

La nautica in cifre

edizione 2004

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



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:

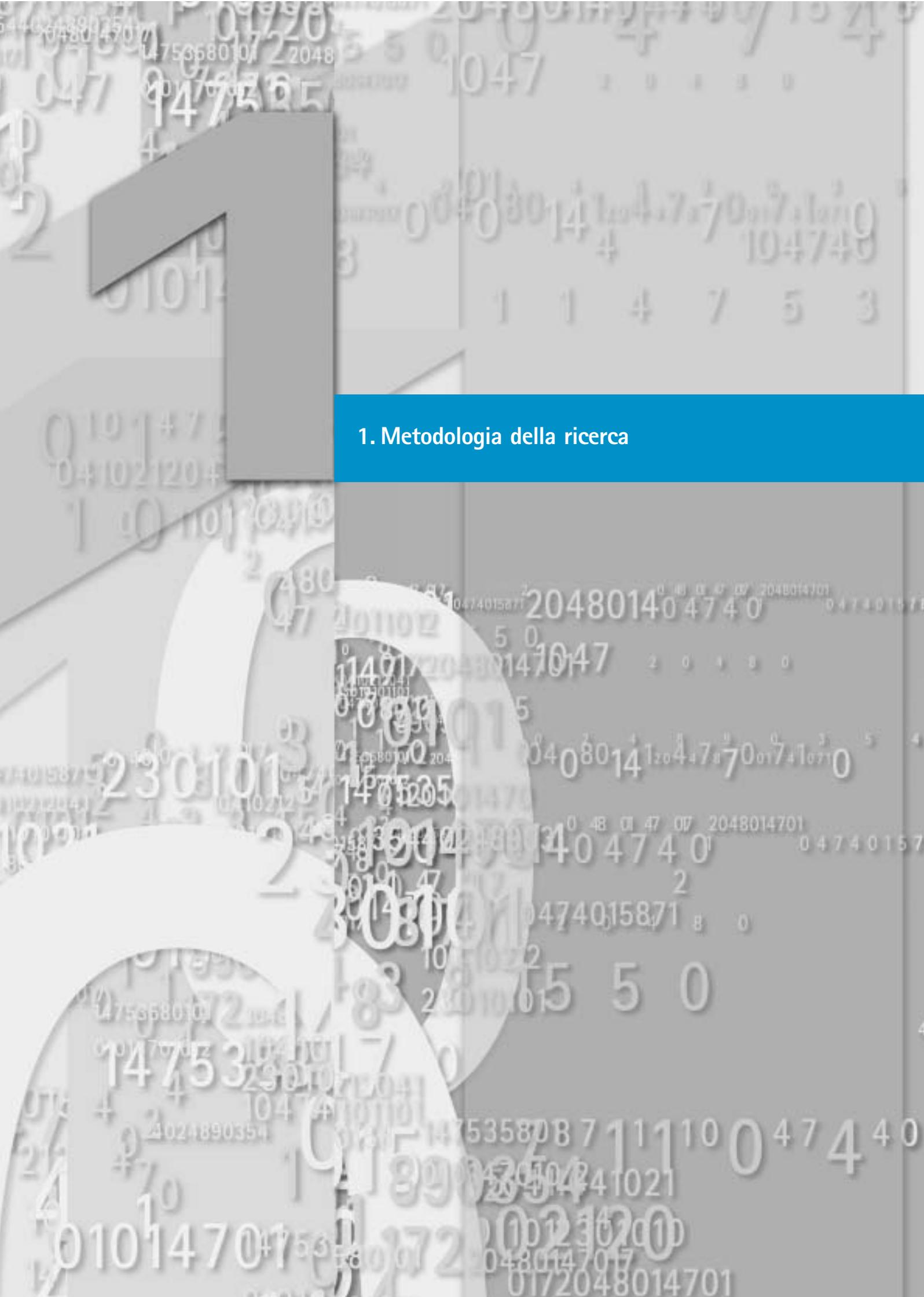
UCINA
Unione Nazionale Cantieri e Industrie Nautiche ed Affini
Piazzale JF Kennedy, 1 - 16129 Genova
Fax 010 5531104
e-mail: ucina@ucina.net

Visitate il nostro sito: www.ucina.net

copie 2.000
stampo Algraphy

graphic design
Gabriella Ventaglio

Genova, ottobre 2004

The background features a large, stylized number '1' in the upper left quadrant. The rest of the page is filled with a dense, overlapping pattern of various numbers and digits in different sizes and orientations, creating a complex, data-like texture. A solid blue horizontal bar is positioned across the middle of the page, containing the text '1. Metodologia della ricerca'.

1. Metodologia della ricerca

Modalità e caratteristiche del questionario

Il questionario è stato inviato a tutti i partecipanti al 44° 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 del 74%. 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	280	201	72,7% ⁶
ACCESSORI	417	313	75,0% ⁶
MOTORI	37	27	72,9% ⁶
TOTALE	734	541	73,7%⁶

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

Tabella 1.2

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

REGIONE	AZIENDE	ADDETTI
LOMBARDIA	25,11%	26,06%
LIGURIA	16,89%	11,59%
TOSCANA	11,64%	6,97%
LAZIO	7,42%	5,99%
EMILIA ROMAGNA	7,31%	13,86%
CAMPANIA	6,16%	5,63%
PIEMONTE	5,25%	12,54%
SICILIA	4,91%	2,85%
VENETO	4,57%	2,88%
MARCHE	2,51%	4,79%
FRIULI VENEZIA GIULIA	2,28%	1,74%
PUGLIA	1,94%	1,42%
SARDEGNA	1,71%	0,78%
CALABRIA	1,26%	1,71%
UMBRIA	0,57%	0,45%
TRENTINO ALTO ADIGE	0,34%	0,38%
ABRUZZO	0,11%	0,37%

Tabella 1.3

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

REGIONE	AZIENDE	ADDETTI
LOMBARDIA	21,01%	19,39%
LIGURIA	11,20%	5,55%
TOSCANA	11,20%	5,23%
LAZIO	10,36%	6,64%
CAMPANIA	8,96%	7,60%
EMILIA ROMAGNA	7,28%	16,00%
SICILIA	7,28%	4,15%
VENETO	5,32%	2,64%
MARCHE	4,48%	7,71%
SARDEGNA	3,64%	1,48%
PIEMONTE	3,36%	18,21%
CALABRIA	2,52%	2,90%
PUGLIA	1,96%	1,35%
FRIULI VENEZIA GIULIA	1,12%	0,87%
TRENTINO ALTO ADIGE	0,28%	0,29%

Tabella 1.4

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

REGIONE	AZIENDE	ADDETTI
LOMBARDIA	26,76%	29,72%
LIGURIA	21,58%	18,92%
TOSCANA	12,66%	9,93%
EMILIA ROMAGNA	7,47%	12,93%
PIEMONTE	6,64%	7,10%
LAZIO	4,77%	5,41%
CAMPANIA	4,36%	3,06%
VENETO	3,94%	2,82%
FRIULI VENEZIA GIULIA	3,32%	3,05%
SICILIA	3,32%	1,48%
PUGLIA	1,45%	0,58%
MARCHE	1,24%	1,96%
UMBRIA	1,04%	1,07%
CALABRIA	0,41%	0,51%
SARDEGNA	0,41%	0,04%
TRENTINO ALTO ADIGE	0,41%	0,55%
ABRUZZO	0,21%	0,88%

Tabella 1.5

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

REGIONE	N. AZIENDE	N. ADDETTI
LOMBARDIA	43,24%	56,14%
LAZIO	13,51%	4,65%
LIGURIA	10,81%	11,68%
PUGLIA	8,11%	7,63%
EMILIA ROMAGNA	5,41%	2,50%
PIEMONTE	5,41%	2,74%
VENETO	5,41%	5,24%
CAMPANIA	2,70%	6,79%
SICILIA	2,70%	1,43%
TOSCANA	2,70%	1,19%

per numero di addetti. Seguono la Liguria e la Toscana e l'Emilia Romagna che è quinta 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 addetti. La Lombardia è seguita dalla Liguria e dalla Toscana che, considerate insieme, assommano una quota percentuale del numero di aziende che si avvicina a quella della Lombardia ma, se si considera la sola quota di addetti, assommano un valore che supera di poco la metà di quello delle aziende lombarde. Il disequilibrio 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 quarta posizione per numero di aziende collocate nel territorio ma è terza per numero di addetti.

Il comparto dei motori

Le aziende del comparto motori sono particolarmente concentrate in Lombardia che da sola ospita oltre il 40% 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

Grafico 1.1

Distribuzione percentuale delle aziende dei comparti per classi di addetti

Accessori
Unità da diporto
Motori

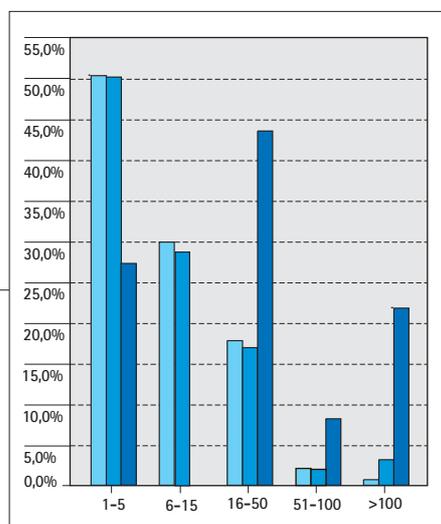


Tabella 1.6

Distribuzione percentuale delle aziende nautiche per classi di numero addetti

COMPARTO	1-5	6-15	15-50	51-100	>100
ACCESSORI	50,00%	29,67%	17,63%	2,07%	0,62%
IMBARCAZIONI	49,86%	28,29%	16,81%	1,96%	3,08%
MOTORI	27,03%	0,00%	43,24%	8,11%	21,62%
TOTALE	48,97%	27,85%	18,38%	2,28%	2,51%

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 settore nautico siano prevalentemente di piccole dimensioni. Appena un quarto delle aziende impiega più di 15 dipendenti e tra queste circa il 5% 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

Tabella 1.7

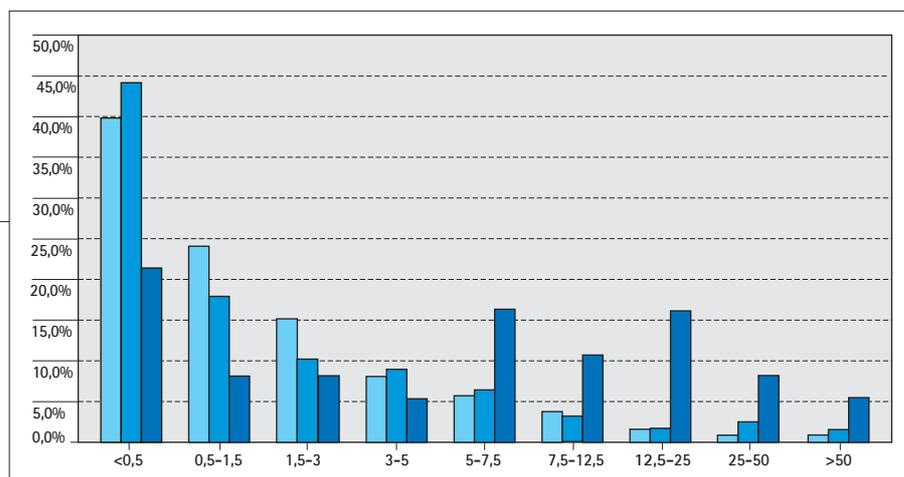
Distribuzione percentuale dei singoli comparti per classi di fatturato in milioni di euro

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	39,83%	24,07%	15,15%	8,09%	5,81%	3,73%	1,66%	0,83%	0,83%
IMBARCAZIONI	44,26%	17,93%	10,08%	8,96%	6,44%	3,36%	5,04%	2,52%	1,40%
MOTORI	21,62%	8,11%	8,11%	5,41%	16,22%	10,81%	16,22%	8,11%	5,41%
TOTALE	40,87%	20,89%	12,79%	8,33%	6,51%	3,88%	3,65%	1,83%	1,26%

Grafico 1.2

Distribuzione percentuale delle aziende dei comparti per classi di fatturato

Accessori
Unità da diporto
Motori



delle aziende dichiara fatturati inferiori al milione e mezzo di euro, e poco più del 17% delle aziende dichiara valori superiori ai 5 milioni di euro.

Per l'analisi relativa alle aziende nautiche in base al fatturato, si sono individuate nove classi di riferimento, 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 60%

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.

Comparto degli accessori

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 1.3 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 63% circa del totale degli occupati.

Ancora più significativa è l'incidenza sul fatturato nautico e sulla produzione di unità da diporto che si aggirano entrambe oltre l'83% 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 92% del totale.

Per quanto riguarda le importazioni la quota ricoperta dalle aziende più importanti (per fatturato) è pari al 63% del totale.

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 70% del valore complessivo, e un valore della produzione di accessori pari al 68% del totale.

Circa il 78% del valore complessivo di import, e il 71% dell'intero valore di beni esportati verso paesi esteri sono le quote conseguite nel 2003 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 47% degli addetti.

Comparto motori

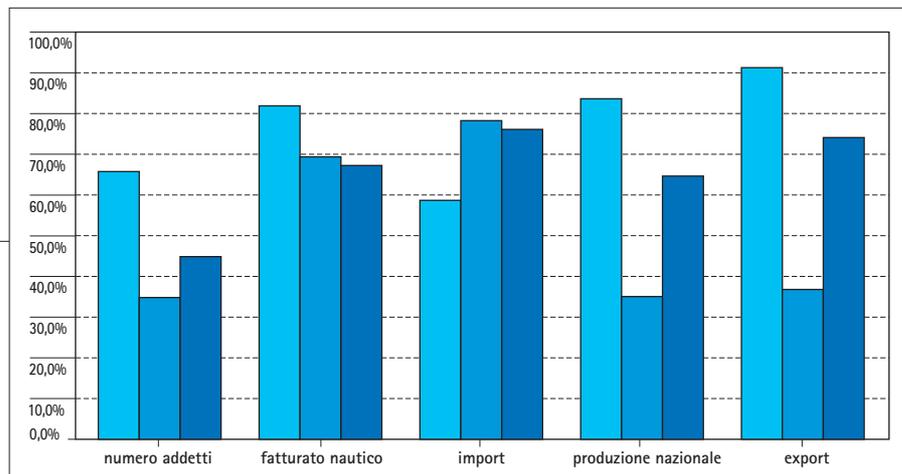
Questo comparto risente molto della scarsa influenza del fatturato dei motori marini sul totale, la produzione infatti assomma ad appena il 32% del totale. Analogamente si ha una significativa influenza dell'attività di importazione nella quale è possibile raggiungere valori di fatturato molto elevati, 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 1.3 si nota come la maggiore concentrazione si abbia proprio nell'attività di importazione, mentre più distribuita appare l'attività di export.

Grafico 1.3

Andamento del 20% di aziende a più elevato fatturato

Unità da diporto
Motori
Accessori





2. Tendenze del campione



Il comparto delle unità da diporto

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 triennio, 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 sei anni trova ancora una volta conferma nei dati di tendenza del 2003, che mostrano in crescita gli indicatori di tutti i settori del comparto. Il mercato nazionale si è molto sviluppato nel 2003 rispetto all'anno precedente, con un aumento del 45,1% alimentato in parte dalla quota di produzione nazionale destinata al mercato interno che ha registrato un notevole aumento (+ 59,8%), in parte dalle importazioni (+26,6%).

Le importazioni confermano la crescita dell'anno passato con una discreta accelerazione. L'improvvisa e consistente crescita del mercato interno è dovuta al successo del

DATI ECONOMICI

In Italia la produzione industriale media giornaliera nel corso del 2003 è diminuita dello 0,8% (l'indice destagionalizzato della produzione industriale è diminuito dello 0,5%).

Nello stesso periodo l'Unione Europea a 15 paesi, l'area dell'euro e l'Europa a 25 hanno registrato un aumento dell'indice destagionalizzato della produzione industriale, rispettivamente dello 0,3 l'Ue-15, dello 0,2% l'area euro e dello 0,6% l'Ue-25.

I paesi dell'Ocse hanno registrato un aumento dell'1,2%. Il prodotto interno lordo nel 2003 è cresciuto in Italia dello 0,3%, rispetto al 3,0% degli Stati Uniti, al 2,2% del Regno Unito, al 0,5% della Francia, al -0,1% della Germania e al 2,5% del Giappone.

La crescita media nei paesi dell'area dell'Euro è stata pari allo 0,5%. I prezzi al consumo, sulla base dell'indice armonizzato, sono cresciuti in Italia del 2,8% nella media del 2003; nell'area dell'Euro la crescita è stata pari al 2,1%. La crescita dei prezzi al consumo è stata pari al 2,2% in Francia, al 2,3% negli Stati Uniti, all'1,0% in Germania, all'1,4% nel Regno Unito e al -0,3% in Giappone. La media per le economie avanzate è stata pari all'1,8%. Nella media del 2003, il tasso di cambio tra euro e dollaro è stato pari a 1,13 dollari per euro; il cambio con la sterlina è stato pari a 0,69 sterline per euro, quello con lo yen a 131 yen per euro. I tassi interbancari a 3 mesi sono risultati nel 2003 pari al 2,36% nell'Area dell'euro, contro il 3,69% del Regno Unito, l'1,23% degli Stati Uniti e lo 0,06% del Giappone. I tassi di interesse attivi in Italia sono risultati pari a:

TASSI ATTIVI 2003

Famiglie: totale	6,25
Famiglie: per l'acquisto di una abitazione	5,06
Famiglie: credito al consumo	7,99
Società non finanziarie: totale	4,82
Società non finanziarie: conti correnti attivi	6,07
Prezzi alla produzione (var. %)	1,6

*medie annue.

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

TASSI PASSIVI 2003

Tassi di interesse bancari sui depositi in euro: consistenze	1,04
Tassi di interesse bancari sui depositi in euro: depositi in c/c	0,81
Tasso BOT (12 mesi)	2,21
Tasso reale sui BOT (12 mesi)	-0,45
Prezzi al consumo (var. %)	2,7

*medie annue.

Il numero totale degli occupati in Italia è cresciuto, secondo l'Indagine Istat sulle forze di lavoro, dell'1,0% nella media del 2003 (+1,1% nei servizi, +1,3% nell'industria, -1,9% in agricoltura).

Fonte: Centro Studi Confindustria.

leasing italiano che ha riportato ad acquistare in Italia sia armatori italiani che stranieri che, in mancanza dell'analoga agevolazione nel mercato italiano in passato, si rivolgevano a mercati esteri, soprattutto quello francese. Nonostante la diminuzione del valore dell'ex-

port la bilancia dei pagamenti continua ad essere abbondantemente favorevole a conferma che 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 il 70% in valore della produzione), in linea con quella degli anni precedenti. In valore assoluto le esportazioni ammontano a quasi 870 milioni (contro i 940 dello scorso anno) portando la bilancia dei pagamenti con l'estero ad un surplus di circa 640 milioni di euro. L'andamento dell'import segna un rialzo, a livello di tasso di crescita, rispetto all'anno precedente (+26,6% nel 2003 rispetto a +13,5% del 2002) con un incremento in valore assoluto di quasi 50 milioni di euro. La produzione nazionale di unità da diporto fa riscontrare nel 2003 un valore totale di quasi 1237 milioni di euro, pari a quasi 6 punti di aumento percentuale. Il fatturato totale del comparto, comprensivo del contributo fornito dalle importazioni, raggiunge quasi 1470 milioni di euro, evidenziando una crescita dell'8,6%. 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 81,7% da unità con motore entro-bordo o entrofuoribordo, per il 7,1% da unità con motore fuoribordo, per il 4,1% dalle

pneumatiche e il restante 7,1% 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'88,5% di tutte le esportazioni, l'80,1% delle importazioni, l'81,9% della produzione nazionale ed il 63,4% 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 71,7% del valore. Le unità fuoribordo rappresentano il 10,4% del valore totale del mercato nazionale, seguite dalla vela con il 10,7% e dalle pneumatiche con il 7,2%.

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, 7,3% per le unità fuoribordo, 6,2% per le unità a vela e 4,6% per le pneumatiche.

Le importazioni vedono una maggiore influenza della vela, che si piazza al secondo posto con 11,9% del valore dell'import, dopo le unità a motore entro-bordo ed entrofuoribordo che detengono, anche qui il valore più alto con 80,1%.

La restante parte è suddivisa tra il 6,2% delle unità con motore fuoribordo e il 1,8% delle unità pneumatiche.

Positivo il dato sul numero di addetti che cresce del 1,7% nel 2003 raggiungendo in questo settore le 6100 unità, a fronte di un aumento complessivo del fatturato nautico del 8,6%, che raggiunge un valore complessivo di 1469 milioni di euro.

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%
2003	367.899.398	59,8%	869.922.427	-7,4%	231.698.577	26,6%

Si impenna la crescita del fatturato interno ma con un tasso di crescita decisamente maggiore rispetto a quello dello scorso anno (quasi 60% nel 2003 contro l'8,5% dell'anno precedente).

Si interrompe di conseguenza la corsa della crescita delle esportazioni che si porta ad un -7,4% confermando il rallentamento dell'accelerazione degli ultimi anni.

Anche le importazioni crescono (+26,6%) ma la bilancia dei pagamenti continua ad essere abbondantemente favorevole.

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%
2003	1.237.821.825	5,8%	599.597.975	45,1%

La produzione nazionale di unità da diporto è cresciuta del 6% circa nel corso del 2003, rispettando il trend positivo dei precedenti anni. Il mercato nazionale cresce del 45% con un innal-

zamento improvviso frutto dell'applicazione piena delle agevolazioni del c.d. leasing italiano. Ciò nonostante i nostri cantieri continuano ad essere maggiormente orientati verso i mercati

esteri: praticamente il 70% in valore della produzione nazionale di unità da diporto va all'estero

Nell'Appendice I – Cifre sono riportati i dati di dettaglio, ed esattamente:

Tab. I/1 Produzione Nazionale di unità da diporto; Tab. I/2 Mercato Nazionale di unità da diporto;

Tab. I/3 Dati generale aziende- 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%
2003	638.223.850	-15,62%

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 entrobordo, 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 entrobordo, semicabinati entrofuoribordo, cabinati fuoribordo, cabinati, entrobordo, cabinati entrofuoribordo, cabinati idrogetto, derive veliche, unità veliche aperte a chiglia fissa, catamarani e trimarani aperti, tavole a vela, cabinati a vela fuoribordo, cabinati a vela entrobordo, 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 merceologica

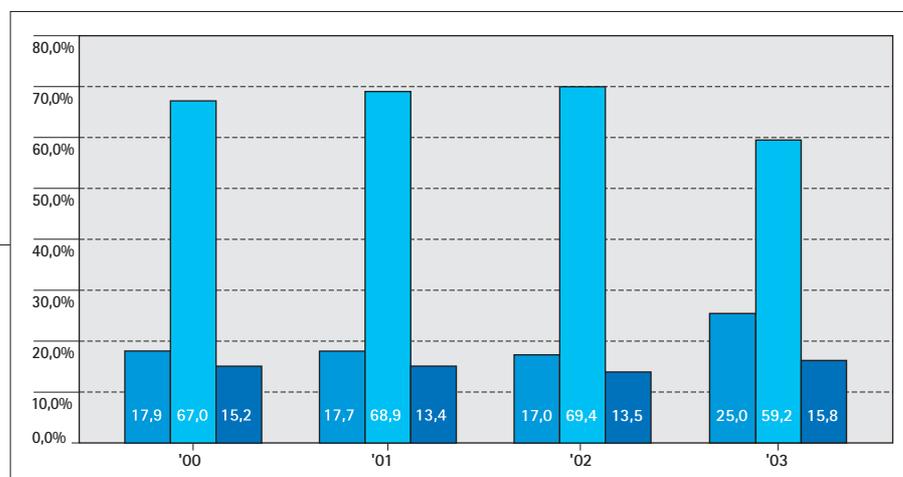
degli accessori, sono state rilevate 44 categorie: abbigliamento nautico, alberi e vele, ancoraggio, apparecchi igienico sanitari, arredamento navale, attrezzature per attività subacquee, attrezzature veliche, battagliole e pulpiti, carrelli portabarche, cavi, desalinizzatori, equipaggiamento elettrico, 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 entrobordo benzina, fuoribordo diesel, entro-fuoribordo 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 2000 al 2003

Fatturato interno ■
Export ■
Import ■

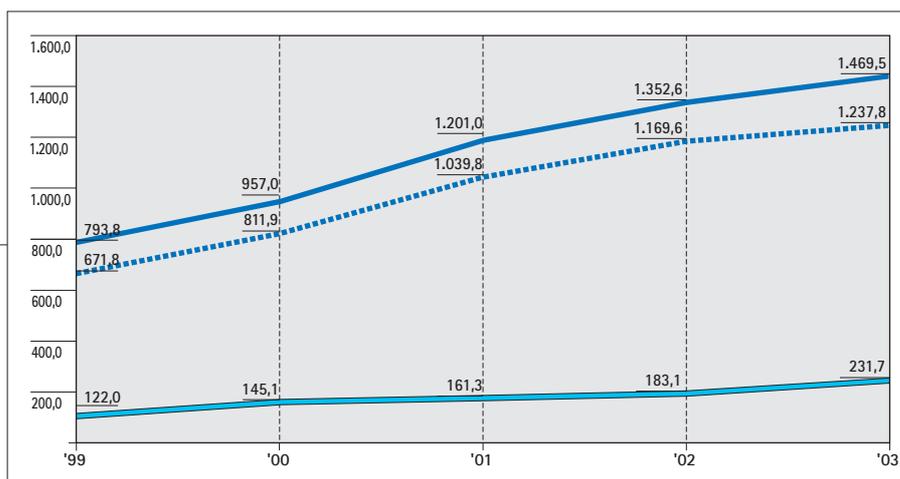


L'apporto delle esportazioni in termini percentuali diminuisce rispetto agli ultimi anni a vantaggio del fatturato interno. In aumento rispetto all'anno precedente anche il valore percentuale dell'import.

Grafico 2.2

Unità da diporto
Andamento del fatturato nautico
dal 1999 al 2003 e delle relative componenti

Fatturato nautico ■
Produzione nazionale ■■
Import ■■■

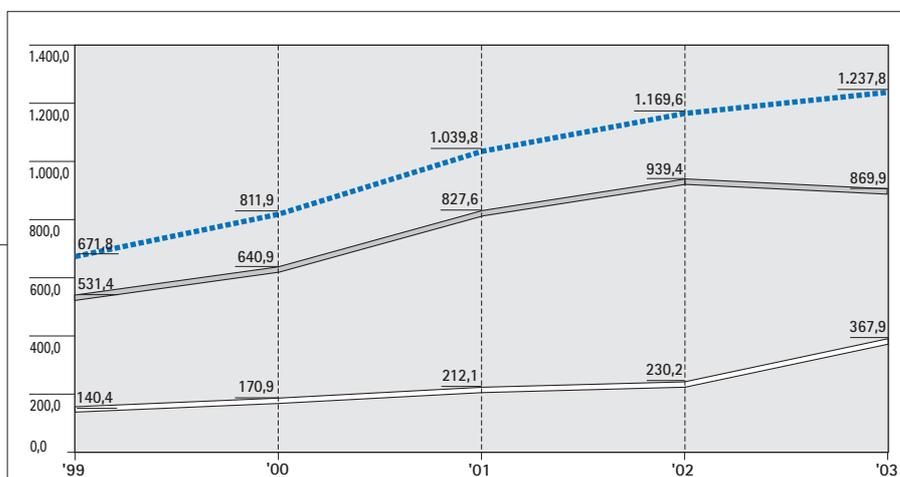


La curva del valore del fatturato nautico dimostra come esso sia principalmente dovuto all'apporto della produzione nazionale. L'apporto dell'import influisce in misura minore sia sul valore del fatturato che sulla sua tendenza all'aumento

Grafico 2.3

Unità da diporto
Andamento della produzione nazionale
dal 1999 al 2003 e delle relative componenti

Produzione nazionale ■■
Export ■■■
Fatturato interno □

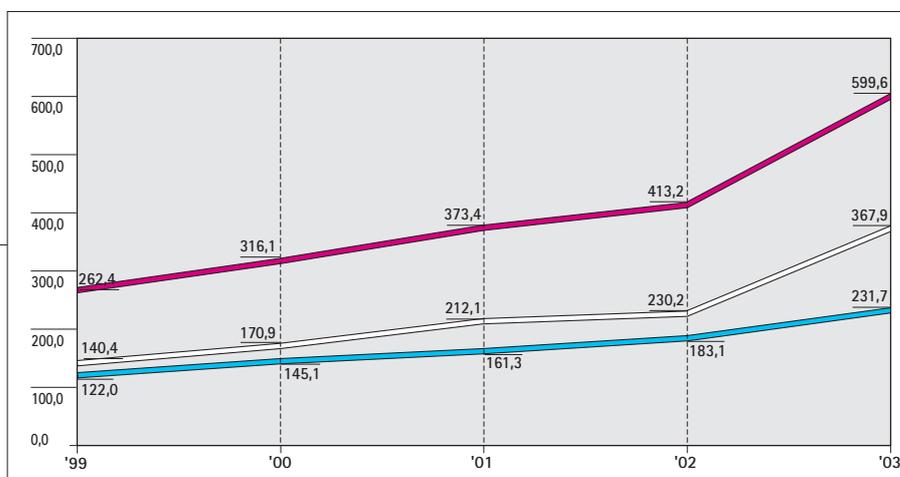


La produzione nazionale si riversa, come negli anni passati, per la maggior parte nell'export ma nel le curve del fatturato interno e dell'export tendono maggiormente alla convergenza. Il fatturato interno comunque ha ancora una influenza minore rispetto all'export sul valore della produzione nazionale.

Grafico 2.4

Unità da diporto
Andamento del mercato nazionale
dal 1998 al 2003 e delle relative componenti

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

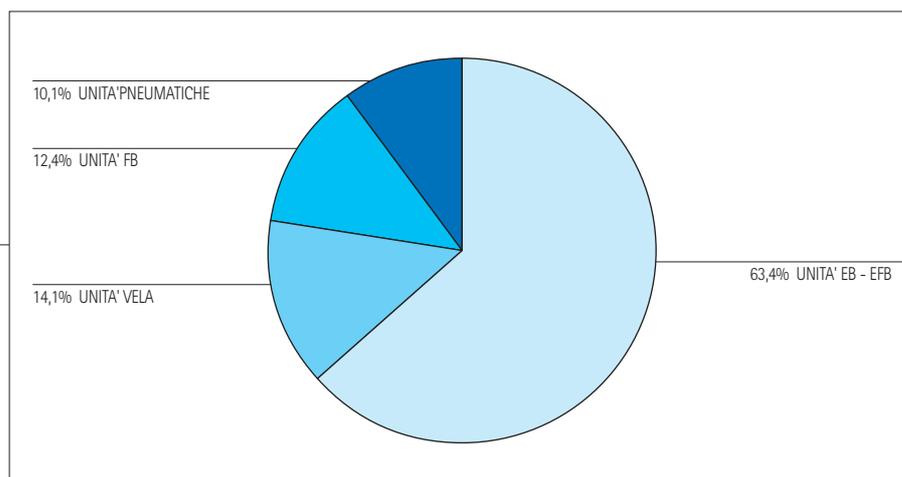


L'andamento del mercato nazionale riporta nel 2003 un incremento assai notevole causato dal successo del leasing nautico. Tale influenzato da entrambe le componenti: le

curve dell'import e del fatturato interno tendono a divergere grazie al notevolissimo aumento del fatturato interno.

Grafico 2.5

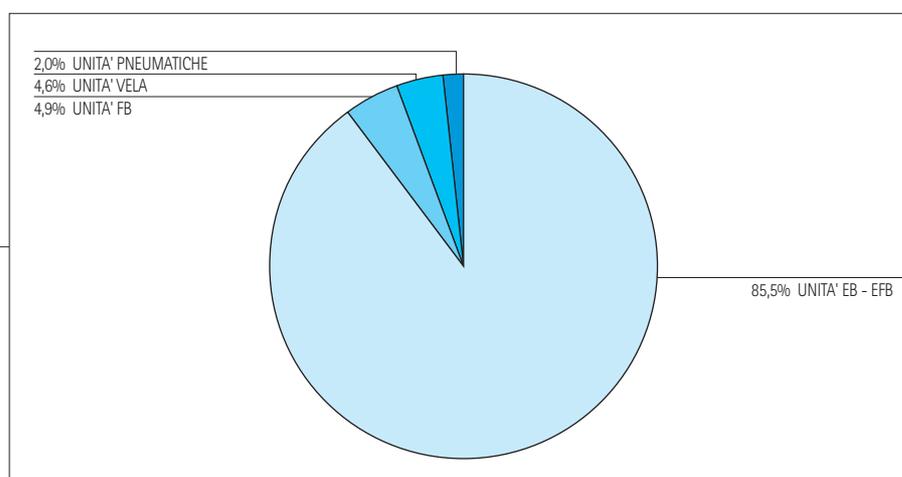
Unità da diporto - Fatturato interno
Suddivisione percentuale
tra i quattro settori componenti



Rispetto alla suddivisione del fatturato interno dello scorso anno cresce notevolmente la quota del settore delle unità entrobordo, conseguentemente diminuiscono le quote degli altri settori.

Grafico 2.6

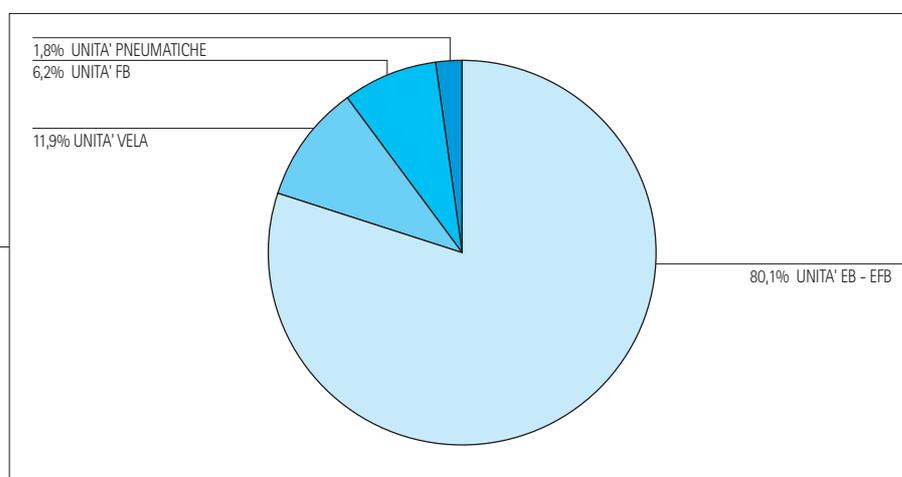
Unità da diporto - Export
Suddivisione percentuale
tra i quattro settori componenti



Rispetto alla suddivisione dell'export dello scorso anno sono costanti le quote del settore delle unità entrobordo e delle pneumatiche e delle unità con motore fuoribordo cresce la quota del settore delle unità a vela.

Grafico 2.7

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

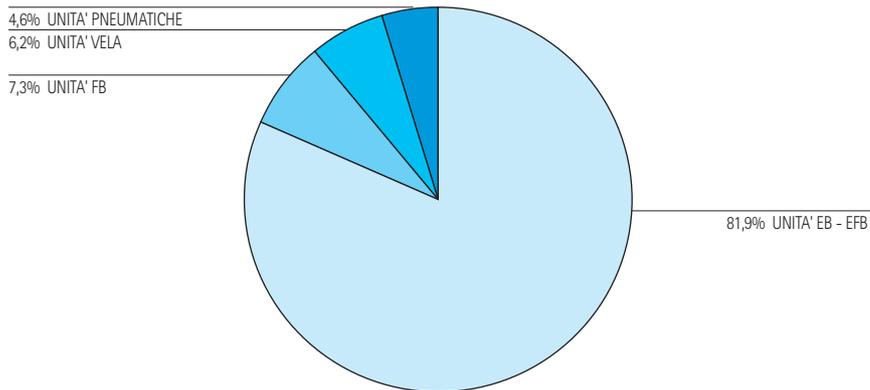


Rispetto alla suddivisione dell'import dello scorso anno cresce la quota imputabile al settore delle unità entrobordo. Diminuiscono conseguentemente le quote degli

altri settori tranne che nel settore della vela per il quale la quota sul totale delle importazioni registra un leggero incremento.

Grafico 2.8

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

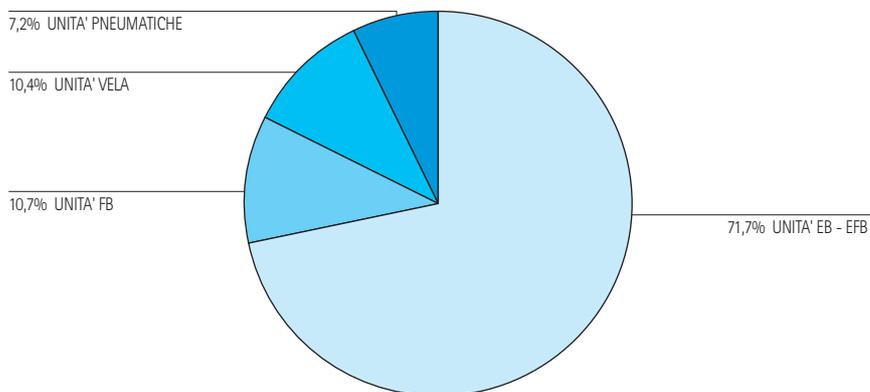


La produzione nazionale appare sempre più orientata verso le unità da diporto maggiori: le unità con motore entroborordo rappresentano l'81,9% del valore delle unità prodotte.

Tale quota risulta costante rispetto a quella conseguita l'anno scorso come pure quelle degli altri settori che non registrano variazioni di rilievo.

Grafico 2.9

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



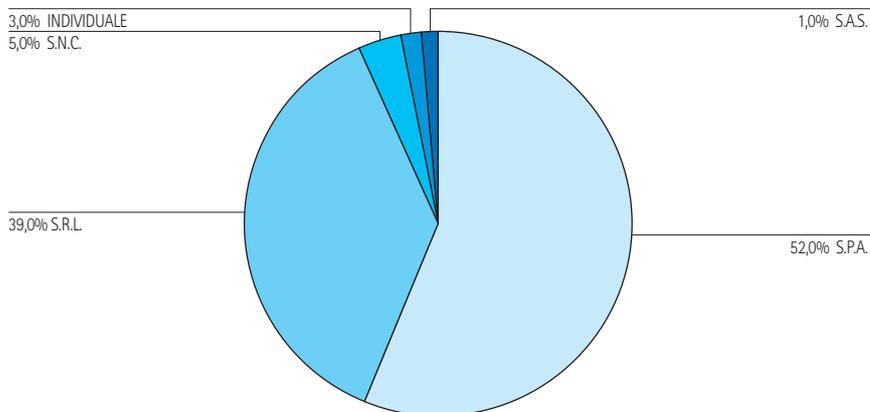
Nel mercato nazionale prevalgono in valore le unità entroborordo e entrofuoribordo che da sole valgono oltre il 70% del mercato. Questo dato è influenzato dall'alto valore unitario

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

una diminuzione per tutti i settori tranne che per le unità entroborordo e entrofuoribordo.

Grafico 2.10

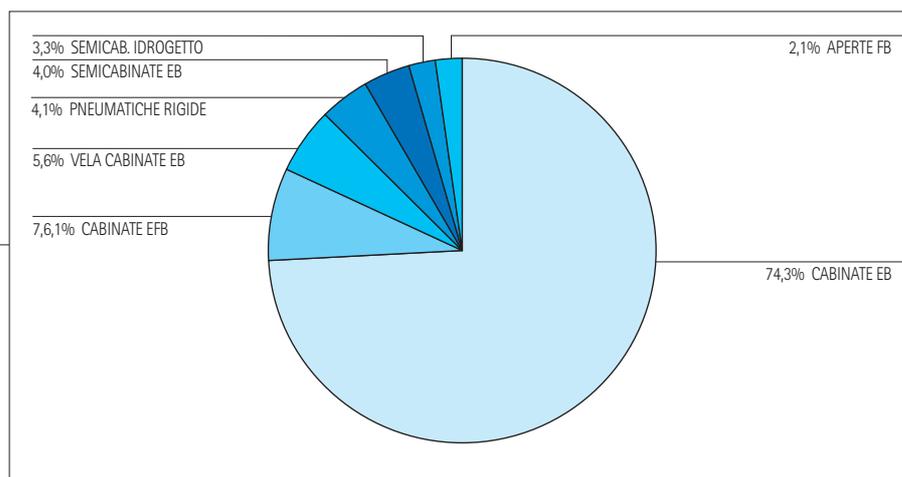
Unità da diporto
Suddivisione percentuale del fatturato nautico
per ragione sociale dei rispondenti



La quota del fatturato nautico realizzata dalle 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 tutti le altri 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 2003, il numero totale di imbarcazioni immatricolate è cresciuto del 4% rispetto al 2002 raggiungendo il valore di 2189 unità. Di queste 7 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 diminuito rispetto all'anno precedente, passando da 217 del 2002 alle 103 del 2003, ma si deve osservare che è contestualmente diminuita la quantità di quelli che non hanno registrato nel corso dell'anno nessuna immatricolazione (76 nel 2003 contro i 91 nel 2002).

Sulla diminuzione delle schede restituite ha influito l'accorpamento previsto dalla legge 172/2003 che ha trasferito il registro delle unità da diporto immatricolate da alcuni uffici periferici ad altri diminuendo il numero di soggetti coinvolti nelle operazioni di iscrizione delle unità da immatricolare.

Si ritiene pertanto che i dati riportati in questa sezione siano abbastanza completi ma per una più completa quantificazione delle unità immatricolate si consiglia di fare riferimento alle pubblicazioni del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

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 stato nel corso del 2003 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 2003 l'immatricolazione. La situazione è cambiata nel corso dell'anno con l'entrata in vigore della legge 8 luglio 2003 n. 172 che ha ripristinato l'obbligo di iscrizione per le imbarcazioni che navigano nelle acque interne.

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 Toscana ed Emilia Romagna che da sole hanno raccolto oltre un terzo 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 Toscana è la regione con il più alto numeri di nuove immatricolazioni, pari a circa un quarto del totale.

Considerando uffici marittimi, nel 2003, hanno effettuato un numero di immatricolazioni più elevato quelli di Viareggio, Roma, Imperia e Rimini 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 totale, percentuale costante rispetto al valore percentuale del 2002. La vela pertanto, si

attesta sul 30%. Tra le imbarcazioni a motore prevalgono quelle con motore entro-bordo (39,6%) seguite da quelle con motore entrofuoribordo (22,4%) e quelle con motore fuoribordo (3,0%).

La maggior parte delle immatricolazioni è concentrata nella fascia di lunghezza da 10 a 12 metri, con il 35,9% 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 30%, mentre solo 10,1% supera il limite dei 16 metri.

Sempre critico il settore delle navi che sono appena lo 0,3% del totale.

La suddivisione per potenza installata è equilibrata tra le imbarcazioni che hanno motori di potenza inferiore ai 300 hp (45,1%) e quelle con motori di potenza superiore ai 300 hp (54,9%). A livello di tipologia progettuale, sono evidentemente in maggioranza i modelli cabinati che costituiscono il 57,5% delle unità

immatricolate seguite dai modelli semicabinati che sono il 23,1% del totale.

Il materiale di costruzione maggiormente usato è ovviamente la vetroresina (89,7%).

Il rapporto tra unità immatricolate di costruzione italiana ed estera, è a favore della nostra produzione, con percentuali rispettivamente del 67% e 33%.

Nell'Appendice II sono riportati i dati di dettaglio relativi alle immatricolazioni effettuate nel 2003, suddivisi nelle seguenti tabelle:

Tabella II/1

Distribuzione regionale delle unità immatricolate per tipologia

Tabella II/2

Distribuzione regionale delle unità immatricolate per lunghezza

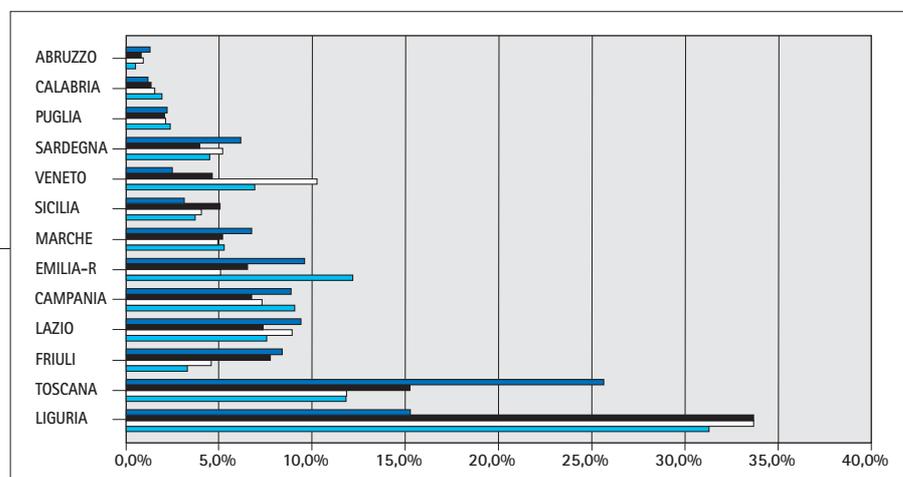
Tabella II/3

Distribuzione regionale delle unità immatricolate per potenza

Grafico 2.12

Unità da diporto immatricolate dal 2000 al 2003
Suddivisione percentuale per regione

2003 ■
2002 ■
2001 □
2000 ■

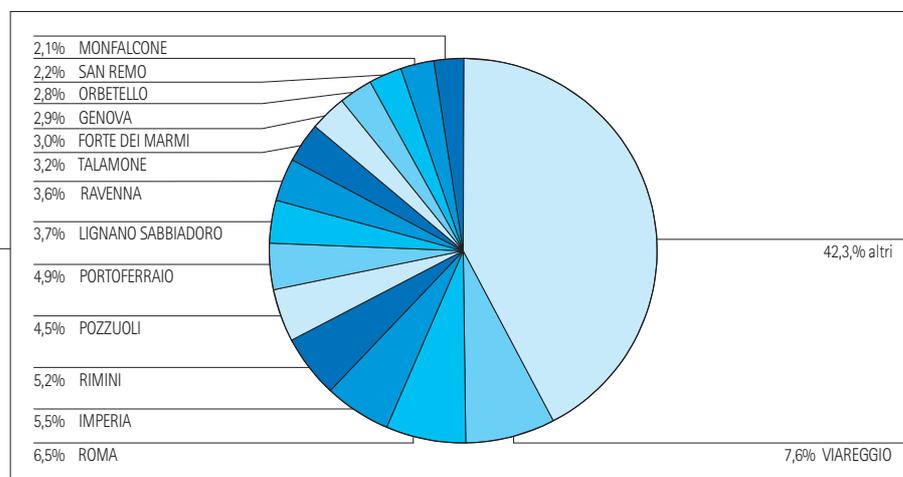


Su 13 regioni italiane sul cui territorio sono state effettuate immatricolazioni nel 2003, le prime 5 coprono quasi il 70% del totale.

La Toscana afferma il proprio primato con il 26% del totale delle nuove immatricolazioni

Grafico 2.13

Unità da diporto immatricolate nel 2003
Suddivisione percentuale per Uffici Marittimi

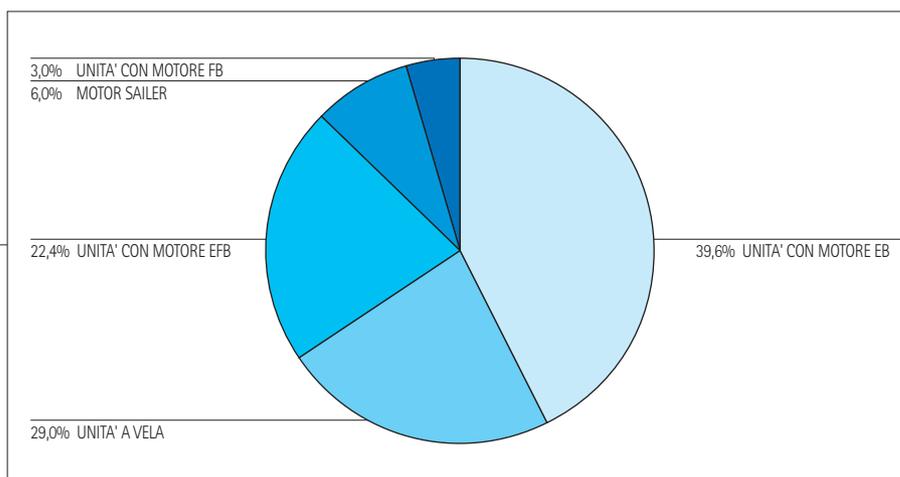


Oltre il 40% delle immatricolazioni sono effettuate in Uffici Marittimi che non raggiungono, singolarmente, il 2% del totale. Gli Uffici Marittimi con il maggior numero di im-

matricolazioni sono stati, nel 2002 Viareggio, Roma, Imperia e Rimini.

Grafico 2.14

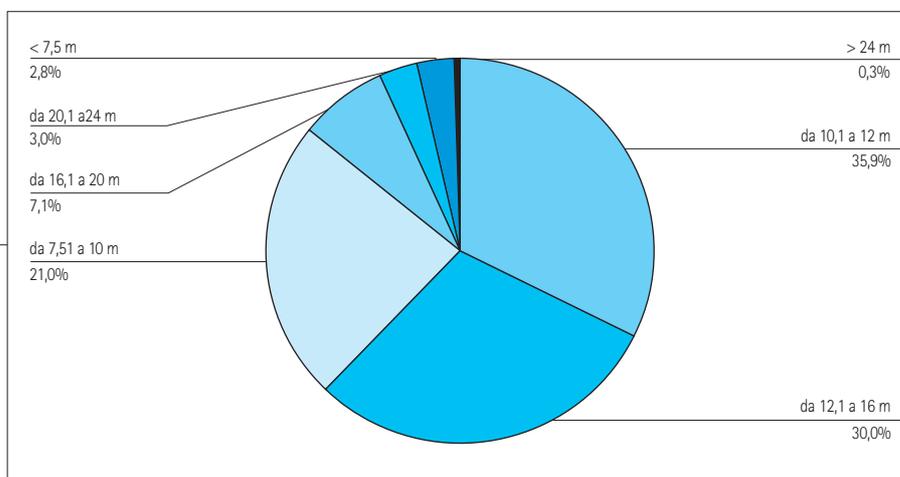
Unita' da diporto immatricolate nel 2003
Suddivisione percentuale
per Tipologia



Le unità a vela immatricolate nel 2003 sono circa il 30% del totale. Nel restante 70% di unità a motore di nuova immatricolazione circa il 40% sono unità con motore entrobordo.

Grafico 2.15

Unita' da diporto immatricolate nel 2003
Suddivisione percentuale
per lunghezza

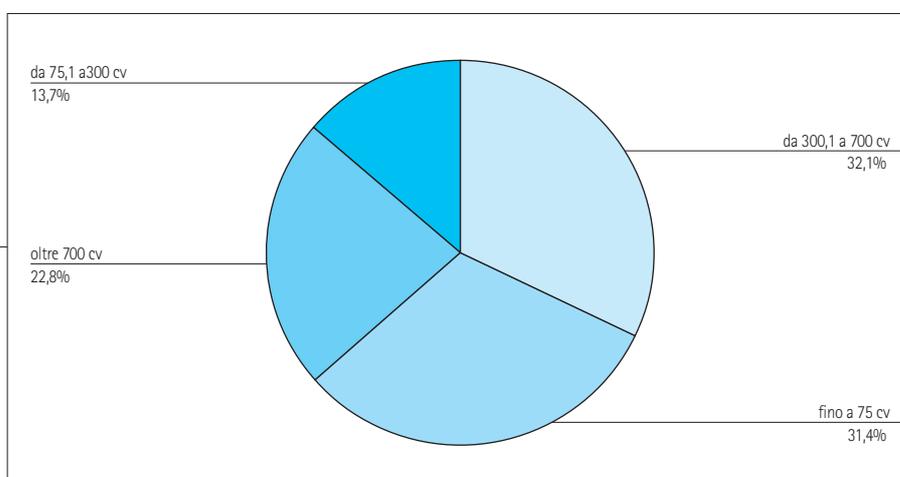


La classe più numerosa è quella da 10 m a 12 m, con il 36% del totale, seguita da quella tra i 12 e i 16 metri con il 30%. Le navi da diporto, oltre 24 m, costituiscono

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

Grafico 2.16

Unita' da diporto immatricolate nel 2003
Suddivisione percentuale
per potenza installata

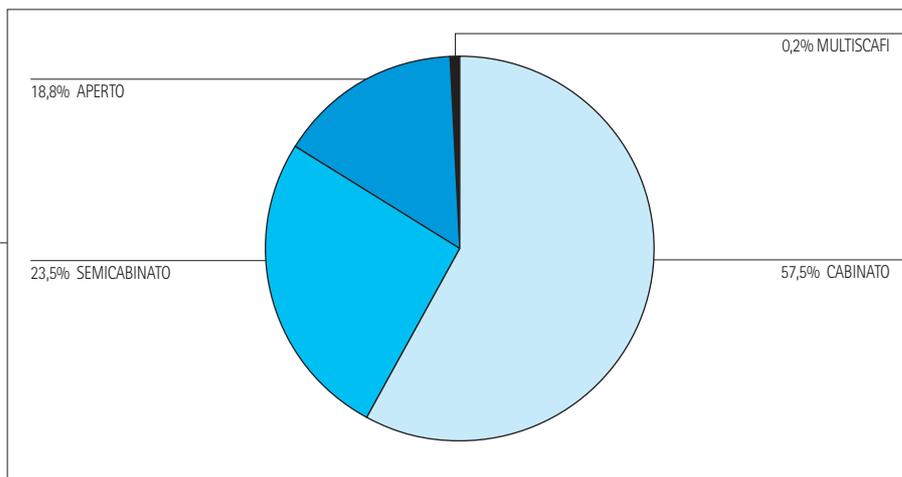


Il campo di potenza installata più di frequente è quello tra 300 e 700 CV (32,1%), seguito da quello fino a 75 CV con il 31,4% circa del totale. La restante parte è divisa tra le motorizzazioni

comprese nella fascia tra 75 e 300 Cv e quelle di potenza superiore ai 700CV con una prevalenza di quest'ultima.

Grafico 2.17

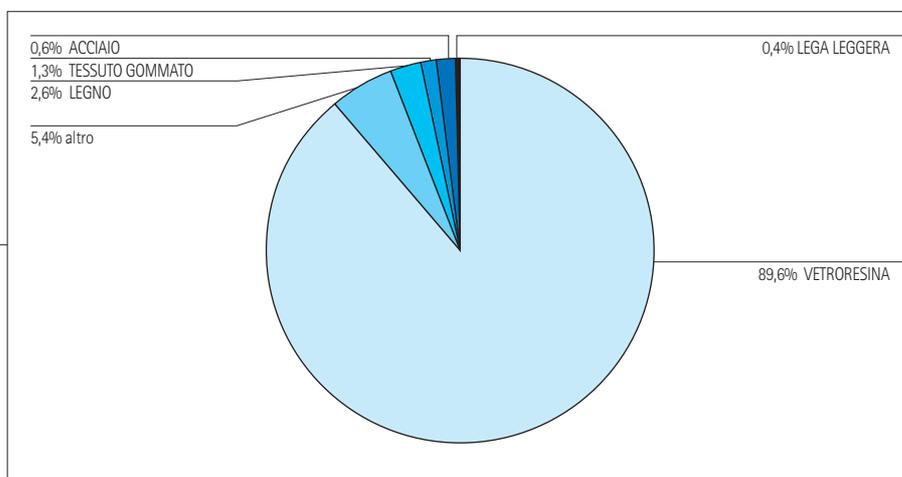
Unità da diporto immatricolate nel 2003
Suddivisione percentuale
per tipo di scafo



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 2003
Suddivisione percentuale
per materiale di costruzione

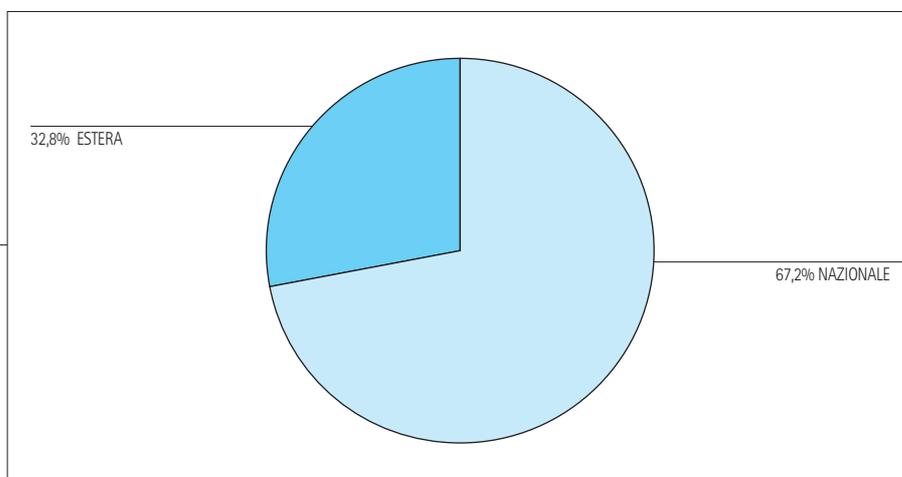


Tra i materiali utilizzati per la costruzione dello scafo e delle sovrastrutture primeggia la vetroresina 90% del totale delle unità immatri-

colate. Con scafo in legno circa il 3% delle unità immatricolate nel 2003.

Grafico 2.19

Unità da diporto immatricolate nel 2003
Suddivisione percentuale
per provenienza



Il mercato italiano delle unità immatricolate è per quasi i 3/4 appannaggio dell'industria nazionale, che è privilegiata nel campo delle unità

medio-grandi. Oltre la metà delle unità da diporto immatricolate nel 2003 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.

Dall'analisi dei dati Istat, in termini di confronto percentuale, emergono tendenze non particolarmente difformi rispetto a quelle evidenziate dai dati dell'anno precedente.

La maggior parte dei flussi sia di import che di export a livello continentale continuano a provenire e a essere destinati al continente europeo. Infatti il 61,53% dell'import e il 51,95% dell'export è concentrato nell'ambito dei Paesi dell'UE.

Sia la quota dell'import che dell'export in ambito comunitario registrano un aumento della propria percentuale sul totale di entrambe le voci.

Diversamente import ed export da e per il continente americano segnano andamenti differenti: aumentano leggermente le importazioni in Italia di naviglio da diporto proveniente dall'America e diminuisce leggermente la quota percentuale delle esportazioni verso tale continente.

Le quote di import ed export verso i paesi europei extracomunitari registrano entrambe un ridimensionamento per entrambe le voci: diminuisce in modo più evidente la quota delle esportazioni verso i paesi europei non facenti parte dell'Unione Europea. Sempre piuttosto marginali le quote di import ed export verso gli altri continenti.

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

(aumenta 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.

Sempre ragionando 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 aumenta leggermente la sua parte (33,2%) e la Francia (11,6%) in aumento rispetto all'anno precedente. Gli Stati Uniti diminuiscono la loro quota percentuale rispetto all'anno passato.

Invece per quanto riguarda l'export delle unità con motore entro bordo o entrofuoribordo rimane costante la quota di esportazioni dirette verso la Francia e aumenta in percentuale l'export verso il Regno Unito.

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 unità a motore entro bordo

Tabella III/2 – Commercio con l'estero di unità a motore fuoribordo

Tabella III/3 – Commercio con l'estero di unità a vela

Tabella III/4 – 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:

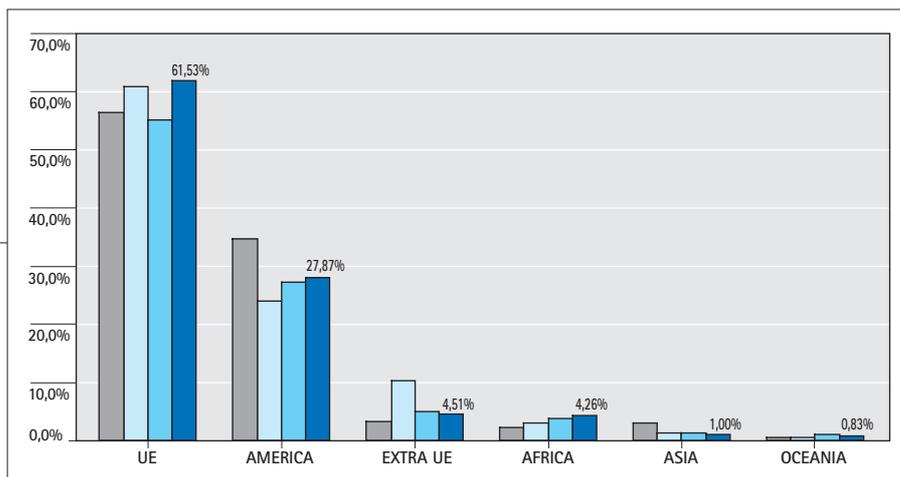
89.031.011:
U. pneumatiche fino a 20Kg. e superiori a 2,5 m
89.031.019:
U. pneumatiche fino 100Kg. e superiori a 2,5 m
89.031.090:

U. pneumatiche superiori a 100 Kg.
89.039.110:
U. vela per navigazione marittima (sup. 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 entrofuori-bordo per navigazione marittima (superiori a 12 m)
89.039.291:
U. motore entro bordo-entrofuoribordo fino 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 2003. Suddivisione percentuale

2000 ■
2001 ■
2002 ■
2003 ■



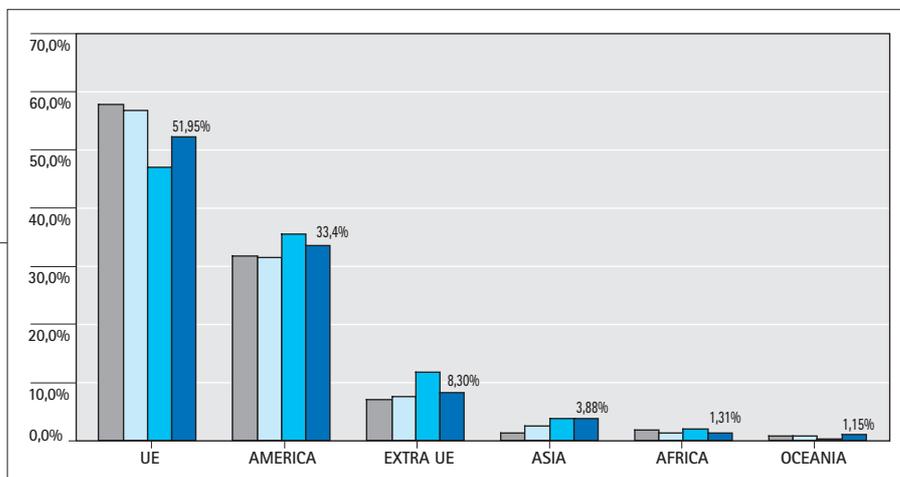
Le importazioni di naviglio da diporto sono cresciute sia dall'Unione Europea che, in misura più contenuta, dal continente americano. Continua la tendenza alla diminuzione della

percentuale di importazione di unità entro-bordo dai paesi europei extra U.E. Sempre poco rilevanti le importazioni dagli altri continenti.

Grafico 2.21

Esportazioni di naviglio da diporto verso i continenti dal 1999 al 2003. Suddivisione percentuale

2000 ■
2001 ■
2002 ■
2003 ■



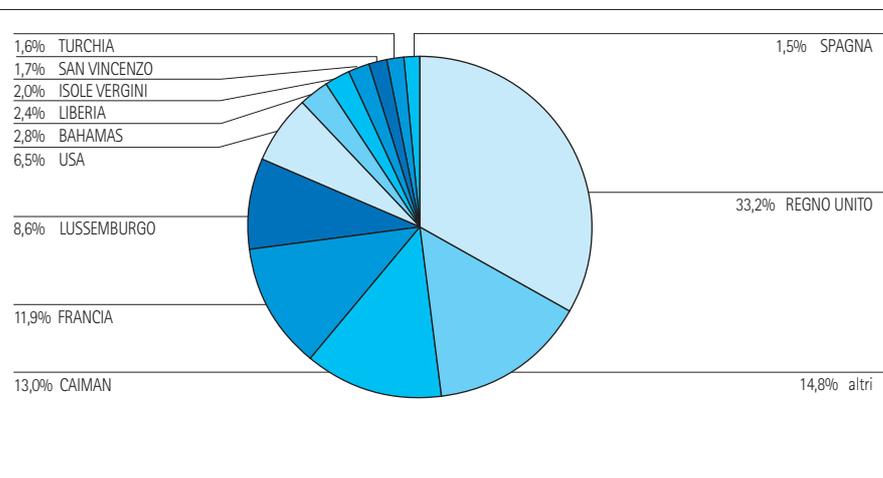
In controtendenza rispetto all'anno precedente la quota di export diretta verso il mercato dell'Unione Europea mentre diminuiscono, anche in questo caso con una inversione di ten-

denza, le quote verso il continente americano e verso i paesi europei extracomunitari. La quota di export verso i paesi asiatici rimane stabile e risulta nell'insieme piuttosto margi-

nale. Sempre poco rilevanti le esportazioni verso gli altri continenti

Grafico 2.22

Import 2003 di unità entro-bordo. Suddivisione percentuale tra i principali paesi di provenienza (fonte Istat)

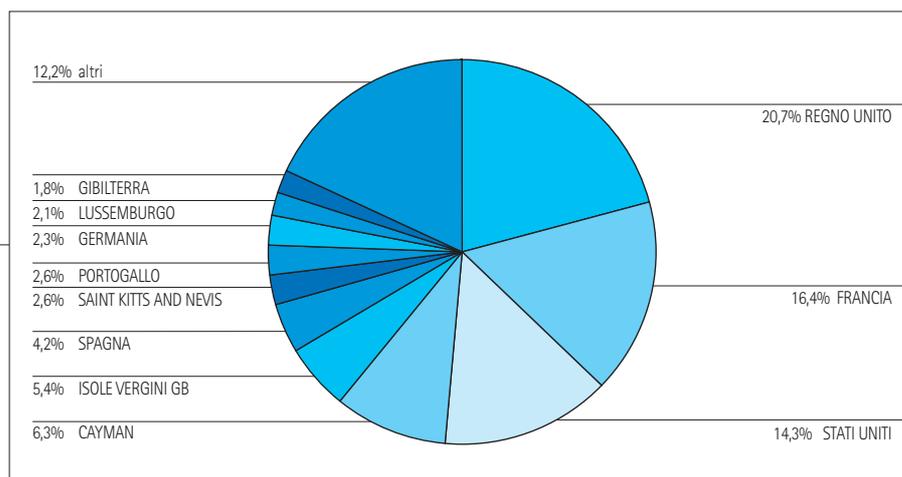


Le importazioni da paesi produttori avvengono prevalentemente dal Regno Unito, dalla Francia e dagli Stati Uniti con circa il 50% del valore dell'import.

Le importazioni di unità da diporto da paesi non produttori è probabilmente dovuta alla temporanea importazione delle stesse.

Grafico 2.23

Export 2003 di unità entroporto
Suddivisione percentuale del valore
tra i principali paesi di destinazione
(fonte Istat)



Oltre il 50% delle esportazioni è rivolto a tre sole nazioni: Regno Unito, Francia e Stati Uniti, Circa un quinto delle esportazioni sono dirette 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.

Andamento dei singoli settori

Le unità a motore entroporto ed entrofuoribordo

Si conferma la progressione della tendenza alla crescita del settore delle unità entroporto ed entro-fuoribordo, che continua ad apparire sempre in larga parte orientato ai mercati esteri nonostante l'eccezionale crescita del fatturato interno determinata dall'applicazione del leasing nautico.

Nel 2003 il fatturato generato dalla produzione e importazione di tali unità è cresciuto dell'8,9% e raggiungendo il valore di 1200 milioni di euro.

L'export delle unità da diporto medio-grandi, che compongono il settore delle unità entroporto ed entrofuoribordo, corrisponde al 76% del valore della produzione nazionale di tali unità, con un valore complessivo dell'export pari a 770 milioni di euro e un valore della produzione nazionale che raggiunge nel 2003 i 1014 milioni di euro. Il tasso di crescita della produzione nazionale rallenta rispetto alla crescita dell'anno scorso e segna comunque un valore di +6%.

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 più vivace rispetto a quello della produzione nazionale.

Le importazioni hanno fatto registrare nel 2003 una crescita del 29%: tale tasso di crescita risulta essere più alto rispetto a quelli registrati per gli scorsi esercizi, questo grazie

all'attrattività del mercato italiano determinata dal leasing nautico. Attualmente in certi casi è più conveniente acquistare un'imbarcazione in Italia piuttosto che su un altro mercato.

Nel 2003 le importazioni hanno raggiunto il valore assoluto di 185 milioni di euro.

Eccezionale la crescita del mercato nazionale che con un tasso del 66,4% segna una decisa accelerazione rispetto a quello dello scorso anno (+10,1% nel 2002) e raggiunge quasi i 430 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 esplodere rispetto agli anni precedenti con una crescita del 113,4% contro l'8,7% del 2002 grazie all'applicazione del leasing italiano che ha trovato il suo compimento nel corso del 2003.

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 ancora assai consistente: il fatturato delle barche prodotte in e vendute in Italia è nel 2003 di 244 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 585 milioni di euro.

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 entroporto ed entrofuoriporto
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%
2003	244.381.700	113,4%	770.120.818	-8,7%	185.587.964	29,0%

In aumento tutti gli indici economici del fatturato tranne l'export che diminuisce a causa dell'eccezionale performance del fatturato interno più che raddoppiato grazie all'apporto del

leasing nautico. Le variazioni rispetto all'anno precedente sono per le esportazioni -8,7%, per le importazioni +29% e per il fatturato interno un eccezionale +113,4%.

Il leasing italiano (rivisto a metà del 2002) ha influito positivamente sul mercato nazionale sia in termini di unità vendute che in termini di valore medio delle stesse

Tabella 2.4

Unità entroporto ed entrofuoriporto
Produzione e mercato nazionale

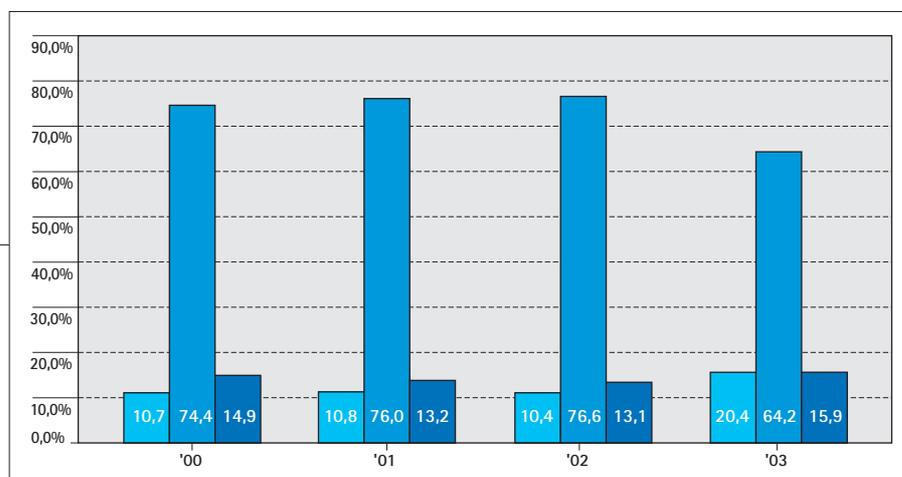
ANNO	PRODUZIONE NAZIONALE		MERCATO NAZIONALE	
	€	variazione su anno precedente	€	variazione su anno precedente
1998	461.996.519		121.274.409	
1999	531.782.758	15,1%	158.379.255	30,6%
2000	649.059.274	22,1%	195.212.445	23,3%
2001	848.538.685	30,7%	234.471.432	20,1%
2002	958.060.849	12,9%	258.342.798	10,2%
2003	1.014.502.518	5,9%	429.969.664	66,4%

Grazie al fortissimo apporto del fatturato interno il mercato nazionale registra un massiccio aumento in termini percentuali e assoluti.

Grafico 2.24

Unità entroporto ed entrofuoriporto
Composizione percentuale del fatturato nautico
Confronto per gli anni dal 2000 al 2003

Fatturato interno ■
Export ■
Import ■

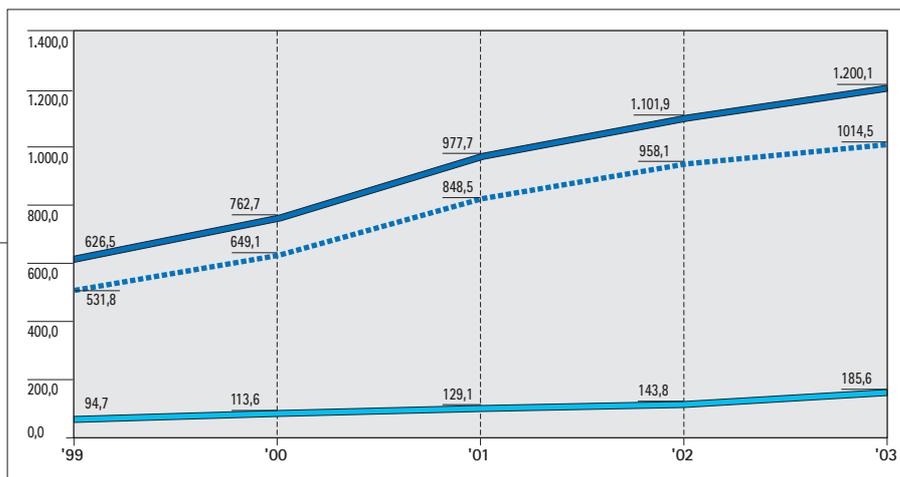


L'export continua a detenere la parte preponderante del fatturato nautico di questo settore ma nel 2003 è diminuita a favore del fatturato interno. L'apporto dell'import aumenta leggermente

Grafico 2.25

Unità entrobordo ed entrofuoribordo
Andamento del fatturato nautico
dal 1999 al 2003 e delle relative componenti

Fatturato nautico ■
Produzione nazionale ■■
Import ■■■



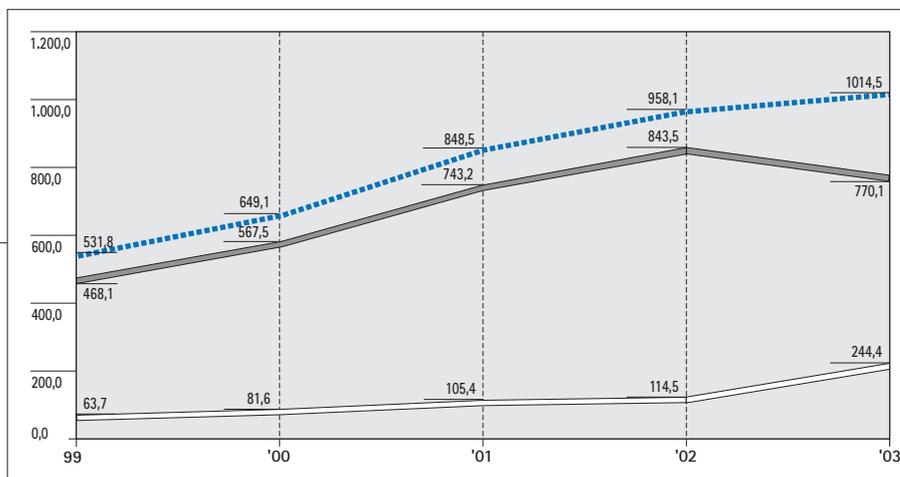
La crescita del fatturato nautico di questo settore è quasi tutto merito dello sviluppo della produzione nazionale: le due curve proseguono parallelamente.

La crescita delle importazioni è meno progressiva ancorché costante.

Grafico 2.26

Unità entrobordo ed entrofuoribordo
Andamento della produzione nazionale dal 1999 al 2003 e delle relative componenti

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



La crescita della produzione nazionale di questo settore è merito dello sviluppo del fatturato interno. Le esportazioni diminuiscono segno della capacità di attrazione delle agevolazioni comportate dall'introduzione del leasing nautico.

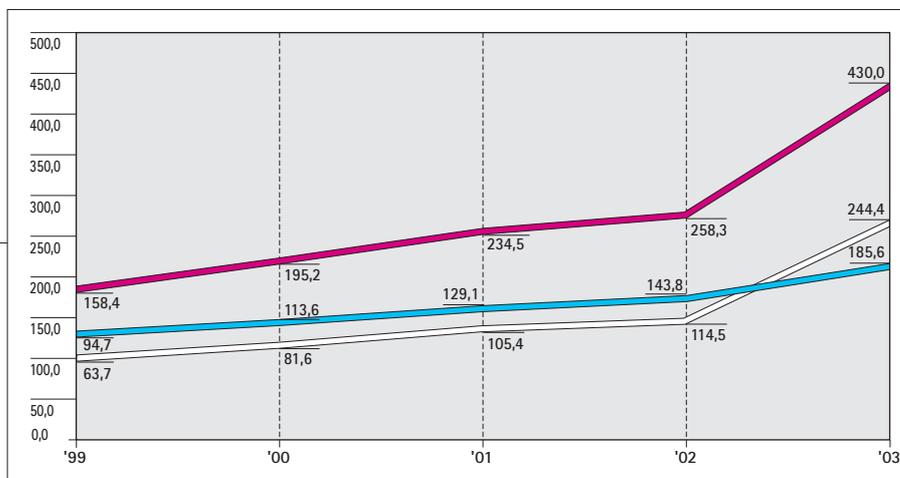
Negli anni passati unità prodotte in Italia erano acquistate su mercati esteri sia da armatori italiani che stranieri a causa di agevolazioni fiscali presenti in tali mercati: nel 2003 con l'applicazione del leasing nautico si è verificata una inversione di tale tendenza.

La crescita della produzione nazionale di questo settore è merito dello sviluppo del fatturato interno. Le esportazioni diminuiscono segno della capacità di attrazione delle agevolazioni comportate dall'introduzione del leasing nautico.

Grafico 2.27

Unità entrobordo ed entrofuoribordo
Andamento del mercato nazionale dal 1999 al 2003 e delle relative componenti

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



Il contributo più consistente al mercato nazionale di questo settore proviene dal fatturato interno. La crescita del fatturato interno ha subito una prodigiosa accelerazione derivante dall'applicazione del leasing nautico.

Il contributo più consistente al mercato nazionale di questo settore proviene dal fatturato interno. La crescita del fatturato interno ha subito una prodigiosa accelerazione derivante dall'applicazione del leasing nautico.

Le unità a motore fuoribordo

L'andamento del settore delle unità a motore fuoribordo nel corso del 2003 si può valutare come positivo, come già avvenuto per il 2002. Tutti i parametri economici presentano valori positivi in particolare per i produttori italiani. E' cresciuto infatti il livello di produzione nazionale (+3,2% tasso di crescita inferiore rispetto a quello dell'anno precedente +13,3%) e un valore nel 2003 di 90 milioni di euro. L'import pur in crescita decelera la sua tendenza alla crescita con un +5,4% (contro il 6,9% dell'anno precedente) e si attesta su un valore di circa 14 milioni di euro. L'andamento del fatturato conseguito con le vendite sul mercato estero, rispetto a quello

interno, risulta essere assai meno vivace essendo praticamente statico. L'export sale appena di un terzo di punto (l'anno precedente faceva segnare una crescita di un terzo) e raggiunge il valore di 42 milioni di euro mentre il fatturato interno cresce in valore assoluto fino a 47 milioni di euro con un aumento percentuale più significativo (+5,4%). Il mercato nazionale cresce anche nel 2003 a livello di valore assoluto e registra un +5,4%: il valore di quest'anno è di 62 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 47%, valore

assai significativo. La bilancia dei pagamenti con l'estero del settore è nel 2003 continua ad essere positiva grazie alla congiuntura che privilegia l'export rispetto all'import: il valore è di 28 milioni di euro all'incirca costante 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 13,19% e il 23,53%).

Per quanto riguarda le importazioni le unità fuoribordo provengono dagli Stati Uniti (34,7%), dal Regno Unito (13,3% del valore).

Per quanto riguarda l'export i maggiori volumi di vendita si concentrano verso la Slovenia (11,34%), la Grecia (9,54).

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%
2003	47.869.750	5,4%	42.206.532	0,8%	14.436.886	5,4%

La crescita delle esportazioni segna il passo con un aumento molto contenuto (+0,8%) rispetto alla crescita degli ultimi anni dimostrando un anda-

mento altalenante. Il fatturato interno continua a crescere con una accelerazione rispetto allo scorso anno. L'apporto del beneficio derivante dall'applicazione del leasing nautico non si riverbera in maniera consistente nel settore delle unità fuoribordo. Anche il tasso di crescita delle importazioni si dimostra meno vivace che nell'anno.

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%
2003	90.076.282	3,2%	62.306.636	5,4%

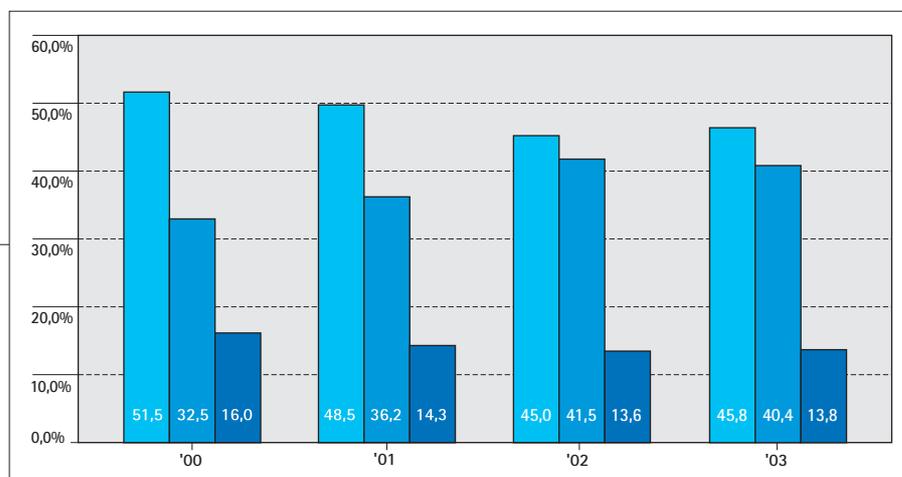
Sia la produzione nazionale che il mercato nazionale incrementano il loro valore rispetto al 2002: per la produzione nazionale il tasso di

crescita è più contenuto che nell'anno precedente, situazione inversa per il mercato nazionale che accelera la sua crescita.

Grafico 2.28

Unità fuoribordo
Composizione percentuale del fatturato nautico
Confronto per gli anni dal 2000 al 2003

Fatturato interno ■
Export ■
Import ■



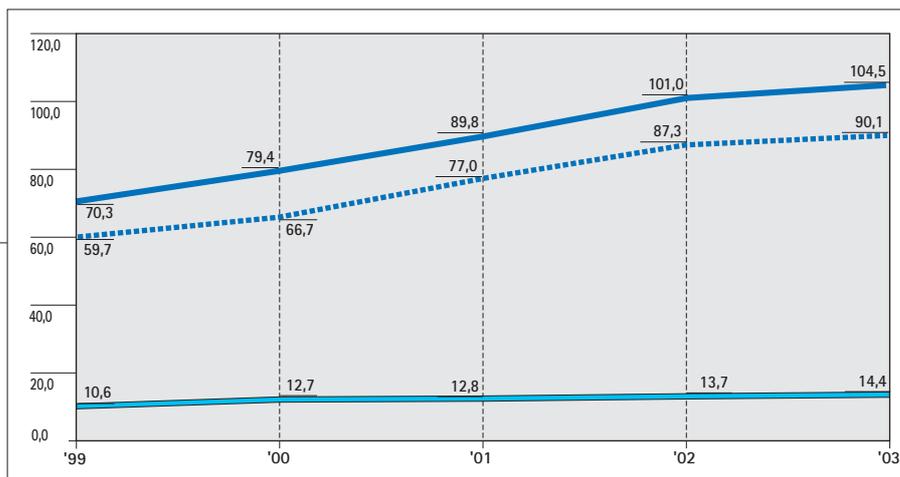
Nel confronto con le percentuali del 2002 cresce il contributo fatturato interno a scapito di quello delle esportazioni.

In termini di valore assoluto il fatturato interno continua ad essere la voce preponderante

Grafico 2.29

Unità fuoribordo
Andamento del fatturato nautico dal 1999 al 2003
e delle relative componenti

Fatturato nautico ■
Produzione nazionale ■■
Import ■■■

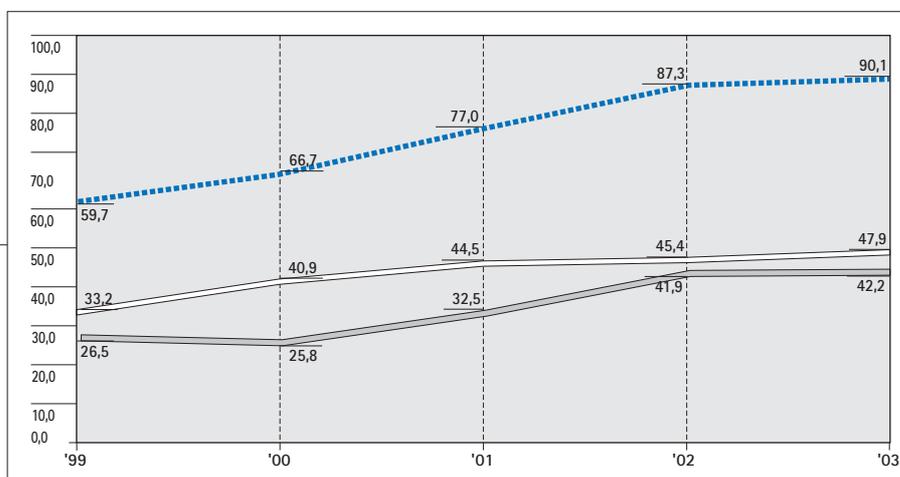


Il fatturato nautico aumenta il suo valore grazie soprattutto all'aumento della produzione nazionale. Anche le importazioni aumentano ma con una velocità negli anni minore.

Grafico 2.30

Unità fuoribordo
Andamento della produzione nazionale dal 1999 al
2003 e delle relative componenti

Produzione nazionale ■■
Fatturato interno □
Export ■■■



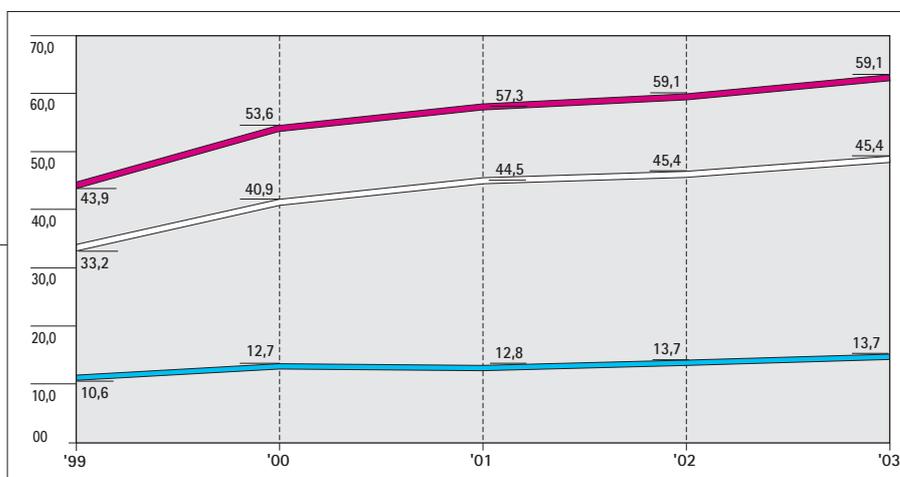
Le esportazioni hanno avuto negli anni un andamento altalenante e aumentano il loro valore rispetto al 2002. Il tasso di aumento del fatturato interno è co-

stante negli anni e più vivace nel 2003 che nell'anno precedente.

Grafico 2.31

Unità fuoribordo
Andamento del mercato nazionale dal 1999 al
2003 e delle relative componenti

Mercato nazionale ■■
Fatturato interno □
Import ■■■



Il tasso di crescita del mercato nazionale appare più vivace grazie all'aumento del fatturato interno. Il valore delle importazioni presenta negli anni variazioni piuttosto contenute ma costantemente positive.

Le unità a vela

Continua il momento positivo per il settore delle unità da diporto a vela. Il fatturato nautico raggiunge nel 2003 il valore di 104 milioni di euro dei quali il un quarto provengono dall'importazione e i tre quarti derivanti dalla produzione nazionale; la crescita del fatturato registrata nel 2003 risulta essere del 12,1% meno brillante del 14,3% registrato nel 2002. Le esportazioni di unità da diporto a vela con circa 40 milioni di euro segnano un aumento percentuale di circa 7 punti. Confermata la tendenza all'aumento del fatturato interno che raggiunge il valore di 36 milioni di euro. Tale tendenza risulta però meno vivace che nell'anno precedente. 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 +16% (contro una crescita del 26% dello scorso anno) e raggiunge i 64 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 40 milioni di euro (+7,7% rispetto al 2002) mentre le importazioni ammontano a 27 milioni di euro con un aumento in termini percentuali più consistente (+29%). La produ-

zione nazionale è aumentata del 7% rallentando la sua corsa alla crescita rispetto agli anni precedenti; il valore assoluto raggiunto è di 76,8 milioni di euro. Per la vela gli inter-scambi commerciali maggiori sono avvenuti prevalentemente con la Francia che rappresenta il 36,9% dell'export ed il 40,6 dell'import. Altri paesi interessati dallo scambio commerciale sono per quanto riguarda l'import la Germania (14,66%), il Sud Africa (5,37%), la Finlandia (4,58%) e la Danimarca (4,56%). Per quanto riguarda le esportazioni le unità a vela italiane nel 2003 sono state acquistate negli Stati Uniti (19,08%) e nel Regno Unito (7,28%). Anche in questo settore la bilancia dei pagamenti con l'estero è positiva, con un margine di circa 13 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%
2003	36.663.777	7,7%	40.172.181	6,6%	27.458.727	29,0%

Il fatturato interno continua ad aumentare anche se in maniera meno progressiva rispetto alla eccezionalità del 2001. Le esportazioni segnano un incremento più deciso rispetto a

quello dell'anno precedente. La crescita delle importazioni, pur consistente decelera rispetto a quella dell'anno precedente. L'introduzione della formula di acquisto in leasing con modalità analoghe a quelle applicate in Francia continua ad avere effetto positivo sul mercato interno e a far crescere le importazioni di unità a vela. La crescita dell'export dimostra il gradimento del prodotto italiano da parte degli armatori stranieri.

Tabella 2.8

Unità a vela
Produzione e mercato nazionale

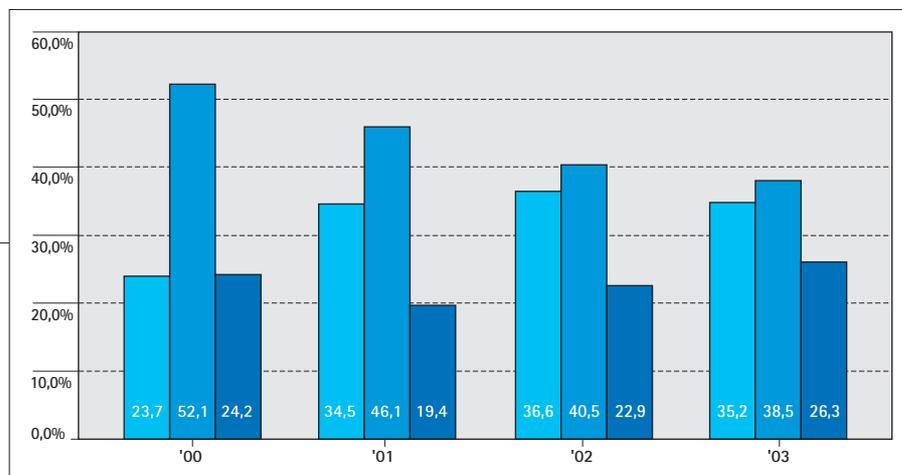
ANNO	PRODUZIONE NAZIONALE		MERCATO NAZIONALE	
	€	variazione su anno precedente	€	variazione su anno precedente
1998	28.712.421		21.933.408	
1999	37.254.618	29,8%	26.300.568	19,9%
2000	48.546.949	30,3%	30.659.464	16,6%
2001	65.602.938	35,1%	43.834.279	43,0%
2002	71.712.940	9,3%	55.313.773	26,2%
2003	76.835.958	7,1%	64.122.504	15,9%

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 2.32

Unità a vela
Composizione percentuale del fatturato nautico
Confronto per gli anni dal 2000 al 2003

Fatturato interno ■
Export ■
Import ■

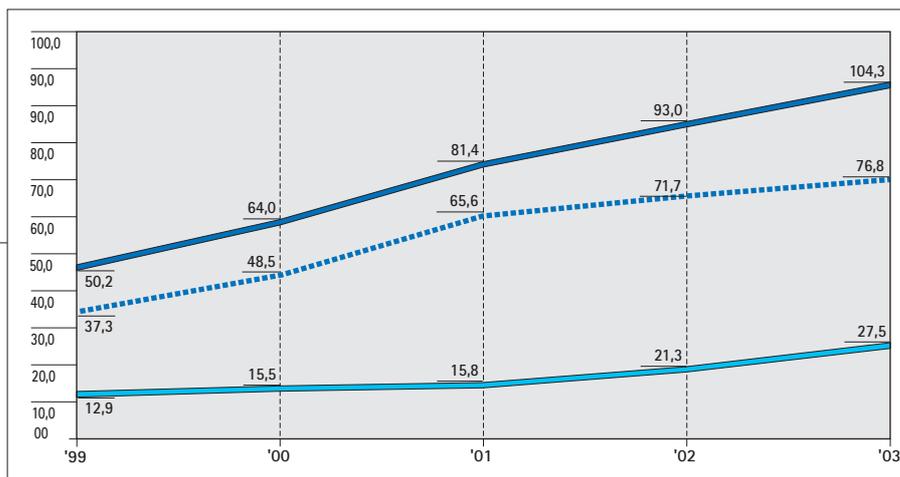


Aumenta nel 2003, rispetto all'anno precedente, il contributo delle importazioni. Ciò potrebbe essere messo in relazione con la competitività del leasing italiano rispetto a quello francese

Grafico 2.33

Unità a vela
Andamento del fatturato nautico
dal 1999 al 2003 e delle relative componenti

Fatturato nautico ■
Produzione nazionale ■■
Import ■■■



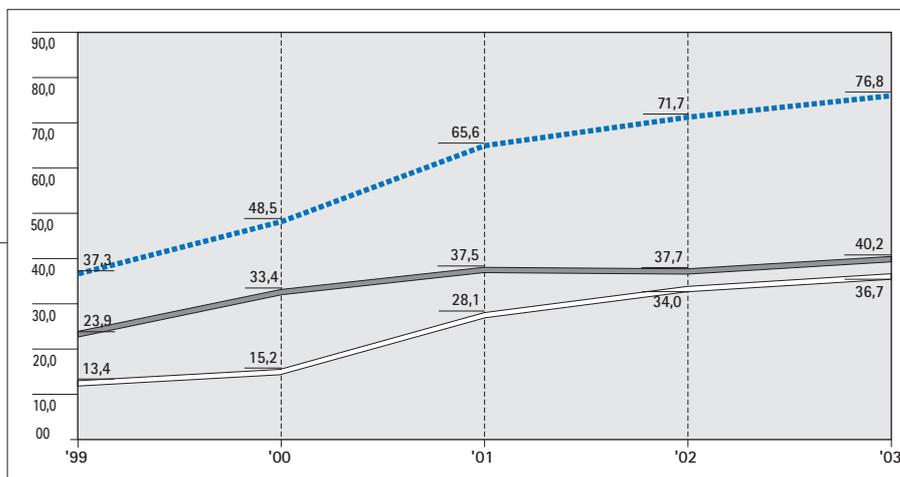
Il valore del fatturato nautico negli anni aumenta grazie all'apporto ed alla progressiva crescita della produzione nazionale. Ridimensionata rispetto all'anno passato la vi-

vacità della crescita di entrambe le componenti del fatturato nautico.

Grafico 2.34

Unità a vela
Andamento della produzione nazionale
dal 1999 al 2003 e delle relative componenti

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



Salgono parallelamente nel 2003 le curve del fatturato interno e dell'export. La curva della produzione subisce l'influenza di entrambe le componenti. Tende ad un riequili-

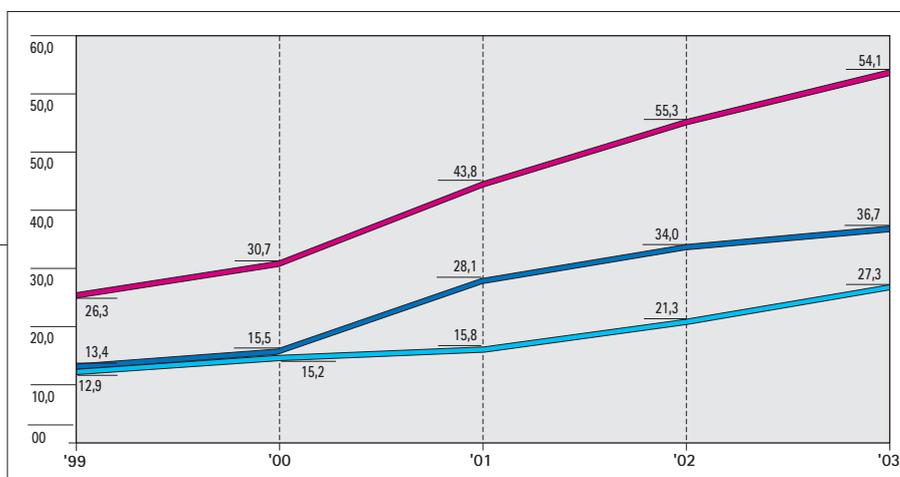
brio la curva delle esportazioni rispetto all'anno precedente. L'andamento degli anni passati delle due componenti della produzione può essere messo in

relazione alla concorrenza tra leasing italiano e leasing francese che ha dirottato una parte delle vendite che prima erano effettuate olttralpe verso l'Italia.

Grafico 2.35

Unità a vela
Andamento del mercato nazionale dal 1999 al 2003 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 e tendono alla crescita entrambi nel 2003.

La crescita delle importazioni nel 2003 appare più vivace rispetto alla crescita del fatturato interno.

Le unità pneumatiche

Il settore delle unità pneumatiche registra nel 2003 una crescita più consistente che nell'anno precedente. Tutti i parametri della produzione sono positivi, a conferma del buon andamento del settore, e il tasso di crescita appare più contenuto di quello del 2002. Il fatturato nautico di questo settore cresce del 6,7% (8,9% il tasso di crescita dell'anno scorso) e raggiunge il valore di 60,6 milioni di euro. La produzione nazionale aumenta del 7,4% e totalizza 56,4 milioni di euro dei quali 17,4 destinati all'export (che registra un aumento in percentuale dello 7% rispetto al valore dello scorso anno) e 38,9 per il fatturato interno (con una crescita del 7,6% rispetto allo scorso anno). Il tasso di crescita

del fatturato interno è quindi più brillante rispetto allo scorso anno mentre quello dell'export risulta meno vivace. Il mercato nazionale continua la sua crescita con un +6,7% (meno consistente del +7,1% dell'anno precedente) e raggiunge il valore di 43 milioni di euro. L'import appare leggermente in diminuzione replicando la tendenza al ribasso registrata negli ultimi passati e raggiungendo il valore di 4,2 milioni di euro.

Le importazioni provengono per il 45,74% del loro valore dalla Francia, quindi dalla Spagna (24,76%) e dal Belgio (5,78%). Le esportazioni si concentrano invece per lo più di nuovo in territorio transalpino con 35,23% e poi verso la Grecia (14,52%) e la Spagna (12,70%).

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%
2003	38.984.171	7,6%	17.422.896	6,9%	4.215.000	-0,8%

Più consistente nel 2003 rispetto all'anno precedente l'incremento percentuale per il fatturato interno. La leggera diminuzione del valore dell'im-

port conferma l'andamento altalenante negli anni di questa componente del fatturato.

Tabella 2.10

Unità pneumatiche
Produzione e mercato nazionale

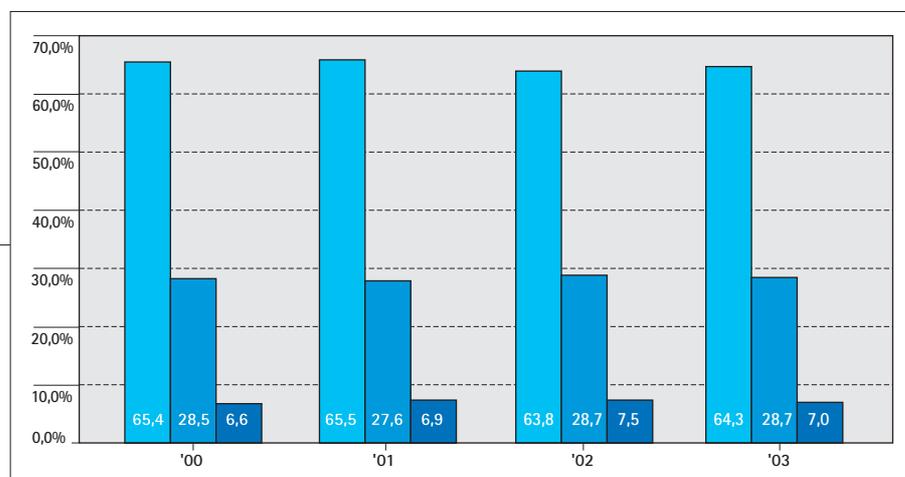
ANNO	PRODUZIONE NAZIONALE		MERCATO NAZIONALE	
	€	variazione su anno precedente	€	variazione su anno precedente
1998	40.095.131		31.852.479	
1999	43.015.695	7,3%	33.891.968	6,4%
2000	47.568.779	10,6%	36.665.858	8,2%
2001	48.575.870	2,1%	37.795.865	3,1%
2002	52.544.394	8,2%	40.496.182	7,1%
2003	56.407.067	7,4%	43.199.171	6,7%

La produzione nazionale cresce con un tasso più contenuto rispetto a quello dell'anno precedente. La medesima situazione si presenta per il mercato nazionale.

Grafico 2.36

Unità pneumatiche
Composizione percentuale del fatturato nautico
Confronto per gli anni dal 2000 al 2003

Fatturato interno ■
Export ■
Import ■

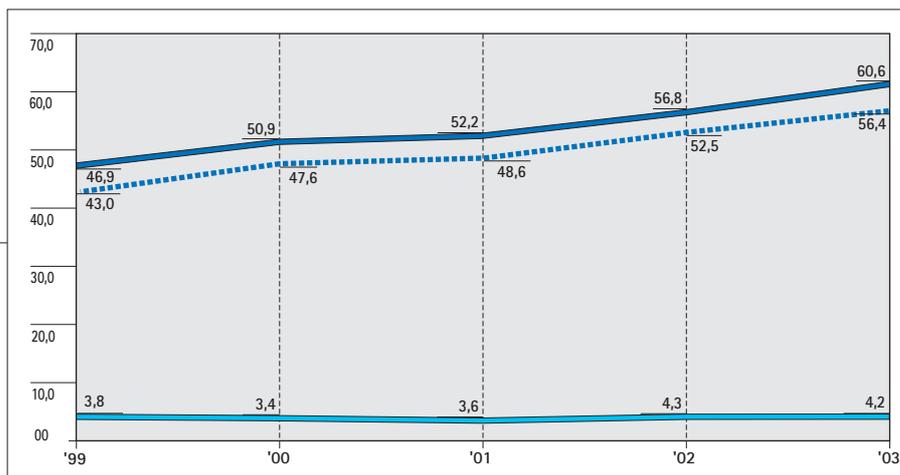


Nel 2003, in confronto all'anno precedente, aumenta leggermente l'apporto del fatturato interno mentre diminuisce quello delle importazioni. Costante l'apporto delle esportazioni.

Grafico 2.37

Unità pneumatiche
Andamento del fatturato nautico
dal 1999 al 2003 e delle relative componenti

Fatturato nautico ■
Produzione nazionale ■■
Import ■■■



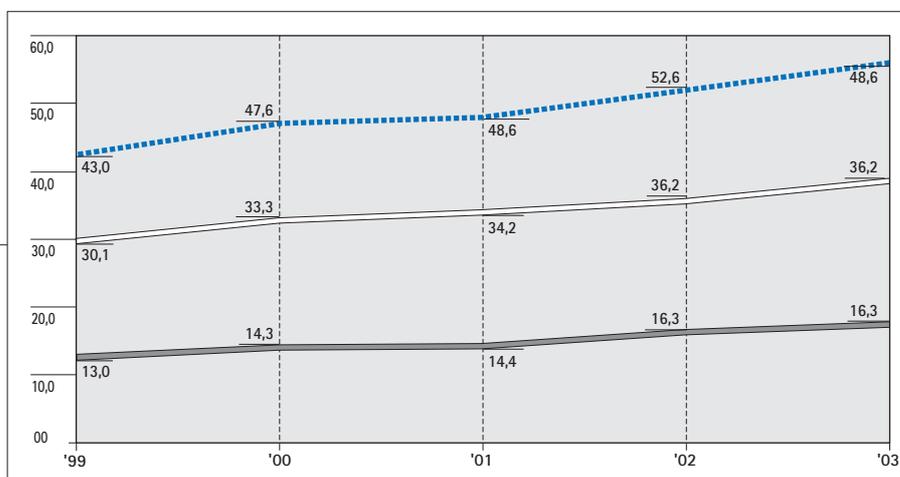
Il fatturato nautico deriva per la stragrande maggioranza dall'apporto della produzione nazionale e pertanto segue la crescita di

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

Grafico 2.38

Unità pneumatiche
Andamento della produzione nazionale
dal 1999 al 2003 e delle relative componenti

Produzione nazionale ■■
Fatturato interno □
Export ■■■



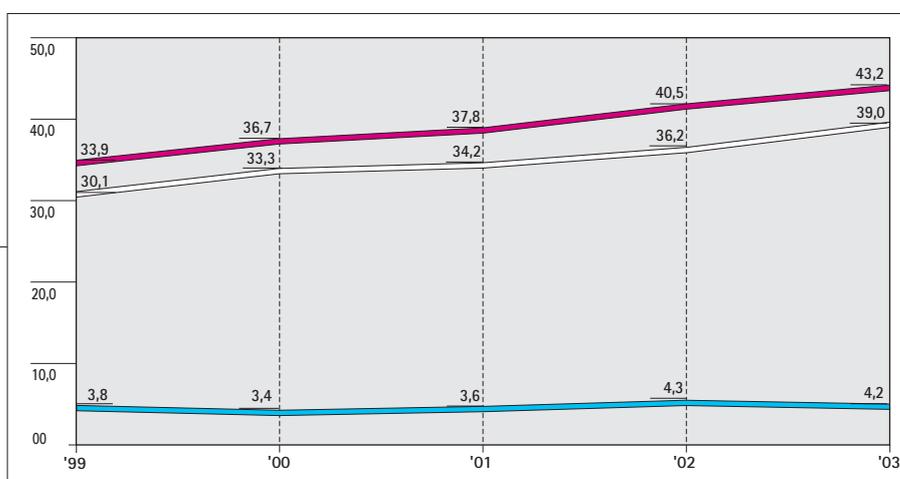
Costante negli anni la crescita della produzione nazionale che nel 2003 presenta una curva di tendenza meno vivace che nell'anno

precedente. L'andamento delle esportazioni appare nel 2003 meno vivace di quello del fatturato interno.

Grafico 2.39

Unità pneumatiche
Andamento del mercato nazionale dal 1999 al
2003 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 produ-

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

Il comparto accessori

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 2003 il fatturato nautico del comparto è cresciuto del 10,1% con un tasso di crescita superiore al quello dello scorso anno (+7,39%) raggiungendo il valore complessivo di 741,7 milioni di euro, dei quali l'80% circa è da imputarsi alla produzione nazionale. Quest'ultima con un aumento del 11,8% rispetto allo scorso (e quindi con un tasso di crescita più vivace dato che nel 2002 era stato del +6,2%) realizza un valore di 605 milioni di euro. Il tasso di crescita delle importazioni nel 2003 è meno sostenuto di quello delle esportazioni invertendo una tendenza evidenziatasi negli ultimi anni. L'import cresce infatti del 3,1% (era cresciuto del 12,4% nel 2001) mentre le esportazioni registrano un crescita dell'8,1% (+6,5% nel 2002). Rimane però ampiamente favorevole all'ex-

port la bilancia dei pagamenti che segna un saldo positivo di circa 54 milioni di euro.

Il mercato nazionale e il fatturato interno (al quale è destinato il 68% circa della produzione nazionale in termini di valore) crescono di pari passo registrando una crescita rispettivamente del 10,8% e del 13,5% con un tasso di aumento per entrambi egualmente superiore rispetto a quello dello anno precedente (entrambi i tassi si aggiravano intorno al +7%). In termini monetari il fatturato interno vale 414 milioni di euro mentre il mercato nazionale vale 551 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 registra una variazione di +1,5% rispetto al 2002 e si attesta sulle 6800 unità circa.

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%
2003	414.260.633	13,5%	190.762.482	8,1%	136.739.421	3,1%

Fatturato interno ed esportazioni presentano una crescita rispetto all'anno precedente. Entrambi i tassi di crescita sono più elevati di quelli dell'anno precedente.

Considerazione inversa può essere fatta per il dato dell'import che aumenta il proprio valore ma con un tasso inferiore rispetto a quello dello scorso anno.

Tabella 2.12

Comparto accessori
Produzione e mercato nazionale

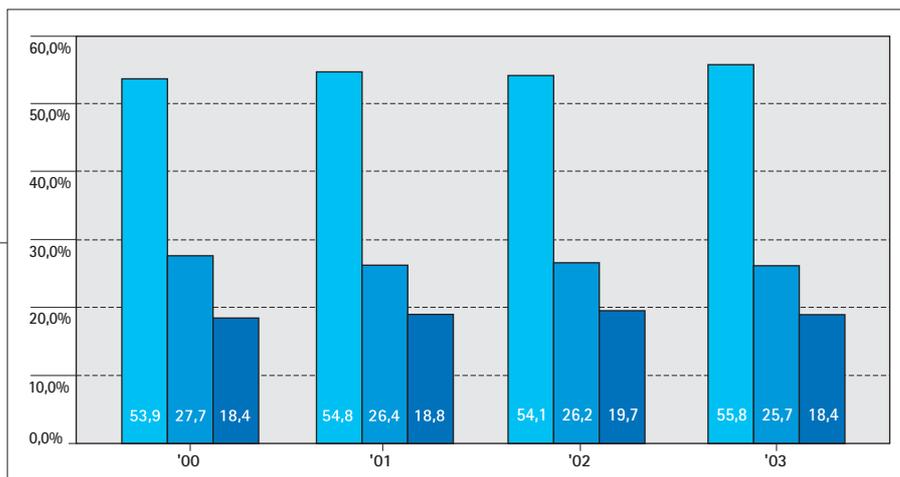
ANNO	PRODUZIONE NAZIONALE		MERCATO NAZIONALE	
	€	variazione su anno precedente	€	variazione su anno precedente
1998	356.164.171		314.468.540	
1999	396.055.302	11,2%	343.678.826	9,3%
2000	456.547.899	15,3%	404.423.453	17,7%
2001	509.636.053	11,6%	461.991.871	14,2%
2002	541.367.906	6,2%	497.503.064	7,7%
2003	605.023.115	11,8%	551.000.054	10,8%

Aumenta ancora il valore della produzione nazionale replicando la crescita percentuale del 2001. Il tasso di aumento del mercato nazionale è più vivace che nell'anno passato.

Grafico 2.40

Comparto accessori
Composizione percentuale del fatturato nautico
Confronto per gli anni dal 2000 al 2003

Fatturato interno ■
Export ■
Import ■



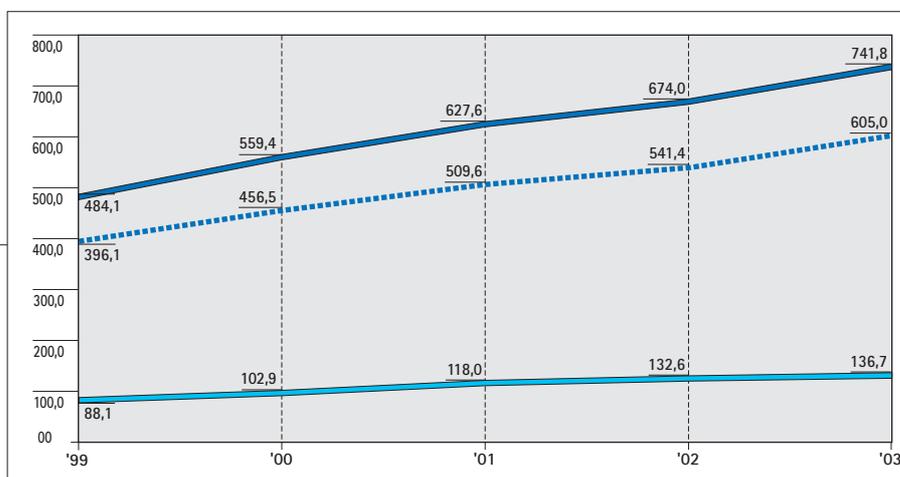
I valori percentuale del contributo al fatturato nautico degli accessori sono praticamente costanti negli anni. La voce preponderante è il fatturato interno il

cui apporto aumenta rispetto al 2002 a scapito dell'export e dell'import che registrano una contrazione della loro quota.

Grafico 2.41

Comparto accessori
Andamento del fatturato nautico dal 1999 al 2003 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

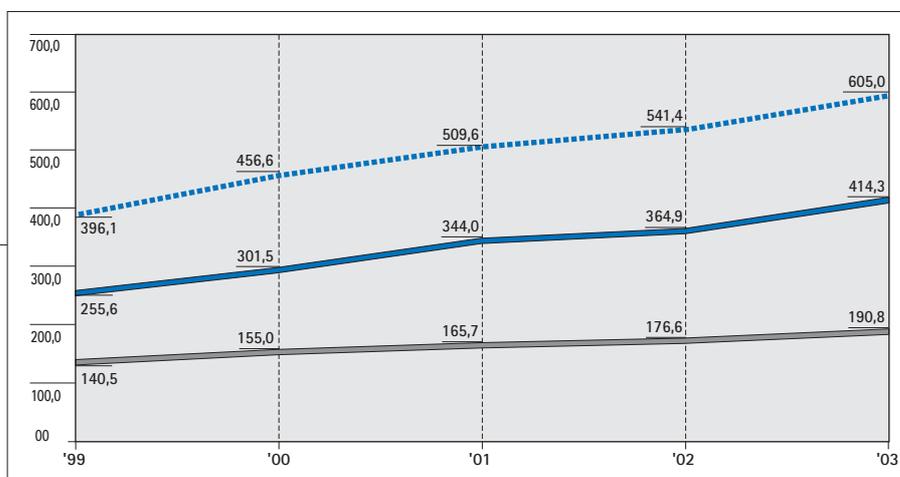
fatturato dei produttori. La produzione nazionale cresce con una progressione sostenuta negli anni al traino della crescita della produzione di imbarcazioni.

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

Grafico 2.42

Comparto accessori
Andamento della produzione nazionale dal 1999 al 2003 e delle relative componenti

Produzione nazionale ■
Fatturato interno ■
Export ■



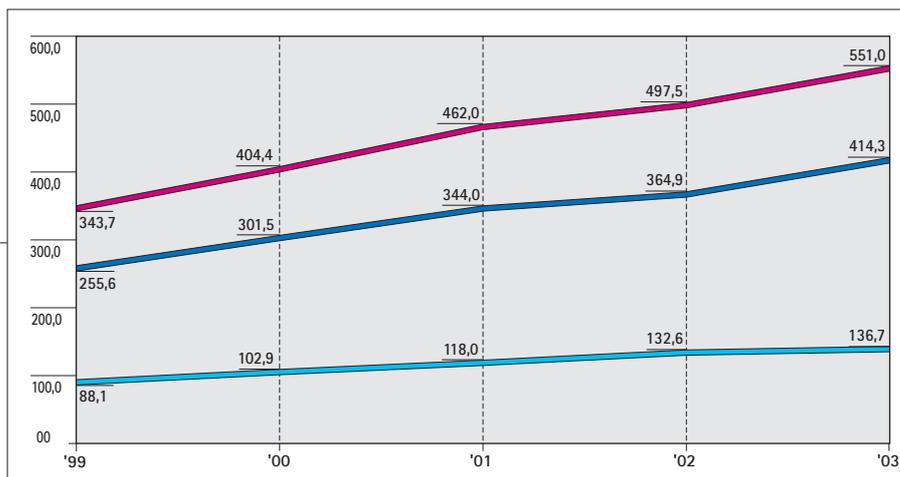
Essendo la maggior parte della produzione nazionale destinata al fatturato interno quest'ultima voce ne ricalca l'andamento le due curve procedono parallelamente negli anni con un

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

Grafico 2.43

Comparto accessori
Andamento del mercato nazionale
dal 1999 al 2003 e delle relative componenti

Mercato nazionale ■
Fatturato interno ■
Import ■

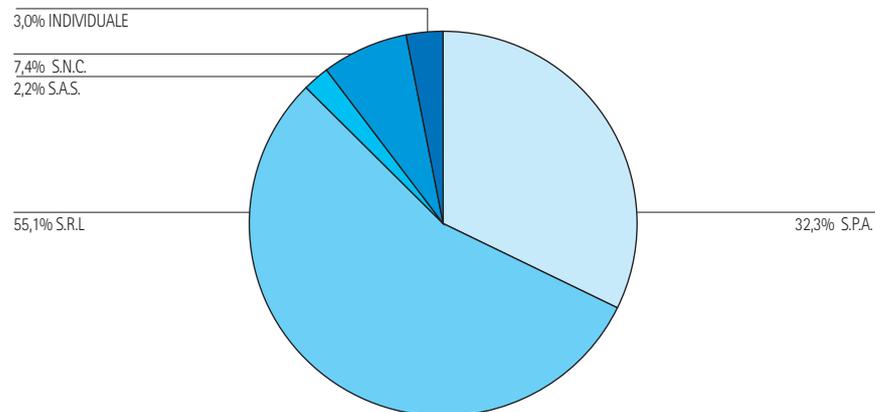


La curva del mercato nazionale è fortemente influenzata da quella del fatturato interno che ne costituisce la parte preponderante. Il fatturato interno mostra negli anni una

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

Grafico 2.44

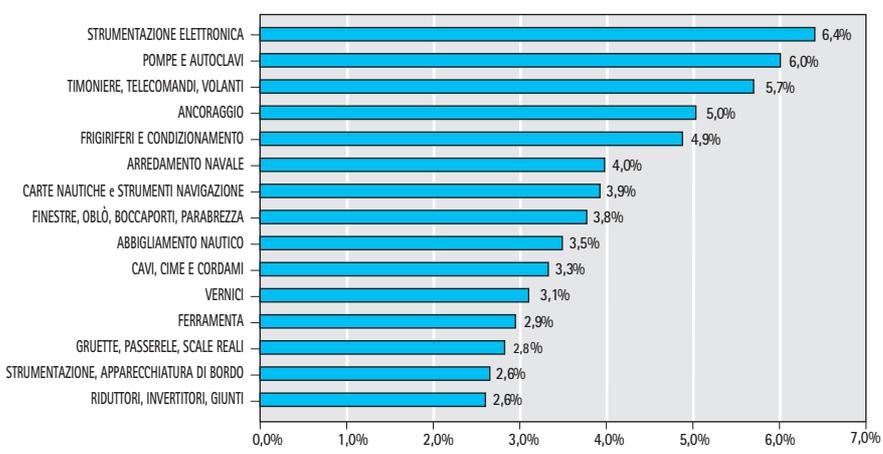
Comparto accessori
Suddivisione percentuale del fatturato nautico per ragione sociale dei rispondenti



Le società per azioni e quelle a responsabilità limitata fatturano insieme oltre l'87% del totale del fatturato del comparto.

Grafico 2.45

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



L'ampiezza delle voci prese in esame (ben 44 in totale quelle proposte nel questionario) rende difficile una valutazione obiettiva del peso re-

lativo 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 interrompe la crescita in tutti i parametri economici e replica la flessione di alcuni parametri riscontrata nel 1999.

La crescita del fatturato nautico delle aziende di questo settore registra un valore di 6 punti percentuali che si discosta dal valore registrato nel 2002: il valore raggiunto dal fatturato nautico è di quasi 224 milioni di euro.

La produzione nazionale ha visto nel 2003 una contrazione del 3,5% segnando quindi il passo rispetto alla discreta crescita degli ultimi anni. (nel 2001 il tasso di crescita era stato del 22,2% e nel 2002 del 10,1%) attestandosi su un valore totale di oltre 61 milioni di euro dei quali circa il 43% derivante dal fatturato interno.

Il fatturato interno è diminuito del 13,6% (contro un aumento del 19,7% del 2002) attestandosi sul valore di quasi 27 milioni di euro. Per contro accelera rispetto allo scorso anno la crescita delle esportazioni che registra un aumento percentuale di quasi 6 punti e raggiunge il valore di circa 35 milioni di euro. Il comparto dei motori è l'unico di tutto il panorama della nautica italiana che vede il prevalere delle importazioni sulle esportazioni, con una bilancia dei pagamenti sfavorevole, nel 2003, per 127 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 162 milioni di euro con un tasso di crescita del 10% (meno brillante del +14,3% registrato lo scorso anno).

La produzione nazionale destinata all'Italia copre solo il 13% del mercato nazionale che viene approvvigionato attraverso le importazioni per il restante 87%.

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 poco più di 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 47% dei motori è costituito da quelli a 2 tempi e il 53% a 4 tempi.

Quasi l'80% 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.

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%
2003	26.653.110	-13,6%	35.006.839	5,9%	162.332.765	10,0%

Alla sostanziale tenuta delle esportazioni (+5,9%) fa da contrappunto la diminuzione del fatturato interno che subisce un ridimensionamento rispetto alla crescita dei tre anni prece-

denti. Le importazioni crescono del 10%, segnando anch'esse un rallentamento del tasso di crescita rispetto a quello del 2002.

Tabella 2.14

Comparto motori
Produzione e mercato nazionale

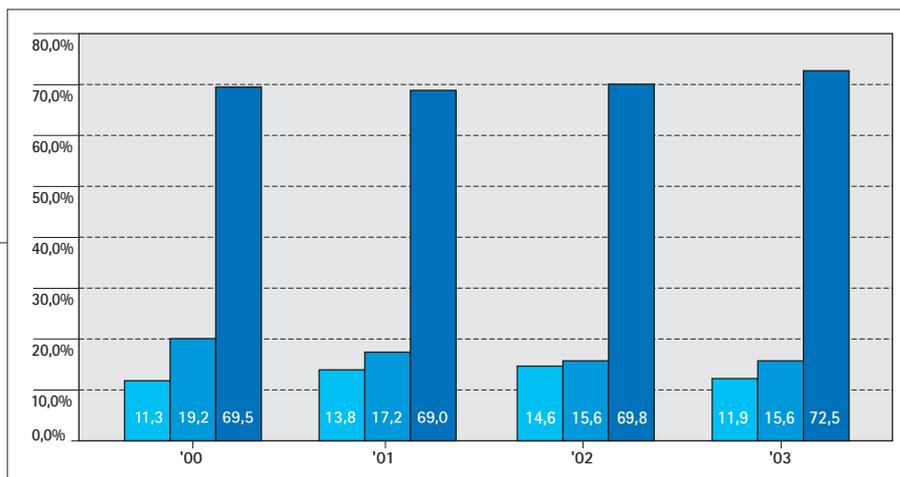
ANNO	PRODUZIONE NAZIONALE		MERCATO NAZIONALE	
	€	variazione su anno precedente	€	variazione su anno precedente
1998	47.224.819		103.399.836	
1999	43.067.341	-8,8%	102.960.847	-0,4%
2000	47.514.035	10,3%	126.015.483	22,4%
2001	58.039.426	22,2%	154.875.095	22,9%
2002	63.896.321	10,1%	178.415.056	15,2%
2003	61.659.949	-3,5%	188.985.875	5,9%

Diminuisce la produzione nazionale e aumenta il mercato nazionale ma con un tasso di crescita meno vivace che nell'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 2.46

Comparto motori
Composizione percentuale del fatturato nautico
Confronto per gli anni dal 2000 al 2003

Fatturato interno ■
Export ■
Import ■



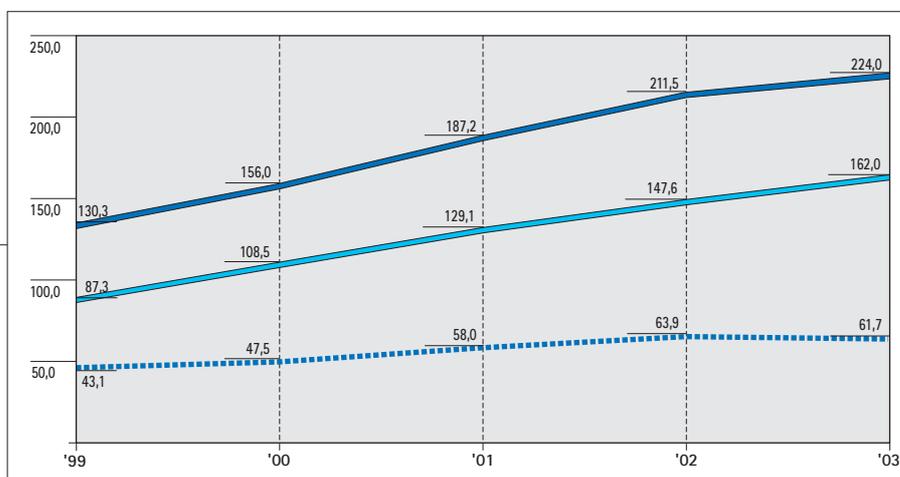
Negli ultimi 4 anni è cresciuto il peso percentuale dell'import mentre si è leggermente ridimensionato l'apporto delle esportazioni.

In lenta ma costante crescita il tasso di crescita del fatturato interno.

Grafico 2.47

Comparto motori
Andamento del fatturato nautico dal 1999 al 2003 e delle relative componenti

Fatturato nautico ■
Import ■
Produzione nazionale ■

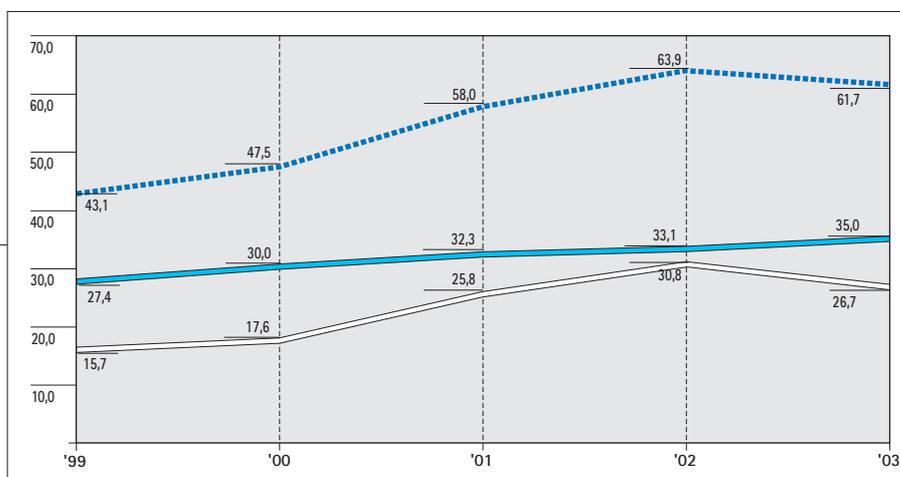


Il fatturato nautico dei motori marini è quasi tutto derivante dalle importazioni quindi la curva della tendenza tende ad essere parallela a quella dell'import.

Grafico 2.48

Comparto motori
Andamento della produzione nazionale dal 1999 al 2003 e delle relative componenti

Produzione nazionale ■
Export ■
Fatturato interno ■

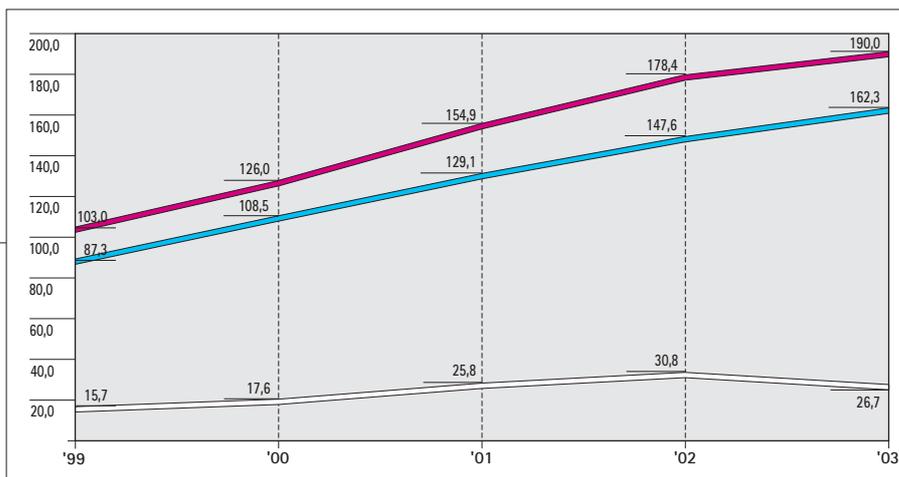


Le esportazioni, che costituiscono la principale destinazione della produzione nazionale hanno una crescita modesta mentre scendono le curve della produzione nazionale e del fatturato interno.

Grafico 2.49

Comparto motori
Andamento del mercato nazionale dal 1999 al 2003 e delle relative componenti

Mercato nazionale ■
Import ■
Fatturato interno □

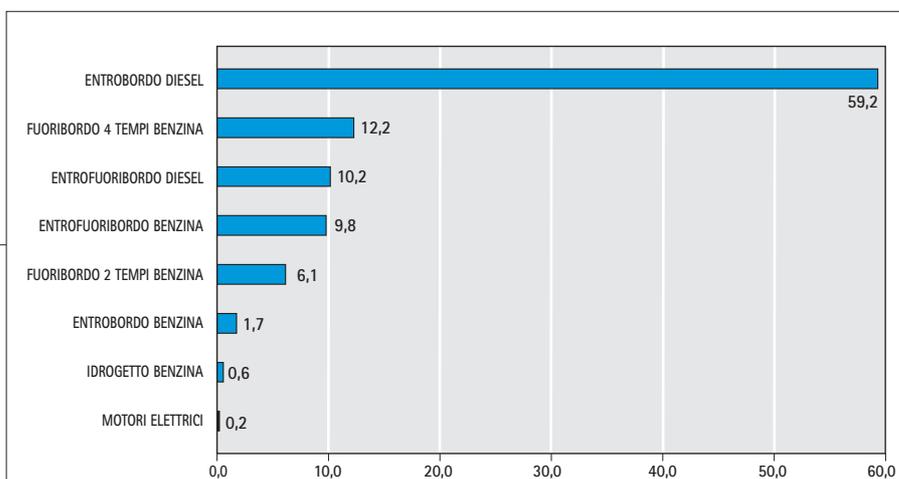


Il mercato nazionale è quasi interamente appannaggio delle importazioni e quindi esse influiscono sul suo andamento. Sempre positivo l'andamento del mercato na-

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

Grafico 2.50

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

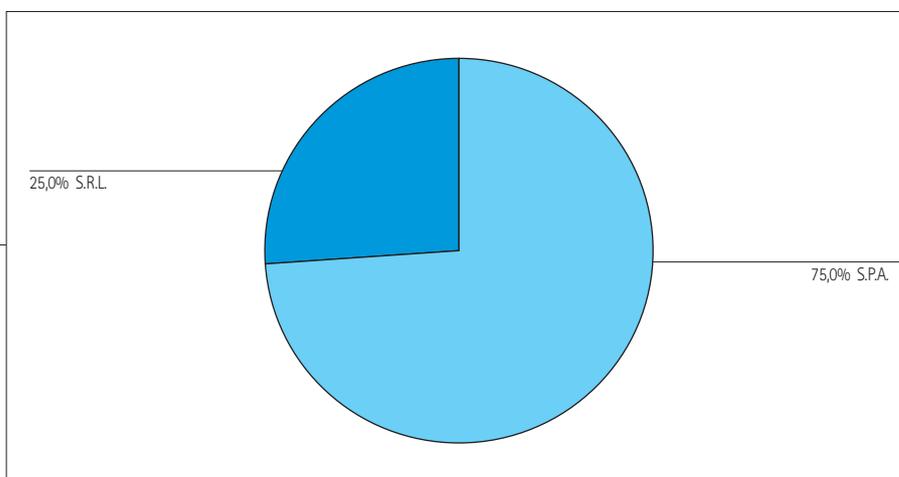


Il grande valore unitario dei motori entrobordo diesel fa sì che questo segmento del comparto dei motori abbia la quota di mercato maggiore in termini di fatturato, mentre come numero di

esemplari venduti è ovviamente prevalente il segmento dei motori fuoribordo.

Grafico 2.51

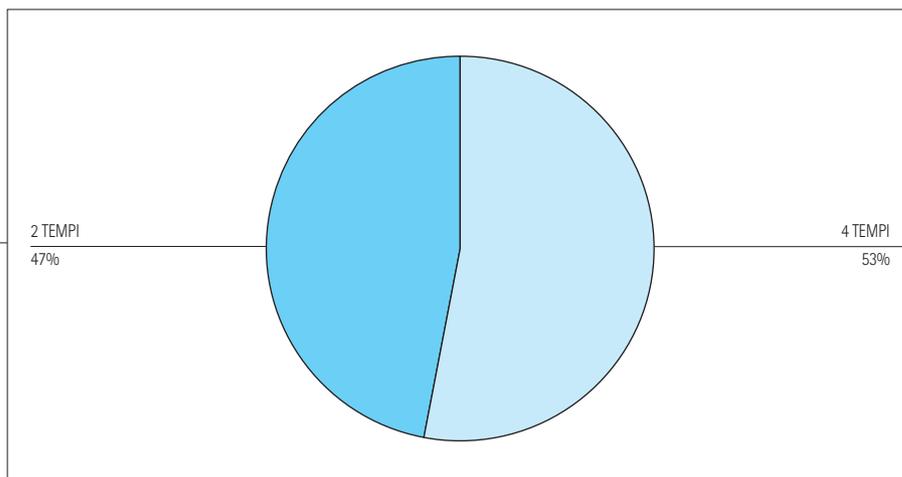
Comparto motori
Suddivisione percentuale del fatturato nautico per ragione sociale dei rispondenti



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 2.52

Comparto motori
Motori fuoribordo venduti in Italia nel 2003
Suddivisione percentuale per tipologia

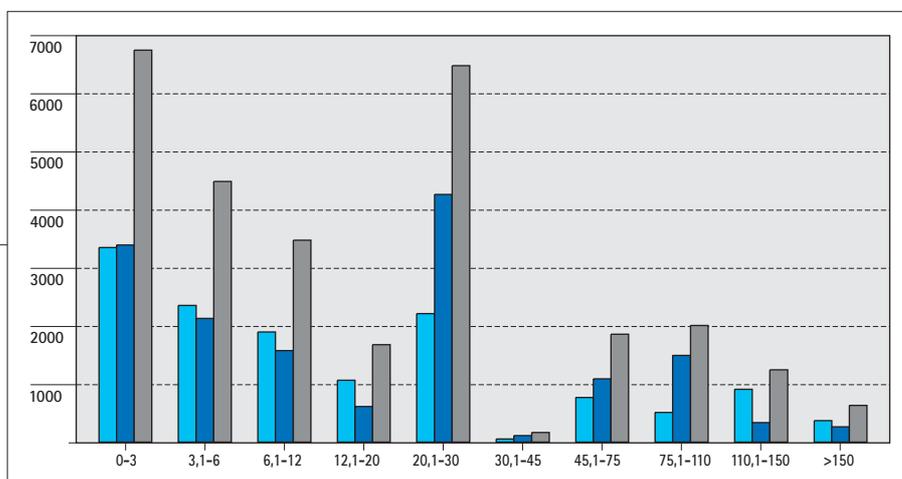


Prevalgono sul mercato i motori fuoribordo a quattro tempi con il 53% dei pezzi venduti.

Grafico 2.53

Comparto motori
Motori fuoribordo venduti in Italia nel 2003
numero di pezzi per tipologia e classi di potenza (kW)

2 tempi
4 tempi
totale



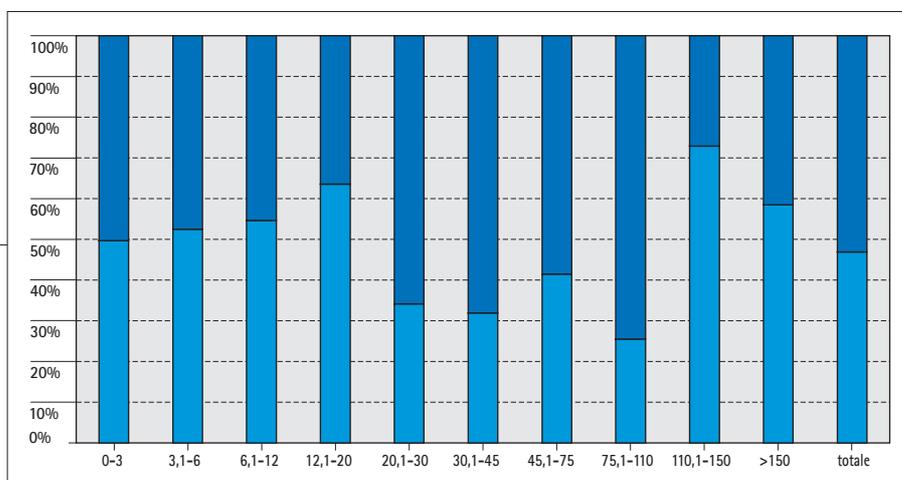
L'80% dei motori fuoribordo a 2 tempi e il 78% di quelli a 4 tempi sviluppano una potenza inferiore ai 30 kW. E' evidente che la maggior parte dei motori

fuoribordo è installata su imbarcazioni di piccole dimensioni che si possono condurre senza la patente nautica.

Grafico 2.54

Comparto motori
Motori fuoribordo venduti in Italia nel 2003
Suddivisione percentuale per classi di potenza (in kW) e tipologia

4 tempi
2 tempi



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

e a 4 tempi veduti si riequilibrano. Nelle fasce tra i 110 -150 kW la superiorità in percentuale dei motori fuoribordo a due tempi è schiacciante, con oltre il 70% dei motori venduti.

3. Estrapolazioni e valutazioni globali

Introduzione 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 2003 risultavano essere stati assegnati sono stati assegnati 748 codici ad altrettanti cantieri nautici. È presumibile comunque che di tale numero una parte di cantieri, seppur contenuta, risulti ad oggi non essere più attiva. 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 683 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 cessato l'attività o non hanno prodotto unità da diporto nel 2003. Il fatturato di alcuni cantieri maggiori (circa 13) non facenti parte del campione può essere stimato in 325 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 (683 cantieri totale-200 rispondenti al questionario-13 cantieri maggiori=470) per un fatturato medio per azienda di 330.000 euro, si ottiene un fatturato totale di circa 155 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 660 a 680, e della crescita media del comparto delle unità fuoribordo nel 2003 (+3,2%).

Complessivamente pertanto le aziende mancanti al campione avrebbero un fatturato nautico 515 milioni di euro.

Questo importo lo possiamo considerare suddiviso, in analogia a quanto fatto lo scorso anno in 480 milioni di produzione nazionale (di cui 252 destinati all'esportazione e 228 al mercato interno) e circa 50 milioni di import.

A tali valori si giunge in base alle seguenti valutazioni: 325 milioni di euro fatturati dai grandi cantieri: tutta produzione nazionale che si può ipotizzare per 2/3 destinata all'estero; 155 milioni di euro fatturati dai piccoli cantieri: tutta produzione nazionale di cui 31 per export e 124 per il mercato nazionale.

A questo si aggiungano circa 50 milioni di import di aziende non facenti parte del campione. In considerazione di quanto argomentato sopra campione esaminato nel capitolo 2 rappresenta circa il 74% del fatturato totale, valore quindi assai significativo a livello statistico.

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'estrapolazione 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 valutazioni

fatte. In analogia a quanto è risultato per le unità da diporto, si è ipotizzato che il campione UCINA possa costituire circa il 78% 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 185 milioni di euro e quello del comparto motori in 74 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 4 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 1997 milioni di euro, di cui 1717 milioni per produzione nazionale e 280 per importazioni.

La produzione nazionale è destinata per il 65% all'estero. Le esportazioni sono valutate in circa 1135 milioni di euro di cui 1126 milioni derivanti dalla produzione nazionale e circa 9 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 rite-

nersi "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 1125 milioni di euro, di cui 838 milioni per produzione nazionale e 387 per import.

La produzione nazionale è destinata per il 34% all'esportazione diretta (la percentuale sale a 69% 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.

Tabella 3.1

Estrapolazioni complessive

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

DESCRIZIONE	UNITÀ DA DIPORTO					ACCESSORI					MOTORI				
	1999	2000	2001	2002	2003	1999	2000	2001	2002	2003	1999	2000	2001	2002	2003
(valori in milioni di €)															
PRODUZIONE NAZIONALE	930	1.085	1.388	1.561	1.717	527	607	678	722	756	57	68	84	88	82
PER IL MERCATO ITALIANO	212	243	301	337	591	160	181	207	224	239	10	13	18	21	17
PER SUCCESSIVA ESPORTAZIONE	-	-	-	-	-	181	212	242	262	279	10	14	21	22	19
PER ESPORTAZIONE	718	842	1.087	1.224	1.126	186	214	229	236	238	36	41	44	45	46
IMPORT	150	170	195	218	280	119	137	157	177	171	116	139	165	196	216
PER IL MERCATO ITALIANO	127	145	169	198	271	57	75	85	96	92	54	77	93	110	121
PER SUCCESSIVA ESPORTAZIONE	23	26	26	20	9	62	62	72	81	79	62	62	72	86	95
FATTURATO GLOBALE	1.079	1.255	1.583	1.779	1.997	646	744	834	899	927	173	207	248	284	298
DESTINAZIONE FINALE ESTERO	741	868	1.113	1.244	1.135	429	488	543	580	596	108	117	138	131	141
DESTINAZIONE FINALE ITALIA	338	387	470	535	862	217	256	292	319	331	65	90	111	131	138

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 2003	
PRODUZIONE NAZIONALE ACCESSORI E MOTORI	838,0
INTERMEDIAZIONE SU VENDITE DI ACCESSORI E MOTORI IN ITALIA	138,5
INTERMEDIAZIONE SU IMPORTAZIONI IN ITALIA DI ACCESSORI E MOTORI	77,4
VALORE AGGIUNTO CANTIERE (50% SUL PRODOTTO FINITO)	859
INTERMEDIAZIONE SU VENDITE DI UNITÀ DA DIPORTO IN ITALIA	172,4
ARROTONDAMENTO	0,2
CONTRIBUTO AL PIL	2.085,0

Tale dato appare coerente con le valutazioni fatte lo scorso anno che portavano ad un valore di 1953 milioni di euro.

L'aumento (+6,8%) è dovuto soprattutto alla crescita dell'attività nautica nel suo complesso, trainata sia dal consenso incontrato dal prodotto italiano sui mercati esteri che dalla crescita del mercato nazionale 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 esaminato nel 2003 e della crescita del numero di aziende che hanno richiesto il codice costruttore, si può stimare in circa 11800 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 dedita 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.

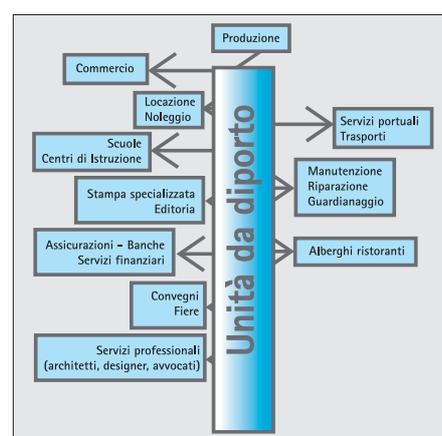


Tabella 3.2

Nautica da diporto in Italia
Valutazioni globali e indotto

CONTRIBUTO AL PIL NAZIONALE	1999	2000	2001	2002	2003
IPRODUZIONE DIRETTA	1291	1498	1777	1953	2083
INDOTTO (TURISMO NAUTICO)	3873	4132	4103	4300	4450
TOTALE	5165	5629	5880	6253	6535
OCCUPAZIONE					
DIRETTA	9500	10000	11000	11500	11800
INDOTTO A MONTE	5500	5900	6000	6000	6000
INDOTTO A VALLE (TURISMO NAUTICO)	70000	75000	76000	76000	76000
TOTALE	85000	90900	93000	93500	93800

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 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 aumenta di 495 unità nel corso del 2003. 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 e passa a 70.743 unità nel 2003. Tale andamento è evidenziato nel grafico 3.3.

La composizione tipologica del naviglio da diporto immatricolato al 31 dicembre 2003 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 influisce sia 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 ed ha generato nel corso del 2003 un eccezionale aumento del mercato nazionale sia l'entrata in vigore della legge 8 luglio 2003 n. 172 che ha portato ad una variazione del numero di unità iscritte nei registri causata

dalle cancellazioni. Le variazioni sul totale del parco nautico sono infatti 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 2002 e quello alla fine del 2003 emerge che la cancellazione delle unità a motore fino a 10 metri (lunghezza del natante secondo la legge 172/2003) è superiore rispetto al dato registrato nell'anno precedente.

Questo dato conferma la consolidata tendenza a cancellare le unità in virtù delle disposizioni dalla legge 8/7/03 n. 172.

Detta legge ha introdotto una nuova classificazione delle unità da diporto secondo le seguenti definizioni:

- Natanti: unità a motore o a vela con lunghezza fuori tutto fino a 10 m
- Imbarcazioni: unità a motore o a vela di lunghezza fuori tutto da 10 m a 24 m.
- Navi:

unità con lunghezza fuori tutto oltre 24 m. Il parco nautico immatricolato al 31/12/2003 registra sensibili variazioni nel numero delle unità iscritte nella fascia tra i 10 e i 12 metri (+943 unità), in quella tra i 12 e i 18 metri (+955 unità) e in quella tra i 18 e i 24 metri (+179 unità).

Aumenta anche di 9 unità il numero di navi da diporto iscritte nei registri italiani.

Tabella 3.3

Naviglio da diporto immatricolato al 31 dicembre 2003. Suddivisione per tipo di unità

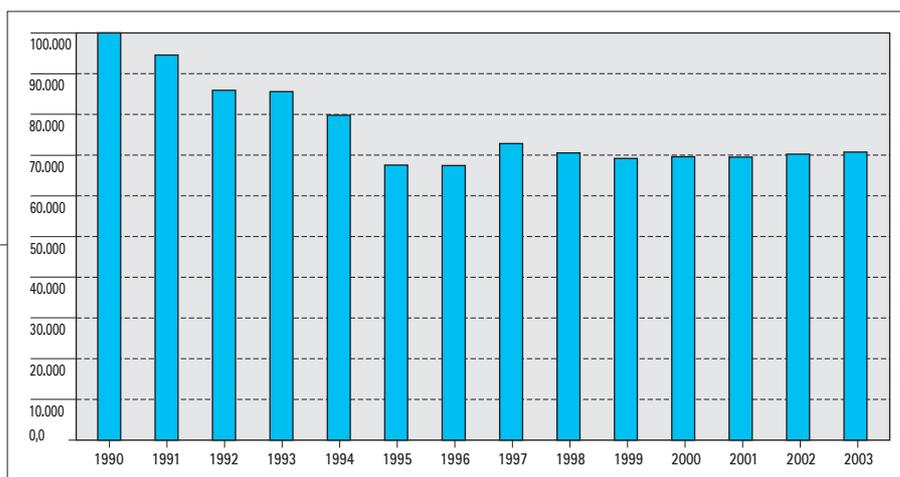
TIPO DI UNITÀ DA DIPORTO	fino a 10,00 m	da 10,01 a 12,00 m	da 12,01 a 18,00 m	da 18,01 a 24 m	> 24 m	TOTALE
A VELA (CON O SENZA MOTORE AUSILIARIO)	2.893	6.019	3.436	254		12.602
A MOTORE	40.070	9.841	7.105	1.008		58.024
NAVI					117	117
TOTALE	42.963	15.860	10.541	1.262	117	70.743

Le caselle con sfondo azzurro rappresentano le categorie di unità da diporto che non avevano l'obbligo di iscrizione nel 2003
 fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio di Statistica.

Grafico 3.1

Unità immatricolate
Consistenza del naviglio da diporto
negli anni dal 1990 al 2003

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

**Tabella 3.4**

Naviglio da diporto immatricolato al 31.12. 2003
Suddivisione per regione

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

REGIONE	A VELA (con/senza motore ausiliario)					A MOTORE					NAVI >24 m	TOTALE
	fino a 10 m	da 10,01 a 12 m	da 12,01 a 18 m	da 18,01 a 24	totale	fino a 10 m	da 10,01 a 12 m	da 12,01 a 18 m	da 18,01 a 24	totale		
LIGURIA	807	1.753	1.129	131	3.820	8.873	3.015	2.491	397	14.776	48	18.644
TOSCANA	333	726	486	31	1.576	4.511	1.043	879	245	6.678	33	8.287
LAZIO	479	610	372	15	1.476	4.159	1.057	897	126	6.239	5	7.730
CAMPANIA	103	164	10	3	372	6.508	1.424	761	39	8.732	7	9.111
CALABRIA	16	16	13	-	45	982	90	46	7	1.125	-	1.170
PUGLIA	81	73	41	5	200	2.037	239	106	7	2.389	-	2.589
MOLISE	1	-	1	-	2	18	6	3	-	27	-	29
ABRUZZO	42	53	33	4	132	414	55	35	6	510	1	643
MARCHE	128	229	107	7	471	1.453	552	465	34	2.504	4	2.979
EMILIA ROMAGNA	300	874	432	17	1.623	1.600	648	343	41	2.632	-	4.255
VENETO	199	497	234	8	938	2.419	577	391	20	3.407	3	4.348
FRIULI VENEZIA GIULIA	138	679	280	15	1.112	1.359	386	244	25	2.014	-	3.126
SARDEGNA	109	183	97	11	400	2.071	400	240	23	2.734	3	3.137
SICILIA	157	162	109	7	435	3.666	349	204	38	4.257	3	4.695
TOTALE	2.893	6.019	3.436	254	12.602	40.070	9.841	7.105	1.008	58.024	17	70.743

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 numero

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 2003

La tabella 3.5 fornisce il numero delle nuove patenti nautiche rilasciate nel corso del 2003. Il totale appare significativo con 20961 nuove patenti rilasciate in un anno. Il numero delle patenti rinnovate è stato invece di 18763.

Tale valore confrontato con il numero di rinnovi del 2001 pari a 20544 continua a risultare in controtendenza rispetto all'accento di ripresa del diportismo nautico in Italia (si tenga presente che le patenti rinnovate nel 1999 erano state 28.118)

Delle nuove patenti, 9540 sono senza alcun limite e ben 529 per navi da diporto indice di come la nautica da diporto attiri nuovi

professionisti per il mercato 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.

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 2003

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	963	284	441	2.386	42	4.116	383	60	1.630	2.495	66	4.634	8.750
TOSCANA	485	226	69	356	92	1.228	287	20	698	617	44	1.666	2.894
LAZIO	806	211	302	935	22	2.276	475	98	680	955	51	2.259	4.535
CAMPANIA	1.641	162	439	440	83	2.765	893	57	881	171	20	2.022	4.787
CALABRIA	501	22	109	124	12	768	118	8	62	18	2	208	976
PUGLIA	571	34	168	200	32	1.005	278	20	223	189	12	722	1.727
MOLISE	1	3	4	1	2	11	5	-	6	7	-	18	29
ABRUZZO	110	12	33	88	6	249	56	3	83	99	-	241	490
MARCHE	152	24	87	238	21	522	94	5	302	196	2	599	1.121
EMILIA ROMAGNA	120	96	34	982	26	1.258	58	16	301	571	6	952	2.210
VENETO	440	165	162	600	66	1.433	289	45	600	655	2	1.591	3.024
FRIULI VENEZIA GIULIA	389	167	42	448	14	1.060	345	125	266	311	12	1.059	2.119
SARDEGNA	631	116	110	167	35	1.059	446	43	283	141	20	933	1.992
SICILIA	2.472	88	350	225	76	3.211	940	20	617	248	34	1.859	5.070
ITALIA	9.282	1.610	2.350	7.190	529	20.961	4.667	520	6.632	6.673	271	18.763	39.724

fonte:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio di Statistica

I porti turistici in Italia

Secondo i dati del Ministero dei Trasporti e Navigazione, alla fine del 2003 erano disponibili in Italia 125.013 posti barca, con un aumento del 7% rispetto 2001 pari a 8140 posti barca.

Tale crescita è concentrata quasi totalmente (98%) in tre regioni: Campania, Sardegna e Marche. I posti barca disponibili in Campania nel 2001 erano 12002 mentre alle fine del 2003 se ne contano ben 15588 con un aumento del 30%.

I posti barca nelle strutture sarde aumentano in due anni del 23,5% passando dai 14.201 del 2001 a 17.541 nel 2003. Nelle marche in due anni sono stati creati 1045 posti barca pari ad un aumento del 24,2%. Il numero dei oposti barca aumenta anche in Calabria, Puglia, Molise, Abruzzo Invariato o in leggero

calo il numero dei posti barca nelle altre regioni costiere.

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 turistici i cui posti barca nell'arco di due bienni passano dai 44.144 del 1999 ai 49.832 del 2001 per arrivare ai 54.816 del 2003.

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.

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	7.433	3.252	4.130	1.314	3.946	500	2.005	22.580
TOSCANA	6.629	6.616	-	20	980	297	590	15.132
LAZIO	3.339	1.471	778	-	999	295	-	6.882
CAMPANIA	5.377	6.565	110	15	2.439	1.082	-	15.588
CALABRIA	986	618	-	30	396	-	-	2.030
PUGLIA	3.684	2.819	275	851	690	-	40	8.359
MOLISE	125	163	-	-	-	-	-	288
ABRUZZO	1.622	154	80	98	-	-	125	2.079
MARCHE	3.173	1.799	-	-	400	-	-	5.372
EMILIA-ROMAGNA	2.825	-	1.065	131	-	-	371	4.392
VENETO	3.412	359	725	-	50	-	-	4.546
FRIULI-VENEZIA GIULIA	2.752	6.001	-	315	1.107	-	221	10.396
SARDEGNA	11.032	2.460	-	654	2.967	428	-	17.541
SICILIA	2.427	1.764	542	957	3.423	715	-	9.828
TOTALE	54.816	34.041	7.705	4.385	17.397	3.317	3.352	125.013

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	16.298	2.694	1.609	1.324	427	
TOSCANA	13.150	1.113	438	312	76	43	15.132
LAZIO	3.868	1.276	653	778	74	233	6.882
CAMPANIA	9.539	2.664	1.768	841	462	314	15.588
CALABRIA	679	407	169	148	612	15	2.030
PUGLIA	5.708	1.279	641	654	55	22	8.359
MOLISE	212	42	31	2	1	-	288
ABRUZZO	963	607	324	152	15	18	2.079
MARCHE	2.421	1.491	771	519	143	27	5.372
EMILIA-ROMAGNA	1.648	969	819	827	91	38	4.392
VENETO	2.008	1.306	686	350	130	66	4.546
RIULI-VENEZIA GIULIA	5.843	2.293	1.359	753	114	34	10.396
SARDEGNA	7.233	4.220	2.395	2.241	492	960	17.541
SICILIA	6.445	1.316	857	1.147	47	16	9.828
TOTALE	76.015	21.677	12.520	10.048	2.739	2.014	125.013

fonte:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio di Statistica

Il finanziamento di imbarcazioni in leasing

Tra le diverse forme di finanziamento utilizzabili per l'acquisizione di un'imbarcazione, si è assistito negli ultimi anni a una ampia diffusione del leasing.

Il leasing finanziario consente di acquisire la disponibilità di un bene, che può essere anche 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 Assilea - l'associazione di categoria delle società di leasing (*) - testimoniano l'assoluta rilevanza dimensionale del mercato del leasing che, con un giro di affari superiore nel 2003 a 32 miliardi di euro, finanzia quasi il 13 % del totale degli investimenti italiani.

Nonostante rappresenti una quota contenuta del totale dell'attività leasing (grafico 3.2), già a partire dalla seconda metà del 2001, il leasing nautico ha cominciato a registrare crescite consistenti sia del numero che del volume di stipulato. Ciò in risposta ai favorevoli provvedimenti fiscali e normativi intrapresi sul settore della nautica che sono, per altro, stati emanati nei periodi di tipico picco stagionale del settore della nautica da diporto (grafico 3.3). Confrontando i dati degli ultimi due anni, l'incidenza del comparto sul totale dello stipulato leasing è passata dall'1,2 del 2002 al 3,0% nel 2003 (grafico 3.4).

Nel solo 2003, il volume complessivo di nuovi contratti di leasing su imbarcazioni è più che raddoppiato rispetto ai valori di stipulato sulla corrispondente tipologia di beni che erano stati registrati nel 2002 (tabella 3.8): il numero di nuovi contratti è salito da 1.042 a 2.188, per un valore che nel 2002 superava di poco i 444 milioni di stipulato annuo e che nel 2003 si è avvicinato ai 960 milioni.

In media quasi l'85% dello stipulato nel

comparto si riferisce a imbarcazioni da diporto, mentre il restante 15% riguarda contratti di leasing navale commerciale.

Ambedue i comparti hanno registrato andamenti più che positivi nel 2003, anche se, come negli anni precedenti, la dinamica più vivace è stata quella del leasing su imbarcazioni da diporto.

Nei primi mesi del 2004 si è registrata una ulteriore crescita a due cifre nel leasing nautico, unitamente a una ripresa generalizzata dello stipulato complessivo delle società di leasing. Si stima che già nel 2002 l'incidenza del leasing sul totale delle nuove immatricolazioni di imbarcazioni effettuate in Italia fosse superiore al 66% in termini di valore e questo testimonierebbe una ormai elevata penetrazione del leasing nel settore. Buone prospettive di crescita sono, inoltre, presentate dal leasing verso soggetti residenti all'estero, la cui incidenza è infatti cresciuta nel 2003 nel leasing aeronavale più che in altri comparti. Tali risultati testimoniano le buone opportunità di business che il leasing continua ad offrire a produttori e utilizzatori.

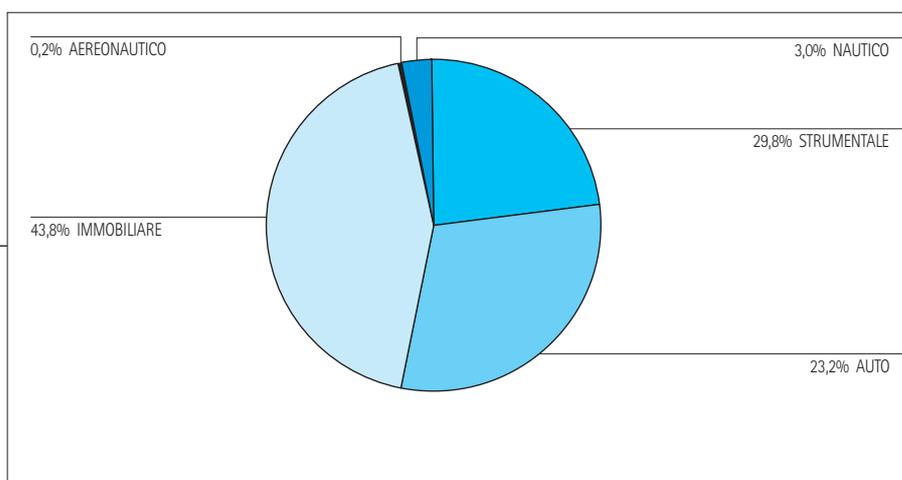
Tabella 3.1

Nautica da diporto in Italia
Valutazioni globali e indotto

	1999		2000		Var.% 2003/2002	
	numero	valore	numero	valore	numero	valore
NAUTICA DA DIPORTO	974	358.601	2.100	819.054	115,61%	128,40%
NAVALE COMMERCIALE	68	85.662	88	140.906	29,41%	64,49%
TOTALE LEASING NAUTICO	1.042	444.263	2.188	959.960	109,98%	116,08%

Grafico 3.2

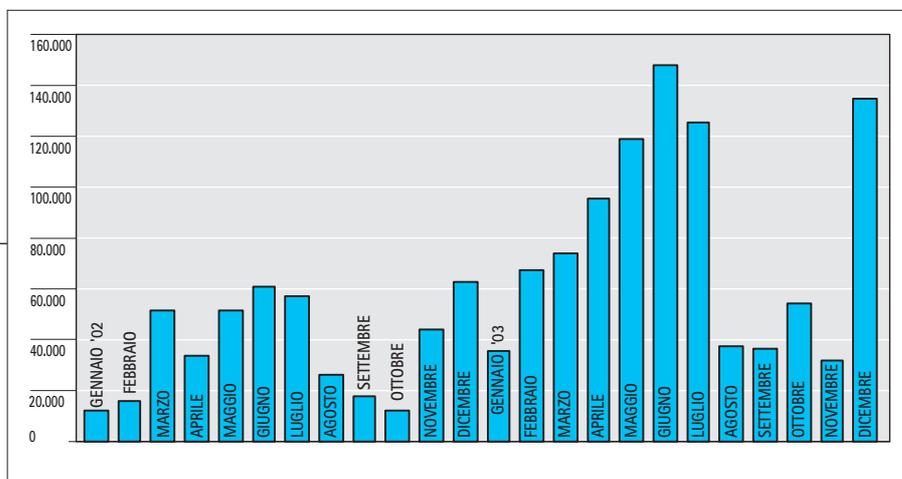
Composizione del valore dello stipulato leasing
2003 per comparti



fonte:
Assilea - Associazione Italiana Leasing

Grafico 3.3

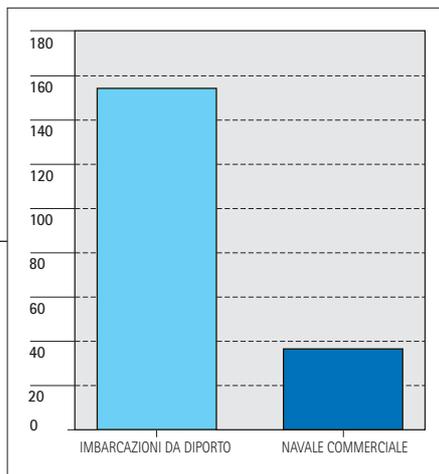
Stipulato mensile leasing nautico
(valore contratti in migliaia di euro)



fonte:
Assilea - Associazione Italiana Leasing

FIGURA 3

Stipulato leasing nautico sul totale stipulato
leasing nel periodo di riferimento (val. %)



(*) Dati provvisori
fonte:
Assilea - Associazione Italiana Leasing

(*) 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

4. L'industria nautica nel mondo

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 2003. 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 (Australia, Croazia, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Italia, Irlanda, Giappone, Norvegia, Nuova Zelanda, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Sudafrica, Svezia, Svizzera, Regno Unito e Stati Uniti d'America).

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 1.335.000 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 rispettivamente 15 e 13 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 55 unità da diporto ogni 1000 contro le 14 del continente europeo. 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 immissioni 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 sommara 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 la stragrande maggioranza del totale come rappresentato nel grafico 4.2. Analizzando la suddivisione del parco nautico per aree geografiche, considerando i soli dati disponibili per il 2003 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

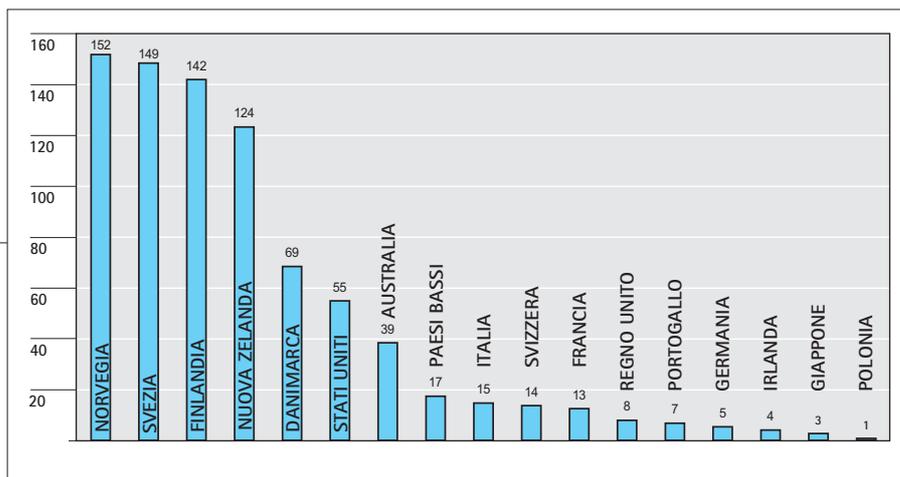
Il parco nautico nel mondo

(A) incluse moto d'acqua e tavole a vela
(B) escluse le unità sopra i 12 m
(C) escluse le unità sopra i 7,5 m
(D) escluse le unità pneumatiche

PAESE	POPOLAZIONE	UNITÀ DI PORTO x 1000 ABITANTI	TOTALE PARCO NAUTICO	UNITÀ A VELA	UNITÀ A MOTORE	ALTRO
CROAZIA	4.437.460					
DANIMARCA	5.397.640	69	370.000	53.000	245.000	(A) 72.000
FINLANDIA	5.220.000	142	743.100	17.900	723.200	2.000
FRANCIA	59.900.000	13	750.423	174.949	(B) 368.818	(C) 206.656
GERMANIA	82.500.000	5	439.743	118.931	320.812	
GIAPPONE	127.670.000	3	343.490	25.280	300.210	18.000
IRLANDA	3.900.000	4	15.870	4.320	8.350	3.200
ITALIA	58.000.000	15	852.000			
NORVEGIA	4.500.000	152	(D) 685.000	49.000	636.000	
NUOVA ZELANDA	4.000.000	124	494.500	36.500	438.000	20.000
PAESI BASSI	16.100.000	17	280.000	140.000	140.000	
POLONIA	38.700.000	1	29.530	12.480	16.450	600
PORTOGALLO	10.356.117	7	70.000			
REGNO UNITO	58.900.000	8	462.996	113.898	257.852	91.246
SUDAFRICA	40.000.000	0	13.333			
SVEZIA	8.970.000	149	1.335.000	130.000	1.170.000	35.000
SVIZZERA	7.368.000	14	101.198	34.011	67.187	
STATI UNITI	292.069.586	55	(D) 16.074.800	1.598.600	14.476.200	
EUROPA	364.249.217	14	5.212.860	848.489	3.953.669	410.702

Grafico 4.1

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



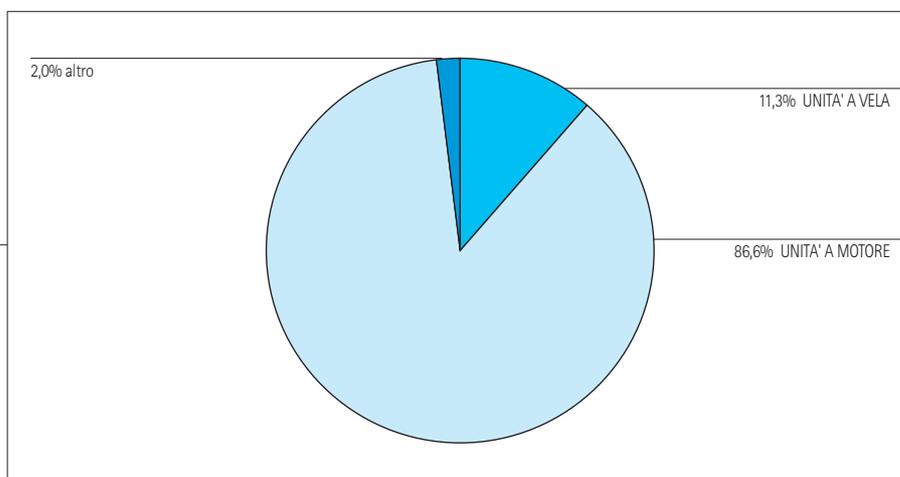
Bisogna considerare che la popolazione indica il numero degli cittadini del paese nel suo complesso: sono inclusi gli abitanti che per vari motivi (età, distanza da coste e laghi ecc.)

non praticano 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

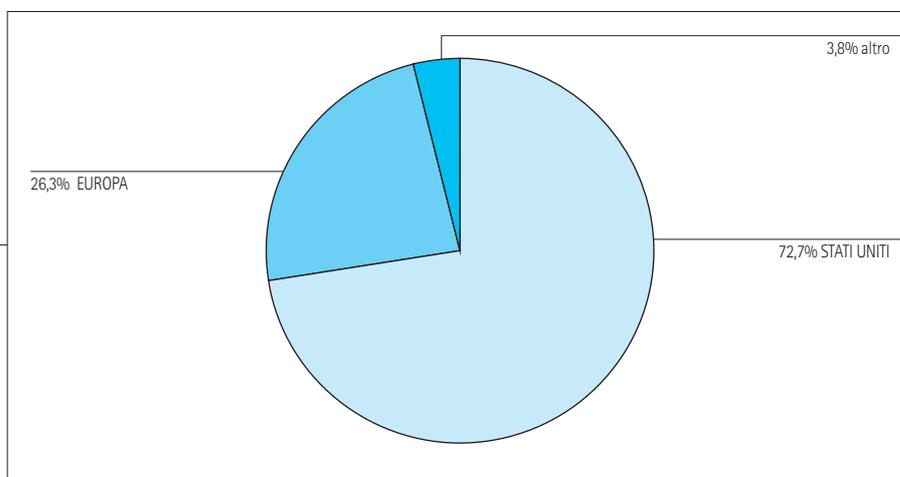
Suddivisione del parco nautico mondiale per tipologia di imbarcazione



Nella categoria 'altro' sono comprese le imbarcazioni pneumatiche, le moto d'acqua e le unità minori.

Grafico 4.3

Parco nautico
Suddivisione geografica



Nella categoria altro sono comprese solamente i dati disponibili dei pochi paesi non europei. Australia, Nuova Zelanda, Sudafrica e Giappone: ciò rende la categoria poco significa-

tiva. 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 esempio lampante. 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 9% 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 52% delle imbarca-

zioni 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 dalla Svezia e dall'Italia.

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

Nel confronto con la somma dei dati dei paesi europei gli Stati Uniti dispongono in totale di circa 230.000 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

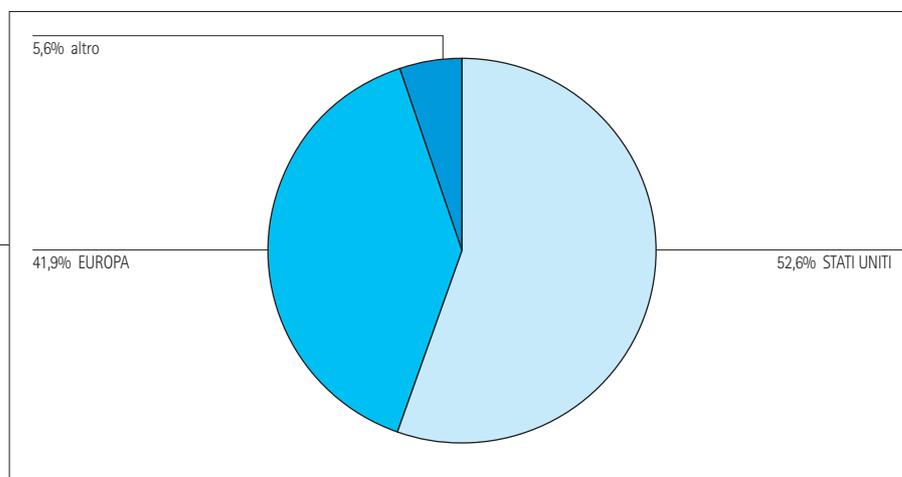
Le infrastrutture per la nautica da diporto

PAESE	PARCO NAUTICO	MARINE e PORTICCIOLI	ORMEGGI	UNITA' da DIPORTO per ORMEGGIO	UNITA' da DIPORTO con ORMEGGIO
AUSTRALIA	731.595	2.100	40.900	18	6%
CROAZIA	-	123	13.878	0	
DANIMARCA	370.000				
FINLANDIA	743.100	1.700	80.000	9	11%
FRANCIA	750.423	374	223.000	3	30%
GERMANIA	439.743	2.400			
GIAPPONE	343.490	570	69.000	5	20%
IRLANDA	15.870	33	3.417	5	22%
ITALIA	852.000	105	125.013	7	15%
NORVEGIA	685.000	300			
NUOVA ZELANDA	494.500	200	11.000	45	2%
PAESI BASSI	280.000	1.200	18.800	15	7%
POLONIA	29.530	290			
PORTOGALLO	70.000	28	7.845	9	11%
REGNO UNITO	462.996	500	240.000	2	52%
SUDAFRICA	13.333				
SVEZIA	1.335.000	1.000	200.000	7	15%
SVIZZERA	101.198				
STATI UNITI	16.074.800	12.000	1.145.000	14	7%
EUROPA	6.134.860	8.053	911.953	7	15%

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

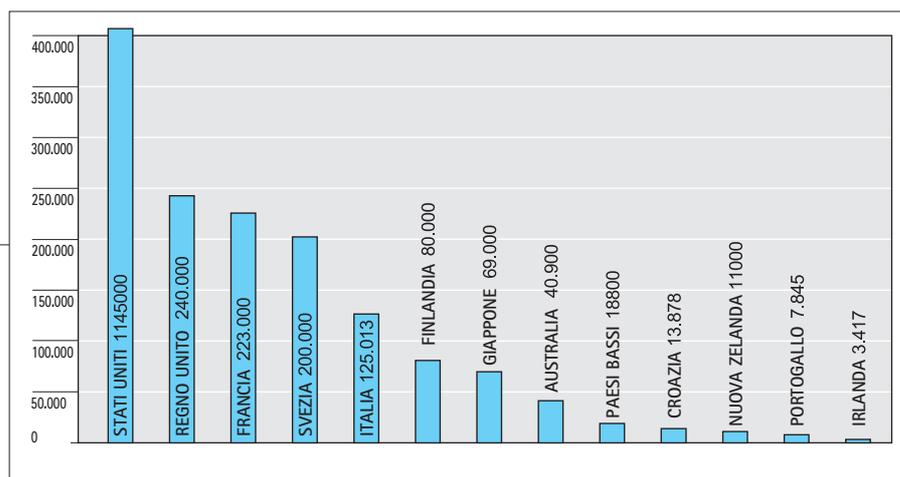
Ormeggi
Distribuzione per area geografica



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 terzo 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 di molto 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.

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 17.

Il paese con il maggior numero di dipendenti per cantiere è la Francia con una media di 65 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

Tabella 4.3

I cantieri nautici

PAESE	CANTIERI	ADDETTI	FATTURATO	FATTURATO per CANTIERE	FATTURATO per DIPENDENTE	ADDETTI per CANTIERE
AUSTRALIA	390					
CROAZIA	35					
FINLANDIA	58		245.000.000	4.224.138		
FRANCIA	115	7.498	887.300.000	7.715.652	118.338	65
GERMANIA	438	5.830				13
GIAPPONE						
IRLANDA	6	161	8.500.000	1.416.667	52.795	27
ITALIA	680	6.300	1.717.000.000	2.525.000	272.540	9
NORVEGIA	90	1.730	115.584.910	1.284.277	66.812	19
NUOVA ZELANDA	150	5.000	3.900.536	26.004	780	33
PAESI BASSI						
POLONIA	20	1.600	95.715.588	4.785.779	59.822	80
PORTOGALLO	40	450	35.000.000	875.000	77.778	11
REGNO UNITO	400	8.977	876.388.889	2.190.972	97.626	22
SUDAFRICA	60	2.500	52.405.408	873.423	20.962	42
SVEZIA	50	800				16
SVIZZERA	18	120	1.682.919	93.495	14.024	7
STATI UNITI	1.100		9.009.345.794	8.190.314		
EUROPA	1.950	33.466	3.982.172.306	2.042.140	118.992	17

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.

omogenei fra loro. Leader europeo, a livello di numero di unità prodotte, risulta essere la Francia, con oltre 37.000 unità prodotte.

Segue la Finlandia con circa 23.000 per la quasi totalità unità con motore fuoribordo.

Oltre l'80%, in numero, delle imbarcazioni a vengono prodotte negli Stati Uniti (circa 754.000), 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 4% della produzione mondiale, infe-

riore quindi alla percentuale della vela nel parco nautico che è il 11,3%.

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 con motore fuoribordo sopra i 12 m
(C) escluse le unità sopra i 7,5 m

PAESE	UNITÀ A VELA	UNITÀ A MOTORE	UNITÀ PNEUMATICHE	TOTALE
AUSTRALIA				38.000
CROAZIA	43	476	300	819
DANIMARCA	189			189
FINLANDIA	107	22.973		(A) 23.080
FRANCIA	7.833	(B) 22.310	(C) 7.036	37.179
GERMANIA	3.558	1.026		4.584
GIAPPONE	147	4.134	13.787	18.068
IRLANDA	26	280	30	336
ITALIA	1.049	7.040	12.370	20.459
NORVEGIA				7.800
NUOVA ZELANDA	2.215	6.330	3.060	11.605
POLONIA	1.010	18.240		19.250
REGNO UNITO	2.885	3.857	6.570	13.312
SUDAFRICA	72	15	2.000	2.087
STATI UNITI	16.302	707.500	30.500	754.302
EUROPA	16.700	53.702	48.806	119.208

Grafico 4.6

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

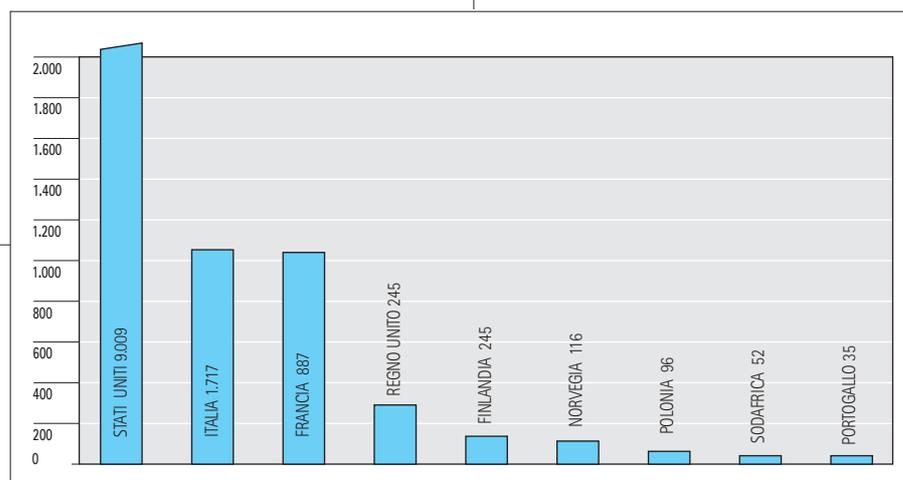
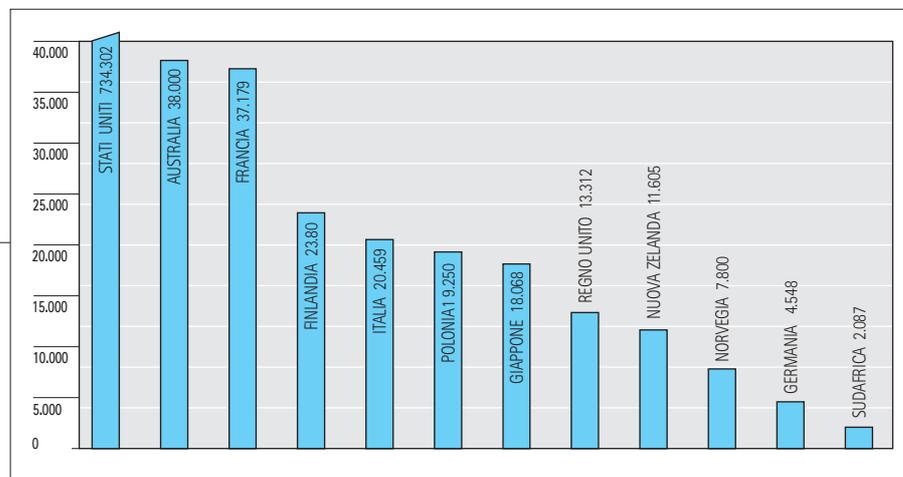


Grafico 4.7

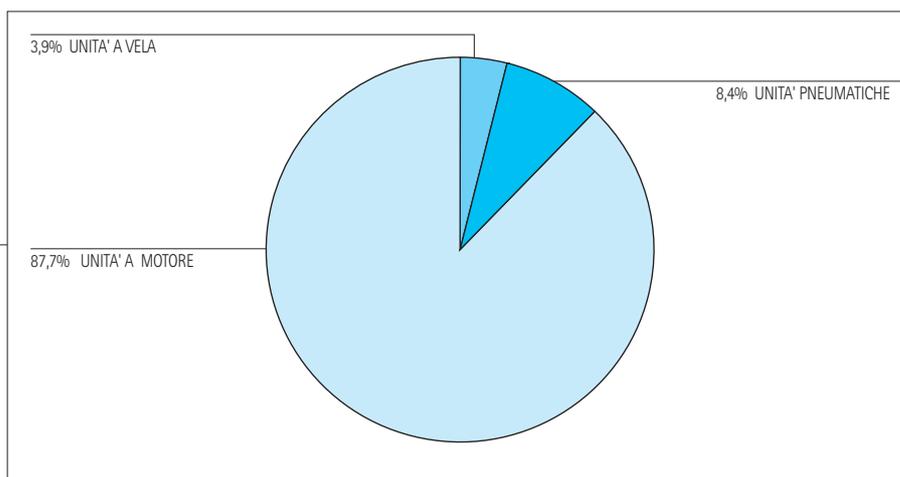
Unità da diporto prodotte per paese



La barre corrispondenti al valore degli Stati Uniti (grafici 4.6 e 4.7) sono state accorciate per rendere i dati visualizzabili nello stesso grafico.

Grafico 4.8

Unità da diporto prodotte per tipo



La quasi totalità delle unità prodotte prese in considerazione analizzando i dati dei paesi rispondenti è costituito dalle unità con motore.

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 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 2003-2004 pubblicato su numero di Gennaio 2004 della rivista ShowBoat International sono attualmente in costruzione nel mondo 507 superyacht: ben 189 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 507 superyacht in costruzione nel mondo 62 sono unità a vela e 445 a

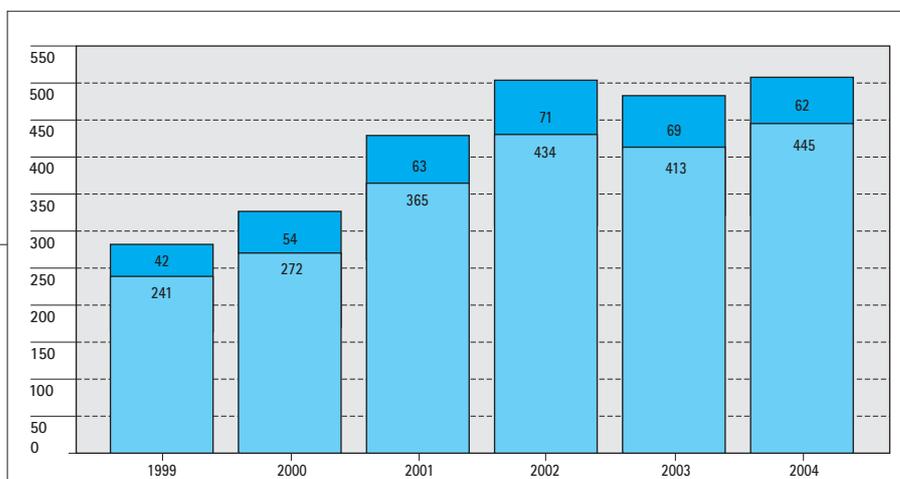
motore con prevalenza delle unità medio piccole. La suddivisione degli ordini seconda della tipologia e l'andamento negli anni sono evidenziati nel grafico 4.9.

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 e 189 nel 2004 con una crescita del 170% in cinque 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'88% delle unità in costruzione a motore

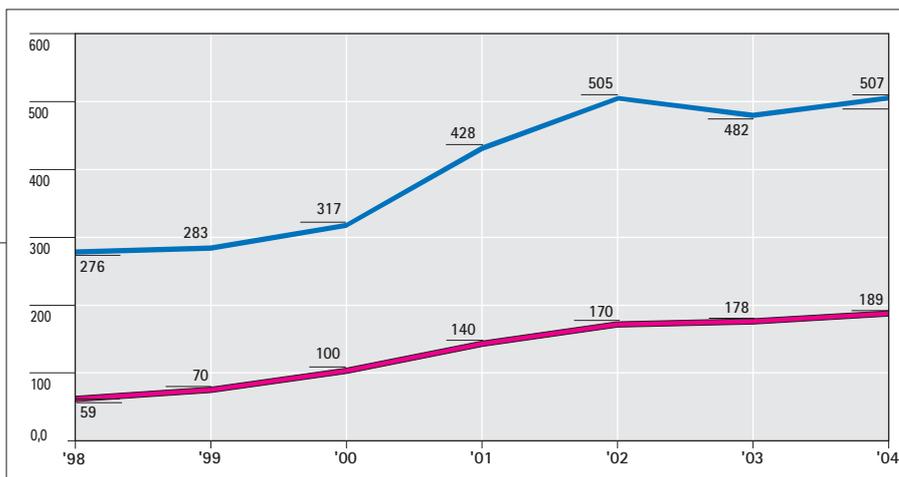
e la restante parte a vela. Per quanto riguarda l'andamento degli ordini negli anni il picco di crescita per le unità a vela è stato nel 2002

mentre per le unità a motore risulta essere il 2004. Rispetto al 2003 l'Order Book del 2004 è del 5% più consistente.

Grafico 4.10

Order book dei superyacht
Andamento dal 1998 al 2004 a livello mondiale
e per l'Italia

Produzione mondiale ■
Produzione italiana ■



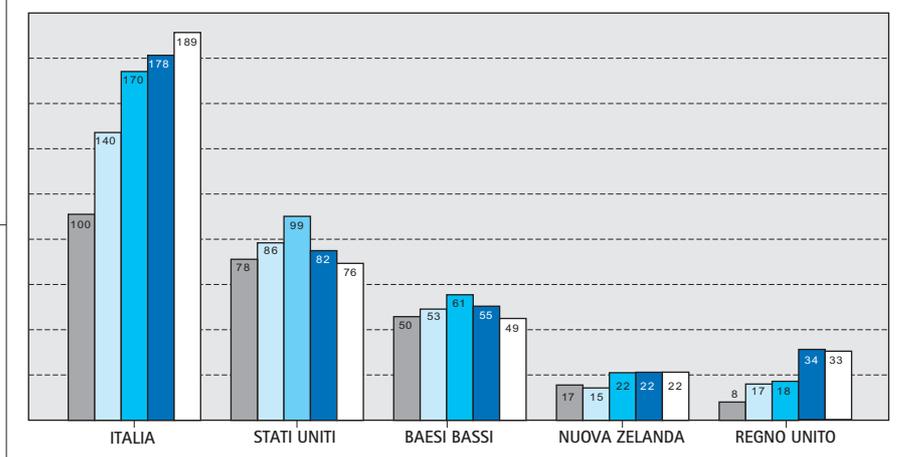
Aumenta il totale a livello mondiale dei superyacht in costruzione. Si evidenzia ancora di più la capacità dell'industria cantieristica italiana nel conquistare la

parte più rilevante di questo mercato. La crescita dell'order book mondiale dal 1999 al 2004 è del 79% quella dei cantieri italiani del 170%.

Grafico 4.11

Order book superyacht
Andamento dal 1998 al 2004 dei primi 5 paesi produttori per numero di progetti

'00 ■ '01 ■ '02 ■ '03 ■ '04 □



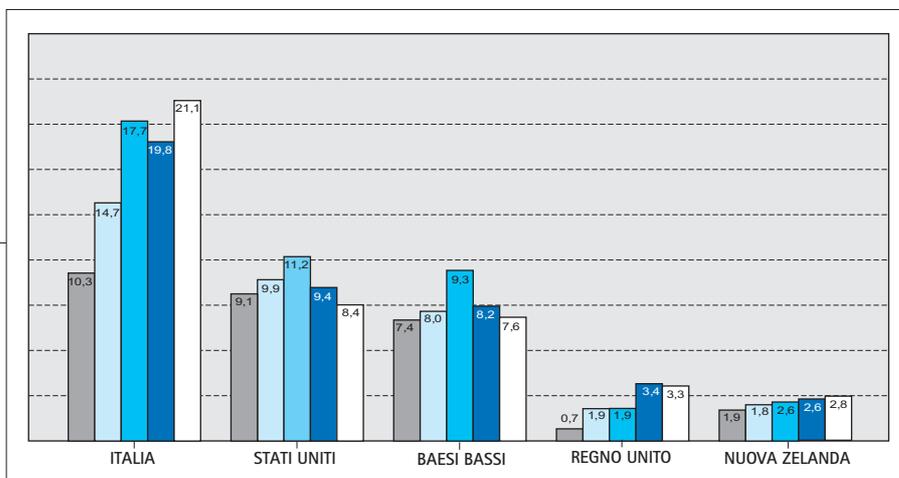
Il numero dei progetti di superyacht in costruzione diminuisce per tutti i primi 5 paesi produttori tranne che per l'Italia (in crescita) e la Nuova Zelanda (stabile).

L'Italia ha tolto il primato di maggior produttore agli Stati Uniti a partire dal 2000 e da allora lo mantiene.

Grafico 4.12

Order book dei superyacht
Andamento dal 2000 al 2004 dei primi 5 paesi produttori per numero di progetti (lunghezza in migliaia di piedi)

'00 ■ '01 ■ '02 ■ '03 ■ '04 □



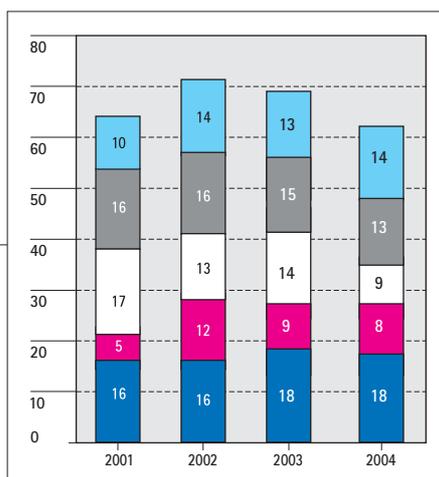
Rispetto alla "classifica" per numero di superyacht in costruzione del grafico 4.11 rimangono invariate le prime tre posizioni e si invertono le posizioni di Regno Unito e Nuova

Zelanda. Rispetto all'anno precedente è positivo l'andamento solo dei cantieri italiani e di quelli neo zelandesi.

Grafico 4.13

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

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

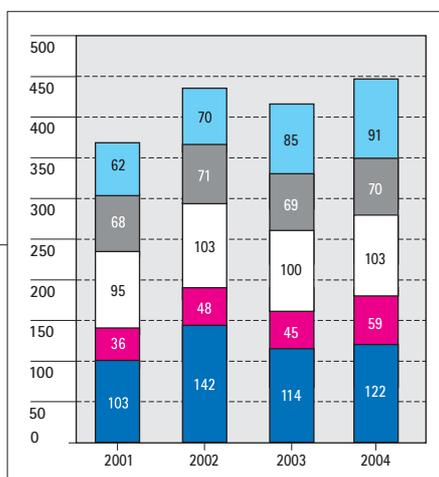


L'evoluzione del mercato dei superyacht a vela negli ultimi anni segna nell'oder book 2004 una ulteriore battuta d'arresto rispetto alla crescita degli anni 2000-2002. Il calo di unità in costruzione si presenta distribuito in tutte le fasce tranne che in quella oltre i 150' di lunghezza (in aumento) e in quella sotto tra 80' e 89' (costante). Tale calo è più marcato nella fascia di lunghezza tra 100' e 119'.

Grafico 4.14

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

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



L'evoluzione del mercato dei superyacht a motore inverte la tendenza rispetto all'anno precedente. Aumentano le unità in costruzione per tutte le fasce di lunghezza in particolare in quelle tra 90' e 99' e in quella oltre i 150'.

Grafico 4.15

Superyacht
Suddivisione per fasce di lunghezza dell'order book 2003-2004 per i primi cinque paesi produttori

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



Oltre un terzo superyacht in costruzione in Italia hanno una lunghezza inferiore a 90'. Oltre la metà dei superyacht in costruzione nei Paesi bassi ha una lunghezza superiore a 150 piedi. I cantieri britannici non producono superyacht di lunghezza tra i 120' e 149'.

L'evoluzione del mercato dal punto di vista della lunghezza dei progetti di superyacht a vela mostra un decremento nel 2004 rispetto all'order book dell'anno precedente.

La diminuzione di unità in costruzione per le unità a vela si distribuisce piuttosto uniformemente tra tutte le fasce di lunghezza con una maggiore concentrazione per le unità tra 100 e 119 piedi che registrano il calo di ordini maggiori.

Per quanto riguarda i superyacht a motore tutte le categorie di lunghezza dei superyacht registrano un aumento delle unità in costruzione particolarmente per le unità di lunghezza superiore a 150' e tra gli 80' e 99'.

Considerando la suddivisione percentuale per classi di lunghezza dei superyacht produzione dei primi cinque paesi produttori si nota come circa un terzo (come per l'anno scorso) della produzione di superyacht in Italia si concentri nella fascia tra gli 80 e 89 piedi di lunghezza e circa il 60% quella oltre i 100 piedi (l'anno scorso era circa il 55%); la dimensione media delle commesse di superyacht in Italia continua quindi a tendere all'aumento.

E' interessante notare come l'Italia che è il maggiore produttore di superyacht sia un consumatore assai modesto di questi beni: le unità di lunghezza superiore a 80 piedi immatricolate in Italia sono appena 117 e nel 2003 sono state effettuate solamente 7 nuove immatricolazioni.

701
0 4 7 4 0 1 5 7 8

0 48 01 47 07 2048014701
0 4 7 4 0

Appendice I . Cifre del campione

3
071
2 0 4 8 0

4 8 9 0 3
01412044787001741071

Tabella I . 1

Unità da diporto

 Fatturato nautico
(valori in euro)

CATEGORIA	ANNO	PRODUZIONE NAZIONALE	IMPORT	FATTURATO NAUTICO
UNITA' 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
UNITA' 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
UNITA' FUORIBORDO	1998	1.014.502.518	185.587.964	1.200.090.482
	1999	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
UNITA' A VELA	2002	87.260.638	13.697.802	100.958.440
	2003	90.076.282	14.436.886	104.513.168
	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
UNITA' PNEUMATICHE	2001	65.602.938	15.770.011	81.372.949
	2002	71.712.940	21.284.888	92.997.828
	2003	76.835.958	27.458.727	104.294.685
	1998	40.095.131	4.209.124	44.304.255
	1999	43.015.695	3.839.341	46.855.036
UNITA' A VELA	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
	2003	56.407.067	4.215.000	60.622.067

Tabella I . 2

Unità da diporto

 Produzione nazionale
(valori in euro)

CATEGORIA	ANNO	FATTURATO INTERNO	EXPORT	PRODUZIONE NAZIONALE
UNITA' 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
UNITA' ENTROBORDO E ENTROFUORIBORDO	2003	367.899.398	869.922.427	1.237.821.825
	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
UNITA' FUORIBORDO	2002	114.514.972	843.545.877	958.060.849
	2003	244.381.700	770.120.818	1.014.502.518
	1998	25.685.984	20.206.376	45.892.360
	1999	33.247.429	26.471.515	59.718.944
	2000	40.872.399	25.822.845	66.695.244
UNITA' A VELA	2001	44.502.058	32.530.587	77.032.645
	2002	45.397.354	41.863.284	87.260.638
	2003	47.869.750	42.206.532	90.076.282
	1998	13.282.755	15.429.666	28.712.421
	1999	13.394.310	23.860.309	37.254.618
UNITA' PNEUMATICHE	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
	2003	36.663.777	40.172.181	76.835.958
	1998	27.643.356	12.451.776	40.095.131
UNITA' A VELA	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
	2003	38.984.171	17.422.896	60.622.067

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
UNITA' ENTROBORDO E ENTROFUORIBORDO	1998	367.899.398	231.698.577	599.597.975
	1999	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
UNITA' FUORIBORDO	2002	114.514.972	143.827.826	258.342.798
	2003	244.381.700	185.587.964	429.969.664
	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
UNITA' A VELA	2001	44.502.058	12.808.648	57.310.706
	2002	45.397.354	13.697.802	59.095.156
	2003	47.869.750	14.436.886	62.306.636
	1998	13.282.755	8.650.653	21.933.408
	1999	13.394.310	12.906.258	26.300.568
UNITA' PNEUMATICHE	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
	2003	36.663.777	27.458.727	64.122.504
	1998	27.643.356	4.209.124	31.852.479
UNITA' A VELA	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
	2003	38.984.171	4.215.000	43.199.171

Tabella I . 4

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

CATEGORIA	UNITA' EB - EFB	UNITA' FB	UNITA' PNEUMATICHE	UNITA' A VELA	TOTALE
ADDETTI	3600	1400	700	600	6300
FATTURATO NAUTICO	1.200.090.482	104.513.168	60.622.067	104.294.685	1.469.520.402
IMPORTAZIONE	185.587.964	14.436.886	4.215.000	27.458.727	231.698.577
PRODUZIONE NAZIONALE	1.014.502.518	90.076.282	56.407.067	76.835.958	1.237.821.825
FATTURATO INTERNO	244.381.700	47.869.750	38.984.171	36.663.777	367.899.398
ESPORTAZIONI	770.120.818	42.206.532	17.422.896	40.172.181	869.922.427
ESPORTAZIONI VERSO L'UE	462.072.491	28.278.376	14.286.775	27.718.805	532.356.447
ESPORTAZIONI VERSO PAESI EXTRA UE	308.048.327	13.928.156	3.136.121	12.453.376	337.565.980
MERCATO NAZIONALE	429.969.664	62.306.636	43.199.171	64.122.504	599.597.975
MERCATO ESTERO	770.120.818	42.206.532	17.422.896	40.172.181	869.922.427

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	9.090	3.720.141	3.607.225	112.916
	PATTINI-PEDALÒ	1.409	1.675.516	1.675.516	0
	ALTRI NATANTI A REMI	256	295.517	295.517	0
	TOTALE UNITÀ A REMI	10.755	5.691.174	5.578.258	112.916
UNITÀ A MOTORE	APERTE FUORIBORDO	3.345	24.572.566	22.219.227	2.353.339
	APERTE ENTROBORDO	186	9.629.608	8.129.695	1.499.913
	APERTE ENTROFUORIBORDO	60	12.162.429	8.862.603	3.299.826
	APERTE IDROGETTO	1.117	9.100.717	145.152	8.955.565
	GOMMONI	7.882	10.846.358	8.222.901	2.623.458
	GOMMONI CHIGLIA RIGIDA	8.580	47.775.709	46.221.264	1.554.445
	UNITÀ MINORI A MOTORE	264	3.059.973	2.909.973	150.000
	SEMICABINATE FUORIBORDO	659	5.898.192	5.478.560	419.631
	SEMICABINATE ENTROBORDO	259	46.334.112	35.407.956	10.926.156
	SEMICABINATE ENTROFUORIBORDO	315	17.557.187	14.682.909	2.874.278
	SEMICABINATE IDROGETTO	8	27.424.958	27.424.958	0
	CABINATE FUORIBORDO	313	3.702.620	3.302.620	400.000
	CABINATE ENTROBORDO	1.195	867.612.805	834.220.679	33.392.125
	CABINATE ENTROFUORIBORDO	900	88.643.667	80.003.566	8.640.101
CABINATE IDROGETTO	4	5.625.000	5.625.000	0	
TOTALE UNITÀ A MOTORE	25.087	1.179.945.899	1.102.857.063	77.088.836	
UNITÀ A VELA	MOTORSAILERS	2	400.000	0	400.000
	DERIVE VELICHE	305	616.669	616.669	0
	UNITÀ APERTE A CHIGLIA FISSA	0	0	0	0
	MULTISCAFI APERTI	271	1.430.574	716.868	713.706
	CABINATE CON MOTORE F.B.	23	944.405	815.405	129.000
	CABINATE CON MOTORE E.B.	497	65.282.238	47.785.694	17.496.543
	CABINATE ENTROFUORIBORDO	4	750.000	750.000	0
	MULTISCAFI CABINATI	5	3.654.478	935.000	2.719.478
TOTALE UNITÀ A VELA	1.107	73.078.364	51.619.637	21.458.727	
TOTALE	36.949	1.258.715.437	1.160.054.958	98.660.479	

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	7,5-10 m	10-12 m	12-16 m	16-24 m	>24 m	TOTALE
APERTE FUORIBORDO	2.537	754	29	4				3.324
APERTE ENTROBORDO	22	73	36	15	10			156
APERTE ENTROFUORIBORDO	3	61	7	5	5			81
APERTE IDROGETTO	1.111	2						1.113
GOMMONI	7.615	266	25					7.906
GOMMONI CHIGLIA RIGIDA	5.876	1.521	210	15	2			7.624
UNITÀ MINORI A MOTORE	131	74	52					257
SEMICABIN. FUORIBORDO	249	323	56	8	16			652
SEMICABIN. ENTROBORDO	12	183	53	38	11	7	5	309
SEMICAB. ENTROFUORIBORDO	13	141	104	5	10			273
SEMICAB. IDROGETTO	64						8	72
CABINATE FUORIBORDO	133	131	14			3		281
CABINATE ENTROBORDO		81	137	138	423	355	75	1.209
CABINATE ENTROFUORIBORDO		238	262	235	93	1	1	830
CABIN. IDROGETTO						4		4
MOTORSAILERS				1	1			2
DERIVE VELICHE	350							350
MULTISCAFI APERTI	267							267
CABIN. CON MOTORE F.B.	10	6	5					21
CABIN. CON MOTORE E.B.			33	251	201	12		497
CABIN. CON MOTORE EFB.		2	2		2			6
MULTISCAFI CABINATI.			2	2	3	2		9
TOTALE	18.393	3.856	1.027	717	777	384	89	25.243

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	2.210	227				2.437
APERTE ENTROBORDO	65	32	12	2		111
APERTE ENTROFUORIBORDO	24	21	2	3		50
APERTE IDROGETTO	487	650				1.137
GOMMONI	6.588					6.588
GOMMONI CHIGLIA RIGIDA	6.867	1.050	208			8.125
UNITÀ MINORI A MOTORE	197	15				212
SEMICABIN. FUORIBORDO	447	36	37			520
SEMICABIN. ENTROBORDO	38	71	16	5	5	135
SEMICAB. ENTROFUORIBORDO	222	69	5			296
SEMICAB. IDROGETTO				4	8	12
CABINATE FUORIBORDO	231	30				261
CABINATE ENTROBORDO	28	203	593	200	91	1.115
CABINATE ENTROFUORIBORDO	168	505	95	5	1	774
CABIN. IDROGETTO				4		4
MOTORSAILERS		2				2
DERIVE VELICHE	5					5
MULTISCAFI APERTI	30					30
CABIN. CON MOTORE F.B.	16	2				18
CABIN. CON MOTORE E.B.	6	282	61	1		350
MULTISCAFI CABINATI.	4	1	3	1		9
TOTALE	17.633	3.196	1.032	225	105	22.191

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 FUORIBORDO	192	499	1.647			2.338
APERTE ENTROBORDO		46	94	17		157
APERTE ENTROFUORIBORDO		2	21	14	3	40
APERTE IDROGETTO		251	862			1.113
GOMMONI	3.381	518	35			3.934
GOMMONI CHIGLIA RIGIDA	1.701	930	4.322	187		7.140
UNITÀ MINORI A MOTORE	40	70	24	5	1	140
SEMICABIN. FUORIBORDO		37	225	1		263
SEMICABIN. ENTROBORDO		19	111	27	24	181
SEMICAB. ENTROFUORIBORDO		32	224	56		312
SEMICAB. IDROGETTO					8	8
CABINATE FUORIBORDO		80	251	9	3	343
CABINATE ENTROBORDO	4	32	164	237	767	1.204
CABINATE ENTROFUORIBORDO		31	284	355	82	752
CABIN. IDROGETTO					4	4
MOTORSAILERS			2			2
DERIVE VELICHE	5					5
MULTISCAFI APERTI	30					30
CABIN. CON MOTORE F.B.	18					18
CABIN. CON MOTORE E.B.	12	133	106			251
CABIN. CON MOTORE EFB.			3			3
MULTISCAFI CABINATI.	3	1	1			5
TOTALE	5.386	2.681	8.376	908	892	18.243

Tabella I. 9

Accessori
Parametri economici del comparto

DESCRIZIONE	VALORI
N. ADDETTI	6.615
FATTURATO NAUTICO	741.762.536
IMPORTAZIONE	136.739.421
PRODUZIONE NAZIONALE	605.023.115
FATTURATO INTERNO	414.260.633
ESPORTAZIONI	190.762.482
ESPORTAZIONI VERSO L'U.E.	128.839.921
ESPORTAZIONI VERSO PAESI EXTRA U.E.	61.922.561
MERCATO NAZIONALE	551.000.054
MERCATO ESTERO	190.762.482

Tabella I. 10

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

DESCRIZIONE	FATTURATO	PRODUZIONE NAZIONALE	IMPORT
STRUMENTAZIONE ELETTRONICA	47.348.172	10.648.199	36.699.973
POMPE AUTOCLAVI	44.414.425	41.202.768	3.211.657
TIMONERIE, TELECOMANDI, VOLANTI	42.138.469	39.413.803	2.724.666
ANCORAGGIO	37.200.906	33.667.688	3.533.219
FRIGORIFERI E CONDIZIONAMENTO	36.062.610	34.488.538	1.574.072
ARREDAMENTO NAVALE	29.403.237	27.101.126	2.302.112
CARTE NAUTICHE E STRUMENTI PER LA NAVIGAZIONE	29.007.943	28.986.456	21.488
FINESTRE, OBLO', BOCCAPORTI, PARABREZZA	27.888.163	27.561.714	326.449
ABBIGLIAMENTO NAUTICO	25.795.295	16.907.719	8.887.576
CAVI, CIME, CORDAMI	24.600.996	23.376.940	1.224.056
VERNICI	22.923.693	19.831.932	3.091.760
FERRAMENTA	21.794.670	13.254.676	8.539.994
GRUETTE, PASSERELLE, SCALE REALI	20.874.785	20.873.794	991
STRUMENTAZIONE E APPARECCHIATURA DI BORDO	19.609.080	6.708.880	12.900.199
RIDUTTORI, INVERTITORI, GIUNTI	19.231.672	12.350.946	6.880.726
MATERIE PRIME (GRUPPO -A-)	17.553.319	15.509.354	2.043.965
DESALINIZZATORI, DEPURATORI, FILTRI	17.208.706	14.851.900	2.356.805
GENERATORI DI CORRENTE	15.927.977	13.978.673	1.949.304
ATTREZZATURA VELICHE	15.842.982	10.928.256	4.914.725
PONTILI GALLEGGIANTI E ATTREZZATURE PER APPRODI	15.748.560	5.479.762	10.268.798
ELICHE, LINEE D'ASSI, TIMONI	14.763.279	14.744.940	18.338
EQUIPAGGIAMENTO ELETTRICO (GRUPPO -B-)	14.709.442	14.259.094	450.348
CARRELLI, CARICA E PORTA BARCHE	12.217.092	10.640.456	1.576.636
BATTAGLIOLE, PULPITI, CANDELIERI	11.917.659	4.844.396	7.073.262
STRUMENTI DI RADIOPOSIZIONAMENTO	11.678.162	11.621.166	56.996
ATTREZZATURE PER LA PESCA	10.486.006	10.475.468	10.539
TENDALETTI E CAPOTTINE	10.344.619	6.803.791	3.540.829
MEZZI DI SALVATAGGIO	9.667.455	9.537.224	130.231
SEGNALI DI SOCCORSO	8.501.554	7.852.787	648.767
FANALI, FARI, LUCI DI BORDO	7.630.529	7.265.564	364.966
ALBERI E VELE	7.242.978	6.687.504	555.474
APPARECCHI IGIENICO SANITARI, RUBINETTERIA	5.815.293	5.455.906	359.387
PROTEZIONE CATODICA	5.547.933	5.170.407	377.526
RICAMBI MOTORI	5.165.149	4.329.434	835.715
ESTINTORI E ATTREZZATURE ANTINCENDIO	5.157.298	4.971.873	185.425
REMI, PAGAIE	5.003.566	735.341	4.268.224
TROMBE E AVVISATORI ACUSTICI	4.621.323	4.452.607	168.716
ATTREZZATURE PER LE ATTIVITÀ SUBACQUEE	3.933.056	3.922.184	10.872
RISCALDAMENTO	3.523.274	3.486.420	36.854
SCI NAUTICO	1.355.255	1.353.317	1.938
LUBRIFICANTI, GRASSI, COMBUSTIBILI	1.326.123	19.951	1.306.172
ALTRI ACCESSORI	892.853	877.288	15.564
	842.867	701.495	141.373
	48.844.110	47.691.373	1.152.737

Tabella I. 11

Motori
Parametri economici del comparto

DESCRIZIONE	VALORI
N. ADDETTI	3.030
FATTURATO NAUTICO	223.992.714
IMPORTAZIONE	162.332.765
PRODUZIONE NAZIONALE	61.659.949
FATTURATO INTERNO	26.653.110
ESPORTAZIONI	35.006.839
ESPORTAZIONI VERSO L'U.E.	25.790.916
ESPORTAZIONI VERSO PAESI EXTRA U.E.	9.215.923
MERCATO NAZIONALE	188.985.875
MERCATO ESTERO	35.006.839

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									7	2		9
ENTROBORDO DIESEL		376	544	875	614	560	668	846	2.184	1.600	1.588	9.855
ENTROFUORI BORDO BENZINA							264	111	1.018	140		1.533
ENTROFUORI BORDO DIESEL						2	313	516	1.348			2.179
IDROGETTO BENZINA								30	2			32
FUORIBORDO 2 TEMPI BENZINA	2.138	2.700	812	1.258	2	585	253	625	250			8.623
FUORIBORDO 4 TEMPI BENZINA	2.935	2.665	304	3.470	39	903	1.178	196	326			12.016
MOTORI ELETTRICI	245	44										289
TOTALE	5.318	5.785	1.660	5.603	655	2.050	2.676	2.324	5.135	1.742	1.588	34.536

04740

04801404740 047401578

047

Appendice II . Nuove immatricolazioni

030141204478/001741071

Tabella II . 1

 Distribuzione regionale
 unità immatricolate
 per tipologia
 (in acque marittime)

REGIONE	LOCALITÀ	TIPOLOGIA							TOTALE
		VELA	VELA+MOTORE	MOTOR SAILER	EB	EFB	FB		
ABRUZZO	GIULIANOVA		2			7	1		10
	ORTONA		1	1		1			3
	PESCARA		3	1		5	4	1	14
	ROSETO DEGLI ABRUZZI					1			1
	TOTALE		6	2		14	5	1	28
CALABRIA	CETRARO		1			1	2		4
	CROTONE		1	1		1			3
	PORTO GIOIA TAURO					2			2
	PORTO REGGIO CALABRIA		3			2			5
	PORTO VIBO VALENTIA MARINA		1	1					2
	ROCCELLA JONICA		3			1			4
	SOVERATO					3	2		5
	TOTALE		1	9	1	10	4		25
	CAMPANIA	AGROPOLI					1		
BAIA						4	8	1	13
CASAMICCIOLA						2			2
CASTELLAMMARE DI STABIA			1	1		12	10	1	25
FORIO D'ISCHIA			3						3
ISCHIA			2			4	2		8
MARINA DI CAMEROTA						1			1
NAPOLI			4	1		7	6		18
POZZUOLI			4			34	60		98
PROCIDA			1	9		1	3	1	15
TORRE DEL GRECO						7	2		9
TOTALE		15	11		73	91	3	193	
EMILIA ROMAGNA	CATTOLICA					1	4	2	7
	PORTO GARIBALDI					4	4		8
	RAVENNA		15	13		47	2	2	79
	RICCIONE					1			1
	RIMINI			69	10	23	11	1	114
	TOTALE		15	82	11	75	21	5	209
FRIULI VENEZIA GIULIA	GRADO		15			4	3		22
	LIGNANO SABBIAADORO		25	1		29	26	1	82
	MARANO LAGUNARE					1			1
	MONFALCONE		36	1		13	2		52
	TRIESTE		14	3		7	2		26
	TOTALE		90	6		53	33	1	183
LAZIO	ANZIO		11			11	8	3	33
	GAETA		5			4	8		17
	ROMA		20	17		67	38	2	144
	TERRACINA		1			8	3		12
	TOTALE		37	17		90	57	5	206
LIGURIA	ALASSIO					1	7		8
	GENOVA		16	5		25	15	1	62
	IMPERIA		38	45		13	4		100
	LA SPEZIA		15	3		20	3		41
	LOANO					1	1		2
	SANREMO		20			33	5	2	60
	SAVONA		4	12		12	10		38
	TOTALE		93	66		111	38	3	311
MARCHE	ANCONA		26			11	1	3	41
	CIVITANOVA MARCHE					2	1		3
	FANO		5			10	1	7	23
	MAROTTA		9			27	10		46
	PESARO					20	1		21
	SAN BENEDETTO DEL TRONTO		9				3	1	13
	TOTALE		49			70	17	11	147
MOLISE	TERMOLI					2			2
	TOTALE					2			2
PUGLIA	BARI		3			3	4	3	13
	BARLETTA		1				1	1	3
	BRINDISI		4			1			5
	GALLIPOLI		1			1	1		3
	MANFREDONIA					1			1
	MOLFETTA		1			1	1		3
	MONOPOLI		1				1		2
	OTRANTO		1			3	4		8
	TARANTO		4			4	2		10
	TOTALE		16			14	14	4	48
SARDEGNA	ALGHERO					1			1
	ARBATAX		1						1
	CAGLIARI		5			6	1		12
	CARLOFORTE		6			2			8
	GOLFO ARANCI		6			24	6	4	40
	LA MADDALENA		5			5	4		14
	OLBIA		2			29	9	1	41
	PORTO CERVO		1			6	1	1	9
	PORTO TORRES					5			5
	S. TERESA DI GALLURA					1			1
	SANT'ANTIOCO					2			2
TOTALE		26			81	21	6	134	
SICILIA	AUGUSTA		2						2
	CATANIA		2	2		2	3		9
	GELA					1			1

(continua)

	LAMPEDUSA (ISOLA)					5			5
	LICATA					1			1
	LIPARI					2	3		5
	MARETTIMO (ISOLA)						1		1
	MAZARA DEL VALLO		2			1			3
	MESSINA		4			1	1		6
	MILAZZO		2			1	3		6
	PALERMO		1	5		4	3	2	15
	PORTICELLO					2			2
	PORTO EMPEDOCLE		1			1			2
	POZZALLO					1	3	1	5
	SCIACCA							1	1
	TERMINI IMERESE		2				1		3
	TRAPANI		1						1
	TOTALE		17	7		22	18	4	68
TOSCANA	CASTIGLIONE DELLA PESCAIA		1			2	2		5
	FOLLONICA					1			1
	FORTE DEI MARMI		1			21	43	1	66
	LIVORNO		2	1		37	1	1	42
	MARINA DI CARRARA		4			5	6		15
	MARINA DI GROSSETO		1			1			2
	ORBETELLO		30			23	8		61
	PIOMBINO		3	1		9	1		14
	PORTO ERCOLE		2			4	1	2	9
	PORTO S. STEFANO		11			9	2		22
	PORTOFERRAIO		32	1		27	25	1	86
	TALAMONE	2	32	1		16	20		71
	VIAREGGIO		36	2		68	50	10	166
	TOTALE	2	155	6		223	159	15	560
VENETO	CHIOGGIA		12			11	4	6	33
	PILA DI PORTO TOLLE						1		1
	PORTO LEVANTE		2			3	1		6
	VENEZIA		2	3		7	1		13
	TOTALE		16	3		21	7	6	53
TOTALE			18	611	130	859	485	64	2.167

Tabella II . 2

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

REGIONE	LOCALITÀ	< 7,5	7,5 - 10	10,01 - 12	12,01 - 16	16,01 - 20	20,01 - 24	>24	TOTALE
ABRUZZO	GIULIANOVA	1	5	2	1	1			10
	ORTONA			1		2			3
	PESCARA	2	5	4	3				14
	ROSETO DEGLI ABRUZZI	1							1
	TOTALE		4	10	7	4	3		28
CALABRIA	CETRARO	1	3						4
	CROTONE				2			1	3
	PORTO GIOIA TAURO		1	1					2
	PORTO REGGIO CALABRIA		2	2	1				5
	PORTO VIBO VALENTIA MAR.NA			1	1				2
	ROCCELLA JONICA		1	1	2				4
	SOVERATO		1	2	1	1			5
	TOTALE	1	8	9	5	1	1		25
CAMPANIA	AGROPOLI			1					1
	BAIA		3	4	4	2			13
	CASAMICCIOLA		1		1				2
	CASTELLAMMARE DI STABIA	1	13	4	5	1		1	25
	FORIO D'ISCHIA				3				3
	ISCHIA		2	4	1	1			8
	MARINA DI CAMEROTA		1						1
	NAPOLI		3	7	7	1			18
	POZZUOLI		29	33	25	9	2		98
	PROCIDA	1	3	5	6				15
	TORRE DEL GRECO		2	2	2	2	1		9
	TOTALE		2	57	60	54	16	3	1 193
EMILIA ROMAGNA	CATTOLICA	4		3					7
	PORTO GARIBALDI	1	3	3	1				8
	RAVENNA	3	17	36	21	1	1		79
	RICCIONE				1				1
	RIMINI	1	8	49	41	12	2	1	114
	TOTALE		9	28	91	64	13	3	1 209
FRIULI VENEZIA GIULIA	GRADO		1	14	7				22
	LIGNANO SABBIAADORO		16	37	26	2	1		82
	MARANO LAGUNARE					1			1
	MONFALCONE		6	26	16	2	2		52
	TRIESTE		3	14	9				26
	TOTALE		26	91	58	5	3		183
LAZIO	ANZIO		6	11	14	2			33
	GAETA	1	4	6	4	2			17
	ROMA	3	17	44	45	23	11		143
	TERRACINA		2	3	4		3		12
	TOTALE	4	29	64	67	27	14		205
LIGURIA	ALASSIO	1	4	2	1				8
	GENOVA		8	25	22	6	2		63
	IMPERIA		9	48	56	1	6	1	121
	LA SPEZIA		6	16	9	6	4		41
	LOANO		1	1					2
	SANREMO		10	17	20	13			60

(continua)

	SAVONA			9	14	8	4	2	1 38
	TOTALE		1	47	123	116	30	14	2 333
MARCHE	ANCONA	2	6	19	10	2		2	41
	CIVITANOVA MARCHE		1		1	1			3
	FANO			12	4	5	1	1	23
	MAROTTA		2	14	14	14	2		46
	PESARO		1	4	14	1	1		21
	SAN BENEDETTO DEL TRONTO	3	6	2	2				13
	TOTALE	6	27	44	46	18	4	2	147
MOLISE	TERMOLI					2			2
	TOTALE					2			2
PUGLIA	BARI	1	4	4	3	1			13
	BARLETTA		2	1					3
	BRINDISI		4	1					5
	GALLIPOLI		2	1					3
	MANFREDONIA			1					1
	MOLFETTA		1	2					3
	MONOPOLI		1	1					2
	OTRANTO		3	4	1				8
	TARANTO		1	6	2	1			10
	TOTALE	1	18	21	6	2			48
SARDEGNA	ALGHERO					1			1
	ARBATAX					1			1
	CAGLIARI		2	3	6	1			12
	CARLOFORTE		1	3	4				8
	GOLFO ARANCI		11	12	16	1			40
	LA MADDALENA		2	5	7				14
	OLBIA		9	13	17	2			41
	PORTO CERVO	1	2		4	1	1		9
	PORTO TORRES		1	2	1	1			5
	S. TERESA DI GALLURA		1						1
	SANT'ANTIOCO		2						2
	TOTALE	1	31	38	56	7	1		134
SICILIA	AUGUSTA				1	1			2
	CATANIA		1	7	1				9
	GELA				1				1
	LAMPEDUSA (ISOLA)		4			1			5
	LICATA		1						1
	LIPARI		4	1					5
	MARETTIMO (ISOLA)	1							1
	MAZARA DEL VALLO	1		1	1				3
	MESSINA			1	3	2			6
	MILAZZO		2		1	3			6
	PALERMO		5	5	4		1		15
	PORTICELLO		1	1					2
	PORTO EMPEDOCLE			2					2
	POZZALLO	4		1					5
	SCIACCA		1						1
	TERMINI IMERESE	1		2					3
	TRAPANI				1				1
	TOTALE	7	19	22	13	6	1		68
TOSCANA	CASTIGLIONE DELLA PESCAIA		3	1	1				5
	FOLLONICA				1				1
	FORTE DEI MARMI		25	29	11	1			66
	LIVORNO		19	11	11	1			42
	MARINA DI CARRARA		4	3	7	1			15
	MARINA DI GROSSETO		1		1				2
	ORBETELLO	1	7	25	25	2	1		61
	PIOMBINO	1	3	5	5				14
	PORTO ERCOLE		3	1	4		1		9
	PORTO S. STEFANO	1	3	8	8		2		22
	PORTOFERRAIO	10	20	31	18	4	3		86
	TALAMONE	3	12	26	26	4			71
	VIAREGGIO	3	41	58	38	10	15	1	166
	TOTALE	19	141	198	156	23	22	1	560
VENETO	CHIOGGIA	3	14	10	6				33
	PILA DI PORTO TOLLE			1					1
	PORTO LEVANTE		2	4					6
	VENEZIA	3	2	2	3	4			14
	TOTALE	6	18	17	9	4			54
TOTALE		61	459	785	656	155	66	7	2.189

Tabella II . 3

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

REGIONE	LOCALITÀ	POTENZA in CV				TOTALE	
		FINO A 75	75,1 - 300	300,1 - 700	> 700		
ABRUZZO	GIULIANOVA	1	2	7		10	
	ORTONA		3			3	
	PESCARA	5	3	4	2	14	
	ROSETO DEGLI ABRUZZI		1			1	
	TOTALE	6	9	11	2	28	
CALABRIA	CETRARO	1	2	1		4	
	CROTONE	2		1		3	
	PORTO GIOIA TAURO	1		1		2	
	PORTO REGGIO CALABRIA	3	2			5	
	PORTO VIBO VALENTIA MARINA	2				2	
	ROCCELLA JONICA	2	1	1		4	
	SOVERATO			3	2	5	
	TOTALE	11	5	7	2	25	
	CAMPANIA	AGROPOLI			1		1
		BAIA		2	8	3	13
CASAMICCIOLA			1	1		2	
CASTELLAMMARE DI STABIA			5	18	2	25	
FORIO D'ISCHIA		3				3	
ISCHIA		2	4	2		8	
MARINA DI CAMEROTA		1				1	
NAPOLI		4	12	1	1	18	
POZZUOLI			6	60	32	98	
PROCIDA		8	3	3	1	15	
TORRE DEL GRECO		1	2	2	4	9	
TOTALE		19	35	96	43	193	
EMILIA ROMAGNA		CATTOLICA	1	5	1		7
	PORTO GARIBALDI	2		4	2	8	
	RAVENNA	28	6	19	26	79	
	RICCIONE		1			1	
	RIMINI	70	21	10	13	114	
	TOTALE	101	33	34	41	209	
	FRIULI VENEZIA GIULIA	GRADO	14	2	6		22
LIGNANO SABBIAADORO		23	4	38	17	82	
MARANO LAGUNARE			1			1	
MONFALCONE		33	5	4	10	52	
TRIESTE		15	7	2	1	25	
TOTALE		85	19	50	28	182	
LAZIO		ANZIO	8	5	12	8	33
		GAETA	4	3	7	3	17
	ROMA	29	20	42	53	144	
	TERRACINA	1	1	5	5	12	
	TOTALE	42	29	66	69	206	
	LIGURIA	ALASSIO	1		5	2	8
GENOVA		20	4	19	20	63	
IMPERIA		90	16	5	10	121	
LA SPEZIA		16	10	7	8	41	
LOANO			1	1		2	
SANREMO		14	9	17	20	60	
SAVONA		14	3	15	6	38	
TOTALE		155	43	69	66	333	
MARCHE		ANCONA	21	8	8	4	41
	CIVITANOVA MARCHE	2	1			3	
	FANO	6		11	6	23	
	MAROTTA	8	1	13	24	46	
	PESARO			4	17	21	
	SAN BENEDETTO DEL TRONTO	7	6			13	
	TOTALE	44	16	36	51	147	
MOLISE	TERMOLI			1	1		
	TOTALE			1	1	2	
PUGLIA	BARI	5	1	5	2	13	
	BARLETTA	1	1	1		3	
	BRINDISI	4		1		5	
	GALLIPOLI	1	2			3	
	MANFREDONIA			1		1	
	MOLFETTA	1	1	1		3	
	MONOPOLI	1		1		2	
	OTRANTO	1	2	5		8	
	TARANTO	6	1	3		10	
	TOTALE	20	8	18	2	48	
SARDEGNA	ALGHERO				1	1	
	ARBATAX	1				1	
	CAGLIARI	3	3	3	3	12	
	CARLOFORTE	5	3			8	
	GOLFO ARANCI	1	5	18	15	39	
	LA MADDALENA	2	4	5	3	14	
	OLBIA	5		18	18	41	
	PORTO CERVO	1	1	2	5	9	
	PORTO TORRES	2	1	1	1	5	
	S. TERESA DI GALLURA		1			1	
	SANT'ANTIOCO			2		2	
TOTALE	20	18	49	46	133		
SICILIA	AUGUSTA	2				2	
	CATANIA	4	1	4		9	
	GELA	1				1	

(continua)

	LAMPEDUSA (ISOLA)	3	2			5
	LICATA		1			1
	LIPARI		1	3	1	5
	MARETTIMO (ISOLA)		1			1
	MAZARA DEL VALLO	2	1			3
	MESSINA		4	1	1	6
	MILAZZO	2	1	1	2	6
	PALERMO	5	3	5	2	15
	PORTICELLO		2			2
	PORTO EMPEDOCLE	2				2
	POZZALLO		5			5
	SCIACCA		1			1
	TERMINI IMERESE	2	1			3
	TRAPANI		1			1
	TOTALE	23	25	14	6	68
TOSCANA	CASTIGLIONE DELLA PESCAIA	1	1	2	1	5
	FOLLONICA				1	1
	FORTE DEI MARMI	1	5	53	7	66
	LIVORNO	1	2	20	19	42
	MARINA DI CARRARA	3	1	6	5	15
	MARINA DI GROSSETO		1	1		2
	ORBETELLO	27	5	16	13	61
	PIOMBINO	3	3	5	3	14
	PORTO ERCOLE	2	2	2	3	9
	PORTO S. STEFANO	9	1	5	7	22
	PORTOFERRAIO	27	16	30	13	86
	TALAMONE	33	2	21	15	71
	VIAREGGIO	36	9	72	49	166
	TOTALE	143	48	233	136	560
VENETO	CHIOGGIA	11	6	13	3	33
	PILA DI PORTO TOLLE			1		1
	PORTO LEVANTE	2	1	2	1	6
	VENEZIA	5	5	2	2	14
	TOTALE	18	12	18	6	54
TOTALE		687	300	702	499	2.188



48 01 47 07 2048014701
0 4 7 4 0 0 4 7

Appendice III . Import - Export da ISTAT

0 4 8 0

8 9 0 3
0 4 4 7 8 7 0 0 1 7 4 1 0 7 1

Tabella III . 1

 Commercio con l'estero
 di naviglio da diporto

dati ISTAT

AREA	PAESE	IMPORT			EXPORT			SALDO	
		numero	valore €	%	numero	valore €	%	valore €	
AFRICA	ALGERIA	-	-	-	1	55.000	0,00%	55.000	
	ANGOLA	-	-	-	1	294.040	0,03%	294.040	
	EGITTO	-	-	-	1	204.339	0,02%	204.339	
	GUINEA	-	-	-	2	8.000	0,00%	8.000	
	KENIA	-	-	-	1	2.000	0,00%	2.000	
	LIBERIA	1	8.525.000	2,4%	3	13.989.347	1,26%	5.464.347	
	SEYCHELLES	-	-	-	1	67.259	0,01%	67.259	
	SIERRA LEONE	-	-	-	1	430.211	0,04%	430.211	
	TUNISIA	240	3.089.710	0,9%	-	-	-	-3.089.710	
	TOTALE	241	11.614.710	3,2%	11	15.050.196	1,35%	3.435.486	
ALTRO	PAESI NON DETERMINATI	1	12.129.129	3,4%	-	-	-	-12.129.129	
	TOTALE	1	12.129.129	3,4%	-	-	-	-12.129.129	
AMERICA	ANTILLE OLANDESI	-	-	-	1	40.000	0,00%	40.000	
	ARGENTINA	-	-	-	3	233.858	0,02%	233.858	
	BAHAMAS	1	10.000.000	2,8%	2	12.503.218	1,12%	2.503.218	
	BELIZE	1	2.530.000	0,7%	1	93.300	0,01%	-2.436.700	
	BRASILE	-	-	-	11	977.681	0,09%	977.681	
	CANADA	477	2.789.709	0,8%	3	1.408	0,00%	-2.788.301	
	CAYMAN	7	46.912.658	13,0%	14	104.015.767	9,34%	57.103.109	
	CILE	-	-	-	1	371.508	0,03%	371.508	
	CUBA	-	-	-	3	463.050	0,04%	463.050	
	ISOLE TURKS E CAICOS	-	-	-	1	1.250.000	0,11%	1.250.000	
	ISOLE VERGINI GB	8	7.327.225	2,0%	21	60.562.466	5,44%	53.235.241	
	MESSICO	-	-	-	7	4.978.432	0,45%	4.978.432	
	PANAMA	3	2.800.000	0,8%	4	967.980	0,09%	-1.832.020	
	SAINT KITTS AND NEVIS	-	-	-	1	29.034.000	2,61%	29.034.000	
	SAN VINCENZO	1	6.000.000	1,7%	6	12.310.912	1,11%	6.310.912	
	URUGUAY	-	-	-	4	966.398	0,09%	966.398	
	VENEZUELA	-	-	-	7	2.587.821	0,23%	2.587.821	
	STATI UNITI	680	23.589.763	6,5%	156	159.794.148	14,34%	136.204.385	
	TOTALE	1.178	101.949.355	28,2%	246	391.151.947	35,11%	289.202.592	
	ASIA	BAHRAIN	-	-	-	1	2.628.574	0,24%	2.628.574
CINA		5	1.209.139	0,3%	1	1.148.581	0,10%	-60.558	
CIPRO		6	123.688	0,0%	7	5.886.740	0,53%	5.763.052	
EMIRATI ARABI UNITI		2	202.637	0,1%	11	11.296.855	1,01%	11.094.218	
GIAPPONE		62	195.984	0,1%	3	419.218	0,04%	223.234	
HONG KONG		-	-	-	17	10.082.882	0,91%	10.082.882	
INDIA		1	6.093	0,0%	-	-	-	-6.093	
IRAN		-	-	-	3	2.295.849	0,21%	2.295.849	
ISRAELE		-	-	-	2	1.268.434	0,11%	1.268.434	
LIBANO		-	-	-	9	5.146.868	0,46%	5.146.868	
MALAYSIA		1	403.483	0,1%	3	878.690	0,08%	475.207	
SINGAPORE		1	491.330	0,1%	2	1.786.846	0,16%	1.295.516	
THAILANDIA		-	-	-	2	624.914	0,06%	624.914	
TAIWAN		-	-	-	1	191.000	0,02%	191.000	
TOTALE		78	2.632.354	0,7%	62	43.655.451	3,92%	41.023.097	
AUSTRALIA		AUSTRALIA	16	3.119.549	0,9%	3	3.217.901	0,29%	98.352
		ISOLE MARSHALL	-	-	-	4	9.517.717	0,85%	9.517.717
	POLINESIA FRANCESE	-	-	-	1	10.033	0,00%	10.033	
	TOTALE	17	3.387.295	0,9%	11	13.451.201	1,21%	10.063.906	
EXTRA U.E.	ALBANIA	3	4.500	0,0%	2	4.400	0,00%	-100	
	BULGARIA	24	384.980	0,1%	-	-	-	-384.980	
	BOSNIA ERZEGOVINA	-	-	-	2	2.230.915	0,20%	2.230.915	
	CROAZIA	7	504.480	0,1%	85	9.539.335	0,86%	9.034.855	
	ESTONIA	-	-	-	1	1.580.900	0,14%	1.580.900	
	GIBILTERRA	4	1.552.289	0,4%	14	19.680.194	1,77%	18.127.905	
	ISLANDA	-	-	-	1	1.144.963	0,10%	1.144.963	
	KAZAKISTAN	-	-	-	1	228.000	0,02%	228.000	
	LICHTENSTEIN	-	-	-	3	429.540	0,04%	429.540	
	MALTA	5	634.000	0,2%	28	3.177.087	0,29%	2.543.087	
	NORVEGIA	4	248.975	0,1%	28	2.488.987	0,22%	2.240.012	
	POLONIA	29	301.418	0,1%	-	-	-	-301.418	
	REP. CECA	-	-	-	8	1.698.584	0,15%	1.698.584	
	ROMANIA	-	-	-	10	1.654.518	0,15%	1.654.518	
	RUSSIA	-	-	-	10	4.887.058	0,44%	4.887.058	
	SERBIA MONTENEGRO	-	-	-	2	33.889	0,00%	33.889	
	SLOVENIA	49	3.199.193	0,9%	107	17.611.931	1,58%	14.412.738	
	SVIZZERA	15	487.324	0,1%	65	8.226.789	0,74%	7.739.465	
	TURCHIA	122	5.929.891	1,6%	15	2.071.950	0,19%	-3.857.941	
	UCRAINA	-	2.038.497	0,6%	11	-	-	-2.038.497	
	UNGHERIA	-	-	-	8	211.185	0,02%	211.185	
	TOTALE	262	15.285.547	4,2%	401	76.900.225	6,90%	61.614.678	
	U.E.	AUSTRIA	11	4.210.000	1,2%	32	12.812.777	1,15%	8.602.777
BELGIO		2	812.831	0,2%	16	935.184	0,08%	122.353	
DANIMARCA		-	-	-	4	234.150	0,02%	234.150	
FINLANDIA		1	157.294	0,0%	8	670.265	0,06%	512.971	
FRANCIA		441	42.970.953	11,9%	532	183.066.220	16,43%	140.095.267	
GERMANIA		20	2.718.718	0,8%	102	25.688.665	2,31%	22.969.947	
GRECIA		-	-	-	55	10.780.477	0,97%	10.780.477	
IRLANDA		-	-	-	4	3.333.811	0,30%	3.333.811	
LUSSEMBURGO		10	30.988.394	8,6%	10	23.077.641	2,07%	-7.910.753	
PAESI BASSI		57	3.694.547	1,0%	125	5.399.655	0,48%	1.705.108	
PORTOGALLO		1	2.000.000	0,6%	31	28.508.774	2,56%	26.508.774	

(continua)

	REGNO UNITO	77	119.978.295	33,2%	156	230.865.777	20,72%	110.887.482
	SPAGNA	59	5.509.342	1,5%	336	47.250.654	4,24%	41.741.312
	SVEZIA	5	1.291.774	0,4%	12	1.228.825	0,11%	-62.949
	TOTALE	684	214.332.148	59,3%	1.423	573.852.875	51,51%	359.520.727

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	ALGERIA	-	-	-	19	98.561	0,13%	98.561
	ANGOLA	1	3.000	0,01%	-	-	-	-3.000
	CAPOVERDE	-	-	-	1	1.200	0,00%	1.200
	EGITTO	-	-	-	3	97.500	0,13%	97.500
	ERITREA	-	-	-	1	1.700	0,00%	1.700
	ETIOPIA	-	-	-	1	8.016	0,01%	8.016
	GAMBIA	-	-	-	20	52.000	0,07%	52.000
	MADAGASCAR	-	-	-	3	1.137	0,00%	1.137
	MAROCCO	-	-	-	10	20.400	0,03%	20.400
	MAURITIUS	-	-	-	1	6.000	0,01%	6.000
	NIGERIA	-	-	-	1	3.000	0,00%	3.000
	SUDAFRICA	-	-	-	1	5.763	0,01%	5.763
	TANZANIA	-	-	-	3	26.345	0,03%	26.345
	TUNISIA	22	67.781	0,14%	26	398.428	0,52%	330.647
TOTALE	23	70.781	0,15%	90	720.050	0,95%	649.269	
AMERICA	BRASILE	14	1.283	0,00%	1	108.936	0,14%	107.653
	CANADA	162	434.239	0,92%	16	16.100	0,02%	-418.139
	CAYMAN	-	-	-	1	280.191	0,37%	280.191
	CILE	-	-	-	7	65.000	0,09%	65.000
	ISOLE VERGINI GB	-	-	-	1	164.605	0,22%	164.605
	PANAMA	1	8.800.000	18,58%	2	8.801.356	11,57%	1.356
	PERU'	-	-	-	3	151.700	0,	20%151.700
	MESSICO	-	-	-	2	5.013	0,01%	5.013
	REP. DOMINICANA	-	-	-	17	7.761	0,	01%7.761
	URUGUAY	-	-	-	6	8.475	0,01%	8.475
	VENEZUELA	2	3.160	0,01%	-	-	-	-3.160
	STATI UNITI	177	16.514.114	34,87%	188	3.765.066	4,95%	-12.749.048
	TOTALE	380	26.150.396	55,22%	252	13.771.803	18,10%	-12.378.593
	ASIA	ARABIA SAUDITA	-	-	-	12	133.405	0,18%
BAHREIN		-	-	-	1	22.808	0,03%	22.808
CINA		148	179.685	0,38%	2	229.701	0,30%	50.016
CIPRO		16	240.395	0,51%	5	40.204	0,05%	-200.191
COREA DEL SUD		-	-	-	53	40.126	0,05%	40.126
EMIRATI ARABI UNITI		12	295.538	0,62%	35	668.921	0,88%	373.383
GIAPPONE		-	-	-	41	230.393	0,30%	230.393
HONG KONG		4	933	0,00%	11	837.115	1,10%	836.182
ISRAELE		-	-	-	2	68.636	0,09%	68.636
MALAYSIA		-	-	-	45	201.919	0,27%	201.919
MALDIVE		-	-	-	1	11.697	0,02%	11.697
QATAR		-	-	-	1	8.386	0,01%	8.386
SINGAPORE		-	-	-	2	7.143	0,01%	7.143
TAIWAN		-	-	-	6	453.311	0,60%	453.311
TOTALE	180	716.551	1,51%	217	2.953.765	3,88%	2.237.214	
AUSTRALIA	AUSTRALIA	27	96.154	0,20%	9	94.343	0,12%	-1.811
	POLINESIA FRANCESE	-	-	-	8	3.639	0,00%	3.639
	NUOVA ZELANDA	-	-	-	1	4.010	0,01%	4.010
TOTALE	27	96.154	0,20%	18	101.992	0,13%	5.838	
EXTRA U.E.	ALBANIA	-	-	-	2	3.570	0,00%	3.570
	BULGARIA	31	23.378	0,05%	13	14.325	0,02%	-9.053
	CROAZIA	10	8.893	0,02%	187	1.447.140	1,90%	1.438.247
	ESTONIA	-	-	-	1	5.648	0,01%	5.648
	ISLANDA	-	-	-	75	42.667	0,06%	42.667
	LETTONIA	-	-	-	4	26.204	0,03%	26.204
	LITUANIA	10	41.500	0,09%	-	-	-	-41.500
	MALTA	2	3.255	0,01%	53	143.705	0,19%	140.450
	NORVEGIA	8	7.590	0,02%	511	1.350.846	1,78%	1.343.256
	POLONIA	16	101.380	0,21%	9	54.465	0,07%	-46.915
	REP. CECA	99	65.250	0,14%	17	117.363	0,15%	52.113
	ROMANIA	149	22.393	0,05%	27	163.897	0,22%	141.504
	RUSSIA	-	-	-	11	2.989.515	3,93%	2.989.515
	SERBIA MONTENEGRO	-	-	-	12	171.369	0,23%	171.369
	SLOVACCHIA	6	1.633	0,00%	2	33.840	0,04%	32.207
	SLOVENIA	1	6.314	0,01%	141	8.628.212	11,34%	8.621.898
	SVIZZERA	6	227.590	0,48%	164	3.203.907	4,21%	2.976.317
	TURCHIA	36	284.283	0,60%	9	43.188	0,06%	-241.095
	UCRAINA	-	-	-	7	2.000.359	2,63%	2.000.359
	UNGHERIA	6	18.110	0,04%	17	196.181	0,26%	178.071
TOTALE	380	811.569	1,71%	1.262	20.636.401	27,12%	19.824.832	
U.E.	AUSTRIA	-	-	-	122	327.214	0,43%	327.214
	BELGIO	13	24.455	0,05%	30	876.260	1,15%	851.805
	DANIMARCA	-	-	-	329	321.086	0,42%	321.086
	FINLANDIA	1	2.189	0,00%	782	261.056	0,34%	258.867
	FRANCIA	487	6.245.530	13,19%	2.609	17.903.643	23,53%	11.658.113
	GERMANIA	114	3.417.263	7,22%	1.190	1.447.930	1,90%	-1.969.333
	GRECIA	2	14.000	0,03%	179	7.297.613	9,59%	7.283.613
	IRLANDA	-	-	-	22	201.300	0,26%	201.300
	LUSSEMBURGO	-	-	-	6	30.336	0,04%	30.336
	PAESI BASSI	24	1.626.316	3,43%	496	3.650.342	4,80%	2.024.026
	PORTOGALLO	1	11.550	0,02%	53	210.584	0,28%	199.034

(continua)

	REGNO UNITO	94	6.170.053	13,03%	314	711.713	0,94%	-5.458.340
	SPAGNA	93	1.996.549	4,22%	1.173	4.461.385	5,86%	2.464.836
	SVEZIA	4	5.499	0,01%	79	206.846	0,27%	201.347
	TOTALE	833	19.513.404	41,20%	7.384	37.907.308	49,82%	18.393.904

Tabella III .3

Commercio con l'estero
di unità a motore entro bordo

dati ISTAT

AREA	PAESE	IMPORT			EXPORT			SALDO
		numero	valore €	%	numero	valore €	%	valore €
AFRICA	ALGERIA	-	-	-	3	19.500	0,11%	19.500
	GHANA	-	-	-	1	3.000	0,02%	3.000
	SUDAFRICA	3	4.989.771	5,37%	13	117.060	0,68%	- 4.872.711
	TANZANIA	-	-	-	1	42.757	0,25%	42.757
	TUNISIA	3	4.055.800	4,37%	-	-	-	- 4.055.800
	TOTALE	6	9.045.571	9,74%	18	182.317	1,06%	- 8.863.254
ALTRO	ALTRO	1	10.000	0,01%	-	-	-	- 10.000
	TOTALE	1	10.000	0,01%	-	-	-	- 10.000
AMERICA	ARGENTINA	1	35.000	0,04%	-	-	-	- 35.000
	BERMUDE	-	-	-	1	26.573	0,15%	26.573
	BRASILE	9	46.375	0,05%	4	50.553	0,29%	4.178
	CANADA	100	54.712	0,06%	-	-	-	- 54.712
	CAYMAN	1	10.000.000	10,77%	1	31.300	0,18%	- 9.968.700
	CILE	-	-	-	1	5.720	0,03%	5.720
	CUBA	-	-	-	12	494.395	2,86%	494.395
	ISOLE VERGINI GB	1	498.000	0,54%	-	-	-	- 498.000
	MESSICO	-	-	-	1	9.820	0,06%	9.820
	REP. DOMINICANA	-	-	-	8	3.000	0,02%	3.000
	STATI UNITI	17	1.390.071	1,50%	15	3.295.748	19,08%	1.905.677
	TOTALE	129	12.024.158	12,95%	43	3.917.109	22,68%	- 8.107.049
	ASIA	ARABIA SAUDITA	-	-	-	1	3.400	0,02%
CINA		100	57.230	0,06%	4	304.570	1,76%	247.340
CIPRO		4	55.487	0,06%	-	-	-	- 55.487
EMIRATI ARABI UNITI		-	-	-	1	9.850	0,06%	9.850
GIAPPONE		4	12.460	0,01%	-	-	-	- 12.460
LIBANO		1	40.000	0,04%	-	-	-	- 40.000
MALAYSIA		1	2.034	0,00%	-	-	-	-2.034
MALDIVE		-	-	-	3	22.196	0,13%	22.196
SINGAPORE		-	-	-	3	8.850	0,05%	8.850
TOTALE		110	167.211	0,18%	12	348.866	2,02%	181.655
OCEANIA	AUSTRALIA	11	110.030	0,12%	5	272.088	1,58%	162.058
	NUOVA CALEDONIA	-	-	-	1	10.640	0,06%	10.640
	NUOVA ZELANDA	7	589.611	0,63%	1	15.437	0,09%	- 574.174
	TOTALE	18	699.641	0,75%	7	298.165	1,73%	- 401.476
EXTRA U.E.	BULGARIA	79	72.036	0,08%	1	8.100	0,05%	- 63.936
	CROAZIA	19	424.880	0,46%	13	463.981	2,69%	39.101
	LETTONIA	7	72.648	0,08%	3	15.486	0,09%	- 57.162
	MALTA	4	835.230	0,90%	28	18.329	0,11%	- 816.901
	NORVEGIA	-	-	-	18	157.110	0,91%	157.110
	POLONIA	13	112.012	0,12%	-	-	-	- 112.012
	REP. CECA	4	7.250	0,01%	-	-	-	-7.250
	ROMANIA	-	-	-	1	5.050	0,03%	5.050
	SERBIA MONTENEGRO	-	-	-	4	7.275	0,04%	7.275
	SLOVACCHIA	3	23.670	0,03%	-	-	-	- 23.670
	SLOVENIA	63	3.872.137	4,17%	13	615.496	3,56%	- 3.256.641
	SVIZZERA	15	395.269	0,43%	32	621.280	3,60%	226.011
	TURCHIA	93	303.003	0,33%	14	171.114	0,99%	- 131.889
	UCRAINA	3	35.152	0,04%	-	-	-	- 35.152
	UNGHERIA	7	10.487	0,01%	12	84.317	0,49%	73.830
	TOTALE	310	6.163.774	6,64%	139	2.167.538	12,55%	- 3.996.236
U.E.	AUSTRIA	10	1.193.784	1,29%	11	754.956	4,37%	- 438.828
	DANIMARCA	22	4.232.113	4,56%	2	170.350	0,99%	- 4.061.763
	FINLANDIA	7	4.505.271	4,85%	-	-	-	- 4.505.271
	FRANCIA	588	37.696.572	40,59%	91	6.373.667	36,90%	-31.322.905
	GERMANIA	157	13.617.898	14,66%	168	321.157	1,86%	-13.296.741
	GRECIA	-	-	-	2	5.007	0,03%	5.007
	IRLANDA	-	-	-	5	8.710	0,05%	8.710
	PAESI BASSI	-	-	-	12	271.512	1,57%	271.512
	PORTOGALLO	1	250.585	0,27%	4	126.050	0,73%	- 124.535
	REGNO UNITO	199	1.363.937	1,47%	15	1.257.547	7,28%	- 106.390
	SPAGNA	5	779.215	0,84%	35	944.638	5,47%	165.423
	SVEZIA	4	1.118.512	1,20%	1	126.742	0,73%	- 991.770
	TOTALE	993	64.757.887	69,73%	346	10.360.336	59,98%	-54.397.551

Tabella III . 4

 Commercio con l'estero
di unità a vela

dati ISTAT

AREA	PAESE	IMPORT			EXPORT			SALDO
		numero	valore €	%	numero	valore €	%	valore
AFRICA	ALGERIA	-	-	-	1	2.700	0,02%	2.700
	COSTA D'AVORIO	-	-	-	1	40.992	0,25%	40.992
	EGITTO	-	-	-	7	13.100	0,08%	13.100
	GUINEA	-	-	-	3	15.495	0,09%	15.495
	SEYCHELLES	-	-	-	2	12.222	0,07%	12.222
	SUDAFRICA	-	-	-	4	25.000	0,15%	25.000
	TUNISIA	257	761.677	5,02%	3	8.751	0,05%	- 752.926
TOTALE	257	761.677	5,02%	21	118.260	0,71%	- 643.417	
AMERICA	CANADA	-	-	-	5	10.654	0,06%	10.654
	COLOMBIA	-	-	-	1	816	0,00%	816
	CUBA	-	-	-	1	184.347	1,11%	184.347
	ISOLE VERGINI GB	2	2.000	0,01%	1	7.200	0,04%	5.200
	MESSICO	-	-	-	2	12.591	0,08%	12.591
	VENEZUELA	8	21.294	0,14%	-	-	-	- 21.294
	STATI UNITI	49	483.570	3,19%	45	110.642	0,66%	- 372.928
TOTALE	59	506.864	3,34%	55	326.250	1,96%	- 180.614	
ASIA	CINA	196.461	1.519.666	10,02%	88	-	-	-1.519.666
	CIPRO	-	-	-	17	71.111	0,43%	71.111
	COREA DEL SUD	33	21.484	0,14%	8	22.093	0,13%	609
	EMIRATI ARABI UNITI	-	-	-	3	22.041	0,13%	22.041
	GIAPPONE	-	-	-	5	30.628	0,18%	30.628
	HONG KONG	-	-	-	2	14.375	0,09%	14.375
	LIBANO	-	-	-	10	32.872	0,20%	32.872
	MALDIVE	-	-	-	9	49.477	0,30%	49.477
	QATAR	-	-	-	1	19.902	0,12%	19.902
	SINGAPORE	-	-	-	14	5.900	0,04%	5.900
	SIRIA	-	-	-	10	35.946	0,22%	35.946
	VIETNAM	7	3.400	0,02%	-	-	-	- 3.400
	TOTALE	196.501	1.544.550	10,18%	167	304.345	1,83%	-1.240.205
OCEANIA	AUSTRALIA	-	-	-	7	9.355	0,06%	9.355
	NUOVA CALEDONIA	-	-	-	1	11.125	0,07%	11.125
	NUOVA ZELANDA	-	-	-	202	157.098	0,94%	157.098
	TOTALE	-	-	-	210	177.578	1,07%	177.578
EXTRA U.E.	ALBANIA	-	-	-	1	2.150	0,01%	2.150
	CROAZIA	12	28.040	0,18%	93	628.000	3,77%	599.960
	ESTONIA	-	-	-	1	13.030	0,08%	13.030
	KAZAKISTAN	1	2.946	0,02%	23	144.431	0,87%	141.485
	MALTA	3	2.700	0,02%	54	138.566	0,83%	135.866
	NORVEGIA	-	-	-	120	334.771	2,01%	334.771
	POLONIA	-	-	-	38	33.246	0,20%	33.246
	REP. CECA	2.137	181.552	1,20%	37	70.278	0,42%	- 111.274
	ROMANIA	40	4.460	0,03%	8	1.634	0,01%	- 2.826
	RUSSIA	-	-	-	10	6.040	0,04%	6.040
	SERBIA MONTENEGRO	-	-	-	17	135.554	0,81%	135.554
	SLOVACCHIA	-	-	-	9	16.317	0,10%	16.317
	SLOVENIA	1	5.330	0,04%	28	164.882	0,99%	159.552
	SVIZZERA	-	-	-	44	168.114	1,01%	168.114
	TURCHIA	3	13.030	0,09%	3	24.000	0,14%	10.970
	UCRAINA	85	252.508	1,66%	-	-	-	- 252.508
	UNGHERIA	2	2.800	0,02%	6	24.410	0,15%	21.610
TOTALE	2.284	493.366	3,25%	492	1.905.423	11,44%	1.412.057	
U.E.	AUSTRIA	31	4.936	0,03%	219	428.415	2,57%	423.479
	BELGIO	2.044	876.434	5,78%	41	307.550	1,85%	- 568.884
	DANIMARCA	15	5.544	0,04%	29	42.645	0,26%	37.101
	FINLANDIA	-	-	-	63	49.709	0,30%	49.709
	FRANCIA	8.410	6.922.834	45,64%	1.675	5.869.445	35,23%	-1.053.389
	GERMANIA	583	227.125	1,50%	380	507.600	3,05%	280.475
	GRECIA	2	1.100	0,01%	362	2.419.144	14,52%	2.418.044
	IRLANDA	-	22.402	0,15%	33	6.799	0,04%	- 15.603
	LUSSEMBURGO	-	-	-	4	138.250	0,83%	138.250
	PAESI BASSI	8	6.849	0,05%	342	1.024.653	6,15%	1.017.804
	PORTOGALLO	-	-	-	116	282.912	1,70%	282.912
	REGNO UNITO	197	37.708	0,25%	74	523.550	3,14%	485.842
	SPAGNA	1.362	3.755.890	24,76%	488	2.115.284	12,70%	-1.640.606
	SVEZIA	-	-	-	58	113.923	0,68%	113.923
	TOTALE	12.652	11.860.822	78,20%	3.884	13.829.879	83,00%	1.969.057