



La nautica in cifre edizione 2003

Pubblicazione redatta da UCINA
per i propri associati

Le fonti che hanno permesso la stesura
di questa pubblicazione sono indicate nei capitoli.

La sezione relativa a 'Il finanziamento di imbarcazioni in leasing'
è a cura di Associazione Italiana Leasing



La sezione

'Il settore del noleggio e della locazione delle imbarcazioni delle unità da diporto'
è stata redatta con la collaborazione di

Vela-MOTORE

Un ringraziamento a:

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio - Direzione per la Difesa del Mare
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio di Statistica
Comando Generale delle Capitanerie di Porto
ICOMIA, International Council of Marine Industry Associations

Sono graditi commenti, suggerimenti, segnalazioni di eventuali errori
o richieste di ulteriori copie a:

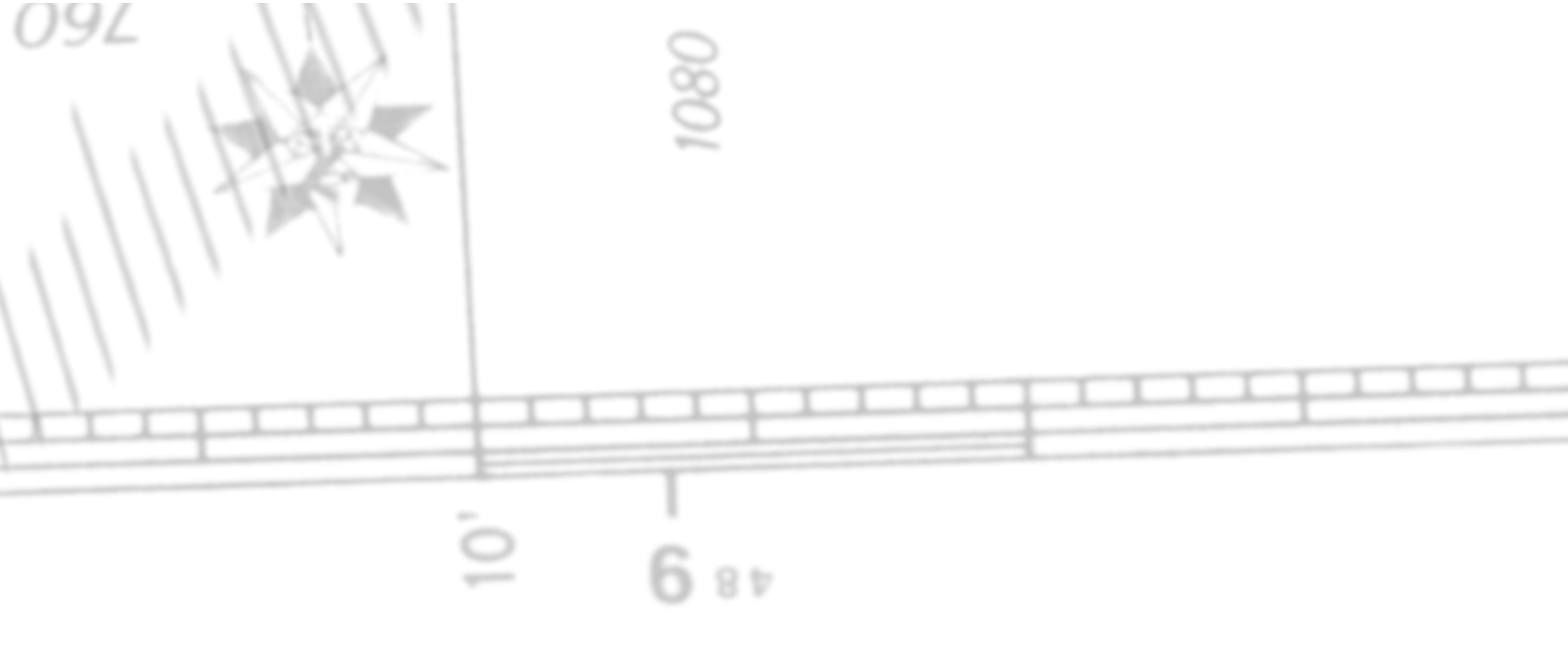
UCINA

Unione Nazionale Cantieri e Industrie Nautiche ed Affini
Piazzale J.F. Kennedy, 1 - 16129 Genova
Fax 010 5531104
e-mail: ucina@ucina.net

Visitate il nostro sito: www.ucina.net

graphic design
Gabriella Ventaglio

Genova, ottobre 2003



1. Metodologia della ricerca

Modalità e caratteristiche del questionario	3
L'industria nautica italiana nella sua distribuzione sul territorio	3
La dimensione delle aziende sulla base del numero degli addetti	4
La dimensione delle aziende sulla base del fatturato	5
Le aziende rispondenti e la forma societaria	5
La performance del primo 20% di aziende	6

Modalità e caratteristiche del questionario

Il questionario è stato inviato a tutti i partecipanti al 43° Salone Nautico di Genova che operano nei settori della produzione e/o importazione di unità da diporto, di accessori e di motori marini.

Le informazioni richieste nella compilazione del questionario riguardano la provincia di localizzazione, la forma societaria, il numero complessivo di addetti, il fatturato complessivo e quello nautico, i valori economici di import - export ed infine la merceologia dei prodotti. La Tabella 1.1 riporta il numero dei questionari inviati agli espositori ed il numero di quelli ritornati e compilati in modo corretto e che sono stati utilizzati, insieme ad altre fonti, per la redazione di questa pubblicazione.

In totale la redemption, ovvero l'indice di risposta sul totale dei questionari distribuiti, è

dell'83 %. Il campione esaminato nel capitolo 2 può ritenersi pertanto attendibile e rappresentativo del complesso delle aziende partecipanti al Salone Nautico di Genova.

Queste ultime, a loro volta, sono certamente la parte preponderante del sistema produttivo e commerciale nautico italiano.

Il Salone Nautico di Genova è infatti uno dei più importanti saloni nautici al mondo e primo tra tutti per superficie espositiva complessiva.

Per l'elaborazione dei dati del presente capitolo si è anche attinto alle informazioni disponibili attraverso le domande di partecipazione al Salone Nautico di Genova, allargando pertanto l'analisi alla totalità dei partecipanti a questa manifestazione.

Tabella 1.1

Numero di questionari inviati e ritornati correttamente compilati

PRODUTTORI IMPORTATORI	N. INVIATI	N. RITORNATI	REDEMPTION
UNITÀ DA DIPORTO	263	213	81,0%
ACCESSORI	367	311	84,7%
MOTORI	35	27	77,1%
TOTALE	665	551	82,9%

L'industria nautica italiana nella sua distribuzione sul territorio

L'elaborazione dei dati delle aziende che hanno fatto domanda per partecipare al Salone Nautico di Genova permette di inquadrare l'universo di riferimento del campione costituito esclusivamente dalle aziende rispondenti al questionario. Tale elaborazione è stata condotta in modo da individuare la distribuzione sul territorio delle aziende in ciascuno dei tre comparti (produttori e importatori di unità da diporto, accessori e motori marini) e la distribuzione nelle regioni degli addetti che trovano occupazione in tale industria. La realtà delle aziende del settore nautico è costituita per la stragrande maggioranza di aziende piccole e medie: gli operatori della nautica da diporto che hanno una dimensione industriale sono in numero limitato.

Nella Tabella 1.2 sono riportati i dati sulla distribuzione geografica dell'industria nautica nella sua interezza. I risultati, in linea con quelli dei singoli comparti, evidenziano che la Lombardia è al primo posto sia per numero di aziende che per numero di addetti.

Seguono la Liguria e la Toscana e l'Emilia Romagna che è quarta per aziende nel territorio

ma seconda per numero di occupati nel settore nautico. Tra le regioni centro meridionali Campania e Lazio ospitano la percentuale più alta di aziende e occupati.

La percentuale degli occupati del Piemonte è sensibilmente superiore a quella delle aziende ospitate del territorio a dimostrazione che in tale regione sono presenti aziende con una connotazione industriale.

Il comparto delle unità da diporto

Nel comparto delle unità da diporto la Lombardia ospita il maggior numero di aziende che impiegano anche la percentuale maggiore di addetti. Avendo come riferimento alla presenza sul territorio di produttori e importatori di unità da diporto la Lombardia è seguita dalla Toscana e dalla Liguria che, considerare insieme, assommano una quota percentuale del numero di aziende che si avvicina a quella della Lombardia ma considerando la sola quota di addetti assommano un valore che supera di poco la metà di quello delle aziende lombarde. Il dise-

Tabella 1.2

**L'industria nautica nel suo complesso
Distribuzione percentuale del numero di
aziende e di addetti per regione**

REGIONE	AZIENDE	ADDETTI
LOMBARDIA	25,87%	26,97%
LIGURIA	18,15%	12,11%
TOSCANA	11,80%	7,65%
EMILIA ROMAGNA	7,41%	12,78%
CAMPANIA	6,51%	5,97%
LAZIO	6,35%	6,97%
PIEMONTE	6,35%	9,37%
SICILIA	4,54%	4,33%
VENETO	4,08%	2,77%
MARCHE	2,42%	5,51%
FRIULI VENEZIA GIULIA	1,82%	1,10%
CALABRIA	1,36%	1,67%
PUGLIA	1,36%	0,91%
SARDEGNA	1,21%	0,86%
UMBRIA	0,45%	0,41%
ABRUZZO	0,15%	0,43%
TRENTINO ALTO ADIGE	0,15%	0,18%

Tabella 1.3

Comparto delle unità da diporto
Distribuzione percentuale del numero di
aziende e di addetti per regione

REGIONE	N. AZIENDE	N. ADDETTI
LOMBARDIA	23,95%	19,95%
TOSCANA	13,31%	6,89%
LIGURIA	11,03%	5,15%
CAMPANIA	9,51%	8,43%
EMILIA ROMAGNA	8,37%	17,66%
SICILIA	7,22%	7,22%
LAZIO	6,46%	5,29%
PIEMONTE	4,56%	12,01%
MARCHE	4,18%	9,23%
VENETO	3,42%	2,17%
CALABRIA	2,66%	2,92%
SARDEGNA	2,66%	1,65%
FRIULI VENEZIA GIULIA	1,14%	0,43%
PUGLIA	1,14%	0,62%
TRENTINO ALTO ADIGE	0,38%	0,36%

Tabella 1.4

Comparto degli accessori
Distribuzione percentuale del numero di
aziende e di addetti per regione

REGIONE	N. AZIENDE	N. ADDETTI
LOMBARDIA	25,61%	30,24%
LIGURIA	23,98%	20,07%
TOSCANA	11,44%	9,54%
PIEMONTE	7,63%	7,14%
EMILIA ROMAGNA	7,08%	8,85%
LAZIO	5,45%	9,11%
CAMPANIA	4,63%	3,05%
VENETO	4,63%	3,54%
SICILIA	2,72%	1,42%
FRIULI VENEZIA GIULIA	2,45%	2,03%
MARCHE	1,36%	2,16%
PUGLIA	1,09%	0,28%
UMBRIA	0,82%	0,94%
CALABRIA	0,54%	0,53%
ABRUZZO	0,27%	0,98%
SARDEGNA	0,27%	0,10%

Tabella 1.5

Comparto dei motori
Distribuzione percentuale del numero di
aziende e di addetti per regione

REGIONE	N. AZIENDE	N. ADDETTI
LOMBARDIA	45,16%	56,75%
LAZIO	16,13%	5,50%
LIGURIA	9,68%	11,63%
PIEMONTE	6,45%	4,50%
PUGLIA	6,45%	7,00%
CAMPANIA	3,23%	6,75%
EMILIA ROMAGNA	3,23%	2,50%
SICILIA	3,23%	2,00%
TOSCANA	3,23%	1,13%
VENETO	3,23%	2,25%

quilibrio aumenta valutando i dati della Liguria che ospita nel suo territorio una percentuale quasi doppia rispetto alla percentuale del numero di addetti a testimonianza della minor diffusione di imprese a carattere industriale in tale territorio. Situazione inversa si riscontra invece in Emilia Romagna dove le aziende a carattere industriale sono maggiormente diffuse: per tale regione la quota percentuale del numero di addetti è doppia rispetto a quella del numero di aziende. Considerazione analoga può essere fatta per il dato riguardante il Piemonte.

Il comparto degli accessori

La distribuzione delle aziende che producono o importano accessori nautici è indicata nella tabella 1.4. Anche per questo comparto la Lombardia occupa il primo posto per numero di aziende e di addetti, mentre la Liguria occupa il secondo posto. Le prime due regioni assommano addirittura la metà del numero di aziende e del numero di addetti. Seguono la Toscana, il Piemonte. L'Emilia Romagna occupa la quinta posizione per numero di aziende collocate nel territorio ma è quarta per numero di addetti.

Il comparto dei motori

Le aziende del comparto motori sono particolarmente concentrate in Lombardia che da sola ospita oltre il 45% delle aziende e detiene la percentuale più alta di addetti. Seguono il Lazio e la Liguria: la percentuale di addetti occupati di quest'ultima regione risulta però più alta rispetto a quella del Lazio.

La dimensione delle aziende sulla base del numero degli addetti

Per affinare l'analisi relativa alla valutazione delle aziende nautiche che costituiscono l'universo di riferimento del campione in base al numero di dipendenti sono state individuate cinque classi: esse sono articolate secondo il

numero di addetti (da uno a cinque, da sei a quindici, da sedici a cinquanta, da cinquantuno a cento e oltre cento). Nella tabella 1.6 sono riportati i risultati dell'elaborazione. Dall'analisi, emerge con chiarezza come le aziende del set-

Tabella 1.6

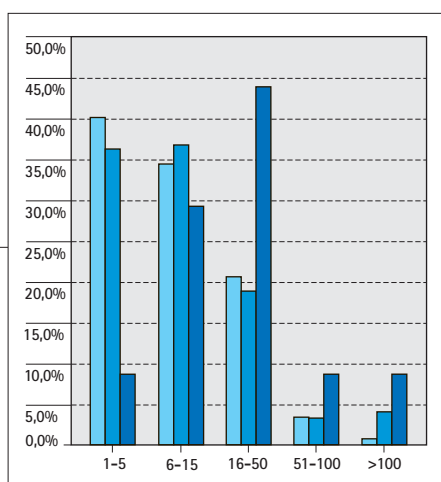
Distribuzione percentuale delle
aziende nautiche
per classi di numero addetti

COMPARTO	1-5	6-15	15-50	51-100	>100
ACCESSORI	40,33%	34,60%	20,71%	3,54%	0,82%
IMBARCAZIONI	36,50%	36,88%	19,01%	3,42%	4,18%
MOTORI	8,82%	29,41%	44,12%	8,82%	8,82%
TOTALE	37,20%	35,24%	21,23%	3,77%	2,56%

Grafico 1.1

Distribuzione percentuale delle aziende
dei comparti per classi di addetti

Accessori ■
Unità da diporto ■
Motori ■



tore nautico siano prevalentemente di piccole dimensioni. Poco più di un quarto delle aziende impiega più di 15 dipendenti e tra queste poco più del 6% occupa oltre cinquanta dipendenti. I tre quarti delle aziende impiegano al massimo 15 dipendenti. La distribuzione percentuale per le classi di addetti, per le aziende operanti nei tre comparti del settore diporto, risulta evidente nel grafico 1.1. La distribuzione del numero di addetti è analoga per le aziende dei comparti unità da diporto e accessori, dove prevalgono le aziende con un numero di addetti inferiore a 15. Di tendenza opposta è invece la distribuzione delle aziende del comparto dei motori che sono prevalentemente di dimensioni medio-grandi.

La dimensione delle aziende sulla base del fatturato

Per affinare l'analisi relativa alla valutazione delle aziende nautiche che costituiscono l'universo di riferimento del campione in base al fatturato si sono individuate nove classi, articolate secondo il valore del fatturato espresso in milioni di euro. Anche in termini di fatturato prevalgono naturalmente in numero le aziende di piccole dimensioni, dal momento che oltre il 50% delle aziende dichiara fatturati inferiori al milione e mezzo di euro, e poco

più del 20% delle aziende dichiara valori superiori ai 5 milioni di euro.

Aggregando tali dati per i tre comparti, si arriva alla configurazione grafica espressa nel grafico 1.2. Analogamente a quanto visto per il numero di dipendenti la distribuzione è analoga per i comparti propriamente nautici (imbarcazioni e accessori) ed inversa per il comparto dei motori che è caratterizzato da fatturati medi per azienda più alti.

Tabella 1.7

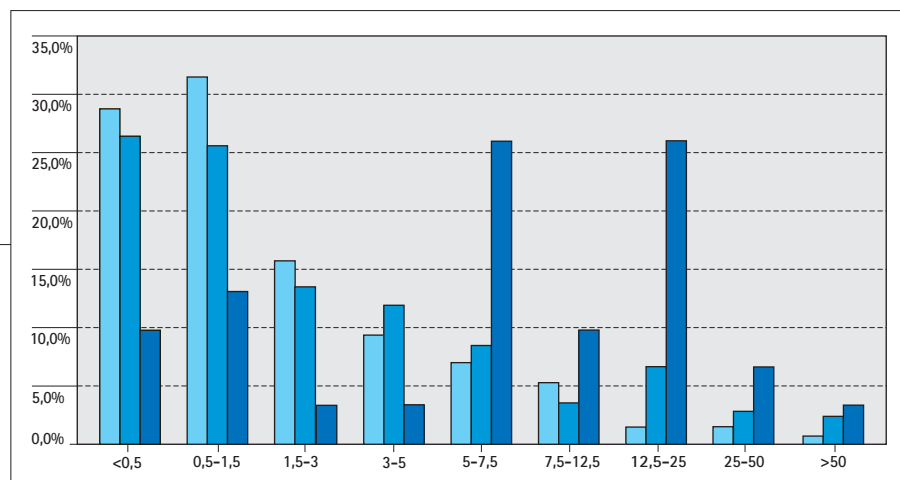
Distribuzione percentuale dei singoli comparti per classi di fatturato in milioni di euro

COMPARTO	< 0,52	0,52 1,55	1,55 3,10	3,10 5,16	5,16 7,75	7,75 12,91	12,91 25,82	25,82 51,65	>51,65
ACCESSORI	28,61%	31,34%	15,53%	9,26%	6,81%	5,18%	1,36%	1,36%	0,54%
IMBARCAZIONI	26,24%	25,48%	13,31%	11,79%	8,37%	3,42%	6,46%	2,66%	2,28%
MOTORI	9,68%	12,90%	3,23%	3,23%	25,81%	9,68%	25,81%	6,45%	3,23%

Grafico 1.2

Distribuzione percentuale delle aziende dei comparti per classi di fatturato

Accessori
Unità da diporto
Motori



Le aziende rispondenti e la forma societaria

I grafici 1.3, 1.4 e 1.5 riportano i valori percentuali relativi alla ripartizione tra diverse forme societarie delle aziende rispondenti (ovvero quelle del campione analizzato nella parte 2) per i tre comparti.

Dall'esame comparato dei tre grafici si nota come le S.r.l. siano la maggioranza sia per le unità da diporto che per gli accessori con valori che si aggirano oltre la metà; per i motori invece la maggioranza delle aziende sono costituite da S.p.A.

Le società di capitali (S.p.A. e S.r.l.) sono in tutti i comparti la maggioranza, arrivando alla quasi totalità nel comparto dei motori.

Grafico 1.3

Comparto delle unità da diporto
Suddivisione percentuale delle aziende rispondenti per ragione giuridica

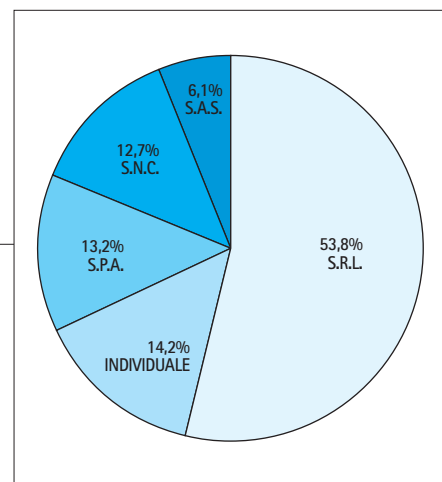


Grafico 1.4

Comparto degli accessori
Suddivisione percentuale delle aziende rispondenti per ragione giuridica

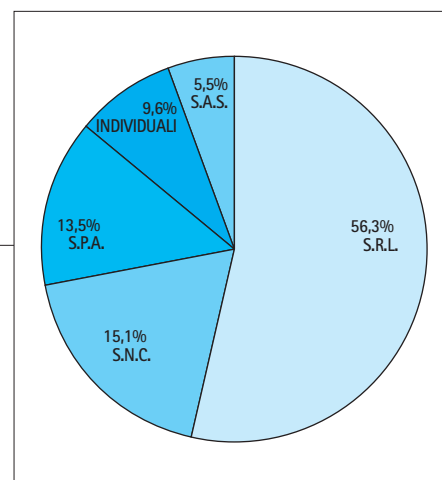
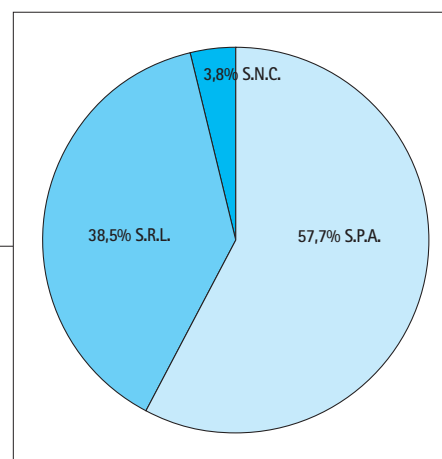


Grafico 1.5

Comparto dei motori
Suddivisione percentuale delle aziende rispondenti
per ragione giuridica



La performance del primo 20% di aziende

Per meglio comprendere la distribuzione delle risorse all'interno del campione può essere interessante suddividerlo in due parti in modo da ottenere due gruppi distinti, comparto per comparto: il primo formato dal 20% delle aziende con il fatturato più alto, l'altro composto dal restante 80%.

Ciò permetterà di capire quale sia il peso delle aziende più grandi rispetto a quelle di dimensioni più contenute. Il grafico 1.7 riporta i risultati di questa analisi dalla quale si evince come, gli addetti, il fatturato, la produzione e l'attività di import export siano concentrati in un numero di aziende assai ridotto. Analizziamo comparto per comparto qual è l'influenza delle aziende più grandi sui parametri di confronto.

Comparto delle unità da diporto

Nel comparto delle unità da diporto, il ristretto nucleo del 20% di aziende risulta essere formato da strutture con un "peso specifico" notevolmente superiore al restante 80%. Per quanto riguarda il numero degli addetti il primo 20% di aziende occupa il 65% circa del totale degli occupati. Ancora più si-

gnificativa è l'incidenza sul fatturato nautico e sulla produzione di unità da diporto che si aggirano entrambe oltre l'80% del totale del valore. Molto concentrata appare infine l'attività di esportazione delle unità da diporto dove il 20% costituito dalle aziende più importanti esporta il 91% del totale.

Per quanto riguarda le importazioni la quota ricoperta dalle aziende più importanti (per fatturato) è pari al 58,6% del totale.

Comparto degli accessori

Come per il comparto delle unità da diporto, il ristretto nucleo del 20% di aziende del settore accessori è composto da aziende con un elevato numero di addetti, e, soprattutto, con una forte propensione al commercio con l'estero. Per quanto riguarda i volumi di fatturato nautico, il 20% delle aziende a più alto fatturato dichiara di fatturare, nel settore nautico, una quota intorno al 67% del valore complessivo, e un valore della produzione di accessori pari al 64% del totale.

Circa il 76% del valore complessivo di import, e il 74% dell'intero valore di beni esportati verso paesi esteri sono le quote conseguite

nel 2002 dai produttori e importatori di accessori nautici a più alto fatturato. Analoga situazione si verifica per quanto riguarda il numero degli addetti, anche se con modalità un po' più omogenee, dal momento che il primo 20% di aziende in termini di fatturato occupa poco meno del 45% degli addetti.

Comparto motori

Questo comparto risente molto della scarsa influenza del fatturato dei motori marini sul totale, la produzione infatti assomma ad appena il 34% del totale.

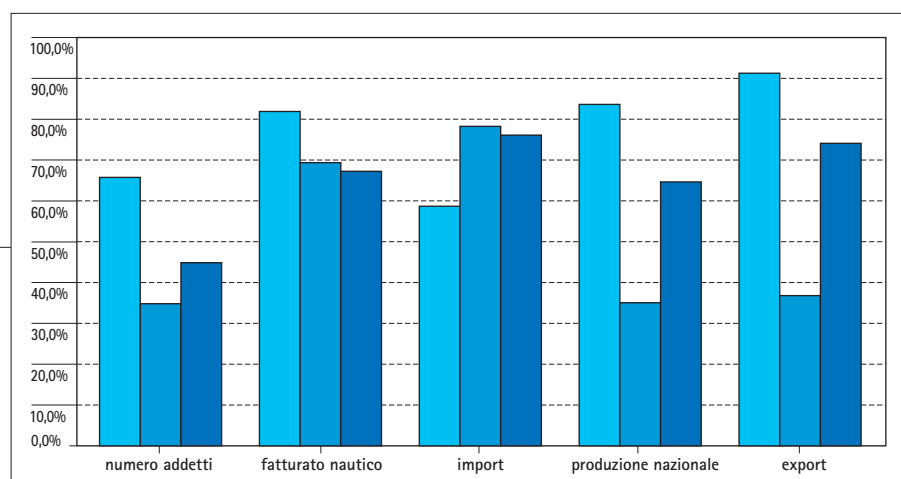
Analogamente si ha una significativa influenza dell'attività di importazione nella quale è possibile raggiungere valori di fatturato molto elevati, con un ridotto numero di addetti.

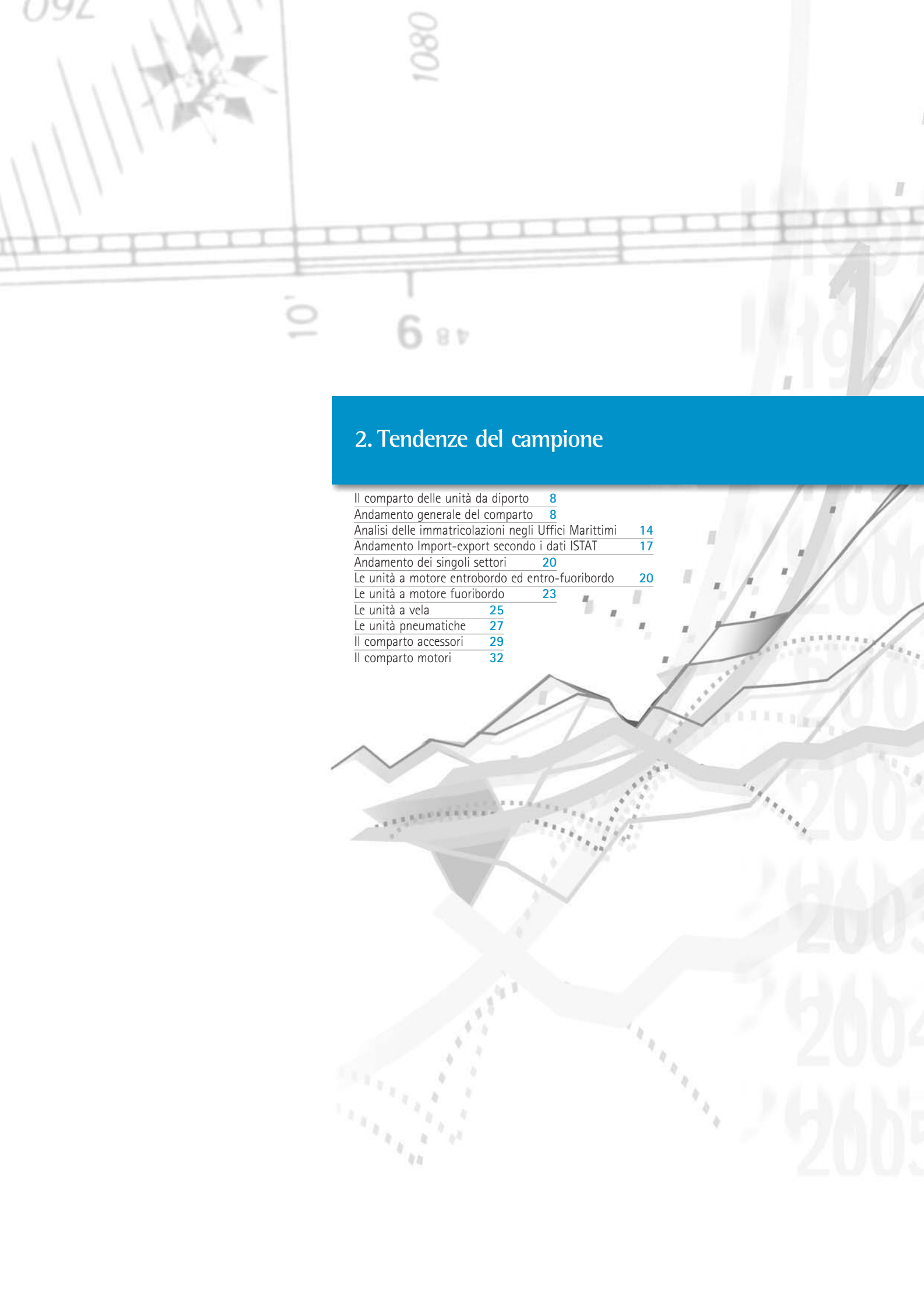
Per queste ragioni il confronto è meno significativo, specialmente per il fatto che la scelta del ristretto numero del 20% di aziende è basata proprio sul fatturato nautico. Ciò premesso, dall'esame del grafico 1.4 si nota come la maggiore concentrazione si abbia proprio nell'attività di importazione, mentre più distribuita appare l'attività di export.

Grafico 1.6

Andamento del 20% di aziende
a più elevato fatturato

Unità da diporto
Motori
Accessori





2. Tendenze del campione

Il comparto delle unità da diporto	8
Andamento generale del comparto	8
Analisi delle immatricolazioni negli Uffici Marittimi	14
Andamento Import-export secondo i dati ISTAT	17
Andamento dei singoli settori	20
Le unità a motore entro-bordo ed entro-fuoribordo	20
Le unità a motore fuoribordo	23
Le unità a vela	25
Le unità pneumatiche	27
Il comparto accessori	29
Il comparto motori	32

L'evoluzione e la tendenza del segmento di mercato delle unità da diporto viene valutata, grazie ad un metodo ormai consolidato nel tempo, mediante l'analisi di un campione tratto da quello descritto nel precedente capitolo 1. Si procede in modo comparativo, confrontando i risultati delle aziende che hanno risposto ai questionari nell'ultimo biennio, compensando eventuali assenze con soggetti di natura e peso equivalente. In tal modo le tendenze del mercato sono determinate attraverso un campione significativo ed omogeneo. L'edizione 2003 della Nautica in Cifre mantiene la tradizionale presentazione dei dati articolata in due parti: la sezione Tendenze e la sezione Cifre, quest'ultima riportata in appendice. L'introduzione dell'euro il cui valore è stato fissato il 31 dicembre 1998 in 1936,27 lire ha suggerito di riformulare questa parte della pubblicazione per permettere il raffronto fra i dati del passato e quelli attuali: si è deciso quindi di confrontare i dati di quest'anno con quelli degli anni a partire dal 1998. Nell'Appendice relativa alle Cifre, la Tabella I.1 riporta la suddivisione tra produzione nazionale venduta sul mercato interno (fatturato interno) e produzione nazionale venduta sul mercato estero (esportazioni). Allo stesso modo, la Tabella I.3 contiene i dati relativi all'andamento nello stesso periodo del mercato nazionale, costituito da produzione nazionale venduta sul mercato interno e importazioni.

La Tabella I.5 riporta i dati generali delle aziende rispondenti del comparto.

E' da notare che molte aziende hanno una produzione eterogenea di unità da diporto. Quest'ultimo caso si manifesta anche e soprattutto per le aziende importatrici.

Per la suddivisione merceologica si è attinto ad un campione ristretto di aziende, in quanto non tutti i rispondenti hanno compilato per intero il questionario. I dati sono riportati nella Tabelle 6, 7, 8 e 9 dell'Appendice I - Cifre.

Andamento generale del comparto

L'andamento fortemente positivo degli ultimi cinque anni trova ancora una volta conferma nei dati di tendenza del 2002, che mostrano in crescita gli indicatori di tutti i settori del comparto. Il mercato nazionale, sebbene ancora molto contenuto nel valore assoluto, ha confermato lo sviluppo già mostrato nel 2001, con un aumento del 10,7% alimentato in parte dalla quota di produzione nazionale destinata al mercato interno (+ 8,5%), in parte dalle importazioni (+13,5%).

Le importazioni confermano l'andamento altalenante già rilevato negli ultimi esercizi, mentre il mercato interno prosegue nella sua

DATI ECONOMICI

In Italia la produzione industriale media giornaliera nel corso del 2002 è diminuita dell'1,4%. Nello stesso periodo i paesi dell'Unione Europea hanno registrato una variazione negativa dell'1%, quelli dell'OCSE una diminuzione dello 0,3%.

Il prodotto interno lordo nel 2002 è cresciuto in Italia dello 0,4%, rispetto al 2,4% degli Stati Uniti, all'1,9% del Regno Unito, all'1,2% della Francia, allo 0,2% della Germania e allo 0,1% del Giappone. La crescita media nei paesi dell'area dell'Euro è stata pari allo 0,8%.

I prezzi al consumo, sulla base dell'indice armonizzato, sono cresciuti in Italia del 2,6% nella media del 2002; nell'area dell'Euro la crescita è stata pari al 2,2%. La crescita dei prezzi al consumo è stata pari all'1,9% in Francia, all'1,6% negli Stati Uniti, all'1,3% in Germania e nel Regno Unito e al -0,9% in Giappone. La media per le economie avanzate è stata pari all'1,5%. Nella media del 2002, il tasso di cambio tra euro e dollaro è stato pari a 0,95 dollari per euro; il cambio con la sterlina è stato pari a 0,63 sterline per euro, quello con lo yen a 118 yen per euro. I tassi interbancari a 3 mesi sono risultati nel 2002 pari al 3,34% nell'Area dell'euro, contro il 3,99% del Regno Unito, l'1,82% degli Stati Uniti e lo 0,08% del Giappone. I tassi di interesse attivi in Italia sono risultati pari a:

TASSI ATTIVI	2002	2001	2000	1999
Tasso interbancario	3,40	4,56	4,13	2,97
Tasso minimo sui prestiti	3,47	4,41	3,92	2,94
Tasso medio sui prestiti	5,78	6,53	6,26	5,58
Tasso reale medio sui prestiti	5,61	4,62	0,22	5,86
Prezzi alla produzione (var. %)	0,2	1,9	6,0	-0,2

I tassi di interesse passivi, calcolati al lordo delle ritenute fiscali, sono stati i seguenti:

TASSI PASSIVI	2002	2001	2000	1999
Tasso medio sui depositi	1,43	1,92	1,84	1,61
Tasso massimo sui depositi	3,31	4,26	3,87	2,73
Tasso BOT (12 mesi)	3,37	3,95	4,68	3,13
Tasso reale sui BOT	0,89	1,16	2,09	1,45
Prezzi al consumo (var. %)	2,5	2,7	2,5	1,7

Il numero totale degli occupati in Italia è cresciuto, secondo l'Indagine Istat sulle forze di lavoro, dell'1,5% nella media del 2002 (+1,9% nei servizi, +1,3% nell'industria, -2,7% in agricoltura).

Fonte: Centro Studi Confindustria.

lenta ma progressiva ripresa. Ennesima conferma dell'andamento delle esportazioni, con un aumento nel 2002 pari al 13,5% che porta il totale dell'export a 939 milioni di euro.

La combinazione ormai riconosciuta di design, tecnologia, qualità e affidabilità del prodotto nautico italiano lo rendono uno dei più affermati al mondo, specialmente nel settore delle imbarcazioni medio-grandi. La percentuale di prodotto nautico italiano esportata rimane su valori molto alti (circa l'80% in valore della produzione), in linea con quella degli anni precedenti. In valore assoluto l'aumento nel 2002 di esportazioni è risultato di quasi 112 milioni di euro, portando un ulteriore contributo alla bilancia dei pagamenti con l'estero

che registra un surplus di circa 756 milioni di euro. L'andamento dell'import segna un rialzo, a livello di tasso di crescita, rispetto all'anno precedente (+13,5% nel 2002 rispetto al +11,1% del 2001) con un incremento in valore assoluto di quasi 22 milioni di euro.

La produzione nazionale di unità da diporto fa riscontrare nel 2002 un valore totale di quasi 1170 milioni di euro, pari al 12,5 punti di aumento percentuale.

Il fatturato totale del comparto, comprensivo del contributo fornito dalle importazioni, supera i 1352 milioni di euro, evidenziando una crescita del 12,6%.

Come di consueto la Nautica in Cifre suddivide le singole voci per misurare il contributo economico percentuale derivante da ogni settore merceologico.

Il fatturato nautico complessivo è rappresentato per 81,5% da unità con motore entro-bordo o entrofuoribordo, per il 7,5% da unità con motore fuoribordo, per il 4,2% dalle

pneumatiche e il restante 6,8% dalle unità da diporto a vela. La categoria delle unità entro-bordo ed entrofuoribordo conferma il proprio ruolo di settore merceologico prevalente: essa rappresenta da sola l'89,8% di tutte le esportazioni, il 78,6% delle importazioni, l'81,9% della produzione nazionale ed il 49,7% del fatturato interno. Il mercato nazionale delle unità da diporto risulta essere anch'esso formato prevalentemente, in valore complessivo, dalle unità più grandi con una percentuale pari al 62,5% del valore.

Le unità fuoribordo rappresentano il 14,3% del valore totale del mercato nazionale, seguite dalla vela con il 13,4% e dalle pneumatiche con il 9,8%.

La produzione nazionale in termini di valore è, come visto, concentrata sulle unità maggiori, con una suddivisione percentuale pari 81,9 % per entro-bordo ed entrofuoribordo, 7,5% per le unità fuoribordo, 6,1% per le unità a vela e 4,5 % per le pneumatiche. Le importazioni ve-

Tabella 2.1

**Totale delle unità da diporto
Composizione del fatturato nautico**

ANNO	FATTURATO INTERNO		EXPORT		IMPORT	
	€	variazione su anno precedente	€	variazione su anno precedente	€	variazione su anno precedente
1998	121.315.209		455.381.223		87.523.951	
1999	140.396.742	15,7%	531.375.273	16,7%	122.035.667	39,4%
2000	170.947.234	21,8%	640.923.012	20,6%	145.147.629	18,9%
2001	212.120.211	24,1%	827.630.444	29,1%	161.292.588	11,1%
2002	230.186.953	8,5%	939.391.868	13,5%	183.060.956	13,5%

Continua la crescita del fatturato interno ma con un tasso di crescita inferiore rispetto a quello dello scorso anno (8,5% nel 2002 contro il 24,1 del l'anno precedente). Continua la corsa della cre-

scita delle esportazioni che si porta ad un + 13,5% rallentando l'accelerazione degli ultimi anni. Anche le importazioni crescono (+13,5%) ma la bilancia dei pagamenti del comparto cresce ulte-

riormente a favore delle esportazioni che hanno raggiunto un valore 939 milioni di euro, con un surplus rispetto alle importazioni di 756 milioni di euro (+13,5% rispetto allo scorso anno).

Tabella 2.2

**Totale delle unità da diporto
Produzione e mercato nazionale**

ANNO	PRODUZIONE NAZIONALE		MERCATO NAZIONALE	
	€	variazione su anno precedente	€	variazione su anno precedente
1998	576.696.432		208.839.160	
1999	671.772.015	16,5%	262.432.409	25,7%
2000	811.870.245	20,9%	316.094.863	20,4%
2001	1.039.750.655	28,1%	373.412.799	18,1%
2002	1.169.578.821	12,5%	413.247.909	10,7%

La produzione nazionale di unità da diporto è cresciuta del 12,5% nel corso del 2002, rispettando il trend positivo dei precedenti anni. Il mercato nazionale cresce del 10,7% confer-

mando un buon ritmo di progressione anche se la crescita percentuale degli scorsi anni era stata più sostenuta. Ciò nonostante i nostri cantieri continuano ad es-

sere maggiormente orientati verso i mercati esteri: praticamente l'80% in valore della produzione nazionale di unità da diporto va all'estero.

dono una maggiore influenza della vela, che si piazza la secondo posto con 11,6% del valore dell'import, dopo le unità a motore entro-bordo ed entrofuoribordo che detengono, anche qui il valore più alto con 78,6%.

La restante parte è suddivisa tra il 7,5% delle unità con motore fuoribordo e il 2,3% delle unità pneumatiche.

Positivo il dato sul numero di addetti che cresce del 1,1% nel 2002 raggiungendo in questo settore le 5950 unità, a fronte di un aumento complessivo del fatturato nautico del 12,6%, che raggiunge un valore complessivo di 1352 milioni di euro.

Nell'Appendice I - Cifre sono riportati i dati di

dettaglio, ed esattamente:

Tab. I.1 Produzione Nazionale di unità da diport

Tab. I.2 Mercato Nazionale di unità da diporto

Tab. I.3 Dati generali aziende del Comparto unità da diporto

Tab. I.4 Composizione merceologica del fatturato unità da diporto

Tab. I.5

Unità da diporto vendute per codice merceologico e lunghezza

Tab. I.6

Unità da diporto vendute per codice merceologico e dislocamento

Tab. I.7

Unità da diporto vendute per codice merceologico e potenza.

LA BILANCIA DEI PAGAMENTI CON L'ESTERO

Le unità da diporto hanno sempre costituito un elemento positivo per la bilancia dei pagamenti dell'Italia. Con la grande crescita dell'export negli ultimi anni, nonostante la ripresa del mercato interno e quindi anche delle importazioni, la bilancia dei pagamenti del comparto delle unità da diporto ha raggiunto valori molto significativi.

L'andamento della bilancia dei pagamenti del comparto negli ultimi 5 anni è illustrato di seguito

anno	differenziale	variazione in %
1998	367.857.272	
1999	409.339.607	11,28%
2000	495.775.383	21,12%
2001	666.337.856	34,40%
2002	756.330.912	13,51%

MODALITÀ DI RILEVAMENTO DATI

UCINA ha condotto, per l'anno 2002 la consueta indagine sulle industrie del settore nautico, rilevando l'attività di produzione nazionale e di importazione".

Per i cantieri nautici sono state rilevate 28 categorie di prodotto: unità aperte a motore fuoribordo, unità aperte entro bordo, unità aperte entrofuoribordo, unità aperte idrogetto, gommoni, gommoni con carena rigida, unità minori a motore, canoe e natanti sportivi, pattini e pedalò, altri natanti a remi, semicabinati fuoribordo, semicabinati entro bordo, semicabinati entrofuoribordo, cabinati fuoribordo, cabinati, entro bordo, cabinati entrofuoribordo, cabinati idrogetto, derivate veliche, unità veliche aperte a chiglia fissa, catamarani e trimarani aperti, tavole a vela, cabinati a vela fuoribordo, cabinati a vela entro bordo, cabinati a vela entrofuoribordo, catamarani e trimarani cabinati, motorsailers, zattere, zattere autogonfiabili.

Non tutti i prodotti elencati sono da considerare unità da diporto: in particolare le zattere vanno classificate a parte, quali mezzi di salvataggio. Per alcune categorie di prodotti, l'indagine non ha rilevato dati significativi.

Per quanto concerne la composizione merceolo-

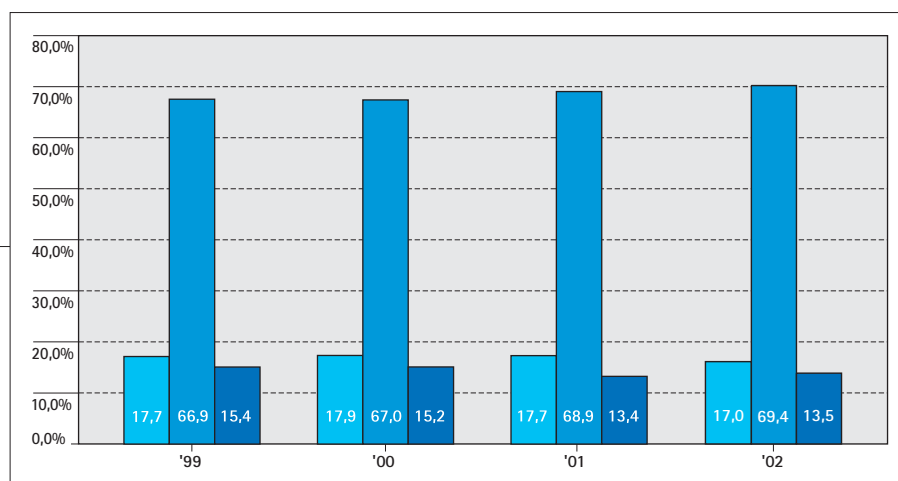
gica degli accessori, sono state rilevate 44 categorie: abbigliamento nautico, alberi e vele, ancoraggio, apparecchi igienico sanitari, arredamento navale, attrezzature per attività subacquee, attrezzature veliche, battagliole e pulpiti, carrelli portabarche, cavi, desalinizzatori, equipaggiamento elettrico, estintori, fanali, ferramenta, finestre, frigoriferi-condizionamento, generatori di corrente, gruette, lubrificanti, materie prime, eliche, linee d'assi, timoni, eliche di superficie, riduttori-invertitori-giunti, scambiatori di calore, mezzi di salvataggio, protezione catodica, pompe ed autoclavi, remi e pagaie, sci nautici, ricambi motori, riscaldamento, segnali di soccorso, strumentazione di bordo, strumentazione elettronica, radio posizionamento, tendaletti-capottine, timoniere e telecomandi, trombe e avvisatori acustici, pontili, vernici e, infine, una categoria residuale "altri accessori".

Per i motori è stata richiesta la percentuale del fatturato da attribuire alla vendita di motori entro bordo benzina, fuoribordo diesel, entrofuoribordo benzina, entrofuoribordo diesel, idrogetto benzina, fuoribordo 2 tempi benzina, fuoribordo 4 tempi benzina e, infine, fuoribordo diesel.

Grafico 2.1

Comparto unità da diporto
Composizione percentuale del fatturato nautico
Confronto per gli anni dal 1999 al 2002

Fatturato interno
Export
Import



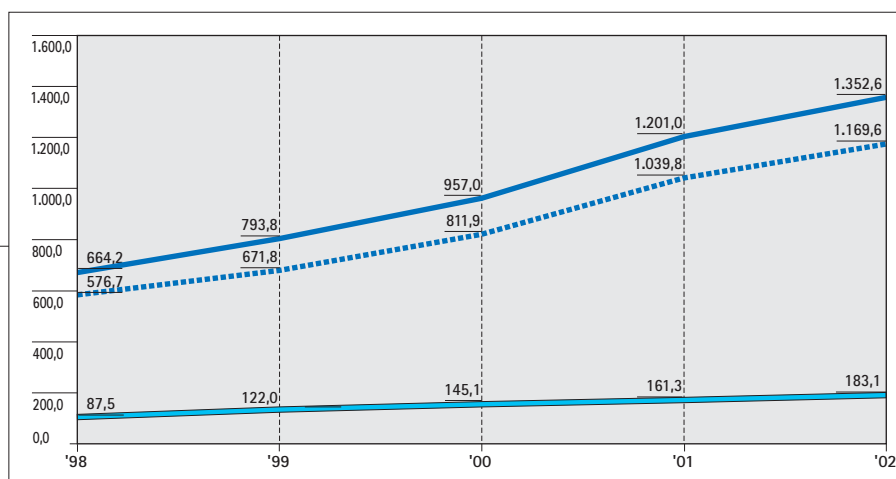
L'apporto delle esportazioni in termini percentuali continua a crescere di anno in anno a scapito di quello del fatturato interno che tende a diminuire.

Praticamente costante rispetto all'anno precedente il valore percentuale dell'import.

Grafico 2.2

Unità da diporto
Andamento del fatturato nautico
dal 1998 al 2002 e delle relative componenti

Fatturato nautico ■
Produzione nazionale ■■
Import ■■■

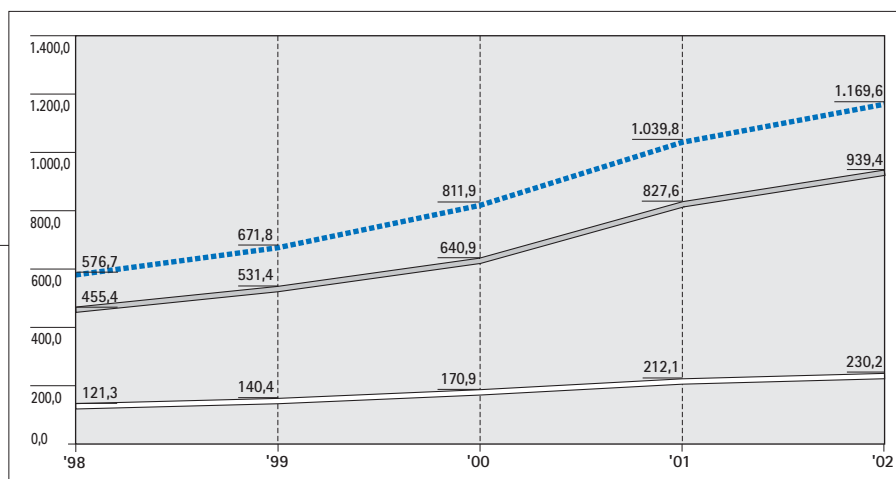


La curva del valore del fatturato nautico dimostra come esso sia principalmente dovuto all'apporto della produzione nazionale. L'apporto dell'import influisce poco sia sul valore del fatturato che sulla sua tendenza all'aumento.

Grafico 2.3

Unità da diporto
Andamento della produzione nazionale
dal 1998 al 2002 e delle relative componenti

Produzione nazionale ■■
Export ■■■
Fatturato interno ■

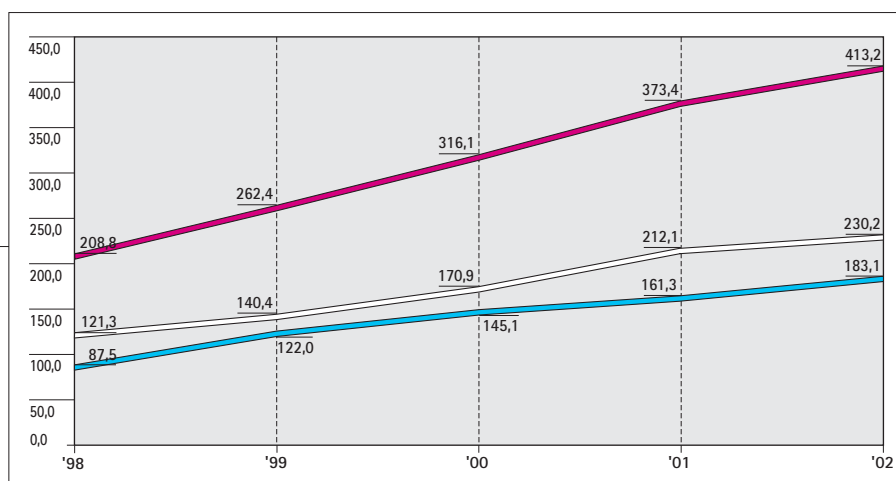


La produzione nazionale si riversa per la maggior parte nell'export che infatti ne ricalca in pieno la tendenza. Il fatturato interno influisce poco sia sul valore della produzione nazionale che sulla sua tendenza all'aumento.

Grafico 2.4

Unità da diporto
Andamento del mercato nazionale
dal 1998 al 2002 e delle relative componenti

Mercato nazionale ■■
Fatturato interno ■
Import ■■■

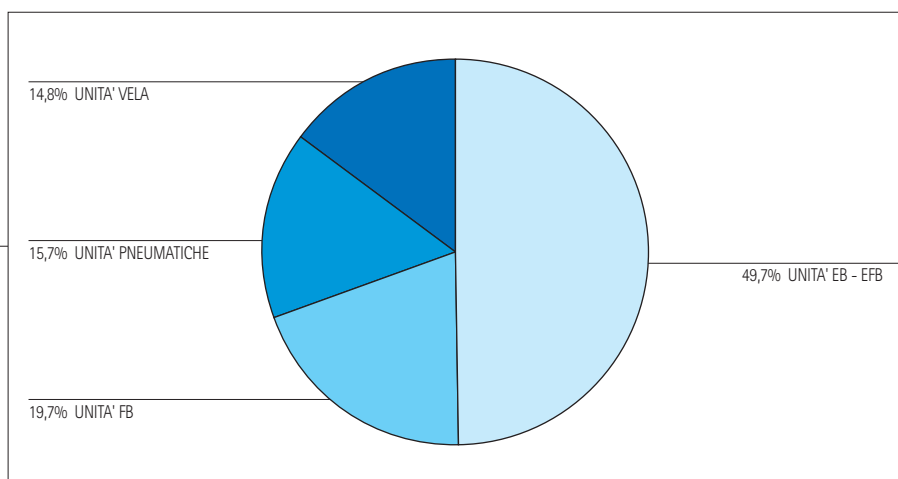


L'andamento del mercato nazionale è influenzato da entrambe le componenti che sono su valori di equilibrio fra di loro. Nel 2002 le curve dell'import e del fatturato interno tendono a convergere.

L'aumento del fatturato interno risulta essere stato più progressivo negli ultimi anni mentre quello dell'import appare altalenante.

Grafico 2.5

Unità da diporto – Fatturato interno
Suddivisione percentuale
tra i quattro settori componenti

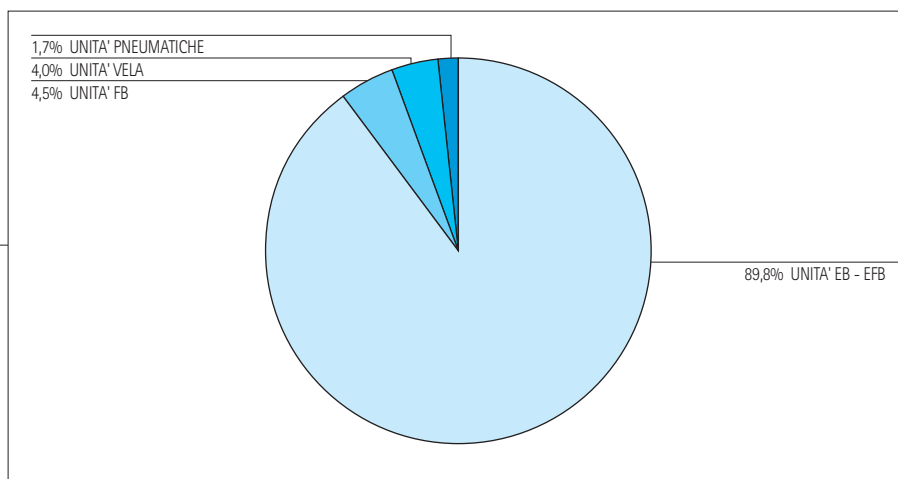


Rispetto alla suddivisione del fatturato interno dello scorso anno è costante la quota del settore delle unità entroborso.
Cresce la quota delle unità a vela a scapito dei set-

tori delle unità con motore fuoribordo e di quelle pneumatiche.

Grafico 2.6

Unità da diporto – Export
Suddivisione percentuale
tra i quattro settori componenti

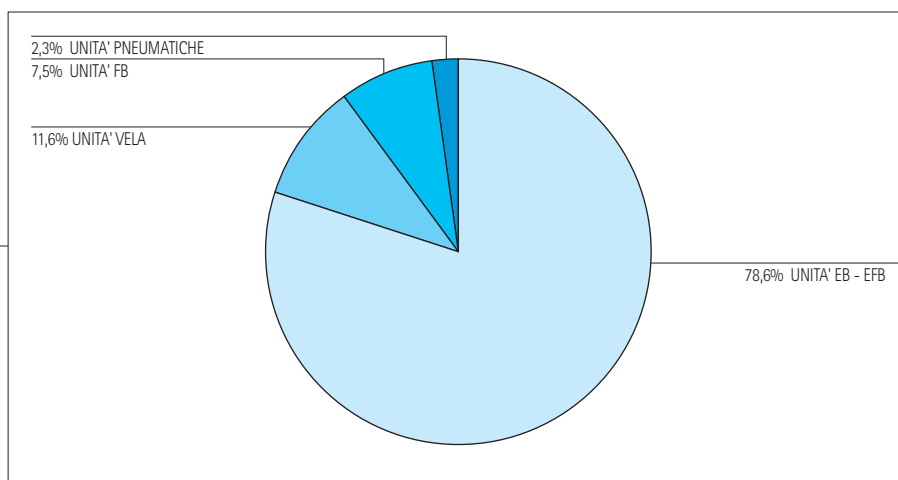


Rispetto alla suddivisione dell'export dello scorso anno sono costanti le quote del settore delle unità entroborso e delle pneumatiche.
Cresce quella delle unità con motore fuoribordo

a scapito del settore delle unità a vela.

Grafico 2.7

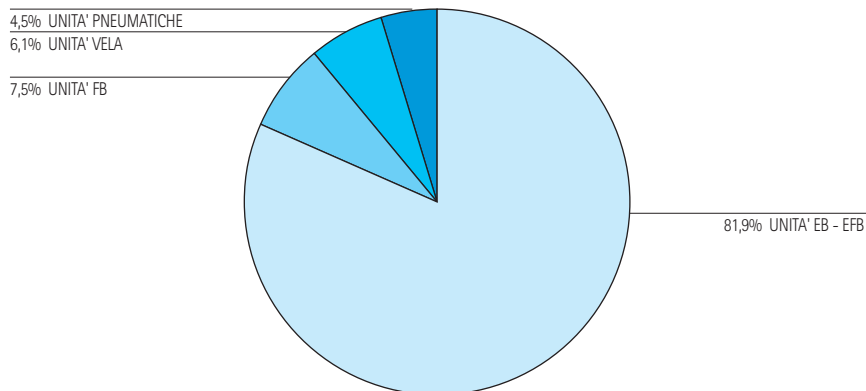
Unità da diporto – Import
Suddivisione percentuale
tra i quattro settori componenti



Rispetto alla suddivisione dell'import dello scorso è praticamente costante la quota delle unità pneumatiche mentre cresce quella delle unità a vela a scapito delle unità fuoribordo ed entroborso.

Grafico 2.8

Unità da diporto – Produzione nazionale
Suddivisione percentuale
tra i quattro settori componenti

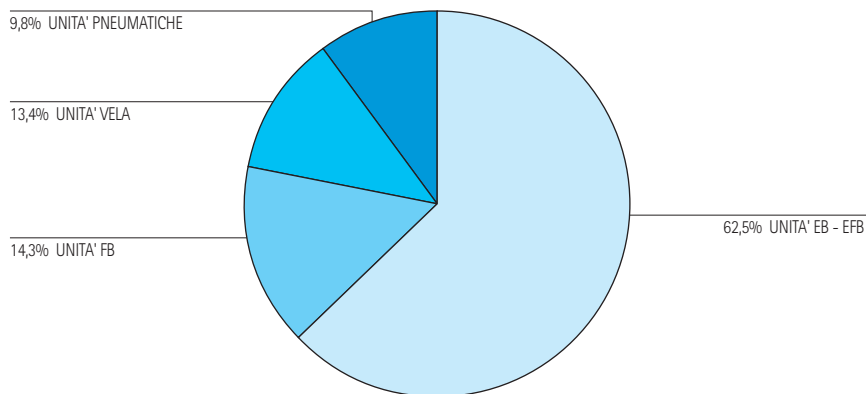


La produzione nazionale appare sempre più orientata verso le unità da diporto maggiori: le unità con motore entro bordo rappresentano l'81,9% del valore delle unità prodotte.

Tale quota risulta maggiore di quella conseguita l'anno scorso come pure quella delle unità a vela. In leggerissima diminuzione gli altri due settori.

Grafico 2.9

Unità da diporto – Mercato nazionale
Suddivisione percentuale
tra i quattro settori componenti



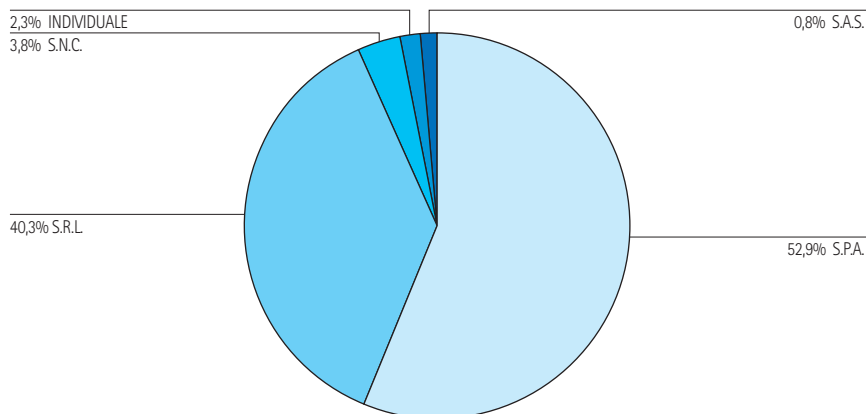
Nel mercato nazionale prevalgono in valore le unità fuoribordo e entrofuoribordo che da sole valgono il 62,5% del mercato. Questo dato è influenzato dall'alto valore unitario

di questo tipo di imbarcazione e dal fatto che prevalentemente sfuggono al campione statistico proprio i cantieri produttori di unità minori. Rispetto all'anno precedente la suddivisione vede

un aumento della quota per le unità a vela a scapito degli altri due settori.

Grafico 2.10

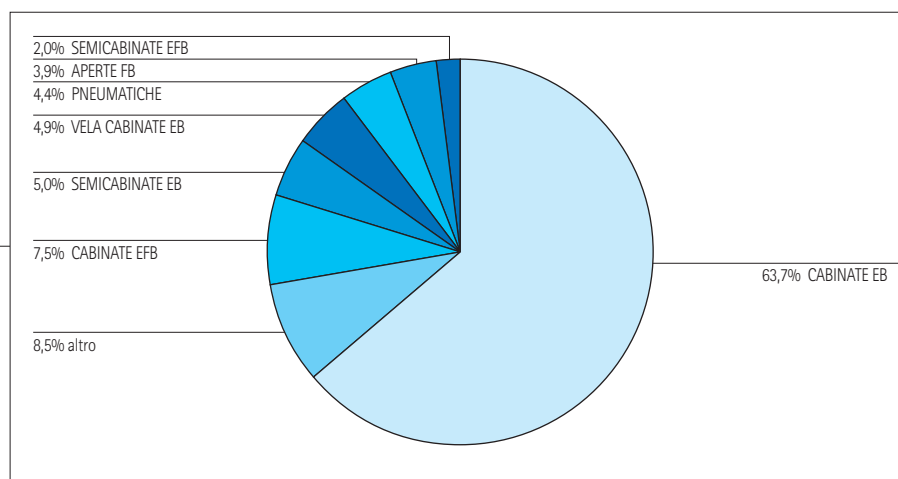
Unità da diporto
Suddivisione percentuale del fatturato nautico
per ragione sociale dei rispondenti



La quota del fatturato nautico realizzata dalla società di capitali supera il 90% del totale.

Grafico 2.11

Unità da diporto
Ripartizione percentuale del fatturato nautico
tra le principali componenti merceologiche



Il grafico evidenzia il sempre più grande divario tra l'apporto delle unità entrobordo cabinate e tutte le altre componenti merceologiche del comparto.

Analisi delle immatricolazioni negli Uffici Marittimi

Dai dati provenienti dalle immatricolazioni registrate per le acque marittime, risulta che nel corso del 2002, il numero totale di imbarcazioni immatricolate è cresciuto dell'35% rispetto al 2001 raggiungendo il valore di 2111 unità. Di queste 8 sono state iscritte nel registro delle navi da diporto, a conferma di una tendenza, osservata negli anni, verso altre bandiere in particolare le cosiddette "Red Ensign Flag". Il numero degli uffici marittimi che hanno restituito le schede dell'UCINA è leggermente diminuito quest'anno, passando

da 241 del 2002 alle 217 del 2002, ma si deve osservare che è contestualmente diminuita la quantità di quelli che non hanno registrato nel corso dell'anno nessuna immatricolazione (91 nel 2002 contro i 117 per il 2001).

Il monitoraggio delle unità iscritte nei registri della Motorizzazione Civile non è stato effettuato, come negli anni precedenti.

Si ritiene comunque che il numero delle imbarcazioni ivi iscritte sia poco significativo, sia perché abilitabili solo alla navigazione entro 6 miglia dalla costa, sia perché per la navigazione nelle acque interne non era richiesta ancora nel 2002 l'immatricolazione.

La distribuzione delle nuove immatricolazioni per regione mostra, in termini di valore assoluto, una crescita delle immatricolazioni diffusa in tutte le regioni coinvolte: in particolare gli aumenti nel numero di unità iscritte nei registri nel corso del 2002 sono stati più consistenti in Liguria, in Toscana ed in Friuli Venezia Giulia che da sole hanno raccolto quasi il 60% delle registrazioni.

L'immatricolazione è di fatto effettuabile presso qualsiasi ufficio marittimo e questa suddivisione non rispecchia necessariamente né la localizzazione del cantiere né quella dell'armatore. A conferma di questo è utile notare come ci siano delle oscillazioni annuali tra uffici marittimi, apparentemente non giustificabili da nessun motivo particolare.

La Liguria rimane la regione con il più alto numero di immatricolazioni, pari a al 33,6% del totale. Considerando uffici marittimi, nel 2002, hanno effettuato un numero di immatricolazioni più elevato quelli di Camogli, Viareggio, Imperia e Genova che si sono attestati tutti oltre il 5% del totale.

Per quanto riguarda la suddivisione tra imbarcazioni a vela e a motore, prevalgono nettamente queste ultime con circa il 70% del to-

tale, valore costante rispetto alla percentuale del 2001. La vela pertanto, si attesta sul 30%. Tra le imbarcazioni a motore prevalgono quelle con motore entrobordo (42,7%) seguite da quelle con motore entrofuoribordo (22,8%) e quelle con motore fuoribordo (3,8%).

La maggior parte delle immatricolazioni è concentrata nella fascia di lunghezza da 10 a 12 metri, con il 32,3% del totale.

Le unità comprese tra 7,5 metri e 10 metri rappresentano il 23,6% del totale. La fascia tra 12 e 16 metri rappresenta il 29,9%, mentre solo 10,6% supera il limite dei 16 metri. Sempre critico il settore delle navi che sono appena lo 0,4% del totale.

La suddivisione per potenza installata è equilibrata tra le imbarcazioni che hanno motori di potenza inferiore ai 300 hp (49,5%) e quelle con motori di potenza superiore ai 300 hp (51,5%). A livello di tipologia progettuale, sono evidentemente in maggioranza i modelli cabinati che costituiscono il 58% delle unità immatricolate seguite dai modelli semicabinati che sono il 26% del totale.

Il materiale di costruzione maggiormente usato è ovviamente la vetroresina (87,1%), seguito dal legno che tuttavia marca una sensibile diminuzione negli ultimi anni (4,7% per il 2002). Il rapporto tra unità immatricolate di costruzione italiana ed estera, è a favore della nostra produzione, con percentuali rispettivamente del 72% e 28%.

Nell'Appendice II sono riportati i dati di dettaglio relativi alle immatricolazioni effettuate nel 2002, suddivisi nelle seguenti tabelle:

Tabella II.1 – Distribuzione regionale delle unità immatricolate per tipologia

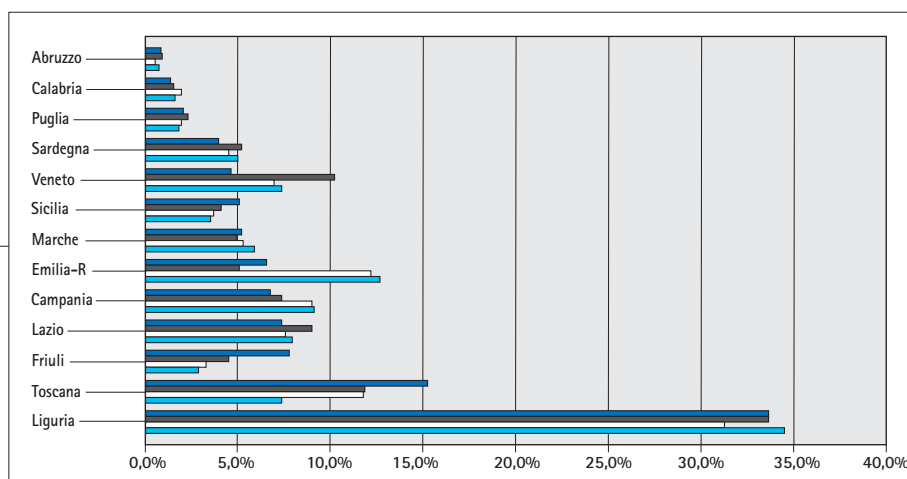
Tabella II.2 – Distribuzione regionale delle unità immatricolate per lunghezza

Tabella II.3 – Distribuzione regionale delle unità immatricolate per potenza.

Grafico 2.12

Unità da diporto immatricolate dal 1999 al 2002
Suddivisione percentuale per regione

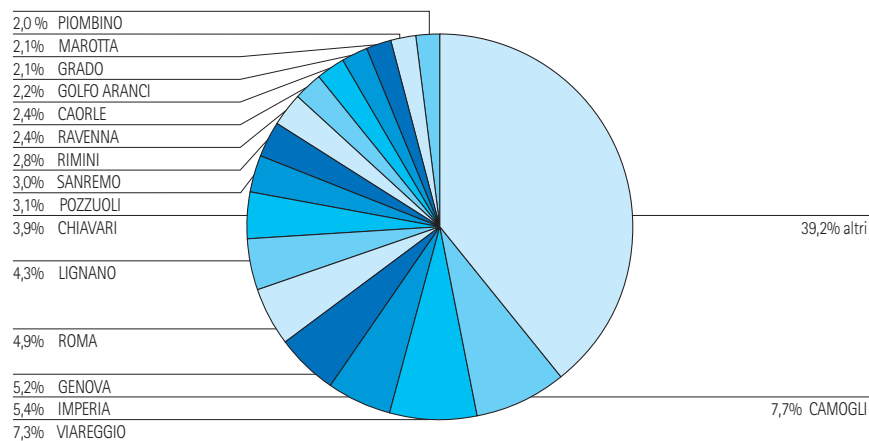
2002 ■
2001 ■
2000 ■
1999 ■



Su 13 regioni italiane sul cui territorio sono state effettuate immatricolazioni nel 2002, le prime 5 coprono oltre il 70% del totale. La Liguria, mantiene il proprio primato con il 33,6% del totale delle immatricolazioni.

Grafico 2.13

Unità da diporto immatricolate nel 2002
Suddivisione percentuale per Uffici Marittimi

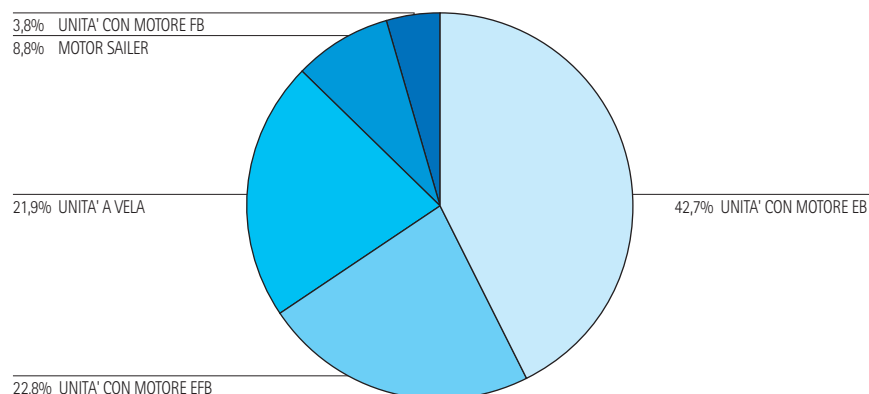


Quasi il 40% delle immatricolazioni sono effettuate in Uffici Marittimi che non raggiungono, singolarmente, il 2% del totale. Gli Uffici Marittimi con il maggior numero di immatricola-

zioni sono stati, nel 2002 Camogli, Viareggio, Imperia e Genova.

Grafico 2.14

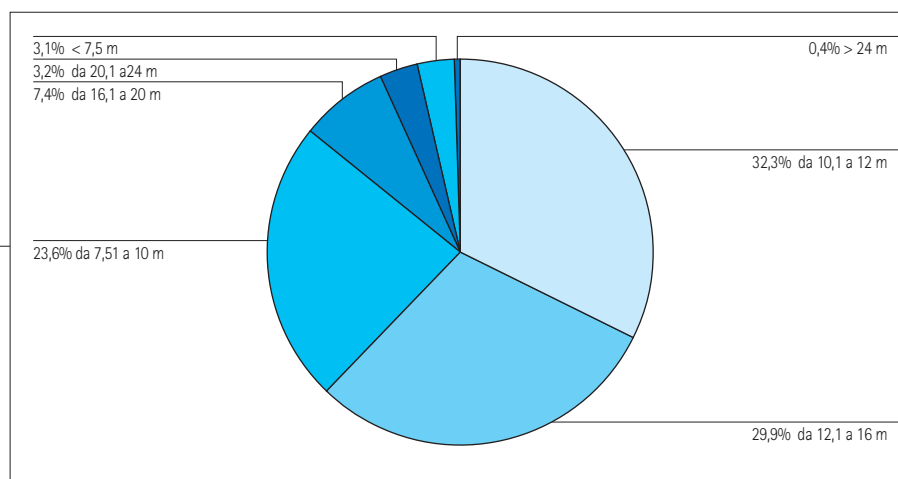
Unità da diporto immatricolate nel 2002
Suddivisione percentuale per Tipologia



Le unità a vela immatricolate nel 2002 sono circa il 30% del totale. Nel restante 70% di unità di nuova immatricolazione a motore, circa il 43% sono unità con propulsione entrobor- do.

Grafico 2.15

Unità' da diporto immatricolate nel 2002
Suddivisione percentuale
per lunghezza

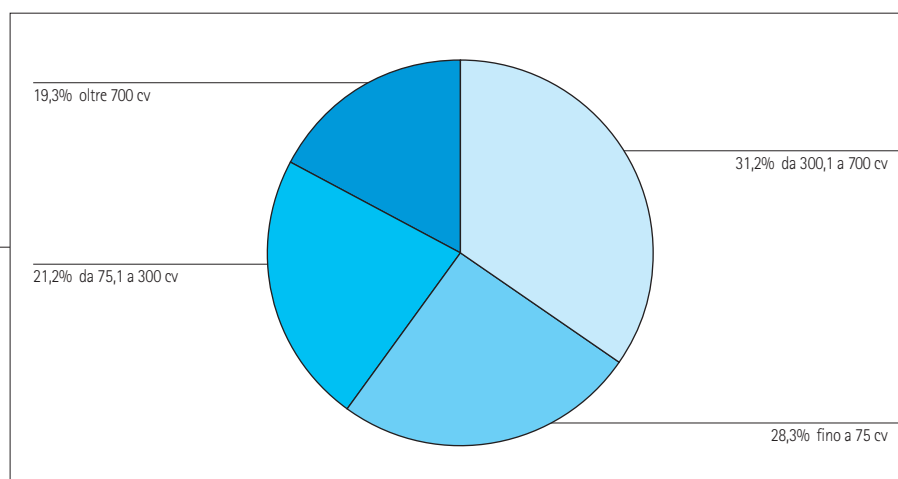


La classe più numerosa è quella da 10 m a 12 m, con il 32% del totale, seguita da quella tra i 12 e i 16 metri con il 30%.
Le navi da diporto, oltre 24 m, costituiscono solo

lo 0,4%. Sotto i 7,5 m, a rigore senza obbligo di immatricolazione, troviamo il 3,1% delle unità.

Grafico 2.16

Unità' da diporto immatricolate nel 2002
Suddivisione percentuale
per potenza installata

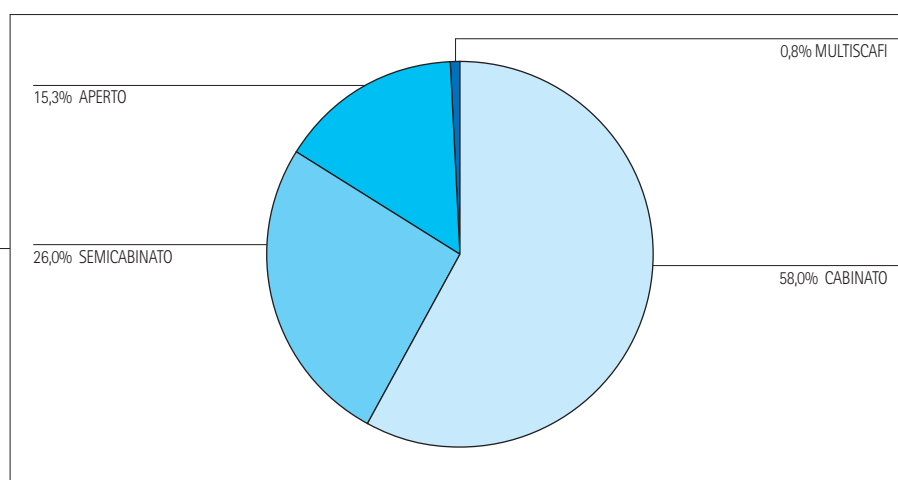


Il campo di potenza installata più di frequente è quello tra 300 e 700 CV (31,2%), seguito da quello fino a 75 CV con il 28,3% circa del totale.
La restante parte è divisa quasi in parti uguali tra

le motorizzazioni comprese nella fascia tra 70 e 300 Cv e quelle di potenza superiore ai 700CV.

Grafico 2.17

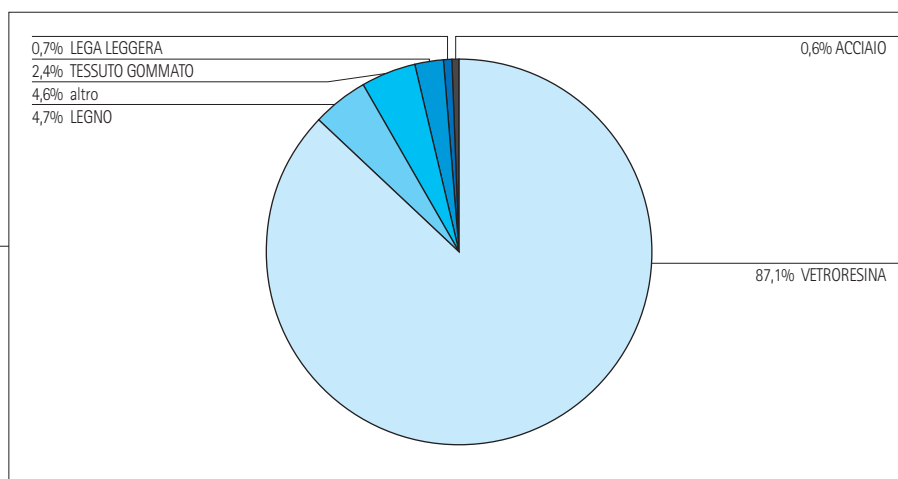
Unità' da diporto immatricolate nel 2002
Suddivisione percentuale
per tipo di scafo



Quasi tutte le unità immatricolate sono di tipo cabinato o semi-cabinato. Insieme infatti esse costituiscono oltre l'80% del totale.

Grafico 2.18

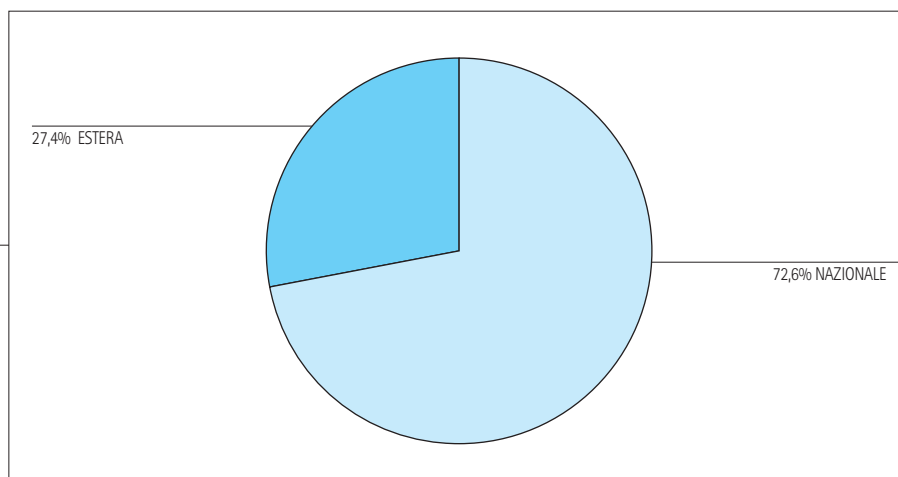
Unità da diporto immatricolate nel 2002
Suddivisione percentuale
per materiale di costruzione



Tra i materiali utilizzati per la costruzione dello scafo e delle sovrastrutture primeggia la vetroresina 87% del totale delle unità immatricolate. Con scafo in legno circa il 5% delle unità immatricolate nel 2002.

Grafico 2.19

Unità da diporto immatricolate nel 2002
Suddivisione percentuale
per provenienza



Il mercato italiano delle unità immatricolate è per quasi i 3/4 appannaggio dell'industria nazionale, che è leader nel campo delle unità medio-grandi. Anche per il 2002 si osserva

come oltre la metà delle unità da diporto immatricolate nel 2002 è infatti di dimensioni medio grandi.

Andamento Import - export secondo i dati ISTAT

Per quanto riguarda il commercio con l'estero complessivo del naviglio da diporto - e per le sue singole componenti - è stata condotta un'analisi sintetica dei dati forniti dall'Istat. Essi sono stati riportati nell'Appendice III per completezza d'informazione.

Dai dati Istat, in termini di confronto percentuale, emergono tendenze non difforni rispetto al 2001 sia per quanto riguarda i grandi flussi di import che di export a livello continentale: il 54,78% dell'import e il 46,68% dell'export è concentrato nell'ambito dei Paesi dell'UE, mentre per la restante parte, il 27,19% dell'import ed il 35,41% dell'export ha come origine e destinazione il Continente ameri-

cano. Nel suo ambito gli Stati Uniti occupano una posizione di predominio per quanto riguarda le esportazioni di unità da diporto di produzione italiane in USA (14,45%) in aumento, a livello di quota percentuale, rispetto lo scorso anno. Tale aumento del flusso di export verso gli Stati Uniti viene temperata dalla flessione in percentuale delle esportazioni verso Paesi come le Isole Cayman cioè territori nel quale il regime fiscale è particolarmente favorevole per gli armatori. La bilancia dei pagamenti appare pertanto tendenzialmente stabile sia nei confronti del continente americano (aumentano rispetto all'anno precedente sia l'import che l'export) sia nei confronti dell'Europa comunitaria (diminuisce la percentuale degli scambi sia in entrata che in uscita). In valori assoluti la bilancia dei pagamenti relativa al naviglio da diporto è sempre

favorevole, essendo assai prevalente il fatturato dell'export rispetto a quello dell'import.

Le suddette tendenze trovano riscontro nell'andamento dell'import di unità da diporto dai singoli paesi. Gli Stati Uniti (12,09%) e il Regno Unito (21,09%) continuano ad essere nei loro rispettivi continenti, i paesi produttori con il più le percentuali più alte di import in Italia ma confermano le tendenze sopra accennate: diminuisce la quota di importazioni dal UK e aumenta quella dagli USA.

Le maggiori quote di esportazioni di naviglio da diporto vanno verso Francia (18,74%), che diminuisce la quota percentuale rispetto all'anno precedente e verso gli Stati Uniti che invece l'aumentano (14,45%).

Rimangono sempre interessanti (pur diminuendo in valore percentuale) le quote di esportazione verso le Isole Cayman, le Isole

Vergini Britanniche ed il Lussemburgo ovvero quei paesi che praticano una politica fiscale favorevole alla registrazione delle unità da diporto. Sempre ragionando in termini di valori percentuali e analizzando le variazioni annuali per singolo paese dei valori di import ed export delle unità da diporto con motore entro-bordo od entrofuoribordo si può notare come i paesi partner dell'Italia sia per quanto riguarda le importazioni che le esportazioni siano all'incirca sempre gli stessi di anno in anno. In particolare si può notare che per quanto riguarda l'import i paesi produttori che hanno una maggior quota di import in Italia sono il Regno Unito che diminuisce leggermente la sua parte (26,8%) e gli Stati Uniti (15,2%) in aumento rispetto all'anno precedente. Invece per quanto riguarda l'export delle unità con motore entro-bordo o entrofuoribordo diminuisce leggermente la quota di

esportazioni dirette verso la Francia (che nel 2002 registra un 16%) e aumenta in percentuale l'export verso gli USA (15,5%). Nell'Appendice III sono riportate le seguenti tabelle, tratte direttamente dai tabulati ISTAT relativi all'import-export per il 2002 di unità da diporto, con i codici merceologici e le limitazioni indicate nel riquadro:

Tabella III.1

Commercio con l'estero di naviglio da diporto

Tabella III.2

Commercio con l'estero di unità a motore entro-bordo

Tabella III.3

Commercio con l'estero di unità a motore fuoribordo

Tabella III.4

Commercio con l'estero di unità a vela

Tabella III.5

Commercio con l'estero di unità pneumatiche

STATISTICHE ISTAT: COMMERCIO CON L'ESTERO

L'andamento delle esportazioni e delle importazioni è desunto dalle statistiche ISTAT del commercio estero, per il periodo gennaio-dicembre 2002. Alcune incongruenze emerse dal confronto con i dati di altra fonte possono essere imputabili alla differente considerazione che gli Uffici Doganali effettuano sui movimenti import-export, rendendo di conseguenza non sempre direttamente confrontabili gli stessi dati.

In particolare, per quanto concerne il naviglio da diporto, i dati si riferiscono al totale delle seguenti voci della Tariffa Doganale, secondo la nomenclatura combinata (NC) rispondente ai regolamenti dell'Unione Europea:

89.031.011:

U. pneumatiche fino a 20Kg. e superiori a 2,5 m

89.031.019:

U. pneumatiche fino a 100Kg. e superiori a 2,5 m

89.031.090:

U. pneumatiche superiori a 100 Kg.

89.039.110:

U. vela per navigazione marittima (superiori a 12 m)

89.039.191:

U. vela fino a 100 Kg.(derive veliche)

89.039.193:

U. vela fino a 7,5 m

89.039.199:

U. vela superiore a 7,5 m (e inferiore a 12 m)

89.039.210:

U. motore entro-bordo o entrofuoribordo per navigazione marittima (superiori a 12 m)

89.039.291:

U. motore entro-bordo-entrofuoribordo fino a 7,5 m

89.039.299:

U. motore entro-bordo o entrofuoribordo superiori a 7,5 metri (e inferiore a 12 m)

89.039.910:

U. fuoribordo fino a 100Kg (scafi rigidi minori)

89.039.991:

U. fuoribordo fino a 7,5 m;

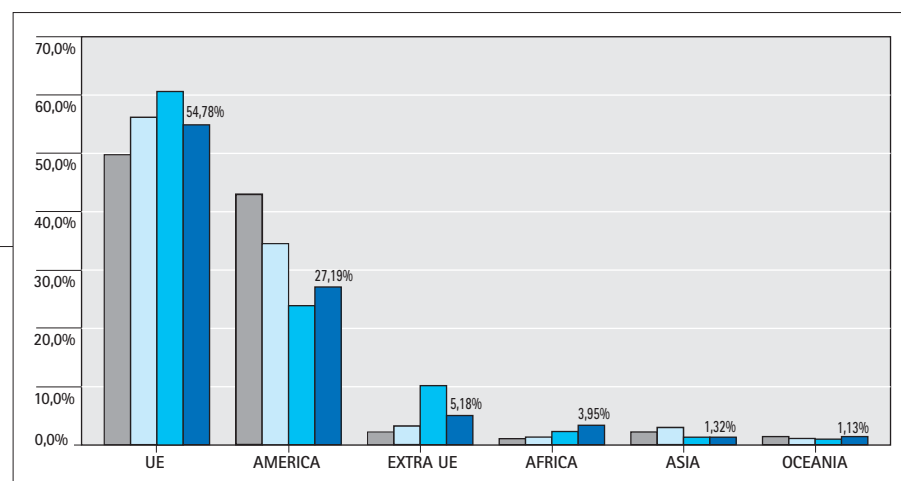
89.039.999:

U. fuoribordo superiori a 7,5 metri.

Grafico 2.20

Importazioni di naviglio da diporto dai continenti dal 1999 al 2002. Suddivisione percentuale

1999
2000
2001
2002



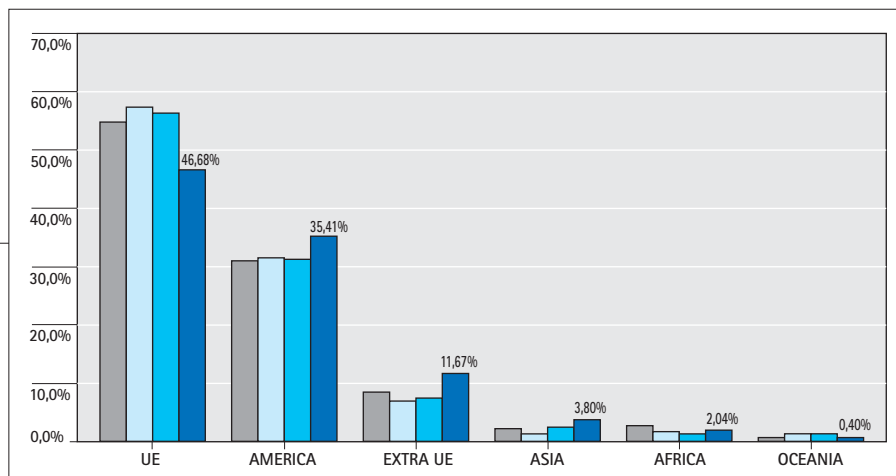
Le importazioni di naviglio da diporto sono cresciute dall'America e diminuite in percentuale dall'Unione Europea e dagli altri paesi europei che non ne fanno parte con una inversione di ten-

denza rispetto al dato dell'anno precedente. Sempre poco rilevanti le importazioni dagli altri continenti.

Grafico 2.21

Esportazioni di naviglio da diporto
verso i continenti dal 1999 al 2002
Suddivisione percentuale

1999 ■
2000 ■
2001 ■
2002 ■

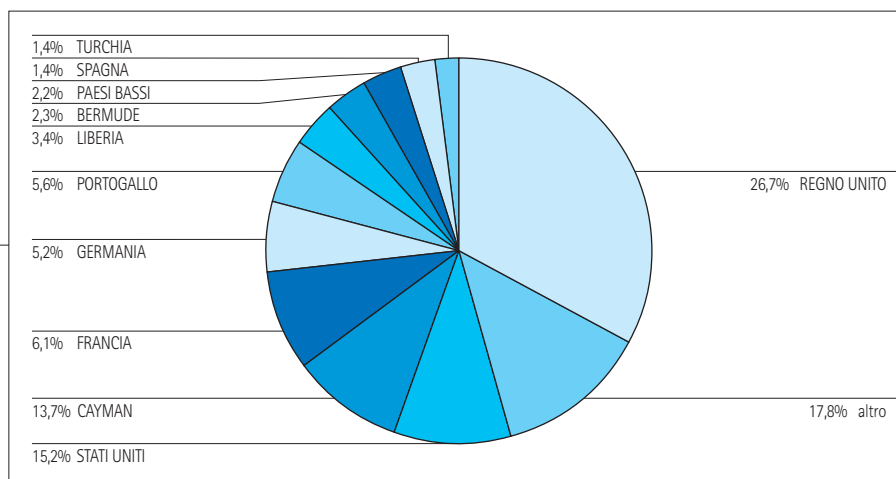


Diminuisce nel 2002 rispetto all'anno precedente la quota di export diretta verso il mercato dell'Unione Europea mentre aumentano le quote verso il continente americano e verso i paesi eu-

ropei extracomunitari. La quota di export verso i paesi asiatici continua a salire pur risultando nell'insieme piuttosto marginale. Sempre poco rilevanti le esportazioni verso gli altri continenti.

Grafico 2.22

Import 2002 di unità entroporto
Suddivisione percentuale
tra i principali paesi di provenienza
(fonte Istat)

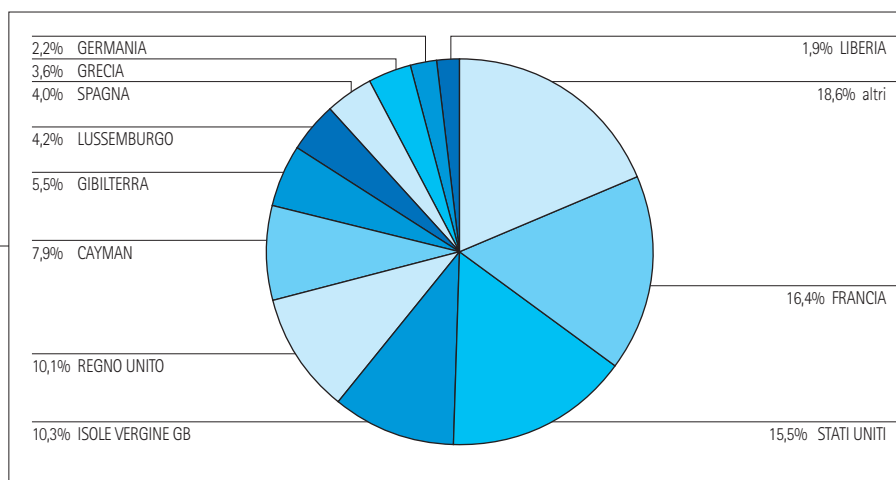


Le importazioni da paesi produttori avvengono prevalentemente dal Regno Unito e dagli Stati Uniti con circa il 40% del valore dell'import. Le importazioni di unità da diporto da paesi non

produttori è probabilmente dovuta alla temporanea importazione delle stesse.

Grafico 2.23

Export 2002 di unità entroporto
Suddivisione percentuale del valore
tra i principali paesi di destinazione
(fonte Istat)



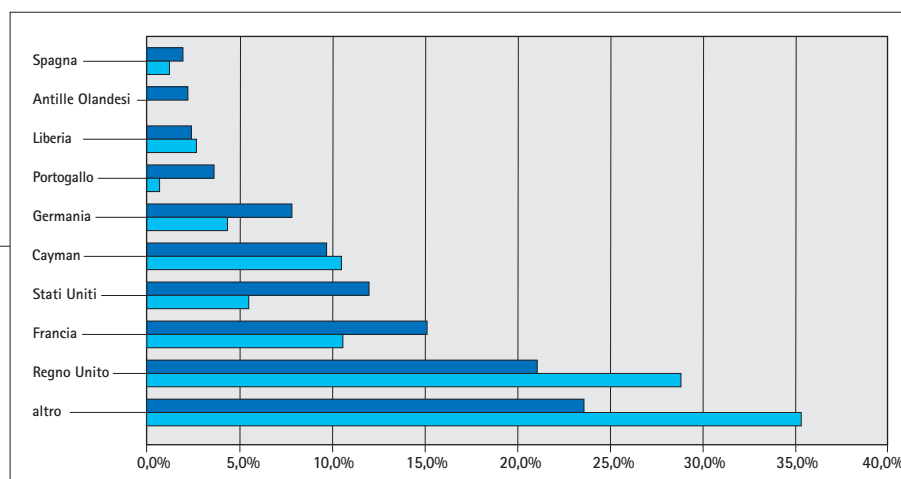
Circa il 40% delle esportazioni è rivolto a tre sole nazioni: Francia (16,4%), Regno Unito (10,1%) e Stati Uniti (15,5%), Circa il 27% delle esportazioni avvengono verso paesi come Lussemburgo, Isole

Vergini Britanniche, Cayman e Gibilterra, nei quali sono possibili agevolazioni fiscali e altri vantaggi connessi all'immatricolazione nei registri per unità da diporto di quei paesi.

Grafico 2.24

Import 2002 di naviglio da diporto
Suddivisione percentuale del valore tra i principali
paesi di provenienza e confronto con il dato del
2001 (Fonte Istat)

2002 ■
2001 ■



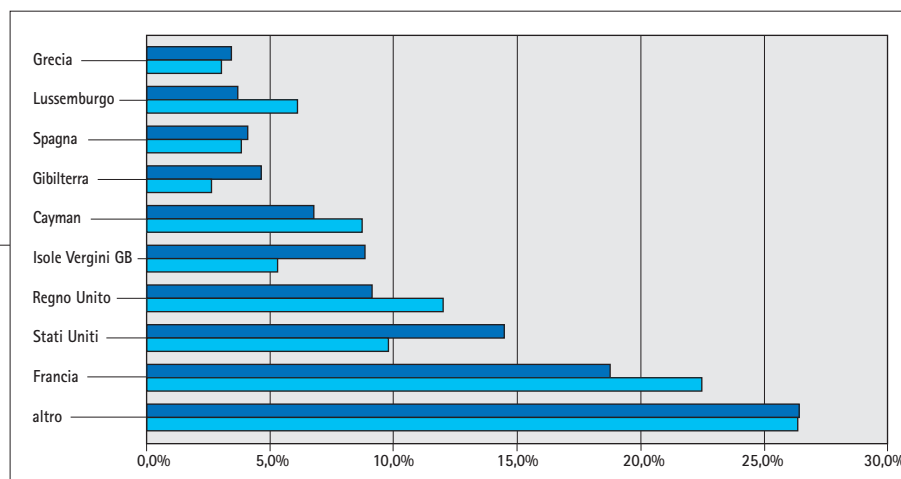
Tra i paesi produttori aumentano le percentuali importazioni di naviglio da diporto dagli Stati Uniti, dalla Francia e dalla Germania e diminuisce la percentuale del Regno Unito.

Sono presenti flussi di importazioni da paesi non produttori per via delle temporanee importazioni.

Grafico 2.25

Export 2002 di naviglio da diporto
Suddivisione percentuale del valore tra i principali
paesi di destinazione e confronto con il dato del
2001 (Fonte Istat)

2002 ■
2001 ■



Crescono le esportazioni di naviglio da diporto verso gli Stati Uniti e diminuiscono verso la Francia probabilmente per un raffreddamento del fenomeno del Leasing Francese.

Sempre considerevoli le quote di export verso quei paesi che hanno adottato regimi fiscali favorevoli all'immatricolazione delle unità da diporto nei loro registri nazionali.

Andamento dei singoli settori

Le unità a motore entro-bordo ed entrofuoribordo

Si conferma la progressione della tendenza alla crescita del settore delle unità entro-bordo ed entro-fuoribordo, che continua ad apparire sempre in larga parte orientato ai mercati esteri. Nel 2002 il fatturato generato dalla produzione e importazione di tali unità è cresciuto del 12,7%, confermando gli aumenti percentuali a doppia cifra degli ultimi anni e raggiungendo il valore di 1.101,9 milioni di euro. L'export delle unità da diporto medio-grandi, che compongono il settore delle unità entro-bordo ed entrofuoribordo, corrisponde all'88% del valore della produzione nazionale di tali unità, con un valore complessivo dell'export pari a 843,5 milioni di euro e un valore della produzione nazionale che raggiunge nel 2002 i 958,1 milioni di euro. Il tasso di cre-

scita della produzione nazionale rallenta rispetto alla crescita dell'anno scorso e segna comunque un valore di +12,9%.

Questo dato conferma ulteriormente il successo della capacità organizzativa e produttiva dei cantieri italiani e dello sforzo commerciale sviluppato sia in Italia che all'estero grazie alla validità del prodotto e vincente strategia di marketing attuata dai produttori italiani. Il tasso di crescita delle importazioni risulta essere leggermente più lento rispetto a quello della produzione nazionale.

Le importazioni hanno fatto registrare nel 2002 una crescita del 11,4%: tale tasso di crescita risulta essere più contenuto rispetto a quelli registrati per agli scorsi esercizi (+13,6% nel 2001 a fronte del +20% registrato nel

2000). Nel 2002 le importazioni hanno raggiunto il valore assoluto di 143,8 milioni di euro. Continua la crescita del mercato nazionale ma con un tasso di crescita leggermente inferiore rispetto a quello dello scorso anno (+10,1% nel 2002 rispetto al +20,1 del 2001) e raggiunge i 258,3 milioni di euro. Alla crescita del mercato nazionale corrisponde la crescita del mercato interno, ovvero ciò che viene prodotto e venduto in Italia. Il tasso di crescita del mercato interno appare "fisiologicamente" rallentato rispetto agli anni precedenti con una crescita dell'8,7% contro il 29,1% del 2001. Il costante tasso di crescita del mercato interno è incoraggiante anche se il divario tra il

volume di vendita dell'export e il fatturato interno appare enorme: il fatturato delle barche prodotte in e vendute in Italia è nel 2002 114,5 milioni di euro.

La bilancia dei pagamenti con l'estero di questo settore è storicamente sempre positiva essendo l'Italia il paese leader nella costruzione di unità da diporto medio grandi: nel 2002 sfiora i 700 milioni di euro con una crescita del +13,9%, rispetto al valore del 2001. Gli interscambi con l'estero riflettono in pratica quelli del comparto delle unità da diporto nel suo complesso, data la netta prevalenza del valore delle unità entro bordo ed entrofuoribordo sul totale. A tal proposito si vedano anche i grafici 2.22 e 2.23.

Tabella 2.3

Unità entro bordo ed entrofuoribordo
Composizione del fatturato nautico

ANNO	FATTURATO INTERNO		EXPORT		IMPORT	
	€	variazione su anno precedente	€	variazione su anno precedente	€	variazione su anno precedente
1998	54.703.115		407.293.404		66.571.294	
1999	63.702.376	16,5%	468.080.381	14,9%	94.676.879	42,2%
2000	81.600.190	28,1%	567.459.084	21,2%	113.612.254	20,0%
2001	105.357.207	29,1%	743.181.478	31,0%	129.114.225	13,6%
2002	114.514.972	8,7%	843.545.877	13,5%	143.827.826	11,4%

In aumento tutti gli indici economici del fatturato anche se si registra una crescita meno massiccia rispetto all'anno precedente. Il settore che, in confronto con l'anno precedente, aumenta di più è quello delle esportazioni

(+13,5%) seguito dalle Importazioni (+11,4%) e dal fatturato interno (+8,7%). Il leasing italiano (rivisto a metà del 2002) ha influito positivamente sul mercato in termini di numero di unità vendute (le nuove immatricolazioni

di unità da diporto registrano una crescita del 35%) ma non altrettanto in termini di fatturato interno: le unità da diporto più grandi e con un valore unitario più consistente continuano ad essere vendute sui mercati esteri.

Tabella 2.4

Unità entro bordo ed entrofuoribordo
Produzione e mercato nazionale

ANNO	PRODUZIONE NAZIONALE		MERCATO NAZIONALE	
	€	variazione su anno precedente	€	variazione su anno precedente
1998	461.996.519		121.274.409	
1999	531.782.758	15,1%	158.379.255	30,6%
2000	649.059.274	22,1%	195.212.445	23,3%
2001	848.538.685	30,7%	234.471.432	20,1%
2002	958.060.849	12,9%	258.342.798	10,2%

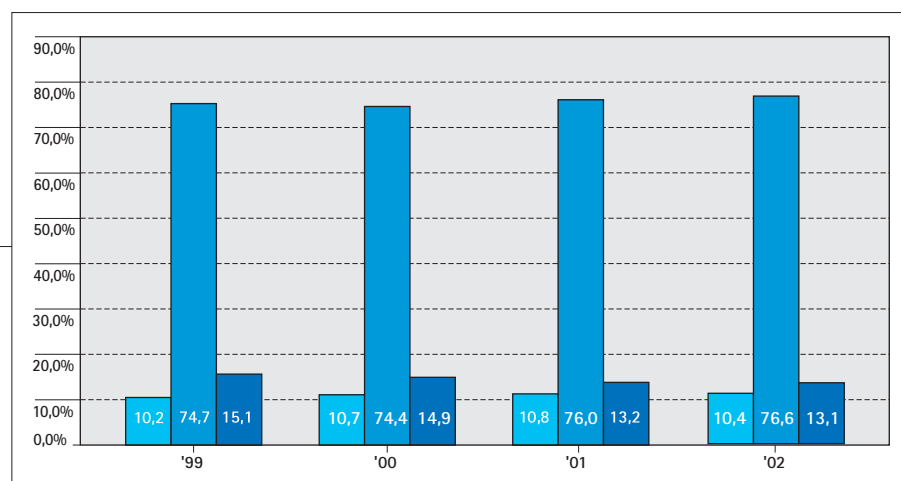
Continua la corsa della produzione nazionale il cui tasso di crescita diminuisce rispetto a quello dell'anno precedente. Pur sempre in reale crescita in valore assoluto,

continua a rallentare, in termini di tendenza, lo sviluppo del mercato nazionale.

Grafico 2.26

Unità entro bordo ed entrofuoribordo
Composizione percentuale del fatturato nautico
Confronto per gli anni dal 1999 al 2002

Fatturato interno
Export
Import

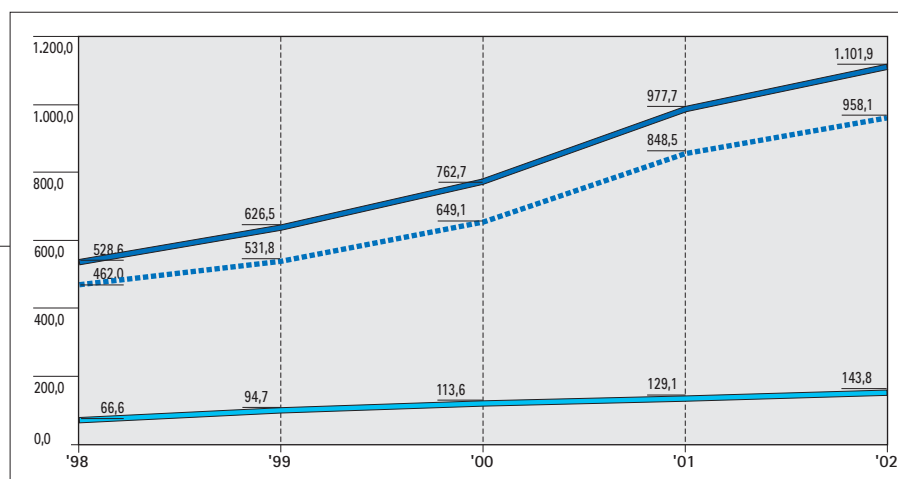


L'export continua a detenere la parte preponderante del fatturato nautico di questo settore e nell'ultimo anno è cresciuta, costante l'apporto dell'import diminuisce leggermente quello del fatturato interno.

Grafico 2.27

Unità entroporto ed entrofuoriporto
Andamento del fatturato nautico
dal 1998 al 2002 e delle relative componenti

Fatturato nautico ■■■
Produzione nazionale ■■■
Import ■■■

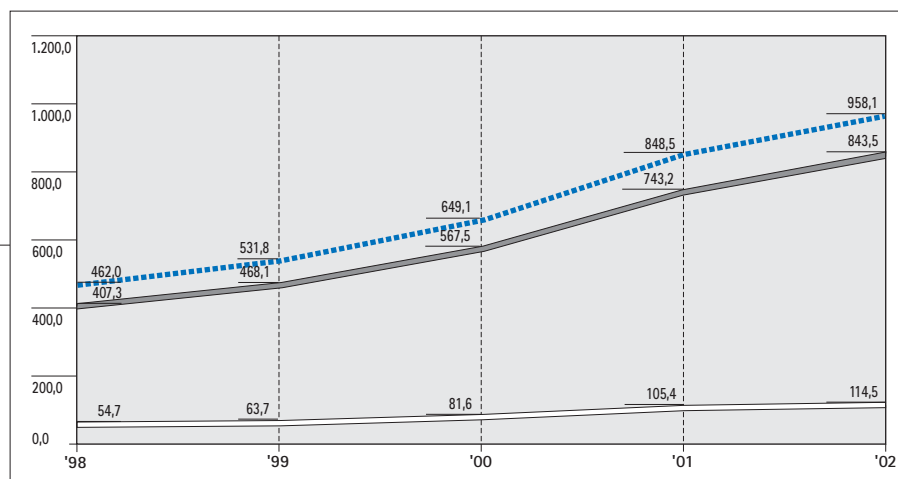


La crescita del fatturato nautico di questo settore è quasi tutto merito dello sviluppo della produzione nazionale: le due curve proseguono parallelamente. La crescita delle importazioni è meno progressiva ancorché costante.

Grafico 2.28

Unità entroporto ed entrofuoriporto
Andamento della produzione nazionale dal 1998 al
2002 e delle relative componenti

Produzione nazionale ■■■
Export ■■■
Fatturato interno ■■■

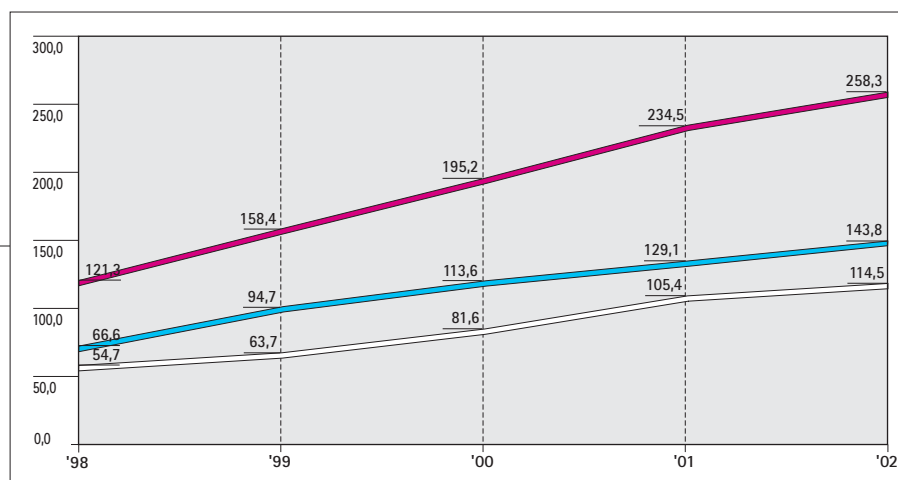


La crescita della produzione nazionale di questo settore è quasi tutto merito dello sviluppo delle esportazioni: le due curve proseguono parallelamente. La crescita del fatturato interno è meno progressiva ancorché costante.

Grafico 2.29

Unità entroporto ed entrofuoriporto
Andamento del mercato nazionale dal 1998 al
2002 e delle relative componenti

Mercato nazionale ■■■
Import ■■■
Fatturato interno ■■■



Il contributo più consistente al mercato nazionale di questo settore proviene dalle importazioni anche se il distacco tra il valore fatturato interno e quello dell'import tende negli anni a diminuire. La crescita del fatturato interno negli ultimi anni appare più costante.

Le unità a motore fuoribordo

L'andamento del settore delle unità a motore fuoribordo nel corso del 2002 si può valutare come positivo, come già avvenuto per il 2001. Tutti i parametri economici presentano valori positivi in particolare per i produttori italiani. E' cresciuto infatti il livello di produzione nazionale (+13,3% tasso di crescita leggermente inferiore rispetto al 15,5% dell'anno precedente) e un valore nel 2002 di 87,3 milioni di euro. L'import accelera la sua tendenza alla crescita con un +6,9% (contro l'1% dell'anno precedente) e si attesta su un valore di circa 13,7 milioni di euro. L'andamento del fatturato conseguito con le vendite sul mercato estero, rispetto a quello interno, risulta essere

assai più vivace essendo quest'ultimo praticamente statico. L'export sale di oltre 28 punti percentuali (l'anno precedente faceva segnare una crescita analoga) e raggiunge il valore di 41,9 milioni di euro mentre il fatturato interno cresce in valore assoluto fino a 45,4 milioni di euro con un aumento percentuale non altrettanto significativo (+2%). Il mercato nazionale crescere anche nel 2002 a livello di valore assoluto e registra un +3.1%: il valore di quest'anno è di 59 milioni di euro.

La percentuale del valore delle imbarcazioni, prodotte in Italia e destinate all'esportazione, è più bassa, naturalmente, rispetto alle unità più grandi. La percentuale di export sulla produzione nazionale è pari comunque al 48%, valore assai significativo. La bilancia dei paga-

menti con l'estero del settore è nel 2002 ancora più positiva che in passato grazie alla congiuntura che privilegia l'export rispetto all'import: il valore è di 28,2 milioni di euro e una crescita del 42,8% rispetto all'anno precedente. Gli interscambi internazionali, secondo i dati Istat, avvengono prevalentemente con la Francia che è un partner forte sia per l'import che per l'export (rispettivamente per il 18,35% e il 33,92%).

Per quanto riguarda le importazioni le unità fuoribordo provengono dal Regno Unito (35,29% del valore), dalla Spagna (6,58%) dagli Stati Uniti (10,72%). Per quanto riguarda l'export i maggiori volumi di vendita si concentrano verso gli Stati Uniti 12,56%, la Slovenia (6,54%), la Svizzera (8,03%).

Tabella 2.5

Unità fuoribordo
Composizione del fatturato nautico

ANNO	FATTURATO INTERNO		EXPORT		IMPORT	
	€	variazione su anno precedente	€	variazione su anno precedente	€	variazione su anno precedente
1998	25.685.984		20.206.376		8.092.880	
1999	33.247.429	29,4%	26.471.515	31,0%	10.613.189	31,1%
2000	40.872.399	22,9%	25.822.845	-2,5%	12.684.698	19,5%
2001	44.502.058	8,9%	32.530.587	26,0%	12.808.648	1,0%
2002	45.397.354	2,0%	41.863.284	28,7%	13.697.802	6,9%

Continua la significativa crescita delle esportazioni che bissano il successo dell'anno precedente. Il fatturato interno continua a crescere ma rallenta ulteriormente nel 2002 il suo tasso di svi-

luppo. Si registra un accenno di ripresa della crescita in percentuale delle importazioni. Come sempre in termini di valori assoluti predomina il fatturato interno.

Tabella 2.6

Unità fuoribordo
Produzione e mercato nazionale

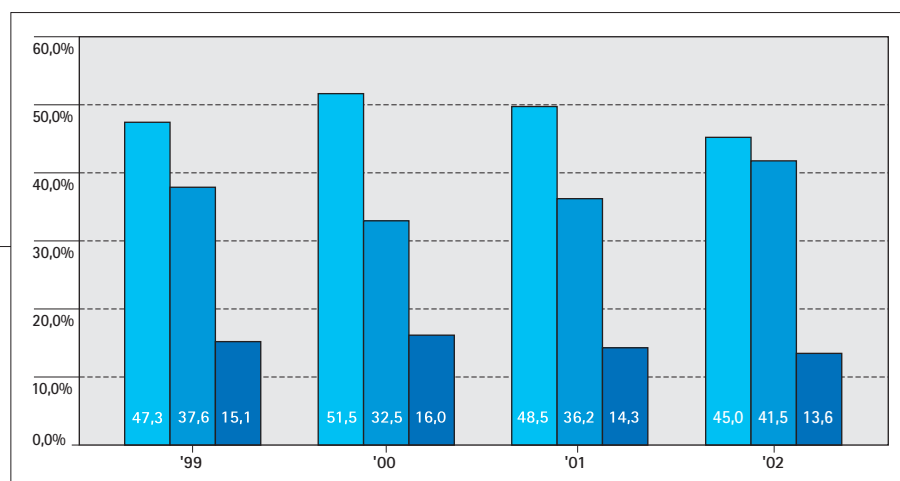
ANNO	PRODUZIONE NAZIONALE		MERCATO NAZIONALE	
	€	variazione su anno precedente	€	variazione su anno precedente
1998	45.892.360		33.778.863	
1999	59.718.944	30,1%	43.860.619	29,8%
2000	66.695.244	11,7%	53.557.097	22,1%
2001	77.032.645	15,5%	57.310.706	7,0%
2002	87.260.638	13,3%	59.095.156	3,1%

Sia la produzione nazionale che il mercato nazionale incrementano il loro valore rispetto al 2001: per entrambe le voci il tasso di crescita è più contenuto che nell'anno precedente.

Grafico 2.30

Unità fuoribordo
Composizione percentuale del fatturato nautico
Confronto per gli anni dal 1999 al 2002

Fatturato interno
Export
Import



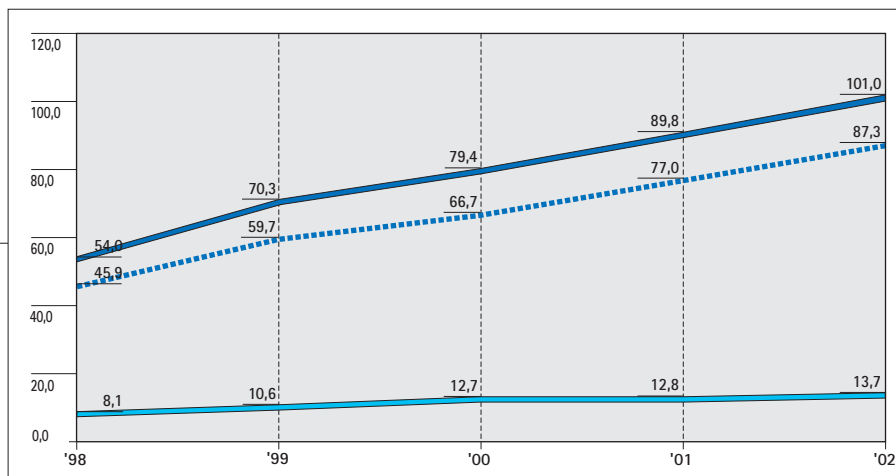
Nel confronto con le percentuali del 2001 cresce il contributo delle esportazioni a scapito di quello delle del fatturato interno ed delle importazioni. Comunque in termini di valore assoluto

il fatturato interno continua ad essere la voce preponderante.

Grafico 2.31

Unità fuoribordo
Andamento del fatturato nautico dal 1998 al 2002
e delle relative componenti

Fatturato nautico ■
Produzione nazionale ■■
Import ■■■

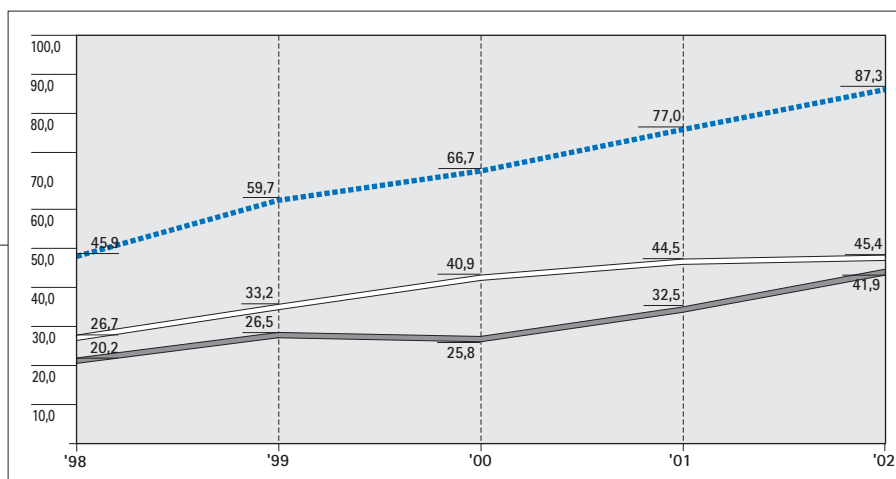


Il fatturato nautico aumenta il suo valore grazie soprattutto all'aumento della produzione nazionale. Anche le importazioni aumentano ma con una velocità negli anni molto minore.

Grafico 2.32

Unità fuoribordo
Andamento della produzione nazionale dal 1998 al
2002 e delle relative componenti

Produzione nazionale ■■
Fatturato interno □
Export ■■■



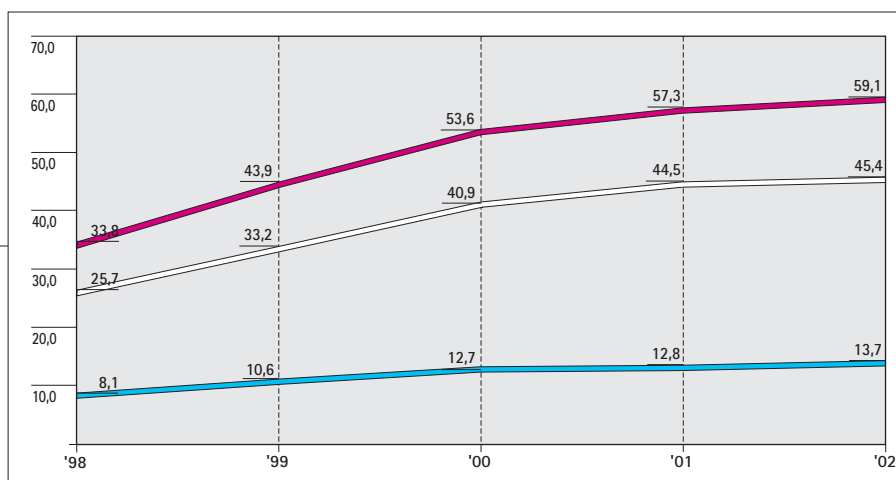
Le esportazioni hanno avuto negli anni un andamento altalenante e aumentano il loro valore rispetto al 2001. Il tasso di aumento del fatturato interno è poco

rilevante e il valore assoluto tende quindi a replicare quello dello scorso anno.

Grafico 2.33

Unità fuoribordo
Andamento del mercato nazionale dal 1998 al
2002 e delle relative componenti

Mercato nazionale ■
Fatturato interno □
Import ■■■



Il tasso di crescita del mercato nazionale appare meno vivace a causa del rallentamento dell'aumento del fatturato interno. Il valore delle importazioni presenta negli anni variazioni piuttosto contenute.

Le unità a vela

Continua il buon momento per il settore delle unità da diporto a vela. Il fatturato nautico raggiunge nel 2002 il valore di 93 milioni di euro dei quali il 23% provento dell'importazione e il 77% derivante dalla produzione nazionale; la crescita del fatturato registrata nel 2002 risulta essere del 14,3% meno brillante del 27,1% registrato nel 2001 in confronto al 2000. Le esportazioni di unità da diporto a vela con circa 37,7 milioni di euro replicano sostanzialmente il valore raggiunto lo scorso anno con una variazione minima (+0,4%).

La staticità delle esportazioni in questo settore è da mettere in relazione con la consolidata tendenza all'aumento del fatturato interno (+21,3%) che raggiunge il valore di 34 milioni

di euro. E' ragionevole pensare che una parte consistente delle esportazioni di imbarcazioni a vela negli anni passati fosse destinata a clienti italiani che acquistavano all'estero (soprattutto in Francia) grazie alle agevolazioni fiscali esistenti all'estero: l'introduzione di incentivi simili in Italia ha portato a questa ormai consolidata crescita del fatturato interno.

Il mercato nazionale cresce del +26,2% (contro una crescita del 43% dello scorso anno) e raggiunge i 55,3 milioni di euro: tale incremento è egualmente dovuto alla crescita sia del fatturato interno che delle importazioni. Il fatturato interno raggiunge nel 2002 un valore di 34 milioni di euro (+21,3% rispetto la 2001) mentre le importazioni ammontano a 21,2 milioni di euro con un aumento in termini percentuali più consistente (+35%). La produzione nazio-

nale è salita del 9,3% rallentando la sua corsa alla crescita rispetto agli anni precedenti; il valore assoluto raggiunto è di 71,7 milioni di euro. Per la vela gli interscambi commerciali maggiori sono avvenuti prevalentemente con la Francia che rappresenta il 32,50% dell'export ed il 40,99% dell'import. Altri paesi interessati dallo scambio commerciale sono per quanto riguarda l'import la Germania (17,77%), la Danimarca (4,84%), il Sud Africa (3,44%) e gli Stati Uniti con il 2,81%. Per quanto riguarda le esportazioni le unità a vela italiane nel 2002 sono state acquistate nelle Antille Olandesi (14,48%), alle Bermude (14,07%), Germania (5,63%), Regno Unito (4,05%), e Paesi Bassi (3,66%). Anche in questo settore la bilancia dei pagamenti con l'estero è positiva, con un margine di 16,4 milioni di euro.

Tabella 2.7

Unità a vela
Composizione del fatturato nautico

ANNO	FATTURATO INTERNO		EXPORT		IMPORT	
	€	variazione su anno precedente	€	variazione su anno precedente	€	variazione su anno precedente
1998	13.282.755		15.429.666		8.650.653	
1999	13.394.310	0,8%	23.860.309	54,6%	12.906.258	49,2%
2000	15.165.757	13,2%	33.381.192	39,9%	15.493.707	20,0%
2001	28.064.268	85,1%	37.538.670	12,5%	15.770.011	1,8%
2002	34.028.885	21,3%	37.684.055	0,4%	21.284.888	35,0%

Il fatturato interno continua ad aumentare anche se in maniera meno progressiva rispetto alla eccezionalità dell'anno precedente. Diminuisce la corsa delle esportazioni il cui

tasso di crescita nel 2002 è praticamente nullo, replicandosi di fatto nel 2002 lo stesso valore di export registrato nel 2001. Crescono anche le importazioni rispetto al

2001: l'introduzione della formula di acquisto in leasing con modalità ispirate a quelle applicate in Francia ha riportato il mercato nazionale a crescere.

Tabella 2.8

Unità a vela
Produzione e mercato nazionale

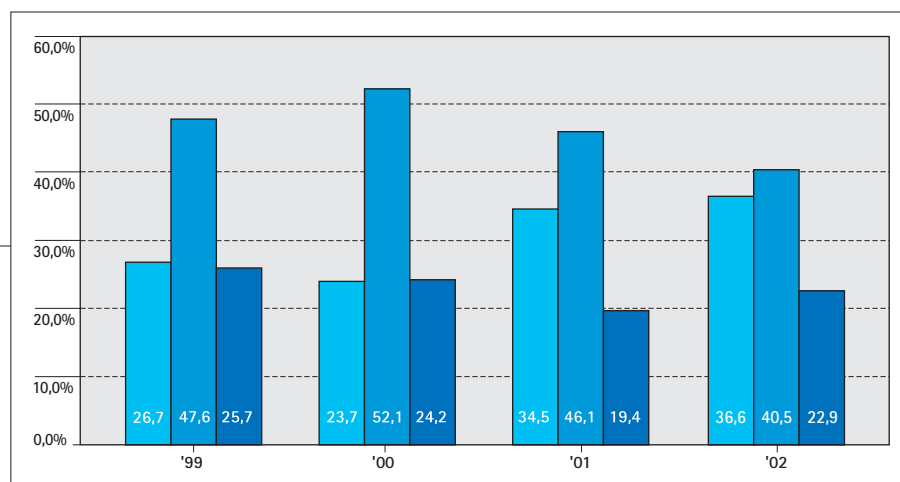
ANNO	PRODUZIONE NAZIONALE		MERCATO NAZIONALE	
	€	variazione su anno precedente	€	variazione su anno precedente
1998	28.712.421		21.933.408	
1999	37.254.618	29,8%	26.300.568	19,9%
2000	48.546.949	30,3%	30.659.464	16,6%
2001	65.602.938	35,1%	43.834.279	43,0%
2002	71.712.940	9,3%	55.313.773	26,2%

Continua a crescere il valore della produzione nazionale. Cresce più speditamente il valore del mercato nazionale trainato dalla crescita del fatturato interno e delle importazioni.

Grafico 2.34

Unità a vela
Composizione percentuale del fatturato nautico
Confronto per gli anni dal 1999 al 2002

Fatturato interno
Export
Import



Aumentano nel 2002, rispetto all'anno precedente, sia il contributo delle importazioni che quello del fatturato interno entrambi a scapito delle esportazioni che diminuiscono il loro peso

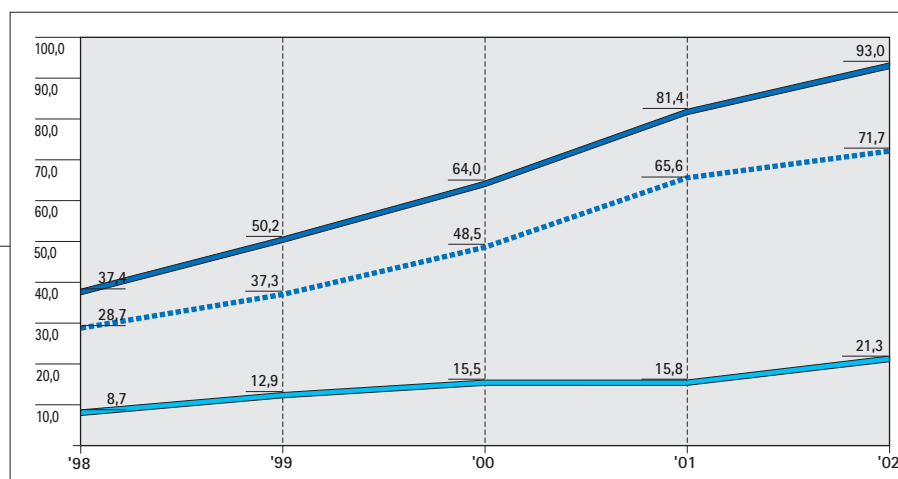
nella composizione del fatturato del settore. Ciò potrebbe essere messo in relazione con la competitività del leasing italiano rispetto a quello francese: si tenga presente che molte

unità da diporto a vela di produzione italiana sono state negli anni passati esportate in Francia ma vendute a clienti italiani.

Grafico 2.35

Unità a vela
Andamento del fatturato nautico
dal 1998 al 2002 e delle relative componenti

Fatturato nautico ■
Produzione nazionale ■■
Import ■■■

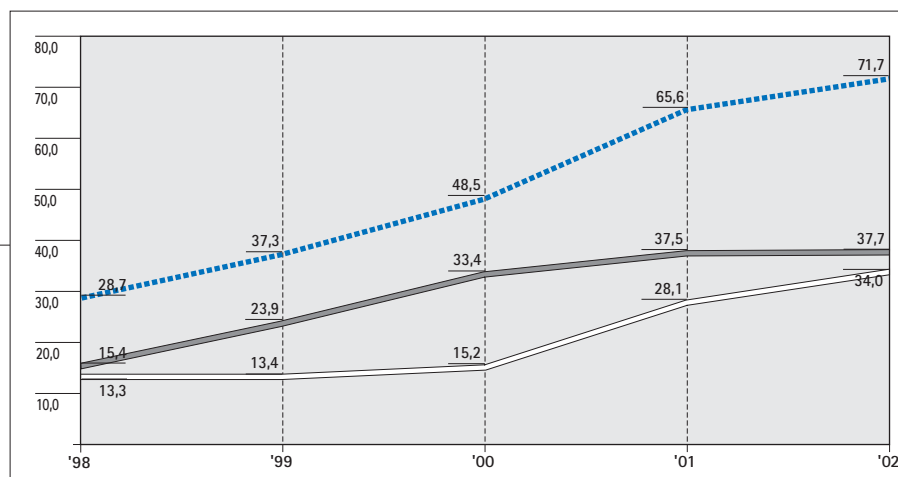


Il valore del fatturato nautico negli anni aumenta grazie all'apporto ed alla progressiva crescita della produzione nazionale. Più vivace che nell'anno precedente la tendenza verso la crescita delle importazioni.

Grafico 2.36

Unità a vela
Andamento della produzione nazionale
dal 1998 al 2002 e delle relative componenti

Produzione nazionale ■■
Export ■■
Fatturato interno □



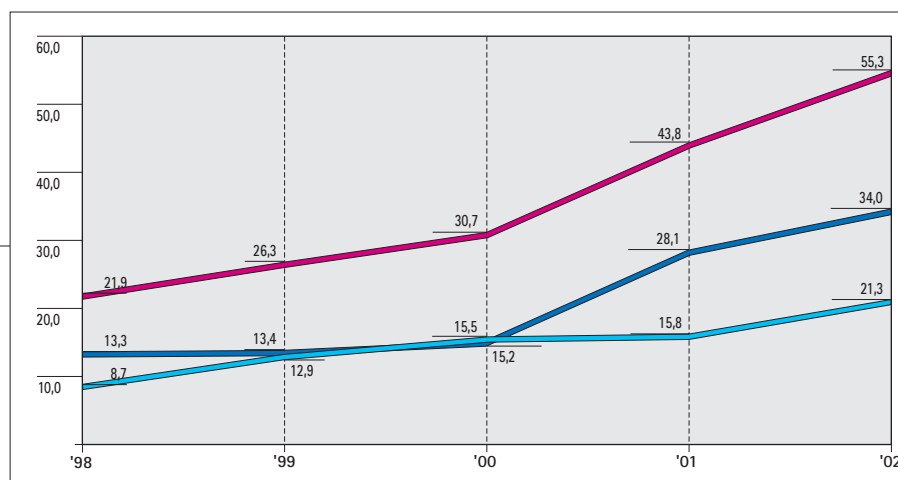
Sale più velocemente la curva del fatturato interno mentre le esportazioni mostrano un andamento meno vivace che negli anni precedenti. La curva della produzione è fortemente

influenzata da quella del fatturato interno. L'indebolimento della crescita delle esportazioni può essere messo in relazione alla concorrenza tra leasing italiano e leasing francese che ha dirottato una parte delle vendite che prima erano effettuate oltralpe verso l'Italia.

Grafico 2.37

Unità a vela
Andamento del mercato nazionale dal 1998 al 2002 e delle relative componenti

Mercato nazionale ■
Fatturato interno ■■
Import ■■■



Dopo essere stati praticamente coincidenti nel 1999 e nel 2000 i valori delle importazioni e del fatturato interno si distanziano: nel 2002 salgono entrambi. Il mercato nazionale nel 2002 risulta quindi fortemente influenzato da questo duplice aumento.

Le unità pneumatiche

Il settore delle unità pneumatiche registra nel 2002 una crescita più consistente che nell'anno precedente. Tutti i parametri sono positivi, a conferma del buon andamento del settore, e il tasso di crescita appare più sostenuto di quello del 2001. Il fatturato nautico di questo settore cresce dell'8,9% (2,5% il tasso di crescita dell'anno scorso) e raggiunge il valore di 56,8 milioni di euro.

La produzione nazionale aumenta dell'8,2% e totalizza 52,5 milioni di euro dei quali 16,3 destinati all'export (che registra un aumento in percentuale dello 13,3% rispetto al valore dello scorso anno) e 36,2 per il fatturato interno (con una crescita del 6% rispetto allo scorso anno). Il tasso di crescita dell'export e del fatturato interno è quindi più brillante ri-

spetto allo scorso anno nel quale entrambi i parametri erano in crescita rispettivamente del 0,8% e 2,7%. Il mercato nazionale continua la sua crescita con un +7,1% (più consistente del +3,1% dell'anno passato) e raggiunge il valore di 40,5 milioni di euro. L'import appare nuovamente in crescita recuperando la tendenza al ribasso registrata negli ultimi passati (+18,2% nel 2002 in confronto al 2001) e raggiungendo il valore di 4,2 milioni di euro. Le importazioni provengono per il 43,70% del loro valore dalla Francia, quindi dal Belgio e dagli Stati Uniti rispettivamente con l'8,37 e il 5,97%. Le esportazioni si concentrano invece per lo più di nuovo in territorio transalpino con 32,27% e poi verso la Grecia (13,57%) e la Spagna (12,57%).

Tabella 2.9

Unità pneumatiche
Composizione del fatturato nautico

ANNO	FATTURATO INTERNO		EXPORT		IMPORT	
	€	variazione su anno precedente	€	variazione su anno precedente	€	variazione su anno precedente
1998	27.643.356		12.451.776		4.209.124	
1999	30.052.627	8,7%	12.963.068	4,1%	3.839.341	-8,8%
2000	33.308.888	10,8%	14.259.891	10,0%	3.356.970	-12,6%
2001	34.196.161	2,7%	14.379.709	0,8%	3.599.705	7,2%
2002	36.245.742	6,0%	16.298.652	13,3%	4.250.440	18,1%

Più consistenti nel 2002 rispetto all'anno precedente gli incrementi percentuali per il fatturato interno che per le esportazioni. La crescita più sensibile è quella dell'import che

recupera la tendenza al ribasso registrata negli anni passati.

Tabella 2.10

Unità pneumatiche
Produzione e mercato nazionale

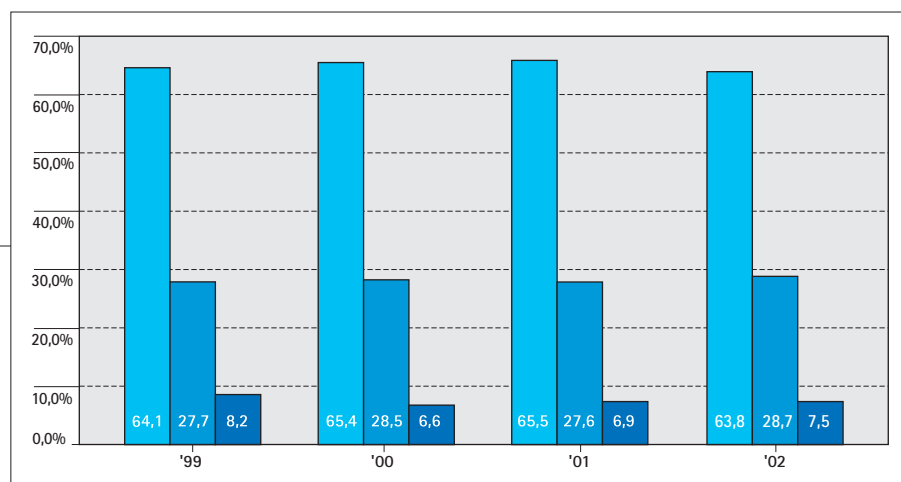
ANNO	PRODUZIONE NAZIONALE		MERCATO NAZIONALE	
	€	variazione su anno precedente	€	variazione su anno precedente
1998	40.095.131		31.852.479	
1999	43.015.695	7,3%	33.891.968	6,4%
2000	47.568.779	10,6%	36.665.858	8,2%
2001	48.575.870	2,1%	37.795.865	3,1%
2002	52.544.394	8,2%	40.496.182	7,1%

La produzione nazionale cresce con un tasso più sostenuto rispetto a quello dell'anno precedente. Mentre la situazione opposta si presenta per il mercato nazionale.

Grafico 2.38

Unità pneumatiche
Composizione percentuale del fatturato nautico
Confronto per gli anni dal 1999 al 2002

Fatturato interno ■
Export ■
Import ■

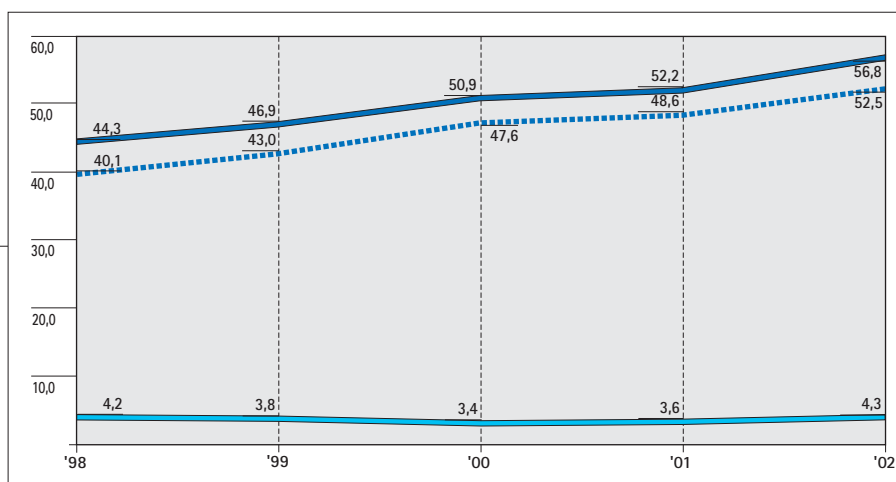


Nel 2002, in confronto all'anno precedente, diminuisce leggermente l'apporto del fatturato interno mentre aumenta sia quello delle esportazione che delle importazioni.

Grafico 2.39

Unità pneumatiche
Andamento del fatturato nautico
dal 1998 al 2002 e delle relative componenti

Fatturato nautico ■
Produzione nazionale ■■
Import ■■■



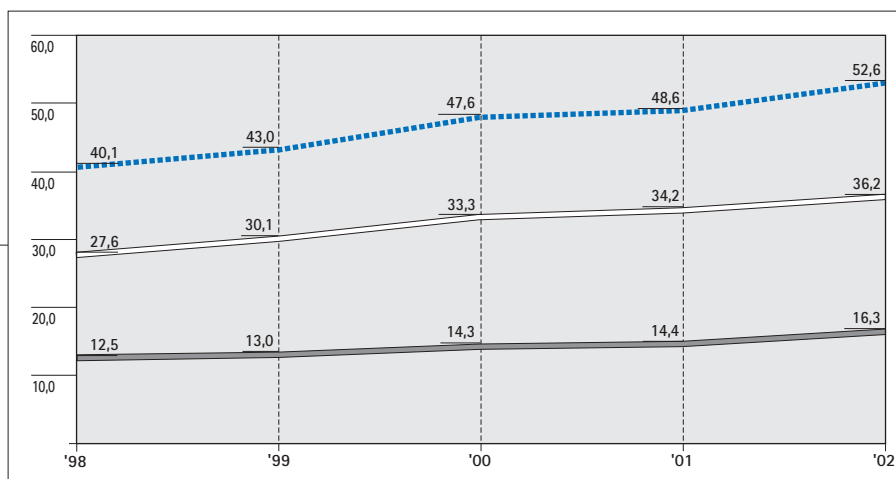
Il fatturato nautico deriva per la stragrande maggioranza dall'apporto della produzione nazionale e pertanto segue la crescita di quest'ultima.

Non particolarmente significative negli anni le variazioni del valore dell'import.

Grafico 2.40

Unità pneumatiche
Andamento della produzione nazionale
dal 1998 al 2002 e delle relative componenti

Produzione nazionale ■■
Fatturato interno □
Export ■■■



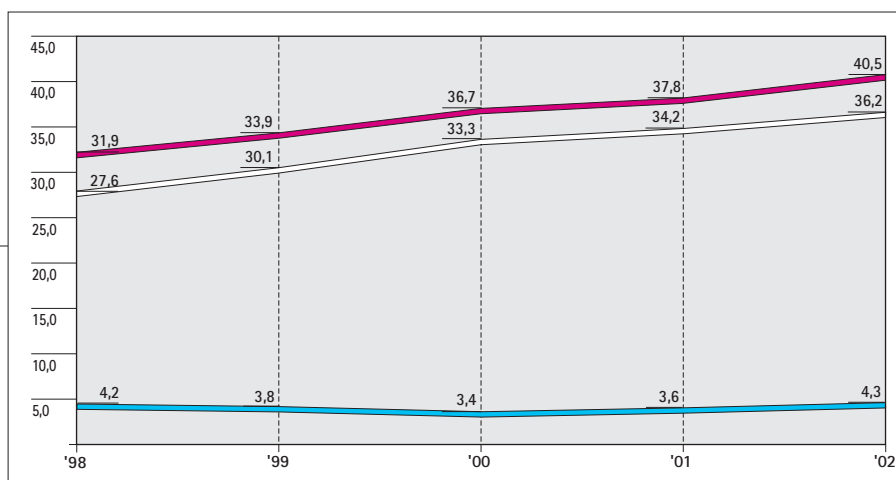
Costante negli anni la crescita della produzione nazionale che nel 2002 presenta una curva di tendenza più vivace che nell'anno precedente. L'andamento delle esportazioni appare nel 2002

più brillante di quello del fatturato interno e presenta un incremento in valore più consistente che in passato.

Grafico 2.41

Unità pneumatiche
Andamento del mercato nazionale dal 1998 al
2002 e delle relative componenti

Mercato nazionale ■■
Fatturato interno □
Import ■■■



Il mercato nazionale è quasi interamente in mano ai produttori italiani e quindi il suo andamento negli anni replica quello della produzione nazionale.

Altalenante negli l'andamento dell'import che comunque registra oscillazioni contenute.

In termini numerici il comparto degli accessori nautici è quello che vede il maggior numero di aziende presenti, anche se mediamente di dimensioni medio-piccole. E' un comparto molto attivo e dinamico, nel quale la creatività dello stile italiano si concretizza in produzioni tecnologicamente e qualitativamente elevate che hanno contribuito in modo significativo alla crescita della nautica italiana sia per la sua immagine che per il risultato produttivo conseguito. Nel 2002 il fatturato nautico del comparto è cresciuto del 7,39% con un tasso di crescita inferiore al quello dello scorso anno (+12,2%) raggiungendo il valore complessivo di 674 milioni di euro, dei quali l'80% circa è da imputarsi alla produzione nazionale.

Quest'ultima con un aumento del 6,2% rispetto allo scorso (e quindi con un tasso di crescita inferiore dato che nel 2001 era stato del +11,6%) realizza un valore di 541 milioni di euro. Per il terzo anno consecutivo il tasso di crescita delle importazioni è leggermente più sostenuto di quello delle esportazioni. L'import cresce infatti del 12,4% (era cresciuto del 14,7% nel 2001) mentre le esportazioni registrano un crescita del 6,5 (+6,9% nel 2001). Il tasso di crescita di entrambi i parametri si dimostra quindi meno vivace che rispetto all'anno scorso. Rimane però ampia-

mente favorevole all'export la bilancia dei pagamenti che segna un saldo positivo di 43,8 milioni di euro in calo però rispetto allo scorso anno (-7,9%). Il mercato nazionale e il fatturato interno (al quale è destinato il 67,4% della produzione nazionale in termini di valore) crescono di pari passo registrando una crescita rispettivamente del 7,7% e del 6% con un tasso di aumento per entrambi egualmente inferiore rispetto a quello dello scorso anno (entrambi i tassi si aggiravano intorno al +14%). In termini monetari il fatturato interno vale 365 milioni di euro mentre il mercato nazionale vale 497 milioni di euro.

Considerando che la produzione di accessori comporta in generale un valore aggiunto maggiore rispetto a quella delle imbarcazioni, dove la componentistica nautica viene poi solo assemblata, non è sorprendente il fatto che il numero di dipendenti del comparto sia maggiore rispetto a quello della cantieristica. Il numero dei dipendenti non registra variazioni di rilievo rispetto al 2001 e si attesta intorno alle 6700 unità.

Nell'appendice I - Cifre - sono indicati nella Tab. I.10 i dati generale delle aziende del comparto accessori e nella Tab. I.11 la composizione merceologica del fatturato, secondo un campione meno ampio.

Tabella 2.11

Comparto accessori
Composizione del fatturato nautico

ANNO	FATTURATO INTERNO		EXPORT		IMPORT	
	€	variazione su anno precedente	€	variazione su anno precedente	€	variazione su anno precedente
1998	234.022.115		122.142.057		80.446.425	
1999	255.591.937	9,2%	140.463.365	15,0%	88.086.889	9,5%
2000	301.533.361	18,0%	155.014.538	10,4%	102.890.093	16,8%
2001	343.985.085	14,1%	165.650.968	6,9%	118.006.786	14,7%
2002	364.867.624	6,1%	176.500.282	6,5%	132.635.440	12,4%

Fatturato interno ed esportazioni presentano quasi la stessa variazione percentuale al rialzo (anche se il fatturato interno è oltre il doppio in valore rispetto all'export): entrambi i tassi di crescita sono però meno elevati di quelli dell'anno precedente. Stessa considerazione può essere fatta per il dato dell'import che aumenta il proprio valore ma con un tasso leggermente inferiore rispetto a quello dello scorso anno.

Tabella 2.12

Comparto accessori
Produzione e mercato nazionale

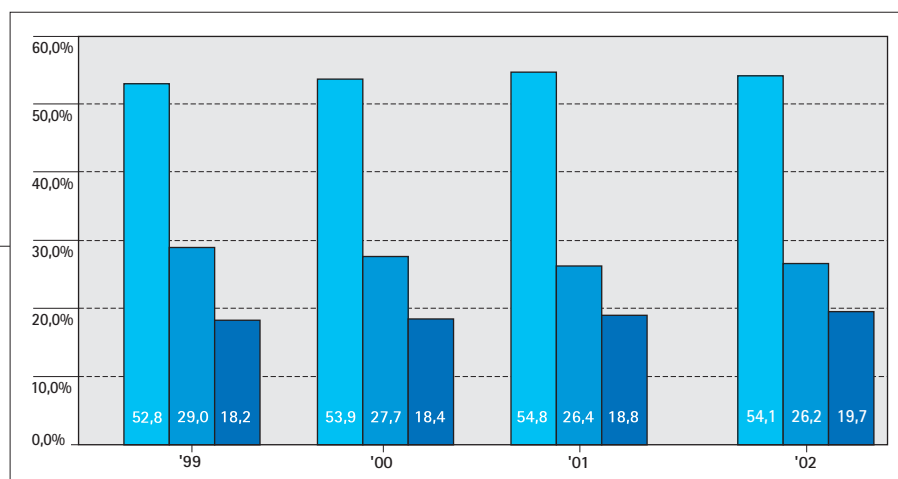
ANNO	PRODUZIONE NAZIONALE		MERCATO NAZIONALE	
	€	variazione su anno precedente	€	variazione su anno precedente
1998	356.164.171		314.468.540	
1999	396.055.302	11,2%	343.678.826	9,3%
2000	456.547.899	15,3%	404.423.453	17,7%
2001	509.636.053	11,6%	461.991.871	14,2%
2002	541.367.906	6,2%	497.503.064	7,7%

Aumenta ancora il valore della produzione nazionale ma non ai livelli dell'anno precedente. Il valore di aumento del mercato nazionale è in linea con quello del fatturato interno.

Grafico 2.42

Comparto accessori
Composizione percentuale del fatturato nautico
Confronto per gli anni dal 1999 al 2002

Fatturato interno
Export
Import



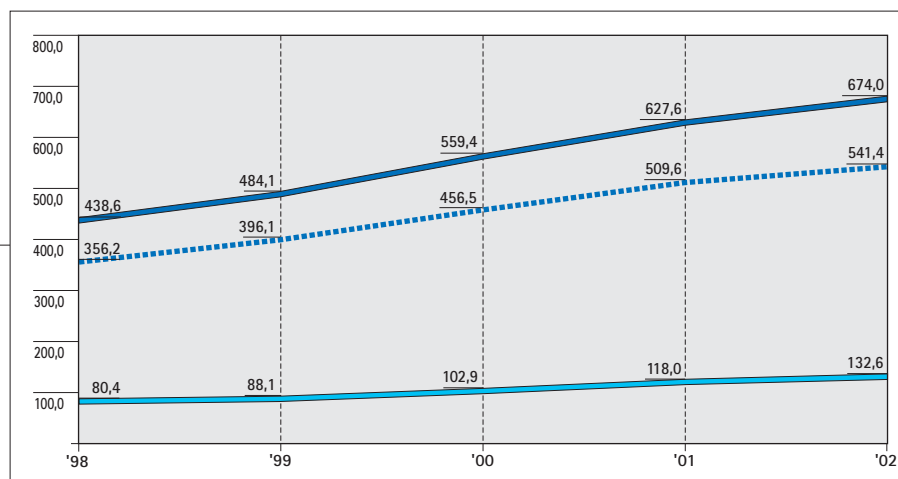
I valori percentuale del contributo al fatturato nautico degli accessori sono praticamente costanti negli anni. La voce preponderante è il fatturato interno,

cresce rispetto al 2001 il contributo, in termini di composizione del fatturato, dell'import.

Grafico 2.43

Comparto accessori
Andamento del fatturato nautico dal 1998 al 2002 e delle relative componenti

Fatturato nautico
Produzione nazionale
Import



La produzione nazionale costituisce circa l'80% del fatturato nautico del comparto degli accessori quindi l'andamento di quest'ultimo è fortemente influenzato dall'andamento del fatturato

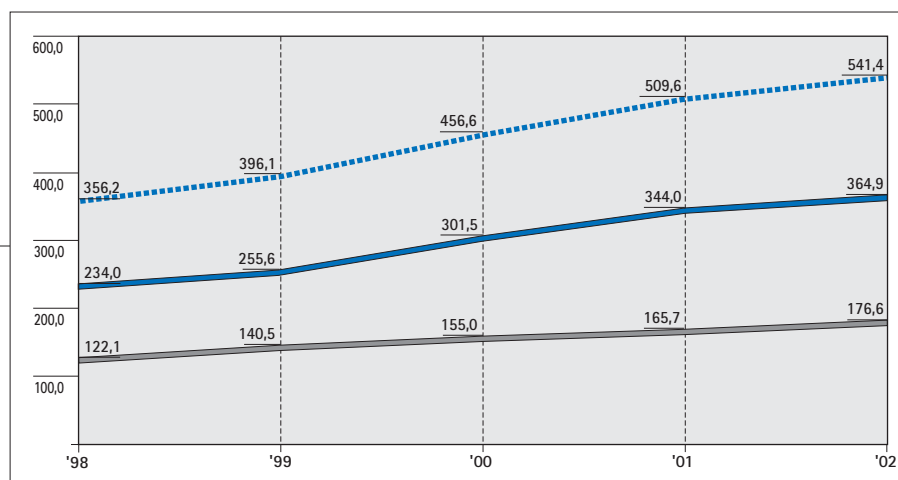
dei produttori. La produzione nazionale cresce con una progressione sostenuta negli anni al traino della crescita della produzione di imbarcazioni.

Il tasso di crescita delle importazioni appare quest'anno più vivace che in passato.

Grafico 2.44

Comparto accessori
Andamento della produzione nazionale dal 1998 al 2002 e delle relative componenti

Produzione nazionale
Fatturato interno
Export



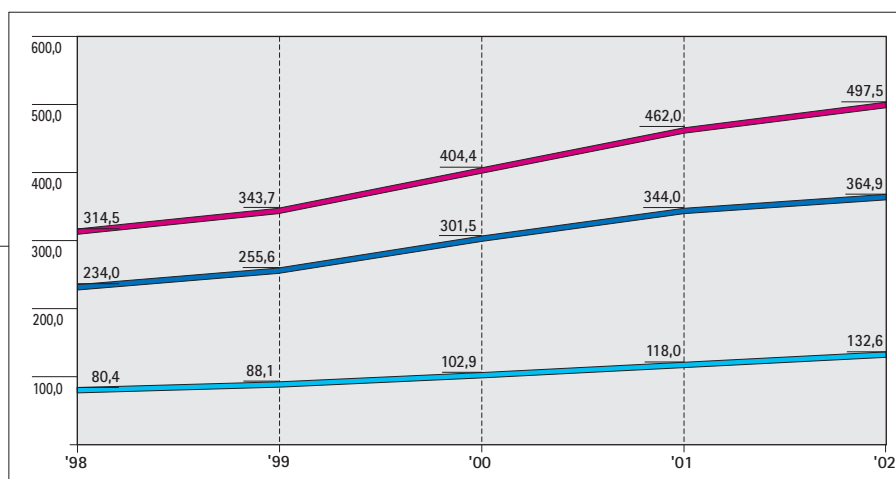
Essendo la maggior parte della produzione nazionale destinata al fatturato interno quest'ultima voce ne ricalca l'andamento le due curve procedono parallelamente negli anni con un

andamento di crescita sostenuta. Seppur costante nella crescita l'andamento dell'export è meno brillante.

Grafico 2.45

Comparto accessori
Andamento del mercato nazionale
dal 1998 al 2002 e delle relative componenti

Mercato nazionale
Fatturato interno
Import

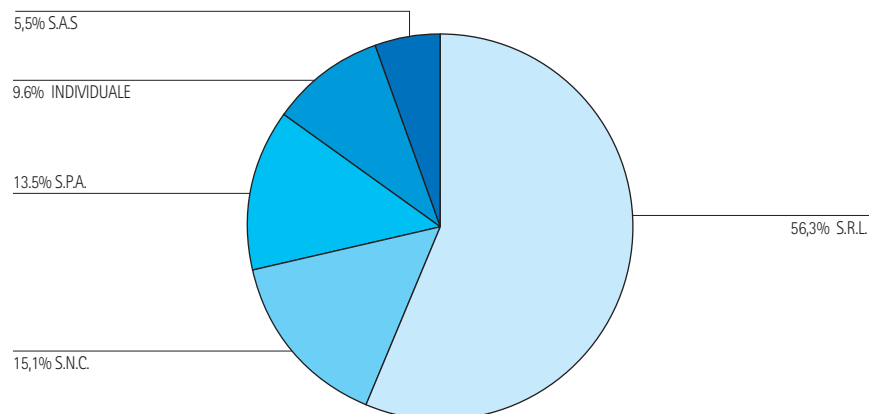


La curva del mercato nazionale è fortemente influenzata da quella del fatturato interno che ne costituisce la parte preponderante. Il fatturato interno mostra negli anni una buona

progressione nella sua crescita. L'andamento delle importazioni, considerando il tasso di crescita, appare quest'anno più vivace che in passato

Grafico 2.46

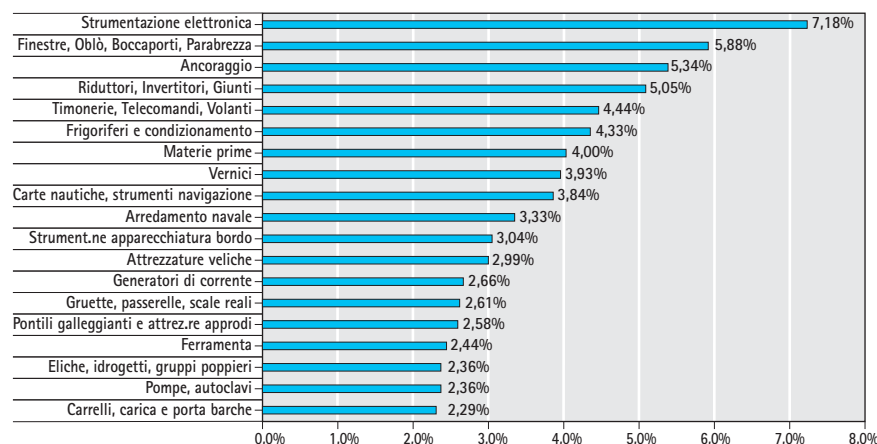
Comparto accessori
Suddivisione percentuale del fatturato nautico per
ragione sociale dei rispondenti



Le società per azioni e quelle a responsabilità limitata fatturano oltre l'85% del totale del fatturato del comparto.

Grafico 2.47

Comparto accessori
Ripartizione percentuale del fatturato nautico
tra le principali componenti merceologiche



L'ampiezza delle voci prese in esame (ben 44 in totale) rende difficile una valutazione obiettiva del peso relativo sul fatturato nautico complessivo dei singoli componenti od accessori.

Il grafico richiede una lettura ragionata per una sua corretta interpretazione, specialmente in quelle realtà nelle quali è più difficile separare i fatturati nautici da quelli generali.

Il comparto motori

Il comparto dei motori marini continua la sua crescita in tutti i parametri economici per il terzo anno consecutivo dopo la flessione registrata nel 1999.

La crescita del fatturato nautico delle aziende di questo settore registra un valore di 13 punti percentuali che si discosta leggermente dal valore registrato nel 2001: il valore raggiunto dal fatturato nautico è di oltre 211 milioni di euro.

La produzione nazionale ha visto nel 2002 un

incremento del 10,1% che subisce un rallentamento rispetto alla forte crescita dell'anno passato (nel 2001 il tasso di crescita era stato del 22,2%) attestandosi su un valore totale di quasi 64 milioni di euro dei quali circa il 15% derivante dal fatturato interno.

Il fatturato interno è cresciuto del 19,7% (quindi con un tasso di crescita inferiore rispetto al tasso di crescita dello scorso anno che era stato del 46,7%) attestandosi sul valore di quasi 31 milioni di euro.

La crescita delle esportazioni risulta ancora meno sostenuta rispetto allo scorso con un +2,4% (l'anno scorso era stata il tasso era stato +7,8%) e raggiunte quota 33 milioni di euro. Il comparto dei motori è l'unico di tutto il panorama della nautica italiana che vede il

Tabella 2.13

Comparto motori
Composizione del fatturato nautico

ANNO	FATTURATO INTERNO		EXPORT		IMPORT	
	€	variazione su anno precedente	€	variazione su anno precedente	€	variazione su anno precedente
1998	18.096.650		29.128.169		85.303.186	
1999	15.695.125	-13,3%	27.372.216	-6,0%	87.265.722	2,3%
2000	17.559.535	11,9%	29.954.500	9,4%	108.455.949	24,3%
2001	25.760.870	46,7%	32.278.556	7,8%	129.114.225	19,0%
2002	30.839.815	19,7%	33.056.506	2,4%	147.575.241	14,3%

Tutti gli indici del comparto dei motori sono fortemente positivi in valore ma mostrano un tasso di crescita minore rispetto a quello dell'anno passato che era stato influenzato dal forte aumento cre-

scita della produzione di unità da diporto. Alla sostanziale tenuta delle esportazioni (+2,4%) si aggiunge, per quanto riguarda la destinazione della produzione nazionale il 19,7% di crescita del fat-

turato interno (in rallentamento rispetto al 46,7% dello scorso anno). Le importazioni crescono del 14,3%, segnando anch'esse un rallentamento del tasso di crescita rispetto a quello del 2001.

Tabella 2.14

Comparto motori
Produzione e mercato nazionale

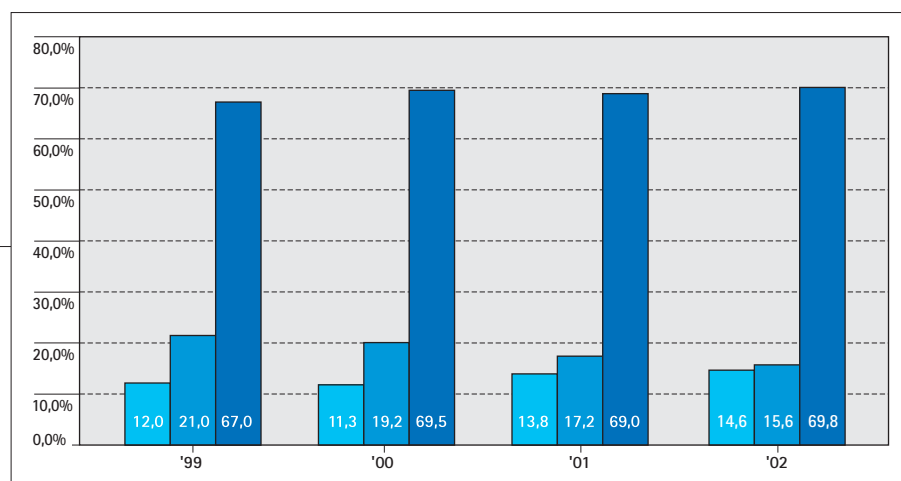
ANNO	PRODUZIONE NAZIONALE		MERCATO NAZIONALE	
	€	variazione su anno precedente	€	variazione su anno precedente
1998	47.224.819		103.399.836	
1999	43.067.341	-8,8%	102.960.847	-0,4%
2000	47.514.035	10,3%	126.015.483	22,4%
2001	58.039.426	22,2%	154.875.095	22,9%
2002	63.896.321	10,1%	178.415.056	15,2%

Crescono sia la produzione nazionale che il mercato nazionale ma entrambi gli indici di crescita appaiono rallentati rispetto a quelli dell'anno precedente. Sempre vicini, considerando il tasso di crescita, il mercato nazionale e l'import poiché il primo dipende in gran parte dal secondo.

Grafico 2.48

Comparto motori
Composizione percentuale del fatturato nautico
Confronto per gli anni dal 1999 al 2002

Fatturato interno
Export
Import



Negli ultimi 4 anni è cresciuto il peso percentuale dell'import mentre si è leggermente ridimensionato l'apporto delle esportazioni. In lenta ma costante crescita il tasso di crescita del fatturato interno.

prevalere delle importazioni sulle esportazioni, con una bilancia dei pagamenti sfavorevole per 83,6 milioni di euro. Bisogna però tenere presente che la maggior parte dei motori importati viene poi esportata con le imbarcazioni su cui vengono installati, riequilibrando quindi l'esposizione verso l'estero.

Le importazioni salgono a quota 147,5 milioni di euro con un tasso di crescita del 14,3% (meno brillante del +19% registrato lo scorso anno). La produzione nazionale destinata all'Italia copre solo il 17% del mercato interno che viene approvvigionato attraverso le importazioni per il restante 83%.

Questa tendenza si ripropone negli anni, essendo le aziende italiane più propense a ricoprire certi mercati di nicchia, all'interno dei quali hanno un discreto successo anche all'estero. L'occupazione del comparto non registra particolari variazioni rispetto allo scorso anno: essa ammonta a circa 3700 unità che

sono, però, in parte destinate ad attività al di fuori del settore nautico.

Per quanto riguarda i motori fuoribordo sono disponibili un maggior numero di dati grazie alla decisione, da parte delle aziende produttrici ed importatrici di motori marini fuoribordo, di monitorare l'andamento del mercato con una raccolta mensile ed anonima di dati statistici, con il coordinamento dell'UCINA.

Da questi dati emerge che per numero di pezzi venduti 54% dei motori è costituito da quelli a 2 tempi e il 46% a 4 tempi.

Il 77% di tutti i motori fuoribordo venduti ha una potenza inferiore ai 30 kW di potenza.

Nell'Appendice I – Cifre – sono forniti dati aggiuntivi di dettaglio secondo le seguenti tabelle:

Tab. I.12

Dati generali aziende – Comparto motori

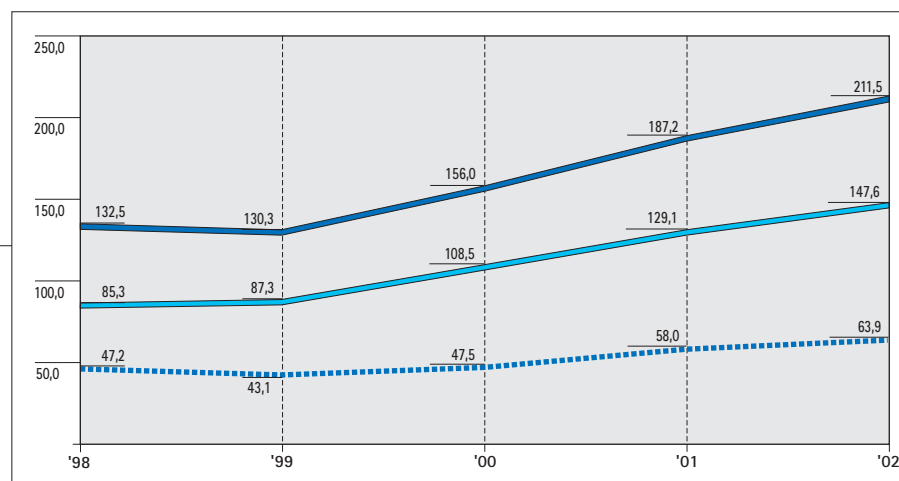
Tab. I.13

Motori marini venduti per classe di potenza.

Grafico 2.49

Comparto motori
Andamento del fatturato nautico dal 1998 al 2002 e delle relative componenti

Fatturato nautico ■
Import ■
Produzione nazionale ■

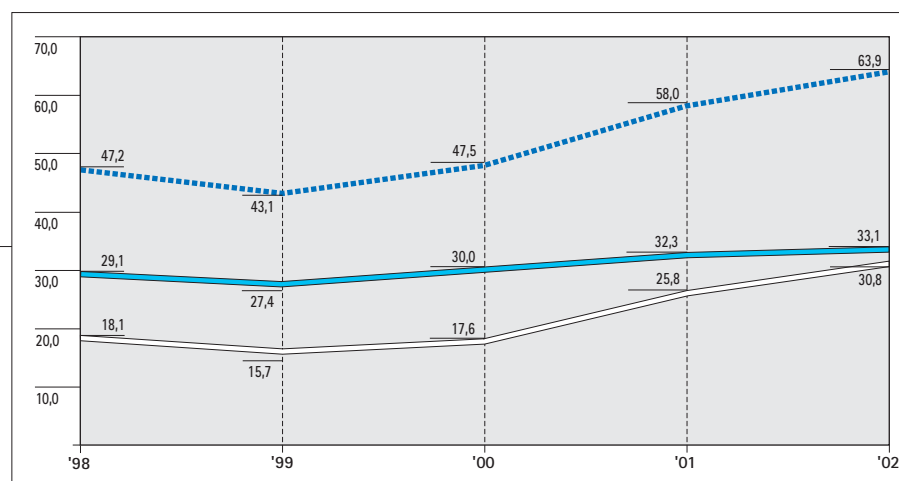


Il fatturato nautico dei motori marini è quasi tutto derivante dalle importazioni quindi la curva della tendenza tende ad essere parallela a quella dell'import.

Grafico 2.50

Comparto motori
Andamento della produzione nazionale dal 1998 al 2002 e delle relative componenti

Produzione nazionale ■
Export ■
Fatturato interno ■



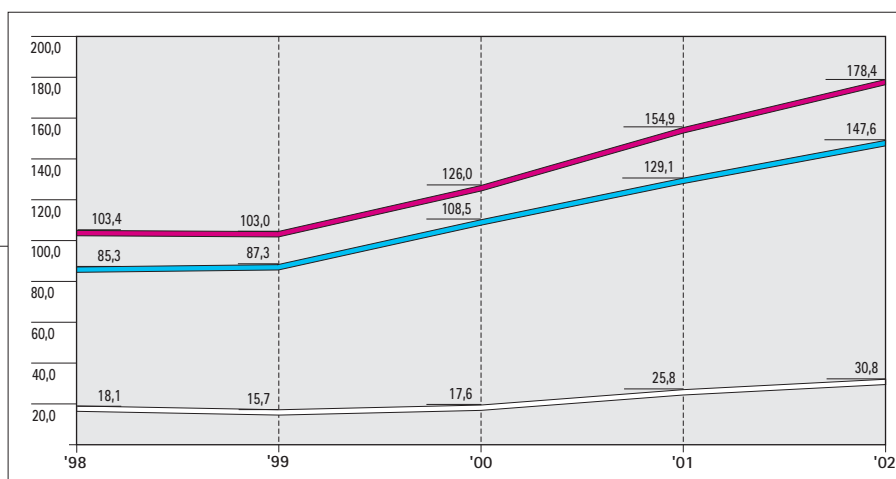
Tutti i valori continuano e rafforzano la ripresa del 2000. Le esportazioni, che costituiscono la principale destinazione della produzione nazionale di motori hanno una crescita modesta mentre au-

menta la quota di produzione destinata al fatturato interno: le due curve, negli anni, tendono ad incontrarsi.

Grafico 2.51

Comparto motori
Andamento del mercato nazionale dal 1998 al 2002 e delle relative componenti

Mercato nazionale ■
Import ■
Fatturato interno □

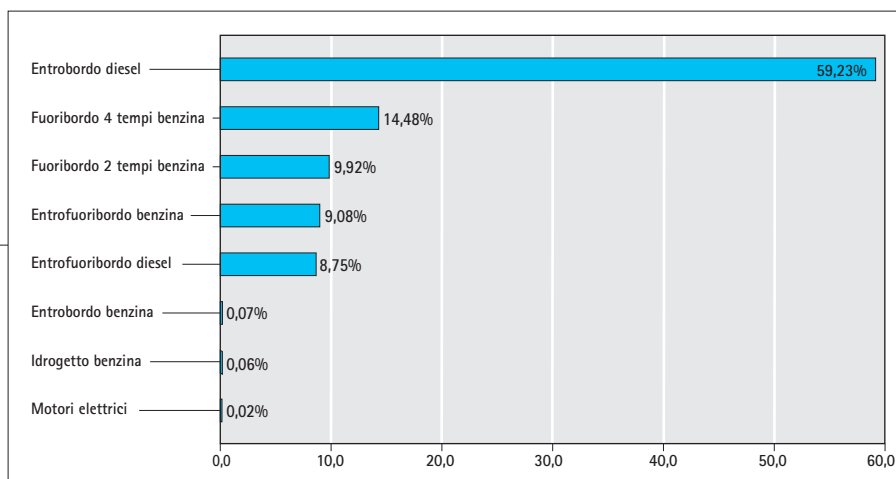


Il mercato nazionale è quasi interamente appannaggio delle importazioni e quindi esse influiscono sul suo andamento. Positivo l'andamento del mercato nazionale che

continua ad accrescere progressivamente il suo valore assoluto dopo il leggero calo del 1999.

Grafico 2.52

Comparto motori
Ripartizione percentuale del fatturato nautico tra le principali componenti merceologiche

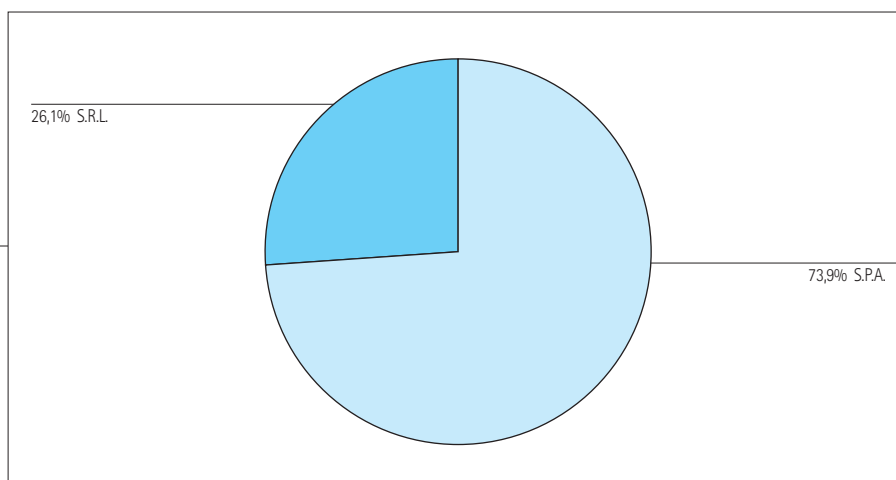


Il grande valore unitario dei motori entrobordo diesel fa sì che questo segmento del comparto dei motori abbia la quota di mercato maggiore in termini di fatturato, mentre come numero di

esemplari venduti è ovviamente prevalente il segmento dei motori fuoribordo.

Grafico 2.53

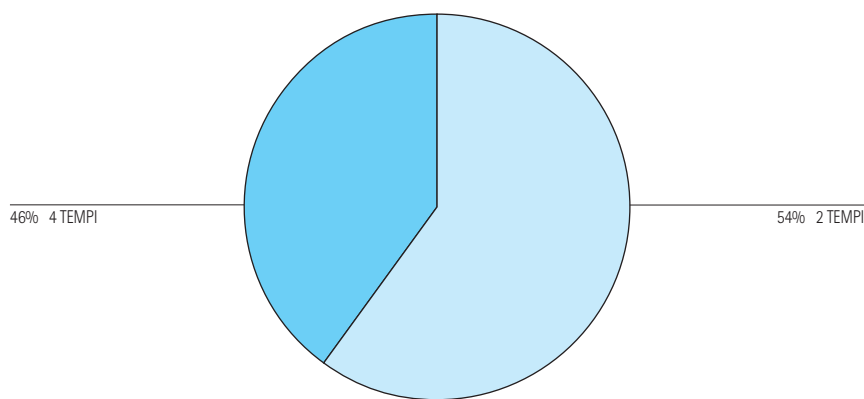
Comparto motori
Suddivisione percentuale del fatturato nautico per ragione sociale dei rispondenti



Praticamente tutto il fatturato del comparto dei motori marini deriva dall'attività delle società di capitali a testimonianza della dimensione industriale delle aziende che operano nel settore.

Grafico 2.54

Comparto motori
Motori fuoribordo venduti in Italia nel 2002
Suddivisione percentuale per tipologia

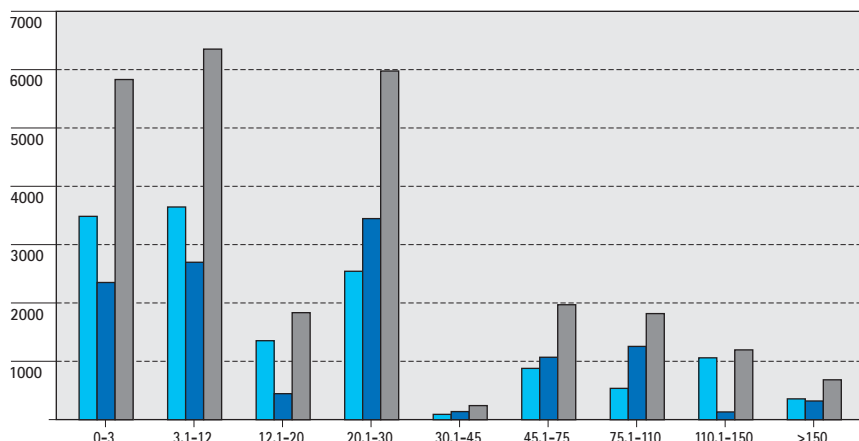


Continuano a prevalere sul mercato i motori fuoribordo a due tempi con il 54% dei pezzi venduti: tale percentuale risulta essere minore e però minore rispetto a quella dello scorso anno.

Grafico 2.55

Comparto motori
Motori fuoribordo venduti in Italia nel 2002
numero di pezzi per tipologia e classi di potenza (kW)

2 tempi
4 tempi
totale



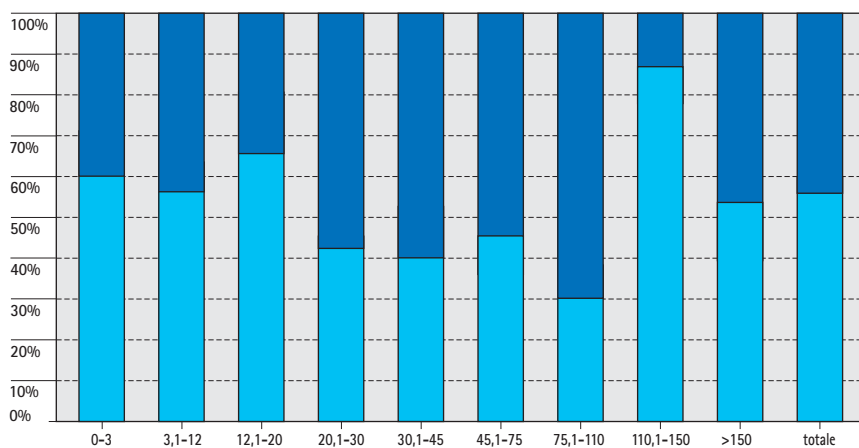
L'80% dei motori fuoribordo a 2 tempi e il 76% di quelli a 4 tempi sviluppano una potenza inferiore ai 45 kW con prevalenza dei motori di potenza compresa tra i 3 e 12 kW per i motori a 2 tempi e

tra i 20 e 30 kW per i motori a 4 tempi. E' evidente che la maggior parte dei motori fuoribordo è installata su imbarcazioni di piccole dimensioni che si possono condurre senza la patente nautica.

Grafico 2.56

Comparto motori
Motori fuoribordo venduti in Italia nel 2002
Suddivisione percentuale per classi di potenza (in kW) e tipologia

4 tempi
2 tempi



In termini di percentuale i motori fuoribordo a 2 tempi prevalgono nelle classi di potenza fino ai 20 kW, mentre nelle classi di potenza tra 20 e 110 kW le percentuali tra motori a 2 tempi e

a 4 tempi venduti si riequilibrano. Nelle fasce di potenza tra 110 e 150 kW prevalgono nettamente in percentuale i motori fuoribordo a due tempi.

3. Estrapolazioni e valutazioni globali

L'Industria nautica nel suo insieme	37
La cantieristica	37
Gli accessori ed i motori	38
La produzione totale	38
Il contributo della nautica al prodotto interno lordo	39
Il turismo nautico in Italia	39
Il parco nautico italiano	39
Il parco nautico non immatricolato in Italia	40
Le patenti nautiche rilasciate nel corso del 2002	41
I porti turistici in Italia	41
I Parchi marini e le Aree marine protette	42
Il finanziamento di imbarcazioni in leasing	a cura di Assilea, Associazione Italiana Leasing 43
Il settore noleggio e locazione delle unità da diporto	con la collaborazione di Vela e Motore 44

L'industria nautica nel suo insieme

Grazie all'esperienza acquisita nel tempo, i dati relativi di tendenza della nautica italiana, riportati nel Capitolo 2, possono essere estrapolati per fornire alcuni valori complessivi del comparto della nautica da diporto in Italia. Il campione preso in esame, pur non costituendo infatti il totale del panorama nautico

italiano, ne rappresenta una porzione molto significativa che nel corso degli anni ha assunto una percentuale di rappresentatività sempre più consistente.

Per passare dal campione al mercato è necessario elaborare alcune estrapolazioni, che sono illustrate nei paragrafi seguenti.

La cantieristica

La direttiva 94/25/CE, richiedendo l'indicazione del codice di identificazione dello scafo in accordo ad un ben definito standard internazionale (ISO 10087), fa sì che ogni singolo cantiere sia identificabile tramite un codice univoco di tre lettere. Tale procedura è applicabile per ogni unità da diporto di lunghezza dello scafo compresa tra 2,5 e 24 metri. UCINA è stata incaricata dal Ministero dell'Industria di assegnare il codice del costruttore. Complessivamente alla fine del 2002 risultavano essere stati assegnati sono stati assegnati 713 codici ad altrettanti cantieri nautici. E' presumibile comunque che di tale numero una parte di cantieri, seppur contenuta, risulti ad oggi non essere più attiva.

Per quanti riguarda la distribuzione geografica dei cantieri sul territorio si osservi come essi siano maggiormente concentrati nel nord Italia (48%) mentre al centro e al sud siano presenti rispettivamente il 23% e il 29% dei cantieri.

Tra le regioni è la Lombardia ad avere di gran lunga il maggior numero di cantieri nautici (137) poco meno del doppio del numero di cantieri della seconda regione che è la Campania che ospita 76 cantieri nautici.

E' interessante notare come la regione con più cantieri navali non abbia alcun sbocco sul mare; questo fatto coinvolge tutta Italia, infatti quasi la metà dei cantieri è situato in zone non affacciate al mare. Considerando che i cantieri che costruiscono solo navi da diporto (oltre i 24 metri di lunghezza di scafo) non devono richiedere il codice costruttore, così come i cantieri che producono solo canoe, kayak, gondole, pattini e pedalò, si può stimare che siano almeno 660 le aziende italiane che producono imbarcazioni di vario genere. Questo dato tiene conto del numero di cantieri che richiesero a suo tempo il codice costruttore e che hanno ces-

sato l'attività prima del 2002. Il fatturato di alcuni cantieri maggiori (circa 10) non facenti parte del campione può essere stimato in 250 milioni di euro, di cui la maggior parte destinato all'esportazione. Le rimanenti aziende mancanti al campione sono quasi tutte aziende che non partecipano al Salone Nautico Internazionale di Genova e si può ritenere che siano di piccole dimensioni e con poca propensione all'esportazione. Moltiplicando aziende (660 cantieri totale - 210 rispondenti al questionario - 10 cantieri maggiori = 440) per un fatturato medio per azienda di 320.000 euro, si ottiene un fatturato totale di circa 141 milioni di euro. Questo dato è coerente con quello valutato lo scorso anno, tenuto conto del numero delle aziende registrate attraverso il codice costruttore, passate da 624 a 660, e della crescita media del comparto delle unità fuoribordo nel 2002 (+13,3 %). Complessivamente pertanto le aziende mancanti al campione avrebbero un fatturato nautico 426 milioni di euro.

Questo importo lo possiamo considerare suddiviso, in analogia a quanto fatto lo scorso anno in 391 milioni di produzione nazionale (di cui 285 destinati all'esportazione e 106 al mercato interno) e circa 35 milioni di import.

A tali valori si giunge in base alle seguenti valutazioni: 250 milioni di euro fatturati dai grandi cantieri: tutta produzione nazionale che si può ipotizzare destinata all'estero; 141 milioni di euro fatturati dai piccoli cantieri: tutta produzione produzione nazionale di cui 35 per export e 106 per il mercato nazionale.

A questo si aggiungano circa 35 milioni di import di aziende non facenti parte del campione. In considerazione di quanto argomentato sopra campione esaminato nel capitolo 2 rappresenta circa il 76% del fatturato totale, valore quindi assai significativo a livello statistico.

Grafico 3.1

Costruttori di unità da diporto
Distribuzione geografica per area

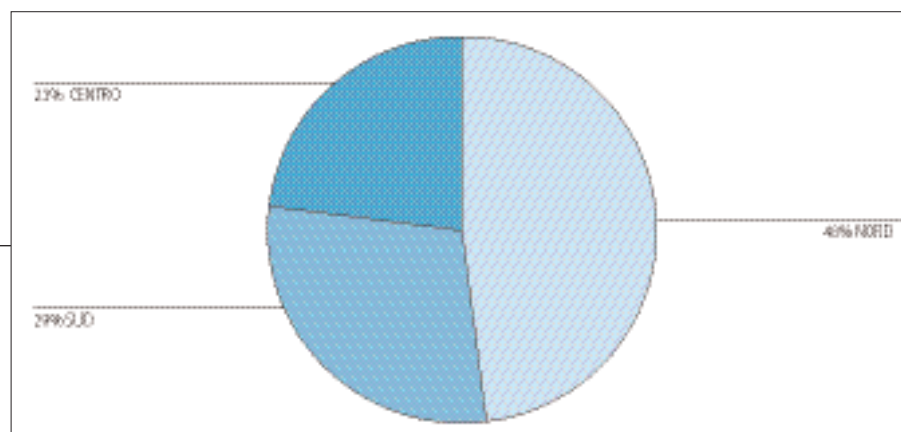
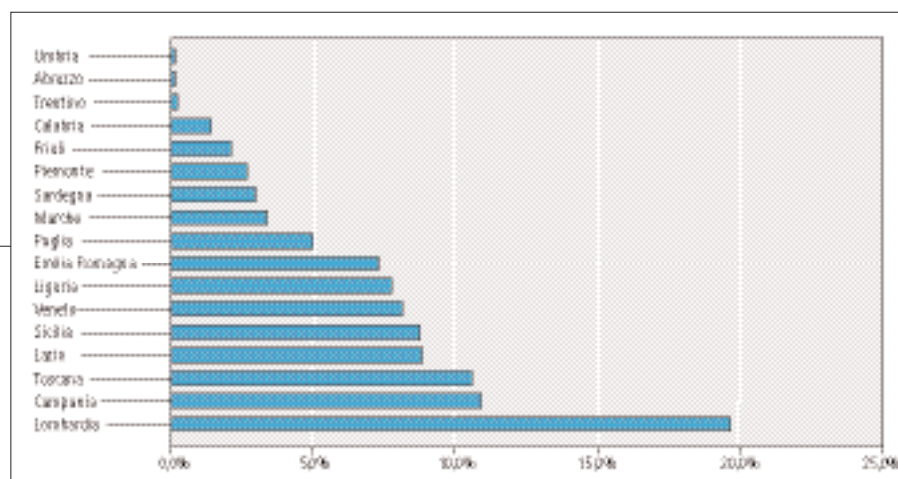


Grafico 3.2

Costruttori unità da diporto
Distribuzione geografica per regione



Gli accessori ed i motori

Se una certa estrapolazione ragionata è possibile per il fatturato totale delle aziende del comparto unità da diporto, appare invece assai più difficile trovare delle basi congrue per l'estrpolazione dei dati relativi al comparto della componentistica, motori ed accessori. Pur non esistendo infatti un censimento delle aziende del settore, è ragionevole pensare che la maggior parte delle aziende di rilievo partecipi al Salone Nautico di Genova.

Esistono tuttavia molte aziende piccole, con attività locale, il cui fatturato sfugge alle va-

lutazioni fatte. In analogia a quanto è risultato per le unità da diporto, si è ipotizzato che il campione UCINA possa costituire circa il 75% del valore globale.

Questa ipotesi si può considerare cautelativa tenuto conto dello spettro molto ampio delle aziende che operano nel campo della componentistica nautica, anche se, in molti casi, non come produzione principale. In questa logica il fatturato nautico mancante per il comparto degli accessori può essere valutato in 225 milioni di euro e quello del comparto motori in 70 milioni di euro circa.

La produzione totale

In queste ipotesi, la stima globale del mercato nautico italiano, suddivisa per i tre comparti delle unità da diporto, accessori e motori, è illustrata dalla tabella 3.1.

Nella stessa tabella sono stati riportati anche i dati stimati per gli ultimi tre anni.

Essi costituiscono un buon riferimento in quanto i criteri di valutazione sono rimasti sostanzialmente gli stessi.

In effetti si è allargato il numero totale dei cantieri operanti in Italia a causa della crescita del numero degli iscritti al codice costruttori. Questo però non influisce grandemente in termini di fatturato, in quanto i nuovi iscritti sono stati considerati tutti di piccole dimensioni, ma genera un effettivo allargamento del mercato dovuto a cantieri di nuova costituzione o a cantieri già esistenti che convertono una parte della loro

produzione alle unità da diporto. Il fatturato complessivo relativo alle unità da diporto è di 1779 milioni di euro, di cui 1561 milioni per produzione nazionale e 218 per importazioni. La produzione nazionale è destinata per il 78% all'estero. Le esportazioni sono valutate in circa 1244 milioni di euro di cui 1224 milioni derivanti dalla produzione nazionale e circa 20 milioni dall'esportazione di imbarcazioni importate.

Si tenga presente che dai dati Istat emergono importazioni di imbarcazioni da paesi non produttori, che, almeno in parte, possono ritenersi "usato in permuta", soggetto a successiva riesportazione. La valutazione del mercato nazionale risulta essere in linea con quella del campione. Il fatturato complessivo del comparto degli accessori e dei motori insieme è di 1183 milioni di euro, di cui 810 milioni per produzione nazionale e 373 per import. La produzione nazionale è destinata per il 35% all'esportazione diretta (la percen-

tuale sale a 70% se si considera anche la successiva esportazione una volta installata su imbarcazioni dirette al mercato estero).

Buona parte dell'import (45%) è anch'essa destinata a successiva esportazione, insieme alle imbarcazioni su cui viene installato il prodotto. L'elevato coefficiente di ri-esportazione degli accessori e dei motori importati finisce per rendere abbastanza simili le proporzioni tra mercato interno e mercato estero tra il comparto delle unità da diporto e quello congiunto di accessori e motori.

Si tenga presente infatti che una parte considerevole dei componenti introdotti nel mercato italiano sono destinati ad unità da diporto costruite in Italia e destinate all'esportazione.

Nella suddivisione si è ipotizzato che il 30% della produzione (e dell'import) immessa sul mercato italiano sia destinata all'utente finale ed il 70% venga installato su unità da diporto, destinate per 3/4 all'esportazione.

Tabella 3.1

Estrapolazioni complessive
(per l'interpretazione della tabella
fare riferimento al testo)

DESCRIZIONE	UNITÀ DA DIPORTO					ACCESSORI					MOTORI				
(valori in milioni di €)	1998	1999	2000	2001	2002	1998	1999	2000	2001	2002	1998	1999	2000	2001	2002
PRODUZIONE NAZIONALE	754	930	1.085	1.388	1.561	475	527	607	678	722	63	57	68	84	88
PER IL MERCATO ITALIANO	170	212	243	301	337	148	160	181	207	224	11	10	13	18	21
PER SUCCESSIVA ESPORTAZIONE	-	-	-	-	-	164	181	212	242	262	13	10	14	21	22
PER ESPORTAZIONE	584	718	842	1.087	1.224	163	186	214	229	236	39	36	41	44	45
IMPORT	103	150	170	195	218	104	119	137	157	177	114	116	139	165	196
PER IL MERCATO ITALIANO	88	127	145	169	198	49	57	75	85	96	55	54	77	93	110
PER SUCCESSIVA ESPORTAZIONE	15	23	26	26	20	55	62	62	72	81	58	62	62	72	86
FATTURATO GLOBALE	857	1.079	1.255	1.583	1.779	579	646	744	834	899	177	173	207	248	284
DESTINAZIONE FINALE ESTERO	599	741	868	1.113	1.244	382	429	488	543	580	110	108	117	138	131
DESTINAZIONE FINALE ITALIA	258	338	387	470	535	197	217	256	292	319	67	65	90	111	131

Il contributo della nautica al prodotto interno lordo

E' importante segnalare che il fatturato dei componenti e dei motori non può essere sommato direttamente con quello delle imbarcazioni. Una buona parte della produzione nazionale e della importazione di componenti e motori è infatti destinata proprio ad essere installata sulle unità da diporto prodotte in Italia. Volendo stimare il contributo che la nautica da diporto fornisce al PIL nazionale è necessario da una parte depurare i totali dalle sovrapposizioni e dall'altra tenere conto del valore aggiunto che si crea in Italia nella rete di distribuzione fino all'utente finale. Sulla base dei dati riportati nella tabella 3.1 è possibile fare una stima del contributo al Prodotto Interno Lordo della produzione di prodotti nautici e della loro commercializzazione in Italia, sulla base della seguente valutazione:

CONTRIBUTO AL PIL NELL'ANNO 2002

Produzione Nazionale accessori e motori	810,0
Intermediazione su vendite di accessori e motori in Italia	132,3
Intermediazione su import in Italia di accessori e motori	93,3
Valore aggiunto cantiere (50% sul prodotto finito)	780,6
Intermediazione su vendite di unità da diporto in Italia	133,8
Arrotondamento	3,1
CONTRIBUTO AL PIL	1.953

Tale dato appare coerente con le valutazioni fatte lo scorso anno che portavano ad un valore di 1777 milioni di euro. L'aumento (+9,9%) è dovuto soprattutto alla crescita dell'attività nautica nel suo complesso, trainata dal consenso incontrato dal prodotto italiano sui mercati esteri, e in piccola parte all'ingrandimento del panorama stimato delle aziende nautiche italiane, alla luce del numero aggiornato dei cantieri che hanno richiesto l'assegnazione del codice costruttore.

Tale valore appare comunque sotto stimato rispetto alle stime del Censis che nello studio del Censis sul turismo nautico, contenuto nel "Rapporto sull'economia del mare" pubblicato da Franco Angeli, nel 2001 valutava per l'anno 2000 un contributo diretto al PIL di 1635 milioni di euro dell'industria nautica italiana.

A conferma della sottovalutazione del contributo effettivo al PIL nazionale dell'industria nautica. Per quanto riguarda l'occupazione diretta, essa è stata estrapolata lo scorso anno dal campione esaminato, tenendo conto del rapporto tra fatturato totale e fatturato nautico ed ipotizzando, cosa ritenuta ragionevole, una produttività pro-capite, comparto per comparto, uguale a quella del campione. Tenuto conto dell'andamento del numero dei dipendenti riscontrato nel campione esami-

nato nel 2002 e della crescita del numero di aziende che hanno richiesto il codice costruttore, si può stimare in circa 11500 unità lavorative l'occupazione diretta nell'industria nautica. Le aziende che hanno attività nautiche ne occupano in effetti molte di più, ma una parte queste maestranze non è dedicata ad attività direttamente collegate alla nautica.

Se poi si considera l'indotto dell'industria nautica, i valori complessivi economici ed occupazionali crescono notevolmente. La barca costituisce infatti il punto di partenza di tutta una serie di attività che le ruotano intorno, come ben evidenziato dalla figura seguente.

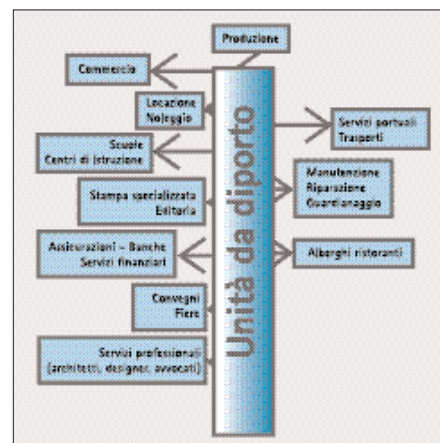


Tabella 3.2

Nautica da diporto in Italia
Valutazioni globali e indotto

CONTRIBUTO AL PIL NAZIONALE	1998	1999	2000	2001	2002
PRODUZIONE DIRETTA (valori in milioni di €)	1033	1291	1498	1777	1953
INDOTTO (TURISMO NAUTICO) (valori in milioni di €)	3615	3873	4132	4103	4300
TOTALE (valori in milioni di €)	4648	5165	5629	5880	6253
OCCUPAZIONE DIRETTA (unità lavorative)	8300	9500	10000	11000	11600
INDOTTO A MONTE (unità lavorative)	5200	5500	5900	6000	6200
INDOTTO A VALLE (turismo nautico) (unità lavorative)	65500	70000	75000	76000	76500
TOTALE (unità lavorative)	79000	85000	90900	93000	94300

Il turismo nautico in Italia

Il potenziale economico ed occupazionale del turismo nautico è oggi una realtà consolidata ed in continuo sviluppo. L'elemento "barca" è infatti il nodo centrale attorno al quale gravita un complesso fortemente significativo di

realtà economiche ed occupazionali in continua evoluzione e sviluppo, che, come visto, contribuiscono in modo evidente al PIL nazionale. Il consolidamento e lo sviluppo del turismo nautico in Italia è non solo un obiettivo fondamentale, ma soprattutto uno strumento di crescita economica ed occupazionale particolarmente in aree ad alto potenziale turistico,

quale il Meridione. Per monitorare la situazione di questo sviluppo auspicabile, si riportano i dati di riferimento sia per il parco nautico italiano che per i posti barca lungo la penisola, raccolti ed elaborati dall'Ufficio di statistica del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e resi disponibili per questa pubblicazione per gentile concessione.

Il parco nautico italiano

Nonostante la ripetuta crescita delle nuove immatricolazioni registrate negli anni (sono state rispettivamente 1238 unità nel 1998, 1389 nel 1999, 1411 nel 2000, 1567 nel 2001 e 2111 nel 2002) il parco nautico italiano delle unità immatricolate non cresce in egual misura, indice che le nuove immatricolazioni vanno a rimpiazzare unità dismesse o cancellate dai registri delle immatricolazioni.

Il numero di imbarcazioni registrate in Italia, dopo il lieve flessione del 2001 inverte la tendenza e aumenta di 743 unità.

Quindi il parco imbarcazioni immatricolate

italiano dopo le 69.166 immatricolate del 1999, le 69.596 unità del 2000 e passando per le 69.505 nel 2001 si attesta alle 70.248 unità del 2002. Tale andamento è evidenziato nel grafico 3.3. La composizione tipologica del naviglio da diporto immatricolato al 31 dicembre 2002 è riportata nella tabella 3.3 mentre nella tabella 3.4 è riportata la suddivisione per regione delle unità iscritte nei registri tenuti dalle Capitanerie di Porto. Su questi risultati continua ad influire la preferenza di molti armatori per immatricolare la propria imbarcazione in altre paesi nei quali la politica è più sensibile nei confronti della nautica anche se si può notare un accenno di ripresa per il dato delle nuove immatricolazioni so-

prattutto nelle navi da diporto e nelle unità di lunghezza compresa tra i 12 e i 24 metri. L'adozione di misure di agevolazione fiscale in Italia simili a quelle esistenti in Francia, a partire dal giugno del 2002, con il cosiddetto leasing italiano, ha sostenuto il mercato interno e comportato un aumento delle importazioni di unità da diporto ma non ha generato in termini di maggiori vendite uno sviluppo del mercato nazionale. Le variazioni sul totale del parco nautico sono causate dalla cancellazione dai Registri delle Unità da Diporto e dalle nuove iscrizioni effettuate nei medesimi. Dal confronto dei dati del parco immatricolato alla fine del 2001 e quello alla fine del 2002 emerge che la cancellazione

delle unità a motore fino a 7,5 metri di lunghezza e di quelle a vela fino a 10 metri supera in termini numerici le nuove immatricolazioni di unità da diporto in tali fasce di lunghezza portando ad una diminuzione delle imbarcazioni (sia a vela che motore) iscritte nei registri pari a 549 unità. Questo dato conferma la consolidata tendenza a cancellare le unità in virtù delle disposizioni dalla legge 8/8/94 n. 498. Detta legge ha introdotto una nuova classificazione delle unità da diporto

secondo le seguenti definizioni:

- Natanti: unità a motore con lunghezza fuori tutto fino a 7,5 m; unità a vela con o senza motore ausiliario e motovelieri di lunghezza fuori tutto fino a 10 m.
- Imbarcazioni: unità a motore con lunghezza fuori tutto da 7,5 m a 24 m; unità a vela con o senza motore ausiliario e motovelieri di lunghezza fuori tutto da 10 m a 24 m.
- Navi: unità con lunghezza fuori tutto oltre 24 m. L'introduzione della nuova disciplina

dettata dalla legge 8 luglio 2003 n. 172 che innalza i limiti di lunghezza per il natante porterà probabilmente ad una ulteriore diminuzione del parco nautico immatricolato.

Il parco nautico immatricolato al 31/12/2002 registra sensibili variazioni nel numero delle unità iscritte nella fascia tra i 10 e i 12 metri (+464 unità), in quella tra 12 e i 18 metri (+586 unità) e in quella tra i 18 e i 24 metri (+110 unità). Aumenta anche il numero di navi da diporto iscritte nei registri italiani.

Tabella 3.3

Naviglio da diporto immatricolato al 31 dicembre 2002. Suddivisione per tipo di unità

Le caselle con sfondo azzurro rappresentano le categorie di unità da diporto che non avevano l'obbligo di iscrizione nel 2002
fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio di Statistica.

DESCRIZIONE	fino a 7,50 m	7,51-10m	10,01-12 m	12,01-18 m	18,01-24 m	>24m	TOTALE
A VELA (con o senza motore ausiliario)	659	2.243	5.338	2.704	199		11.143
A MOTORE	22.046	19.436	9.226	6.352	820		57.880
MOTOVELIERI	37	133	353	530	64		1.117
NAVI						108	108
TOTALE	22.742	21.812	14.917	9.586	1.083	108	70.248

Grafico 3.3

**Unità immatricolate
Consistenza del naviglio da diporto
negli anni dal 1989 al 2002**

fonte:
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio di Statistica

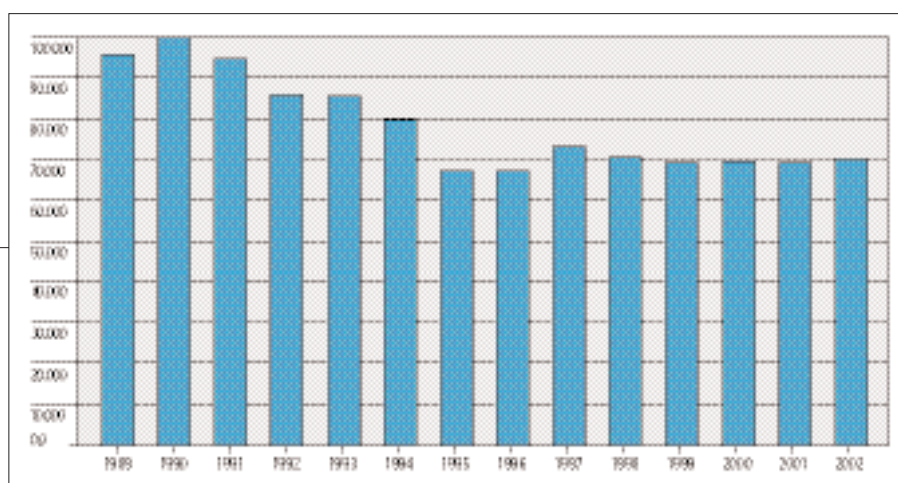


Tabella 3.4

**Naviglio da diporto immatricolato al 31.12. 2002
Suddivisione per regione**

fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio di Statistica

REGIONE	A VELA (con o senza motore ausiliario)						A MOTORE						MOTOVELIERI						NAVI >24 m	TOTALE
	fino 7,50 m	7,51-10 m	10,1-12 m	12,1-18 m	18,1-24 m	totale	fino 7,50 m	7,51-10 m	10,1-12 m	12,1-18 m	18,1-24 m	totale	fino 7,50 m	7,51-10 m	10,1-12 m	12,1-18 m	18,1-24 m	totale		
LIGURIA	183	629	1.598	877	108	3.395	4.267	4.899	2.862	2.232	322	14.582	4	34	127	228	27	420	45	18.442
TOSCANA	110	259	617	379	25	1.390	2.497	2.227	904	744	202	6.574	2	14	31	57	11	115	32	8.111
LAZIO	117	366	581	322	11	1.397	2.489	1.793	1.011	835	107	6.235	-	2	8	26	3	39	15	7.686
CAMPANIA	29	86	120	55	2	292	3.230	3.416	1.351	706	26	8.729	1	7	25	35	-	68	6	9.095
CALABRIA	7	10	11	10	-	38	706	281	76	41	4	1.108	3	7	6	7	2	25	-	1.171
PUGLIA	22	41	52	27	2	144	1.510	586	231	107	5	2.439	1	11	11	13	4	40	-	2.623
MOUSE	-	1	-	1	-	2	13	5	5	1	-	24	-	-	-	-	-	-	-	26
ABRUZZO	4	33	53	24	2	116	291	130	51	31	7	510	-	3	1	5	1	10	1	637
MARCHE	10	107	198	77	4	396	856	627	535	425	28	2.471	2	8	16	21	1	48	1	2.916
EMILIA ROMAGNA	47	257	758	332	12	1.406	816	869	605	292	33	2.615	2	12	63	54	4	135	-	4.156
VENETO	37	158	447	207	8	857	1.037	1.372	534	360	16	3.319	17	12	8	16	4	57	3	4.236
FRIULI VENEZIA GIULIA	42	98	604	233	12	989	599	929	352	215	20	2.115	-	8	18	29	2	57	-	3.161
SARDEGNA	21	73	152	74	7	327	1.137	1.131	378	180	16	2.842	3	14	28	14	1	60	2	3.231
SICILIA	30	125	147	86	6	394	2.598	1.171	331	183	34	4.317	2	1	11	25	4	43	3	4.757
TOTALE	659	2.243	5.338	2.704	199	11.143	22.046	19.436	9.226	6.352	820	57.880	37	133	353	530	64	1.117	108	70.248

Il parco nautico non immatricolato in Italia

L'ultima stima disponibile (valutazione fatta propria anche dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione nella pubblicazione Il diporto nautico in Italia, anno 1996, Roma, 1997, p.5, è riportata anche dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto, attraverso R. Ferraro nel Vademecum del Diportista, 1997, p.1) riporta un parco nautico non immatricolato in Italia di 320.000 natanti e 400.000 tra canoe, kayak, tavole, piccole derive, ecc. Non si ritiene che il nu-

mero complessivo di unità da diporto presenti sul territorio nazionale sia soggetto a significativi cambiamenti, ai livelli attuali del mercato interno, perché le nuove immissioni sul mercato finiscono per compensare le unità da diporto uscite dal parco nautico attivo per invecchiamento, obsolescenza, usura, successiva esportazione, ecc. Ipotizzando un periodo medio di una barca in armò di 25 anni, il ricambio naturale per obsolescenza sarebbe del 4% annuo.

Le patenti nautiche rilasciate nel corso del 2002

La tabella 3.5 fornisce il numero delle nuove patenti nautiche rilasciate nel corso del 2002. Il totale appare significativo con 19.123 nuove patenti rilasciate in un anno. Il numero delle patenti rinnovate è stato invece di 20.544. Tale valore confrontato con il numero di rinnovi del 2001 pari a 21.489 continua a risultare in controtendenza rispetto all'accenno di ripresa del diportismo nautico in Italia (si tenga presente che le patenti rinnovate nel 1999 erano state 28.118). Delle nuove patenti, 8375 sono senza alcun limite e ben 446 per navi da diporto indice di come la nautica da diporto attiri nuovi professionisti per il mer-

cato del charter. Confrontando tali dati con le nuove immatricolazioni e considerando che solamente le unità immatricolate possono compiere navigazione senza alcun limite, si evince una sensibile differenza tra il numero di nuove patenti per tale navigazione ed il numero di nuove unità immatricolate (in un rapporto di quasi 4 a 1).

Tale confronto testimonia il sempre maggior desiderio di affrontare la navigazione per diporto, ma ancora una troppo scarsa propensione all'acquisto di una imbarcazione preferendo altre soluzioni il noleggio o la condivisione della proprietà con altri soggetti.

Tabella 3.5

Patenti nautiche rilasciate per la prima volta e rinnovate dagli uffici marittimi periferici nel corso del 2002

Suddivisione per regione

REGIONE	PATENTI RILASCIATE PER LA PRIMA VOLTA						PATENTI RINNOVATE E SOSTITUITE						TOTALE GENERALE
	ENTRO 12 MG DALLA COSTA		SENZA ALCUN LIMITE		NAVE DA DIPORTO	TOTALE	ENTRO 12 MG DALLA COSTA		SENZA ALCUN LIMITE		NAVE DA DIPORTO	TOTALE	
	solo x unità a motore	completa	solo x unità a motore	completa			solo x unità a motore	completa	solo x unità a motore	completa			
LIGURIA	997	266	351	2.080	15	3.709	372	70	1.970	2.747	59	5.218	8.927
TOSCANA	626	254	114	476	74	1.544	328	37	863	676	26	1.930	3.474
LAZIO	755	171	587	373	20	1.906	262	27	1.331	1.143	73	2.836	4.742
CAMPANIA	1.502	146	337	387	88	2.460	847	59	793	231	27	1.957	4.417
CALABRIA	528	28	101	90	8	755	152	5	124	38	4	323	1.078
PUGLIA	467	52	117	231	18	885	274	19	266	174	13	746	1.631
MOLISE	10	0	1	4	-	15	2	-	6	7	1	16	31
ABRUZZO	73	11	68	86	16	254	50	8	80	84	-	222	476
MARCHE	201	40	118	176	7	542	127	9	313	218	6	673	1.215
EMILIA ROMAGNA	57	80	64	801	21	1.023	71	4	256	655	2	988	2.011
VENETO	477	139	128	556	66	1.366	314	52	513	623	13	1.515	2.881
FRIULI VENEZIA GIULIA	474	189	43	418	17	1.141	460	152	273	322	7	1.214	2.355
SARDEGNA	715	116	76	200	26	1.133	469	36	294	128	9	936	2.069
SICILIA	1.849	79	223	169	70	2.390	943	15	725	249	38	1.970	4.360
ITALIA	8.731	1.571	2.328	6.047	446	19.123	4.671	493	7.807	7.295	278	20.544	39.667

fonte:
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio di Statistica

I porti turistici in Italia

Tale crescita è concentrata quasi totalmente in due regioni: il Veneto e la Sardegna. I posti barca disponibili in Veneto nel 1999 erano 3562 mentre alle fine del 2001 se ne contano ben 5118 con un aumento del 43.7%. I posti barca nelle strutture sarde aumentano in due anni del 25,5% passando dagli 11.320 del 1999 ai 14.201 del 2001. Invariato il numero dei posti barca in Liguria, Lazio, Molise, Abruzzo, Marche, Friuli Venezia Giulia. In leggera contrazione il numero dei posti barca in Emilia Romagna e in Toscana. La tabella 3.6 e 3.7 riportano rispettivamente la distribuzione regionale dei posti barca per tipologia di struttura e per lunghezza. La crescita positiva dei posti barca in rispetto al 1999 è quasi tutta concentrata nei porti tu-

ristici i cui posti barca nell'arco di un biennio passano dai 44.144 del 1999 ai 49.832 del 2001: questo fenomeno di crescita degli investimenti in queste strutture, che si è confermato di anno in anno, è dovuto alla semplificazione normativa delle procedure per la costruzione dei porti turistici adottata con il D.P.R. 509/1997 al quale UCINA ha dato il suo contributo e sostegno. Nonostante la positiva crescita registrata nel 2001 però, l'offerta di posti barca in Italia, è ancora da considerarsi deficitaria soprattutto lungo le coste meridionali. Nel Sud della penisola non sono state sfruttate ancora appieno le possibilità di inseguire approdi turistici all'interno dei porti commerciali o attraverso il recupero e la riconversione delle strutture portuali dismesse.

Secondo i dati del Ministero dei Trasporti e Navigazione, alla fine del 2001 (ultimo dato disponibile al momento della stampa di questa edizione) erano disponibili in Italia 116.873 posti barca, con un aumento del 5,4% rispetto 1999 pari a 5988 posti barca.

Tabella 3.6

Distribuzione regionale dei posti barca per tipologia di struttura

REGIONE	APPRODO TURISTICO			PUNTO DI ORMEGGIO				TOTALE
	PORTO TURISTICO	PORTO COMMERCIALE	PORTO CANALE	BANCHINA	PONTILE	GAVITELLI	SPIAGGE ATTREZZATE	
LIGURIA	10.928	7.889	2.000	318	381	682	639	22.837
TOSCANA	6.652	7.023	70	85	200	755	590	15.375
LAZIO	4.222	1.211	761	-	800	53	-	7.047
CAMPANIA	4.614	5.075	10	-	661	1.642	-	12.002
CALABRIA	802	758	-	9	310	-	-	1.879
PUGLIA	3.321	3.226	293	60	904	-	-	7.804
MOLISE	-	120	-	-	-	-	-	120
ABRUZZO	961	105	70	94	131	-	130	1.491
MARCHE	1.391	1.786	170	980	-	-	-	4.327
EMILIA ROMAGNA	1.627	2.161	1.065	131	-	-	371	5.355
VENETO	4.434	300	334	-	50	-	-	5.118
FRIULI VENEZIA GIULIA	2.752	6.001	-	315	1.107	-	221	10.396
SARDEGNA	5.936	4.123	311	264	3.455	112	-	14.201
SICILIA	2.192	679	542	429	4.168	640	271	8.921
TOTALE	49.832	40.457	5.626	2.685	12.167	3.884	2.222	116.873

fonte:
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio di Statistica

Tabella 3.7

Distribuzione regionale dei posti barca per lunghezza

REGIONE	fino 7,5 m o nn specificati	7,5-10 m	10,1-12 m	12,01-18 m	18,01-24 m	> 24 m	TOTALE
LIGURIA	14.326	3.819	1.957	1.455	515	765	22.837
TOSCANA	13.856	782	393	236	62	46	15.375
LAZIO	4.104	1.444	849	454	135	61	7.047
CAMPANIA	7.443	2.297	1.149	494	359	260	12.002
CALABRIA	623	235	233	156	618	14	1.879
PUGLIA	4.756	1.482	745	803	14	4	7.804
MOLISE	70	37	10	2	1	-	120
ABRUZZO	700	399	238	121	25	8	1.491
MARCHE	3.036	494	462	287	36	12	4.327
EMILIA ROMAGNA	1.945	1.113	1.099	814	329	55	5.355
VENETO	1.984	1.433	914	647	140	-	5.118
FRIULI VENEZIA GIULIA	5.843	2.293	1.359	753	114	34	10.396
SARDEGNA	4.753	3.881	1.767	1.429	553	1.818	14.201
SICILIA	5.355	1.014	652	1.857	32	11	8.921
TOTALE	68.794	20.723	11.827	9.508	2.933	3.088	116.873

fonte:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio di Statistica

I Parchi marini e le Aree marine protette

Sulla base dei dati forniti dal Ministero dell'Ambiente - Direzione per la Difesa del Mare, le Aree marine protette in Italia sono oggi 25: 20 riserve marine, 2 parchi nazionali con perimetrazioni a mare, 2 parchi sommersi e un Santuario internazionale per la tutela dei cetacei. L'estensione totale dei fondali e delle acque tutelati supera i 360.000 ettari, di cui circa 96.000 per il solo Santuario dei mammiferi marini. Le riserve marine tutelano ben 566 chilometri di costa, che rapportati ai circa 8.400 km di sviluppo costiero italiano rappresentano poco meno del 7% del totale.

La gestione di queste aree protette vede le comunità locali protagoniste ed è assicurata da vari soggetti, in prevalenza Enti Locali, enti parco o consorzi misti. La finalità delle aree marine protette è prioritariamente la protezione dell'ambiente marino nel suo complesso e la tutela e la valorizzazione delle risorse naturali, a partire dalle specie in pericolo, dagli ecosistemi e gli habitat maggiormente vulnerabili, fino alle zone di riproduzione.

Secondariamente, le aree marine protette promuovono la diffusione e la conoscenza dell'ecologia, l'educazione ambientale, lo studio e la ricerca scientifica. Ma non secondario è il compito di promozione dello sviluppo socio-economico ecosostenibile, a partire dal coinvolgimento delle realtà locali, attraverso l'attivazione di nuove attività economiche legate ai servizi offerti e alla tutela, al turismo di qualità e alla riscoperta delle tradizioni e dei prodotti. In quest'ottica, le aree marine protette rappresentano dei laboratori avanzati dove sperimentare politiche virtuose di tutela e gestione del mare e forme sostenibili di sviluppo socio-economico. L'azione di tutela dell'ambiente marino deve coniugarsi con la fruizione responsabile e l'impegno del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e degli enti gestori delle riserve marine si è in questi anni rivolto a ridisegnare uno scenario maggiormente elastico, caratterizzato da aree marine protette facilmente riconoscibili, con regole semplici e uguali dappertutto, capaci di generare un'offerta aggiuntiva di servizi improntati alla sostenibilità ambientale. Per questo motivo, negli ultimi anni il

termine "area marina protetta" ha sempre più spesso sostituito il termine "riserva", legato anche etimologicamente ad un'idea di sottrazione del mare alle attività dell'uomo.

All'interno dell'area marina vengono individuate zone a diverso regime di tutela e livello di protezione; vi sono vietate tutte le attività che possono compromettere la tutela delle caratteristiche dell'ambiente marino.

I divieti generali sono:

La cattura, la raccolta e il danneggiamento delle specie animali e vegetali, nonché l'asportazione di minerali e di reperti archeologici; L'alterazione dell'ambiente geofisico e delle caratteristiche chimiche e idrobiologiche delle acque; Lo svolgimento di attività pubblicitarie; L'introduzione di armi, esplosivi e ogni altro mezzo distruttivo e di cattura; La navigazione a motore; Ogni forma di discarica di rifiuti solidi e liquidi. Tali divieti generali, come la navigazione a motore, sono temperati e derogati nei singoli decreti istitutivi delle aree marine protette, prevedendo regole più o meno severe in diverse zone (A, B e C), sottoposte a diverso grado di protezione. I decreti istitutivi prevedono inoltre l'emanazione, da parte del soggetto gestore, di un regolamento o di un disciplinare provvisorio delle attività consentite nell'area marina protetta. Le zone soggette a un differente regime di tutela sono:

- La zona A, di riserva integrale, generalmente interdetta a tutte le attività che possano arrecare danno o disturbo all'ambiente marino.

È sottoposta alla più alta protezione per garantire la tutela della biodiversità, la protezione degli habitat e il ripopolamento delle specie.

In tali zone sono vietate la balneazione e la navigazione a remi o a vela, mentre sono consentite le sole attività di ricerca scientifica.

In media, l'estensione delle zone A supera appena il 3% dell'intera area marina protetta.

- La zona B, di riserva generale, dove i vincoli cercano di coniugare la conservazione dei valori ambientali con la fruizione compatibile dell'ambiente marino. La zona B di norma circonda la zona A, secondo il principio della protezione graduale degli ambiti marini attraverso delle fasce cuscinetto. In genere sono consen-

tite, in alcuni casi disciplinate e autorizzate dall'organismo di gestione, la balneazione, le visite guidate anche subacquee, la navigazione a remi, a vela o a velocità ridotta, l'ormeggio nei campi boe predisposti e l'ancoraggio in zone limitate individuate dall'ente gestore.

- La zona C di riserva parziale rappresenta la fascia cuscinetto tra le zone di maggiore pregio naturalistico (A e B) e i settori esterni all'area marina protetta. In tale zona, oltre alle attività già consentite in zona A e B, sono generalmente autorizzate e regolamentate dall'organismo di gestione, privilegiando i residenti, le attività di fruizione del mare di modesto impatto ambientale, quali la navigazione a motore, a velocità ridotta, l'ormeggio, l'ancoraggio e la pesca sportiva.

Le aree marine protette istituite sono:

Promontorio di Portofino (GE); Cinque Terre (SP); Miramare (TS); Arcipelago Toscano (LI-GR); Secche di Tor Paterno (RM); Isole di Ventotene e Santo Stefano (LT); Museo sommerso di Baia (NA); Museo sommerso di Gaiola (NA); Punta Campanella (NA); Isole Tremiti (FG) Torre Guaceto (BR); Porto Cesareo (LE); Capo Rizzuto (CR); Ustica (PA); Capo Gallo - Isola delle Femmine (PA); Isole Egadi (TP); Isole Pelagie (AG); Isole dei Ciclopi (CT) La Maddalena (SS); Asinara (SS); Capo Caccia - Isola Piana (SS); Penisola del Sinis - Isola Mal di Ventre (OR); Capo Carbonara (CA) Tavolara - Punta Coda Cavallo (SS)

Altre aree marine protette con iter istitutivo in corso sono:

Arcipelago della Maddalena; Arcipelago Toscano; Capo Testa - Punta Falcone; Costa degli Infreschi; Costa del Monte Conero; Golfo di Orosei - Capo Monte Santu; Isola di Capri; Isole Eolie; Isole Pontine di Ponza, Palmarola e Zannone; Penisola Maddalena - Capo Murro di Porco; Regno di Nettuno (Isole di Ischia, Vivara e Procida); Santa Maria di Castellabate; Secche della Meloria; Torre del Cerrano.

Per maggiori informazioni si può consultare il sito del Ministero dell'ambiente:

<http://www.minambiente.it>

Il finanziamento di imbarcazioni in leasing

Tra le forme di finanziamento utilizzabili per l'acquisizione di un'imbarcazione, si è assistito nel 2002 ad un vero e proprio "boom" del "leasing". Il leasing finanziario consente di acquisire la disponibilità di un bene, che può anche essere un'imbarcazione, dietro il versamento di canoni periodici ad una società di leasing. L'utilizzatore acquisisce il bene direttamente dal produttore e la società di leasing, che rimane proprietaria del bene per tutta la durata contrattuale, finanzia l'intero costo di acquisizione. Alla scadenza contrattuale l'utilizzatore ha il diritto di esercitare un'opzione di riscatto del bene, stabilita contrattualmente, che, dietro pagamento di un importo predefinito al momento della stipula del contratto di leasing, generalmente contenuto e pari ad una percentuale molto bassa del valore d'acquisto del bene, gli consente di diventare a tutti gli effetti proprietario del bene. I dati di Assilea - l'associazione di categoria delle società di leasing (*) - testimoniano l'assoluta rilevanza dimensionale del mercato del leasing che, con un giro complessivo di nuovi affari pari nel 2002 a 37,5 miliardi di euro, copre ormai più del 15 % del totale degli investimenti italiani.

Nonostante la percentuale del comparto aeronavale e ferroviario sia ancora contenuta rispetto al totale dei finanziamenti leasing - che attualmente riguardano prevalentemente beni immobili, macchinari e attrezzature,

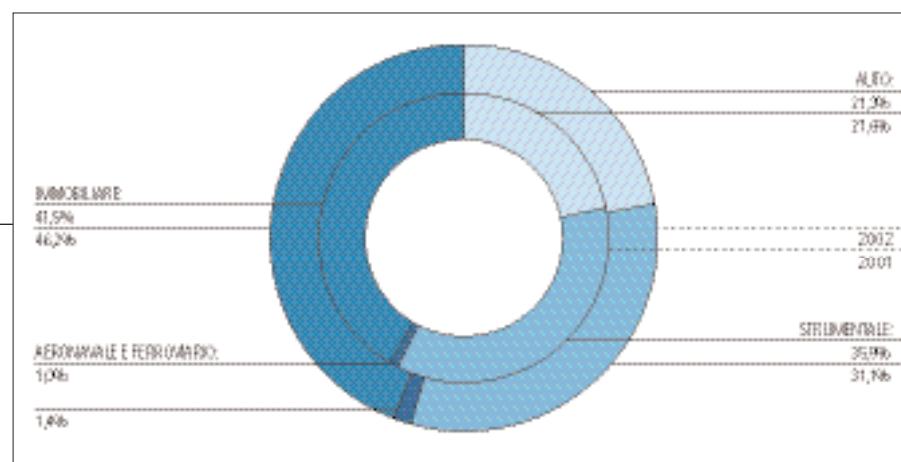
auto - questo comparto ha visto crescere la propria quota di mercato di 0,4 punti percentuali in un solo anno, con un incremento di oltre il 60% in termini di volumi e del 155% in termini di numero di contratti (fig.1).

Tolti poco più di 7 milioni di euro di contratti destinati al settore ferroviario e 72 milioni circa relativi al leasing di aeromobili, nel 2002 sono stati stipulati più di mille contratti di leasing su imbarcazioni, pari ad un valore complessivo di oltre 445 milioni di euro. Di questi, quasi l'80% si riferisce in particolare al leasing su imbarcazioni da diporto (fig.2), il restante 20% è invece attribuibile al leasing su imbarcazioni commerciali. Dai dati Assilea sullo stipulato leasing per classi di importo dei contratti stipulati, si riscontra come l'intero comparto aeronavale e ferroviario abbia beneficiato soprattutto della dinamica positiva delle operazioni d'importo più contenuto (inferiore a 0,5 milioni di euro), categoria alla quale fanno capo molte operazioni di leasing su imbarcazioni da diporto.

Il numero di queste ultime, in particolare, è in aumento anche per effetto dell'introduzione nel giugno 2002 di una più favorevole normativa fiscale in tema di assoggettamento ad IVA del corrispettivo leasing. Nella prima metà del 2003 il leasing navale ha proseguito il suo trend crescente a ritmi ancor più sostenuti di quelli del 2002. Dai dati provvisori di giugno risulta, infatti, che il valore compless-

Grafico 3.4

Composizione dello stipulato leasing 2001 e 2002

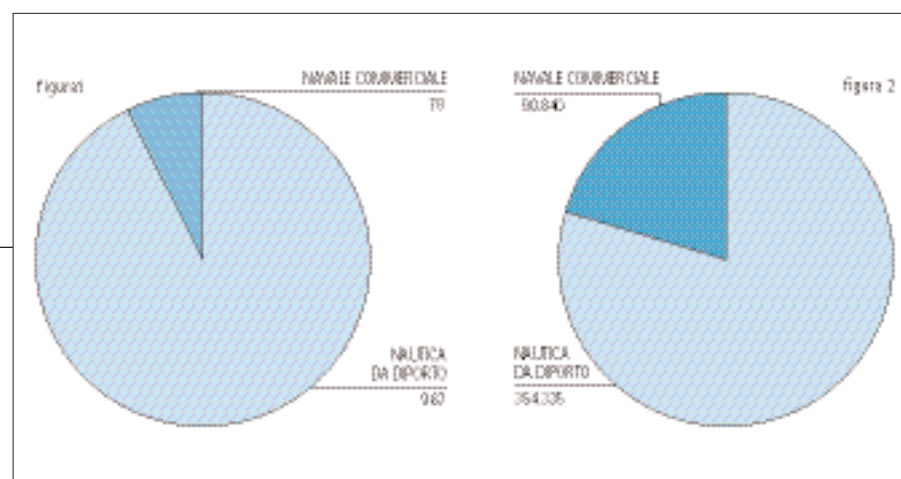


fonte:
Assilea - Associazione Italiana Leasing

Grafico 3.5

Composizione dello stipulato leasing nautico nel 2002:

Numero contratti (figura 1)
Valore contratti (migliaia di euro) (figura 2)



fonte:
Assilea - Associazione Italiana Leasing

sivo dello stipulato leasing nautico ha registrato una crescita del 136,6% rispetto al primo semestre 2002.

In termini di volumi lo stipulato dei primi sei mesi del 2003 ha già ampiamente superato quello che si era registrato nei dodici mesi dell'anno precedente. In particolare, pur in presenza di una buona performance del leasing navale commerciale (+37,7% rispetto al primo semestre 2002), è soprattutto il leasing su imbarcazioni da diporto a sostenere la crescita del comparto, con un +155% rispetto alla prima metà del 2002 (fig.3) ed una quota di mercato del leasing nautico superiore al 90%. Il peso del leasing nautico

sull'intero mercato leasing sta, dunque, crescendo e già si avvicina al 40%. Attualmente, a fronte di un rallentamento degli altri investimenti tradizionali leasing, la nautica si presenta per gli operatori leasing come il comparto con maggiori prospettive di crescita, capace di offrire buone opportunità di business sia per i produttori che per gli utilizzatori di imbarcazioni.

Note:

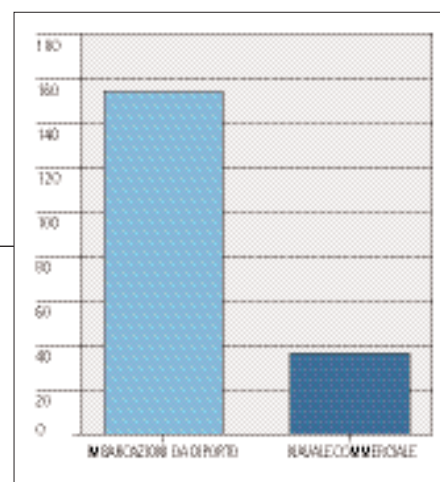
(*) Assilea - Associazione Italiana Leasing - raggruppa la quasi totalità degli operatori del leasing in Italia, costituiti da banche universali o pluriprodotto, banche specializzate, intermediari finanziari e società di noleggio a lungo termine. Compito fondamentale dell'Associazione è di svolgere istituzionalmente le 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

Grafico 3.6

Variazione percentuale dello stipulato leasing nautico nel primo semestre 2003* rispetto al periodo corrispondente del 2002

(*) Dati provvisori
fonte:

Assilea - Associazione Italiana Leasing



Il settore del noleggio e della locazione di unità da diporto

Grazie alla collaborazione con la rivista "Vela e motore" (<http://www.velaemotore.it>) sono stati raccolti alcuni dati delle aziende italiane attive nel settore della locazione e del noleggio di unità da diporto.

Sono stati inviati, ad altrettanti operatori, contattati da "Vela e motore", 215 questionari e ne sono ritornati circa il 70% anche se non tutti i rispondenti hanno compilato per intero le voci del questionario.

Il questionario aveva per oggetto i dati relativi all'anno 2002 per quanto riguarda la regione di residenza dell'azienda (che quindi in taluni casi non corrisponde con quella nella

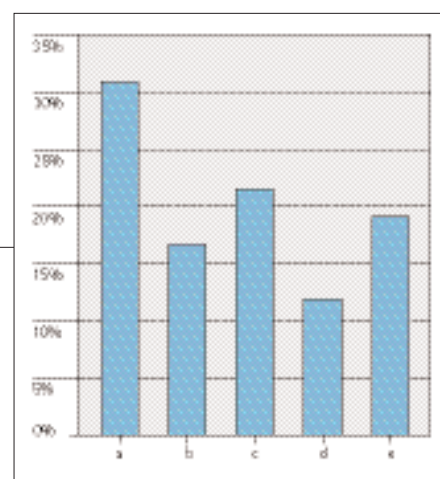
quale effettivamente viene svolta l'attività di noleggio o locazione), l'attività principale dell'azienda (69,2% di risposte), l'indicazione del fatturato derivante dall'attività di locazione e/o noleggio di unità da diporto (19,6% le risposte), il numero di addetti della azienda (27,6% le risposte valide), il numero di settimane di noleggio/locazione totalizzate complessivamente nel 2002 (27,6%) e il mese nel quale sono stati conclusi nel 2002 la maggioranza dei contratti.

Il quadro che emerge dall'analisi dei dati non può considerarsi esaustivo della realtà del settore della locazione e noleggio in Italia a

Grafico 3.7

Noleggio e locazione unità da diporto
suddivisione percentuale delle aziende rispondenti per classi di fatturato

a: fino a 50.000 €
b: da 50.000 a 100.000 €
c: da 100.000 a 250.000 €
d: da 250.000 a 500.000 €
e: oltre 500.000 €



causa del numero non elevato di rispondenti, soprattutto per quanto riguarda i parametri economici, ma può essere utile per avere una panoramica delle aziende operanti nel settore e di inquadrarle nella loro dimensione economica e strutturale.

Il dato relativo al fatturato (19,6% la redemption ovvero la percentuale corrispondente ai questionari compilati validamente per tale voce rispetto al totale dei questionari inviati) permette di poter affermare che le aziende che si occupano di noleggio e locazione non raggiungono, se non con poche eccezioni, un fatturato elevato: si tratta quindi nella stragrande maggioranza dei casi, come per le altre aziende dell'industria nautica, di piccole imprese.

Circa il 31% delle aziende dichiara un fatturato per il noleggio e la locazione di importo inferiore ai 50.000 euro, il 17% un fatturato tra 50.000 e 100.000 euro: quindi le aziende che hanno fatturato nel 2002 meno di 100.000 euro sono poco meno della metà delle rispondenti.

Oltre i 500.000 euro troviamo poche aziende (19% delle risposte valide) che sono, in alcuni casi, tour operator che propongono noleggio e locazione anche all'estero.

Per quanto riguarda l'attività principale di iscrizione (redemption 70%) il 42% delle

aziende indicano genericamente "locazione e noleggio" di unità da diporto, il 28% sono iscritte alla camera di commercio come mediatori marittimi, il 10% sono agenzie di viaggi e tour operator, il 9% società armatrici e rispettivamente il 6% e 5% sono associazioni e agenzie e scuole nautiche.

Per quanto riguarda la localizzazione delle imprese la Lombardia e il Lazio con il 17,7% ciascuna sono le regioni che ospitano il maggior numero di aziende del settore.

Seguono l'Umbria e la Toscana con complessivamente il 12,6%, la Campania (10,7%), L'Emilia Romagna con le Marche (7,4%) mentre le altre regioni sono sotto il 7%.

Si deve tener presente però che la localizzazione dell'impresa non sempre coincide con il luogo nel quale viene svolta l'attività di noleggio e locazione di unità da diporto.

Alla domanda relativa al periodo di maggior "consumo" del servizio relativo al noleggio hanno risposto il 36% degli intervistati con i seguenti risultati.

Non sorprende che circa il 25% dei contratti venga concluso nel mese di agosto periodo tradizionalmente dedicato alle ferie in Italia, seguono chiaramente gli altri mesi estivi e primaverili nei quali si svolge la stagione nautica. Alcune aziende segnalano di avere un giro d'affari anche nei mesi invernali: si tratta di quelle aziende che dispongono di

Grafico 3.8

Noleggio e locazione unità da diporto
suddivisione percentuale delle aziende rispondenti
per classi di numero di addetti

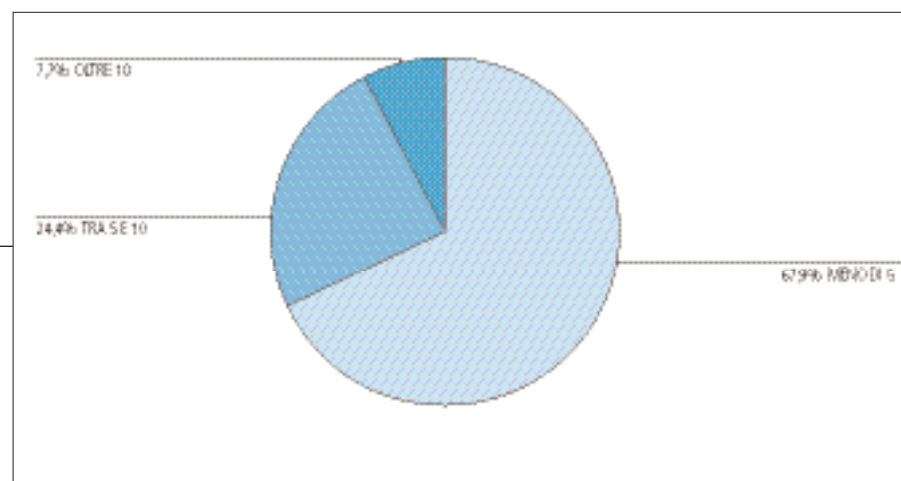
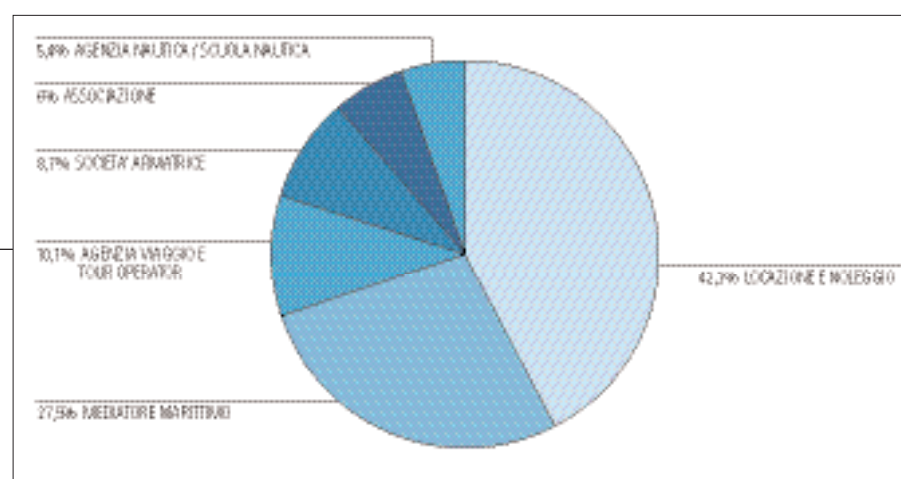


Grafico 3.9

Noleggio e locazione unità da diporto
suddivisione percentuale delle aziende rispondenti
per attività principale



imbarcazioni a noleggio o in locazione nelle zone dove è possibile il turismo nautico quando in Italia è la stagione fredda.

A proposito delle settimane di noleggio e/o locazione effettuate nel 2002 hanno risposto il 27,6 degli intervistati.

Tra questi circa il 36% ha totalizzato un totale complessivo inferiore alle 20 settimane; in questo caso si può trattare di armatori-skipper che hanno una piccola attività e noleggiano la propria barca, talvolta anche con una attività di scuola. Solo il 15% dei rispondenti è andato oltre le 300 settimane (e tra questi sono i tour operator che "vendono" il pacchetto viaggio in barca mentre le unità

da diporto sono operate da società terze spesso all'estero). Un 20% dei rispondenti dispone di una flotta più consistente visto che nel 2002 è riuscito a totalizzare un numero di settimane superiore a 100.

Grafico 3.10

Noleggio e locazione unità da diporto
suddivisione percentuale delle aziende rispondenti
per regione

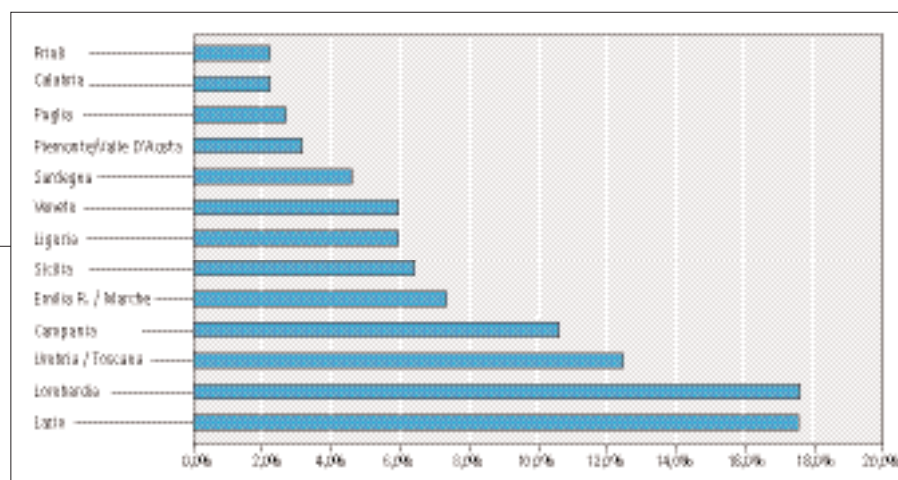


Grafico 3.11

Noleggio e locazione unità da diporto
suddivisione percentuale delle aziende rispondenti
per periodo di maggiore attività

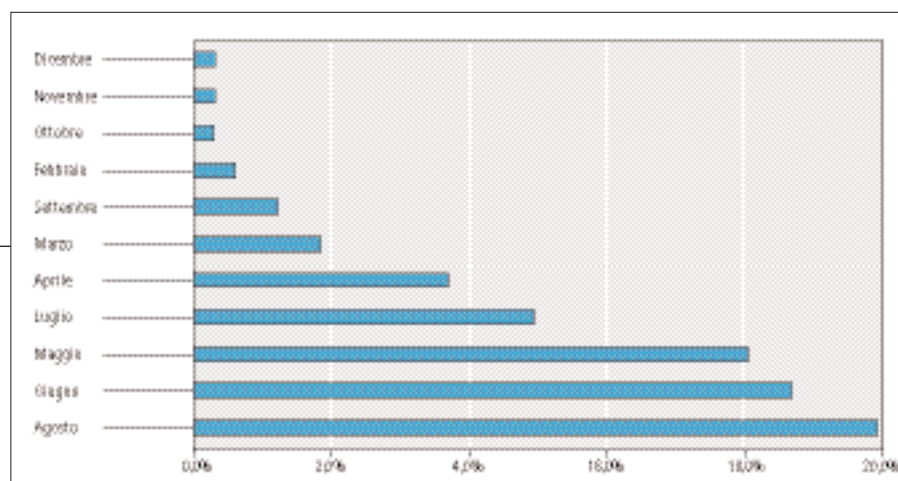
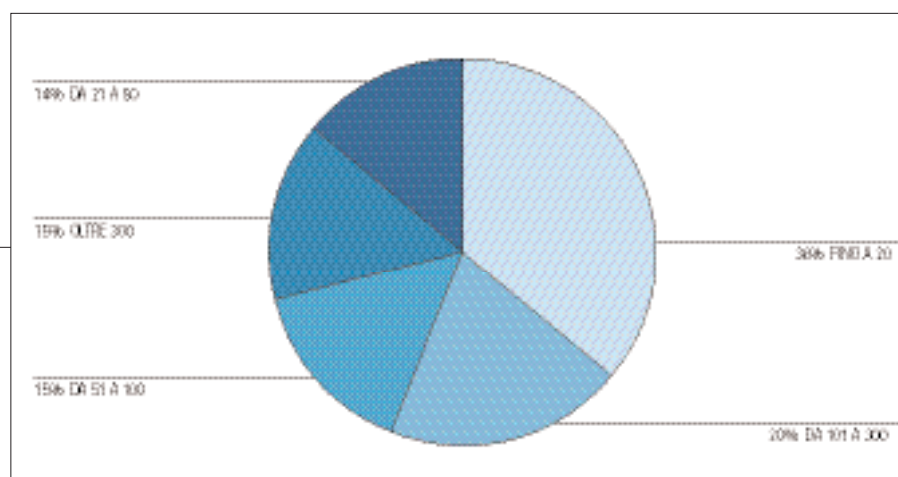


Grafico 3.12

Noleggio e locazione unità da diporto
suddivisione percentuale delle aziende rispondenti
per numero di settimane di noleggio/locazione svolte





4. L'industria nautica nel mondo

Introduzione	48
Il parco nautico mondiale	48
Le infrastrutture	50
La produzione nautica	51
I superyacht	53

Introduzione

Come consuetudine degli ultimi anni, UCINA (Unione Nazionale Cantieri e Industrie Nautiche ed Affini) riassume ed analizza in questa pubblicazione l'andamento della nautica mondiale. Anche quest'anno, grazie al contributo di ICOMIA i dati sono direttamente

confrontabili con quelli italiani poiché si riferiscono al 2002. I dati di riferimento sono quelli raccolti da ICOMIA (International Council of Marine Industry Association) e forniti dalle associazioni nazionali dei paesi più importanti dal punto di vista nautico (Argentina, Australia, Finlandia, Francia, Germania, Italia, Irlanda, Giappone, Norvegia, Portogallo,

Svezia, Svizzera, Regno Unito e Stati Uniti d'America). Da segnalare la mancanza di dati disponibili per Danimarca e Paesi Bassi.

Laddove non sono stati reperibili i dati, si sono riportati quando possibile quelli dello scorso anno nella supposizione che alcuni parametri (ad esempio il parco nautico) non si discostino molto dall'anno precedente.

Il parco nautico mondiale

La valutazione del parco nautico presente in un paese rapportato con la popolazione residente può fornire un'idea di quanto è diffuso il diporto nautico a livello nazionale.

Nella tabella 4.1 sono riportati i dati desunti dall'Icomia Statistics Book ovvero la pubblicazione statistica di Icomia (International Council of Marine Industry Association).

Per poter rendere confrontabili i dati dei vari paesi è evidenziato il numero di imbarcazioni presenti nel territorio ogni mille abitanti: questo parametro fornisce la vocazione al diporto nautico in ciascun paese.

Non costituisce una sorpresa vedere come i paesi nei quali, in rapporto alla popolazione il parco nautico è più consistente siano i paesi del nord Europa e nell'ordine Svezia, Norvegia, Finlandia. La Svezia è il paese europeo con il parco nautico più consistente con oltre 1.300.000 unità da diporto.

Nei paesi scandinavi è molto diffusa la cultura dell'andar per mare, nonostante il clima sia molto meno mite che nelle acque del Mediterraneo. Nei paesi appunto affacciati sul mediterraneo i primi due paesi per unità da diporto in rapporto alla popolazione sono Italia e Francia con circa 15 unità per 1000 abitanti. Seguono poi la Svizzera (senza mare) e il regno Unito con rispettivamente 14 e 8 unità da diporto ogni mille abitanti.

Il raffronto tra il dato degli Stati Uniti e quello dei paesi europei compresi nella tabella è decisamente a favore dei primi con 50 unità da diporto ogni 1000 contro le 19 dell'Europa.

Il confronto tra paesi per quanto riguarda il numero di unità da diporto del parco nautico ogni mille abitanti è evidenziato nel grafico 4.1. Per quanto riguarda la composizione del parco nautico occorre porre attenzione al fatto i dati non sono esattamente confrontabili fra di loro poiché non sono univoci i criteri

di raccolta dei dati: nelle statistiche fornite da alcuni paesi non vengono conteggiate le navi da diporto oppure le unità pneumatiche.

Si tengano quindi presenti, nella lettura della tabella, le note riportate accanto che si riferiscono alle varie metodologie di raccolte dei dati che sono state seguite.

La stima della suddivisione tra barche a vela, motore o altre unità minori tra cui le imbarcazioni pneumatiche risulta spesso ardua a causa della mancanza di dati precisi sulle unità esistenti soprattutto perché per la stragrande maggioranza di esse non esiste l'obbligo di registrazione e quindi non esistono dati certi. Per alcuni paesi si è quindi deciso di inserire nella tabella solo i dati conosciuti per via dell'obbligo di registrazione omettendo quelli sconosciuti. Per quanto riguarda le immmissioni di nuove unità da diporto nei mercati nazionali è praticamente impossibile stabilire quante di esse vadano a rimpiazzare unità dismesse e quante contribuiscano all'aumento del parco nautico. Inoltre, nella non omogeneità dei criteri di raccolta e suddivisione dei dati impedisce di comprendere quanto influiscano le piccole imbarcazioni come le derive, i surf, le canoe ecc. nella composizione del parco nautico. Una sommaria indicazione può essere visualizzata nel grafico 4.2.

E' evidente comunque la netta superiorità delle imbarcazioni a motore rispetto a quelle a vela che rappresentano solo il 12,3% del totale come rappresentato nel grafico 4.2.

Analizzando la suddivisione del parco nautico per aree geografiche, considerando i soli dati disponibili per il 2002 risulta evidente la grande prevalenza del mercato USA rispetto all'Europa.

Il dato degli altri paesi rimane in questo caso poco significativo a causa del numero assai ristretto di paesi presi in esame.

Tabella 4.1

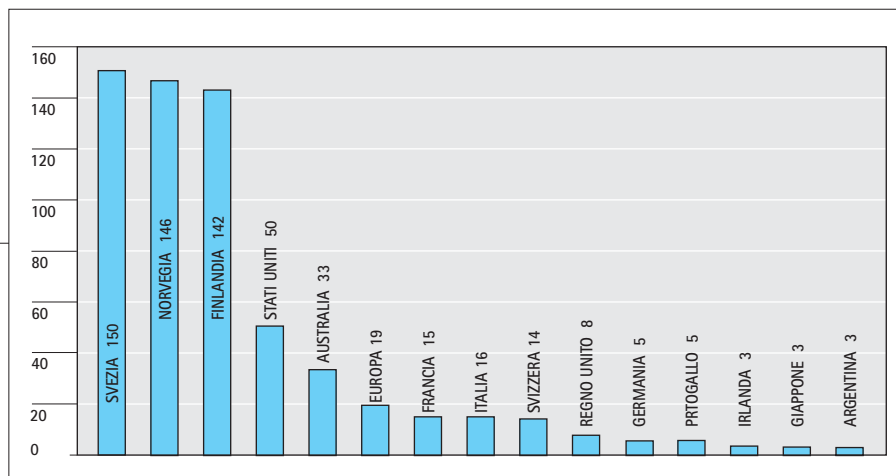
Il parco nautico nel mondo

(A) escluse le unità pneumatiche
(B) escluse le unità >24 m
(C) esclusi numeri sconosciuti

PAESE	POPOLAZIONE	UNITÀ DI PORTO x 1000 ABITANTI	TOTALE PARCO NAUTICO	UNITÀ A VELA	UNITÀ A MOTORE	ALTRO
ARGENTINA	37	3	(A) 100.432	(B) 10.867	89.565	
AUSTRALIA	19	33	620.483			
FINLANDIA	5	142	(A) 739.600	17.600	722.000	
FRANCIA	59	15	(C) 887.911	191.166	(C) 443.365	(C) 253.380
ITALIA	58	15	851.708			
GERMANIA	81	5	(C) 440.624	(B) 120.276	(B) 320.348	
IRLANDA	4	3	(C) 13.470	(B) 4.320	(B) 8.350	800
GIAPPONE	126	3	343.490	25.280	300.210	18.000
NORVEGIA	5	146	(A) 657.000	47.000	610.000	
PORTOGALLO	10	5	55.000			
SVEZIA	9	150	1.335.000	130.000	1.170.000	35.000
SVIZZERA	7	14	(A) 101.535	34.249	67.286	
REGNO UNITO	59	8	(C) 446.523	(C) 111.769	(C) 247.257	(C) 87.497
EUROPA	297	19	5.528.371	656.380	3.588.606	376.677
STATI UNITI	288	50	14.426.700	1.612.800	12.813.900	

Grafico 4.1

Parco nautico nel mondo
Unità da diporto ogni mille abitanti
per paese.



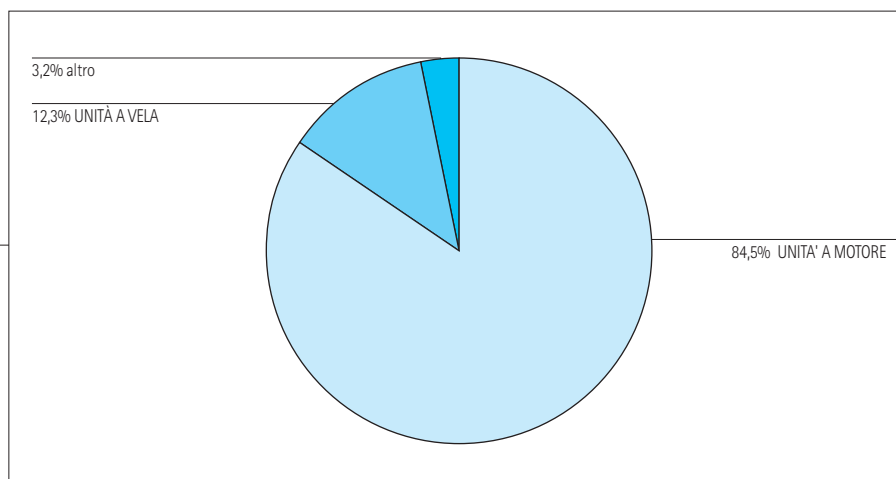
Bisogna considerare che la popolazione indica il numero degli cittadini del paese nel suo complesso: sono inclusi gli abitanti che per vari motivi (età, distanza da coste e laghi ecc.) non pra-

ticano sport nautici. Quindi tale parametro avrà una influenza maggiore in quei paesi dove è per motivi fisici (scarsa estensione delle coste, scarsa presenza

di acque interne) è più raro che la popolazione si dedichi al diporto nautico.

Grafico 4.2

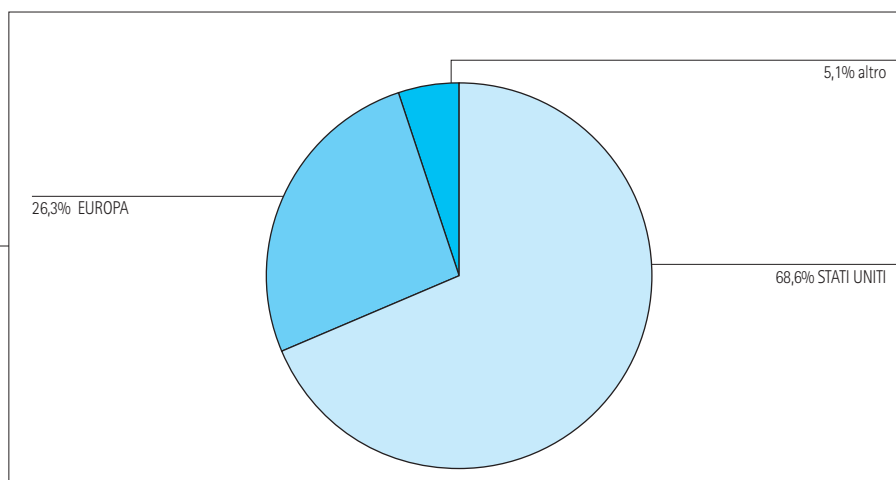
Suddivisione del parco nautico mondiale
per tipologia di imbarcazione



Nella categoria altro sono comprese:
le imbarcazioni pneumatiche;
moto d'acqua; unità minori.

Grafico 4.3

Parco nautico
Suddivisione geografica



Nella categoria altro sono comprese solamente i dati di Argentina, Australia e Giappone: ciò rende la categoria poco significativa. Il grafico comunque dà l'idea del rapporto tra il

parco nautico degli Stati Uniti e quello dell'Europa per quanto riguarda i soli paesi presi in esame.

Le infrastrutture

Le infrastrutture nautiche rappresentano un elemento fondamentale per lo sviluppo della navigazione da diporto: è evidente che il parco barche è destinato ad aumentare laddove è maggiore la possibilità di usufruire delle infrastrutture per il diporto nautico.

La situazione della Costa Azzurra che con la sua disponibilità di posti barca "attira" molti diportisti italiani che disertano le nostre coste per mancanza di approdi è un evidente esempio.

Nella tabella 4.2, è riportato il numero dei porti turistici e delle marine e il numero complessivo degli ormeggi (compresi quelli che si trovano in strutture diverse dalle marine e i porti turistici) per i paesi inclusi nelle statistiche ICOMIA.

Da un confronto con il parco nautico, risulta che soltanto il 10% delle barche ha un ormeggio in acqua, a conferma che la nautica da diporto è fatta essenzialmente di unità minori. Nel Regno Unito ben il 60% delle imbarcazioni costituenti il parco nautico del

paese avrebbe disponibile un posto barca. Negli altri paesi tale indice appare notevolmente più basso. Per quanto riguarda il numero di marine e porti turistici appare evidente che non in tutti i paesi è utilizzato lo stesso criterio di identificazione: il dato della Germania sembra spropositato (2400 marine) soprattutto rispetto alla media degli altri paesi.

Per numero di ormeggi risulta al primo posto in Europa il Regno Unito, seguito dalla Francia dall'Italia e dalla Svezia.

L'Italia quindi in questa classifica risulta soltanto quarta in Europa pur essendo il paese leader per quanto riguarda la produzione: gran parte di essa infatti viene esportata.

Nel confronto con la somma dei dati dei paesi europei gli Stati Uniti hanno poco meno del doppio delle marine dell'Europa e dispongono in totale di circa 330.000 ormeggi in più. Nel grafico 4.5 è illustrata la distribuzione dei posti barca nel mondo per area geografica e per paese.

Tabella 4.2

Le infrastrutture per la nautica da diporto

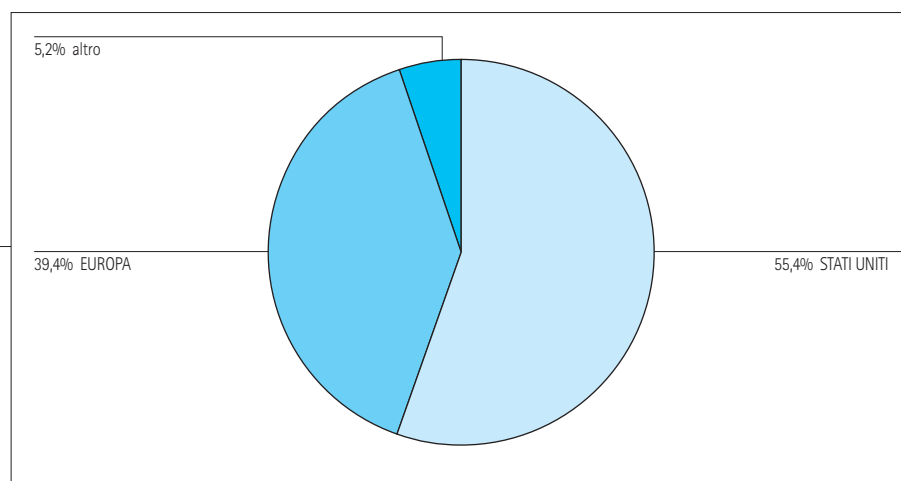
PAESE	PARCO NAUTICO	MARINE e PORTICCIOLI	ORMEGGI	UNITÀ da DIPORTO per ORMEGGIO	% UNITÀ da DIPORTO con ORMEGGIO
ARGENTINA	100.432	300	20.100	5	20%
AUSTRALIA	620.483	2.100	18.750	33	3%
FINLANDIA	739.600	1.700	80.000	9	11%
FRANCIA	887.911	370	223.000	4	25%
ITALIA	851.708	104	131.000	7	15%
GERMANIA	440.624	2.400			
IRLANDA	13.470	32	3.417	4	25%
GIAPPONE	343.490	570	69.000	5	20%
NORVEGIA	657.000	300			
PORTOGALLO	55.000	28	7.845	7	14%
SVEZIA	1.335.000	1.000	100.000	13	7%
SVIZZERA	101.535				0%
REGNO UNITO	446.523	500	270.000	2	60%
EUROPA	5.528.371	6.434	815.262	7	15%
STATI UNITI	14.426.700	12.000	1.145.000	13	8%

Il dato della Germania appare poco coerente poiché sembra spropositato il numero di marine conteggiato anche a fronte del fatto che non è comunicato il dato relativo al totale dei posti

barca disponibili nel paese.
Per la Svizzera e la Norvegia nelle statistiche Icomia non sono riportati i dati relativi al numero di ormeggi.

Grafico 4.4

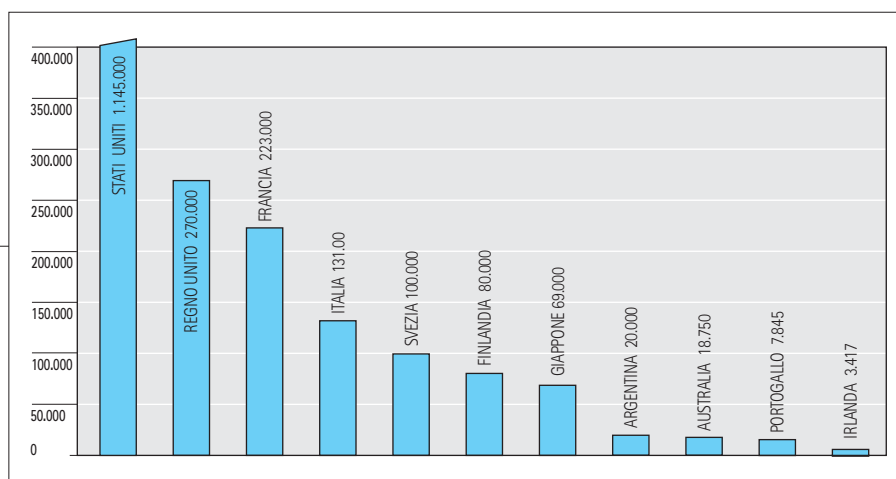
Ormeggi
Distribuzione per area geografica



Il dato degli altri paesi rimane anche in questo caso poco significativo a causa del numero assai ristretto di paesi presi in esame

Grafico 4.5

Ormeggi
Distribuzione geografica per paese



La barra corrispondente agli Stati Uniti pari a 1.145.000 ormeggi è stata accorciata per rendere i dati visualizzabili nello stesso grafico.

La produzione nautica

Nella tabella 4.3 sono riportati i dati inerenti la capacità produttiva dei vari paesi, viene considerato quindi il numero di cantieri, il valore del fatturato, il numero di addetti.

L'industria nautica italiana risulta, per il secondo anno consecutivo, prima in Europa come valore della produzione di imbarcazioni da diporto e seconda nel panorama mondiale dopo gli Stati Uniti. Si noti che gli Stati Uniti hanno, da soli, una produzione superiore al doppio della produzione dei paesi europei presi in esame. Per quanto riguarda gli addetti il Regno Unito, la Francia dichiarano in Europa un numero di dipendenti superiore all'Italia con una produttività per dipendente inferiore. L'industria cantieristica svedese risulta essere quella con la produttività per dipendente più elevata. Nell'insieme la dimensione della cantieristica da diporto risulta comunque di dimensioni sempre piuttosto artigianali con una media di dipendenti per azienda piuttosto bassa: la media dei paesi europei considerati è di 16. Il paese con il maggior numero di dipendenti per cantiere è la Francia con una

media di 60 addetti. In Italia la media è di 9 dipendenti a dimostrazione del fatto che la piccola media industria riveste, in questo come in altri settori industriali, il ruolo di protagonista della produzione nazionale anche se non mancano in Italia esempi di grandi realtà produttive con una organizzazione di dimensioni industriali. Nel grafico 4.6 sono riportati i valori della produzione di imbarcazioni per nazione. La tabella 4.4 indica il numero di unità da diporto prodotte nei vari paesi, distinguendo, ove possibile tra unità a vela, motore e altre unità minori.

Nelle statistiche di alcuni paesi non sono riportati i battelli pneumatici o le imbarcazioni sia a vela che a motore di lunghezza superiore ai 24 metri.

Questo rende i dati non del tutto omogenei fra loro. Leader europeo, a livello di numero di unità prodotte, risulta essere la Francia, con oltre 61.000 unità prodotte delle quali la maggioranza pneumatiche.

Segue dalla Germania con circa 25.000 per la quasi totalità unità con motore fuoribordo.

Tabella 4.3

I cantieri nautici

(1) fatturato in milioni di Euro
(2) fatturato medio in milioni Euro
(3) fatturato medio in Euro

PAESE	CANTIERI	ADDETTI	(1) FATTURATO	(2) FATTURATO per CANTIERE	(3) FATTURATO per DIPENDENTE	ADDETTI per CANTIERE
ARGENTINA	35	1.409		-	-	40
AUSTRALIA	410			-	-	-
FINLANDIA	52		228.000.000	4.384.615		-
FRANCIA	120	7.210	816.000.000	6.800.000	113.176	60
ITALIA	660	6.000	1.561.000.000	2.365.152	262.353	9
GERMANIA	433	5.750		-	-	13
IRLANDA	6	161	8.500.000	1.416.667	52.795	27
NORVEGIA	90	1.700	117.293.032	1.303.256	68.996	19
PORTOGALLO	40	450	35.000.000	875.000	77.778	11
SVEZIA	50	800	175.746.924	3.514.938	219.684	16
SVIZZERA	18	108	10.578.761	587.709	97.951	6
REGNO UNITO	400	7.800	919.146.284	2.297.866	117.839	20
EUROPA	1.869	29.929	3.643.493.001	1.949.434	121.738	16
STATI UNITI	1.100		10.049.287.475	9.135.716		-

Per alcuni paesi non sono disponibili tutti i dati: la conversione dalle valute fuori dell'area Euro è stata effettuata basandosi sul tasso di cambio del 1 giugno del 2002.

Oltre l'80%, in numero, delle imbarcazioni a vengono prodotte negli Stati Uniti (circa 420.000), mentre la produzione di barche a vela è divisa in modo meno marcato tra Nord America ed Europa. La vela rappresenta però, a livello mondiale, solo il 3,6% della produzione mondiale, inferiore quindi alla percentuale della vela nel parco nautico che è il 12,3%. Questa differenza può essere in parte forse giustificata dalla maggiore durata media delle unità a vela, che comporta quindi un minore ricambio sul mercato.

Il grafico 4.7 rappresenta graficamente il numero di unità da diporto prodotte per paese e il grafico 4.8 la sua suddivisione per tipo di unità da diporto.

Tabella 4.4

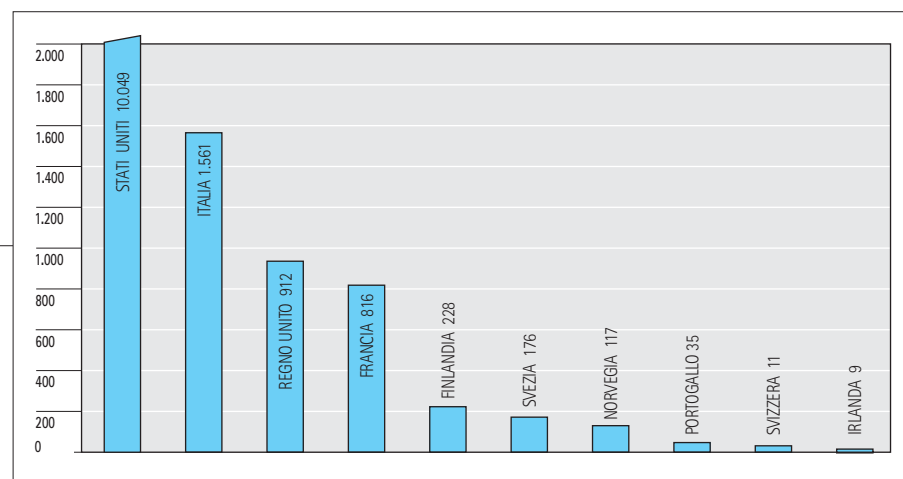
Produzione di Unità da diporto
(numero di unità prodotte)

(A) escluse le unità pneumatiche
(B) escluse le unità >24 m
(C) esclusi numeri sconosciuti

PAESE	UNITÀ A VELA	UNITÀ A MOTORE	UNITÀ PNEUMATICHE	TOTALE	MOTO D'ACQUA
ARGENTINA	(B) 88	(B) 1.490		(A)(B) 1.578	
AUSTRALIA				37.557	
FINLANDIA	123	17.877		(A) 18.000	
FRANCIA	7.824	2.351	59.590	(C) 69.765	
ITALIA	602	8.298	13.406	22.306	
GERMANIA	(B) 4.221	(B) 21.111		(C) 25.332	
IRLANDA	(C) 26	(C) 280	(C) 30	(C) 336	
GIAPPONE	220	7.340	13.322	20.882	2.004
NORVEGIA				7.500	
SVEZIA	750	10.950		11.700	
SVIZZERA				350	
REGNO UNITO	(C) 2.771	(C) 4.525	(C) 6.000	(C) 13.296	
EUROPA	16.317	65.392	79.026	168.585	
STATI UNITI	17.500	402.600	(A) 340.300	760.400	79.300

Grafico 4.6

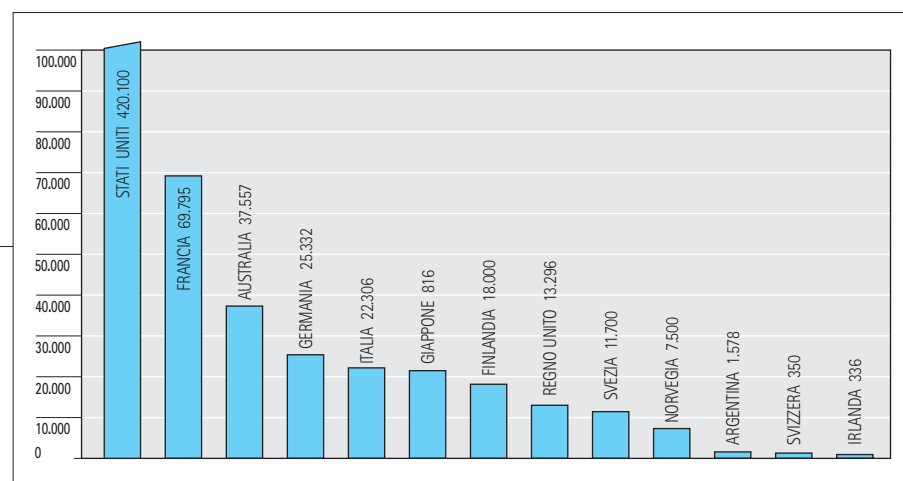
Fatturato dei cantieri nautici per paese
(valore in milioni di Euro)



La barra corrispondente al valore degli Stati Uniti è stata accorciata per rendere i dati visualizzabili nello stesso grafico.

Grafico 4.7

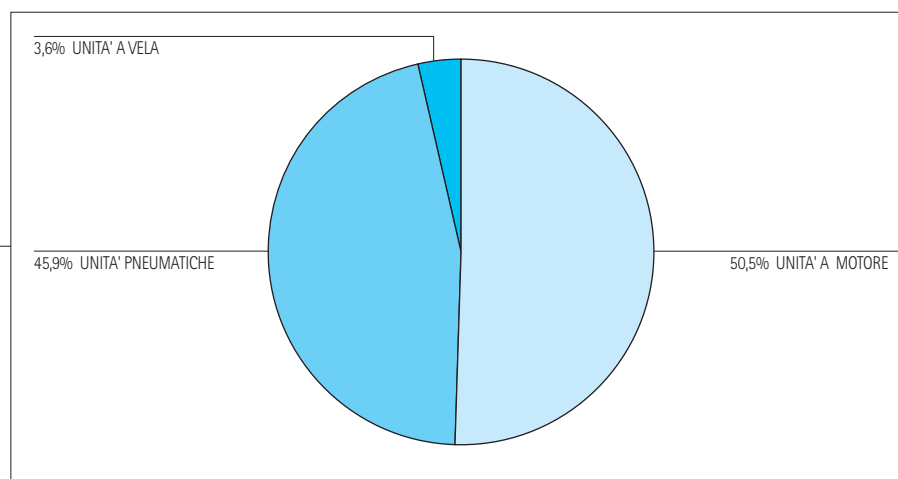
Unità da diporto prodotte per paese



La barra corrispondente al valore degli Stati Uniti è stata accorciata per rendere i dati visualizzabili nello stesso grafico: non sono stati inclusi i 340.300 tra canoe e kayaks prodotti negli USA nel 2002.

Grafico 4.8

Unità da diporto prodotte per tipo



Circa le metà delle unità prodotte sono a motore. L'alto numero di unità pneumatiche prodotte fa sì che questa categoria di unità da diporto raggiunta una quota del 46%.

Le moto d'acqua non sono state considerate per l'elaborazione di questo grafico.

I superyacht

L'industria nautica italiana è, a livello statistico, quella che produce imbarcazioni con il valore medio più alto. Ciò è dovuto al grosso apporto della produzione di superyacht ovvero delle imbarcazioni con scafo di lunghezza superiore agli 80 piedi (24 metri).

Nella costruzione di questo specifico tipo di unità da diporto l'Italia si pone nelle posizioni di leadership a livello mondiale come numero di progetti in costruzione.

Secondo l'Order Book 2002-2003 pubblicato su numero di Gennaio 2003 della rivista ShowBoat International sono attualmente in costruzione nel mondo 482 superyacht: ben 178 di questi saranno varati da cantieri italiani. L'Italia detiene una quota del mercato mondiale, per numero di unità prodotte pari al 37% circa. Dei 482 superyacht in costruzione nel mondo 69 sono unità a vela e 413 a

motore con prevalenza delle unità medio grandi. La suddivisione degli ordini secondo la tipologia e l'andamento negli anni sono evidenziati nel grafico 4.9.

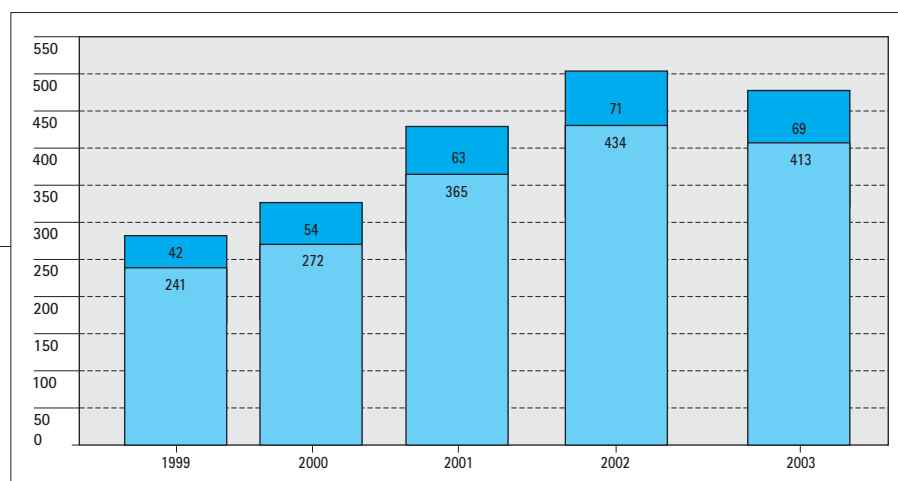
L'Italia ha affermato il proprio primato di maggiore produttore di superyacht nel 2000 superando gli Stati Uniti fino ad allora leader incontrastati.

Si tenga presente che nel 1999 l'Italia aveva in produzione 70 superyacht e l'anno dopo 100 fino ad arrivare a 170 unità in produzione per il 2002 e 178 nel 2003: una crescita del 154% in soli 4 anni. Nel grafico 4.10 è evidenziato l'andamento degli ordini negli ultimi 5 anni per l'Italia e a livello mondiale e nei grafici 4.11 e 4.12 è riportato l'andamento negli anni per i primi 5 paesi produttori per quanto riguarda il numero di unità e la lunghezza totale dei superyacht in costruzione.

Grafico 4.9

Order book dei superyacht
Andamento dal 1999 al 2003
e suddivisione per tipo

Superyacht a vela ■
Superyacht a motore ■



Il rapporto tra superyacht a motore e quelli a vela si è mantenuto costante negli anni con circa l'86% delle unità in costruzione a motore e la restante parte a vela. Per quanto riguarda l'an-

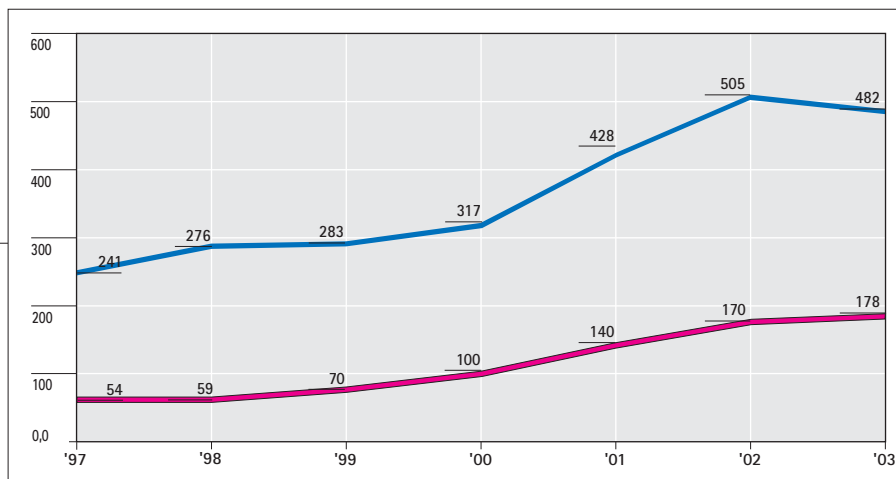
damento degli ordini negli anni il picco di crescita per le unità a vela è stato nel 2000 e per le unità a motore nel 2001. Rispetto al 1999 l'Order Book del 2002 è del

70% più consistente, l'andamento del 2003 rispetto all'anno precedente è invece in flessione del 5%.

Grafico 4.10

Order book dei superyacht
Andamento dal 1999 al 2003 a livello mondiale
e per l'Italia

Produzione mondiale ■
Produzione italiana ■



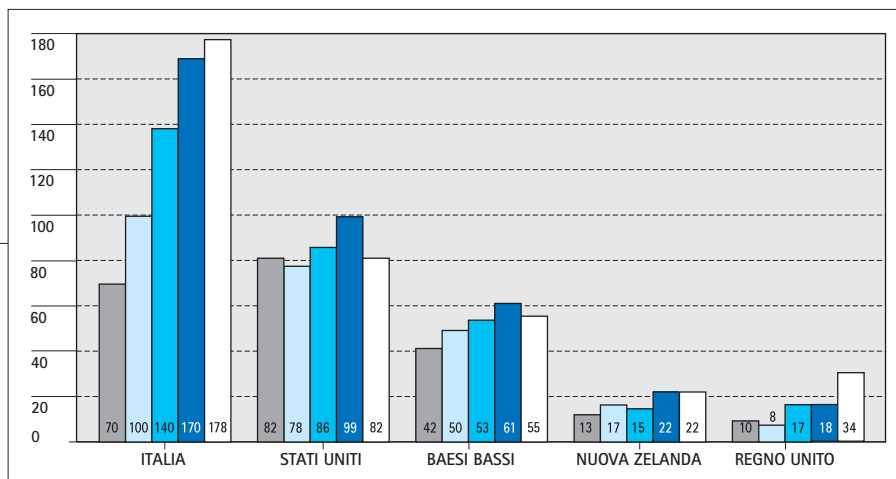
Diminuisce il totale a livello mondiale dei superyacht in costruzione. Si evidenzia ancora di più la capacità dell'industria cantieristica italiana nel conquistare la

parte più rilevante di questo mercato. La crescita dell'order book mondiale dal 1999 al 2003 è del 70% quella dei cantieri italiani del 154%.

Grafico 4.11

Order book superyacht
Andamento dal 1999 al 2003 dei primi 5 paesi
produttori per numero di progetti

'99 ■ '00 ■ '01 ■ '02 ■ '03 ■



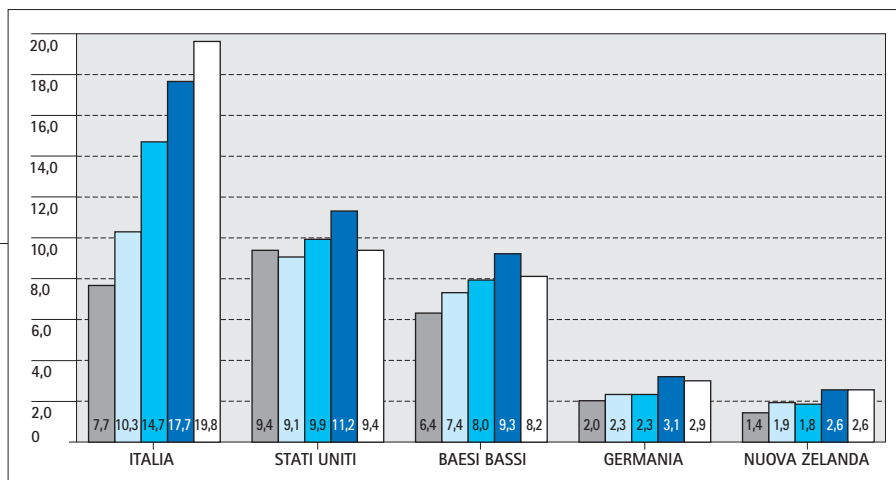
Il numero dei progetti di superyacht in costruzione diminuisce per tutti i primi 5 paesi produttori tranne che per l'Italia (in crescita) e la Nuova Zelanda (stabile).

L'Italia toglie il primato di maggior produttore agli Stati Uniti nel 2000 e da allora lo mantiene.

Grafico 4.12

Order book dei superyacht - Andamento dal 1999
al 2003 dei primi 5 paesi produttori per numero
di progetti (lunghezza in migliaia di piedi)

'99 ■ '00 ■ '01 ■ '02 ■ '03 ■



Rispetto alla "classifica" per numero di superyacht in costruzione del grafico 4.11 rimangono invariate le prime tre posizioni. Quarto paese per lunghezza totale dei progetti

risulta essere la Germania. La lunghezza media dei superyacht in costruzione in tale paese è quindi evidente maggiore rispetto alla media di altri.

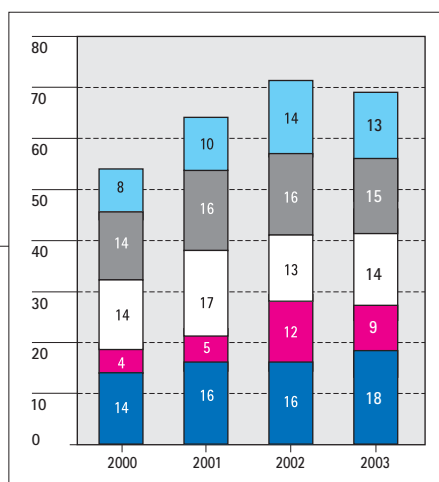
Anche in questo caso l'andamento rispetto all'anno precedente dei cantieri italiani è l'unico positivo.

Grafico 4.13

Superyacht a vela

Suddivisione per fasce di lunghezza degli ordini e loro andamento nel tempo

> di 150' 120'-149' 100'-119' 90'-99' 80'-89'



L'evoluzione del mercato dei superyacht a vela segna una battuta d'arresto rispetto alla crescita degli ultimi anni. Il calo di unità in costruzione si presenta distri-

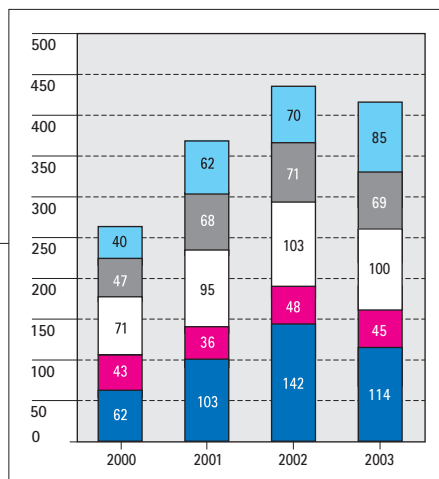
buito in tutte le fasce e con maggiore evidenza in quella tra i 90 e 99 piedi in calo del 25%.

Grafico 4.14

Superyacht a motore

Suddivisione per fasce di lunghezza degli ordini e loro andamento nel tempo

> di 150' 120'-149' 100'-119' 90'-99' 80'-89'



Quasi un terzo superyacht in costruzione in Italia hanno una lunghezza inferiore a 90'. Quasi la metà dei superyacht in costruzione nei Paesi bassi ha una lunghezza superiore a 150

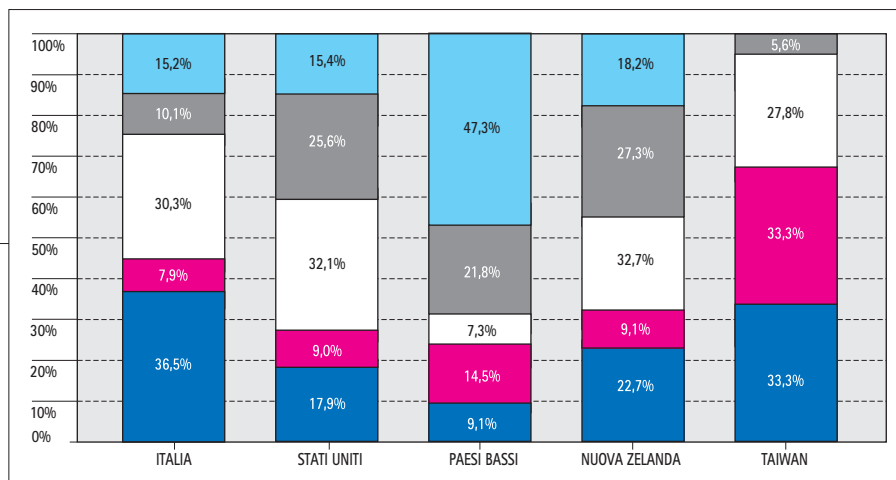
piedi. I cantieri taiwanesi non producono superyacht di lunghezza superiore a 150'.

Grafico 4.15

Superyacht

Suddivisione per fasce di lunghezza dell'order book 2002-2003 per i primi cinque paesi produttori

> di 150' 120'-149' 100'-119' 90'-99' 80'-89'



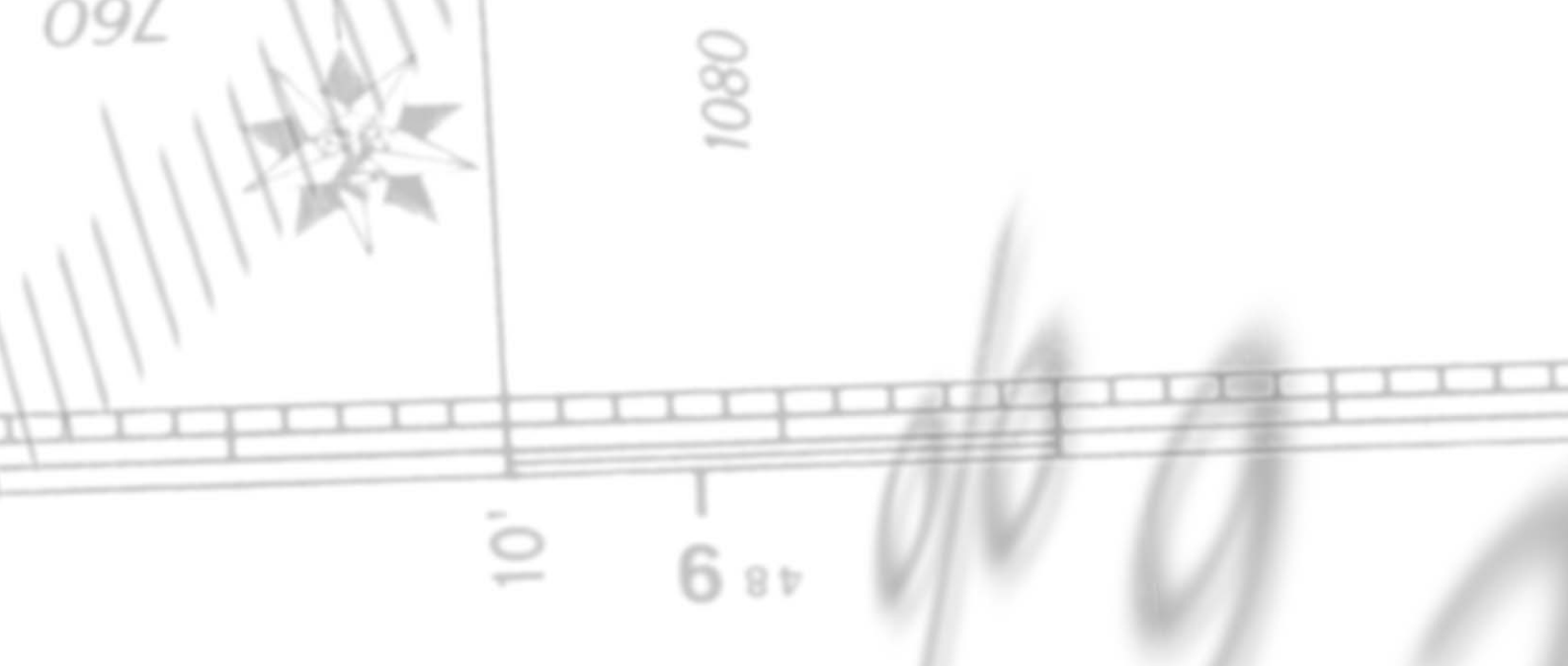
Quasi un terzo superyacht in costruzione in Italia hanno una lunghezza inferiore a 90'. Quasi la metà dei superyacht in costruzione nei Paesi bassi ha una lunghezza superiore a 150

piedi. I cantieri taiwanesi non producono superyacht di lunghezza superiore a 150'.



5. Appendici

Appendice I	Cifre del campione	58
Appendice II	Nuove immatricolazioni	63
Appendice III	Import-Export da ISTAT	69



Appendice I . Cifre del campione

Tabella I . 1

Unità da diporto

 Fatturato nautico
(valori in euro)

CATEGORIA	ANNO	PRODUZIONE NAZIONALE	IMPORT	FATTURATO NAUTICO
UNITÀ DA DIPORTO	1998	576.696.432	87.523.951	664.220.382
	1999	671.772.015	122.035.667	793.807.682
	2000	811.870.245	145.147.629	957.017.875
	2001	1.039.750.655	161.292.588	1.201.043.243
	2002	1.169.578.821	183.060.956	1.352.639.777
UNITÀ ENTROBORDO E ENTROFUORIBORDO	1998	461.996.519	66.571.294	528.567.813
	1999	531.782.758	94.676.879	626.459.636
	2000	649.059.274	113.612.254	762.671.528
	2001	848.538.685	129.114.225	977.652.910
	2002	958.060.849	143.827.826	1.101.888.675
UNITÀ FUORIBORDO	1998	45.892.360	8.092.880	53.985.240
	1999	59.718.944	10.613.189	70.332.133
	2000	66.695.244	12.684.698	79.379.942
	2001	77.032.645	12.808.648	89.841.293
	2002	87.260.638	13.697.802	100.958.440
UNITÀ A VELA	1998	28.712.421	8.650.653	37.363.074
	1999	37.254.618	12.906.258	50.160.876
	2000	48.546.949	15.493.707	64.040.655
	2001	65.602.938	15.770.011	81.372.949
	2002	71.712.940	21.284.888	92.997.828
UNITÀ PNEUMATICHE	1998	40.095.131	4.209.124	44.304.255
	1999	43.015.695	3.839.341	46.855.036
	2000	47.568.779	3.356.970	50.925.749
	2001	48.575.870	3.599.705	52.175.575
	2002	52.544.394	4.250.440	56.794.834

Tabella I . 2

Unità da diporto

 Produzione nazionale
(valori in euro)

CATEGORIA	ANNO	FATTURATO INTERNO	EXPORT	PRODUZIONE NAZIONALE
UNITÀ DA DIPORTO	1998	121.315.209	455.381.223	576.696.432
	1999	140.396.742	531.375.273	671.772.015
	2000	170.947.234	640.923.012	811.870.245
	2001	212.120.211	827.630.444	1.039.750.655
	2002	230.186.953	939.391.868	1.169.578.821
UNITÀ ENTROBORDO E ENTROFUORIBORDO	1998	54.703.115	407.293.404	461.996.519
	1999	63.702.376	468.080.381	531.782.758
	2000	81.600.190	567.459.084	649.059.274
	2001	105.357.207	743.181.478	848.538.685
	2002	114.514.972	843.545.877	958.060.849
UNITÀ FUORIBORDO	1998	25.685.984	20.206.376	45.892.360
	1999	33.247.429	26.471.515	59.718.944
	2000	40.872.39	25.822.845	66.695.244
	2001	44.502.058	32.530.587	77.032.645
	2002	45.397.354	41.863.284	87.260.638
UNITÀ A VELA	1998	13.282.755	15.429.666	28.712.421
	1999	13.394.310	23.860.309	37.254.618
	2000	15.165.757	33.381.192	48.546.949
	2001	28.064.268	37.538.670	65.602.938
	2002	34.028.885	37.684.055	71.712.940
UNITÀ PNEUMATICHE	1998	27.643.356	12.451.776	40.095.131
	1999	30.052.627	12.963.068	43.015.695
	2000	33.308.888	14.259.891	47.568.779
	2001	34.196.161	14.379.709	48.575.870
	2002	36.245.742	16.298.652	52.544.394

Tabella I . 3

Unità da diporto

 Mercato nazionale
(valori in euro)

CATEGORIA	ANNO	FATTURATO INTERNO	IMPORT	MERCATO NAZIONALE
UNITÀ DA DIPORTO	1998	121.315.209	87.523.951	208.839.160
	1999	140.396.742	122.035.667	262.432.409
	2000	170.947.234	145.147.629	316.094.863
	2001	212.120.211	161.292.588	373.412.799
	2002	230.186.953	183.060.956	413.247.909
UNITÀ ENTROBORDO E ENTROFUORIBORDO	1998	54.703.115	66.571.294	121.274.409
	1999	63.702.376	94.676.879	158.379.255
	2000	81.600.190	113.612.254	195.212.445
	2001	105.357.207	129.114.225	234.471.432
	2002	114.514.972	143.827.826	258.342.798
UNITÀ FUORIBORDO	1998	25.685.984	8.092.880	33.778.863
	1999	33.247.429	10.613.189	43.860.619
	2000	40.872.399	12.684.698	53.557.097
	2001	44.502.058	12.808.648	57.310.706
	2002	45.397.354	13.697.802	59.095.156
UNITÀ A VELA	1998	13.282.755	8.650.653	21.933.408
	1999	13.394.310	12.906.258	26.300.568
	2000	15.165.757	15.493.707	30.659.464
	2001	28.064.268	15.770.011	43.834.279
	2002	34.028.885	21.284.888	55.313.773
UNITÀ PNEUMATICHE	1998	27.643.356	4.209.124	31.852.479
	1999	30.052.627	3.839.341	33.891.968
	2000	33.308.888	3.356.970	36.665.858
	2001	34.196.161	3.599.705	37.795.865
	2002	36.245.742	4.250.440	40.496.182

Tabella I .4

Unità da diporto
Parametri economici dei settori
(valori economici in euro)

CATEGORIA	UNITÀ EB – EFB	UNITÀ FB	UNITÀ PNEUMATICHE	UNITÀ A VELA	TOTALE
ADDETTI	3.450	1.320	690	540	6.000
FATTURATO NAUTICO	1.101.888.675	100.958.440	56.794.834	92.997.828	1.352.639.777
IMPORTAZIONE	143.827.826	13.697.802	4.250.440	21.284.888	183.060.956
PRODUZIONE NAZIONALE	958.060.849	87.260.638	52.544.394	71.712.940	1.169.578.821
FATTURATO INTERNO	114.514.972	45.397.354	36.245.742	34.028.885	230.186.953
ESPORTAZIONI	843.545.877	41.863.284	16.298.652	37.684.055	939.391.868
ESPORTAZIONI VERSO L'UE	471.872.359	22.749.744	12.453.361	29.820.530	536.895.994
ESPORTAZIONI VERSO PAESI EXTRA UE	371.673.518	19.113.540	3.845.291	7.863.525	402.495.874
MERCATO NAZIONALE	258.342.798	59.095.156	40.496.182	55.313.773	413.247.909
MERCATO ESTERO	843.545.877	41.863.284	16.298.652	37.684.055	939.391.868

Tabella I .5

Unità da diporto
Suddivisione per tipo di unità
del fatturato
(basata su un campione ridotto)

CATEGORIA	DESCRIZIONE	N. UNITA' VENDUTE	FATTURATO	PRODUZIONE NAZIONALE	IMPORT
UNITÀ A REMI	CANOE-KAJAK-ALTRE	9.492	10.789.047	10.468.991	320.057
	PATTINI-PEDALÒ	1.350	3.591.090	3.591.090	-
	ALTRI NATANTI A REMI	229	811.617	729.755	81.862
	TOTALE UNITÀ A REMI	11.071	15.191.754	14.789.835	401.919
	APERTE FUORIBORDO	3.738	50.416.534	43.322.877	7.093.657
UNITÀ A MOTORE	APERTE ENTROBORDO	96	9.249.815	8.288.986	960.828
	APERTE ENTROFUORIBORDO	63	3.606.951	1.471.879	2.135.072
	APERTE IDROGETTO	1.253	15.940.624	26.363	15.914.261
	GOMMONI	7.935	10.903.564	7.241.766	3.661.799
	GOMMONI CHIGLIA RIGIDA	8.565	45.642.123	45.114.366	527.756
	UNITÀ MINORI A MOTORE	283	6.808.301	6.808.301	-
	SEMICABINATE FUORIBORDO	889	15.505.440	14.681.040	824.401
	SEMICABINATE ENTROBORDO	294	64.159.585	32.441.918	31.717.667
	SEMICABINATE ENTROFUORIBORDO	492	25.966.948	20.241.580	5.725.368
	SEMICABINATE IDROGETTO	5	13.479.356	13.479.356	-
	CABINATE FUORIBORDO	95	1.535.712	1.157.887	377.825
	CABINATE ENTROBORDO	1.170	815.693.375	790.603.813	25.089.562
	CABINATE ENTROFUORIBORDO	670	96.405.727	80.913.659	15.492.068
	CABINATE IDROGETTO	8	10.546.387	10.546.387	-
	TOTALE UNITÀ A MOTORE	25.556	1.185.860.443	1.076.340.178	109.520.265
UNITÀ A VELA	DERIVE VELICHE	68	77.600	45.100	32.500
	MULTISCAFI APERTI	214	432.383	432.383	-
	CABINATE CON MOTORE F.B.	14	828.124	680.974	147.150
	CABINATE CON MOTORE E.B.	520	62.254.288	52.182.982	10.071.306
	CABINATE ENTROFUORIBORDO	106	10.000.000	-	10.000.000
	MULTISCAFI CABINATI	11	4.945.754	3.943.500	1.002.254
	TOTALE UNITÀ A VELA	933	78.538.149	57.284.939	21.253.210
TOTALE		37.560	1.279.590.346	1.148.414.952	131.175.394

Tabella I .6

Unità da diporto
Unità vendute
per tipo e lunghezza
(basata su un campione ridotto)

DESCRIZIONE	0-6 m	6-7,5 m	7,5-12 m	12-16 m	16-24 m	>24 m	totale
APERTE FUORIBORDO	3.070	654	14	-	-	--	3.738
APERTE ENTROBORDO	5	36	14	8	7	-	70
APERTE ENTROFUORIBORDO	6	54	-	3	-	-	63
APERTE IDROGETTO	1.250	3	-	-	-	-	1.253
GOMMONI	7.335	270	30	-	-	--	7.635
GOMMONI CHIGLIA RIGIDA	6.148	1.957	370	63	3	4-	8.545
UNITÀ MINORI A MOTORE	56	137	90	-	-	--	283
SEMICABINATE FUORIBORDO	450	402	12	3	9	13-	889
SEMICABINATE ENTROBORDO	2	78	87	42	42	95	265
SEMICABINATE ENTROFUORIBORDO	36	274	152	30	-	--	492
SEMICABINATE IDROGETTO	-	-	-	-	-	-5	5
CABINATE FUORIBORDO	45	28	-	8	9	5-	95
CABINATE ENTROBORDO	2	128	162	165	358	28966	1.170
CABINATE ENTROFUORIBORDO	1	110	237	244	40	344	670
CABINATE IDROGETTO						8	8
DERIVE VELICHE	6	-	-	-	-	--	6
MULTISCAFI A VELA APERTI	124	-	-	-	-	--	124
A VELA CABINATE CON MOTORE FB	3	11	-	-	-	--	14
A VELA CABINATE CON MOTORE EB	82	62	17	189	161	9	520
A VELA CABINATE CON MOTORE EFB	-	-	26	39	41	-	106
MULTISCAFI A VELA CABINATI	-	1	-	3	4	3-	11
TOTALE	18.621	4.205	1.211	797	674	36.688	25.962

Tabella I . 7

Unità da diporto

Unità vendute per tipo
e dislocamento a medio carico
(basata su un campione ridotto)

DESCRIZIONE	0-3 t	3-10 t	10-25 t	25-50 t	>50 t	totale
APERTE FUORIBORDO	3.201	53	1	-	-	3.255
APERTE ENTROBORDO	43	3	5	-	-	51
APERTE ENTROFUORIBORDO	57	3	2	-	-	62
APERTE IDROGETTO	1.253	-	-	-	-	1.253
GOMMONI	6.515	170	40	-	-	.725
GOMMONI CHIGLIA RIGIDA	5.925	1.106	20	-	-	7.051
UNITA' MINORI A MOTORI	188	45	-	-	-	233
SEMICABINATE FUORIBORDO	642	59	-	-	-	701
SEMICABINATE ENTROBORDO	124	90	59	115	-	289
SEMICABINATE ENTROFUORIBORDO	293	139	42	3	-	477
SEMICABINATE IDROGETTO	-	-	-	5	-	5
CABINATE FUORIBORDO	75	20	-	-	-	95
CABINATE ENTROBORDO	72	270	511	14797	-	1.097
CABINATE ENTROFUORIBORDO	95	373	756	4	-	553
CABINATE IDROGETTO	-	-	3	5	-	8
DERIVE VELICHE	2	4	-	-	-	6
MULTISCAFI A VELA APERTI	20	-	-	-	-	20
CABINATE CON MOTORE AUSILIARIO F.B.	14	-	-	-	-	14
CABINATE CON MOTORE AUSILIARIO E.B.	3	325	184	2	-	514
UNITA' CABINATE CON MOTORE AUSILIARIO E.F.B.	-	94	12	-	-	106
MULTISCAFI CABINATI	2	2	6	1	-	11
TOTALE	18.524	2.756	960	175	111	22.526

Tabella I . 8

Unità da diporto

Unità vendute
per tipo e potenza del motore installato
(basata su un campione ridotto)

DESCRIZIONE	0-15 kW	15-30 kW	30-250 kW	250-500 kW	>500kW	totale
APERTE FUORIBORDO	46	733	1.924	4	-	2.707
APERTE ENTROBORDO	1	0	28	8	2	9
APERTE ENTROFUORIBORDO	-	-	18	-	-	18
APERTE IDROGETTO	-	450	803	-	-	1.253
GOMMONI	5.904	266	100	-	-	6.270
GOMMONI CHIGLIA RIGIDA	2.206	1.335	4.022	155	-	7.718
UNITA' MINORI A MOTORI	-	39	96	25	5	165
SEMICABINATE FUORIBORDO	-	50	538	15	50	653
SEMICABINATE ENTROBORDO	16	13	170	50	45	294
SEMICABINATE ENTROFUORIBORDO	-	-	315	135	4	454
SEMICABINATE IDROGETTO	-	-	-	-	5	5
CABINATE FUORIBORDO	-	-	70	-	20	90
CABINATE ENTROBORDO	3	2	223	331	407	966
CABINATE ENTROFUORIBORDO	1	6	142	323	49	521
CABINATE IDROGETTO	-	-	-	-	8	8
DERIVE VELICHE	1	-	-	-	-	1
APERTE A CHIGLIA FISSA	-	-	-	-	-	-
MULTISCAFI A VELA APERTI	20	-	-	-	-	20
CABINATE CON MOTORE AUSILIARIO F.B.	14	-	-	-	-	14
CABINATE CON MOTORE AUSILIARIO E.B.	85	124	64	1	-	274
CABINATE CON MOTORE AUSILIARIO E.F.B.	28	37	41	-	-	106
MULTISCAFI A VELA CABINATI	1	5	4	1	-	11
TOTALE	8.326	3.070	8.558	1.048	595	21.597

Tabella I.9

Accessori

Parametri economici del comparto

DESCRIZIONE	valori
N. ADDETTI	6.600
FATTURATO NAUTICO	674.003.346
IMPORTAZIONE	132.635.440
PRODUZIONE NAZIONALE	541.367.906
FATTURATO INTERNO	364.867.624
ESPORTAZIONI	176.500.282
ESPORTAZIONI VERSO L'U.E.	112.006.922
ESPORTAZIONI VERSO PAESI EXTRA U.E.	64.493.360
MERCATO NAZIONALE	497.503.064
MERCATO ESTERO	176.500.282

Tabella I . 10

Accessori
Suddivisione per merceologia del fatturato
(basato su un campione ridotto)

DESCRIZIONE	FATTURATO	PRODUZIONE NAZIONALE	IMPORT
STRUMENTAZIONE ELETTRONICA	43.654.765	21.881.081	21.773.684
FINESTRE, OBLO', BOCCAPORTI, PARABREZZA	35.754.122	35.454.334	299.788
ANCORAGGIO	32.507.620	28.050.092	4.457.528
RIDUTTORI, INVERTITORI, GIUNTI	30.740.432	17.740.097	13.000.335
TIMONERIE, TELECOMANDI, VOLANTI	27.011.743	23.391.210	3.620.532
FRIGORIFERI E CONDIZIONAMENTO	26.332.606	24.281.484	2.051.122
MATERIE PRIME	24.360.187	22.632.431	1.727.756
VERNICI	23.934.101	19.133.902	4.800.199
CARTE NAUTICHE E STRUMENTI PER LA NAVIGAZIONE	23.349.255	22.241.149	1.108.107
ARREDAMENTO NAVALE	20.278.474	16.942.186	3.336.288
STRUMENTAZIONE E APPARECCHIATURA DI BORDO	18.469.648	7.774.269	10.695.379
ATTREZZATURA VELICHE	18.190.071	12.195.013	5.995.058
GENERATORI DI CORRENTE	16.167.197	8.586.683	7.580.514
GRUE, PASSERELLE, SCALE REALI	15.858.279	15.705.087	153.192
PONTILI GALLEGGIANTI E ATTREZZATURE PER APPRODI	15.720.866	15.304.454	416.411
FERRAMENTA	14.835.441	12.621.269	2.214.172
ELICHE DI SUPERFICIE, IDROGETTI, GRUPPI POPPIERI ED ALTRE PROPULSIONI SPECIALI	14.359.191	6.083.607	8.275.584
POMPE AUTOCLAVI	14.358.551	10.397.819	3.960.732
CARRELLI, CARICA E PORTA BARCHE	13.950.381	13.950.381	-
ESTINTORI E ATTREZZATURE ANTINCENDIO	12.936.807	11.236.454	1.700.353
DESALINIZZATORI, DEPURATORI, FILTRI	12.627.734	10.132.760	2.494.974
EQUIPAGGIAMENTO ELETTRICO	11.478.786	9.924.666	1.554.120
ELICHE, LINEE D'ASSI, TIMONI	11.328.218	11.006.673	321.545
SCAMBIATORI DI CALORE, SERBATOI, TUBI E GUARNIZIONI, SILENZIATORI, STABILIZZATORI, TRASMISSIONI ATTUATORI	10.941.120	8.327.695	2.613.425
BATTAGLIOLE, PULPITI, CANDELIERI	8.677.562	8.677.562	
CAVI, CIME, CORDAMI	8.520.924	6.557.864	1.963.060
ATTREZZATURE PER LA PESCA	7.849.929	6.856.600	993.329
ABBIGLIAMENTO NAUTICO	7.318.485	4.923.350	2.395.135
MEZZI DI SALVATAGGIO	5.800.359	5.333.340	467.019
SCI NAUTICO	5.762.288	5.480.270	282.018
TENDALETTI E CAPOTTINE	5.421.064	4.630.170	790.893
PROTEZIONE CATODICA	5.340.001	5.087.066	252.935
APPARECCHI IGIENICO SANITARI, RUBINETTERIA	5.338.049	4.522.539	815.510
SEGNALI DI SOCCORSO	5.185.544	4.152.098	1.033.446
FANALI, FARI, LUCI DI BORDO	4.793.469	3.955.200	838.269
RICAMBI MOTORI	4.576.471	530.404	4.046.067
STRUMENTI DI RADIOPOSIZIONAMENTO	3.866.744	945.000	2.921.744
RISCALDAMENTO	3.441.634	96.000	3.345.634
REMI, PAGAIE	2.824.421	2.812.910	11.511
TROMBE E AVVISATORI ACUSTICI	2.095.533	1.881.365	214.168
ALBERI E VELE	2.044.855	1.664.723	380.131
ATTREZZATURE PER LE ATTIVITÀ SUBACQUEE	765.052	127.813	637.238
LUBRIFICANTI, GRASSI, COMBUSTIBILI	582.720	437.694	145.025
ALTRI ACCESSORI	28.935.613	25.987.661	2.947.952

Tabella I . 11

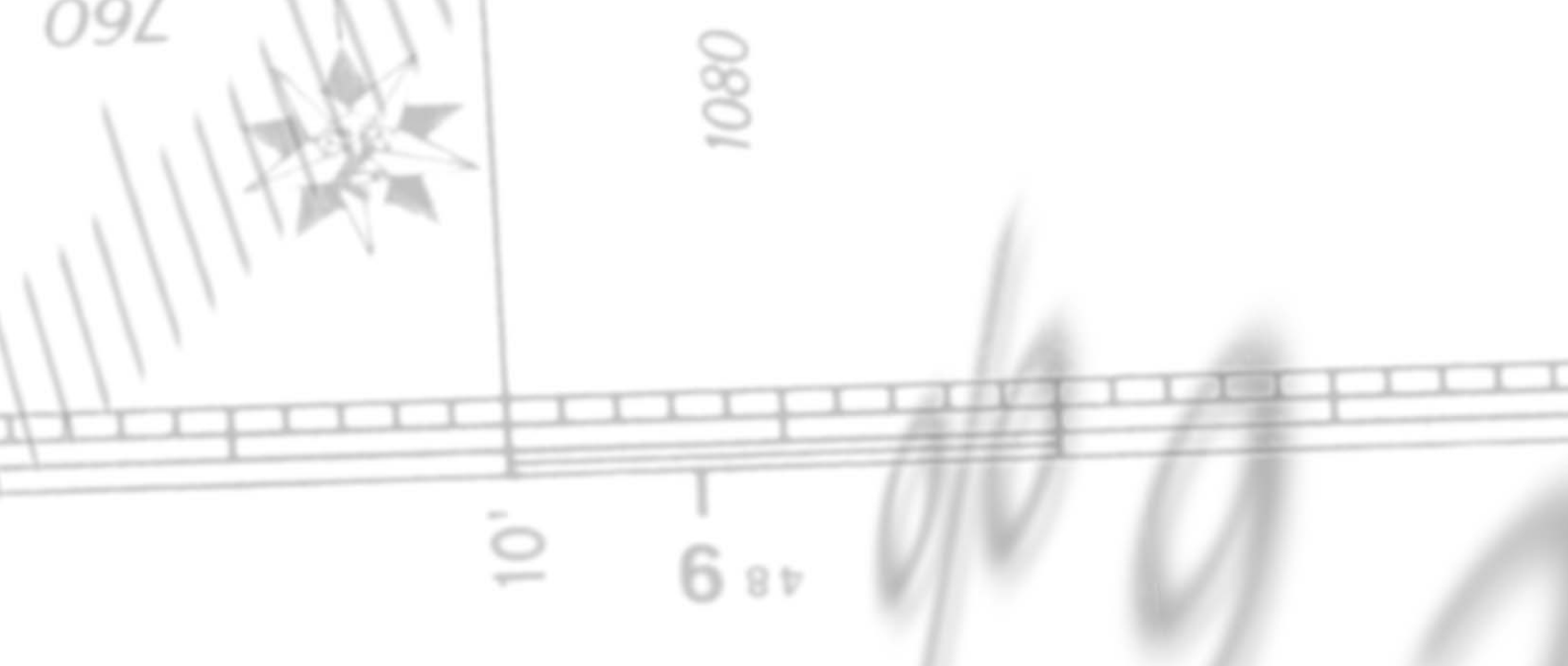
Motori
Parametri economici del comparto

DESCRIZIONE	valori
N. ADDETTI	3.020
FATTURATO NAUTICO	211.471.562
IMPORTAZIONE	147.575.241
PRODUZIONE NAZIONALE	63.896.321
FATTURATO INTERNO	30.839.815
ESPORTAZIONI	33.056.506
ESPORTAZIONI VERSO L'U.E.	24.728.775
ESPORTAZIONI VERSO PAESI EXTRA U.E.	8.327.731
MERCATO NAZIONALE	178.415.056
MERCATO ESTERO	33.056.506

Tabella I . 12

Motori
Numero di pezzi venduti per
classi di potenza (kW)
(basata su un campione ridotto)

DESCRIZIONE	0-3	12-20	3-12	20-30	30-45	45-75	75-110	110-150	150-250	250-500	>500	totale
ENTROBORDO BENZINA	0	0	0	0	0	0	0	0	16	3	0	19
ENTROBORDO DIESEL	0	400	440	755	429	310	597	853	1.984	1.521	1.710	8.999
ENTROFUORI BORDO BENZINA	0	0	0	0	0	0	241	110	1.098	83	0	1.532
ENTROFUORIBORDO DIESEL	0	0	0	0	0	1.354	149	70	97	66	0	1.736
IDROGETTO BENZINA	0	0	0	0	0	0	0	61	0	0	0	61
FUORIBORDO 2 TEMPI BENZINA	2.654	2.533	1.010	1.301	6	539	240	715	250	0	0	9.248
FUORIBORDO 4 TEMPI BENZINA	2.019	2.116	325	2.820	74	968	1.235	142	331	0	0	10.030
TOTALE	4.673	5.049	1.775	4.876	509	3.171	2.462	1.951	3.776	1.673	1.710	31.625



Appendice II . Nuove immatricolazioni

Tabella II . 1

Distribuzione regionale
unità immatricolate
per tipologia
(in acque marittime)

REGIONE	LOCALITÀ	TIPOLOGIA							
		VELA	VELA+MOTORE	MOTOR SAILER	EB	EFB	FB	IDROGETTO	TOTALE
ABRUZZO	GIULIANOVA					1	1		2
	ORTONA		4		1				5
	PESCARA			1	4	2	3		10
	Totale		4	1	5	3	4	-	17
CALABRIA	CETRARO				3	4			7
	CROTONE		3			1			4
	PORTO REGGIO CALABRIA		1		2	1			4
	PORTO VIBO VALENTIA MARINA		2		1				3
	PRAIA A MARE				4				4
	ROCCELLA JONICA		2						2
	SOVERATO				2	1	1		4
	Totale	-	8	-	12	7	1	-	28
CAMPANIA	BAIA				5	6			11
	CASAMICCIOLA				1				1
	FORIO D'ISCHIA		1		5				6
	ISCHIA				4				4
	META DI SORRENTO				8				8
	NAPOLI		1	4	1	3	2		11
	POZZUOLI		1		23	37	4		65
	PROCIDA		5	7		2			14
	SALERNO		3	1	6	10			20
	TORRE DEL GRECO				2				2
	Totale	-	11	12	55	58	6	-	142
EMILIA ROMAGNA	CATTOLICA				8	4			13
	GORO						1		1
	PORTO GARIBALDI				1	2			3
	RAVENNA	2	13	6	30				51
	RICCIONE				6		1		7
	RIMINI		27	10	16	6			59
	Totale	2	40	16	61	12	3	-	134
FRIULI VENEZIA GIULIA	GRADO		20		11	14			45
	LIGNANO SABBIA D'ORO		34	6	28	22	1		91
	MARANO LAGUNARE					2			2
	MONFALCONE		12		2				14
	TRIESTE		5		3	3			11
	Totale	-	71	6	44	41	1	-	163
LAZIO	ANZIO		2		13	9	3		27
	CIVITAVECCHIA		1		4	2	6		13
	FORMIA	1			1	1			3
	GAETA		2		3				5
	ROMA		26	13	33	26	5		103
	S. FELICE CIRCEO				2		1		3
	TERRACINA				2				2
	Totale	1	31	13	58	38	15	-	156
LIGURIA	ALASSIO			1	11	1			13
	ARENZANO			1	2				3
	CAMOGLI		21	1	85	53	2		162
	CHIAVARI		6	2	28	46			82
	FOCE DEL MAGRA		9	9	8	9			35
	GENOVA	1	28	3	58	17	4		111
	IMPERIA		32	65	13	5			115
	LA SPEZIA		9	3	18	7			37
	LAVAGNA		4	5	10	4			23
	LERICI		1		2				3
	LOANO			1	1				2
	PORTOFINO		9	5	17	2			33
	RAPALLO			1	2				3
	SANREMO		27	2	28	6			63
	SAVONA		1		3	2			6
	VARAZZE		1		10		1		12
	VENTIMIGLIA		2	1	3	2			8
	Totale	1	150	100	299	154	7	-	711
MARCHE	ANCONA		4			2			6
	CIVITANOVA MARCHE		2		4				6
	FANO		2	7	7	2	8		26
	GABICCE MARE		1		5				6
	MAROTTA		8		30	5	1		44
	NUMANA				1				1
	PESARO		2		8		1		11
	PORTO SAN GIORGIO				1	1			2
	SAN BENEDETTO DEL TRONTO				1		2		3
	SENIGALLIA				1	1	2		4
	Totale	-	19	7	58	11	14	-	109
PUGLIA	BARI		1	2	4				7
	BRINDISI		1			1			2
	GALLIPOLI					5			5
	GIOVINAZZO		1		1				2
	LEUCA (CAPO SANTA MARIA)		1		2				3
	MANFREDONIA				5	2			7
	MARGHERITA DI SAVOIA				1	1	1		3
	MOLFETTA				1				1
	MONOPOLI				1	1			2
	OTRANTO				2	1			3
	TARANTO		2		3				5
	TORRE CESAREA				2				2

(continua)

	VIESTE				1				1
	Totale	-	6	2	23	11	1	-	43
SARDEGNA	ALGHERO					1			1
	ARBATAX		1			1			2
	CAGLIARI		1	1	6	2			10
	CARLOFORTE		1						1
	GOLFO ARANCI		3	1	26	9	7		46
	LA MADDALENA		4		2				6
	PORTO CERVO				3	2	1		6
	PORTO TORRES		2						2
	S. TERESA DI GALLURA		5		1	1			7
	SANT'ANTIOCO				2				2
	Totale	-	17	2	40	16	8	-	83
SICILIA	ACI CASTELLO					1			1
	AUGUSTA		1			1	1		3
	CASTELLAMMARE DEL GOLFO		1	1	3	2			7
	CATANIA		6	1	3	4	1		15
	GELA				1				1
	LAMPEDUSA (ISOLA)				7				7
	LIPARI				4				4
	MARETTIMO (ISOLA)				3				3
	MAZARA DEL VALLO				2	1			3
	MESSINA		2		1	2			5
	MILAZZO		1		1		1		3
	MONDELLO				1				1
	PALERMO		6	4	3	1	4		18
	PATTI MARINA		1						1
	PORTO EMPEDOCLE		1		3				4
	POZZALLO				3	3			6
	RIPOSTO					1			1
	SCIACCA				1				1
	SIRACUSA			1	2	1			4
	TERMINI IMERESE		1		2				3
	TRAPANI			4	6	3	1		14
	USTICA (ISOLA)				1				1
	Totale	-	20	11	49	19	7	-	106
TOSCANA	CASTIGLIONCELLO					1			1
	LIVORNO		3	1	20		1		25
	MARINA DI CARRARA		6	1	4	1			12
	MARINA DI PISA		2						2
	ORBETELLO		7	8	19	2			36
	PIOMBINO				34	7			41
	PORTO ERCOLE				5				5
	PORTO S. STEFANO		2	1	1		1		5
	PORTOFERRAIO		15		7	1			23
	RIO MARINA				2				2
	TALAMONE	1	2		8	2			13
	VIAREGGIO		23	2	62	63	5		155
	Totale	1	60	13	163	76	7	-	320
VENETO	CAORLE		13		12	23	2		50
	CHIOGGIA		3	2	5	1	4		15
	JESOLO		3		4	3			10
	PILA DI PORTO TOLLE					2			2
	PORTO LEVANTE		5		7	4	1		17
	VENEZIA				3				3
	Totale	-	24	2	31	33	7	-	97
TOTALE		5	461	185	898	479	81	-	2.109

Tabella II . 2

Distribuzione regionale
delle unità immatricolate
per lunghezza
(in acque marittime)

REGIONE	LOCALITÀ	LUNGHEZZA (metri)							TOTALE
		< 7,5	7,5 - 10	10,01 - 12	12,01 - 16	16,01 - 20	20,01 - 24	>24	
ABRUZZO	GIULIANOVA	2							2
	ORTONA		2		2	1			5
	PESCARA	3	4		2	1			10
	Totale	5	6	-	4	2	-	-	17
CALABRIA	CETRARO		2	5					7
	CROTONE		1	1	2				4
	PORTO REGGIO CALABRIA		3	1					4
	PORTO VIBO VALENTIA MARINA			1	1	1			3
	PRAIA A MARE		4						4
	ROCCELLA JONICA			1	1				2
	SOVERATO		1	3					4
	Totale	-	11	12	4	1	-	-	28
CAMPANIA	BAIA		2	3	2	4			11
	CASAMICCIOLA			1					1
	FORIO D'ISCHIA		3	1	2				6
	ISCHIA			2	2				4
	META DI SORRENTO		1	6	1				8
	NAPOLI		2	6	3				11
	POZZUOLI	1	26	17	19	2			65
	PROCIDA		5	3	6				14
	SALERNO		8	7	5				20
	TORRE DEL GRECO		1	1					2
	Totale	1	48	47	40	6	-	-	142
EMILIA ROMAGNA	CATTOLICA		2	4	3	3	1		16
	GORO		1						1
	PORTO GARIBALDI		1	2					3
	RAVENNA		2	6	26	14	2	1	51

(continua)

	RICCIONE			1	4	1	1		7
	RIMINI	1	8	20	25	2	3		59
	Totale	7	18	52	46	8	6	-	137
FRIULI VENEZIA GIULIA	GRADO		11	17	16	1			45
	LIGNANO SABBIADORO	1	13	42	30	3	2		91
	MARANO LAGUNARE		2						2
	MONFALCONE		4	3	5		2		14
	TRIESTE		1	6	3		1		11
	Totale	1	31	68	54	4	5	-	163
LAZIO	ANZIO		9	6	8	3	1		27
	CIVITAVECCHIA	1	8	4					13
	FORMIA		1	1					2
	GAETA			2	3				5
	ROMA	3	10	40	37	9	4		103
	S. FELICE CIRCEO		1		1	1			3
	TERRACINA					2			2
	Totale	4	29	53	49	15	5	-	155
LIGURIA	ALASSIO	1	8	1	1	2			13
	ARENZANO	1	1		1				3
	CAMOGLI	1	40	40	47	24	10		162
	CHIAVARI	1	26	30	18	5	2		82
	FOCE DEL MAGRA	1	7	15	9	2	1		35
	GENOVA	2	24	31	36	13	4		110
	IMPERIA		7	40	61	4	3		115
	LA SPEZIA	1	8	15	6	1	4	2	37
	LAVAGNA		6	6	8	1	2		23
	LERICI		1	1	1				3
	LOANO			2					2
	PORTOFINO		6	5	14	6	2		33
	RAPALLO		1			2			3
	SANREMO		8	19	26	5	3	2	63
	SAVONA			3		1		2	6
	VARAZZE	1	4	2	4	1			12
	VENTIMIGLIA		3		2	3			8
	Totale	9	150	210	234	70	31	6	710
MARCHE	ANCONA	1		3	1	1			6
	CIVITANOVA MARCHE	1	2	2	1				6
	FANO	10	7	2	7				26
	GABICCE MARE			1	1	2	2		6
	MAROTTA	1	1	10	21	10	1		44
	NUMANA		1						1
	PESARO	1		4	6				11
	PORTO SAN GIORGIO		1		1				2
	SAN BENEDETTO DEL TRONTO	3							3
	SENIGALLIA		3				1		4
	Totale	17	15	22	38	13	4	-	109
PUGLIA	BARI		3	3	1				7
	BRINDISI		1			1			2
	GALLIPOLI		3	2					5
	GIOVINAZZO		2						2
	LEUCA (CAPO SANTA MARIA)		3						3
	MANFREDONIA		2	3	2				7
	MARGHERITA DI SAVOIA		3						3
	MOLFETTA		1						1
	MONOPOLI		2						2
	OTRANTO		1	2					3
	TARANTO			3	2				5
	TORRE CESAREA		1	1					2
	VIESTE		1						1
	Totale	-	23	14	5	1	-	-	43
SARDEGNA	ALGHERO		1						1
	ARBATAX		2						2
	CAGLIARI		3	6		1			10
	CARLOFORTE		1						1
	GOLFO ARANCI		13	9	20	4			46
	LA MADDALENA			5	1				6
	PORTO CERVO		2			1	1		6
	PORTO TORRES		1	1					2
	S. TERESA DI GALLURA		1	2	4				7
	SANT'ANTIOCO		1	1					2
	Totale	-	25	26	25	6	1	-	83
SICILIA	ACI CASTELLO		1						1
	AUGUSTA		1	1	1				3
	CASTELLAMMARE DEL GOLFO			3	4				7
	CATANIA		3	4	6	1	1		15
	GELA				1				1
	LAMPEDUSA (ISOLA)		6	1					7
	LIPARI		3	1					4
	MARETTIMO (ISOLA)		2		1				3
	MAZARA DEL VALLO	1	2						3
	MESSINA			4		1			5
	MILAZZO		1		1	1			3
	MONDELLO			1					1
	PALERMO	2	8	6	1	1			18
	PATTI MARINA			1					1
	PORTO EMPEDOCLE		2	2					4
	POZZALLO	1	2	2	1				6

(continua)

	RIPOSTO		1						1
	SCIACCA				1				1
	SIRACUSA		2		2				4
	TERMINI IMERESE		1		1	1			3
	TRAPANI	1	4	4	5				14
	USTICA (ISOLA)			1					1
	Totale	5	39	31	25	5	1	-	106
TOSCANA	CASTIGLIONCELLO				1				1
	LIVORNO		9	6	10				25
	MARINA DI CARRARA	1	2	4	3	1	1		12
	MARINA DI PISA			2					2
	ORBETELLO	2	8	15	9	1	1		36
	PIOMBINO	4	6	19	9	3	1		42
	PORTO ERCOLE		1	3	1				5
	PORTO S. STEFANO		1	1	2			1	5
	PORTOFERRAIO		3	4	12	4			23
	RIO MARINA		2						2
	TALAMONE		1	6	4	2			13
	VIAREGGIO	4	39	49	38	13	12		155
	Totale	11	72	109	89	24	15	1	321
VENETO	CAORLE	1	13	26	8	2			50
	CHIOGGIA	1	7	3	3			1	15
	JESOLO	2	3	1	4				10
	PILA DI PORTO TOLLE	1		1					2
	PORTO LEVANTE	1	7	7	2				17
	VENEZIA		2		1				3
	Totale	6	32	38	18	2	-	1	97
TOTALE		66	499	682	631	157	68	8	2.111

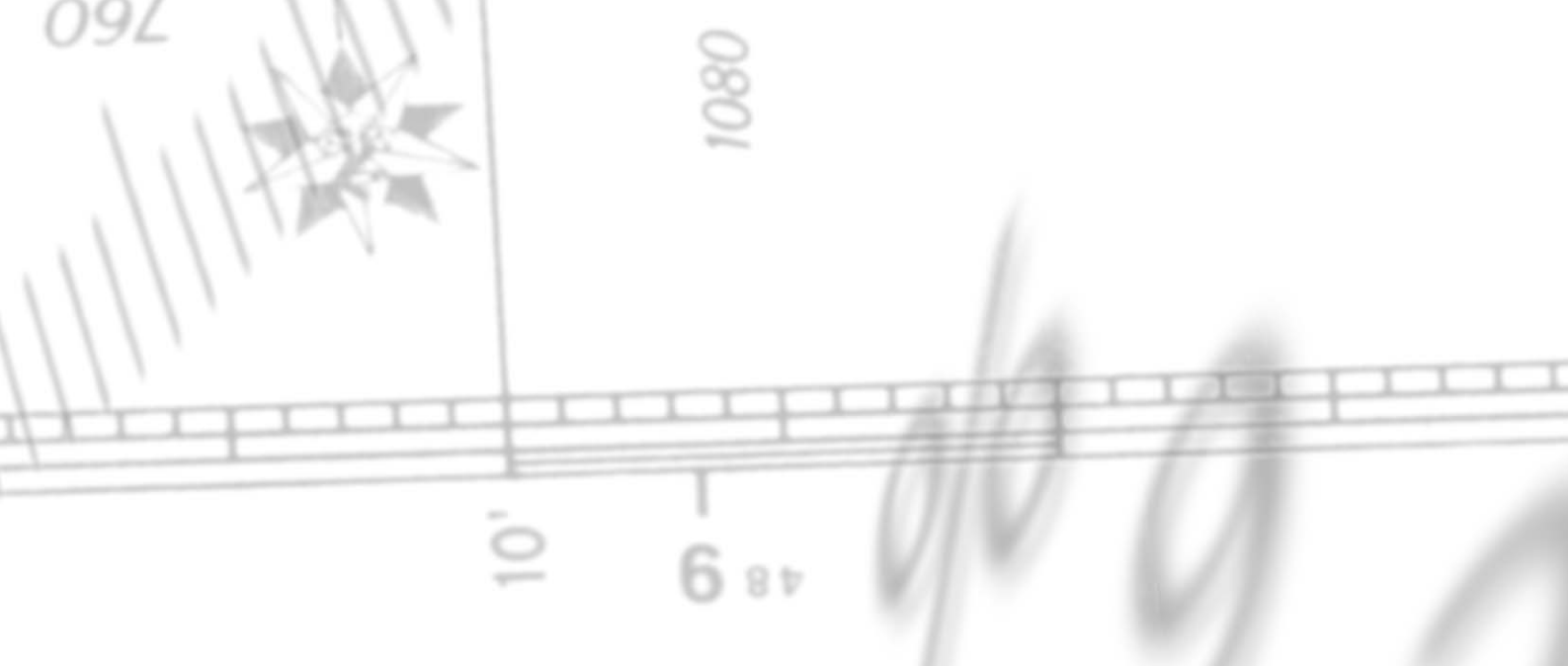
Tabella II . 3

Distribuzione regionale
delle unità immatricolate
per potenza
(in acque marittime)

REGIONE	LOCALITÀ	POTENZA in CV				
		FINO A 75	75,1 - 300	300,1 - 700	> 700	TOTALE
ABRUZZO	GIULIANOVA		2			2
	ORTONA	3	2			5
	PESCARA	1	4	4	1	10
	Totale	4	8	4	1	17
	CETRARO		1	6		7
	CROTONE	3	1			4
	PORTO REGGIO CALABRIA	3	1			4
	PORTO VIBO VALENTIA MARINA	2			1	3
	PRAIA A MARE	1	3			4
	ROCCELLA JONICA	2				2
CAMPANIA	SOVERATO			2	2	4
	Totale	11	6	8	3	28
	BAIA		7		4	11
	CASAMICCIOLA	1				1
	FORIO D'ISCHIA	2	3	1		6
	ISCHIA		3	1		4
	META DI SORRENTO			4	4	8
	NAPOLI	5	3	2	1	11
	POZZUOLI	1	11	43	10	65
	PROCIDA	9	4		1	14
EMILIA ROMAGNA	SALERNO	4	4	11	1	20
	TORRE DEL GRECO		1	1		2
	Totale	22	36	63	21	142
	CATTOLICA	2	2	5	3	12
	GORO		1			1
	PORTO GARIBALDI		3			3
	RAVENNA	18	5	13	15	51
	RICCIONE	4			3	7
	RIMINI	32	8	12	7	59
	Totale	56	19	30	28	133
FRIULI VENEZIA GIULIA	GRADO	20	4	18	3	45
	LIGNANO SABBIAADORO	36	11	26	18	91
	MARANO LAGUNARE		2			2
	MONFALCONE	11	1	1	1	14
	TRIESTE	6	1		4	11
	Totale	73	19	45	26	163
	ANZIO	2	1	10	14	27
LAZIO	CIVITAVECCHIA	1	6			7
	FORMIA	1		1		2
	GAETA	2		2	1	5
	ROMA	30	15	32	26	103
	S. FELICE CIRCEO		1		2	3
	TERRACINA				2	2
	Totale	36	23	45	45	149
LIGURIA	ALASSIO		2	8	3	13
	ARENZANO	1	2			3
	CAMOGLI	15	64	55	28	162
	CHIAVARI	4	7	48	23	82
	FOCE DEL MAGRA	13	5	12	5	35
	GENOVA	40	23	27	17	107
	IMPERIA	83	17	8	7	115
	LA SPEZIA	12	2	11	12	37
	LAVAGNA	5	6	5	7	23
	LERICI	1	2			3
	LOANO	1	1			2
	PORTOFINO	9	5	8	11	33

(continua)

	RAPALLO		2	1		3
	SANREMO	21	6	17	19	63
	SAVONA		2	3	1	6
	VARAZZE		5	5	2	12
	VENTIMIGLIA	2	3	1	2	8
	Totale	207	154	209	137	707
MARCHE	ANCONA	3	3			6
	CIVITANOVA MARCHE	2	2	2		6
	FANO	4	12	10		26
	GABICCE MARE	1			5	6
	MAROTTA	8	6	20	10	44
	NUMANA		1			1
	PESARO	2	1		8	11
	PORTO SAN GIORGIO			2		2
	SAN BENEDETTO DEL TRONTO		3			3
	SENIGALLIA			4		4
	Totale	20	28	38	23	109
PUGLIA	BARI	3	3	1		7
	BRINDISI	1		1		2
	GALLIPOLI		2	3		5
	GIOVINAZZO	1	1			2
	LEUCA (CAPO SANTA MARIA)	1	2			3
	MANFREDONIA	1		4	2	7
	MARGHERITA DI SAVOIA		1	1	1	3
	MOLFETTA		1			1
	MONOPOLI			2		2
	OTRANTO	1	2			3
	TARANTO	2	1	2		5
	TORRE CESAREA		2			2
	VIESTE		1			1
	Totale	10	16	14	3	43
SARDEGNA	ALGHERO			1		1
	ARBATAX	1	1			2
	CAGLIARI	2	1	6	1	10
	CARLOFORTE	1				1
	GOLFO ARANCI	5	1	12	21	39
	LA MADDALENA	4	1	1		6
	PORTO CERVO		1	1	3	5
	PORTO TORRES	2				2
	S. TERESA DI GALLURA	4	3			7
	SANT'ANTIOCO		1	1		2
	Totale	19	9	22	25	75
SICILIA	ACI CASTELLO			1		1
	AUGUSTA	1	1	1		3
	CASTELLAMMARE DEL GOLFO	2		2	3	7
	CATANIA	6	3	5	1	15
	GELA		1			1
	LAMPEDUSA (ISOLA)	5	2			7
	LIPARI	1	3			4
	MARETTIMO (ISOLA)	2		1		3
	MAZARA DEL VALLO			3		3
	MESSINA	3		1	1	5
	MILAZZO	1		1	1	3
	MONDELLO		1			1
	PALERMO	8	4	4	1	17
	PATTI MARINA	1				1
	PORTO EMPEDOCLE	2	1	1		4
	POZZALLO		1	4	1	6
	RIPOSTO			1		1
	SCIACCA	1				1
	SIRACUSA	2	2			4
	TERMINI IMERESE		3			3
	TRAPANI	2	8	3	1	14
	USTICA (ISOLA)		1			1
	Totale	37	31	28	9	105
TOSCANA	CASTIGLIONCELLO				1	1
	LIVORNO	4	9	12		25
	MARINA DI CARRARA	6	2	1	3	12
	MARINA DI PISA	2				2
	ORBETELLO	12	8	6	10	36
	PIOMBINO	9	5	14	14	42
	PORTO ERCOLE	1	1	1	2	5
	PORTO S. STEFANO	3		1	1	5
	PORTOFERRAIO	11	7	3	2	23
	RIO MARINA		2			2
	TALAMONE	3	1	7	2	13
	VIAREGGIO	21	19	75	40	155
	Totale	72	54	120	75	321
VENETO	CAORLE	13	27	9	1	50
	CHIOGGIA	4	3	6	2	15
	JESOLO	3	6	1		10
	PILA DI PORTO TOLLE			2		2
	PORTO LEVANTE	5	3	6	3	17
	VENEZIA			2	1	3
	Totale	25	39	26	7	97
TOTALE		592	442	652	403	2.089



Appendice III . Import - Export da ISTAT

Tabella III . 1

Commercio con l'estero
di naviglio da diporto

dati ISTAT

AREA	PAESE	IMPORT			EXPORT			SALDO
		numero	valore €	%	numero	valore €	%	
AFRICA	ALGERIA	-	-	-	9	13.946	0,00%	13.946
	ANGOLA	-	-	-	11	110.063	0,01%	110.063
	CAPOVERDE	-	-	-	5	150.656	0,01%	150.656
	CONGO	-	-	-	2	52.847	0,00%	52.847
	EGITTO	-	-	-	13	171.554	0,02%	171.554
	ERITREA	-	-	-	11	93.446	0,01%	93.446
	GHANA	-	-	-	1	5.753	0,00%	5.753
	GUINEA	-	-	-	8	15.132	0,00%	15.132
	KENIA	-	-	-	2	11.362	0,00%	11.362
	LIBIA	-	-	-	1	540.000	0,05%	540.000
	LIBERIA	1	8.200.000	2,45%	5	20.847.766	1,86%	12.647.766
	MADAGASCAR	-	-	-	15	10.805	0,00%	10.805
	MAROCCO	-	-	-	1	31.632	0,00%	31.632
	MAURITANIA	-	-	-	2	7.750	0,00%	7.750
	MAURITIUS	-	-	-	1	5.000	0,00%	5.000
	NIGERIA	-	-	-	2	28.500	0,00%	28.500
	SENEGAL	-	-	-	1	2.063	0,00%	2.063
	SEYCHELLES	-	-	-	9	21.312	0,00%	21.312
	SIERRA LEONE	1	117.407	0,04%	1	2.170	0,00%	-115.237
	SUDAFRICA	34	2.489.557	0,74%	4	483.490	0,04%	-2.006.067
	TANZANIA	-	-	-	16	47.410	0,00%	47.410
	TUNISIA	511	2.402.793	0,72%	21	247.303	0,02%	-2.155.490
	Totale	547	13.209.757	3,95%	139	22.867.208	2,04%	9.657.451
ALTRO	ALTRO	48	1.111.878	0,33%	1	26.339	0,00%	-1.085.539
	REGIONI POLARI	2	20.468.124	6,11%	1	1.500	0,00%	-20.466.624
	Totale	50	21.580.002	6,44%	2	27.839	0,00%	-21.552.163
AMERICA	ANTILLE OLANDESI	2	7.577.105	2,26%	1	7.047.071	0,63%	-530.034
	ARGENTINA	5	256.304	0,08%	5	1.429	0,00%	-254.875
	BAHAMAS	-	-	-	1	2.400.036	0,21%	2.400.036
	BARBADOS	-	-	-	1	10.170.000	0,91%	10.170.000
	BERMUDE	2	5.500.569	1,64%	4	14.465.696	1,29%	8.965.127
	BRASILE	-	-	-	12	3.003.528	0,27%	3.003.528
	CANADA	545	483.425	0,14%	6	933.189	0,08%	449.764
	CAYMAN	5	32.729.901	9,77%	11	75.974.155	6,78%	43.244.254
	COLOMBIA	-	-	-	1	6.019	0,00%	6.019
	CUBA	34	391.487	0,12%	52	1.086.883	0,10%	695.396
	EL SALVADOR	-	-	-	6	38.074	0,00%	38.074
	GIAMAICA	-	-	-	4	21.757	0,00%	21.757
	GRENADA	-	-	-	1	206.360	0,02%	206.360
	GUATEMALA	-	-	-	3	23.810	0,00%	23.810
	ISOLE TURKS E CAICOS	-	-	-	1	287.524	0,03%	287.524
	ISOLE VERGINI GB	4	1.986.899	0,59%	29	99.228.523	8,85%	97.241.624
	ISOLE VERGINI USA	-	-	-	4	4.009.804	0,36%	4.009.804
	MESSICO	-	-	-	10	2.228.102	0,20%	2.228.102
	PANAMA	1	930.000	0,28%	5	5.478.470	0,49%	4.548.470
	REP. DOMINICANA	-	-	-	6	131.083	0,01%	131.083
	SAN VINCENZO	2	720.000	0,22%	4	3.026.947	0,27%	2.306.947
	URUGUAY	-	-	-	7	1.019.446	0,09%	1.019.446
	VENEZUELA	-	-	-	16	4.274.260	0,38%	4.274.260
	STATI UNITI	1.182	40.478.036	12,09%	255	162.013.984	14,45%	121.535.948
	Totale	1.782	91.053.726	27,19%	448	397.076.150	35,41%	306.022.424
ASIA	ARABIA SAUDITA	-	-	-	2	182.380	0,02%	182.380
	BANGLADESH	-	-	-	1	335.206	0,03%	335.206
	BIRMANIA	-	-	-	2	6.819	0,00%	6.819
	CINA	154.565	1.880.714	0,56%	1	483.744	0,04%	-1.396.970
	CIPRO	35	891.566	0,27%	74	2.060.579	0,18%	1.169.013
	COREA DEL SUD	65	33.971	0,01%	9	4.260	0,00%	-29.711
	EMIRATI ARABI UNITI	5	212.488	0,06%	27	11.422.668	1,02%	11.210.180
	GIAPPONE	94	242.022	0,07%	131	2.206.933	0,20%	1.964.911
	HONG KONG	1	72.304	0,02%	66	18.530.696	1,65%	18.458.392
	INDIA	1	1.361	0,00%	-	-	0,00%	-1.361
	IRAN	-	-	-	9	3.284.408	0,29%	3.284.408
	ISRAELE	-	-	-	15	319.556	0,03%	319.556
	KUWAIT	-	-	-	1	6.480	0,00%	6.480
	LIBANO	-	-	-	5	714.431	0,06%	714.431
	MALAYSIA	2	370.734	0,11%	22	810.318	0,07%	439.584
	MALDIVE	-	-	-	3	910.094	0,08%	910.094
	QATAR	1	1.000	0,00%	-	-	0,00%	-1.000
	SINGAPORE	3	685.584	0,20%	54	1.101.100	0,10%	415.516
	TAILANDIA	-	-	-	1	1.220	0,00%	1.220
	TAIWAN	40	33.740	0,01%	51	187.171	0,02%	153.431
	VIETNAM	21	9.665	0,00%	1	1.369	0,00%	-8.296
	Totale	180.841	4.435.149	1,32%	496	42.569.432	3,80%	38.134.283
OCEANIA	AUSTRALIA	21	2.028.040	0,61%	24	1.772.203	0,16%	-255.837
	ISOLE MARSHALL	-	-	-	2	1.154.616	0,10%	1.154.616
	PITCAIRN	1	74.500	0,02%	-	-	-	-74.500
	POLINESIA FRANCESE	-	-	-	11	112.498	0,01%	112.498
	NUOVA ZELANDA	11	1.673.569	0,50%	10	1.417.456	0,13%	-256.113
EXTRA U.E.	Totale	33	3.776.109	1,13%	47	4.456.773	0,40%	680.664
	ALBANIA	-	-	-	36	134.837	0,01%	134.837
	ARMENIA	-	-	-	5	95.650	0,01%	95.650
	BOSNIA ERZEGOVINA	-	-	-	4	75.082	0,01%	75.082
	BULGARIA	58	208.540	0,06%	4	271.090	0,02%	62.550
	CROAZIA	35	2.223.560	0,66%	389	20.957.417	1,87%	18.733.857
	ESTONIA	-	-	-	4	31.165	0,00%	31.165
	GEORGIA	1	93.000	0,03%	1	87.797	0,01%	-5.203

(continua)

EXTRA U.E.	GIBILTERRA	7	1.267.403	0,38%	22	51.720.432	4,61%	50.453.029
	ISLANDA	-	-		18	22.909	0,00%	22.909
	KAZAKISTAN	21	18.012	0,01%	-	-		-18.012
	LICHTENSTEIN	-	-		2	1.961.899	0,17%	1.961.899
	LETTONIA	3	22.704	0,01%	4	348.230	0,03%	325.526
	MALTA	8	1.106.879	0,33%	79	1.129.534	0,10%	22.655
	NORVEGIA	32	3.140.953	0,94%	153	4.049.300	0,36%	908.347
	POLONIA	37	375.977	0,11%	2	381.549	0,03%	5.572
	REP. CEECA	760	207.002	0,06%	41	3.943.470	0,35%	3.736.468
	ROMANIA	1	4.463	0,00%	29	219.828	0,02%	215.365
	RUSSIA	-	-		30	5.054.141	0,45%	5.054.141
	SERBIA MONTENEGRO	-	-		47	229.281	0,02%	229.281
	SLOVACCHIA	1	11.000	0,00%	17	60.335	0,01%	49.335
	SLOVENIA	135	2.727.254	0,81%	345	17.395.380	1,55%	14.668.126
	SVIZZERA	24	2.040.015	0,61%	375	18.100.989	1,61%	16.060.974
	TURCHIA	20	3.558.349	1,06%	40	2.609.904	0,23%	-948.445
	UCRAINA	108	311.787	0,09%	17	508.194	0,05%	196.407
	UNGHERIA	31	34.531	0,01%	61	1.468.775	0,13%	1.434.244
	Totale	1.282	17.351.429	5,18%	1.726	130.857.188	11,67%	113.505.759
U.E.	AUSTRIA	26	3.037.348	0,91%	299	15.045.736	1,34%	12.008.388
	BELGIO	878	711.209	0,21%	114	818.803	0,07%	107.594
	DANIMARCA	31	3.763.219	1,12%	237	563.668	0,05%	-3.199.551
	FINLANDIA	9	1.061.758	0,32%	584	663.544	0,06%	-398.214
	FRANCIA	8.422	50.724.943	15,15%	5.342	210.123.704	18,74%	159.398.761
	GERMANIA	738	26.471.332	7,91%	2.022	26.735.059	2,38%	263.727
	GRECIA	46	98.807	0,03%	874	38.461.061	3,43%	38.362.254
	IRLANDA	-	-		67	2.483.186	0,22%	2.483.186
	LUSSEMBURGO	2	821.490	0,25%	41	41.071.166	3,66%	40.249.676
	PAESI BASSI	269	6.358.455	1,90%	722	16.821.851	1,50%	10.463.396
	PORTOGALLO	29	12.267.410	3,66%	296	21.958.405	1,96%	9.690.995
	REGNO UNITO	509	70.629.771	21,09%	491	101.780.649	9,08%	31.150.878
	SPAGNA	265	6.648.413	1,99%	2.287	45.296.480	4,04%	38.648.067
	SVEZIA	14	834.001	0,25%	301	1.631.295	0,15%	797.294
	Totale	11.238	183.428.156	54,78%	13.677	523.454.607	46,68%	340.026.451

Tabella III . 2

Commercio con l'estero
di unità a motore entro bordo

dati ISTAT

AREA	PAESE	IMPORT			EXPORT			SALDO
		numero	valore €	%	numero	valore €	%	valore €
AFRICA	CAPOVERDE	-	-		3	99.434	0,01%	99.434
	EGITTO	-	-		2	52.515	0,01%	52.515
	ERITREA	-	-		3	78.500	0,01%	78.500
	GUINEA	-	-		2	11.000	0,00%	11.000
	KENIA	-	-		1	6.197	0,00%	6.197
	LIBIA	-	-		1	540.000	0,06%	540.000
	LIBERIA	1	8.200.000	3,4%	4	18.560.827	1,92%	10.360.827
	MAROCCO	-	-		1	31.632	0,00%	31.632
	NIGERIA	-	-		2	28.500	0,00%	28.500
	SEYCHELLES	-	-		1	10.071	0,00%	10.071
	SIERRA LEONE	-	-		1	2.170	0,00%	2.170
	TUNISIA	392	2.097.193	0,9%	5	46.653	0,00%	-2.050.540
	Totale	393	10.297.193	4,3%	26	19.467.499	2,01%	9.170.306
ALTRO	PAESI NON DETERMINATI	2	20.468.124	8,6%	-	-		-20.468.124
	Totale	2	20.468.124	8,6%	-	-		-20.468.124
AMERICA	ANTILLE OLANDESI	1	450.000	0,2%	-	-		-450.000
	ARGENTINA	3	204.793	0,1%	-	-		-204.793
	BAHAMAS	-	-		1	2.400.036	0,25%	2.400.036
	BARBADOS	-	-		1	10.170.000	1,05%	10.170.000
	BERMUDE	2	5.500.569	2,3%	3	7.619.534	0,79%	2.118.965
	BRASILE	-	-		9	2.960.683	0,31%	2.960.683
	CANADA	453	261.537	0,1%	4	123.500	0,01%	-138.037
	CAYMAN	5	32.729.901	13,7%	9	75.961.024	7,86%	43.231.123
	CUBA	-	-		3	578.000	0,06%	578.000
	GIAMAICA	-	-		4	21.757	0,00%	21.757
	ISOLE TURKS E CAICOS	-	-		1	287.524	0,03%	287.524
	ISOLE VERGINI GB	2	266.899	0,1%	29	99.228.523	10,27%	98.961.624
	ISOLE VERGINI USA	-	-		2	3.591.173	0,37%	3.591.173
	MESSICO	-	-		3	1.259.713	0,13%	1.259.713
	PANAMA	1	930.000	0,4%	5	5.478.470	0,57%	4.548.470
	REP. DOMINICANA	-	-		1	50.000	0,01%	50.000
	SAN VINCENZO	1	160.000	0,1%	4	3.026.947	0,31%	2.866.947
	URUGUAY	-	-		6	980.628	0,10%	980.628
	VENEZUELA	-	-		11	2.296.841	0,24%	2.296.841
	STATI UNITI	706	36.199.699	15,2%	121	149.620.504	15,48%	113.420.805
	Totale	1.174	76.703.398	32,2%	217	365.654.857	37,83%	288.951.459
ASIA	BANGLADESH	-	-		1	335.206	0,03%	335.206
	CINA	91	229.359	0,1%	1	483.744	0,05%	254.385
	CIPRO	12	173.259	0,1%	3	1.178.390	0,12%	1.005.131
	EMIRATI ARABI UNITI	-	-		10	6.632.127	0,69%	6.632.127
	GIAPPONE	69	216.395	0,1%	2	1.425.555	0,15%	1.209.160
	HONG KONG	1	72.304	0,0%	21	18.502.595	1,91%	18.430.291
	INDIA	1	1.361	0,0%	-	-		-1.361
	IRAN	-	-		8	3.133.220	0,32%	3.133.220
	ISRAELE	-	-		1	89.089	0,01%	89.089
	LIBANO	-	-		4	604.080	0,06%	604.080
	MALAYSIA	1	366.159	0,2%	2	671.524	0,07%	305.365
	SINGAPORE	3	685.584	0,3%	51	395.317	0,04%	-290.267
	THAILANDIA	-	-		1	1.220	0,00%	1.220
	TAIWAN	-	-		6	103.899	0,01%	103.899
	Totale	178	1.744.421	0,7%	111	33.555.966	3,47%	31.811.545

(continua)

OCEANIA	AUSTRALIA	7	1.574.592	0,7%	3	615.943	0,06%	-958.649
	ISOLE MARSHALL	-	-	-	1	740.995	0,08%	740.995
	PITCAIRN	1	74.500	0,0%	-	-	-	-74.500
	NUOVA ZELANDA	-	-	-	2	1.282.392	0,13%	1.282.392
	Totale	8	1.649.092	0,7%	6	2.639.330	0,27%	990.238
EXTRA U.E.	ALBANIA	-	-	-	2	64.021	0,01%	64.021
	ARMENIA	-	-	-	3	95.650	0,01%	95.650
	BULGARIA	11	171.100	0,1%	1	260.090	0,03%	88.990
	CROAZIA	12	2.117.762	0,9%	68	17.239.361	1,78%	15.121.599
	GEORGIA	1	93.000	0,0%	1	87.797	0,01%	-5.203
	GIBILTERRA	6	1.254.104	0,5%	19	51.549.881	5,33%	50.295.777
	LETONIA	-	-	-	2	333.600	0,03%	333.600
	LICHTENSTEIN	-	-	-	2	1.961.899	0,20%	1.961.899
	MALTA	3	364.132	0,2%	22	818.249	0,08%	454.117
	NORVEGIA	30	2.772.939	1,2%	10	1.635.175	0,17%	-1.137.764
	POLONIA	18	302.932	0,1%	2	381.549	0,04%	78.617
	REP. CEEA	-	-	-	4	3.766.955	0,39%	3.766.955
	ROMANIA	-	-	-	4	55.579	0,01%	55.579
	RUSSIA	-	-	-	6	4.464.717	0,46%	4.464.717
	SLOVENIA	44	1.760.508	0,7%	80	11.183.500	1,16%	9.422.992
	SVIZZERA	16	1.639.271	0,7%	60	9.924.085	1,03%	8.284.814
	TURCHIA	17	3.389.309	1,4%	4	1.693.061	0,18%	-1.696.248
	UNGHERIA	-	-	-	16	533.483	0,06%	533.483
	Totale	158	13.865.057	5,8%	306	106.048.652	10,97%	92.183.595
U.E.	AUSTRIA	7	1.684.192	0,7%	38	13.300.824	1,38%	11.616.632
	BELGIO	1	1.977	0,0%	3	445.896	0,05%	443.919
	DANIMARCA	-	-	-	3	198.687	0,02%	198.687
	FINLANDIA	4	541.240	0,2%	7	365.377	0,04%	-175.863
	FRANCIA	166	14.536.306	6,1%	671	158.641.049	16,41%	144.104.743
	GERMANIA	61	12.270.799	5,2%	122	21.196.857	2,19%	8.926.058
	GRECIA	-	-	-	65	34.954.613	3,62%	34.954.613
	IRLANDA	-	-	-	5	1.353.205	0,14%	1.353.205
	LUSSEMBURGO	2	821.490	0,3%	26	40.977.934	4,24%	40.156.444
	PAESI BASSI	130	5.130.801	2,2%	157	13.144.977	1,36%	8.014.176
	PORTOGALLO	5	10.845.140	4,6%	45	17.163.842	1,78%	6.318.702
	REGNO UNITO	96	63.576.543	26,7%	128	98.112.181	10,15%	34.535.638
	SPAGNA	38	3.434.653	1,4%	454	38.521.980	3,99%	35.087.327
	SVEZIA	1	524.871	0,2%	9	909.292	0,09%	384.421
	Totale	511	113.368.012	47,6%	1.733	439.286.714	45,44%	325.918.702

Tabella III . 3

Commercio con l'estero
di unità a motore fuoribordo

dati ISTAT

AREA	PAESE	IMPORT			EXPORT			SALDO
		numero	valore €	%	numero	valore €	%	valore
AFRICA	ALGERIA	-	-	-	9	13.946	0,02%	13.946
	ANGOLA	-	-	-	9	77.311	0,09%	77.311
	CONGO	-	-	-	2	52.847	0,06%	52.847
	EGITTO	-	-	-	1	95.000	0,11%	95.000
	ERITREA	-	-	-	5	10.500	0,01%	10.500
	KENIA	-	-	-	1	5.165	0,01%	5.165
	MADAGASCAR	-	-	-	15	10.805	0,01%	10.805
	MAURITANIA	-	-	-	2	7.750	0,01%	7.750
	SEYCHELLES	-	-	-	1	4.386	0,00%	4.386
	SUDAFRICA	32	13.834	0,08%	1	451.100	0,51%	437.266
	TANZANIA	-	-	-	2	3.666	0,00%	3.666
	TUNISIA	20	36.372	0,22%	6	173.265	0,20%	136.893
	Totale	52	50.206	0,31%	54	905.741	1,02%	855.535
ALTRO	ALTRO	-	-	-	1	26.339	0,03%	26.339
	Totale	-	-	-	1	26.339	0,03%	26.339
AMERICA	ARGENTINA	-	-	-	5	1.429	0,00%	1.429
	BRASILE	-	-	-	1	10.211	0,01%	10.211
	CANADA	78	37.858	0,23%	2	809.689	0,91%	771.831
	CAYMAN	-	-	-	2	13.131	0,01%	13.131
	CUBA	34	391.487	2,40%	26	403.538	0,46%	12.051
	EL SALVADOR	-	-	-	6	38.074	0,04%	38.074
	GUATEMALA	-	-	-	3	23.810	0,03%	23.810
	ISOLE VERGINI USA	-	-	-	1	405.000	0,46%	405.000
	MESSICO	-	-	-	4	928.600	1,05%	928.600
	REP. DOMINICANA	-	-	-	1	1.455	0,00%	1.455
	VENEZUELA	-	-	-	5	1.977.419	2,23%	1.977.419
	STATI UNITI	247	1.747.215	10,72%	86	11.132.870	12,56%	9.385.655
	Totale	359	2.176.560	13,35%	142	15.745.226	17,77%	13.568.666
ASIA	ARABIA SAUDITA	-	-	-	1	168.500	0,19%	168.500
	CIPRO	21	304.837	1,87%	10	433.075	0,49%	128.238
	EMIRATI ARABI UNITI	5	212.488	1,30%	12	4.704.446	5,31%	4.491.958
	GIAPPONE	25	25.627	0,16%	100	610.874	0,69%	585.247
	HONG KONG	-	-	-	44	11.273	0,01%	11.273
	ISRAELE	-	-	-	1	25.940	0,03%	25.940
	MALAYSIA	1	4.575	0,03%	1	12.854	0,01%	8.279
	MALDIVE	-	-	-	1	796.229	0,90%	796.229
	QATAR	1	1.000	0,01%	-	-	-	1.000
	SINGAPORE	-	-	-	3	705.783	0,80%	705.783
	TAIWAN	-	-	-	41	11.027	0,01%	11.027
	VIETNAM	-	-	-	1	1.369	0,00%	1.369
	Totale	26.061	548.527	3,36%	223	7.481.370	8,44%	6.932.843
OCEANIA	AUSTRALIA	10	8.187	0,05%	2	157.464	0,18%	149.277
	ISOLE MARSHALL	-	-	-	1	413.621	0,47%	413.621
	NUOVA ZELANDA	-	-	-	11	112.498	0,13%	112.498
	Totale	10	8.187	0,05%	14	683.583	0,77%	675.396
EXTRA U.E.	ALBANIA	-	-	-	25	28.145	0,03%	28.145

(continua)

EXTRA U.E.	BULGARIA	41	31.152	0,19%	1	6.450	0,01%	-24.702
	CROAZIA	7	4.195	0,03%	142	2.399.049	2,71%	2.394.854
	ESTONIA	-	-	-	4	31.165	0,04%	31.165
	ISLANDA	-	-	-	18	22.909	0,03%	22.909
	MALTA	2	171.507	1,05%	26	78.944	0,09%	-92.563
	NORVEGIA	1	359.166	2,20%	104	1.424.075	1,61%	1.064.909
	POLONIA	13	22.620	0,14%	-	-	-	-22.620
	REP. CEEA	80	67.879	0,42%	25	145.316	0,16%	77.437
	ROMANIA	-	-	-	24	145.454	0,16%	145.454
	RUSSIA	-	-	-	23	580.417	0,65%	580.417
	SERBIA MONTENEGRO	-	-	-	36	101.251	0,11%	101.251
	SLOVACCHIA	-	-	-	3	7.505	0,01%	7.505
	SLOVENIA	55	33.011	0,20%	207	5.799.655	6,54%	5.766.644
	SVIZZERA	5	102.964	0,63%	247	7.118.237	8,03%	7.015.273
	TURCHIA	-	-	-	21	697.703	0,79%	697.703
	UCRAINA	-	-	-	6	479.317	0,54%	479.317
	UNGHERIA	27	26.730	0,16%	17	527.473	0,60%	500.743
	Totale	231	819.224	5,02%	932	19.593.065	22,11%	18.773.841
U.E.	AUSTRIA	2	91.622	0,56%	125	308.184	0,35%	216.562
	BELGIO	-	-	-	11	28.679	0,03%	28.679
	DANIMARCA	9	278.977	1,71%	183	153.443	0,17%	- 125.534
	FINLANDIA	3	1.570	0,01%	558	242.506	0,27%	240.936
	FRANCIA	317	2.991.134	18,35%	2.922	30.058.534	33,92%	27.067.400
	GERMANIA	317	1.303.027	7,99%	1.196	1.906.792	2,15%	603.765
	GRECIA	39	77.370	0,47%	395	894.190	1,01%	816.820
	IRLANDA	-	-	-	35	1.043.978	1,18%	1.043.978
	LUSSEMBURGO	-	-	-	15	93.232	0,11%	93.232
	PAESI BASSI	36	1.130.830	6,94%	305	1.131.942	1,28%	1.112
	PORTOGALLO	-	-	-	36	3.857.038	4,35%	3.857.038
	REGNO UNITO	198	5.753.749	35,29%	194	1.186.913	1,34%	- 4.566.836
	SPAGNA	48	1.072.135	6,58%	1.099	3.104.523	3,50%	2.032.388
	VEZIA	7	692	0,00%	135	181.884	0,21%	181.192
	Totale	976	12.701.106	77,90%	7.209	44.191.838	49,86%	31.490.732

Tabella III . 4

Commercio con l'estero
di unità a vela
dati ISTAT

AREA	PAESE	IMPORT			EXPORT			SALDO
		numero	valore €	%	numero	valore €	%	valore
AFRICA	ANGOLA	-	-	-	2	32.752	0,07%	32.752
	ERITREA	-	-	-	2	3.000	0,01%	3.000
	GHANA	-	-	-	1	5.753	0,01%	5.753
	LIBERIA	-	-	-	1	2.286.939	4,70%	2.286.939
	SIERRA LEONE	1	117.407	0,16%	-	-	0,00%	-117.407
	SUDAFRICA	2	2.475.723	3,44%	2	31.008	0,06%	-2.444.715
	TUNISIA	15	21.600	0,03%	-	-	0,00%	-21.600
	Totale	18	2.614.730	3,63%	6	2.326.700	4,78%	-288.030
ALTRO	ALTRO	1	1.100.000	1,53%	-	-	0,00%	-1.100.000
	Totale	1	1.100.000	1,53%	-	-	0,00%	-1.100.000
AMERICA	ANTILLE	1	7.127.105	9,90%	1	7.047.071	14,48%	-80.034
	ARGENTINA	2	51.511	0,07%	-	-	0,00%	-51.511
	BERMUDE	-	-	-	1	6.846.162	14,07%	6.846.162
	CANADA	12	180.585	0,25%	-	-	0,00%	-180.585
	CUBA	-	-	-	5	69.891	0,14%	69.891
	GRENADA	-	-	-	1	206.360	0,42%	206.360
	ISOLE VERGINI GB	2	1.720.000	2,39%	-	-	0,00%	-1.720.000
	REP. DOMINICANA	-	-	-	4	79.628	0,16%	79.628
	SAN VINCENZO	1	560.000	0,78%	-	-	0,00%	-560.000
	URUGUAY	-	-	-	1	38.818	0,08%	38.818
	STATI UNITI	28	2.024.651	2,81%	14	1.088.944	2,24%	-935.707
	Totale	46	11.663.852	16,21%	27	15.376.874	31,60%	3.713.022
ASIA	BIRMANIA	-	-	-	2	6.819	0,01%	6.819
	CINA	10	61.293	0,09%	-	-	0,00%	-61.293
	CIPRO	1	410.000	0,57%	1	333.149	0,68%	-76.851
	COREA DEL SUD	-	-	-	1	4.260	0,01%	4.260
	EMIRATI ARABI UNITI	-	-	-	2	65.460	0,13%	65.460
	GIAPPONE	-	-	-	6	111.396	0,23%	111.396
	ISRAELE	-	-	-	2	181.557	0,37%	181.557
	KUWAIT	-	-	-	1	6.480	0,01%	6.480
	LIBANO	-	-	-	1	110.351	0,23%	110.351
	MALAYSIA	-	-	-	19	125.940	0,26%	125.940
	Totale	11	471.293	0,65%	35	945.412	1,94%	474.119
OCEANIA	AUSTRALIA	4	445.261	0,62%	15	863.293	1,77%	418.032
	NUOVA ZELANDA	11	1.673.569	2,33%	1	1.778	0,00%	-1.671.791
	Totale	15	2.118.830	2,94%	16	865.071	1,78%	-1.253.759
EXTRA U.E.	BULGARIA	-	-	-	2	4.550	0,01%	4.550
	CROAZIA	5	96.803	0,13%	38	555.241	1,14%	458.438
	GIBILTERRA	1	13.299	0,02%	3	170.551	0,35%	157.252
	LETTONIA	3	22.704	0,03%	1	7.618	0,02%	-15.086
	MALTA	1	413.165	0,57%	-	-	0,00%	-413.165
	NORVEGIA	1	8.848	0,01%	6	875.890	1,80%	867.042
	POLONIA	6	50.425	0,07%	-	-	0,00%	-50.425
	REP. CEEA	21	21.140	0,03%	-	-	0,00%	-21.140
	ROMANIA	-	-	-	1	18.795	0,04%	18.795
	RUSSIA	-	-	-	1	9.007	0,02%	9.007
	SERBIA MONTENEGRO	-	-	-	6	26.205	0,05%	26.205
	SLOVACCHIA	1	11.000	0,02%	-	-	0,00%	-11.000
	SLOVENIA	30	894.594	1,24%	13	198.398	0,41%	-696.196
	SVIZZERA	3	297.780	0,41%	26	718.706	1,48%	420.926
	TURCHIA	2	162.790	0,23%	3	30.084	0,06%	-132.706
	UCRAINA	3	34.150	0,05%	-	-	0,00%	-34.150

(continua)

	UNGHERIA	4	7.801	0,01%	10	258.881	0,53%	251.080
	Totale	81	2.034.499	2,83%	110	2.873.926	5,91%	839.427
U.E.	AUSTRIA	12	1.249.540	1,74%	12	1.148.657	2,36%	-100.883
	BELGIO	-	-	-	1	1.568	0,00%	1.568
	DANIMARCA	22	3.484.242	4,84%	5	191.696	0,39%	-3.292.546
	FINLANDIA	2	518.948	0,72%	-	-	0,00%	-518.948
	FRANCIA	598	29.492.262	40,99%	188	15.813.613	32,50%	-13.678.649
	GERMANIA	162	12.783.453	17,77%	306	2.738.899	5,63%	-10.044.554
	GRECIA	-	-	-	14	253.073	0,52%	253.073
	IRLANDA	-	-	-	6	37.438	0,08%	37.438
	PAESI BASSI	6	18.405	0,03%	20	1.780.676	3,66%	1.762.271
	PORTOGALLO	24	1.422.270	1,98%	7	522.821	1,07%	-899.449
	REGNO UNITO	171	1.002.088	1,39%	14	1.971.929	4,05%	969.841
	SPAGNA	15	1.681.607	2,34%	28	1.484.525	3,05%	-197.082
	SVEZIA	5	300.938	0,42%	107	310.490	0,64%	9.552
	Totale	1.017	51.953.753	72,20%	708	26.255.385	53,96%	-25.698.368

Tabella III . 5

Commercio con l'estero
di unità pneumatiche

dati ISTAT

AREA	PAESE	IMPORT			EXPORT			SALDO
		numero	valore €	%	numero	valore €	%	valore €
AFRICA	CAPOVERDE	-	-	-	2	51.222	0,29%	51.222
	EGITTO	-	-	-	10	24.039	0,14%	24.039
	ERITREA	-	-	-	1	1.446	0,01%	1.446
	GUINEA	-	-	-	6	4.132	0,02%	4.132
	MAURITIUS	-	-	-	1	5.000	0,03%	5.000
	SENEGAL	-	-	-	1	2.063	0,01%	2.063
	SEYCHELLES	-	-	-	7	6.855	0,04%	6.855
	SUDAFRICA	-	-	-	1	1.382	0,01%	1.382
	TANZANIA	-	-	-	14	43.744	0,25%	43.744
	TUNISIA	84	247.628	2,92%	10	27.385	0,16%	-220.243
	Totale	84	247.628	2,92%	53	167.268	0,96%	-80.360
ALTRO	ALTRO	47	11.878	0,14%	-	-	0,00%	-11.878
	REGIONE POLARI	-	-	-	1	1.500	0,01%	1.500
	Totale	47	11.878	0,14%	1	1.500	0,01%	-10.378
AMERICA	BRASILE	-	-	-	2	32.634	0,19%	32.634
	CANADA	2	3.445	0,04%	-	-	0,00%	-3.445
	COLOMBIA	-	-	-	1	6.019	0,03%	6.019
	CUBA	-	-	-	18	35.454	0,20%	35.454
	ISOLE VERGINI USA	-	-	-	1	13.631	0,08%	13.631
	MESSICO	-	-	-	3	39.789	0,23%	39.789
	STATI UNITI	201	506.471	5,97%	34	171.666	0,99%	-334.805
	Totale	203	509.916	6,01%	62	299.193	1,72%	-210.723
ASIA	ARABIA SAUDITA	-	-	-	1	13.880	0,08%	13.880
	CINA	154.464	1.590.062	18,75%	-	-	0,00%	-1.590.062
	CIPRO	1	3.470	0,04%	60	115.965	0,67%	112.495
	COREA DEL SUD	65	33.971	0,40%	-	-	0,00%	-33.971
	EMIRATI ARABI UNITI	-	-	-	3	20.635	0,12%	20.635
	GIAPPONE	-	-	-	23	59.108	0,34%	59.108
	HONG KONG	-	-	-	1	16.828	0,10%	16.828
	IRAN	-	-	-	1	151.188	0,87%	151.188
	ISRAELE	-	-	-	11	22.970	0,13%	22.970
	MALDIVE	-	-	-	2	113.865	0,65%	113.865
	TAIWAN	40	33.740	0,40%	4	72.245	0,42%	38.505
	VIETNAM	21	9.665	0,11%	-	-	0,00%	-9.665
	Totale	154.591	1.670.908	19,71%	106	586.684	3,37%	-1.084.224
OCEANIA	AUSTRALIA	-	-	-	4	135.503	0,78%	135.503
	NUOVA ZELANDA	-	-	-	7	133.286	0,77%	133.286
	Totale	-	-	-	11	268.789	1,55%	268.789
EXTRA U.E.	ALBANIA	-	-	-	9	42.671	0,25%	42.671
	BOSNIA ERZEGOVINA	-	-	-	4	75.082	0,43%	75.082
	BULGARIA	6	6.288	0,07%	-	-	0,00%	-6.288
	CROAZIA	11	4.800	0,06%	141	763.766	4,39%	758.966
	KAZAKISTAN	21	18.012	0,21%	-	-	0,00%	-18.012
	LETTONIA	-	-	-	1	7.012	0,04%	7.012
	MALTA	2	158.075	1,86%	31	232.341	1,34%	74.266
	NORVEGIA	-	-	-	33	114.160	0,66%	114.160
	REP. CECA	659	117.983	1,39%	12	31.199	0,18%	-86.784
	ROMANIA	1	4.463	0,05%	-	-	0,00%	-4.463
	SERBIA MONTENEGRO	-	-	-	5	101.825	0,59%	101.825
	SLOVACCHIA	-	-	-	14	52.830	0,30%	52.830
	SLOVENIA	6	39.141	0,46%	45	213.827	1,23%	174.686
	TURCHIA	1	6.250	0,07%	12	189.056	1,09%	182.806
	UCRAINA	105	277.637	3,27%	11	28.877	0,17%	-248.760
	UNGHERIA	-	-	-	18	148.938	0,86%	148.938
	Totale	812	632.649	7,46%	378	2.341.545	13,47%	1.708.896
U.E.	AUSTRIA	5	11.994	0,14%	124	288.071	1,66%	276.077
	BELGIO	877	709.232	8,37%	99	342.660	1,97%	-366.572
	DANIMARCA	-	-	-	46	19.842	0,11%	19.842
	FINLANDIA	-	-	-	19	55.661	0,32%	55.661
	FRANCIA	7.341	3.705.241	43,70%	1.561	5.610.508	32,27%	1.905.267
	GERMANIA	198	114.053	1,35%	398	892.511	5,13%	778.458
	GRECIA	7	21.437	0,25%	400	2.359.185	13,57%	2.337.748
	IRLANDA	-	-	-	21	48.565	0,28%	48.565
	PAESI BASSI	97	78.419	0,92%	240	764.256	4,40%	685.837
	PORTOGALLO	-	-	-	208	414.704	2,39%	414.704
	REGNO UNITO	44	297.391	3,51%	155	509.626	2,93%	212.235
	SPAGNA	164	460.018	5,43%	706	2.185.452	12,57%	1.725.434
	SVEZIA	1	7.500	0,09%	50	229.629	1,32%	222.129
	Totale	8.734	5.405.285	63,75%	4.027	13.720.670	78,92%	8.315.385