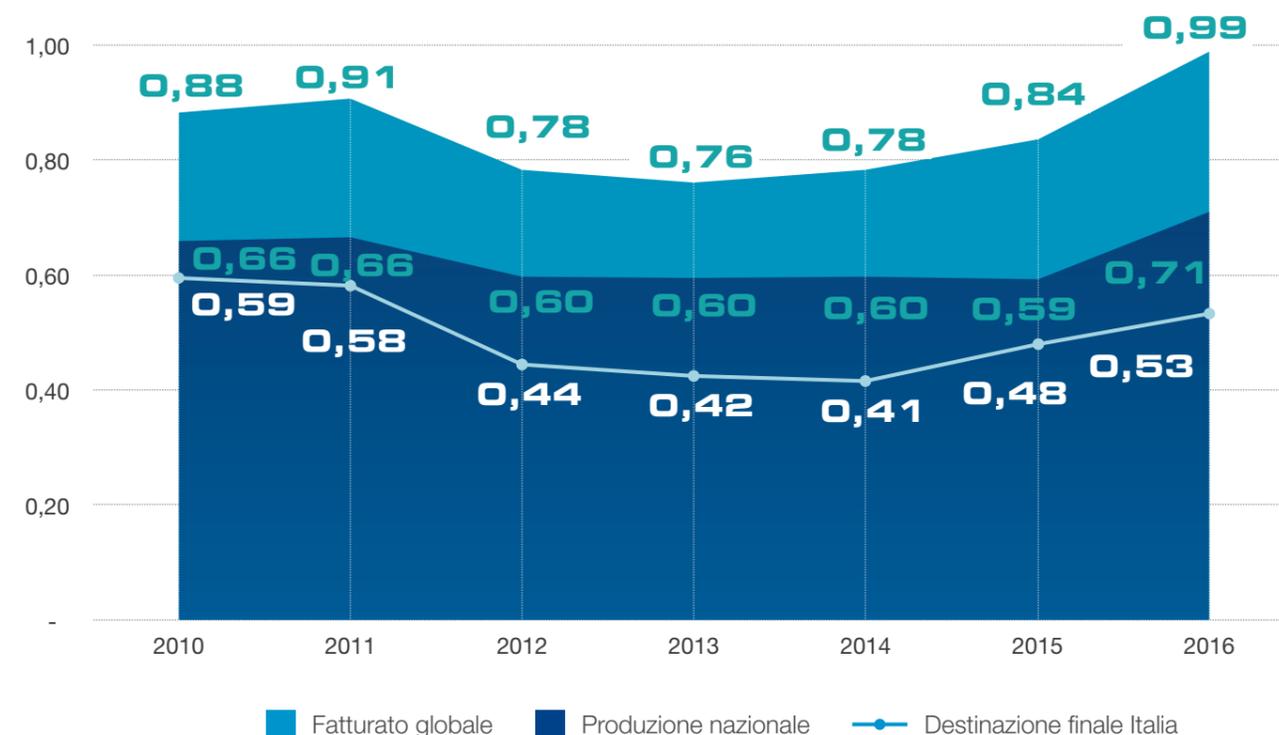
Anno	Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	Produzione nazionale per esportazione (b)	Produzione nazionale (a+b)
2010	397.370.000	261.490.000	658.860.000
2011	379.920.000	284.900.000	664.820.000
2012	302.630.000	295.520.000	598.150.000
2013	284.020.000	311.140.000	595.160.000
2014	291.920.000	304.690.000	596.610.000
2015	294.070.000	298.790.000	592.860.000
2016	337.010.000	373.220.000	710.230.000
Variaz. % 16-15	14,6%	24,9%	19,8%

La figura 4.1 rivela la particolarità del comparto degli accessori: il fatturato si scompone quasi uniformemente nelle tre componenti considerate, con una lieve predominanza della produzione per il mercato nazionale. Gli accessori prodotti o importati nel

nostro Paese vengono per la maggior parte rivenduti in Italia. Questo trend conferma nel 2016 un aumento rispetto all'anno precedente, superando il mezzo miliardo di euro (figura 4.2). Dalla tabella 4.2 emerge una crescita omogenea in tutte le grandezze consi-

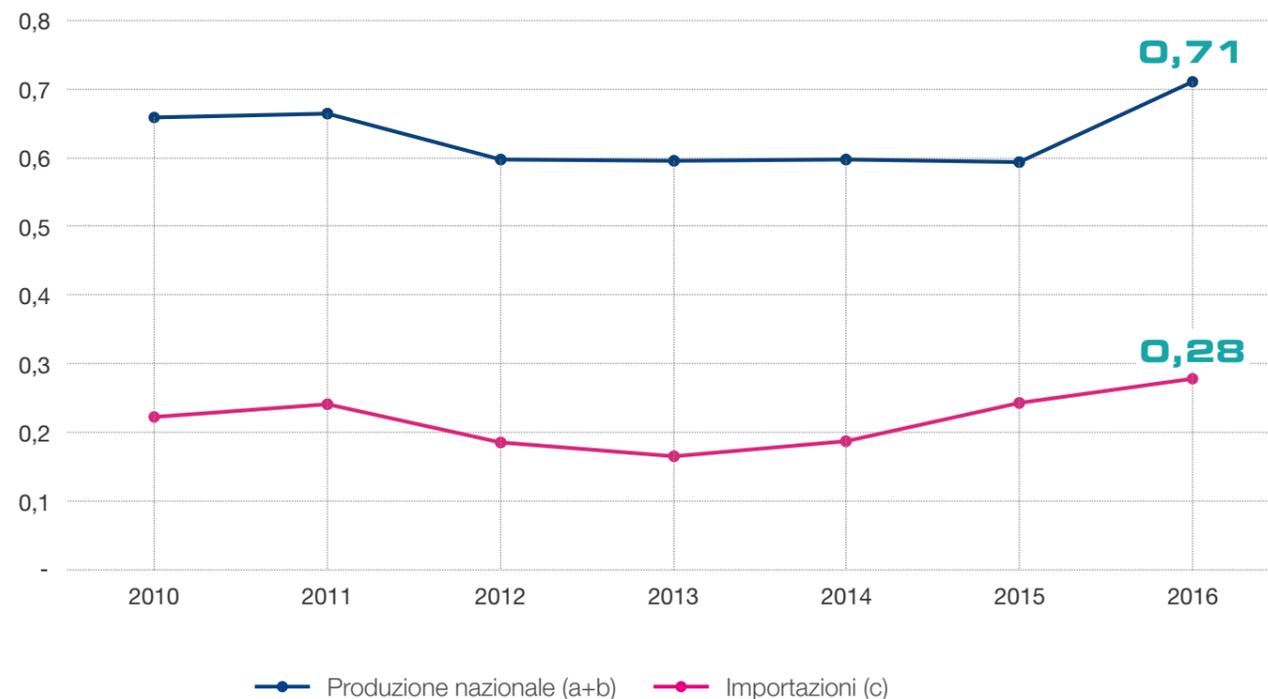
derate. Si osservi come il dato relativo al fatturato complessivo superi il dato del 2011. La figura 4.3 evidenzia la ripresa del mercato a partire dal 2015, ripresa anticipata già nel 2014 dall'import. La figura 4.4 mostra il trend relativo

Fig. 4.2 ~ Produzione e importazione di accessori, andamento dati di fatturato 2010-2016 valori in miliardi di euro

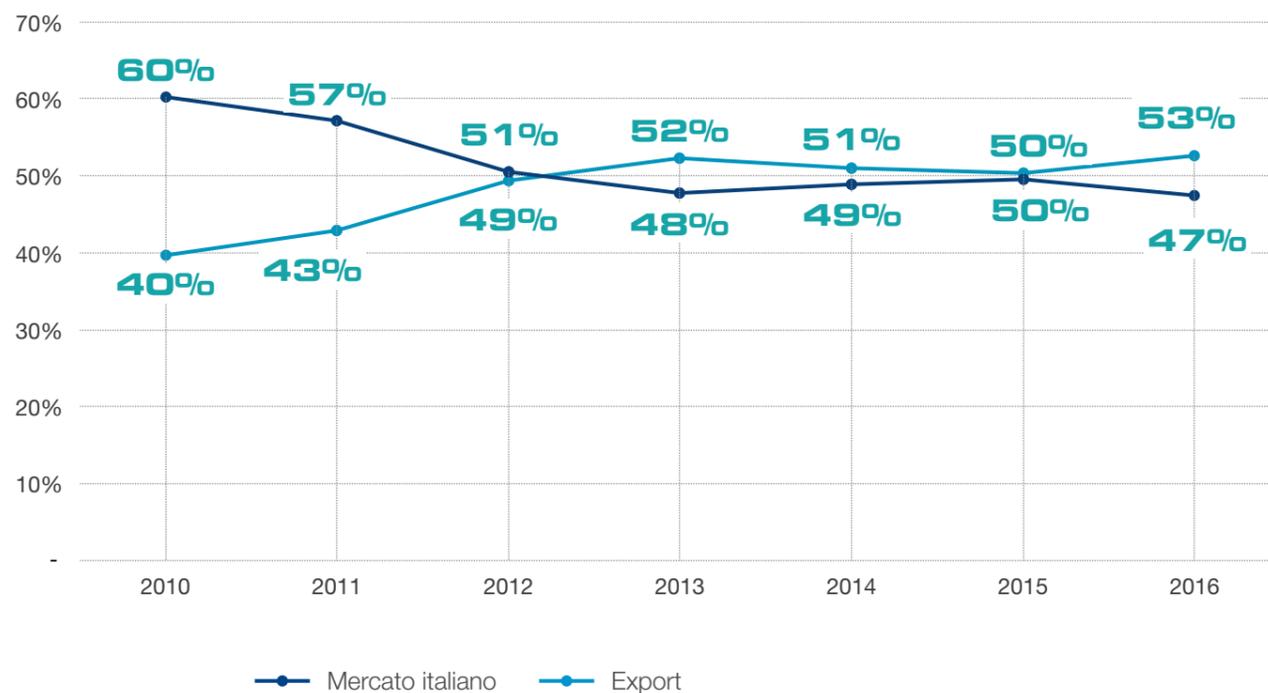


**Fig. 4.3** Produzione e importazione di accessori: composizione del fatturato globale, andamento 2010-2016

valori in miliardi di euro

**Fig. 4.4** Produzione nazionale di accessori: ripartizione per mercato di sbocco, andamento 2010-2016

valori percentuali



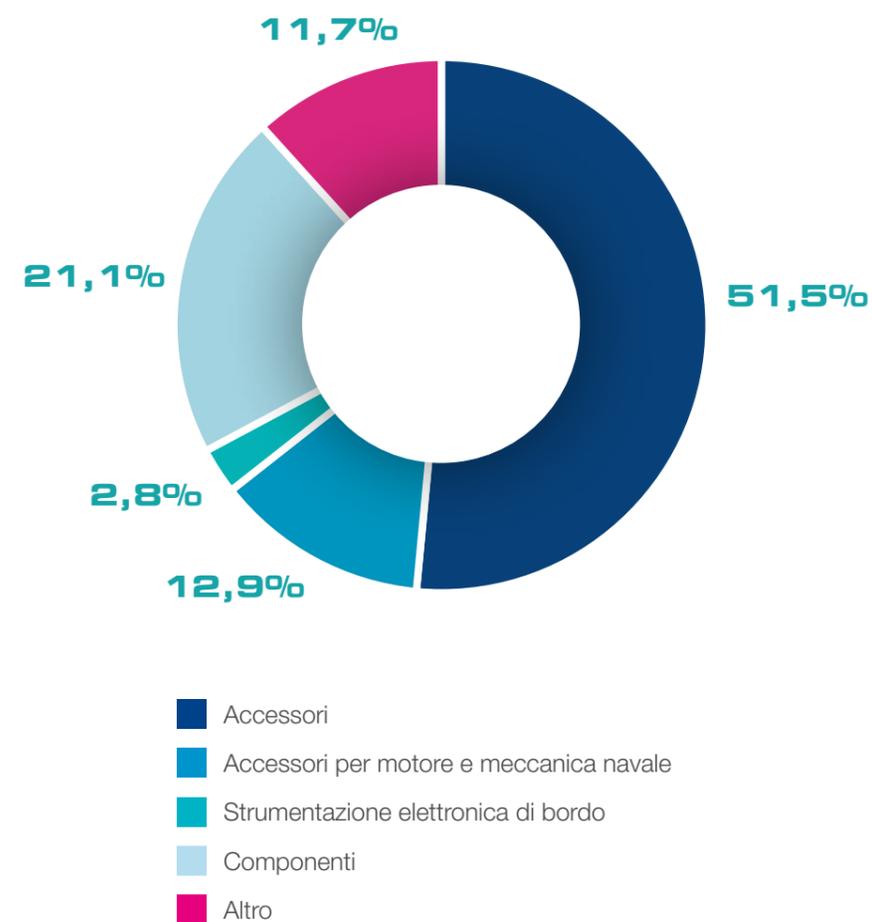
alla ripartizione della produzione nazionale di accessori tra export e mercato nazionale, evidenziando le dinamiche tra il 2010 e il 2016. Si osserva come la forbice tenda ad essere molto chiusa attorno al 50%, con piccole variazioni, a partire dal 2012. Attraverso un'analisi di un campione del 30% del fatturato complessivo del settore, viene osservata la com-

posizione merceologica nelle diverse tipologie di prodotti. Dall'esame della figura 4.5 emerge come il sottocomparto degli accessori nautici rivesta il ruolo più importante nella composizione del fatturato del campione superando il 50% della casistica. Si osserva come il fatturato derivante da accessori, componenti, strumen-

tazione elettronica di bordo e accessori per motore e meccanica navale rappresenti poco meno del 90% del fatturato del campione, anche se questi valori sono parzialmente influenzati dalla mancata disponibilità dei dati relativi ad alcune tipologie di accessori.

Fig. 4.5 Produzione e importazione di accessori: ripartizione merceologica del fatturato

anno 2016, campione del 30% del fatturato

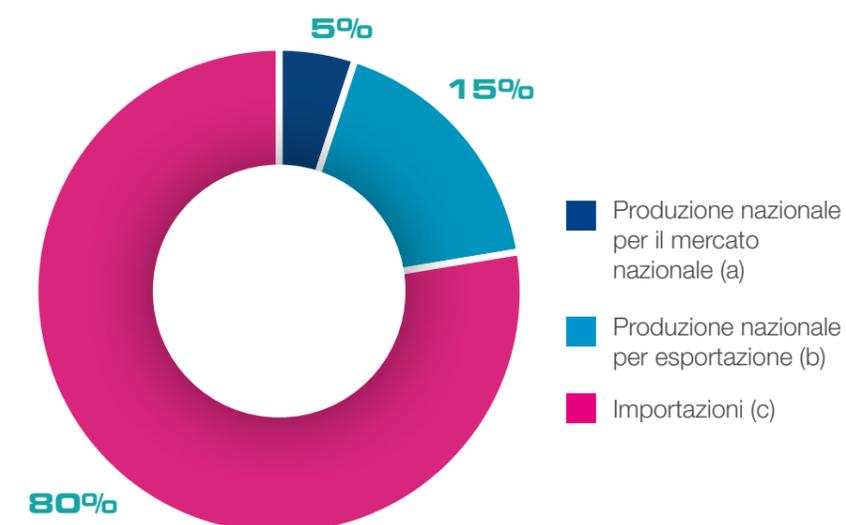


**5.**

I motori

Il comparto dei motori presenta per l'anno 2016 una stima del fatturato complessivo pari a quasi 290 mln di €, derivante per il 20% da produzione nazionale e per l'80% da importazioni (tabella 5.1). 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 (figura 5.1). Le importazioni provengono per i tre quarti del totale da Paesi UE e vengono quasi interamente vendute in Italia. La figura 5.2 mostra la particolarità del settore con l'andamento quasi si-

Fig. 5.1 Produzione e importazione di motori: ripartizione del fatturato globale
valori percentuali, anno 2016



Tab. 5.1 Comparto dei motori
anno 2016, valori in euro

	Valori in €	Valori %
Produzione nazionale	58.410.000	20%
per il mercato nazionale (a)	15.470.000	26%
per esportazione (b)	42.940.000	74%
di cui verso Paesi UE	27.910.000	65%
di cui verso Paesi extra UE	15.030.000	35%
Importazioni	228.930.000	80%
provenienti da Paesi UE	173.990.000	76%
provenienti da Paesi extra UE	54.940.000	24%
vendute in Italia (c)	222.060.000	97%
vendute all'estero (d)	6.870.000	3%
Fatturato globale	287.340.000	100%
destinazione finale all'estero (b+d)	49.810.000	17%
destinazione finale Italia (a+c)	237.530.000	83%



mile del fatturato globale e della destinazione finale Italia, peraltro entrambe in ripresa a partire dal 2013. Dalla [tabella 5.2](#) si osserva la ripresa del comparto dei motori per tutte le grandezze considerate già in atto dal 2015.

Il comparto dei motori è l'unico che presenta un saldo negativo della bilancia commerciale. Si osservi 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. La ripresa delle importazioni e il mi-

nor peso della produzione nazionale sono chiaramente evidenziate nella [figura 5.3](#). Osservando la ripartizione della produzione nazionale in export e mercato nazionale ([figura 5.4](#)), si nota come la forbice tra le due

componenti sia aumentata sino al 2013 per poi richiudersi negli ultimi tre anni. La [figura 5.5](#) presenta l'andamento delle vendite in Italia di motori fuoribordo (2tempi + 4 tempi): i dati 2016 mostrano un incremento del

10,7% rispetto all'anno precedente, che prosegue il trend di crescita del mercato avviato nel 2014 (quasi +40% dai minimi del 2013).

Fig. 5.2 Produzione e importazione di motori: andamento dati di fatturato 2010-2016

valori in miliardi di euro

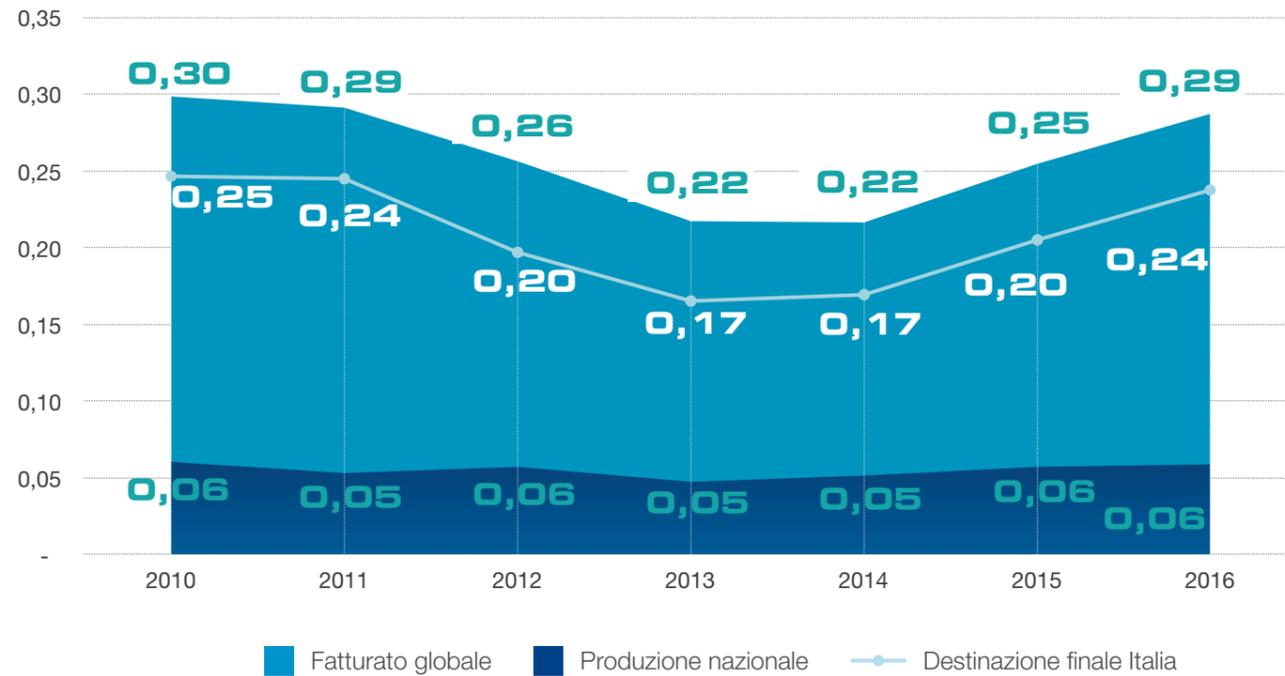
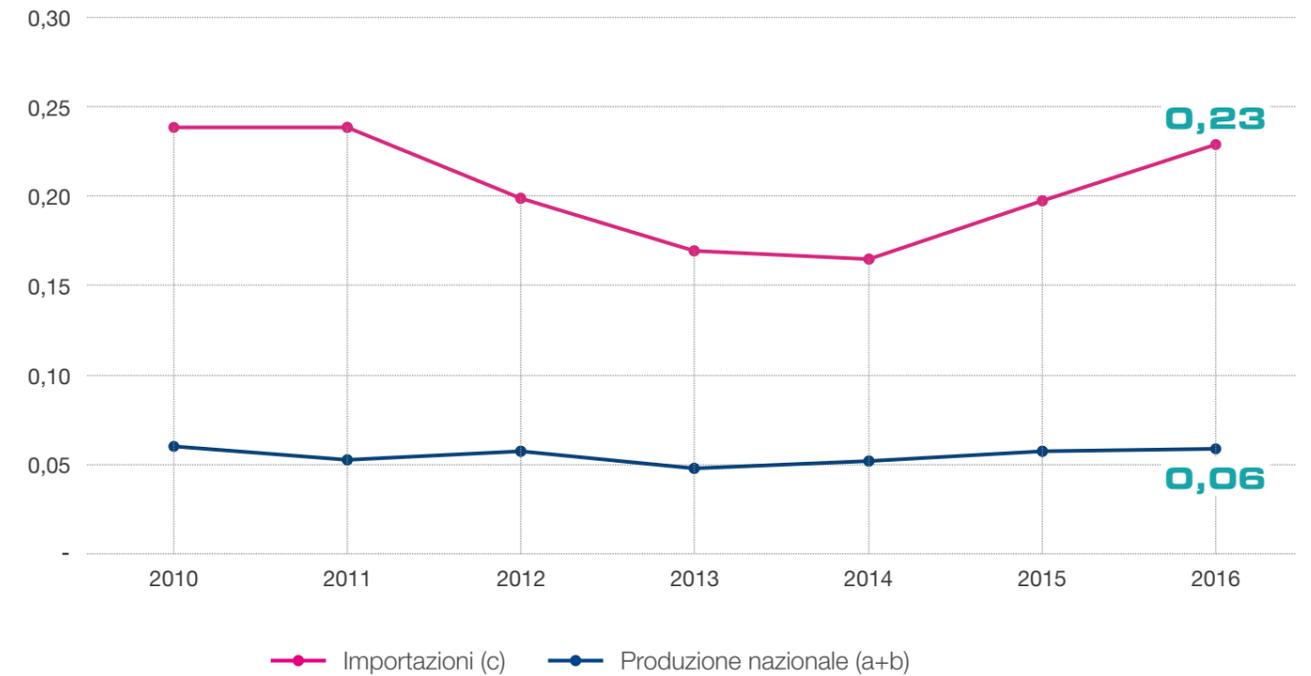


Fig. 5.3 Produzione e importazione di motori: composizione del fatturato globale, andamento 2010-2016

valori in miliardi di euro



Tab. 5.2 Produzione e importazione di motori: andamento 2010-2016

valori in euro

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)
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
2013	8.810.000	38.990.000	47.800.000	169.790.000	-130.800.000	217.590.000
2014	10.510.000	41.130.000	51.640.000	164.850.000	-123.720.000	216.490.000
2015	12.890.000	44.170.000	57.060.000	197.780.000	-153.610.000	254.840.000
2016	15.470.000	42.940.000	58.410.000	228.930.000	-185.990.000	287.340.000
Variaz. % 16-15	20,0%	-2,8%	2,4%	15,7%		12,8%



Fig. 5.4 ~~~~~ Produzione nazionale di motori: ripartizione per mercato di sbocco, andamento 2010-2016
valori percentuali

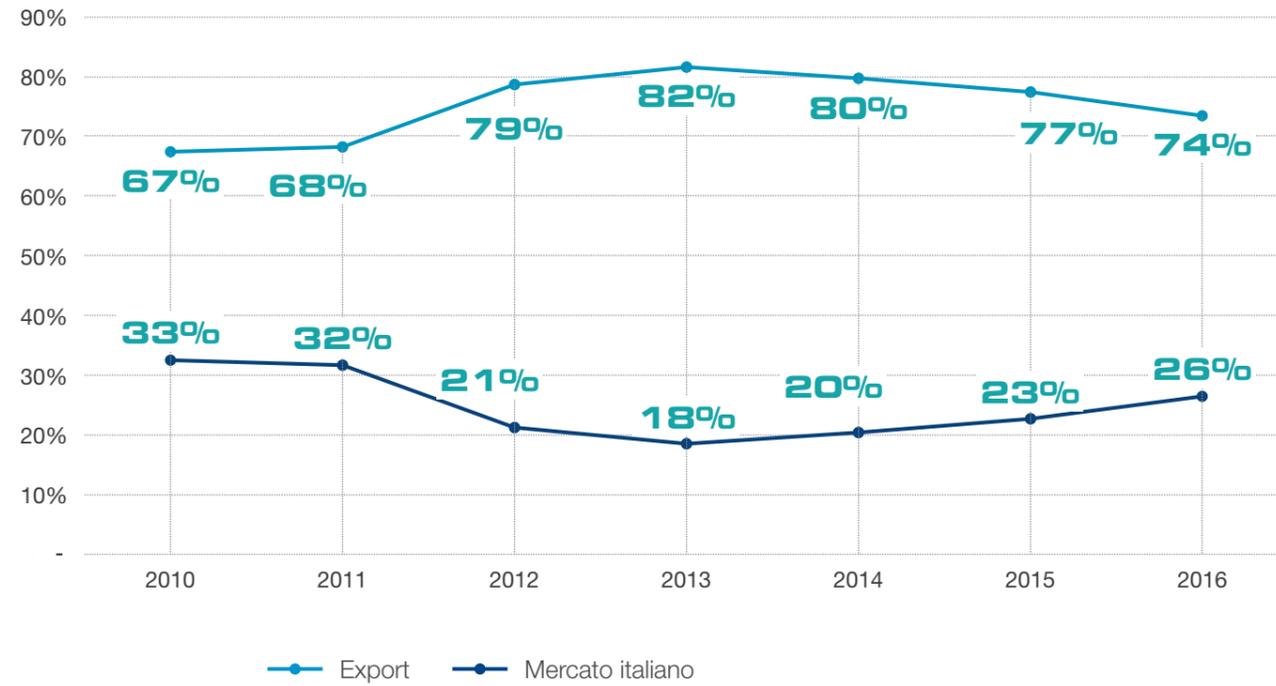
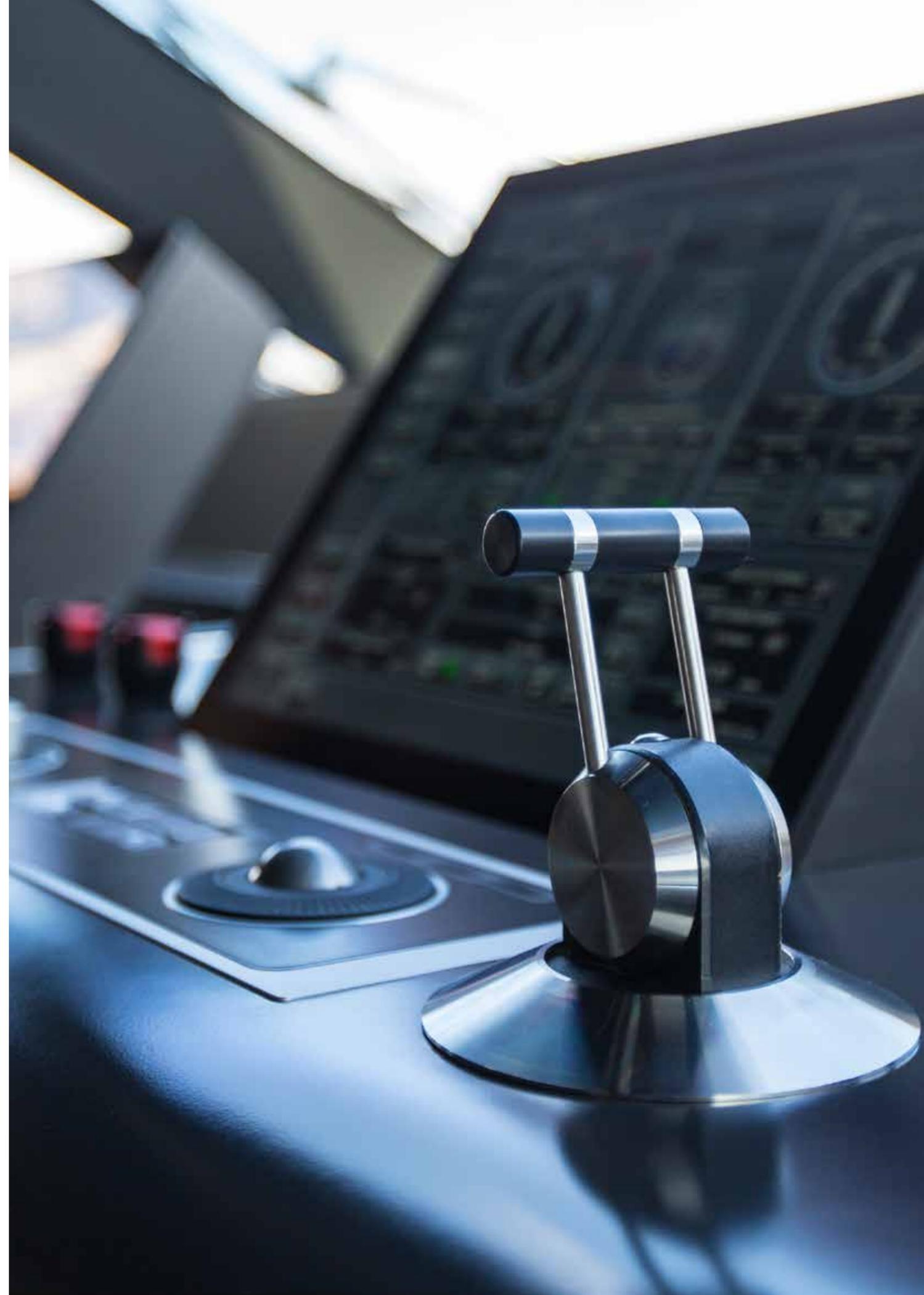
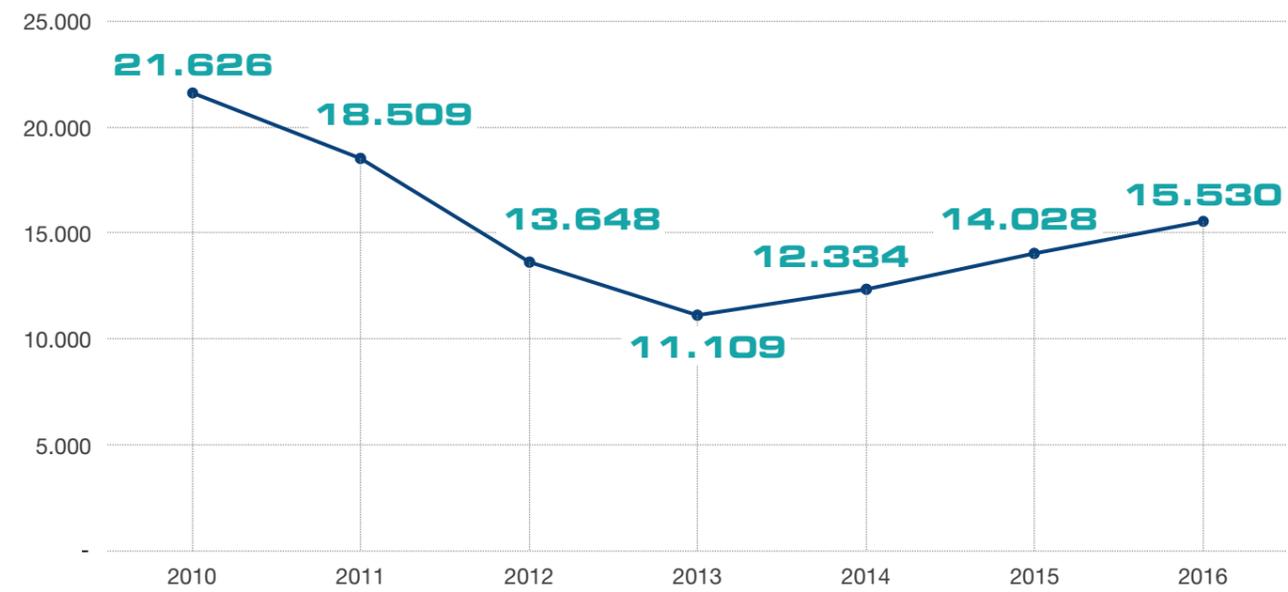


Fig. 5.5 ~~~~~ Motori fuoribordo: vendite in Italia, andamento 2010-2016
numero di pezzi, fonte ICOMIA-IMEC



Seconda Parte

IL DIPIORTISMO





6.

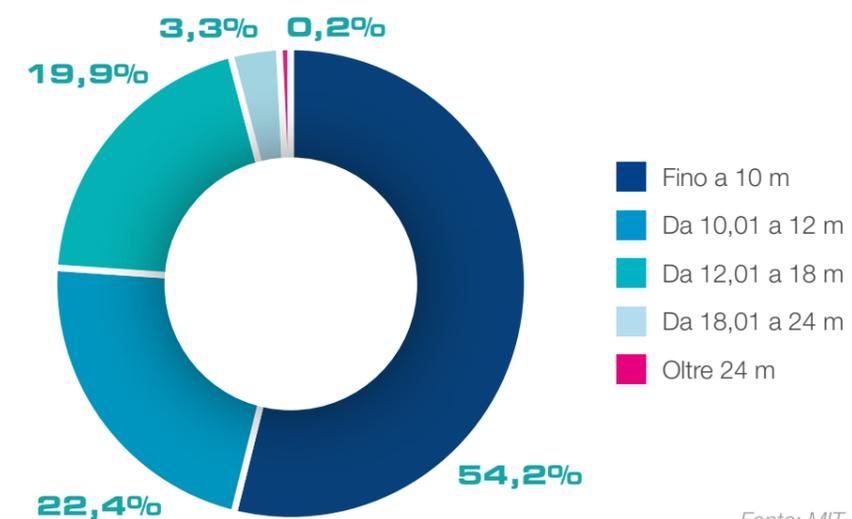
Il parco nautico

6.a In Italia

Vengono elaborati in questo capitolo i dati relativi al parco nautico immatricolato per l'anno 2015, divulgati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ultima edizione de "Il Diporto Nautico in Italia - Anno 2015".

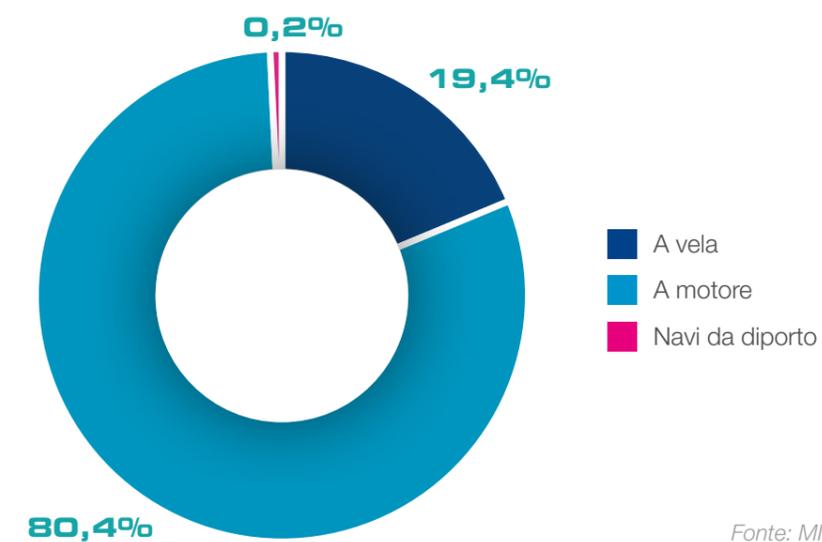
Tutti i dati comprendono sia le registrazioni presso gli Uffici Marittimi (Capitanerie di Porto e Uffici Circondariali Marittimi) sia le registrazioni presso gli Uffici della Motorizzazione Civile (U.M.C.).

Fig. 6.1 Ripartizione per lunghezza del parco nautico immatricolato
valori percentuali, anno 2015



Fonte: MIT

Fig. 6.2 Ripartizione per propulsione del parco nautico immatricolato
valori percentuali, anno 2015



Fonte: MIT

**Tab. 6.1** ~~~~~ Unità da diporto iscritte (Uffici Marittimi e Motorizzazione Civile), anno 2015

Regione	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore					Navi	
	fino a 10m	da 10,01 a 12m	da 12,01 a 18m	da 18,01 a 24m	Totale	fino a 10m	da 10,01 a 12m	da 12,01 a 18m	da 18,01 a 24m	Totale	oltre 24m	Totale
Liguria	600	2.225	1.782	906	5.513	5.508	3.533	3.799	642	13.482	60	19.055
Toscana	284	1.145	1.001	68	2.498	3.899	1.824	2.054	444	8.221	85	10.804
Lazio	437	951	741	36	2.165	6.343	1.573	1.541	357	9.814	41	12.020
Campania	71	308	291	17	687	10.591	2.074	1.616	151	14.432	15	15.134
Calabria	10	43	69	1	123	757	125	73	10	965	1	1.089
Puglia	74	191	143	8	416	2.128	357	216	14	2.715	-	3.131
Molise	1	-	3	-	4	26	12	13	3	54	-	58
Abruzzo	31	84	66	6	187	560	95	46	7	708	2	897
Marche	112	326	201	14	653	1.199	591	690	95	2.575	4	3.232
Emilia Romagna	211	1.091	766	28	2.096	1.582	681	575	70	2.908	1	5.005
Veneto	267	799	529	16	1.611	3.395	808	701	65	4.969	7	6.587
Friuli Venezia Giulia	190	1.028	676	33	1.927	935	635	684	110	2.364	3	4.294
Sardegna	110	390	342	26	868	1.904	915	934	142	3.895	5	4.768
Sicilia	136	306	315	19	776	3.377	512	334	74	4.297	2	5.075
Piemonte e Valle d'Aosta	60	6	-	-	66	3.593	57	46	-	3.696	-	3.762
Lombardia	181	8	1	-	190	6.544	155	118	-	6.817	-	7.007
Trentino Alto Adige	29	6	2	-	37	25	2	-	-	27	-	64
Umbria	6	1	-	-	7	230	-	-	-	230	-	237
Totale	2.810	8.908	6.928	1.178	19.824	52.596	13.949	13.440	2.184	82.169	226	102.219

Fonte: MIT

Tab. 6.2 ~~~~~ Unità da diporto immatricolate nel 2015

Regione	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore					Navi	
	fino a 10m	da 10,01 a 12m	da 12,01 a 18m	da 18,01 a 24m	Totale	fino a 10m	da 10,01 a 12m	da 12,01 a 18m	da 18,01 a 24m	Totale	oltre 24m	Totale
Liguria	18	34	38	1	91	22	16	47	8	93	2	186
Toscana	-	8	13	2	23	3	4	10	3	20	3	46
Lazio	5	13	14	3	35	8	10	18	8	44	-	79
Campania	-	7	7	-	14	10	11	23	5	49	-	63
Calabria	-	4	8	-	12	10	1	4	1	16	-	28
Puglia	-	4	2	-	6	2	7	3	-	12	-	18
Molise	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	1
Abruzzo	-	2	-	-	2	-	1	3	-	4	-	6
Marche	1	6	2	-	9	3	3	7	-	13	-	22
Emilia Romagna	5	6	11	-	22	2	3	3	-	8	-	30
Veneto	2	16	14	-	32	9	8	9	5	31	-	63
Friuli Venezia Giulia	3	9	12	1	25	1	4	5	-	10	1	36
Sardegna	4	7	5	-	16	9	13	13	2	37	1	54
Sicilia	3	6	8	-	17	7	9	8	4	28	-	45
Piemonte e Valle d'Aosta	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	1
Lombardia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Trentino Alto Adige	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Umbria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	41	122	135	7	305	86	92	153	36	367	7	679

Fonte: MIT

**Tab. 6.3** ~~~~~ Unità da diporto cancellate nel 2015

Regione	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore					Navi	
	fino a 10m	da 10,01 a 12m	da 12,01 a 18m	da 18,01 a 24m	Totale	fino a 10m	da 10,01 a 12m	da 12,01 a 18m	da 18,01 a 24m	Totale	oltre 24m	Totale
Liguria	23	74	43	6	146	229	76	100	36	441	11	598
Toscana	10	21	22	5	58	188	44	72	25	329	5	392
Lazio	19	22	13	3	57	73	17	41	18	149	1	207
Campania	3	1	5	-	9	84	22	25	8	139	-	148
Calabria	4	3	1	-	8	10	2	3	1	16	-	24
Puglia	4	1	3	1	9	54	7	6	-	67	-	76
Molise	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	1
Abruzzo	2	-	-	-	2	10	-	3	2	15	-	17
Marche	7	3	6	-	16	54	9	29	7	99	-	115
Emilia Romagna	15	20	22	-	57	54	19	16	4	93	-	150
Veneto	17	21	13	-	51	58	19	16	2	95	1	147
Friuli Venezia Giulia	10	11	13	2	36	59	22	47	9	137	-	173
Sardegna	2	5	8	1	16	56	16	18	8	98	-	114
Sicilia	8	3	13	1	25	73	9	6	9	97	-	122
Piemonte e Valle d'Aosta	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2	-	2
Lombardia	-	-	-	-	-	5	-	-	-	5	-	5
Trentino Alto Adige	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Umbria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale	124	185	163	19	491	1.008	264	382	129	1.783	18	2.292

Fonte: MIT

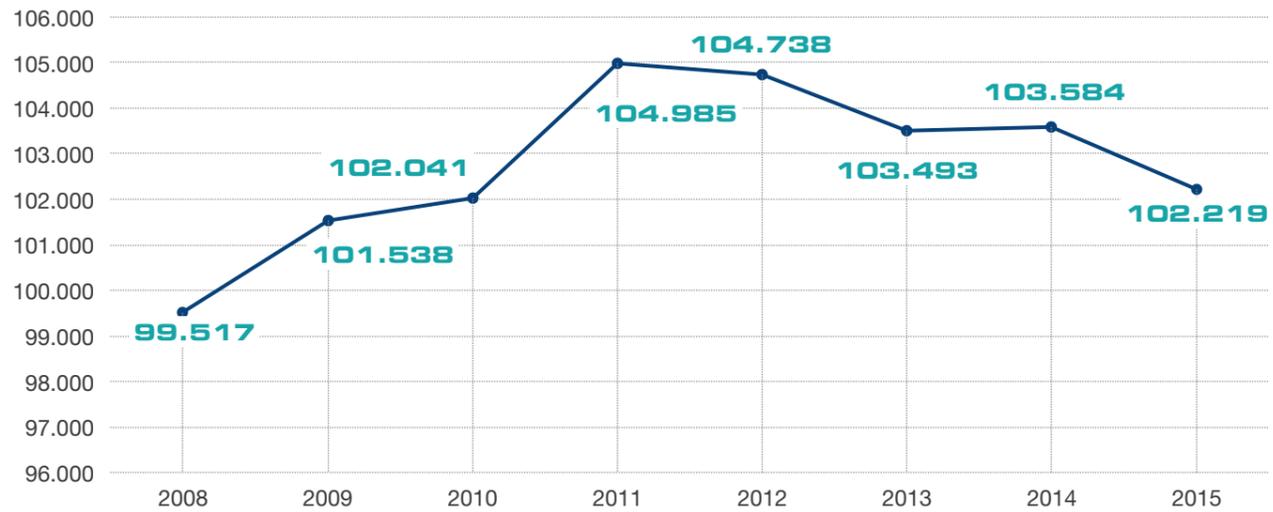
Tab. 6.4 ~~~~~ Saldo immatricolazioni-cancellazioni unità da diporto nel 2015

Regione	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore					Navi	
	fino a 10m	da 10,01 a 12m	da 12,01 a 18m	da 18,01 a 24m	Totale	fino a 10m	da 10,01 a 12m	da 12,01 a 18m	da 18,01 a 24m	Totale	oltre 24m	Totale
Liguria	-5	-40	-5	-5	-55	-207	-60	-53	-28	-348	-9	-412
Toscana	-10	-13	-9	-3	-35	-185	-40	-62	-22	-309	-2	-346
Lazio	-14	-9	1	0	-22	-65	-7	-23	-10	-105	-1	-128
Campania	-3	6	2	0	5	-74	-11	-2	-3	-90	0	-85
Calabria	-4	1	7	0	4	0	-1	1	0	0	0	4
Puglia	-4	3	-1	-1	-3	-52	0	-3	0	-55	0	-58
Molise	0	0	0	0	0	-1	1	0	0	0	0	-
Abruzzo	-2	2	0	0	0	-10	1	0	-2	-11	0	-11
Marche	-6	3	-4	0	-7	-51	-6	-22	-7	-86	0	-93
Emilia Romagna	-10	-14	-11	0	-35	-52	-16	-13	-4	-85	0	-120
Veneto	-15	-5	1	0	-19	-49	-11	-7	3	-64	-1	-84
Friuli Venezia Giulia	-7	-2	-1	-1	-11	-58	-18	-42	-9	-127	1	-137
Sardegna	2	2	-3	-1	0	-47	-3	-5	-6	-61	1	-60
Sicilia	-5	3	-5	-1	-8	-66	0	2	-5	-69	0	-77
Piemonte e Valle d'Aosta	0	0	0	0	0	-2	0	0	0	-1	0	-1
Lombardia	0	0	0	0	0	-7	1	0	0	-5	0	-5
Trentino Alto Adige	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Umbria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Totale	-83	-63	-28	-12	-186	-922	-172	-229	-93	-1.416	-11	-1.613

Fonte: MIT

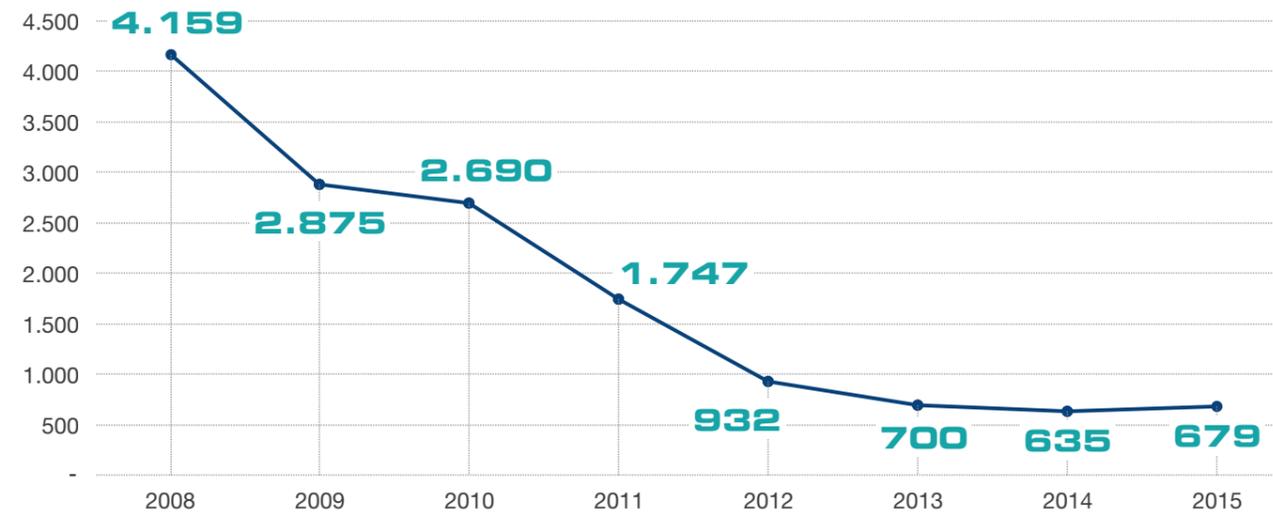


Fig. 6.3 ~~~~~ Andamento annuale del parco nautico immatricolato



Fonte: MIT

Fig. 6.4 ~~~~~ Andamento annuale delle nuove immatricolazioni



Fonte: MIT

Tab. 6.5 ~~~~~ Composizione parco nautico non immatricolato

anno 2013, stima UCINA

	Unità
Unità a motore	354.265
Unità minori	120.309
di cui canoe, kayak, natanti a remi e per uso sportivo	112.489
di cui derive a vela	7.820
Totale unità non immatricolate	474.574

Se la stima del parco nautico immatricolato già da anni è effettuata con precisione grazie ai dati divulgati annualmente dal Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, il computo del parco nautico non immatricolato (tabella 6.5) presenta maggiori criticità proprio a causa dell'assenza di fonti univoche e ufficiali cui fare riferimento. Si osservi inoltre come l'obbligo di iscrizione ai registri non includa i natanti che possono comunque essere iscritti nei registri delle imbarcazioni da diporto, assumendone in tal caso il regime giuridico.

Per stimare il parco nautico non immatricolato (in base ai conteggi relativi all'anno 2013), si è provveduto a

suddividere le unità non registrate in tre tipologie (unità a motore; unità a vela senza motore; altre unità minori, quali canoe, kayak, 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 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.

Sono state poi aggiunte le nuove uni-

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

Il parco nautico complessivo comprende sia le unità non immatricolate stimate precedentemente sia il totale immatricolazioni secondo quanto indicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (tabella 6.6 e figura 6.5).

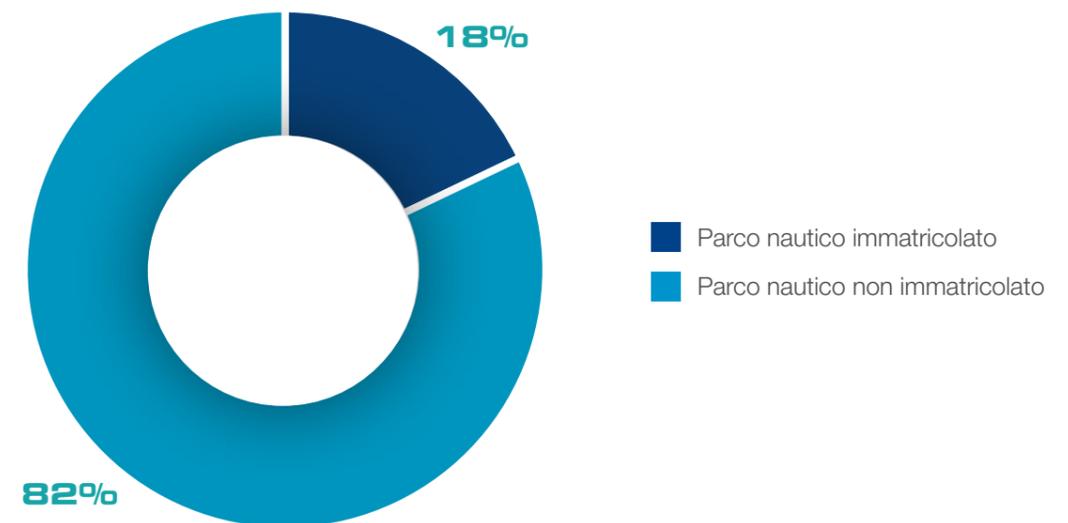
Tab. 6.6 ~~~~~ Composizione parco nautico complessivo

anno 2015, stima UCINA

	Unità
Parco nautico immatricolato al 31/12/2015	103.942
Parco nautico non immatricolato (stima 2013)	474.574
Totale	578.516

Fig. 6.5 ~~~~~ Composizione percentuale parco nautico complessivo

valori percentuali, anno 2015, stima UCINA



**6.b Nel mondo**

La situazione del parco nautico mondiale per l'anno 2015 è stata analizzata alla luce dei dati forniti da ICOMIA (International Council of Marine Industry Association), che li raccoglie direttamente dalle associazioni nazionali dei Paesi più rilevanti.

Nelle diverse tabelle del presente capitolo sono stati presi in considerazione i dati relativi a Croazia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Norvegia, Paesi Bassi, Polonia, Regno Unito, Repubblica Ceca, Spagna, Svezia e Svizzera per quanto riguarda l'area europea, e ad Argentina, Australia, Brasile, Canada, 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.

Nella [tabella 6.7](#), 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 >2,5m e di peso >20kg

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.

Tab. 6.7 Parco nautico mondiale

anno 2015

Nazione	Popolazione	Unità da diporto per 1000 abitanti	Totale parco nautico	Unità a vela	Unità a motore eb o efb	Unità con motore fb e unità rigide	Unità pneumatiche >2,5m >20kg	PWCs	Unità minori
Finlandia	5.500.000	148,00	814.000	-	-	-	-	-	-
Norvegia	5.100.000	156,86	800.000	59.000	211.000	420.000	110.000	-	-
Svezia	10.000.000	75,43	754.300	67.300	86.500	560.500	40.000	-	-
Italia	60.600.000	9,54	578.158	27.799	437.870	-	-	-	112.489
Regno Unito	64.600.000	8,54	551.560	212.305	94.805	155.850	78.600	10.000	-
Francia	66.810.000	7,74	517.434	104.091	385.002	28.341	-	-	-
Olanda	16.900.000	30,06	508.000	187.000	140.000	181.000	-	-	-
Germania	81.410.000	6,21	505.795	195.227	193.419	117.149	-	-	-
Spagna	46.500.000	4,22	196.000	87.500	50.600	46.000	8.900	3.000	-
Grecia	10.820.000	15,72	170.052	4.060	13.455	125.137	21.400	6.000	-
Croazia	4.200.000	24,40	102.475	-	-	-	-	-	-
Svizzera	8.200.000	11,99	98.308	30.153	62.086	6.069	-	-	-
Polonia	38.500.000	1,79	68.940	68.940	-	-	-	-	-
Irlanda	4.640.000	5,93	27.510	16.010	8.000	1.000	2.500	-	-
Repubblica Ceca	10.500.000	2,17	22.767	3.247	3.672	6.260	8.622	966	-
EUROPA	434.280.000	13,16	5.715.299	1.062.632	1.686.409	1.647.306	270.022	19.966	112.489
Canada	35.850.000	119,94	4.300.000	-	-	-	-	-	-
Australia	23.780.000	41,34	982.950	29.900	145.750	689.500	51.800	66.000	-
Nuova Zelanda	4.600.000	142,07	653.509	46.826	21.786	206.897	31.200	16.800	330.000
Giappone	126.771.000	2,36	299.300	13.700	51.200	141.300	30.800	62.300	-
Argentina	43.430.000	4,56	198.014	3.849	19.868	141.474	32.823	-	-
Cina	1.371.000.000	0,13	175.036	2.640	7.006	52.623	112.767	-	-
Turchia	78.670.000	1,14	89.869	10.215	31.654	30.300	16.100	1.600	-
Brasile	207.800.000	0,30	61.690	8.640	18.630	29.750	4.670	-	-
ALTRI PAESI	1.891.901.000	3,57	6.760.368	115.770	295.894	1.291.844	280.160	146.700	330.000
USA	321.400.000	48,78	15.677.504	1.582.643	2.537.649	7.873.568	-	1.110.273	2.573.371
TOTALE	2.647.581.000	10,63	28.153.171	2.761.045	4.519.952	10.812.718	550.182	1.276.939	3.015.860

Fonte: ICOMIA



Complessivamente, il parco nautico censito risulta in crescita rispetto all'anno precedente e di poco superiore ai 28 milioni di unità.

Nell'ambito del continente europeo i Paesi scandinavi confermano i valori maggiori: la Finlandia passa dal terzo posto del 2014 al primo nel 2015, mentre Norvegia e Svezia vedono una riduzione del parco nautico complessivo. La ragione di tale supremazia va ricercata nella radicata cultura nautica, nonostante il clima non sempre favorevole, mentre per quanto riguarda il parco nautico per numero di abitanti conta molto la popolazione poco numerosa di tali Paesi.

Il quarto Paese europeo in termini di parco nautico è l'Italia, che supera il Regno Unito, la Francia e i Paesi Bassi e la Germania. Seguono poi, con numeri decisamente inferiori, Spagna, Grecia e Croazia. Sotto le 100.000 unità troviamo infine Svizzera, Polonia, Irlanda e Repubblica Ceca, in ordine decrescente.

Con riferimento al resto del mondo spicca certamente il dato relativo agli Stati Uniti, che contano un parco nautico di poco meno di 15.680.000 unità complessive, che porta ad una diffusione di imbarcazioni pari a circa 50 unità da diporto ogni 1.000 abitanti.

Per quanto riguarda gli altri Paesi, il Canada risalta sia per l'ingente parco nautico (4.300.000 unità), dato invariato dal 2012, sia per numero di imbarcazioni per mille abitanti (120 circa), seguito da Australia, Nuova Zelanda, Giappone, Argentina, Cina. Turchia e Brasile presentano dati molto ridotti sia in termini assoluti sia per il numero di unità pro capite.

Per quanto riguarda la composizione per tipologia di motorizzazione e imbarcazione (figura 6.6), si segnala la forte influenza esercitata dalla ripartizione degli USA, per la rilevanza percentuale (56%) del parco nautico americano sul parco nautico complessivamente considerato. Il grafico

non tiene conto dei Paesi per cui è disponibile solo il dato complessivo: il numero di unità cui si riferisce ammonta a 22.936.696.

Le unità a vela rappresentano il 12% del totale; nell'ambito delle unità a motore, le unità fuoribordo e rigide prevalgono largamente sulle unità entro-bordo ed entrofuoribordo e su quelle pneumatiche, rappresentando il 47% delle imbarcazioni complessivamente considerate. Le unità a motore entro-bordo o entrofuoribordo contano complessivamente per il 20%, mentre le unità pneumatiche per il 2%.

Va infine 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.

Si osservi 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 6.8 illustra la distribuzione delle unità da diporto in relazione alla lunghezza delle coste dei Paesi oggetto di osservazione.

L'indicazione della densità di imbar-

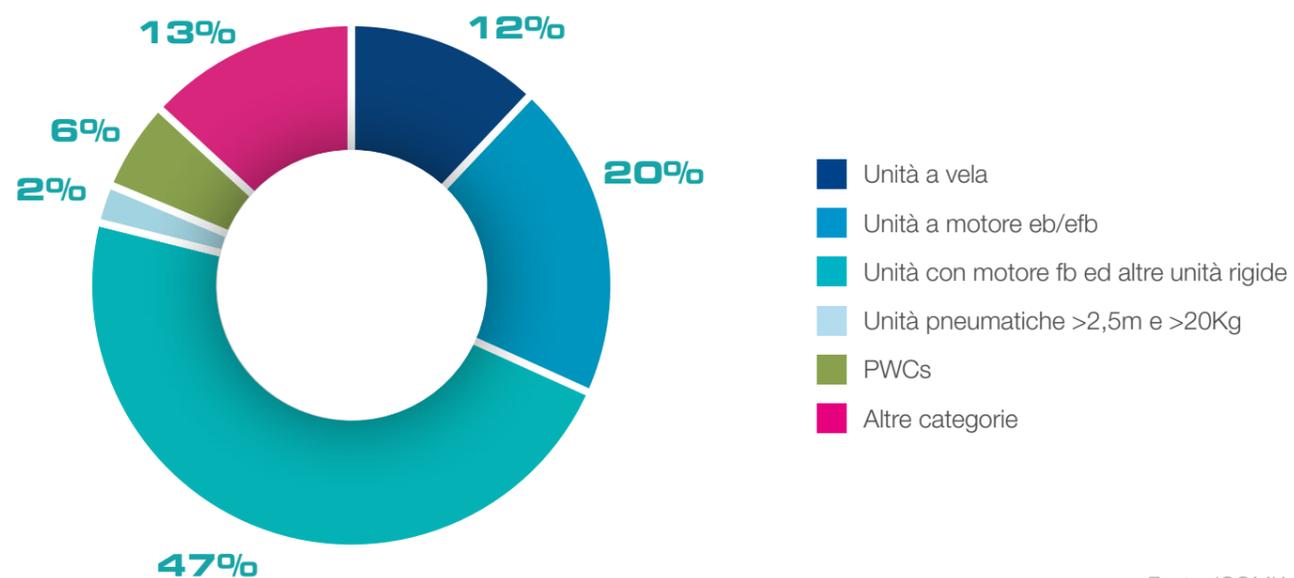
cazioni lungo le coste permette di effettuare una valutazione sullo sviluppo del diportismo. Nella tabella non sono conteggiate le acque interne, per cui è possibile che il numero di imbarcazioni per 100 km di costa di alcuni Paesi appaia particolarmente elevato; nello specifico, per quanto riguarda i Paesi Bassi (127.000 unità ogni 100 km di costa) e la Germania (13.957 unità) deve essere considerato il forte sviluppo delle vie d'ac-

qua interne navigabili (canali e fiumi), mentre per la Svezia (9.429 unità) è necessario ricordare la notevole incidenza del diportismo lacustre.

In Italia, il numero di unità da diporto ogni 100 km di costa è di 7.839 unità, in crescita rispetto agli anni passati.

Gli Stati Uniti, che contano 133.342 km di costa, presentano un valore significativo di unità da diporto ogni 100 km di costa, in calo rispetto al 2011 (11.757 unità). Tra gli altri Paesi

Fig. 6.6 ~~~~~ Parco nautico mondiale, ripartizione per tipologia
valori percentuali, anno 2015



Fonte: ICOMIA

Tab. 6.8 ~~~~~ Distribuzione delle unità da diporto lungo le coste
anno 2015, fonte ICOMIA

Nazione	Popolazione	Parco nautico complessivo	km di costa	Unità da diporto per 100 km di costa
Finlandia	5.500.000	814.000	46.200	1.762
Norvegia	5.100.000	800.000	53.200	1.504
Svezia	10.000.000	754.300	8.000	9.429
Italia	60.600.000	578.158	7.375	7.839
Regno Unito	64.600.000	551.560	17.381	3.173
Francia	66.810.000	517.434	5.700	9.078
Olanda	16.900.000	508.000	400	127.000
Germania	81.410.000	505.795	3.624	13.957
Spagna	46.500.000	196.000	7.880	2.487
Grecia	10.820.000	170.052	15.000	1.134
Croazia	4.200.000	102.475	5.835	1.756
Polonia	38.500.000	68.940	770	8.953
Irlanda	4.640.000	27.510	9.000	306
EUROPA	415.580.000	5.594.224	180.365	3.102
Canada	35.850.000	4.300.000	233.802	1.839
Australia	23.780.000	982.950	66.530	1.477
Nuova Zelanda	4.600.000	653.509	15.134	4.318
Giappone	126.771.000	299.300	33.889	883
Argentina	43.430.000	198.014	5.087	3.893
Cina	1.371.000.000	175.036	18.000	972
Turchia	78.670.000	89.869	8.533	1.053
Brasile	207.800.000	61.690	7.500	823
ALTRI PAESI	1.891.901.000	6.760.368	388.475	1.740
USA	321.400.000	15.677.504	133.342	11.757
TOTALE	2.628.881.000	28.032.096	702.182	3.992

Fonte: ICOMIA



extraeuropei si segnalano Nuova Zelanda e Argentina.

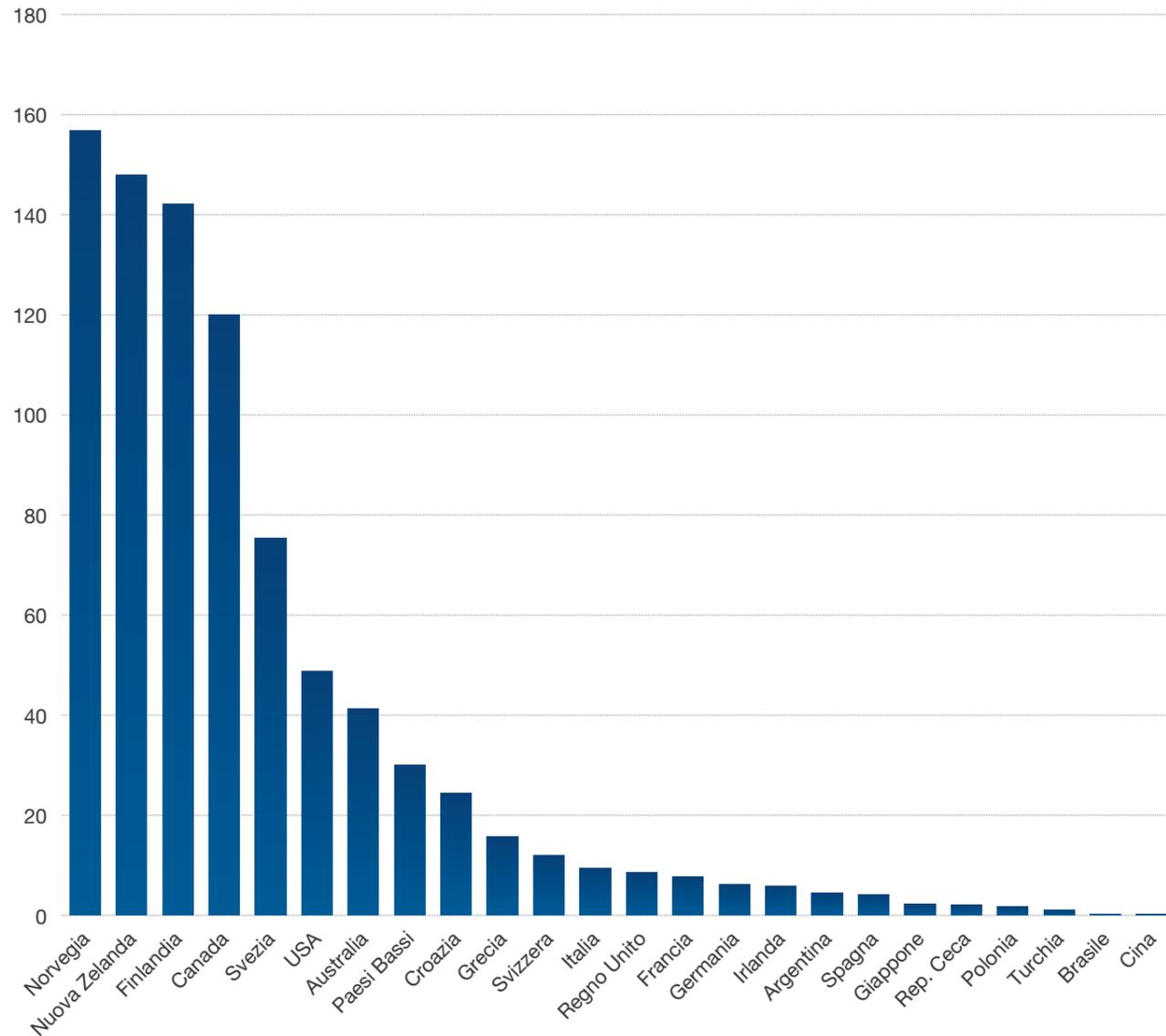
La figura 6.7 illustra la diffusione di imbarcazioni da diporto nei Paesi oggetto di osservazione, in termini di unità ogni 1.000 abitanti. Da un esame congiunto del grafico in oggetto e della tabella 6.7, emerge come i primi cinque Paesi del grafico

(Norvegia, Nuova Zelanda, Finlandia, Canada e Svezia) debbano la propria posizione in classifica in parte ad un consistente parco nautico ed in parte alla scarsa popolazione residente.

La figura 6.8 riporta la suddivisione del parco nautico mondiale per area geografica. Si nota la netta superiorità del parco nautico statunitense

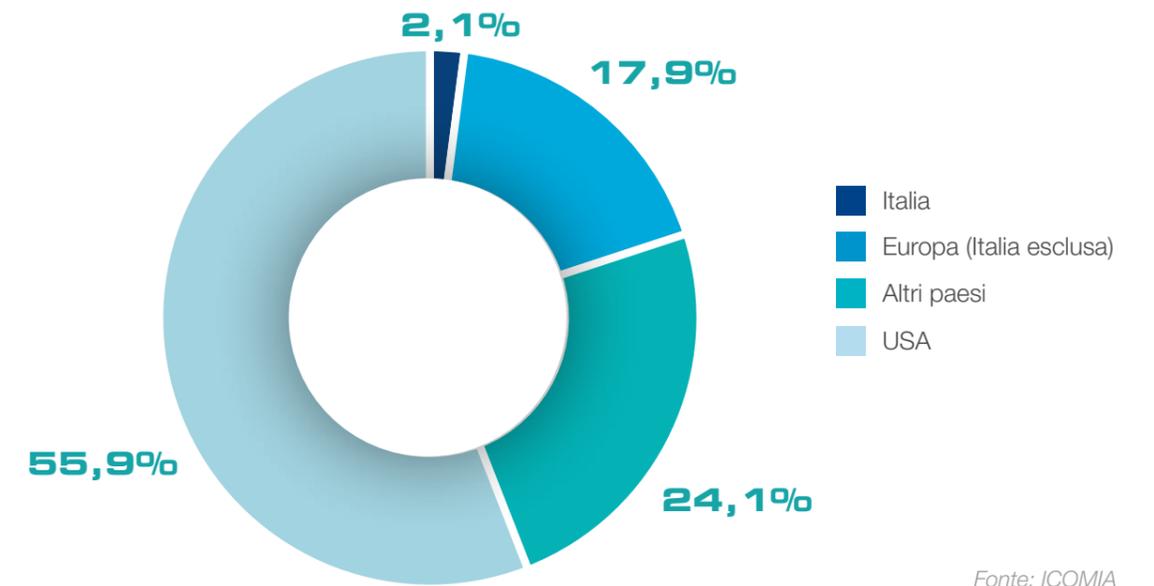
con una quota del 56% circa (in calo rispetto al 2014). Il dato europeo si conferma stabile rispetto al 2014 (20% circa) mentre gli altri Paesi salgono al 24%.

Fig. 6.7 Parco nautico mondiale, densità unità da diporto per 1000 abitanti anno 2015



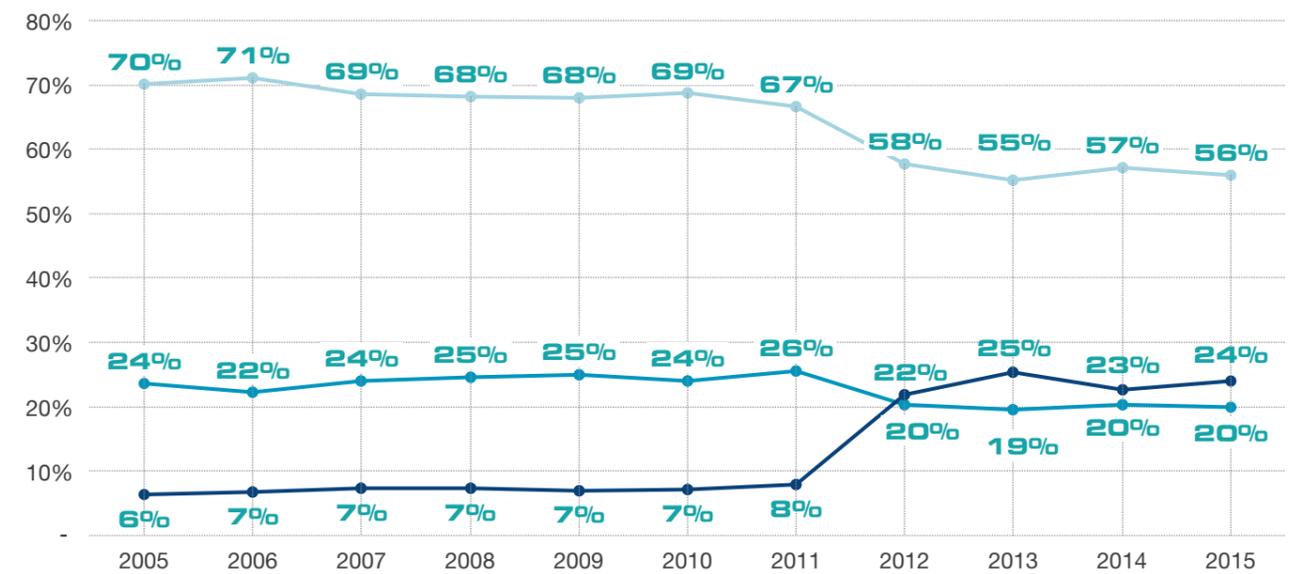
Fonte: ICOMIA

Fig. 6.8 Parco nautico mondiale, ripartizione geografica valori percentuali, anno 2015.



Fonte: ICOMIA

Fig. 6.9 Parco nautico mondiale, trend 2005-2015 valori percentuali.



**7.**

La ricettività

7.a In Italia

Le analisi condotte in questa parte del rapporto riguardano la ricettività delle regioni italiane in termini di infrastrutture e posti barca a disposizione dei diportisti. I dati sono stati estratti dalle Pagine Azzurre 2016.

La [tabella 7.1](#) presenta il dato delle strutture portuali in Italia, suddivise in tre macro categorie:

- porti turistici, costituiti dalle strutture interamente dedicate al diportismo (i marina).
- porti polifunzionali, prevalentemente di proprietà o a gestione pubblica, costituiti da una pluralità di tipologie di strutture al cui interno, accanto ad eventuali altre destinazioni, vi è comunque una porzione utilizzata esclusivamente per la nautica da diporto (porti e porticcioli, porti industriali e commerciali, porti canale e darsene).
- punti di ormeggio, costituiti dalle strutture a carattere stagionale non dotate di banchine "fisse" ma di strutture rimovibili nella stagione invernale, quando la conformazione del sito che li ospita non permette una buona protezione dall'azione del mare (banchine e pontili, spiagge attrezzate e approdi e rade).

Dalla [tabella 7.1](#) si evince come i porti polifunzionali rappresentino quasi il 60% delle strutture, seguiti dai punti di ormeggio (30%) e dai marina (10%). Sicilia e Sardegna registrano il maggior numero di infrastrutture, rispettivamente 138 e 116 unità, seguite da Liguria, Campania, Puglia e Toscana che superano le 60 strutture. L'unica variazione rispetto al 2015 è in Molise, dove il numero di porti / porticcioli sale a 4, per l'aggiunta del porto di Campomarino.

Rispetto alle tabelle disponibili sulle Pagine Azzurre, si segnala che Fano - Marina dei Cesari, nelle Marche, è stato catalogato come Marina, Santo Stefano al Mare, in Liguria, è stato catalogato come darsena e Marina Sveva, in Molise, è stato catalogato come marina.

Il secondo aspetto rilevante della ricettività fa riferimento ai posti barca, ossia alla capacità delle strutture portuali di accogliere le imbarcazioni ([tabella 7.2](#)). La regione con il più alto numero di posti barca è la Liguria che registra anche una crescita rispetto al 2015 (23.113 contro 22.508 posti barca), seguita da Sardegna (che vede invece una lieve contrazione con 120 posti in meno), Toscana (stabile) e Sicilia (meno 365 posti rispetto al 2015). La concentrazione minore si

registra in Basilicata e Molise, ossia le regioni dove sono presenti il minor numero di strutture portuali (rispettivamente 3 e 4).

Per quanto riguarda la divisione per tipologia portuale, prevale il numero di posti barca nei porti polifunzionali (62,5%), seguita dai marina (27,6%); i punti di ormeggio ospitano complessivamente il 10% dei posti barca a livello nazionale.

Riguardo alla distribuzione dei posti barca fra le singole tipologie di infrastrutture si può notare come quelli di maggiore qualità (porti turistici) siano concentrati in Liguria (oltre 16%), Friuli Venezia Giulia (12%) e Sardegna (12%), mentre i punti di ormeggio sono situati prevalentemente in Sicilia (24%), Sardegna (21%) e Veneto (13%).

La [tabella 7.2](#) mostra anche la dimensione media dei porti italiani (203 posti barca) e la dimensione media delle diverse tipologie di strutture: i marina hanno un numero medio di posti barca (523) più che doppio rispetto ai porti polifunzionali (215), mentre i punti di ormeggio presentano una dimensione media di 65 posti barca.

La [figura 7.1](#) mostra graficamente i dati sopra enunciati. Per ogni regione, attraverso l'indicazione numerica e il colore della costa, viene indicato il numero di posti barca.



Tab. 7.1 Le infrastrutture portuali italiane: distribuzione per tipologia
anno 2015, elaborazioni su dati Pagine Gialle

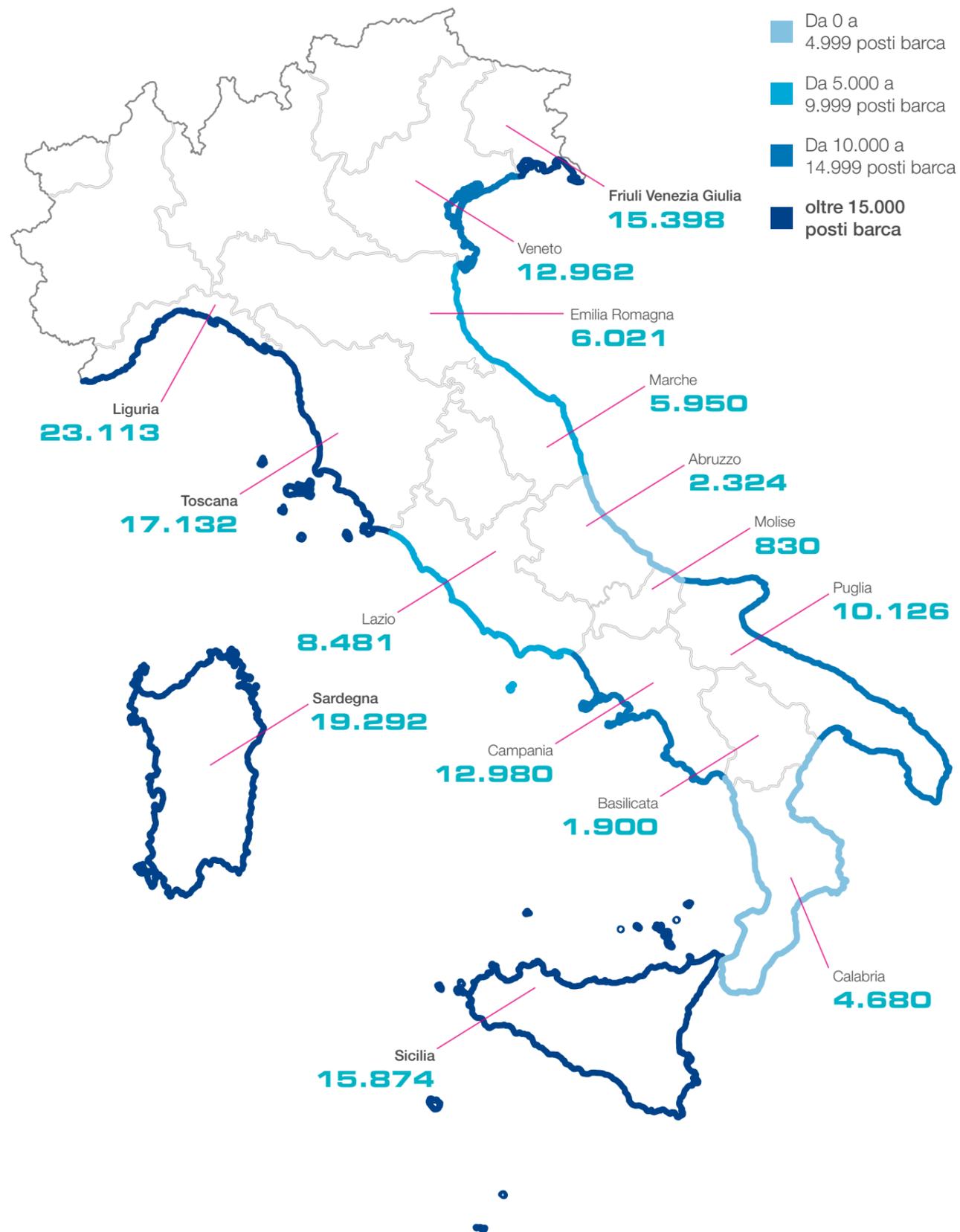
Regione	n. infrastrutture	Porti turistici		Porti polifunzionali				Punti di ormeggio			
		marina	porto	porto industriale / commerciale	porto canale	darsena	totale porti funzionali	banchina / pontile	spiaggia attrezzata	approdo / rada	totale punti di ormeggio
Liguria	70	12	35	4	1	6	46	8	1	3	12
Toscana	64	7	21	2	9	5	37	15	1	4	20
Lazio	39	3	13	1	11	7	32	1	1	2	4
Campania	69	5	37	2	4	1	44	16	0	4	20
Basilicata	3	2	1	0	0	0	1	0	0	0	0
Calabria	40	1	15	4	0	0	19	8	10	2	20
Sicilia	138	5	50	7	1	5	63	63	0	7	70
Sardegna	116	12	37	5	3	5	50	40	0	14	54
Puglia	69	3	38	4	2	9	53	13	0	0	13
Molise	4	1	3	0	0	0	3	0	0	0	0
Abruzzo	12	1	7	0	1	1	9	2	0	0	2
Marche	17	4	4	2	2	2	10	1	1	1	3
Emilia Romagna	27	8	2	1	10	4	17	2	0	0	2
Veneto	58	7	6	2	7	27	42	9	0	0	9
Friuli Venezia Giulia	49	12	13	5	5	6	29	8	0	0	8
TOTALE	775	83	282	39	56	78	455	186	14	37	237

Tab. 7.2 Le infrastrutture portuali italiane: distribuzione dei posti barca
anno 2015, elaborazioni su dati Pagine Gialle

Regione	totale		Porti turistici		Porti polifunzionali				Punti di ormeggio			
	posti barca	n. infrastrutture	marina	porto	porto industriale / commerciale	porto canale	darsena	totale porti funzionali	banchina / pontile	spiaggia attrezzata	approdo / rada	totale punti di ormeggio
Liguria	23.113	70	6.991	12.274	1.182	2.000	429	15.885	117	60	60	237
Toscana	17.132	64	3.999	5.616	0	4.847	1.174	11.637	326	0	1.170	1.496
Lazio	8.481	39	2.978	2.370	0	2.477	656	5.503	0	0	0	0
Campania	12.980	69	2.943	7.421	1.175	300	40	8.936	1.101	0	0	1.101
Basilicata	1.900	3	1.300	600	0	0	0	600	0	0	0	0
Calabria	4.680	40	205	3.588	137	0	0	3.725	208	342	200	750
Sicilia	15.874	138	2.195	8.843	600	0	450	9.893	3.636	0	150	3.786
Sardegna	19.292	116	5.094	9.829	0	730	428	10.987	3.177	0	34	3.211
Puglia	10.126	69	1.648	6.423	8	100	919	7.450	1.028	0	0	1.028
Molise	830	4	420	410	0	0	0	410	0	0	0	0
Abruzzo	2.324	12	1.250	974	0	100	0	1.074	0	0	0	0
Marche	5.950	17	2.660	2.060	0	966	264	3.290	0	0	0	0
Emilia Romagna	6.021	27	3.512	124	0	1.252	385	1.761	748	0	0	748
Veneto	12.962	58	2.881	605	0	2.170	5.336	8.111	1.970	0	0	1.970
Friuli Venezia Giulia	15.398	49	5.348	2.583	733	4.380	1.187	8.883	1.167	0	0	1.167
TOTALE	157.063	775	43.424	63.720	3.835	19.322	11.268	98.145	13.478	402	1.614	15.494
Media posti barca	202,66		523,18					215,70				65,38



Fig. 7.1 Le infrastrutture portuali italiane: distribuzione regionale dei posti barca anno 2015, elaborazioni su dati Pagine Azzurre



7.b Nel mondo

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 nel mondo. Si specifica che i differenti criteri di raccolta e classificazione dei dati, adottati nei diversi Paesi, possono in parte comprometterne l'affidabilità e la confrontabilità.

La tabella 7.3 illustra le 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 (oltre a quello 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

Tab. 7.3 Parco nautico e strutture dedicate al diporto nel mondo anno 2015.

Nazione	Parco nautico complessivo	Marine e porticcioli	Posti barca	Unità da diporto per posto barca	% unità da diporto con posto barca
Svezia	881.000	1500	100.000	9	11%
Finlandia	807.000	1.770	80.900	10	10%
Regno Unito	551.560	580	85.000	6	15%
Paesi Bassi	508.000	1.160	200.000	3	39%
Francia	514.428	370	252.500	2	49%
Germania	505.795	2.700	nd	nd	nd
Italia	465.578	537	157.567	3	34%
Spagna	183.600	360	130.000	1	71%
Grecia	164.915	22	8.100	20	5%
Polonia	68.940	1.300	118.000	1	171%
Irlanda	27.010	24	6.460	4	24%
Repubblica Ceca	22.650	32	680	33	3%
EUROPA	4.700.476	10.355	1.139.207	4	24%
Australia	957.700	455	76.000	13	8%
Giappone	325.500	560	57.000	6	18%
Nuova Zelanda	317.117	213	13.500	23	4%
Argentina	191.242	253	nd	nd	nd
Turchia	86.060	68	31.000	3	36%
Brasile	59.020	562	74.320	1	126%
Cina	53.836	98	12.000	4	22%
Altri Paesi	1.990.475	2.209	263.915	8	13%
USA	15.906.067	12.000	560.000	28	4%
TOTALE	22.597.018	24.564	1.963.122	12	9%

Fonte: ICOMIA



quanto per alcuni Paesi non sono disponibili i dati sulle strutture dedicate alla nautica (Norvegia, Croazia, Canada), e poiché non sono stati inseriti i Paesi senza sbocco al mare.

In termini assoluti, gli USA sono il Paese con il maggior numero di marine (12.000) e di posti barca (560.000), anche in virtù della maggiore estensione delle coste (oltre 133.000 km – tab. 6.8). In termini relativi, invece, la disponibilità di posti barca rapportata al parco nautico non è elevatissima (28 unità per posto barca), ma questo dato può essere in parte

spiegato dalla consuetudine di molti americani a tenere le imbarcazioni, anche di dimensioni rilevanti, in ormeggi privati presso la propria abitazione, oppure, generalmente in caso di barche fino a 10 metri, di utilizzare carrelli e scivoli.

Per quanto concerne il numero complessivo di marine e porticcioli, gli USA sono seguiti dall'Europa considerata nel suo complesso (10.355). In Europa, Germania, Finlandia, Svezia, Polonia e Paesi Bassi presentano tutti oltre 1.000 infrastrutture.

L'Europa dispone di più del doppio

di posti barca rispetto agli Stati Uniti (1.139.207), nonostante non sia noto il dato tedesco: primeggiano Francia, Paesi Bassi, Italia, Spagna e Svezia, con oltre 100.000 posti.

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. 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 caratterizzati da un parco nautico molto ridotto.

Tra i Paesi oggetto di analisi, per quanto riguarda il numero di imbarcazioni con posto barca, spicca la Polonia, seguita da Spagna, Francia e Paesi Bassi, dove rispettivamente il 71%, 49% e 39% delle imbarcazioni dispone di un posto barca; negli altri Paesi è da notare il dato del Brasile (126%). In Europa, i Paesi con la dotazione infrastrutturale inferiore rispetto al parco nautico sono la Repubblica Ceca

(3%) e la Grecia (5%), seguite da Finlandia, Svezia e Regno Unito. I grafici 7.2 e 7.3 presentano la distribuzione geografica di marine e porticcioli e di posti barca.

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 49% contro il 42%. Gli altri Stati vedono un piccolo decremento percentuale rispetto al 2014; naturalmente occorre tenere presente da un lato che, in questa categoria, i dati sono disponibili solo

per pochi Paesi del mondo, dall'altro che il numero di Paesi che forniscono dati aumenta di anno in anno.

La figura 7.3 mostra come l'Europa abbia la maggior parte dei posti barca (58%) seguita da Stati Uniti (28,5%) e dagli altri Paesi (13,4%).

L'Italia conta per poco più del 2% nella suddivisione mondiale di marine e porticcioli, mentre nello stesso contesto il numero di posti barca e ormeggi ammonta all'8% del totale.

Fig. 7.2 ~ Marine e porticcioli, distribuzione geografica

valori percentuali, anno 2015

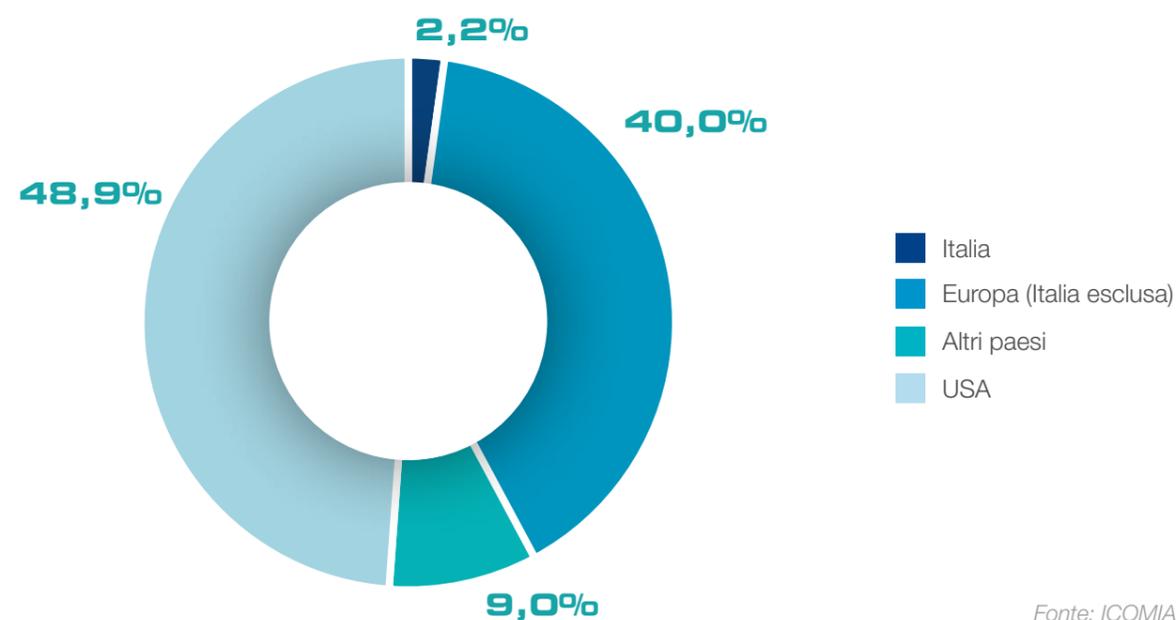
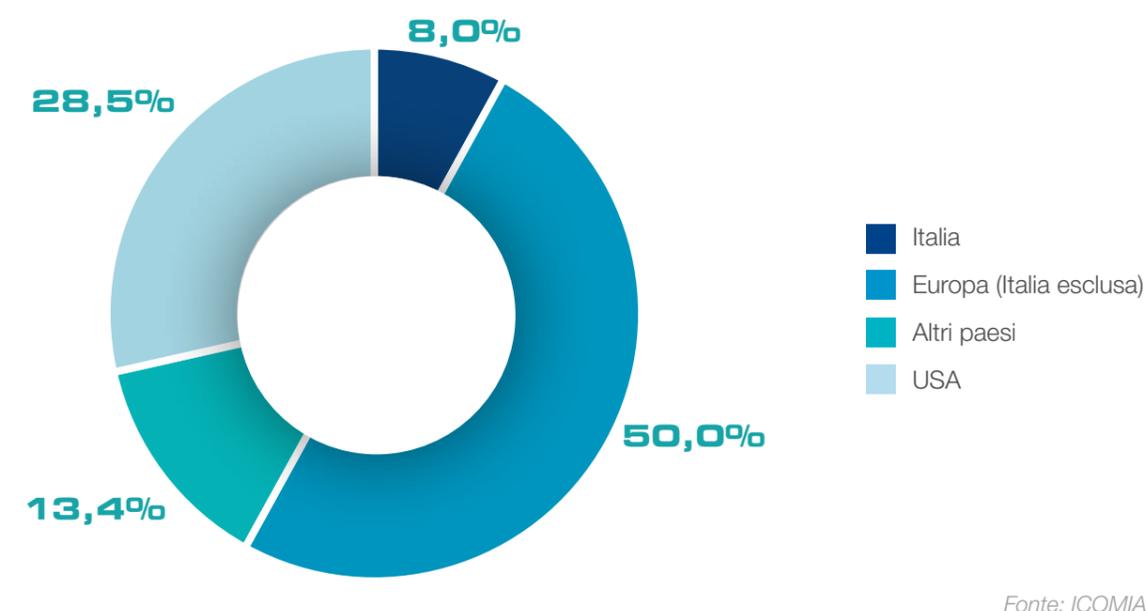


Fig. 7.3 ~ Posti barca, distribuzione geografica

valori percentuali, anno 2015





8.

Le patenti nautiche in Italia

Vengono elaborati in questo capitolo i dati relativi alle patenti nautiche in Italia per l'anno 2015, divulgati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ultima edizione de "Il Diporto Nautico in Italia - Anno 2015".

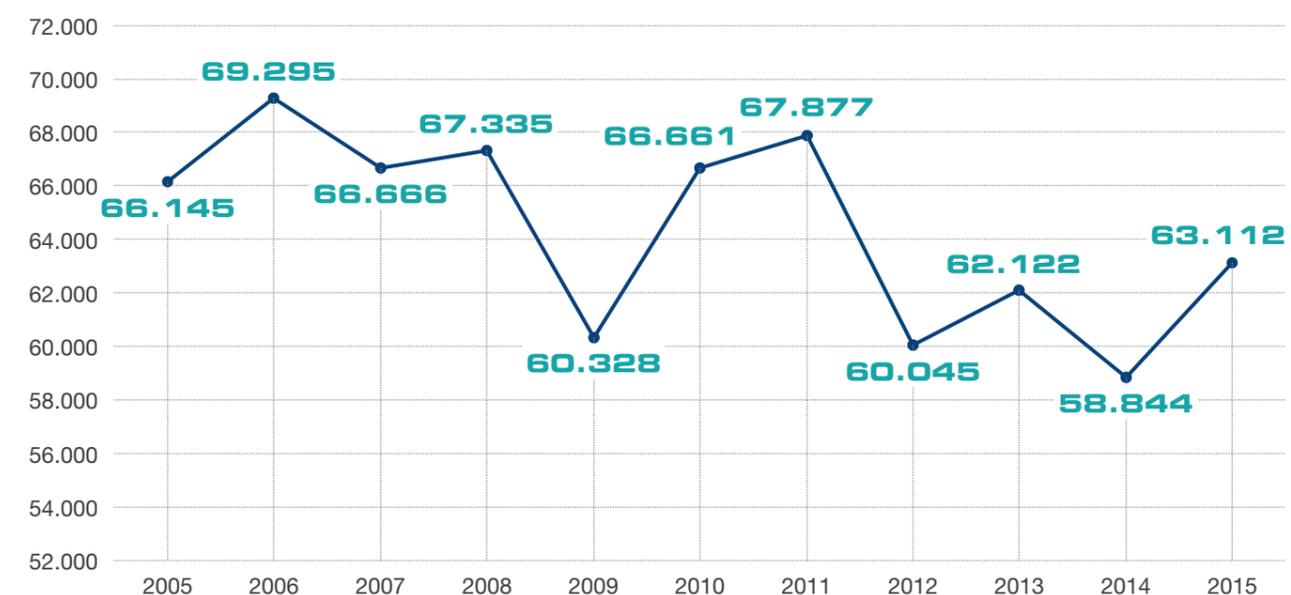
Il grafico 8.1 riporta il trend delle patenti emesse o rinnovate dal 2005 al 2015. Il dato mostra una certa variabilità da un anno all'altro, in particolare si nota una crescita decisa nel 2015 (+7%) rispetto al 2014, anno in cui si è raggiunto il picco minimo degli ultimi 10 anni.

La tabella 8.1 mostra il numero di patenti emesse o rilasciate nel corso del 2015 per tipo di abilitazione. La maggior parte delle patenti rilasciate o rinnovate hanno un'abilitazione entro i 12 metri dalla costa. In questa categoria, la maggior parte sono solo motore. Per contro, si nota come le patenti senza alcun limite dalla costa sono in prevalenza per imbarcazioni a vela e a motore.

I due terzi delle patenti sono rinnovate o sostituite, mentre un terzo sono patenti emesse per la prima volta. Liguria e Campania (9.692 e 8.237)

mostrano il maggior numero di patenti emesse o rinnovate nel 2015, seguite da Lazio, Lombardia ed Emilia Romagna, con numeri sopra le 5.000 patenti. Il dato della Liguria è particolarmente rilevante se commisurato alla popolazione residente (poco superiore a un milione e mezzo di persone), e confrontato con la popolazione residente in Lombardia (oltre 10 milioni), Campania, Lazio ed Emilia Romagna (tutte attorno ai 5 milioni di abitanti).

Fig. 8.1 Andamento annuale rilasci e rinnovi patenti nautiche, trend 2005-2015



Fonte: MIT



Tab. 8.1 ~~~~~ Patenti nautiche: rilasci e rinnovi
anno 2015

Regione	Patenti rilasciate per la prima volta						Patenti rinnovate e sostituite						
	Entro 12M dalla costa		Senza alcun limite dalla costa		Nave da diporto	Totale	Entro 12M dalla costa		Senza alcun limite dalla costa		Nave da diporto	Totale	Totale
	Solo motore	Vela e motore	Solo motore	Vela e motore			Solo motore	Vela e motore	Solo motore	Vela e motore			
Liguria	1.289	591	63	952	5	2.900	1.015	130	819	4.740	88	6.792	9.692
Toscana	790	219	45	146	58	1.258	1.687	189	746	789	110	3.521	4.779
Lazio	1.189	275	178	470	12	2.124	1.344	198	1.352	1.466	32	4.392	6.516
Campania	3.530	87	83	115	38	3.853	2.969	90	807	438	80	4.384	8.237
Calabria	784	102	23	21	10	940	783	62	116	127	11	1.099	2.039
Puglia	1.264	86	68	89	26	1.533	1.040	30	208	239	19	1.536	3.069
Molise	80	4	2	6	2	94	4	-	2	1	-	7	101
Abruzzo	156	10	35	69	1	271	163	16	93	184	8	464	735
Marche	146	48	28	118	9	349	216	21	283	345	25	890	1.239
Emilia Romagna	773	186	27	567	5	1.558	2.499	149	201	935	14	3.798	5.356
Veneto	1.330	236	70	310	19	1.965	1.683	93	408	688	42	2.914	4.879
Friuli Venezia Giulia	287	145	9	115	6	562	756	260	242	610	35	1.903	2.465
Sardegna	701	81	22	37	16	857	1.038	129	261	228	39	1.695	2.552
Sicilia	1.325	71	82	86	71	1.635	2.034	55	628	289	85	3.091	4.726
Basilicata	124	-	-	-	-	124	35	-	-	-	-	35	159
Piemonte e Valle d'Aosta	229	41	-	-	-	270	437	17	-	-	-	454	724
Lombardia	1.335	234	-	-	-	1.569	3.675	362	-	-	-	4.037	5.606
Trentino Alto Adige	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Umbria	83	40	-	-	-	123	94	21	-	-	-	115	238
TOTALE	15.415	2.456	735	3.101	278	21.985	21.472	1.822	6.166	11.079	588	41.127	63.112

Fonte: MIT



LA NAUTICA IN
C1FR3

Analisi del mercato per l'anno 2016 - Edizione n. 38

www.lanauticaincifre.it

Coordinamento editoriale:

Ing. Stefano Pagani Isnardi - Responsabile Ufficio Studi UCINA Confindustria Nautica

Supervisione scientifica:

Prof. Marco Fortis - Vice Presidente Fondazione Edison

La Nautica in Cifre è dal 1980 l'unico annuario statistico che fornisce alle imprese, alle istituzioni e agli operatori di settore un sintetico strumento di lettura del quadro economico dell'industria italiana della nautica da diporto.

Il rapporto - che ha il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - è realizzato dall'Ufficio Studi di UCINA Confindustria Nautica (www.ucina.net) in partnership con

Fondazione Edison - diretta dal prof. Marco Fortis - (www.fondazioneedison.it) e con la collaborazione del

Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica Integrata (www.cieli.unige.it);

ha contribuito alla redazione di questa edizione ASSILEA - Associazione Italiana Leasing (www.assilea.it).

Il team di ricerca della presente edizione è formato da Monica Carminati, Stefano Corradini e Andrea Sartori per Fondazione Edison, Enrico Ivaldi ed Elena Morchio per Cieli, Stefano Pagani Isnardi, Paolo Cavaliere e Paolo Ramoino per UCINA Confindustria Nautica.

Per le elaborazioni statistiche sono stati anche utilizzati dati pubblicati da: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; Pagine Azzurre; ICOMIA - International Council of Marine Industry Associations.

Sono graditi commenti, suggerimenti e segnalazioni a statistiche@lanauticaincifre.it

L'uso, anche parziale, dei dati, delle informazioni, delle tabelle, dei grafici e delle elaborazioni statistiche del presente rapporto è consentito, citando la fonte, esclusivamente dietro espressa autorizzazione di UCINA Confindustria Nautica e, per i capitoli di relativa competenza, di Fondazione Edison e Assilea. Ogni abuso o utilizzo non autorizzato sarà perseguito a termini di legge.

UCINA Confindustria Nautica
Piazzale Kennedy, 1 - 16129 Genova

www.ucina.net

Fondazione Edison

Foro Buonaparte, 31 - 20121 Milano

www.fondazioneedison.it

Progetto grafico Fuoricentro Studio - www.fuoricentrostudio.com

Fotografie di Carlo Borlenghi

La presente edizione è stata chiusa in redazione il 10 settembre 2017.

ISBN 9788894292022



www.lanauticaincifre.it



UCINA CONFINDUSTRIA NAUTICA è l'Associazione di settore aderente a Confindustria che dal 1967 ha la rappresentanza istituzionale del comparto della nautica e della sua filiera (cantieristica, costruzione componentistica, produzione accessori e motori, servizi, turismo).

Opera al servizio delle 312 aziende e dei cinquecento brand associati, in tutte le sedi nazionali e internazionali, per la crescita del settore industriale, la diffusione della cultura del mare, lo sviluppo del turismo nautico.



La FONDAZIONE EDISON, nata a Milano nel 1999, sostiene e svolge iniziative nel campo della cultura e della ricerca scientifica per favorire la conoscenza e lo studio degli aspetti socioeconomici, culturali e civili che riguardano i sistemi produttivi locali, ivi incluse le connesse problematiche relative alla formazione, alla ricerca e alla innovazione.