



Unione Nazionale Cantieri e Industrie Nautiche ed Affini

## La Nautica in cifre

---

Analisi del mercato per l'anno 2005

Realizzata in collaborazione con Università degli Studi di Genova  
Dipartimento di Economia e Metodi Quantitativi

Stampato nell'ottobre 2006

## La nautica in cifre

### Analisi del mercato per l'anno 2005

#### Indice

	Introduzione	pag. 2
	Metodologia della ricerca	4
<b>capitolo 1</b>	1.1 La cantieristica	8
<b>L'industria nautica italiana: il settore della nautica da diporto ed i relativi comparti</b>	1.1.1 Le unità a motore entro bordo ed entrofuoribordo	10
	1.1.2 Le unità a motore fuoribordo	11
	1.1.3 Le unità a vela	12
	1.1.4 Le unità pneumatiche	13
	1.2 Il comparto degli accessori	14
	1.3 Il comparto dei motori	15
	1.4 La produzione totale	16
	1.5 Il contributo della nautica al prodotto interno lordo	17
	1.6 Analisi dell'import-export secondo i dati Istat	18
	1.7 Le immatricolazioni e le patenti nautica in Italia	20
	1.8 Il turismo nautico in Italia	23
	1.9 Il finanziamento delle imbarcazioni in leasing	25
<b>capitolo 2</b>	2.1 Il parco nautico mondiale	28
<b>L'industria nautica nel mondo</b>	2.2 Le infrastrutture	29
	2.3 La produzione nautica	30
	2.4 I superyacht	31
	2.4.1 La produzione mondiale: analisi portafoglio ordini	31
	2.4.2 Il mercato del charter	33
<b>capitolo 3</b>	Il valore della certificazione e della classificazione	35
<b>capitolo 4</b>	4.1 La formazione: valutazione attuale dell'offerta formativa in Italia	39
<b>La formazione nella nautica da diporto</b>	4.2 ViareggioFucina: l'accademia della nautica	39
<b>capitolo 5</b>	La subacquea in Italia	41
<b>Appendici</b>	A1 L'industria nautica italiana e la sua distribuzione sul territorio	44
	A2 Import-export: dati ed elaborazioni ISTAT	48

Il presente rapporto, redatto dall'Ucina, per la prima volta in collaborazione con la sezione di Geografia Economica ed Economia dei Trasporti del Dipartimento di Economia e Metodi Quantitativi dell'Università di Genova, ha lo scopo di fornire un'analisi completa e dettagliata dell'andamento del settore della nautica da diporto per l'anno 2005, al fine di costituire uno strumento di lettura significativo per gli addetti del settore stesso.

Dall'inizio di quest'anno Ucina ha avviato una collaborazione con l'Università degli Studi di Genova, con l'obiettivo (entro il prossimo anno) di ristrutturare sia metodologicamente sia in termini di contenuti, l'apparato analitico e statistico de "La nautica in cifre".

Per la stesura del rapporto sono state introdotte modificazioni e aggiornamenti rispetto agli anni precedenti sia per quanto concerne l'aspetto grafico-formale sia per ciò che riguarda i contenuti. Il presente rapporto si discosta infatti dagli studi compiuti negli anni precedenti per ciò che riguarda l'analisi dei risultati economici, che pertanto sono necessariamente analizzati prescindendo da un'elaborazione storica.

Per l'anno oggetto di analisi (2005) stato ampliato il campione delle aziende intervistate sino a raggiungere la quasi totalità del settore.

I dati rilevati non sono pertanto direttamente confrontabili con quelli relativi al rapporto presentato nel 2005 sui dati relativi all'anno 2004. Per l'elaborazione del presente studio si è fatto riferimento a due tipologie di fonti; "interne" ed "esterne". Le prime discendono dalla somministrazione di un questionario alle imprese del settore, mediante una indagine svolta direttamente sul campo dall'Ucina. I questionari ai quali si fa riferimento sono lo strumento principale di raccolta dei dati e della conseguente elaborazione dei risultati presenti in questo rapporto, come verrà meglio esposto nella nota metodologica.

Per quanto attiene alle fonti esterne, come di consueto si è fatto riferimento ai dati dell'Istat, del Ministero delle Infrastrutture e del Ministero dei Trasporti, di Assilea, di Icomia e del Censis al fine di arricchire la stesura di questo rapporto con importanti studi inerenti la nautica ed alcuni aspetti ad essa collegati compiuti da questi istituti.

Sulla base delle fonti evidenziate il rapporto si presenta strutturato in due parti principali: la prima prende in esame l'andamento del settore della nautica a livello nazionale mentre la seconda considera in modo approfondito gli aspetti inerenti il settore a livello mondiale. Per quanto concerne la produzione italiana, suddivisa come di consueto tra i sotto-comparti della cantieristica, della produzione di motori e del comparto degli accessori, vengono analizzati i risultati economico-finanziari dell'anno 2005 per poi prendere in considerazione ulteriori aspetti inerenti la produzione e le connessioni economiche da essa derivanti, come l'incidenza del comparto sull'economia nazionale piuttosto che l'importanza dell'indotto turistico. La seconda parte del volume, dedicata ad una analisi del settore a livello mondiale, prende in considerazione il parco nautico complessivo, la produzione mondiale ed alcuni aspetti connessi alla presenza infrastrutturale dedicata alla nautica ed un approfondimento relativo al comparto dei superyachts.

In conclusione vengono riportate quattro appendici facenti riferimento rispettivamente al dettaglio dei dati sulla nautica da diporto, alle nuove immatricolazioni di barche, ai dati di import ed export riconducibili ad elaborazioni su fonte Istat e alla distribuzione su territorio nazionale delle aziende del settore della cantieristica, dei motori e degli accessori.

L'indagine condotta dall'Ucina nel 2006, relativamente ai dati del settore della nautica per l'anno 2005, ha coinvolto la grande maggioranza delle aziende che operano nei settori della produzione e/o importazione di unità da diporto, di accessori e di motori marini.

Il periodo nel quale sono stati distribuiti e raccolti i questionari è compreso tra marzo e luglio 2006; i dati pervenuti sono stati elaborati dall'Ucina al fine di poter fornire la raccolta dei risultati aggregati in questo volume.

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. Per quanto concerne la scelta dei soggetti coinvolti nell'indagine si è fatto riferimento, da un lato ai cantieri in possesso del codice costruttore (produttori di imbarcazioni con scafo di lunghezza compresa tra i 2,4 e i 24 metri), e dall'altro ai principali cantieri che per legge non hanno bisogno di tale codice.

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.

L'assegnazione di tale codice viene effettuata dall'Ucina su incarico del Ministro dell'Industria. Da questa categoria sono state in prima analisi esclusi i cantieri che avevano ricevuto tale codice nel 2005, poiché si è assunto che per svolgere l'attività a regime sia necessario almeno un anno di avviamento.

Partendo quindi da 839 codici costruttori rilasciati a fine 2004, sono stati ulteriormente esclusi dall'indagine 123 cantieri che erano in possesso del codice ma che sono risultate non più attive sul mercato della nautica.

Restano quindi 716 codici costruttori ancora attivi ai cui cantieri sono stati spediti i questionari. L'indagine è stata poi completata inviando il questionario anche alle principali aziende produttrici di navi da diporto (oltre i 24 metri di lunghezza dello scafo) o di canoe, gondole, kayak, pattini e pedalò (meno di 2,4 metri di lunghezza dello scafo) che non hanno l'obbligo di richiedere il codice costruttore e alle imprese che effettuano attività esclusiva di importazione.

La realtà delle aziende del settore è tuttavia costituita per la stragrande maggioranza da aziende di piccole e medie dimensioni: gli operatori della nautica da diporto con dimensione industriale sono infatti un numero limitato ed identificabile per la stragrande maggioranza di essi con aziende partecipanti al salone nautico di Genova. È quindi necessario individuare al meglio tali categorie per fornire una misura delle risposte ricevute.

La maggior parte delle aziende che partecipano al Salone Nautico di Genova, ivi compresi i cantieri che non hanno l'obbligo di richiedere il codice costruttore e gli importatori (55) hanno risposto all'indagine (282 su 314). Per le restanti 32 aziende partecipanti al Salone si è proceduto ad una stima del loro fatturato nautico attraverso la scheda di iscrizione all'Ucina, che riporta la classe di fatturato, e si è individuata la stessa attraverso un criterio prudenziale assegnando come fatturato il limite inferiore di tale classe.

Tale criterio è stato seguito anche per le aziende non partecipanti al Salone Nautico ma associate Ucina. Si è per tanto in grado di fornire una misura pressoché completa, anche se leggermente prudenziale, del fatturato di tali aziende.

I questionari inviati alle altre aziende del settore hanno avuto una percentuale di risposta inferiore che si attesta intorno al 20%. Peraltro sono state piuttosto numerosi i cantieri (109) che avevano richiesto il codice costruttore ma i cui recapiti hanno restituito il questionario al mittente. Si è pertanto deciso di escludere queste ultime dall'indagine individuandole come cantieri non più attivi sul mercato.

Per quanto attiene quindi alle aziende di piccole dimensione non partecipanti al Salone Nautico si è ritenuto necessario procedere ad una rilevazione campionaria individuando dall'analisi una media (riferita al campione) pari a circa 160.000.

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

in particolare le zattere vanno classificate a parte, quali mezzi di salvataggio. Per alcune categorie di prodotti, infine, l'indagine non ha rilevato dati significativi a causa dell'esiguo numero di risposte ricevute.

Per quanto concerne il comparto dei motori, pur non esistendo un censimento delle aziende del settore, è ragionevole pensare che la maggior parte delle aziende di rilievo partecipi al Salone Nautico di Genova, anche se esistono tuttavia alcune aziende piccole, con attività locale, il cui fatturato sfugge alle valutazioni complessive dell'indagine.

È quindi possibile ipotizzare che il campione analizzato possa costituire il 95% del valore globale del comparto motori. Riguardo a questo settore è stato richiesto alle aziende di indicare la percentuale del fatturato da attribuire alla vendita di motori entro-bordo benzina, fuoribordo diesel, entro-fuoribordo benzina, entro-fuoribordo diesel, idrogetto benzina, fuoribordo 2 tempi benzina, fuoribordo 4 tempi benzina e, infine, fuoribordo diesel.

Per quanto riguarda gli accessori appare assai più difficile trovare delle basi congrue per l'estrapolazione dei dati.

Anche in questo caso pur non esistendo un censimento delle aziende del settore, è ragionevole pensare che la maggior parte delle aziende di rilievo partecipi al Salone Nautico di Genova, anche se esistono tuttavia molte aziende che non operano esclusivamente nel settore della nautica e che quindi non espongono al Salone.

In questo caso si è ipotizzato che il campione analizzato possa costituire circa l'85% del valore globale degli accessori, considerando tale valore come ipotesi 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.

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".



1. L'industria nautica italiana:  
il settore della nautica da diporto ed i relativi comparti

## 1.1 La cantieristica

L'analisi dei risultati dell'indagine condotta dall'Ucina, in collaborazione con l'Università di Genova, ha portato all'individuazione complessiva del peso che l'industria cantieristica riveste nel panorama italiano.

A fronte di un fatturato nautico di 2708 milioni di euro, facente capo alle risposte pervenute dai principali cantieri del settore, è possibile aggiungere circa 74 milioni di euro riconducibili ad una stima effettuata mediante un campionamento statistico condotto sulle restanti aziende del settore e 100 milioni di euro riconducibili ad aziende che effettuano esclusiva attività di importazione.

Il dato complessivo del fatturato nautico del comparto ammonta pertanto a 2886 milioni di euro (tabella 1.1a). E' possibile considerare questo importo suddiviso in 2521 milioni di euro, che costituiscono la produzione nazionale, (di cui 1346 destinati all'esportazione e 1175 destinati al mercato interno), e circa 365 milioni di euro riconducibili all'import.

A tali valori si giunge sulla base delle seguenti valutazioni: 2708 milioni di euro fatturati dai principali cantieri del settore, così suddivisi: 2447 derivanti da produzione nazionale (di cui il 54% destinato ad export ed il 46% per il mercato interno) e 365 derivanti da import, ai quali vanno aggiunti 74 milioni di euro ottenibili dalla stima campionaria delle restanti aziende; tale cifra è rappresentata da esclusivamente da produzione nazionale (di cui 20% destinato ad export e 80% per il mercato interno).

Per quanto attiene alle esportazioni, valutate complessivamente in 1346 milioni di euro, (di cui 1342 derivanti dalla produzione effettuata in Italia per l'estero e circa 6 milioni dall'esportazione di imbarcazioni importate), è possibile scindere tale valore in 713 milioni di euro derivanti da esportazione verso paesi dell'UE e 633 milioni di euro verso paesi extra-comunitari. Attraverso l'indagine effettuata è possibile ottenere un valore di riferimento per quanto concerne l'occupazione diretta nel comparto della cantieristica; a fronte di 9025 addetti occupati nelle imprese censite dal questionario, debbono essere aggiunti 1155 addetti ottenuti attraverso un campionamento statistico delle piccole imprese del settore, per un totale di 10180 unità lavorative.

Il settore della cantieristica rappresenta la parte costitutiva e fondamentale della produzione nazionale del settore della nautica, tale settore è a sua volta suddiviso in sottosectori di specializzazione merceologica.

L'analisi dettagliata di tali comparti permette di individuare quali siano le tipologie di

<b>Tabella 1.1a</b>		
La cantieristica italiana nel suo complesso (anno 2005) <i>valori espressi in milioni di euro</i>	<b>Produzione nazionale</b>	<b>2521</b>
	per il mercato nazionale (a)	1175
	per successiva esportazione (b)	-
	per esportazione (c)	1346
	- di cui per paesi UE	713
	- di cui per paesi non UE	633
	<b>Import</b>	<b>365</b>
	per il mercato italiano (d)	359
	per successiva esportazione (e)	6
	<b>Fatturato globale</b>	<b>2886</b>
	destinazione finale estero (b+c+e)	1352
	destinazione finale italia (a+d)	1534
	<b>Addetti</b>	<b>10180</b>

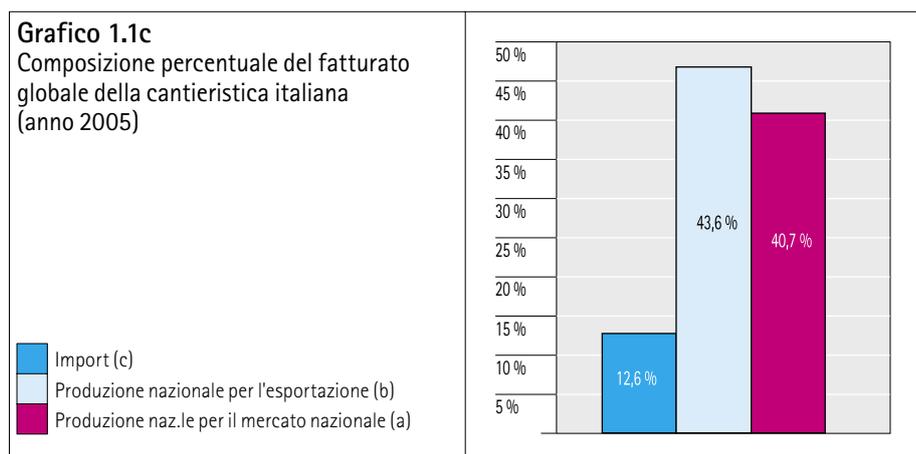
imbarcazioni maggiormente remunerative o richieste dal mercato. Le distinzioni per tipologia di imbarcazione prodotta sono date da: unità a motore entro-bordo ed entro-fuoribordo, unità a motore fuoribordo, unità a vela, unità pneumatiche e unità minori a remi.

Nella tabella 1.1b è possibile osservare le performance dei diversi sottosettori della nautica, evidenziando per ogni ambito produttivo i dati in termini assoluti. Il grafico 1.1c illustra la composizione percentuale della tabella 1.1b.

Tabella 1.1b Composizione della cantieristica italiana valori espressi in milioni di euro	tipo di unità da diporto	produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	produzione nazionale per esportazione (b)	produzione nazionale (a+b)	import (c)	mercato nazionale (a+c)	fatturato globale (a+b+c)
	a motore entro-bordo e entro-fuoribordo	934	1.214	2.148	248	1.182	2.396
	a motore fuoribordo	42	56	98	19	61	117
	a vela	108	36	144	90	198	234
	pneumatiche	83	40	123	8	91	131
	a remi	8	-	8	-	8	8
	<b>totale</b>	<b>1175</b>	<b>1.346</b>	<b>2521</b>	<b>365</b>	<b>1.540</b>	<b>2886</b>

Il valore complessivo del fatturato globale del comparto della cantieristica è di 2886 milioni di euro, diviso in produzione nazionale ed import.

La produzione nazionale che resta in Italia ammonta a 1175 milioni di euro, costituendo il 40% del fatturato globale, mentre il valore della produzione nazionale destinata alla riesportazione, 1346 milioni di euro, corrisponde quasi ad un 47% del valore complessivo della produzione. Il rimanente 12,6% è da ricondursi alla voce di import, con un valore di 365 milioni di euro.



Per quanto attiene alla diversa composizione, il fatturato nautico risulta composto per un 83% (2396 milioni di euro su 2886) da unità con motore entro-bordo o entro-fuoribordo, per un 4% (117 milioni di euro su 2886) da unità con motore fuoribordo.

A questo vanno aggiunti il comparto della produzione di imbarcazioni di vela che incide sul fatturato totale per un 8%, mentre le unità pneumatiche incidono per il 5%.

Poco significative in termini assoluti le unità minori a remi (Tabella 1.1d).

Come si può notare il settore che riveste maggior peso è quello della produzione di motori entro-bordo ed entro-fuoribordo, settore che si attesta come primo anche in riferimento alla produzione esportata, mentre per ciò che concerne l'import sono molto importanti le importazioni di unità a vela rappresentando quasi il 25% del totale dell'import.

Tabella 1.1d Cantieristica Italiana: diversa composizione percentuale dei settori valori espressi in milioni di euro	tipo di unità da diporto	produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	produzione nazionale per esportazione (b)	produzione nazionale (a+b)	import (c)	mercato nazionale (a+c)	fatturato globale (a+b+c)
	a motore entro-bordo e entro-fuoribordo	79,49%	90,19%	85,20%	67,95%	76,75%	83,02%
	a motore fuoribordo	3,57%	4,16%	3,89%	5,21%	3,96%	4,05%
	a vela	9,19%	2,67%	5,71%	24,66%	12,86%	8,11%
	pneumatiche	6,98%	2,97%	4,88%	2,19%	5,84%	4,54%
	a remi	0,68%	-	0,32%	-	0,52%	0,28%
	<b>totale</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

**1.1.1**  
**Le unità a motore entro bordo ed entrofuoribordo**

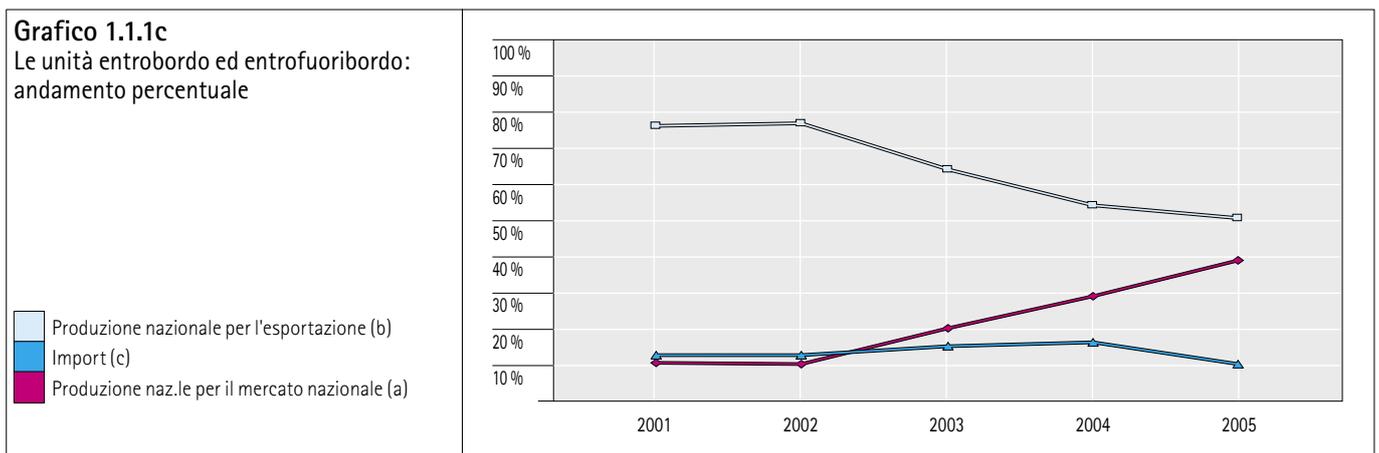
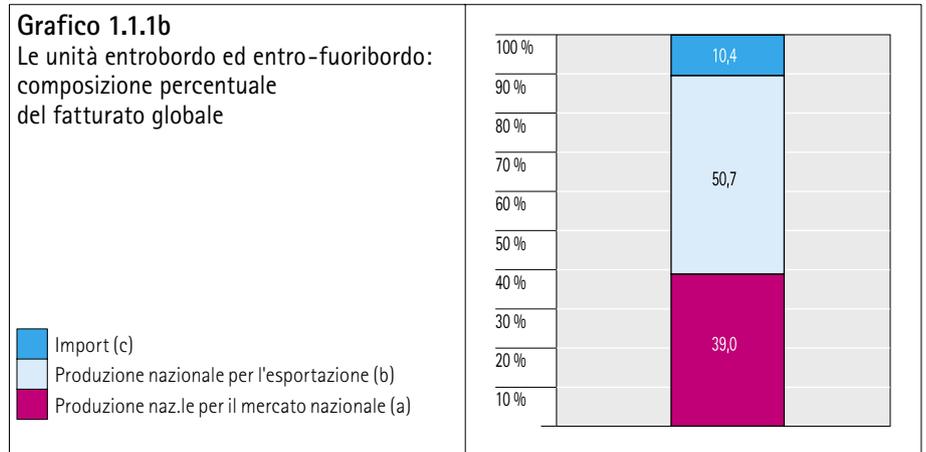
La produzione di unità a motore entro bordo ed entro-fuoribordo si conferma prima in termini di fatturato globale, in costante crescita rispetto agli scorsi anni. La tabella 1.1.1a, evidenzia l'incidenza e la composizione del settore sul panorama complessivo della produzione nautica; la produzione nazionale di queste unità è di 2148 milioni di euro, composti da 934 milioni di euro dati dalla produzione nazionale destinata al mercato interno, mentre superiore è il valore della produzione derivante da export, ammontando a 1214 milioni di euro. Tale dato sull'export sottolinea lo sviluppo dato da un marketing vincente svolto sia in relazione al territorio nazionale, ma soprattutto rispetto al mercato mondiale. Il fatturato globale di 2396 milioni di euro risulta solo in piccola parte influenzato dal valore dell'import, che in questo settore produttivo costituisce solo il 10,4 % del valore finale, mentre è ben più rilevante la voce esportazione, incidendo per il 50,7%.

Il grafico 1.1.1b evidenzia il rilievo assunto dall'esportazione in relazione alla produzione di unità entro bordo ed entro-fuoribordo, confermando la tendenza degli scorsi anni, secondo la quale questo è il settore con maggiore crescita soprattutto rivolta all'estero.

Al fine di effettuare un confronto con gli anni precedenti non è possibile confrontare direttamente i valori assoluti (v. nota metodologica) ma è possibile fornire una sorta di confronto temporale accostando gli andamenti dei dati import, export e della produzione nazionale su base percentuale rispetto al fatturato nautico del settore come riportato nel grafico 1.1.1c. Dall'analisi si evince come la tendenza degli ultimi anni sia stata tendenzialmente stabile per ciò che concerne l'import e in flessione per le esportazioni. Il trend risulta in maniera significativa positiva per la produzione nazionale con un tasso di crescita costante.

Analizzando i dati forniti dall'Istat, attraverso la consueta analisi sui flussi in entrata ed in uscita, si osserva che le destinazioni delle esportazioni di unità entro bordo ed entro-fuori bordo sono essenzialmente l'Europa e l'America, entrambe per circa il 41%, in particolar modo, in Europa, la Francia per il 13% ed il Regno Unito per il 14%, a seguire le isole Cayman e gli Usa. I principali paesi dai quali si importa sino la Francia, con una percentuale, in crescita del 22,50% il Regno Unito e gli Stati Uniti, rispettivamente con circa 14,30% 9,50%, a seguire le isole Cayman con 12,90% di valore di import.

Tabella 1.1.1a Le unità entro bordo ed entro-fuoribordo valori espressi in milioni di euro	produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	produzione nazionale per esportazione (b)	produzione nazionale (a+b)	import (c)	mercato nazionale (a+c)	fatturato globale (a+b+c)
	934	1.214	2.148	248	1.182	2.396



## 1.1.2 Le unità a motore fuoribordo

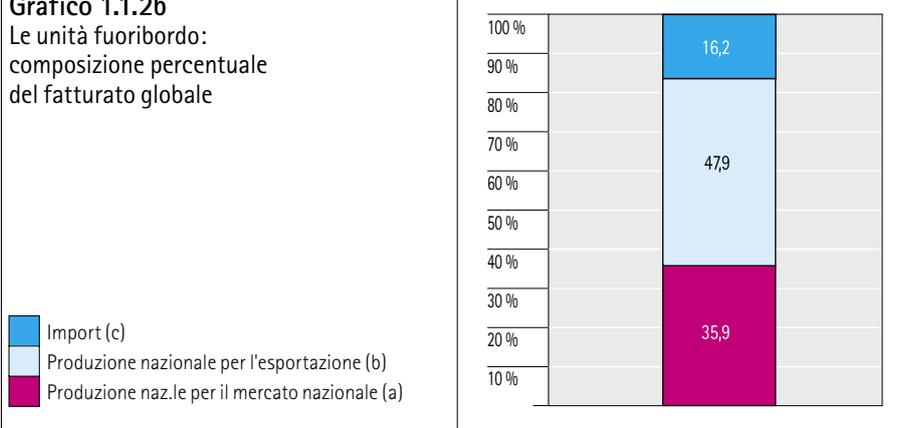
Le unità a motore fuoribordo dimostrano un livello di crescita abbastanza contenuto, in relazione al fatturato globale e alla produzione nazionale.

La tabella 1.1.2a evidenzia la composizione del settore dei motori fuoribordo in relazione alla produzione nautica; la produzione nazionale di queste unità è di 98 milioni di euro, composti da 42 milioni di euro dati dalla produzione nazionale destinata al mercato interno, e come si può vedere, anche in questo caso il valore dell'export supera, anche se di poco, il valore della produzione per il mercato nazionale, con 56 milioni di euro.

Il grafico 1.1.1b evidenzia come il fatturato globale, di 117 milioni di euro sia costituito per il 35,9% dal valore della produzione per il mercato nazionale, per il 47,9% da export ed in misura minore, per il 16,2% da import.

produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	produzione nazionale per esportazione (b)	produzione nazionale (a+b)	import (c)	mercato nazionale (a+c)	fatturato globale (a+b+c)
42	56	98	19	61	117

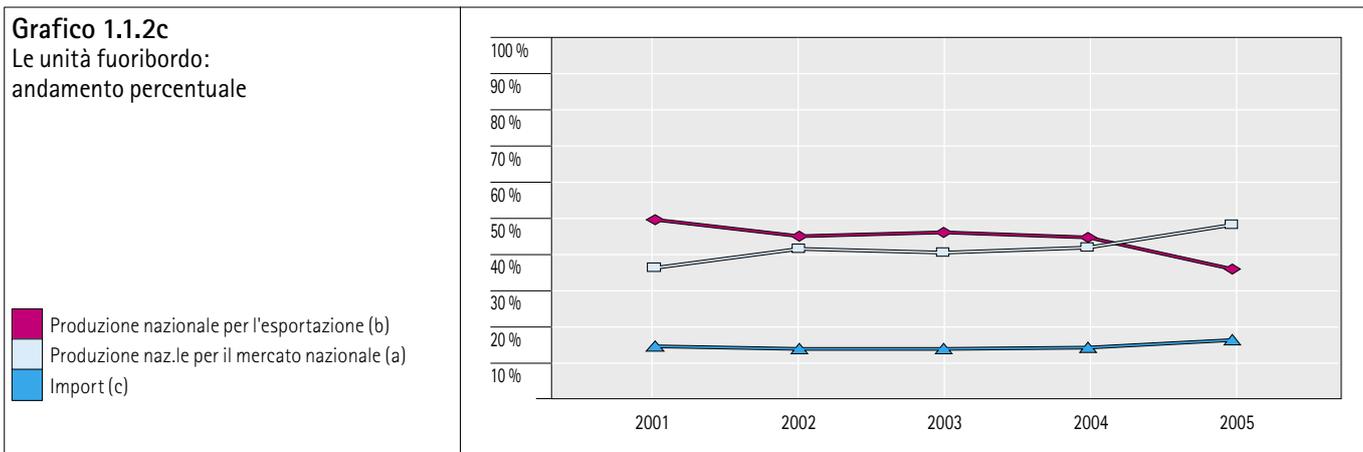
**Grafico 1.1.2b**  
Le unità fuoribordo:  
composizione percentuale  
del fatturato globale



Per quel che riguarda l'andamento del settore delle unità fuoribordo, si evince dal grafico 1.1.2c che, mentre l'import si attesta sempre su valori tendenzialmente poco elevati, l'export e la produzione per il mercato nazionale hanno avuto nel corso degli anni un peso maggiore in termini percentuali.

E' da sottolineare comunque, l'inversione di tendenza dimostrata nell'ultimo anno, dove rispetto ai dati del campione precedentemente considerati a scendere è stata la produzione per il mercato interno ed a salire l'export anche se tale tendenza potrebbe necessariamente risentire della diversa composizione del campione oggetto di analisi.

**Grafico 1.1.2c**  
Le unità fuoribordo:  
andamento percentuale



Se si considerano i dati Istat, si può notare che esiste una certa propensione all'importazione soprattutto dal Regno Unito, 24,99%, dagli Stati Uniti, con un 24,74%, e dalla Francia dove la percentuale di import è pari al 17%; USA e Francia costituiscono anche i principali paesi verso i quali si esporta, secondo le elaborazioni Istat infatti i valori di export sono rispettivamente di 16,83% e 9,97% punti percentuale sul totale di esportazione delle unità a motore fuoribordo; si può notare in oltre che vi è una parte di esportazione, pari al 3,59%, rivolta alla Spagna.

### 1.1.3 Le unità a vela

La produzione di unità a vela costituisce il secondo sottocomparto della cantieristica navale per produzione e fatturato realizzato; si può infatti osservare che, sebbene lontano dal raggiungere la performance della produzione dei motori entro bordo, le unità a vela fatturano un importo complessivo pari a 234 milioni di euro.

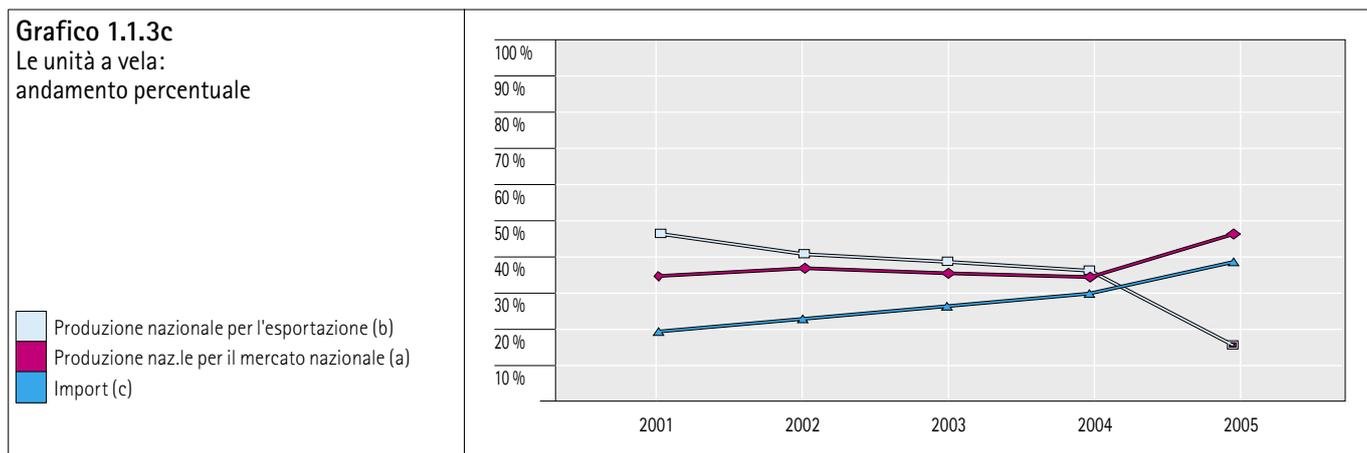
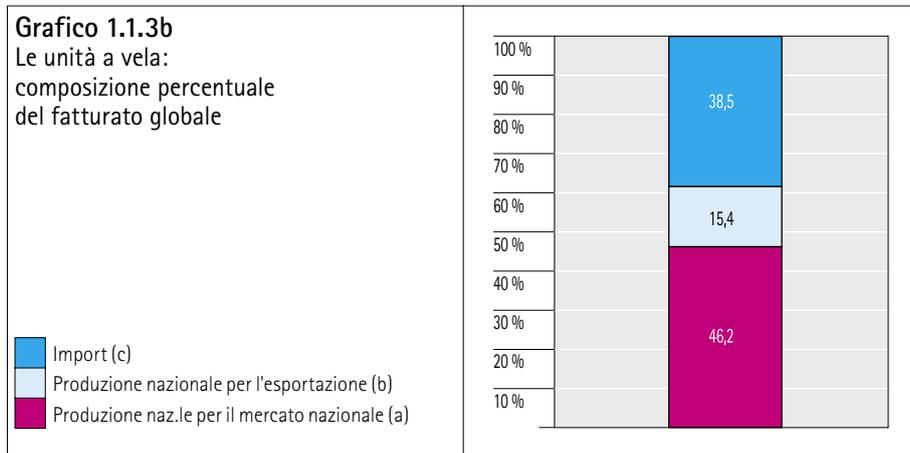
Come evidenziato dalla tabella 1.1.3a, la voce più rilevante di tale fatturato è proprio la produzione destinata al mercato nazionale, con 108 milioni di euro, a seguire l'import con 90 milioni di euro, non altrettanto sviluppata è invece la tendenza all'esportazione di barche a vela, con un export pari a 36 milioni di euro. La produzione nazionale, pari a 144 milioni di euro, è costituita dalla sommatoria della produzione per il mercato nazionale, di 108 milioni di euro, e dal valore dell'esportazione che è pari a 36 milioni di euro.

Analizzando la composizione percentuale del fatturato nautico nel Grafico 1.1.3b si nota come la voce più rilevante di tale fatturato sia individuata dalla produzione destinata al mercato nazionale, con oltre il 45% mentre l'import, con quasi il 40%, risulta essere percentualmente molto significativo all'interno del comparto. Dall'analisi del grafico 1.1.3c si può osservare come nel corso degli anni si sia mantenuto tendenzialmente stabile l'andamento, visto in percentuale sul totale fatturato annuo, della produzione per il mercato nazionale, mentre nel corso dell'ultimo anno ci sia stata una rapida impennata del valore dell'import a discapito della produzione destinata all'export.

Anche in questo caso è da ricordare tuttavia l'incidenza data dall'esame di tutte le imprese produttrici e, non solo da un campione di aziende. Analizzando i dati forniti dall'Istat, si può vedere che la Francia rappresenta il paese dal quale e per il quale vengono importate ed esportate più unità a vela: la percentuale dell'import è del 35,23%, mentre quella dell'export è di 22,56%. Gli altri principali paesi dai quali vengono importate unità a vela sono le isole Cayman, 16,30%, la Germania, 9,76% e il Regno Unito con un 5,43% di import.

L'Italia, invece, esporta principalmente in paesi dell'Unione Europea e in America, si può infatti vedere che la percentuale di esportazione verso la Spagna è pari al 8,96%, mentre il valore sale a 9,86% per gli USA e al 18,54% per le isole Cayman.

produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	produzione nazionale per esportazione (b)	produzione nazionale (a+b)	import (c)	mercato nazionale (a+c)	fatturato globale (a+b+c)
108	36	144	90	198	234



## 1.1.4 Le unità pneumatiche

Per quanto concerne il valore della produzione nazionale del settore delle unità pneumatiche esso è pari a 123 milioni di euro, scorporabili in 82 milioni di euro per produzione rimanente sul territorio nazionale e 40 milioni di export.

Dalla tabella 1.1.4a si osserva come il fatturato nautico ammonti a 131 milioni di euro di cui, 90 milioni di euro dati dal mercato nazionale ai quali vanno aggiunti 40 milioni di euro derivanti export che costituisce il 30,5% del fatturato nautico.

L'import occupa una quota residuale del 6,1% (Grafico 1.1.4b).

Dall'osservazione del grafico 1.1.4c si può giungere alla conclusione che nel corso degli ultimi cinque anni il trend della produzione, delle esportazioni e delle importazioni non risulti cambiato; si può infatti notare come sia rimasto basso il livello percentuale delle importazioni, mentre rimane interessante la performance data dalla produzione per il mercato nazionale, rimanendo sempre in un range tra il 60 ed il 70%; si noti che nell'ultimo anno vi è stata una lieve crescita per ciò che concerne le esportazioni delle unità pneumatiche.

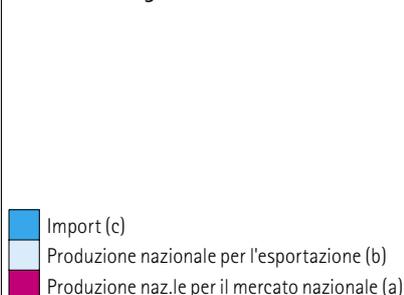
Analizzando i dati forniti dall'Istat, si può osservare che sia le importazioni che le esportazioni si concentrano essenzialmente in paesi europei.

Per quel che riguarda i dati sulle importazioni i paesi che effettuano maggiori scambi con l'Italia sono: la Francia (25,90%), la Spagna (17,08%) ed il Regno Unito (11,83%); le esportazioni si rivolgono sempre alla Francia con una percentuale del 37,93%, alla Spagna (13,35%) e alla Germania con un 2,84%.

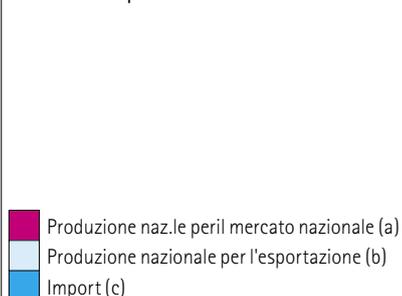
**Tabella 1.1.4a**  
Le unità pneumatiche  
valori espressi in milioni di euro

produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	produzione nazionale per esportazione (b)	produzione nazionale (a+b)	import (c)	mercato nazionale (a+c)	fatturato globale (a+b+c)
83	40	123	8	91	131

**Grafico 1.1.4b**  
Le unità pneumatiche:  
composizione percentuale  
del fatturato globale



**Grafico 1.1.4c**  
Le unità pneumatiche:  
andamento percentuale



## 1.2 Il comparto degli accessori

Il comparto degli accessori nautici, pur essendo rappresentato essenzialmente da imprese di dimensioni medio - piccole, riveste un ruolo fondamentale per ciò che attiene la produzione ed il fatturato nautico, caratterizzando il prodotto italiano in termini qualitativi e di alta tecnologia impiegata. Il concetto stesso di accessorio nautico implica notevoli difficoltà di definizione di cosa possa essere ritenuto accessorio essenzialmente nautico e cosa, pur non direttamente connesso al mondo della nautica, possa comunque costituire un elemento aggiuntivo e degno di considerazione ai fini di un corretto computo di produzione o fatturato. Per quanto concerne la produzione di accessori per il mercato della nautica, costituito, come detto nella nota metodologica, per buona parte da aziende che partecipano al Salone Nautico di Genova, è necessario ricordare come vi siano anche molte aziende di piccole dimensioni, con attività locale, il cui fatturato sfugge all'analisi effettuata tramite i questionari. Si è pertanto ipotizzato che il campione analizzato potesse costituire circa l'85% del valore globale degli accessori, valore che tiene conto dello spettro molto ampio delle aziende che operano nel campo della componentistica nautica, anche se, in molti casi, non come produttori principali.

Per tanto, a fronte di un fatturato nautico censito dall'indagine, che ammonta a 1057 milioni di euro (tabella 1.2a), si può stimare un fatturato pari a 186 milioni di euro riconducibile alle imprese presenti sul mercato ma non raggiungibili dall'indagine, arrivando a un fatturato complessivo di 1243 milioni di euro per il comparto degli accessori.

Nonostante possa essere difficoltoso individuare univocamente le imprese riconducibili al mondo degli accessori, il campione considerato risulta assolutamente rappresentativo di una situazione nella quale il comparto in esame riveste un ruolo centrale nella creazione di valore aggiunto per la nautica, dato essenzialmente dall'elevato numero di addetti impiegati nelle aziende del settore. Si può considerare che il fatturato complessivo del settore sia suddiviso in 925 milioni di euro, che costituiscono la produzione nazionale, (di cui 268 destinati all'esportazione e 657 destinati al mercato interno), e circa 319 milioni di euro riconducibili all'import. La produzione nazionale è destinata per il 29% (268 milioni di euro) all'esportazione diretta tale percentuale sale al 67% (623 milioni di euro) se si considera la successiva esportazione una volta installata su imbarcazioni dirette al mercato estero.

Per quel che riguarda le esportazioni, valutate complessivamente in 268 milioni di euro, è possibile scindere tale valore in 195 milioni di euro derivanti da esportazione verso paesi dell'UE e 73 milioni di euro verso paesi extra-comunitari.

Buona parte dell'import (46%) è destinata a successive esportazioni, insieme alle imbarcazioni su cui viene installato il prodotto, il rimanente 54%, pari a 172 milioni di euro è destinato al mercato italiano.

Attraverso l'indagine effettuata è possibile ottenere un valore di riferimento per quanto concerne l'occupazione diretta pari a circa 7000 addetti per il comparto degli accessori.

Dalla tabella 1.2b emerge chiaramente l'incidenza che hanno la produzione nazionale per il mercato nazionale e la produzione per successiva esportazione che costituiscono da sole oltre la metà del fatturato del settore a fronte di 318 milioni di import e 268 di export.

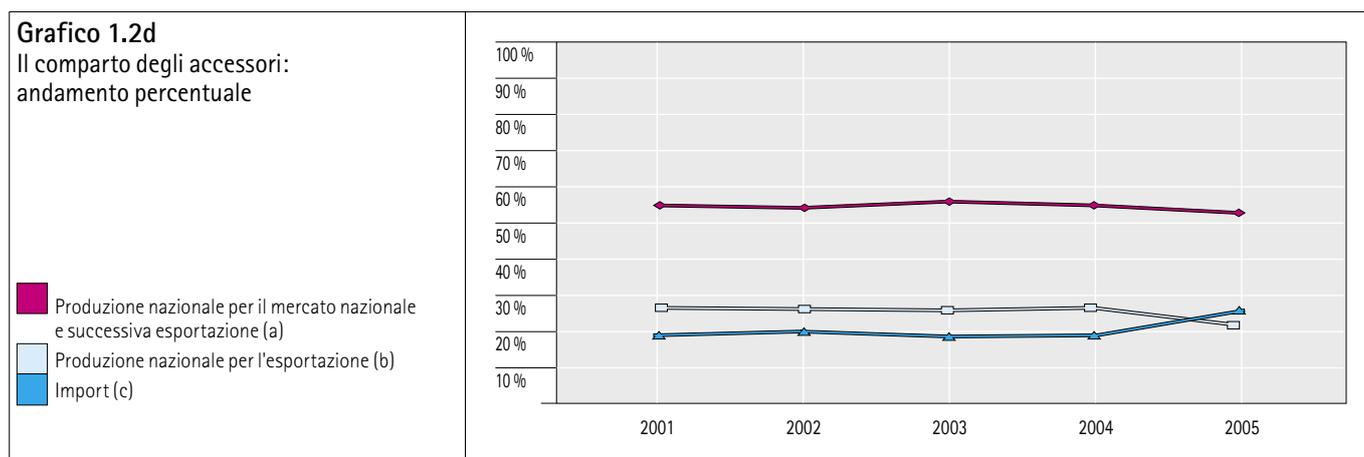
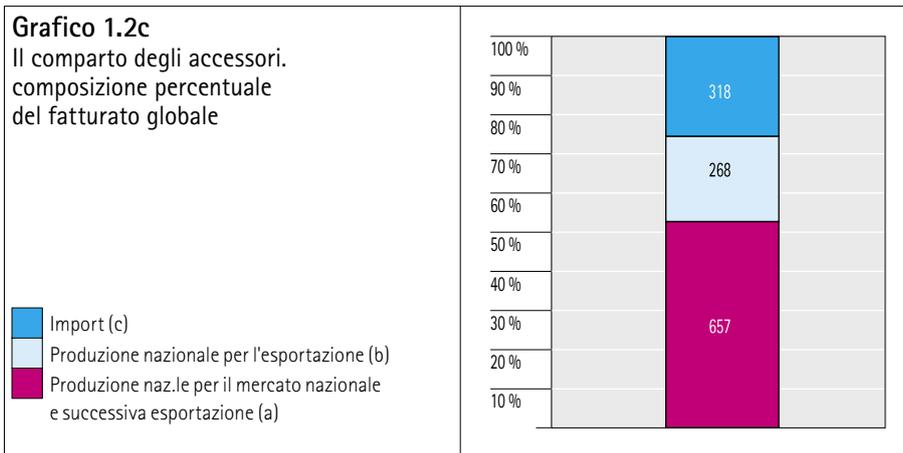
Il grafico 1.2c evidenzia l'impatto della produzione nazionale per il mercato nazionale e per successiva esportazione nei confronti del fatturato complessivo.

Analizzando l'evoluzione avuta negli ultimi 5 anni dal comparto degli accessori si può facilmente evincere come la produzione per il mercato nazionale unita a quella per le

successive esportazioni, abbia mantenuto costante, in termini percentuali, il suo andamento rivestendo una incidenza percentuale sul fatturato compresa sempre tra il 50% ed il 60%. L'export e l'import, mantenendosi su valori nettamente inferiori, tra il 15% ed il 30%, hanno sempre avuto un andamento per il quale il valore delle esportazioni superava quello delle importazioni, a parte per l'ultimo anno, nel quale c'è stata una inversione di tendenza per entrambe le voci, come si può facilmente osservare dal grafico 1.2d.

<b>Produzione nazionale</b>	<b>925</b>
per il mercato nazionale (a)	302
per successiva esportazione (b)	355
per esportazione (c)	268
- di cui per paesi UE	195
- di cui per paesi non UE	73
<b>Import</b>	<b>318</b>
per il mercato italiano (d)	172
per successiva esportazione (e)	146
<b>Fatturato globale</b>	<b>1243</b>
destinazione finale estero (b+c+e)	769
destinazione finale italia (a+d)	474
<b>Addetti</b>	<b>7000</b>

produzione nazionale per il mercato naz.le e per successiva esportazione (a)	produzione nazionale per esportazione (b)	produzione nazionale (a+b)	import (c)	mercato nazionale (a+c)	fatturato globale (a+b+c)
657	268	925	318	975	1.243



### 1.3 Il comparto dei motori

Con riferimento alla produzione di motori il campione di aziende coperto dal questionario individua la pressoché totalità del comparto dei motori. Si è tuttavia ipotizzato che, a causa di alcune aziende non raggiungibili dal questionario, resti esterno all'indagine un 5% del valore globale della produzione di motori stimabile in 22 milioni di euro di fatturato.

Complessivamente il valore del fatturato nautico del comparto ammonta a 440 milioni di euro (tabella 1.3a). Si può considerare che questo importo sia suddiviso in 99 milioni di euro, che costituiscono la produzione nazionale, (di cui 40 destinati all'esportazione e 54 destinati al mercato interno), e circa 341 milioni di euro riconducibili all'import.

<b>Tabella 1.3a</b> Il comparto dei motori (anno 2005) valori espressi in milioni di euro	
<b>Produzione nazionale</b>	<b>99</b>
per il mercato nazionale (a)	27
per successiva esportazione (b)	31
per esportazione (c)	41
- di cui per paesi UE	22
- di cui per paesi non UE	19
<b>Import</b>	<b>341</b>
per il mercato italiano (d)	191
per successiva esportazione (e)	150
<b>Fatturato globale</b>	<b>440</b>
destinazione finale estero (b+c+e)	222
destinazione finale italia (a+d)	218
<b>Addetti</b>	<b>912</b>

La produzione nazionale è destinata per il 41% (41 milioni di euro) all'esportazione diretta tale percentuale sale al 73% (72 milioni di euro) se si considera la successiva esportazione una volta installata su imbarcazioni dirette al mercato estero. Per quel che riguarda le esportazioni, valutate complessivamente in 41 milioni di euro, è possibile scindere tale valore in 22 milioni di euro derivanti da esportazione verso paesi dell'UE e 19 milioni di euro verso paesi extra-comunitari.

Buona parte dell'import (44%) è destinata a successive esportazioni, insieme alle imbarcazioni su cui viene installato il prodotto, il rimanente 56%, pari a 191 milioni di euro è destinato al mercato italiano. Attraverso l'indagine effettuata è possibile ottenere un valore di riferimento per quanto concerne l'occupazione diretta pari a circa 912 addetti per

<b>Tabella 1.3b</b> Il comparto dei motori valori espressi in milioni di euro		produzione nazionale per il mercato naz.le e per successiva esportazione (a)	produzione nazionale per esportazione (b)	produzione nazionale (a+b)	import (c)	mercato nazionale (a+c)	fatturato globale (a+b+c)
		58	41	99	341	399	440

il comparto degli motori. La tabella 1.3b mostra come sia articolata la produzione nazionale, pari a 99 milioni di euro, composta per 58 milioni di euro dalla produzione per il mercato nazionale e per 41 milioni di euro da produzione per successiva esportazione. Tali valori si può in oltre osservare che costituiscono rispettivamente il 13,2% ed il 9,3% del fatturato globale, pari a 440 milioni di euro (Grafico 1.3c).

Tale valore, risulta costituito per circa il 78% dal valore dato dall'import, pari a 341 milioni di euro, che si dimostra determinante per il comparto della produzione di motori marini. Il rilievo dell'import è sicuramente maggiore per quel che attiene alla produzione di motori, nel corso degli anni si è registrata infatti una costante crescita, fino ad arrivare, nel 2005, a toccare quasi l'80% del valore del fatturato del comparto.

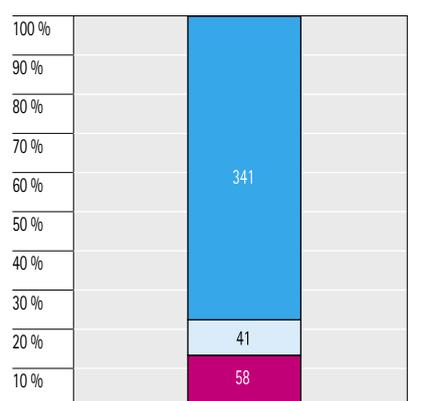
Prendendo in considerazione il trend del settore dei motori marini, negli ultimi 5 anni, si può osservare, dal grafico 1.3e, come sia la produzione per il mercato nazionale, che la produzione per successive esportazioni, che le esportazioni abbiano mantenuto negli anni una percentuale piuttosto bassa di incidenza sulla dinamica del settore.

Si può notare che il range percentuale entro il quale si attestano queste componenti sia compreso tra il 10 ed il 20%, con un aumento della produzione nazionale nell'ultimo anno, a discapito delle esportazioni. Il comparto dei motori vede il prevalere delle importazioni sulle esportazioni, con una bilancia dei pagamenti nettamente sfavorevole.

E' importante sottolineare tuttavia che la maggior parte dei motori importati viene successivamente esportata tramite installazioni su imbarcazioni di produzione nazionale, riequilibrando in tal modo la bilancia dei pagamenti del settore della nautica nel suo complesso.

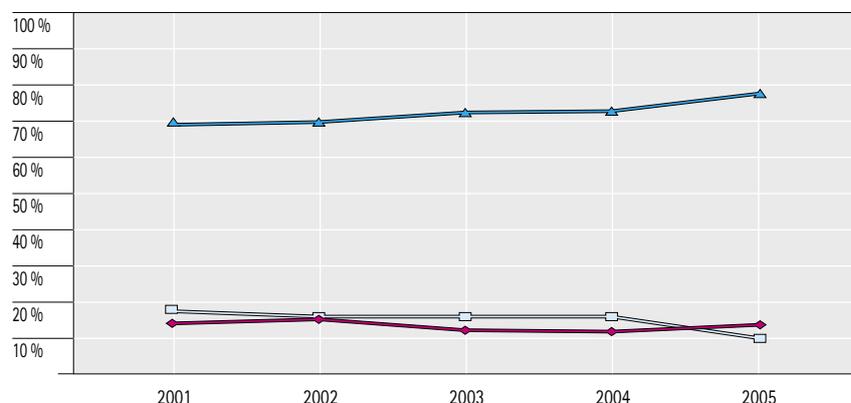
**Grafico 1.3c**  
Il comparto dei motori:  
composizione percentuale  
del fatturato nautico

■ Import (c)  
■ Produzione nazionale per l'esportazione (b)  
■ Produzione nazionale per il mercato nazionale e successiva esportazione (a)



**Grafico 1.3d**  
Il comparto dei motori  
andamento percentuale

■ Import (c)  
■ Produzione nazionale per l'esportazione (b)  
■ Produzione nazionale per il mercato nazionale e successiva esportazione (a)



## 1.4 La produzione totale

Sulla base di quanto visto in precedenza, è possibile effettuare una stima globale del mercato nautico italiano, suddivisa per i comparti delle unità da diporto, e degli accessori e motori illustrata in tabella 1.4a.

Il fatturato complessivo del comparto degli accessori e dei motori (II + III) è di 1683 milioni di euro, di cui 1024 per produzione nazionale e 659 per import.

La produzione nazionale è destinata per il 30% ad esportazione diretta ma, considerando la successiva esportazione una volta installati sulle imbarcazioni dirette al mercato estero, si arriva ad un valore percentuale pari al 68%; si consideri infine che anche buona parte dell'import (45%) è destinata anch'essa a successiva esportazione (Grafico 1.4b).

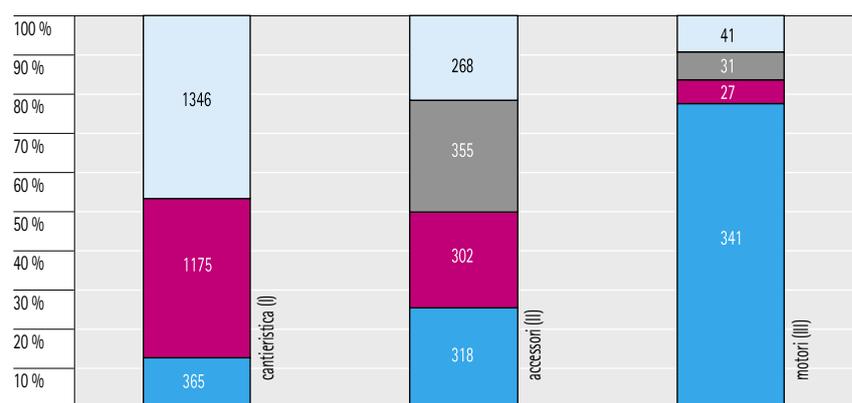
L'elevato coefficiente di ri-esportazione degli accessori e dei motori importati finisce con il rendere piuttosto simili le proporzioni tra mercato interno ed estero tra il comparto delle unità da diporto e quello congiunto di accessori e motori anche se il mercato della cantieristica ha un differenza più marcata a favore del mercato estero.

A fronte di un fatturato di oltre 4,5 miliardi di euro e una produzione nazionale di 3545 (di cui il 46% destinati direttamente ad esportazione), il mercato della nautica occupa oltre 18.000 addetti complessivi, cui tuttavia devono essere aggiunti quelli relativi ad aziende che lavorano in sub-fornitura e che, pur fornendo un contributo alla produzione in termini di fatturato, comunque rilevato dall'indagine, non sono da essa direttamente rilevabili.

Comparti	Cantieristica (I)	Accessori (II)	Motori (III)	(II + III)	(I + II + III)
<b>Produzione nazionale</b>	<b>2521</b>	<b>925</b>	<b>99</b>	<b>1024</b>	<b>3545</b>
per il mercato nazionale (A)	1175	302	27	329	1504
per successiva esportazione (B)	-	355	31	386	386
per esportazione (C)	1346	268	41	309	1655
- di cui per paesi UE	713	195	22	217	930
- di cui per paesi non UE	633	73	19	92	725
<b>Import</b>	<b>365</b>	<b>318</b>	<b>341</b>	<b>659</b>	<b>1024</b>
per il mercato italiano (D)	359	172	191	363	722
per successiva esportazione (E)	6	146	150	296	302
fatturato globale	2886	1243	440	1683	4569
destinazione finale estero (B+C+E)	1352	769	222	991	2343
destinazione finale Italia (A+D)	1534	474	218	692	2226
<b>Addetti</b>	<b>10180</b>	<b>7000</b>	<b>912</b>	<b>7912</b>	<b>18092</b>

**Grafico 1.4b**  
Composizione percentuale del fatturato totale nei tre comparti

Produzione nazionale per l'esportazione (b)  
 Produzione nazionale per il mercato nazionale e successiva esportazione (a)  
 Produzione nazionale per mercato nazionale  
 Import (c)



## 1.5 Il contributo della nautica al Prodotto interno lordo

Nel calcolo di una corretta computazione dell'incidenza del settore della nautica da diporto sul prodotto interno lordo nazionale, è doveroso tenere in considerazione il fatto che non è possibile procedere considerando unitamente l'incidenza del settore dei motori, degli accessori e quello della produzione cantieristica. Esiste infatti una percentuale di accessori e di motori che vengono importati in Italia e successivamente installati su imbarcazioni di produzione nazionale. Nel calcolo dell'incidenza dei settori analizzati sul Pil, è necessario, quindi, effettuare tale calcolo evitando il doppio computo di accessori e motori, avendo come obiettivo quello di individuare il valore aggiunto per il cliente finale. Nella tabella 1.5a si può notare che il contributo nazionale del settore della nautica al Pil si attesta su un valore superiore ai 2800 milioni di euro, evidenziando una costante crescita sia per l'industria cantieristica, sia per i motori che per gli accessori.

**Tabella 1.5a**  
Contributo della nautica al PIL (anno 2005)  
valori espressi in milioni di euro

• Produzione nazionale Accessori e Motori	1024,0
• Intermediazione su vendite di Accessori e Motori	178,7
• Intermediazione su importazioni in Italia di Accessori e Motori	87,0
• Valore aggiunto Cantiere (50% sul prodotto finito)	1260,5
• Intermediazione su vendite di Unità da diporto in Italia	308,0
<b>Contributo complessivo al PIL</b>	<b>2858,2</b>

Tale valore si scosta in maniera più che evidente da quello di 2242 evidenziato per lo scorso anno, poiché la rilevazione per l'anno 2005, soprattutto per quanto concerne la quantificazione della produzione delle imprese della cantieristica, ha portato ad una valorizzazione della stessa in termini più elevati di quanto stimato negli anni precedenti.

Resta tuttavia confermato un aumento dell'attività nautica nel suo complesso, trainata sia dal consenso incontrato dal prodotto italiano sui mercati esteri sia dalla crescita del mercato nazionale.

La metodologia del calcolo del contributo al Pil, applicata a questo studio, differisce da quella utilizzata dal Censis nell'analisi contenuta nel "Rapporto sull'economia del Mare" dell'anno 2006 che, valutava, per l'anno 2004 un contributo al Pil pari a 2443 milioni di euro.

Gli addetti impiegati nella produzione diretta possono essere stimati in circa 18 mila unità, derivanti per 10000 unità dagli addetti censiti nel comparto della cantieristica, e per circa 8000 unità da addetti censiti nei comparti degli accessori e dei motori, anche se tale dato risente di una sottovalutazione, non ancora quantificabile, dovuta agli addetti delle aziende che lavorano in sub-fornitura e che, pur fornendo un contributo alla produzione in termini

di fatturato, non sono direttamente rilevabili dall'indagine. Considerando poi l'indotto dell'industria nautica, i valori complessivi economici ed occupazionali crescono notevolmente. La barca costituisce infatti il punto di partenza di una serie di attività legate al commercio, alla locazione, ai servizi portuali, di riparazione e manutenzione, alle attività di ristorazione e alberghiere, a quelle assicurative e bancarie e a molte altre attività che non sono direttamente riconducibili alla nautica.

Nel citato "Rapporto sull'economia del mare" del CENSIS risulta che l'indotto a valle dell'industria nautica per l'anno 2004 sia di 4600 milioni di euro, con un'occupazione di oltre 72.744 unità di lavoro. A monte invece erano stimate 8.114 unità di lavoro.

Tale dato è in linea con le stime di Ucina ma non è da considerarsi identico poiché Ucina, rispetto al CENSIS, considera una gamma più ampia di attività legate al diporto nautico come evidenziato in precedenza.

Aggiornando i dati suddetti, alla luce delle valutazioni del CENSIS si può stimare in stime in 4750 milioni di euro l'indotto a cui si può correlare un numero di persone occupate stimato in circa 76.000 unità di lavoro (aumentando leggermente la produttività pro-capite) a valle, e 6800 a monte. Alla luce di queste considerazioni si può riassumere nella tabella 1.5b la stima globale di contributo dell'attività nautica italiana all'economia nazionale.

Tabella 1.5b Nautica da diporto in Italia: contributo della nautica al PIL nazionale e occupazione	Contributo al PIL Nazionale (milioni di euro)						
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	
Produzione diretta	1498	1777	1953	2085	2240	2858,2	
Indotto	4132	4103	4300	4450	4600	4750	
<b>Totale</b>	<b>5629</b>	<b>5880</b>	<b>6253</b>	<b>6535</b>	<b>6640</b>	<b>7608,2</b>	
Occupazione (unità lavorative)							
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	
Diretta	10000	11000	11500	11800	12000	18000	
Indotto a monte	5900	6000	6000	6000	6500	6800	
Indotto a valle (turismo nautico)	75000	76000	76000	76000	76000	76000	
<b>Totale</b>	<b>90900</b>	<b>93000</b>	<b>93500</b>	<b>93800</b>	<b>94500</b>	<b>100800</b>	

## 1.6 Analisi dell'import-export secondo i dati ISTAT

Per quanto riguarda il commercio con l'estero complessivo del naviglio da diporto è stata condotta un'analisi sintetica dei dati forniti dall'ISTAT.

Essi sono stati riportati nell'Appendice A2 per completezza d'informazione.

### 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 2005. 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

89.031.010:	U. pneumatiche fino 100Kg.
89.031.090:	U. pneumatiche superiori a 100 Kg.
89.039.110:	U. vela per navigazione marittima
89.039.192:	U. vela fino a 7,5 m
89.039.199:	U. vela superiore a 7,5 m
89.039.210:	U. motore entro-bordo o entrofuori-bordo per navigazione marittima
89.039.291:	U. motore entro-bordo -entrofuori-bordo fino 7,5 m
89.039.299:	U. motore entro-bordo o entrofuori-bordo superiori a 7,5 metri)
89.039.910:	U. fuoribordo fino a 100Kg
89.039.991:	U. fuoribordo fino a 7,5 m
89.039.999:	U. fuoribordo superiori a 7,5 metri

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

I dati dei paesi che sono entrati a far parte dell'UE il 1° maggio del 2004 (Cipro, Estonia, Lettonia, Lituania, Malta, Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Slovenia, Ungheria,) sono stati considerati come UE. Bisogna considerare come tali paesi non abbiamo flussi particolarmente consistenti di scambi commerciali di unità da diporto con l'Italia.

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 54,5% dell'import e il 41,0% dell'export è concentrato nell'ambito dei Paesi dell'UE. La quota dell'import sul totale in

ambito comunitario registra un lieve incremento, mentre quella di export, nel confronto con il dato dello scorso anno, diminuisce sensibilmente.

Diversamente l'import dal continente americano segna una lieve diminuzione mentre la quota di flusso delle esportazione è in sensibile crescita.

Le quote di import ed export verso i paesi europei extracomunitari registrano entrambe un ridimensionamento per entrambe le voci legato anche probabilmente all'ingresso dei nuovi paesi aderenti all'UE.

Sempre piuttosto marginali le quote di import ed export verso gli altri continenti.

In termini di flussi di scambi la bilancia dei pagamenti appare pertanto tendenzialmente stabile sia nei confronti del continente americano (import ed export sono intorno al 37%) sia nei confronti dell'Europa comunitaria (entrambe le voci sono intorno al 48%).

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 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 la Francia (22% quota costante rispetto a quella dello scorso anno) il Regno Unito con il 14,3% (quota superiore rispetto al 2003). Gli Stati Uniti con il 9,5% diminuiscono la loro quota percentuale rispetto all'anno passato.

Per quanto riguarda l'export i principali mercati di sbocco della produzione italiana continuano ad essere Francia (12,5% in diminuzione rispetto allo scorso anno), Regno Unito (13,5% costante con lo scorso anno) e Stati Uniti (11,85% in leggera crescita rispetto allo scorso anno). Nell'Appendice A2 sono riportate le seguenti tabelle, tratte direttamente dai tabulati ISTAT relativi all'import-export per il 2005 di unità da diporto, con i codici merceologici e le limitazioni indicate nel riquadro:

Tabella A2.1 – Commercio con l'estero di unità a motore entro bordo

Tabella A2.2 – Commercio con l'estero di unità a motore fuoribordo

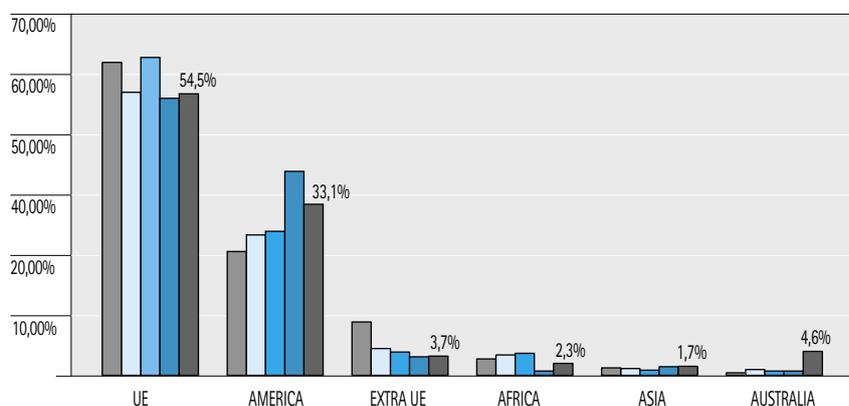
Tabella A2.3 – Commercio con l'estero di unità a vela

Tabella A2.4 – Commercio con l'estero di unità pneumatiche

**Grafico 1.6a**

Importazioni di naviglio da diporto dai continenti dal 2001 al 2005  
Suddivisione percentuale

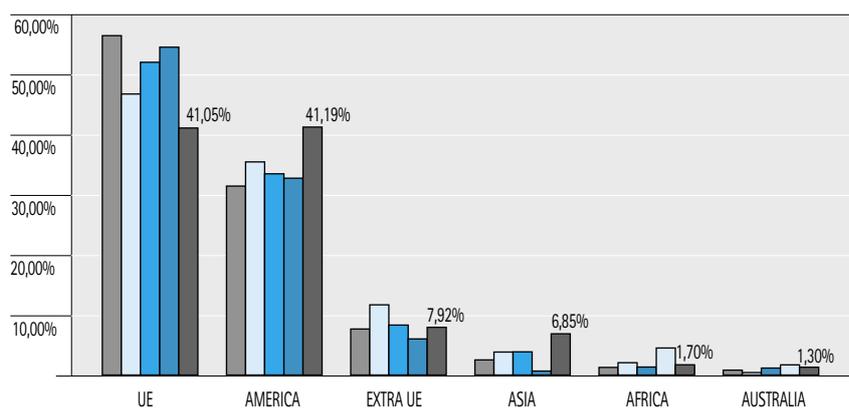
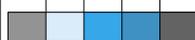
2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005



**Grafico 1.6b**

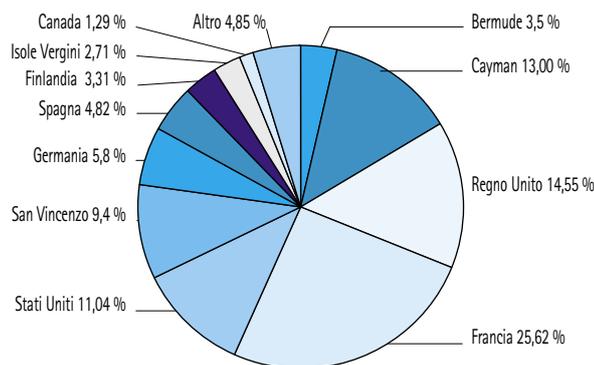
Esportazioni di naviglio da diporto dai continenti dal 2001 al 2005  
suddivisione percentuale

2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005



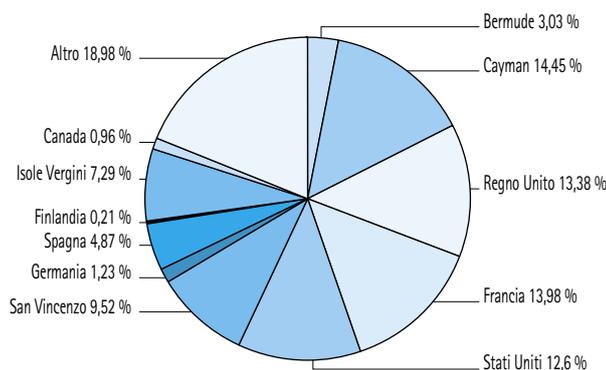
**Grafico 1.6c**  
Import di unità da diporto  
suddivisione percentuale del valore  
tra i principali paesi di provenienza

fonte: ISTAT



**Grafico 1.6d**  
Export di unità da diporto  
suddivisione percentuale del valore  
tra i principali paesi di destinazione

fonte: ISTAT



## 1.7 Le immatricolazioni e le patenti nautiche in Italia

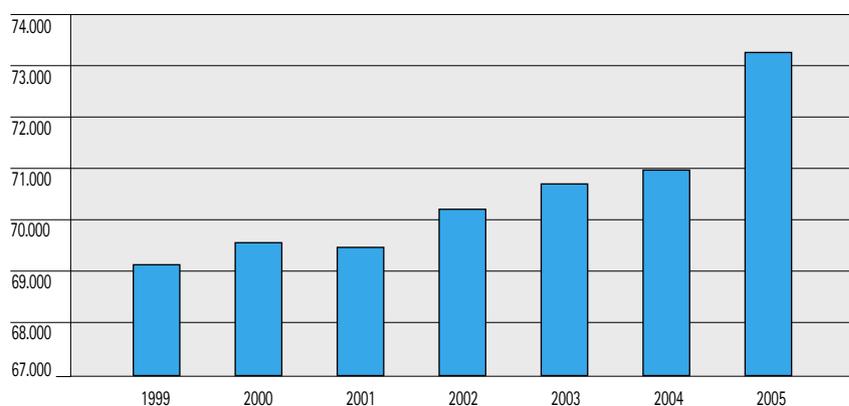
### Il parco nautico italiano immatricolato

Il numero di imbarcazioni registrate in Italia aumenta nel corso del 2005 di 2.297 unità. Il parco imbarcazioni immatricolate italiano varia così dalle 69.166 immatricolate del 1999, le 69.596 unità del 2000, e le 69.505 nel 2001, passando per le 70.248 unità del 2002, le a 70.743 unità del 2003, e le 71.014 unità del 2004 per arrivare infine al valore attuale di 73.311 per l'anno 2005. Tale andamento è evidenziato nel grafico 1.7a.

La composizione tipologica del naviglio da diporto immatricolato al 31 dicembre 2005 è riportata nella tabella 1.7b mentre nella tabella 1.7c è riportata la suddivisione per regione delle unità iscritte nei registri tenuti dalle Capitanerie di Porto.

**Grafico 1.7a**  
Consistenza del naviglio da diporto  
dal 1999 al 2005

fonte:  
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Ufficio di Statistica



**Tabella 1.7b**  
Naviglio da diporto al 31.12. 2005  
Suddivisione per tipo di unità

fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Ufficio di Statistica

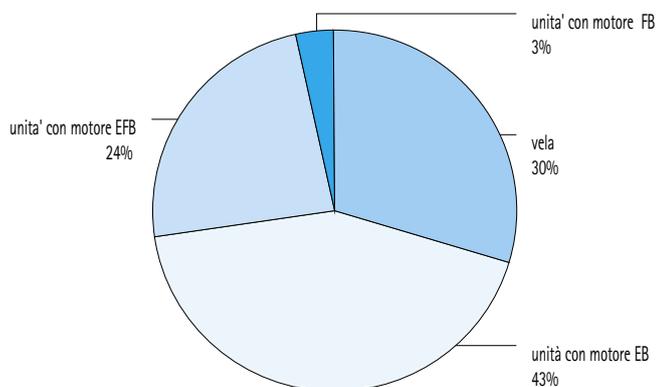
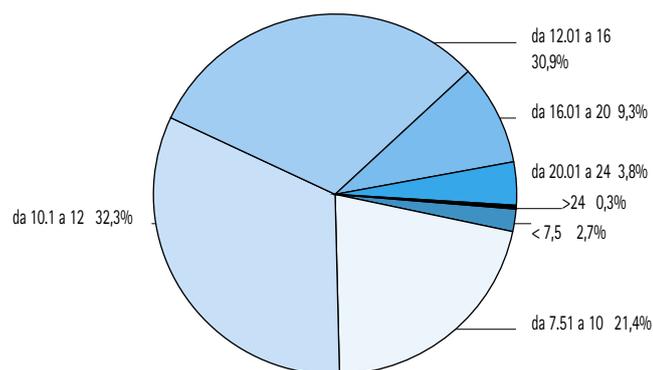
tipo di unità da diporto	fino a 10 m	da 10,01 a 12 m	da 12,01 a 18 m	da 18,01 a 24 m	oltre 24 m	totale
a vela (con o senza motore ausiliario)	2.854	7.021	4.452	517		14.844
a motore	36.389	11.229	9.248	1.428		58.294
navi					173	173
<b>totale</b>						<b>73.311</b>

**Tabella 1.7c**

Unità da diporto iscritte negli Uffici Marittimi al 31.12.2005 - Suddivisione regionale

fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Ufficio di Statistica

n.	Regione	a vela (con o senza motore ausiliario)					a motore					navi (oltre 24mt)	totale
		fino a 10 m	da 10,01 a 12 m	da 12,01 a 18 m	da 18,01 a 24 m	totale	fino a 10 m	da 10,01 a 12 m	da 12,01 a 18 m	da 18,01 a 24 m	totale		
1	Liguria	703	1.961	1.373	341	4.378	7.770	3.292	3.220	533	14.815	61	19.254
2	Toscana	363	926	735	54	2.078	4.236	1.387	1.304	334	7.261	50	9.389
3	Lazio	464	744	402	18	1.628	3.853	1.192	1.106	203	6.354	26	8.008
4	Campania	92	196	131	5	424	5.858	1.625	944	69	8.496	11	8.931
5	Calabria	16	25	18	1	60	917	97	51	7	1.072	-	1.132
6	Puglia	87	103	65	4	259	1.956	262	139	8	2.365	-	2.624
7	Molise	1	-	1	-	2	18	6	6	1	31	-	33
8	Abruzzo	43	57	47	4	151	391	69	37	8	505	1	657
9	Marche	131	254	129	9	523	1.387	587	579	54	2.607	7	3.137
10	Emilia Romagna	296	956	532	21	1.805	1.455	691	414	48	2.608	2	4.415
11	Veneto	231	639	337	10	1.217	2.112	698	530	29	3.369	7	4.593
12	Friuli Venezia Giulia	175	751	377	23	1.326	1.154	446	332	36	1.968	2	3.296
13	Sardegna	104	222	159	13	498	1.870	487	356	49	2.762	3	3.263
14	Sicilia	148	187	146	14	495	3412	390	230	49	4081	3	4.579
	totale	2.854	7.021	4.452	517	14.844	36.389	11.229	9.248	1.428	58.294	173	73.311

**Grafico 1.7d**Unità da diporto immatricolate nel 2005  
Suddivisione percentuale  
per tipologiafonte:  
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Ufficio di Statistica**Grafico 1.7e**Unità da diporto immatricolate nel 2005  
Suddivisione percentuale  
per lunghezza (m)fonte:  
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Ufficio di Statistica

Su questi risultati hanno influito nel tempo 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, che ha spinto il mercato interno e comportato un aumento delle importazioni di unità da diporto sia le conseguenze dell'entrata in vigore della legge 8 luglio 2003 n.172 che con l'estensione della lunghezza limite del natante ha di fatto permesso la cancellazione di unità che prima avevano l'obbligo di iscrizione ai registri delle acque marittime ed ha quindi causato una variazione del numero di unità iscritte.

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 2004 e quello alla fine del 2005 emerge che la cancellazione delle unità a motore fino a 10 metri (lunghezza del natante

secondo la legge 172/2003) è di inferiore rispetto al dato registrato nell'anno precedente (3283 nel corso del 2004, 1077 nel 2005).

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.

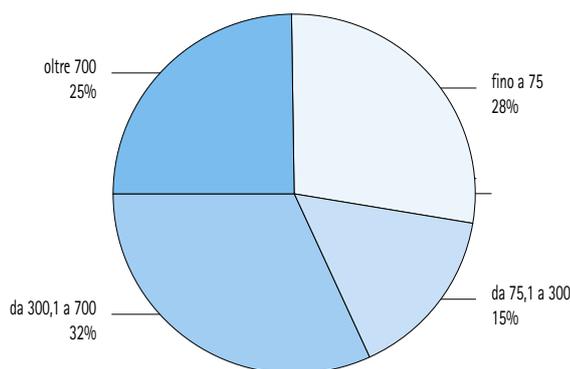
Il parco nautico immatricolato al 31/12/2005 registra sensibili incrementi nel numero delle unità iscritte nella fascia tra i 10 e 12 metri (+1188 unità), in quella tra 12 e i 18 metri (+1942 unità) mentre denota una lieve flessione rispetto lo scorso anno nella fascia tra i 18 e i 24 metri (+255 unità).

#### Grafico 1.7f

Unità da diporto immatricolate nel 2005  
Suddivisione percentuale  
per potenza installata (CV)

fonte:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Ufficio di Statistica



Il numero di navi da diporto iscritte nei registri italiani è invece protagonista di una decisa crescita, si passa infatti dalle 148 unità del 2004 alle 173 del 2005, con un incremento pertanto di 25 nuove unità. UCINA, grazie alla fattiva collaborazione del Comando Generale delle Capitanerie di Porto ha raccolto le informazioni relative alle unità iscritte per la prima volta nei Registri Imbarcazioni da Diporto. I dati raccolti ed elaborati riguardano un totale di 3539 unità iscritte nel corso del 2005 quindi un numero in linea con quello ufficiale fornito dall'Ufficio di Statistica Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

#### 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) che indica 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, nonostante la crescita 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 2005

La tabella 1.7g fornisce il numero delle nuove patenti nautiche rilasciate nel corso del 2005. Il totale appare significativo con 20811 nuove patenti rilasciate in un anno. Il numero delle patenti rinnovate è stato invece di 24763.

Delle nuove patenti, 7152 sono senza alcun limite e ben 541 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 troppa scarsa propensione all'acquisto di una imbarcazione preferendo altre soluzioni quali il noleggio o la condivisione della proprietà con altri soggetti.

**Tabella 1.7g**
**Patenti nautiche rilasciate per la prima volta e rinnovate dagli Uffici Marittimi periferici (per regione) anno 2005**
*fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Ufficio di Statistica*

regione	patenti rilasciate per la prima volta					totale	patenti rinnovate e sostituite					totale	totale
	Entro le 12 Mg dalla costa		Senza alcun limite		Nave da Diporto		Entro le 12 Mg dalla costa		Senza alcun limite		Nave da Diporto		
	Abilitazione limitata alle sole unità a motore	Abilitazione completa	Abilitazione limitata alle sole unità a motore	Abilitazione completa			Abilitazione limitata alle sole unità a motore	Abilitazione completa	Abilitazione limitata alle sole unità a motore	Abilitazione completa			
Liguria	986	279	694	1,995	72	4,026	709	65	1,599	2,515	76	4,964	8,990
Toscana	409	200	62	304	83	1,058	1,048	42	973	701	106	2,870	3,928
Lazio	1,210	276	513	1,528	36	3,563	707	216	1,063	1,704	61	3,751	7,314
Campania	1,469	99	268	273	85	2,194	991	144	740	210	38	2,123	4,317
Calabria	528	25	75	108	15	751	209	8	156	44	3	420	1,171
Puglia	500	42	148	307	31	1,028	552	10	272	172	18	1,024	2,052
Molise	17	13	3	3	-	36	2	-	2	3	-	7	43
Abruzzo	121	17	70	156	6	370	72	6	58	84	10	230	600
Marche	229	29	93	295	11	657	248	6	332	182	10	778	1,435
Emilia Romagna	109	194	43	967	26	1,339	93	30	346	607	8	1,084	2,423
Veneto	287	124	123	540	37	1,111	705	69	622	684	33	2,113	3,224
Friuli Venezia Giulia	327	180	39	377	16	939	693	142	288	340	23	1,486	2,425
Sardegna	656	64	94	146	15	975	588	58	247	160	13	1,066	2,041
Sicilia	2,071	119	313	153	108	2,764	1,625	33	823	321	45	2,847	5,611
Italia	8,919	1,661	2,538	7,152	541	20,811	8,242	829	7,521	7,727	444	24,763	45,574

## 1.8 Il turismo nautico in Italia e le infrastrutture per il diporto

Attorno al concetto di barca ruotano tutta una serie di fattori, dalla fornitura a monte fino ad arrivare all'abbigliamento da barca, che caratterizzano il mondo della nautica e contribuiscono a creare ricchezza non solo per il comparto in se ma per l'economia nazionale nel suo complesso. Gli utilizzi e le funzioni che la barca può avere sono svariati e differenti sia per uso che per destinazione del mezzo. Tra le modalità di utilizzo di una barca, quella turistica e da diporto sta continuando a svilupparsi con sempre maggiore velocità.

Le attività ed i servizi che sono connessi alla nautica da diporto costituiscono uno dei fattori che maggiormente incidono sulla produzione di reddito, sono tra le attività di indotto che creano maggior valore aggiunto al settore.

Il recente "Rapporto sull'Economia del Mare" del Censis evidenzia infatti come siano rilevanti le implicazioni a livello economico e di ricchezza prodotta dei settori a monte e a valle della produzione nautica, anche perché questo settore è strettamente legato al turismo nautico e non. E' indubbio che esistano delle relazioni, non solo di natura prettamente commerciale, che innescano processi moltiplicativi legati sia al reddito che all'occupazione; con tali termini ci si riferisce alla capacità che l'aumento di 1 euro di domanda o di beni, può generare a livello reddituale piuttosto che di occupazione.

Per valutare il grado di integrazione a monte e valle delle attività considerate sono stati considerati i costi intermedi e le importazioni, mentre per la valutazione dell'impatto a valle si è tenuto conto dei margini di distribuzione. Se si prende in considerazione il moltiplicatore del reddito per le attività marittime industriali e di servizi per l'anno 2004 si può vedere che l'aumento di 1 euro sulla domanda ne genera 2,317 di cui 0,89 per le attività principali e dirette, 1,18 per le attività a monte 0,24 per quelle a valle.

La nautica da diporto senza il turismo nautico ha un moltiplicatore di 2,17 mentre se si considera anche l'indotto turistico tale valore sale a 4,55.

Per quanto riguarda il moltiplicatore dell'occupazione si può fare il medesimo ragionamento e si può vedere che l'aumento di una unità di lavoro nei settori marittimi produce un incremento complessivo delle unità di lavoro nel sistema economico nazionale di 2,726 unità divise in 1 unità per lavoro diretto, 0,874 a monte e 0,852 a valle.

Facendo riferimento al moltiplicatore relativo all'occupazione della nautica da diporto il dato senza indotto turistico è di 2,04 unità mentre con tale indotto il valore è di 7,90 unità. Dal confronto con gli altri settori del cluster marittimo si può riscontrare come quello della nautica sia l'ambito dove l'impatto a monte e a valle è di maggiore rilievo.

Il dato Censis indica che l'indotto da turismo nautico è stimato in 4600 milioni di mentre secondo Ucina il valore si attesta su 4750 milioni di euro, come già sottolineato in precedenza il dato sul valore dell'indotto calcolato da Ucina differisce dal valore fornito dal Censis per la diversa metodologia di computo delle attività rientranti nell'indotto, sia a monte che a valle. La stessa considerazione vale per ciò che concerne gli occupati impiegati in attività a monte, che per il Censis risultano essere 72.744 e per Ucina 76.000 e per l'indotto a monte,

che pur essendo di dimensioni minori da lavoro a 8114 unità di lavoro secondo il Censis, e a 6800 secondo Ucina. La nautica da diporto è il comparto che nel complesso ha la più alta capacità di attivazione a valle e a monte e di conseguenza è il settore che genera più ricchezza per il cluster marittimo.

**Tabella 1.8a**  
Numero posti barca per regione, tipologia di struttura e classi di lunghezza al 31.12.2005

fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Ufficio di Statistica

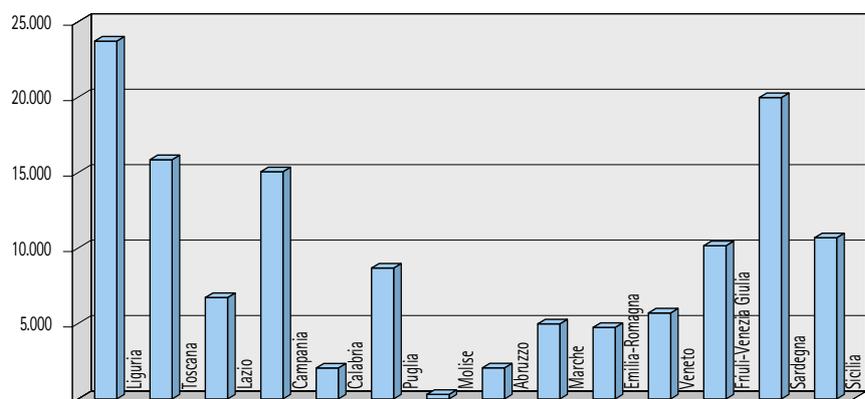
regione	tipologia di struttura			classi di lunghezza					posti barca totali
	porto turistico	approdo turistico	punto di ormeggio	fino a 10,50 o non specificati	da 10,01 a 12	da 12,01 da 18,01	da 18,01 a 24	oltre 24	
Liguria	8.186	7.307	8.225	19.517	1.912	1.559	486	244	23.718
Toscana	5.353	8.184	2.325	14.937	467	337	81	40	15.862
Lazio	3.129	2.279	1.314	4.972	656	786	73	235	6.722
Campania	5.385	5.509	4.165	10.241	2.498	1.335	590	395	15.059
Calabria	1.105	538	407	1.134	149	167	588	12	2.050
Puglia	3.715	2.779	2.183	7.128	860	543	104	42	8.677
Molise	132	172	-	269	32	2	1	-	304
Abruzzo	1.407	510		145	1.380	362	270	48	2
Marche	2.416	1.787	772	3.231	1.051	485	179	29	4.975
Emilia-Romagna	3.831	537	377	2.705	1.210	681	94	55	4.745
Veneto	3.540	2.053	106	4.071	856	486	150	136	5.699
Friuli-Venezia Giulia	2.803	5.583	1.775	7.500	1.536	936	155	34	10.161
Sardegna	8.858	4.939	6.180	10.765	2.932	2.758	498	3.024	19.977
Sicilia	4.115	2.123	4.447	8.165	1.575	832	69	44	10.685
<b>Totali</b>	<b>53.975</b>	<b>44.300</b>	<b>32.421</b>	<b>96.015</b>	<b>16.096</b>	<b>11.177</b>	<b>3.116</b>	<b>4.292</b>	<b>130.696</b>

### I porti turistici in Italia

Secondo i dati del Ministero dei Trasporti e Navigazione, alla fine del 2005 erano disponibili in Italia 130696 posti barca, con un aumento del 2,1% rispetto al 2004 pari a 2654 posti barca. Tale crescita è evidenziata sia in alcune regioni del Nord sia in alcune del Sud: Liguria, Campania e Sicilia. I posti barca disponibili in Liguria nel 2004 erano 22.337 mentre alla fine del 2005 se ne contano 23.718 con un aumento del 6%.

I posti barca nelle strutture siciliane aumentano in un anno 2% passando da 10.487 del 2004 a 10.685 del 2005. In Campania in un anno i posti barca disponibili sono aumentati di 749 unità con un aumento percentuale del 5%. Il numero dei posti barca disponibili aumenta anche Molise, Toscana, Lazio, Veneto. Invariato o in leggero calo il numero dei posti barca nelle altre regioni costiere. Il grafico 1.7.F riporta la distribuzione regionale dei posti barca per tipologia di struttura e per lunghezza aggiornata al 1/1/2006.

**Grafico 1.8b**  
Distribuzione regionale dei posti barca per tipologia di struttura e per lunghezza aggiornata al 1/1/2006ne



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 53.244 del 2004 per arrivare ai 53975 del 2005. 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.

## 1.9 Il finanziamento in leasing delle imbarcazioni

\*a cura di ASSILEA

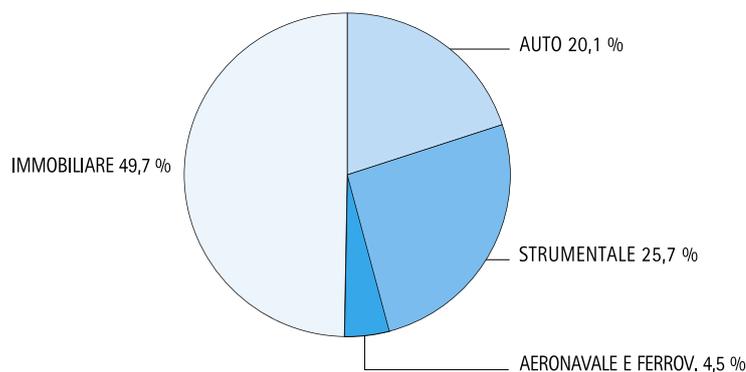
Tra le diverse forme di finanziamento utilizzabili per l'acquisizione di un'imbarcazione, si è assistito negli ultimi anni a una ampia diffusione del leasing. Il leasing finanziario consente di acquisire la disponibilità di un bene, che può essere anche un'imbarcazione, dietro il versamento di canoni 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<sup>1</sup> - testimoniano l'assoluta rilevanza dimensionale del mercato del leasing che, con un giro di affari superiore nel 2005 a 44 miliardi di euro, finanzia circa il 15% del totale degli investimenti italiani. Nonostante rappresenti una quota contenuta del totale dell'attività leasing (graf. 1.9a), già a partire

**Grafico 1.9a**  
Composizione del valore  
dello stipulato leasing 2005  
per macro-comparti

fonte: ASSILEA



dalla seconda metà del 2001, in risposta anche ai favorevoli provvedimenti fiscali e normativi intrapresi sul settore della nautica, il leasing nautico ha iniziato a registrare crescite consistenti sia del numero che del volume di stipulato ed a costituire la parte preponderante del c.d. "leasing aeronavale e ferroviario".

Ovviamente dopo aver registrato il periodo di massima espansione nel biennio 2003-2004, a partire dal 2005, la crescita ha iniziato a stabilizzarsi, continuando a registrare una dinamica a due cifre. Negli ultimi tre anni l'incidenza del comparto sul totale dello stipulato leasing si è più che raddoppiata, passando dall'1,2 del 2002 al 3,5% nel 2005. Nonostante l'introduzione nel 2005 in Francia di un nuovo regime forfetario per la determinazione della percentuale sul costo dell'imbarcazione da assoggettare ad IVA, la dinamica del settore ha continuato a crescere anche in quell'anno, con un +22,5% (tab. 1.9b): il numero di nuovi contratti è salito da 2.987 a 3.394, per un valore superiore a 1,5 miliardi

**Tabella 1.9b**  
Stipulato leasing nautico  
valori espressi in milioni di euro

fonte: ASSILEA

	2004		2005		Var.% 2005/2004	
	numero	valore	numero	valore	numero	valore
nautica da diporto	2.987	1.263.449	3.394	1.547.480	13,6	22,5
navale commerciale	130	144.600	96	152.151	-26,1	5,2
totale leasing nautico	3.117	1.408.049	3.490	1.699.631	12,0	20,7

di stipulato annuo. In media quasi il 90% dello stipulato nel comparto navale si riferisce a imbarcazioni da diporto, con un'incidenza intorno al 10% dei contratti di leasing navale commerciale, che nel 2004 ha conosciuto rispetto alla nautica da diporto una dinamica più contenuta, pari al 5,2%.

Sulla base dei dati riportati da un campione di società di leasing, che rappresentano complessivamente oltre il 98% del mercato del leasing della nautica da diporto, rispetto al 2004 risulta in crescita di oltre due punti percentuali l'incidenza dello stipulato leasing di imbarcazioni superiori ai 24 metri, che ha superato il 20% del totale (graf. 1.9c). E', invece, diminuita dal 41,0% al 31,3% l'incidenza dello stipulato leasing di imbarcazioni tra i 20 e i 24 metri e delle unità a motore tra i 16 e i 24 metri. In presenza di una sostanziale stabilità della quota di stipulato su imbarcazioni a vela tra i 10 e i 20 metri ed a motore tra i 12 e i 16 metri (26,8%), è cresciuta l'incidenza delle imbarcazioni più piccole (unità a vela fino a 10 metri ed unità a motore di lunghezza tra 7,5 e 12 metri), passata da una percentuale del 13,1% nel 2004 ad una percentuale del 19,9% nel 2005. Si stima che già nel 2004

l'incidenza del leasing sul totale delle nuove immatricolazioni di imbarcazioni effettuate in Italia fosse intorno al 97,6% in termini di valore e questo testimonierebbe una ormai elevata penetrazione del leasing nel settore.

Tali risultati evidenziano come il leasing nautico rappresenti oggi la forma di finanziamento privilegiata da chi si accinge ad acquistare un'imbarcazione da diporto.

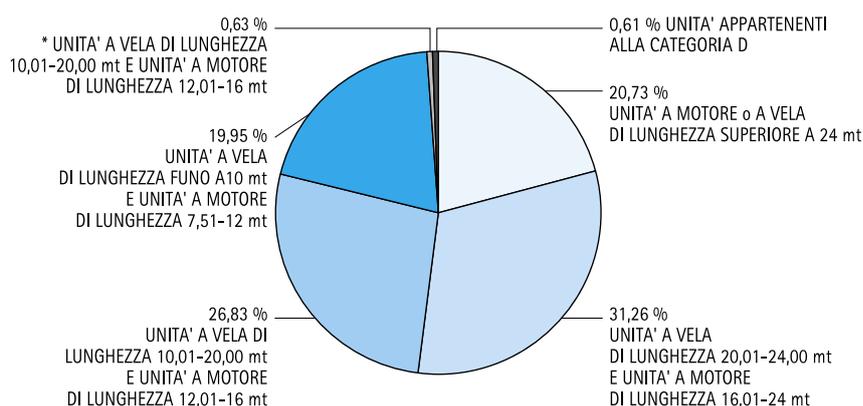
Dal punto di vista dell'offerta, il comparto della nautica da diporto continua a caratterizzarsi per un numero limitato di operatori e un'alta concentrazione del mercato: la quota di mercato dei primi tre operatori sfiora il 65% (contro il 34% dell'intero mercato leasing), a conferma del forte grado di specializzazione necessario per operare in questo specifico settore. In un panorama di mercato in sostanziale consolidamento e sviluppo è sicuramente degno di nota il D.Lgs. 18 luglio 2005, n.171 (Codice della nautica da diporto) che, nel dare

### Grafico 1.9c

Composizione dello stipulato leasing nautica da diporto per tipologia di imbarcazione

\* categoria di progettazione A (Direttiva 94/25/CE - D. Leg. 436 del 1996)

fonte: dati rilevati al Delphi Leasing nautico 2005



attuazione alla delega contenuta nella Legge n°172/2003, ha previsto una regolamentazione organica e completa della nautica da diporto introducendo alcune disposizioni di primario interesse per il settore del leasing.

In particolare il Legislatore, recependo le proposte formulate da Assilea e da UCINA, ha disciplinato:

- l'iscrizione delle unità da diporto utilizzate in locazione finanziaria (art. 16 c.1);
- la responsabilità civile dell'utilizzatore verso i terzi derivante dalla circolazione delle unità da diporto utilizzate in locazione finanziaria (art.40 c.2);
- le norme sanzionatorie per le violazioni di disposizioni in materia di navigazione commesse con unità da diporto utilizzate in locazione finanziaria. (art.53 c.5).

Uno specifico articolo di legge ha dunque disciplinato l'iscrizione di unità da diporto utilizzate a titolo di locazione finanziaria.

Queste ultime vengono ora iscritte a nome del locatore con specifica annotazione sul registro di iscrizione e sulla licenza di navigazione del nominativo dell'utilizzatore e della data di scadenza del relativo contratto. In caso di violazioni amministrative in materia di navigazione, l'utilizzatore a titolo di locazione finanziaria è ora obbligato in solido con l'autore delle violazioni al pagamento della somma da questi dovuta, se non prova che la navigazione è avvenuta contro la sua volontà.

Nell'articolo che disciplina la responsabilità civile, inoltre, è stato specificato che in caso di locazione finanziaria, l'utilizzatore dell'unità da diporto è responsabile in solido con il conducente in vece del proprietario. Del resto la specifica disciplina del leasing contenuta nel provvedimento in parola (semplificazione degli adempimenti burocratici, certezza sulla responsabilità e sulle violazioni amministrative nell'utilizzo dell'imbarcazione in leasing) rispecchia la piena dignità e rilevanza che il leasing ha assunto come forma di finanziamento all'acquisizione delle imbarcazioni, a tutto vantaggio della certezza e chiarezza del contesto giuridico e normativo nel quale i diportisti in leasing si trovano oggi a navigare.

\*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 l'attività di informazione ed assistenza a favore degli Associati, collaborando a diversi livelli e nelle varie sedi, nazionali ed estere, alla soluzione dei problemi inerenti al leasing. Maggiori informazioni si possono reperire sul sito [www.assilea.it](http://www.assilea.it).

## 2. L'industria nautica nel mondo

Come consuetudine degli ultimi anni, UCINA (Unione Nazionale Cantieri e Industrie Naviche 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 2004.

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, Giappone, Irlanda, Italia, Norvegia, Nuova Zelanda, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Regno Unito, Sudafrica, Svezia, Svizzera e Stati Uniti d'America).

## 2.1 Il parco nautico mondiale

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

Nella tabella 2.1a sono riportati i dati relativi al parco nautico desunti dall'Icomia Statistics Book ovvero la pubblicazione statistica dell'International Council of Marine Industry Association. Per poter rendere confrontabili i dati dei vari paesi si è evidenziato il numero di imbarcazioni presenti nel territorio ogni mille abitanti: questo parametro fornisce un indice della vocazione al diporto nautico in ciascun paese.

Non costituisce una sorpresa vedere come i paesi nei quali il parco nautico è più consistente in rapporto alla popolazione siano i paesi del nord Europa, e nell'ordine Svezia, Finlandia e Francia. La Svezia è il paese europeo con il parco nautico più consistente con 753.000 unità da diporto. Analizzando il rapporto tra unità da diporto e abitanti spiccano i dati della Norvegia (154 unità ogni mille abitanti) e della Finlandia (140).

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 affacciati sul mediterraneo le prime due nazioni per unità da diporto, in rapporto alla popolazione, sono Francia e Italia e con rispettivamente 12 e 7 unità per 1000 abitanti (per l'Italia si è deciso di conteggiare il solo dato riferito alle unità da diporto escluse le canoe, le tavole a vela ecc.).

Tra gli altri paesi europei si segnalano le 17 unità da diporto ogni 1000 abitanti dei Paesi Bassi, le 14 della Svizzera e le 8 del Regno Unito. 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 13 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 2.1b.

Per quanto riguarda la composizione del parco nautico occorre porre attenzione al fatto che i dati non sono esattamente confrontabili fra di loro poiché non sono univoci i criteri di raccolta degli stessi: ad esempio nelle statistiche fornite da alcuni paesi non vengono conteggiate le navi da diporto oppure le unità pneumatiche.

La stima della suddivisione tra barche a vela, a motore (comprese le unità minori) e 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

**Tabella 2.1a**  
Il parco nautico nel mondo

Paese	popolazione	unità da diporto per 1000 abitanti	totale parco nautico	unità a vela	unità a motore eb o efb	unità con motore fb unita' minori	unità pneumatiche
Australia	19.100.000	39	738.948				
Croazia	4.442.000	24	105.000				
Finlandia	5.236.000	140	731.000	18.000	92.200	618.800	2.000
Francia	62.000.000	12	725.935	173.658	142.978	212.976	196.323
Germania	81.000.000	5	441.530	120.475	88.932	232.123	-
Giappone	127.734.000	3	326.000	13.000		298.000	15.000
Irlanda	4.044.000	6	25.067	9.702	9.315	3.500	2.550
Italia	57.900.000	7	400.000				
Norvegia	4.500.000	154	692.000	50.000	280.000	362.000	
Nuova Zelanda	4.000.000	101	403.000	36.500	16.500	329.500	20.500
Paesi Bassi	16.100.000	17	280.000	140.000	84.000	56.000	
Polonia	38.700.000	1	51.170	31.480	1.040	15.800	2.850
Portogallo	10.356.117	5	55.000				
Regno Unito	59.600.000	8	463.019	113.898	46.844	211.031	91.246
Stati Uniti	293.655.400	55	16.128.400	1.578.400	3.570.000	10.980.000	
Svezia	9.011.392	84	753.000	87.000	83.000	548.000	35.000
Svizzera	7.418.400	14	100.656	33.566	59.786	7.304	

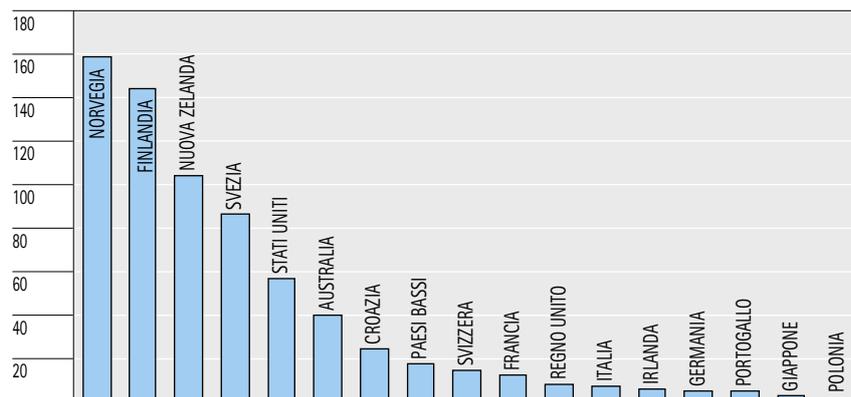
di inserire nella tabella solo i dati conosciuti per via dell'obbligo di registrazione omettendo quelli sconosciuti. Per quanto riguarda le immissioni di nuove unità da diporto nei mercati nazionali è praticamente impossibile stabilire quante di esse vadano a rimpiazzare unità dismesse e quante contribuiscano all'aumento del parco nautico.

Inoltre, la 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.

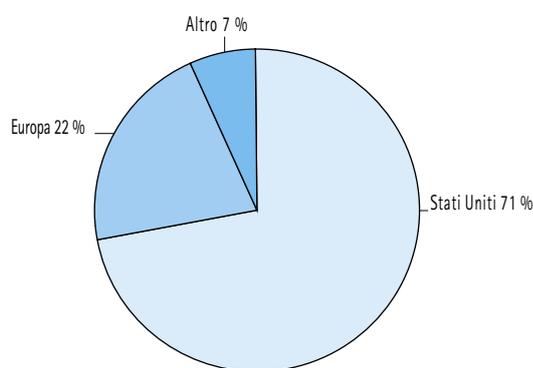
E' evidente comunque la netta superiorità delle imbarcazioni a motore rispetto a quelle a vela e a quelle pneumatiche. Analizzando la suddivisione del parco nautico per aree geografiche, considerando i soli dati disponibili per il 2004, risulta evidente la grande prevalenza del mercato USA rispetto all'Europa.

Il dato degli altri paesi (Australia, Giappone, Nuova Zelanda) rimane in questo caso poco significativo a causa del numero assai ristretto di paesi presi in esame.

**Grafico 2.1b**  
Parco nautico nel mondo  
unità da diporto  
ogni mille abitanti per paese



**Grafico 2.1c**  
Parco nautico  
Suddivisione geografica



## 2.2 Le infrastrutture

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

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 2.2a, 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, a livello globale, 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 49% delle imbarcazioni costituenti il parco nautico del paese avrebbe disponibile un posto barca.

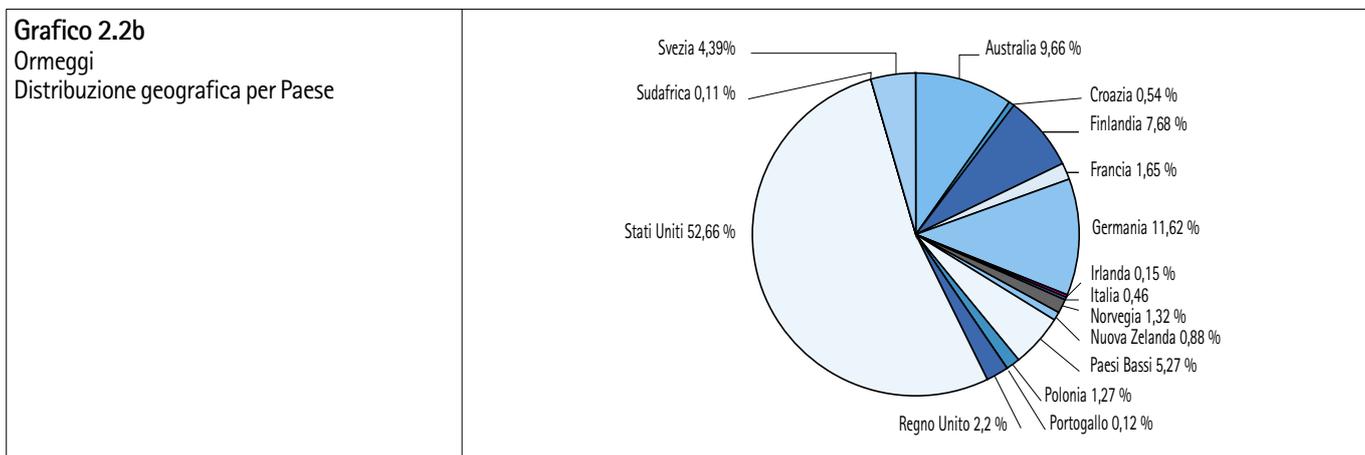
Negli altri paesi tale indice appare notevolmente più basso.

Per quanto riguarda il numero di marine e porti turistici appare evidente che non in tutti i paesi è utilizzato lo stesso criterio di identificazione: il dato della Germania sembra incongruente (2647 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 243.000 ormeggi in più. Nel grafico 2.2b è illustrata la distribuzione dei posti barca nel mondo per area geografica.

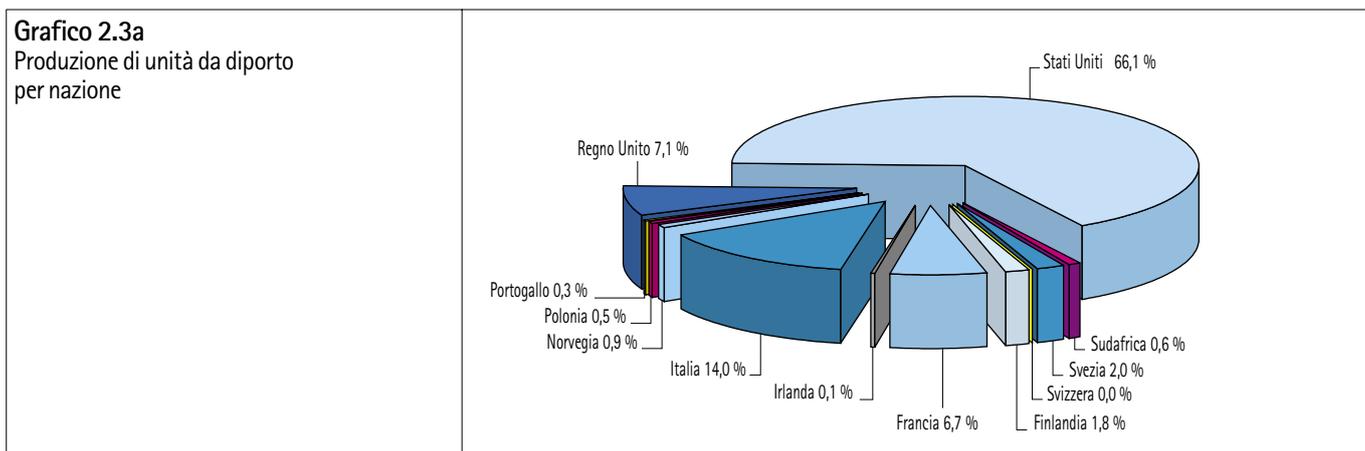
Paese	parco nautico	marine e porticcioli	ormeggi	unità da diporto per ormeggio	% unità da diporto con ormeggio
Australia	738.948	2.200	42.800	17	6%
Croazia	105.000	123	13.878	8	13%
Finlandia	731.000	1.750	80.500	9	11%
Francia	725.935	376	224.000	3	31%
Germania	441.530	2.647			0%
Irlanda	25.067	34	3.900	6	16%
Italia	400.000	105	128.042	3	32%
Norvegia	692.000	300			0%
Nuova Zelanda	403.000	200	21.000	19	5%
Paesi Bassi	280.000	1.200	18.800	15	7%
Polonia	51.170	290			0%
Portogallo	55.000	28	7.845	7	14%
Regno Unito	463.019	500	225.000	2	49%
Stati Uniti	16.128.400	12.000	1.145.000	14	7%
Sudafrica	-	25	2.500		
Svezia	753.000	1.000	200.000	4	27%



## 2.3 La produzione nautica

L'industria nautica italiana risulta, per il quarto anno consecutivo, prima in Europa come valore della produzione di imbarcazioni da diporto e seconda nel panorama mondiale dopo gli Stati Uniti. Si noti che gli Stati Uniti hanno, da soli, una produzione superiore al doppio della produzione dei paesi europei presi in esame.

Nel grafico 2.3a sono riportati i valori della produzione di unità da diporto per nazione in termini percentuali. La tabella 2.3b indica il numero di unità da diporto prodotte nei vari paesi, distinguendo, ove possibile tra unità a vela, pneumatiche, a motore e altre unità minori. Nelle statistiche di alcuni paesi non sono riportati i battelli pneumatici o le imbarcazioni sia a vela che a motore di lunghezza superiore ai 24 metri. Questo rende i dati non

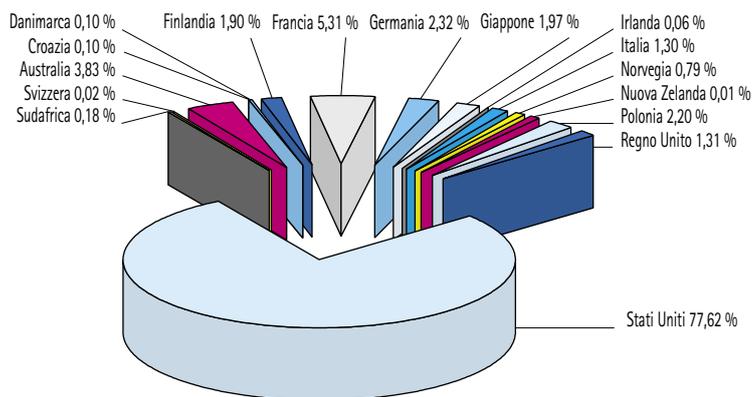


del tutto omogenei fra loro. Leader europeo, a livello di numero di unità prodotte, risulta essere la Francia, con oltre 54.000 unità. Segue la Germania con circa 23.000, la Polonia con 22.000 e la Finlandia con 19.000. Occorre precisare che per quanto riguarda la Francia la parte più consistente delle unità prodotte è costituita dalle unità pneumatiche di piccole dimensioni. Per quanto riguarda le unità prodotte in Germania e Polonia la maggior parte di esse sono unità minori o unità rigide con motore fuoribordo. Quasi il 90%, in numero, delle imbarcazioni a motore vengono prodotte negli Stati Uniti (circa 745.000), mentre la produzione di barche a vela è divisa in modo meno marcato tra Nord America ed Europa. Il grafico 2.3c rappresenta il numero di unità da diporto prodotte per paese.

**Tabella 2.3b**  
Produzione di unità da diporto  
(numero di unità prodotte)

Paese	unità a vela	unità a motore eb o efb	unita' con motore fb, unita' minori	unità pneumatiche	totale
Australia					39.000
Croazia	41	246	508	239	1.034
Danimarca	1.026	13			1.039
Finlandia	96	610	18.603	-	19.309
Francia	6.787	2.648	7.510	37.086	54.031
Germania	3.152	1.689	18.790		23.631
Giappone	188	548	3.089	16.239	20.064
Irlanda	80	50	300	150	580
Italia					13.219
Norvegia					8.000
Nuova Zelanda	1.112	1.110	5.100	3.000	10.322
Polonia	1.200	1.520	19.000	700	22.420
Regno Unito	2.885	3.087	770	6.570	13.312
Stati Uniti	14.300	96.800	647.800	31.600	790.500
Sudafrica	629	573	295	325	1.822
Svizzera					154

**Grafico 2.3c**  
Ormeggi  
Distribuzione geografica per Paese



## 2.4 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 nella posizione di leadership a livello mondiale come numero di progetti in costruzione.

### 2.4.1 La produzione mondiale: analisi portafoglio ordini

Secondo l'Order Book 2006 pubblicato sul numero di Gennaio 2006 della rivista ShowBoat International sono attualmente in costruzione nel mondo 688 superyacht: ben 260 di questi saranno varati da cantieri italiani. L'Italia detiene una quota del mercato mondiale, per numero di unità prodotte pari al 38% circa.

Dei 688 superyacht in costruzione nel mondo 52 sono unità a vela e 636 a motore con prevalenza delle unità medio piccole.

La suddivisione degli ordini secondo la tipologia e l'andamento negli anni sono evidenziati nel grafico 2.4.1a. 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. Nel 2003 erano in costruzione in Italia 178 unità e nel 2004 189. Nel grafico 2.4.1b è evidenziato l'andamento degli ordini negli ultimi 6 anni per l'Italia e a livello mondiale.

Nei grafici 2.4.1c e 2.4.1d 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. E' opportuno segnalare tra i dati compresi nell'Order Book 2005 quelli di Taiwan e della Cina, per i quali si registrano rispettivamente 39 e 23 unità in costruzione. Interessante anche il dato della Germania con 17 unità in costruzione tutte molto grandi (la media della lunghezza è di circa 204 piedi).

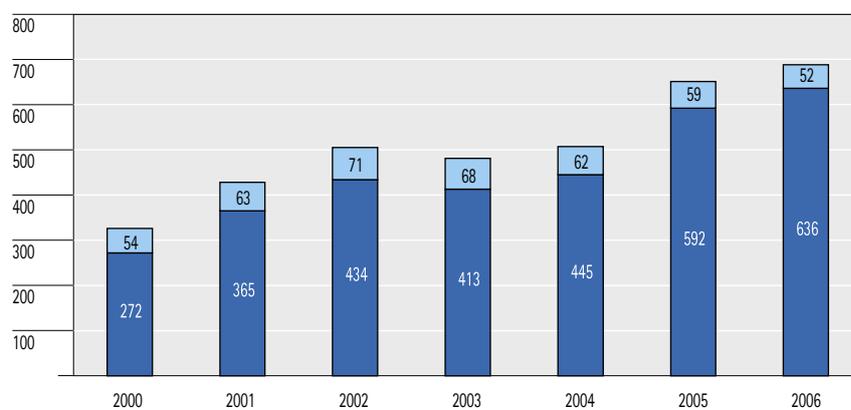
L'evoluzione del mercato dal punto di vista della lunghezza dei progetti di superyacht a vela mostra un decremento nel 2005 rispetto all'Order Book dell'anno precedente che si concentra particolarmente nella fascia di lunghezza tra gli 80 e 89 piedi e in quella superiore ai 150 piedi. Registra un incremento di alcune unità la fascia di lunghezza compresa tra 100 e 119 piedi. Per quanto riguarda i superyacht a motore, tutte le categorie di lunghezza registrano un aumento delle unità in costruzione (particolarmente per le unità di lunghezza comprese tra 90 e 99 piedi e tra gli 80' e 89').

Considerando la suddivisione percentuale per classi di lunghezza dei superyacht in produzione in Italia, si nota come circa un terzo della produzione si concentri nella fascia tra gli 80 e 89 piedi di lunghezza e circa il 60% in quella oltre i 100 piedi. La dimensione media delle commesse di superyacht in Italia continua quindi a tendere all'aumento.

**Grafico 2.4a**

Order Book dei superyacht  
andamento dal 2000 al 2006  
e suddivisione per tipo

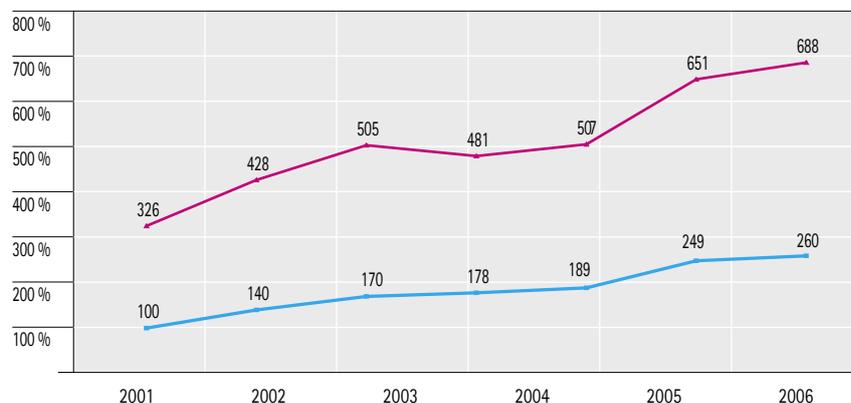
Sailing yacht  
Motor yacht



**Grafico 2.4b**

Order book dei superyacht  
andamento dal 2000 al 2005  
a livello mondiale e per l'Italia

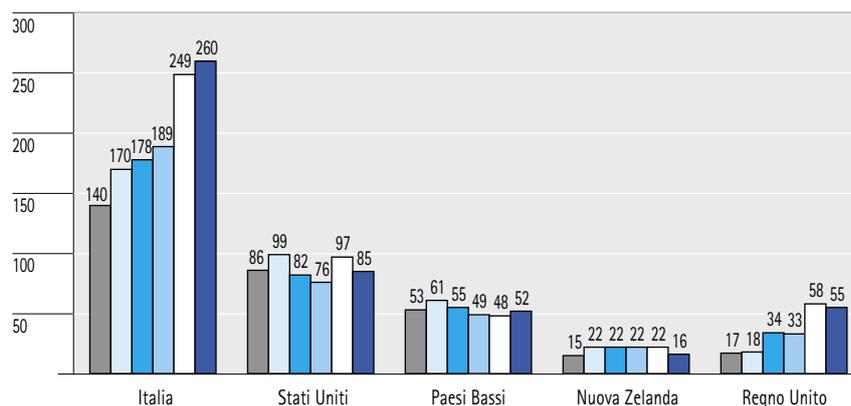
Produzione mondiale  
Produzione italiana



**Grafico 2.4c**

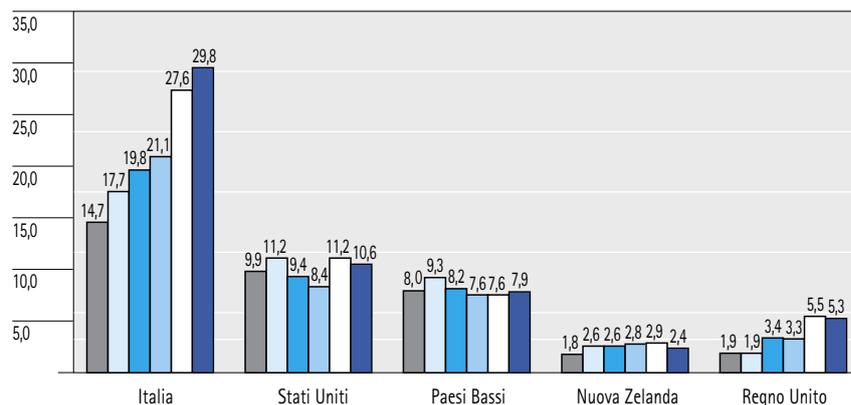
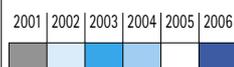
Order book dei superyacht  
andamento dal 2001 al 2006  
a livello mondiale e per l'Italia

2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006



### Grafico 2.4d

Order book dei superyacht  
andamento dal 2001 al 2006  
dei primi 5 paesi produttori  
per lunghezza in migliaia di piedi



### 2.4.2

#### Il mercato del charter

Negli ultimi anni la tendenza della nautica di lusso si è spostata verso i grandi yachts, che non sempre possono essere acquistati da tutti coloro che ambiscono a trascorrere vacanze o tempo libero a bordo di un'imbarcazione di questo genere.

Si è così andato sviluppando, da venti anni a questa parte, un nuovo mercato, quello del charter yacht; questa formula applicata alla nautica permette a molti più soggetti di poter fruire di un servizio altrimenti non raggiungibile e a prezzi ridotti rispetto all'acquisto dello stesso yacht. Visti i costi proibitivi della maggior parte di questi mega-yacht e la crescente domanda di utilizzo di tali imbarcazioni per un periodo di tempo tendenzialmente breve, la possibilità offerta dalla locazione dello yacht sembra mettere d'accordo domanda ed offerta.

Di seguito verrà analizzato la tendenza del mercato dei charter yacht, le caratteristiche, la redditività del settore; molte delle informazioni riportate fanno riferimento ad un'indagine compiuta da Fraser Yachts, una delle società più importanti al mondo in fatto di servizi offerti ai grandi yachts.

Come abbiamo precedentemente accennato il mercato del charter di queste imbarcazioni è nato circa venti anni fa, ma un maggiore specializzazione e professionalità si è sviluppata nell'ultima decade, fino ad arrivare alla situazione attuale, che vede il mercato sempre in maggiore espansione e crescita.

E' opportuno sottolineare che questo tipo di attività è fondamentalmente collaterale all'attività principale di vendita; allo stato attuale comunque si può affermare che, benché si tratti di un'attività poco remunerativa dal punto di vista economico, il charter nautico permette di recuperare parte dei costi di gestione che sono a carico del proprietario, permette un maggiore sfruttamento dello stesso yacht.

Questa modalità alternativa di utilizzo dello yacht permette sicuramente una maggiore diffusione dell'utilizzo dell'imbarcazione, che fino a poco tempo fa era preclusa essenzialmente al proprietario, soggetto che non vedeva una proporzionalità tra utilizzo dello yacht e costi sostenuti per il mantenimento.

Le stime fatte individuano che oltre la metà delle barche di lunghezza superiore ai 30 m, e il 70 % di quelle con lunghezza che va dai 50 m in su siano prese a charter.

Questi dati stanno appunto ad indicare che più la dimensione delle barche aumenta, maggiore sarà il costo di gestione e superiore sarà il ricorso al mercato della locazione.

Andando infatti a vedere la composizione della flotta mondiale dei super yacht presi a noleggio si può scoprire che su 858 unità circa, ben 338 hanno una lunghezza compresa tra i 30 ed i 40 m ed oltre 230 unità sono le barche noleggiate con una lunghezza compresa tra i 24 ed i 30 m; vi sono poi 180 barche con lunghezza compresa tra i 40 ed i 50 m, le rimanenti, che hanno lunghezza superiore ai 50 m sono 110 imbarcazioni.

Sul mercato del charter yacht appare prevalente la tendenza al noleggio di mega-yacht a motore piuttosto che a vela, 680 su 178.

Prendendo poi in considerazione le aree geografiche maggiormente interessate dal fenomeno, ovvero sia le aree dove navigano ed attraccano queste marchesi può osservare come quasi la metà dei soggetti che fanno ricorso al charter, il 46 %, predilige l'area del mediterraneo occidentale, il 16 % delle imbarcazioni è osservabile lungo le coste croate ed il 18 % nella zona del mediterraneo orientale, come Grecia e Turchia.

Il rimanente 22 % si divide le zone dei Caraibi, in notevole contrazione, del New England, del sud del Pacifico e dell'area occidentale degli USA.

Per quanto concerne l'aspetto inerente il fatturato che questo comparto è in grado di generare: il fatturato è stato diviso per fasce di dimensione delle unità: la fascia più remunerativa è quella compresa tra i 40 ed i 50 m, che è in grado di generare ben 370 milioni di dollari, a seguire i mega-yacht con dimensione superiore ai 60 m, riesce a produrre

un fatturato superiore ai 300 milioni di \$. Si può perciò concludere che maggiore è la dimensione delle imbarcazioni maggiore sarà il fatturato prodotto; come si può notare le cifre sono espresse in dollari proprio perché il mercato di riferimento è ancora ancorato alla moneta statunitense, anche se ultimamente cominciano a svilupparsi notevoli scambi commerciali anche con l'euro.

Un'ultima considerazione deve essere effettuata in riguardo al fatturato indotto, ovvero sia il fatturato che l'attività di charter dei mega-yacht è in grado di produrre a prescindere dall'attività caratteristica, che è appunto il noleggio della barca.

E' alquanto complesso riuscire a definire in modo preciso cosa possa appartenere all'indotto e cosa no, e soprattutto resta difficoltoso riuscire ad individuare il fatturato prodotto da questi beni e servizi collaterali all'attività principale.

E' necessario specificare che al momento iniziale del contratto di noleggio viene affidato al comandante una somma di denaro, definita APA (Advanced Provisioning Allowance) con la quale il comandante stesso è delegato all'acquisto di tutti gli elementi non compresi nel charter fee; tendenzialmente questa cifra si aggira intorno al 20-30 % del prezzo del noleggio. Il denaro generato dall'indotto è un elemento fondamentale non tanto per la redditività della barca ma per le implicazioni economiche che si hanno a terra e per le economie locali. L'area dell'Europa occidentale è quella che ha il più alto livello di redditività, anche in relazione alla percentuale di presenza degli yacht, generando 160 milioni di euro, a seguire la zona del mediterraneo orientale e la Croazia.

Interessante è vedere per quanto tempo vengono noleggiate le barche in relazione alla dimensione ed a quanto ammontano le spese medie a terra per barca.

Minore è la dimensione della barca minore è il periodo di charter: le barche dai 24 ai 40 m vengono prese a noleggio mediamente per 10 settimane e le spese si aggirano intorno ai 10-15 mila euro a settimana.

Passando alle barche dai 40 ai 50 m si può vedere che aumenta il numero delle settimane noleggiate, circa 16, ed anche la spesa settimanale che è di circa 40 mila euro, per questa fascia di lunghezza tendenzialmente si ha la più alta quantità di noleggio.

La tendenza alla crescita delle settimane vendute e conseguentemente alla crescita della spesa settimanale proporzionata alla lunghezza dell'imbarcazione, dai 50 m in su le settimane di noleggio arrivano a 18 e la spesa per sette giorni sale fino a 120 mila euro.

Entrando nel dettaglio delle spese sostenute dal noleggiatore si nota che sono costituite: dagli approvvigionamenti, per la maggior parte gestiti dal comandante, altra voce rilevante è attribuibile ai ristoranti ed agli hotel, a seguire shopping e trasporti privati come jet e limousine. Altre spese come carburati, cantieri di riparazione ormeggio nei porti, spese per l'equipaggio, ricambi e servizi tecnici costituiscono la parte di spesa definibile come tecnica o caratteristica della nave.

Vi sono poi le spese di turismo definito "classico" ossia musei o luoghi di cultura; si può senza dubbio dire che queste spese, unite a quelle per ristoranti, hotel e divertimenti costituiscono buona parte del fatturato dell'indotto e caratterizzano la ricercatezza ed il lusso propri di questo settore, sempre in maggiore crescita. La tendenza al ricorso del charter, come modalità alternativa di utilizzo della barca è in chiara crescita; questo fa sì che l'accesso a questa tipologia di mercato, considerato elitario, possa essere meno difficoltoso che in passato; la locazione della barca va sicuramente ad incrementare il peso della nautica da diporto sia a livello di fatturato che di occupati impiegati.



### 3. Il valore della Certificazione e della Classificazione

*Contributo a cura di RINA S.p.A*

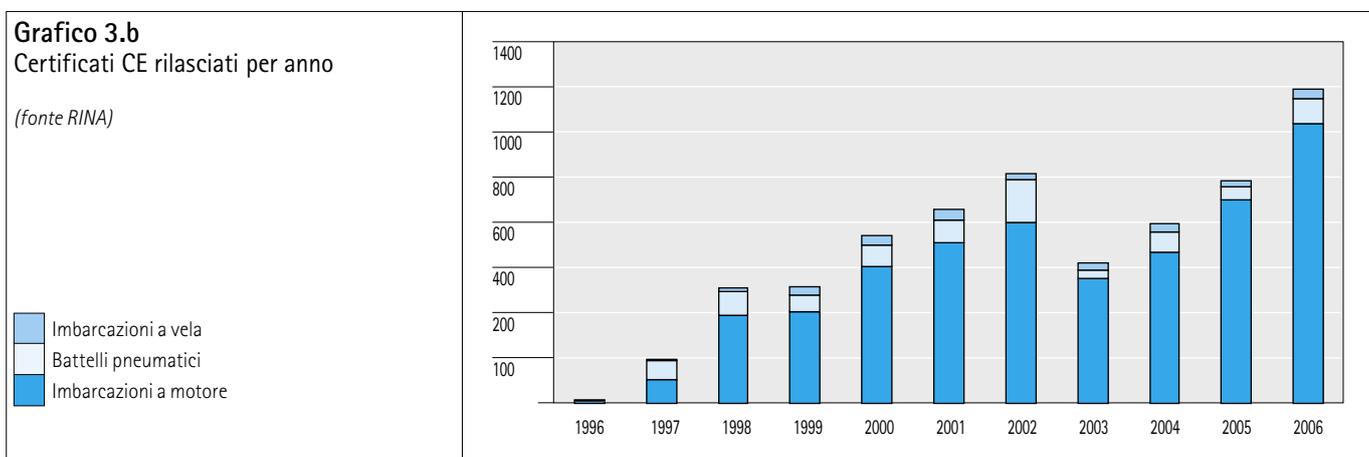
*\* RINA S.p.A è la società operativa del Registro Italiano Navale, fondato a Genova nel 1861, ed è una delle più antiche società di classificazione al mondo.*

*RINA S.p.A., operante nel settore navale, certificazione e servizi per l'industria, è presente con 40 uffici in Italia e 49 all'estero in 28 nazioni, con un totale di circa 1200 addetti, oltre 800 dei quali è costituito da personale esclusivo, con elevate qualifiche professionali.*

Nell'ambito delle attività di indotto connesse all'impiego ed alla navigazione delle unità da diporto, l'intervento di certificazione da parte di una cosiddetta "terza parte indipendente" costituisce in termini economici ed occupazionali, elemento particolarmente significativo. Normative comunitarie e leggi nazionali spesso impongono tale intervento che talvolta viene comunque richiesto da parte dei produttori agli Enti di Classificazione e Certificazione a titolo volontario.

Il grafico 3.a mostra chiaramente il trend assunto nel corso degli ultimi anni dalla nautica da diporto in fatto di Certificazione CE. A seguito infatti dell'emendamento 2003/44/EC alla Direttiva 94/25/EC che stabilisce i requisiti essenziali per la progettazione di imbarcazioni relativamente alla sicurezza ambientale e delle successive agevolazioni introdotte nella procedura di conformità ai requisiti tecnici, si è riscontrato un notevole incremento nel rilascio di Certificati CE, soprattutto nel campo delle imbarcazioni a motore (da 786 certificati nel 2005 a 1079 nell'agosto 2006).

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	8-2006
battelli pneumatici	7	69	92	63	79	88	165	32	78	49	96
imbarcazioni a motore	7	94	338	353	530	619	699	481	585	786	1.079
imbarcazioni a vela	-	5	15	36	37	40	22	28	30	25	35
<b>totale</b>	<b>14</b>	<b>168</b>	<b>445</b>	<b>452</b>	<b>646</b>	<b>747</b>	<b>886</b>	<b>541</b>	<b>693</b>	<b>860</b>	<b>1.210</b>



Lo stesso incremento proporzionale si è verificato nell'emissione di certificati di Classe che ad Agosto 2006 hanno raggiunto quota 161 contro i 117 registrati nel 2000.

Ancora più sensibile è stato il corrispondente aumento del tonnellaggio che dal 2000 ad oggi è praticamente raddoppiato grazie all'entrata in vigore del nuovo regolamento di classe per yacht commerciali (1° gennaio 2006) che prende in considerazione le navi di lunghezza superiore a 24 m.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	8-2006
GT	10.865	12.226	14.302	16.620	18.152	21.000	20.424
No.	117	115	121	125	141	150	161

Le nuove leggi sulla Nautica spiegano la costante crescita della flotta di yacht classificati RINA che ha ormai superato le mille unità per un totale di oltre 120.000 GT.

I dati sotto riportati nascono quindi da due principali tendenze; da una parte cresce anno dopo anno il numero di nuove costruzioni classificate dal RINA, dall'altra un sempre maggior numero di unità decidono di restare in classe RINA grazie alle vantaggiose condizioni create dai nuovi regolamenti. Secondo l'order Book 2006, la produzione internazionale di megayacht è salita del 7,9%. In questo contesto l'Italia detiene una quota del mercato mondiale pari a circa il 38%.

Il grafico 3.g illustra la distribuzione geografica dell'order book Rina, mettendo in evidenza, oltre al costante consolidamento in Italia e nell'area Mediterranea, una percentuale crescente di attività cantieristica in nuovi paesi che si stanno gradualmente affacciando sul mercato, potendo contare sulla competenza e sulla specializzazione di un Registro di Classifica che sfrutta in questo campo il know-how acquisito in anni di esperienza nel campo delle navi mercantili. Non stupisce quindi che il 6,1% delle sorveglianze attualmente in corso sia localizzato nel Nord Europa e il 3,3% distribuito tra estremo oriente (soprattutto Turchia), Spagna, Sud America e Nord America.

**Tabella 3.d**

Evoluzione flotta Yacht Classificati  
(fonte RINA)

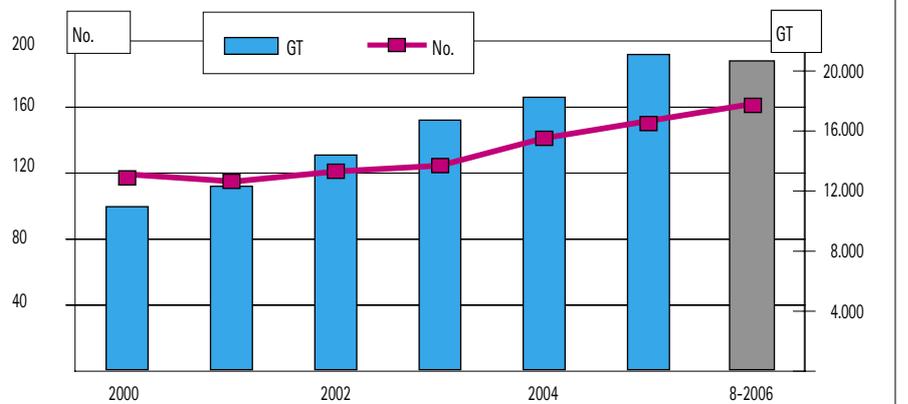
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	8-2006
GT	60.278	67.242	71.026	81.968	93.225	108.582	124.812
No.	621	699	707	747	808	898	1.022

**Grafico 3.e**

Certificati di Classe rilasciati per anno  
(fonte RINA)

(fonte RINA)

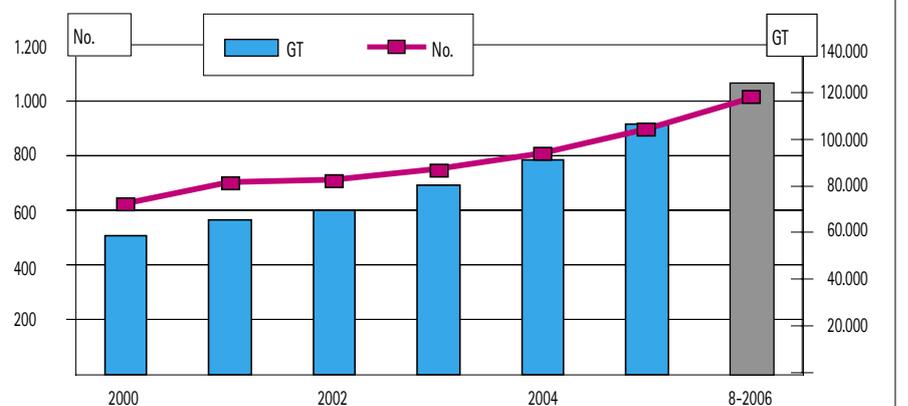
- Imbarcazioni a vela
- Battelli pneumatici
- Imbarcazioni a motore



**Grafico 3.f**

Evoluzione Flotta Yacht classificati  
(fonte RINA)

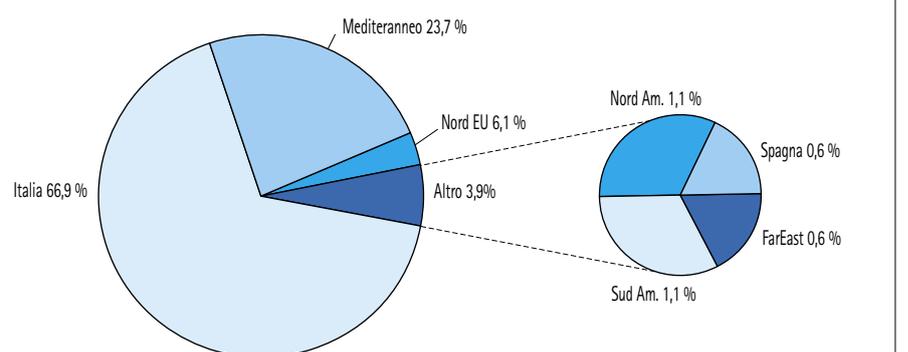
(fonte RINA)

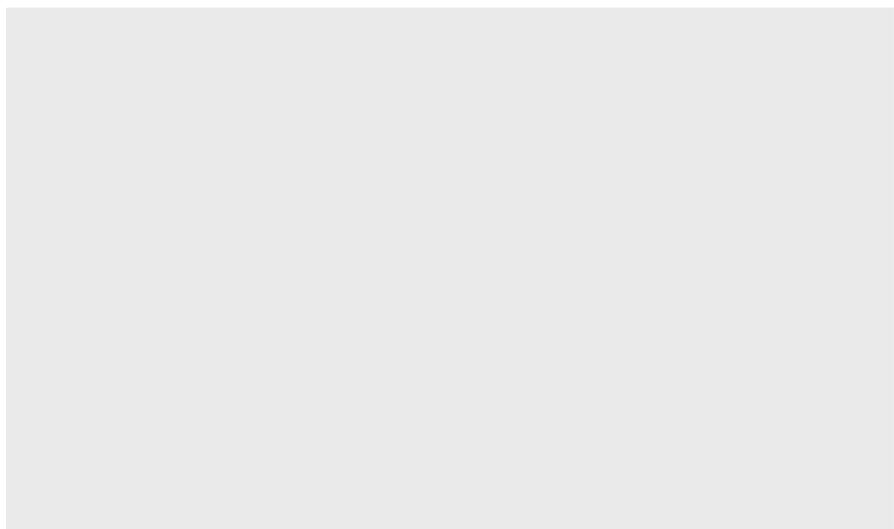


**Grafico 3.g**

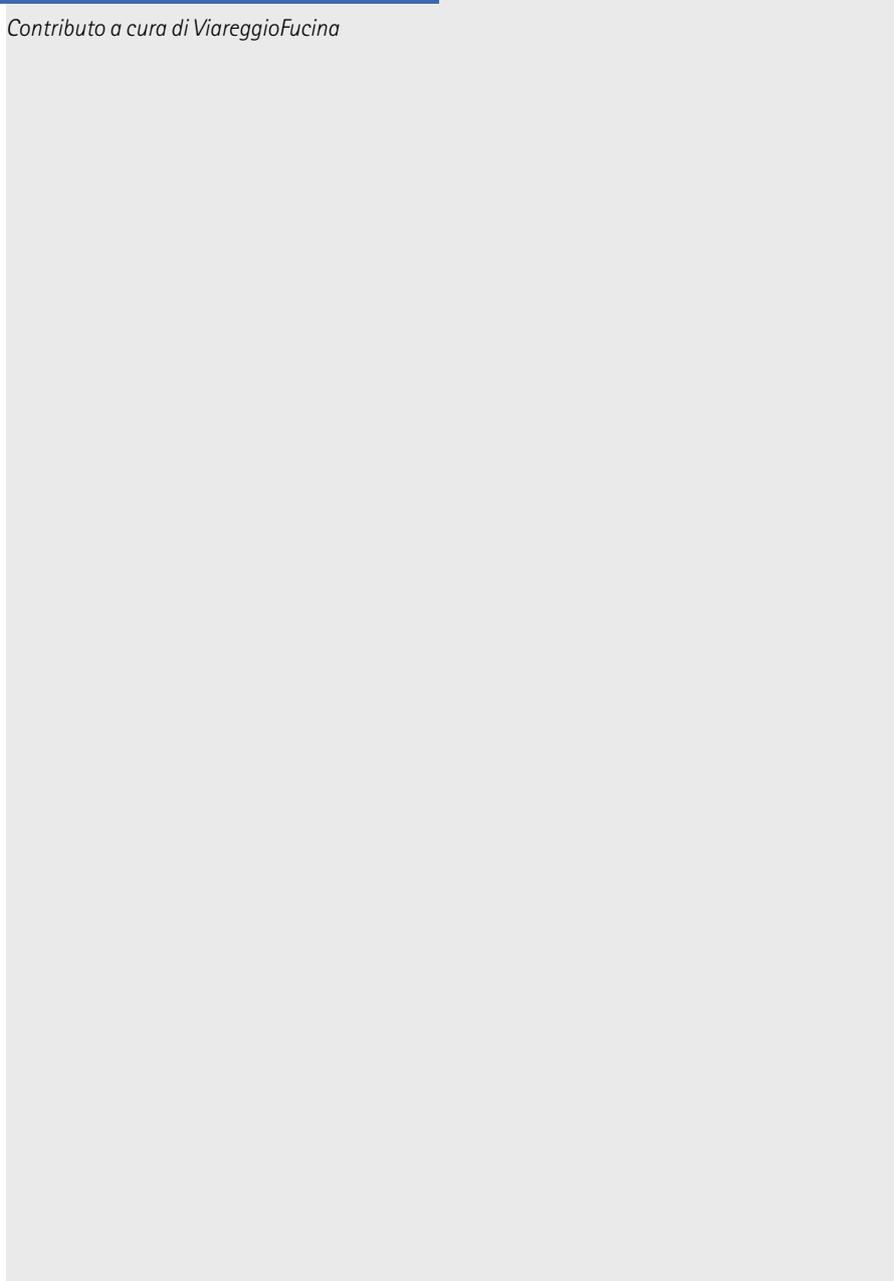
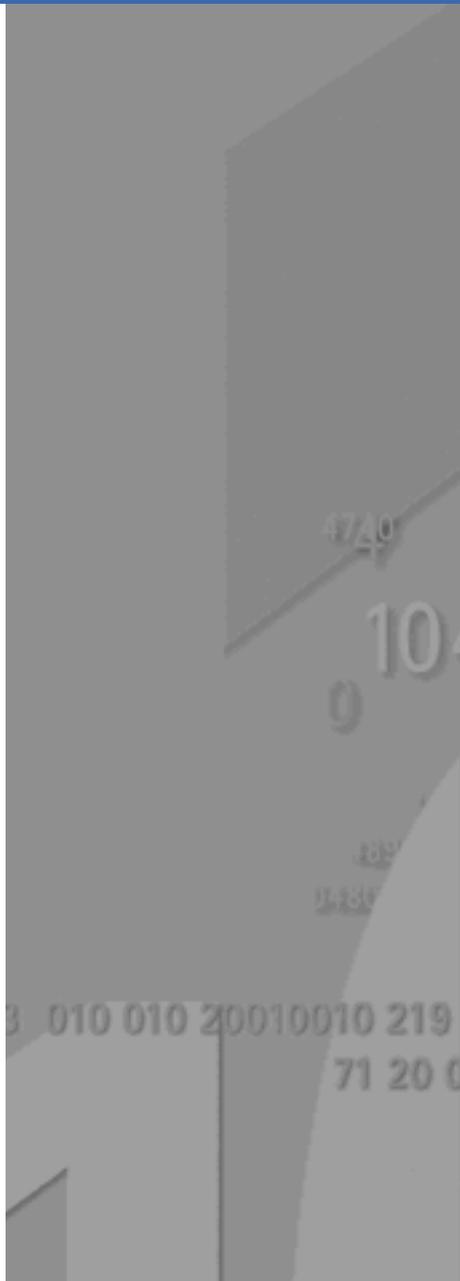
Yacht in corso di Sorveglianza per area geografica  
(fonte RINA)

(fonte RINA)





#### 4. La Formazione nella nautica da diporto



*Contributo a cura di ViareggioFucina*

---

## 4.1

### La formazione: valutazione attuale dell'offerta formativa in Italia

L'evoluzione dell'industria nautica italiana, che in pochi anni ha saputo coniugare il concetto di progettualità ed artigianalità con l'obiettivo di giungere ad una produzione industriale, ha fatto sì che ucina individuasse nella formazione uno degli elementi strategici per un ulteriore sviluppo del settore. Formazione di maestranze dei cantieri, formazione dei quadri delle aziende ma anche formazione delle attività rivolte ai servizi nautici, anche innovativi, quali i servizi di bordo e di assistenza ai clienti, costituiscono le linee essenziali lungo le quali Ucina ha promosso un impegno in tema di formazione articolato su più livelli e, soprattutto, diffuso su tutto il territorio nazionale. In un ambito più strettamente connesso all'offerta formativa di primo livello l'Associazione ha condotto una ricognizione sul territorio tesa ad individuare il fabbisogno formativo della Aziende.

Sono emerse da tale percorso alcuni indirizzi di base quali:

- Disegnatore / Tecnico Navale
- Carpenterie (Legno – Metallo) / Adattatore
- Resinatore / Laminatore
- Elettricista
- Elettronico
- Falegname / Allestitore
- Ebanista / Mobiliere
- Meccanico Motorista / Installatore
- Impiantista / Termoidraulico
- Verniciatore / Laccatore / Rifinitore
- Collaudatore
- Marinaio
- Ormeggiatore
- Marine Manager

Su tale offerta di primo livello, l'Associazione ha ritenuto opportuno non già operare direttamente ma sostenere, indirizzando in tal senso, ogni iniziativa formativa sul territorio condotta con il sussidio ed il supporto degli Enti Locali. Viceversa Ucina ha deciso di occuparsi direttamente delle attività di secondo livello rendendosi partner dell'Accademia della Marina Mercantile, recente e splendida realtà, e costituendo Viareggiofucina, the school of Yachting, la cui offerta formativa è esplicitata nel successivo. Sull'attività di terzo livello Ucina ha riscontrato in forte sviluppo l'impegno accademico tanto settoriale quanto di carattere generale. Ne sono esempio le tradizionali Università di Genova, Napoli e Trieste, che hanno affiancato i tradizionali corsi di Ingegneria Navale a facoltà di nuova concezione, specificatamente finalizzati ad Ingegneria Nautica. Sul piano del design molte facoltà di Architettura (per esempio Genova, Politecnico di Milano) promuovono nell'ambito dei propri corsi di laurea una serie di corsi approfonditi o master di specializzazione (Master in yacht design del Politecnico di Milano ad esempio). Sul piano economico ed organizzativo riteniamo possa essere significativo l'esempio della Facoltà di Economia di Genova che con il proprio corso di Economia Marittima garantisce concreta attenzione alla nautica.

---

## 4.2

### Viareggiofucina: l'Accademia della nautica

La scuola, partecipata dall'UCINA e dal Comune di Viareggio, nasce con il preciso intento di creare competenza e specializzazione nel settore del diporto offrendo corsi di formazione per tutto il personale che vi opera, sfruttando al massimo contatti e sinergie con l'industria cantieristica, i Poli Universitari e gli organi di formazione locali e non. L'offerta formativa di Viareggiofucina si indirizza su **tre macro aree principali**:

1. Personale a terra – Management e tecnici di cantiere, società di servizio –
2. Personale imbarcato – Ufficiali di coperta e di macchina, Hostess e chef di bordo –
3. Formazione finanziata

#### Area 1. Corsi per Personale di terra

- Yacht Project management
- Yachting Law (aspetti Legali e fiscali della Nautica)
- TLC e strumentazioni elettroniche
- Gestione tecnica della Barca

#### Area 2. Corsi per Personale imbarcato

- Yacht Management/Crew Management
- Hostess Et Stewards
- Corso per Ufficiale di Navigazione/Macchina
- Corsi di Manovra con DECK SIMULATOR
- Cambusa e Cucina

- English on Board (in partnership con Int. Language School)
- Lingua italiana per equipaggi stranieri (in partnership con Univ. di Siena)
- Corsi STCW'95

Al di fuori delle aree sopra definite sono i corsi

- RSP/ASPP previsti per Decreto Legislativo (195/2003)
- Norme e regolamenti ( con il supporto delle CC.PP.)
- Aspirante Mediatore Marittimo (in partnership con ISYBA).

Tutti i corsi suddetti possono essere erogati con la modalità "on site" su tutto il territorio nazionale, secondo le necessità e le esigenze manifestate dai cantieri e dalle aziende.

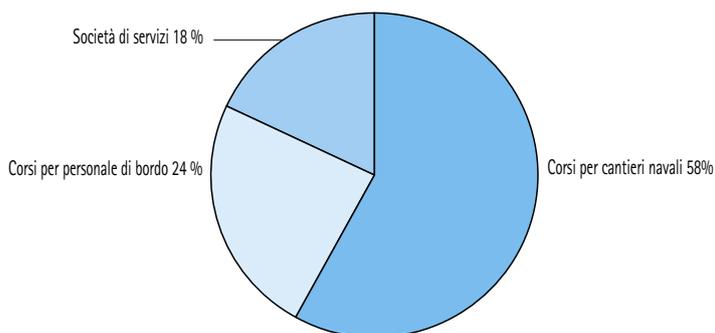
### Area 3. Formazione finanziata

Viareggiofucina agisce come "agenzia formativa accreditata" presso la Regione Toscana; pertanto può accedere a finanziamenti di tipo Comunitario, Regionale e Provinciale.

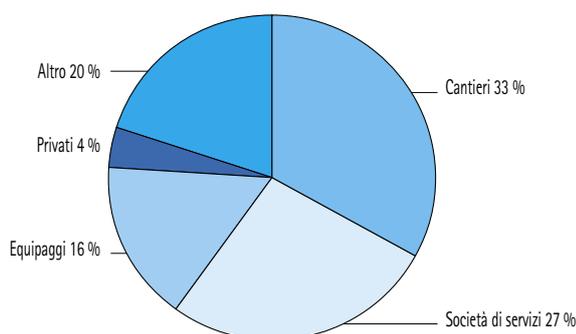
L'obiettivo di questi interventi è quello di realizzare dei percorsi formativi strutturati finalizzati all'inserimento occupazionale. Le attività sopra descritte mirano a dare alla scuola la possibilità di divenire nel medio termine una vera Accademia della Nautica da diporto, in grado di offrire tutti i corsi previsti dalle STCW' 95 e quelli a "valore aggiunto" qualitativo/gestionale; tutto questo nel centro produttivo della nautica italiana e perfettamente sinergico con il costruendo "sistema Nautico" tirrenico.

Il grafico 4.2.1 riporta l'area formativa di maggiore interesse per corso e il grafico 4.2.2 riporta la composizione dei partecipanti in termini di "provenienza aziendale". Anche questo dato riflette il grande interesse verso l'area formativa diretta al personale di terra.

**Grafico 4.2a**  
Corsi svolti per area



**Grafico 4.2b**  
Provenienza aziendale



## 5. La subacquea in Italia

*Contributo a cura di ASSOSUB*

Assosub, l'associazione italiana che riunisce le più importanti aziende di produzione e distribuzione di materiale subacqueo, organizzazioni didattiche, tour operator, diving ed editoria specializzata, ogni due anni pone il settore sotto osservazione con ricerche mirate a conoscere meglio il comportamento della sua utenza - i subacquei appunto - e verificarne l'andamento in termini numerici, qualitativi e di posizione sul mercato totale. Ebbene Assosub ha definito che i praticanti "light", ovvero coloro che fanno meno di 5 immersioni con autorespiratore in un anno, sono oltre cento mila.

Novanta mila invece sono i "new entry", ovvero coloro che si sono avvicinati alla pratica sportiva oggetto dell'indagine negli ultimi quattro anni.

Sessanta mila sono invece i praticanti intensivi, coloro che praticano con assiduità, anche nei mesi invernali, l'immersione subacquea. Detto ciò possiamo dire che il numero complessivo dei subacquei in Italia, valutati in una ricerca di due anni fa, siano 250 mila.

Per meglio definire il mercato si è proceduto alla clusterizzazione del settore individuando due distinte tipologie di praticanti l'immersione, due gruppi distinti per comportamento ed atteggiamento: da un parte i new entry definiti "pesciolini" e dall'altra i praticanti di lungo corso definiti "squali"

L'Istituto specializzato Freni ([www.frenimkt.com](http://www.frenimkt.com) per leggere l'intera ricerca) ha incrociato le migliaia di informazioni derivanti dalla ricerca e ha definito per (vedi tabelle) incroci tra disponibilità di tempo per la subacquea ed età ed ancora il rapporto che c'è tra sesso e tempo di attività subacquea.

Ma uno dei dati che più interessa è verificare l'andamento della spesa annuale per la subacquea, esclusi ovviamente i viaggi sia in Mediterraneo che in Mari tropicali.

Il primo anno di attività la spesa media per un subacqueo è si circa 1.400, cifra che si stabilizza nell'anno successivo su gli 800. Ma anche questa cifra non rimane stabile perché dopo il terzo anno tende a risalire oltre la quota iniziale ovvero supero i 1.500

La maggior parte dei "nostri" subacquei usa autorespiratore - 78%, mentre il restante 22 talvolta si immerge anche in apnea.

Ma perché un subacqueo fa questa attività?

La tabella qui allegata parla chiaro.

Il 74 per cento di chi usa autorespiratore si immerge per puro diletto!

L'uso del natante è essenziale per l'attività subacquea. Ma non tutti hanno barca di proprietà e la proprietà di uno scafo è correlato all'età del subacqueo. Più è anziano (con maggior disponibilità economica) è più frequentemente ha la proprietà della barca.

Il gruppo dei 45/54 anni dispone per ben il 46 per cento di un natante in contrapposizione al 22% dei giovani sotto i 34 anni (vedi tabella). Ma che attività sportiva fa il subacqueo italiano oltre ad immergersi? Ebbene si!, ama la montagna, o meglio ama lo sci più del nuoto!! (vedi tabella).

Subacquei grandi viaggiatori? Sì, il 60% di essi, negli ultimi 5 anni è stato all'estero per immersioni. Il Mar Rosso e Golfo Persico sono le mete più frequentate .

Per chiudere questa breve parentesi sul mondo della Subacquea, le ricerche di Assosub ci dicono che il mercato italiano vale, ad oggi oltre 300 milioni di Euro, tolti i viaggi.

E ci dice che i praticanti della subacquea per 35% hanno una condizione socio economica medio alta e circa oltre il 60% media. Il grado d'istruzione è alto (il 30% è laureato ed il 60% ha la media superiore).

Ed infine definiamo l'età dei nostri subacquei.

Il raggruppamento più alto lo abbiamo tra i 24 e 34 anni tra i "pesciolini" e tra i 35 e 44 tra gli squali. Gente matura quindi... Ma attenzione quasi il 26 per cento del nostro mondo sub è composto di donne, che sono (dati delle scuole di immersione) in costante aumento.

Incrocio fra "Da quanto tempo si dedica all'immersione subacquea" ? e sesso			
		Maschio	Femmina
(% Verticali)	100,00	100,00	100,00
Da 1 anno o meno	9,4	8,3	13,6
Da 2 a 3 anni	26,9	24,4	36,4
Da 4 a 5 anni	18,2	15,7	27,3
Da 6 a 7 anni	7,8	7,0	10,6
Da 8 a 10 anni	10,1	10,7	7,6
Da 11 a 15 anni	13,6	16,1	4,5
Da 16 a 20 anni	2,9	3,7	0,0
Da oltre 20 anni	11,0	14,0	0,0

Incrocio fra "Da quanto tempo si dedica all'immersione subacquea" ? e età					
		20-24 anni	25-34 anni	35-44 anni	45-54 anni
(% Verticali)	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Da 1 anno o meno	9,4	18,5	13,5	7,2	1,7
Da 2 a 3 anni	26,9	22,2	34,2	27,9	13,6
Da 4 a 5 anni	18,2	33,3	21,6	12,6	15,3
Da 6 a 7 anni	7,8	14,8	11,7	1,8	8,5
Da 8 a 10 anni	10,1	11,1	8,1	15,3	3,4
Da 11 a 15 anni	13,6	0,0	9,0	22,5	11,9
Da 16 a 20 anni	2,9	0,0	0,9	4,5	5,1
Da oltre 20 anni	11,0	0,0	0,9	8,1	40,7

Incrocio fra "Da quanto denaro ha speso nel corso degli ultimi 12 mesi per la pratica dell'immersione subacquea"? e Area Nielsen					
		Nielsen 1	Nielsen 2	Nielsen 3	Nielsen 4
(% Verticali)	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Fino a 300 euro	20,1	19,0	16,9	20,6	24,0
301 - 500 euro	13,3	14,0	13,8	8,8	16,0
501 - 1000 euro	19,8	20,0	20,0	20,6	18,7
1001 - 2000 euro	12,7	14,0	13,8	13,2	9,3
2001 - 3000 euro	7,5	9,0	6,2	7,4	6,7
3001 - 4000 euro	1,6	0,0	1,5	2,9	2,7
4001 - 5000 euro	2,9	5,0	1,5	2,9	1,3
Oltre 5000 euro	2,3	3,0	1,5	2,9	1,3
Non indica	19,8	16,0	24,6	20,6	20,0

Incrocio fra "Lei si immerge per diletto o pratica altre attività subacquee"? e "Che tipo di immersione subacquea pratica"?			
		Con autorespiratore	Sia con autorespiratore sia in apnea
(% Verticali)		100,0	100,0
Mi immergo sole per diletto	72,7	74,7	65,7
Caccia subacquea in apnea	2,3	0,0	10,4
Video subacqueo	6,2	5,8	7,5
Archeologia subacquea	7,1	7,1	7,5
Fotografia subacquea	20,1	19,5	22,4
Ricerca biologico/scientifica	2,3	1,7	4,5

Incrocio fra "Lei possiede (o ne dispone quando vuole) un'imbarcazione" ? e età					
		20-24 anni	25-34 anni	35-44 anni	45-54 anni
(% Verticali)	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Gommone	13,3	7,4	9,0	14,4	22,0
Barca a vela	3,2	0,0	2,7	2,7	6,8
Barca a motore	13,0	14,8	9,0	14,4	16,9
Non dispone	70,5	77,8	79,3	68,5	54,2



Appendice 1  
L'industria navale e la sua distribuzione sul territorio



L'elaborazione dei dati delle aziende rispondenti al questionario dei comparti della cantieristica, dei motori e degli accessori permette di inquadrare la distribuzione sul territorio delle aziende in ciascuno dei tre comparti e la distribuzione nelle regioni degli addetti che trovano occupazione in tale industria. Nella tabella A1.1 sono riportati i dati sulla distribuzione geografica dell'industria nautica nella sua interezza, risultati che evidenziano come la Lombardia si situi al primo posto sia per il numero di aziende che per numero di addetti. Seguono la Liguria, la Toscana e l'Emilia Romagna, che è quarta come aziende sul territorio ma occupa la seconda posizione per numero di addetti complessivo.

Da notare la posizione del Piemonte, la cui percentuale di occupati risulta sensibilmente superiore a quella delle aziende sul territorio, a dimostrazione che in tale regione sono presenti aziende a buona connotazione industriale, o anche di minore ricorso a sub forniture di altre aziende non strettamente appartenenti al comparto della nautica.

<b>Tabella A1.1</b> L'industria nautica nel suo complesso Distribuzione percentuale del numero di aziende e di addetti per regione	regione	aziende	addetti
	Lombardia	24,22%	23,14%
	Liguria	16,61%	10,33%
	Toscana	12,58%	7,73%
	Emilia Romagna	9,32%	15,47%
	Campania	6,83%	6,14%
	Piemonte	5,43%	14,69%
	Lazio	4,66%	3,45%
	Veneto	4,66%	2,16%
	Sicilia	4,35%	2,75%
	Marche	2,95%	8,40%
	Friuli Venezia Giulia	1,86%	1,33%
	Calabria	1,71%	1,35%
	Puglia	1,71%	1,78%
	Sardegna	1,24%	0,68%
	Umbria	1,09%	0,19%
	Abruzzo	0,31%	0,18%
	Basilicata	0,31%	0,15%
	Trentino Alto Adige	0,16%	0,10%

### Il comparto delle unità da diporto

Nel comparto delle unità da diporto, secondo quanto riportato in tabella A1.2 la Lombardia è la regione ove sono presenti il maggior numero di aziende che impiegano anche il maggior numero di addetti.

La seconda posizione in termini di aziende presenti sul territorio è occupata dalla Toscana, tuttavia soltanto sesta in termini di addetti.

La Liguria ospita nel suo territorio una percentuale più che 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 e in Piemonte ove le aziende a carattere industriale sono maggiormente diffuse.

<b>Tabella A1.2</b> Comparto della nautica da diporto Distribuzione percentuale del numero di aziende e di addetti per regione	regione	aziende	addetti
	Lombardia	20,39%	17,89%
	Toscana	12,83%	6,99%
	Liguria	12,17%	5,10%
	Emilia Romagna	9,21%	16,90%
	Campania	8,55%	7,77%
	Sicilia	7,57%	4,29%
	Lazio	5,92%	3,11%
	Veneto	5,92%	2,26%
	Marche	4,61%	12,47%
	Calabria	3,29%	2,34%
	Sardegna	2,63%	1,19%
	Piemonte	1,97%	17,84%
	Puglia	1,64%	0,55%
	Friuli Venezia Giulia	1,32%	0,69%
	Basilicata	0,66%	0,26%
	Umbria	0,66%	0,08%
	Abruzzo	0,33%	0,11%
	Trentino Alto Adige	0,33%	0,17%

## Il comparto degli accessori

La distribuzione delle aziende che producono o importano accessori nautici è indicata in tabella A1.3.

Anche in questo caso la Lombardia occupa il primo posto per numero di aziende e di addetti, mentre la Liguria si colloca al secondo, ben staccate dalla Toscana che occupa la terza posizione; le prime due regioni assommano infatti a quasi la metà del numero di aziende e di addetti complessivo.

Tabella A1.3 Comparto degli accessori Distribuzione percentuale del numero di aziende e di addetti per regione	regione	Aziende	Addetti
	Lombardia	26,37%	29,55%
Liguria	21,54%	17,95%	
Toscana	12,86%	9,70%	
Emilia Romagna	9,97%	15,26%	
Piemonte	8,68%	10,22%	
Campania	4,82%	3,23%	
Lazio	3,54%	4,23%	
Veneto	3,54%	2,07%	
Friuli Venezia Giulia	2,57%	2,50%	
Marche	1,61%	3,40%	
Puglia	1,29%	0,60%	
Sicilia	1,29%	0,64%	
Umbria	1,29%	0,29%	
Abruzzo	0,32%	0,31%	
Calabria	0,32%	0,03%	

## Il comparto dei motori

Oltre il 40% delle aziende produttrici di motori è situata in Lombardia, regione che detiene anche il più alto numero di addetti.

Da notare l'alto numero di addetti occupati in questo settore in Puglia. (Tabella A1.4)

Tabella A1.4 Comparto dei motori Distribuzione percentuale del numero di aziende e di addetti per regione	regione	Aziende	Addetti
	Lombardia	41,38%	34,18%
Campania	10,34%	9,01%	
Liguria	10,34%	12,93%	
Piemonte	6,90%	12,24%	
Puglia	6,90%	22,17%	
Toscana	6,90%	2,08%	
Emilia Romagna	3,45%	2,31%	
Lazio	3,45%	1,73%	
Sicilia	3,45%	1,04%	
Umbria	3,45%	0,69%	
Veneto	3,45%	1,62%	

## La dimensione delle aziende sulla base del numero di addetti

Al fine di sviluppare ulteriormente l'analisi relativa a valutare le aziende nautiche presenti sul territorio in base al numero dei dipendenti, sono state individuate cinque classi di addetti: da uno a cinque addetti, da sei a quindici, da sedici a cinquanta, da cinquantuno a cento e oltre cento.

Nella Tabella A1.5 sono riportati risultati dell'elaborazione.

Dall'analisi emerge come le aziende del settore siano prevalentemente di piccole dimensioni: oltre il 39% delle aziende impiega meno di 5 addetti nautici mentre soltanto il 3,5% delle aziende impiega oltre 100 addetti (Tabella A1.5).

Per quanto riguarda l'analisi tra i diversi comparti emerge significativamente il comparto dei motori, che risulta l'unico ad avere un numero di addetti più elevato nelle classi più numerose rispetto agli altri settori.

Tabella A1.5 Distribuzione percentuale delle aziende nautiche per classi di addetti	comparto	1-5	6-15	16-50	51-100	>100
	accessori		25,72%	42,12%	24,44%	5,14%
cantieristica		51,61%	26,30%	15,63%	2,48%	3,97%
motori		13,79%	41,38%	27,59%	10,34%	6,90%
totale complessivo		39,30%	33,51%	19,78%	3,90%	3,50%

## La dimensione delle aziende sulla base del fatturato

Una seconda analisi effettuata sulla dimensione aziendale prende in esame il fatturato delle aziende suddivise in nove classi, articolate secondo tale valore, espresso in milioni di euro (Tabella A1.6).

comparto	<0,5	0,5-1,5	1,5-3	3-5	5-7,5	7-12,5	12,5-25	25-50	>50
accessori	15,61%	29,94%	26,11%	11,78%	6,37%	3,82%	5,73%	0,64%	0,00%
cantieristica	64,76%	10,91%	6,71%	5,45%	3,22%	3,08%	2,66%	1,40%	1,82%
motori	3,33%	6,67%	20,00%	20,00%	3,33%	3,33%	26,67%	13,33%	3,33%
totale complessivo	48,44%	16,43%	12,84%	7,74%	4,15%	3,31%	4,25%	1,51%	1,32%

Anche in termini di fatturato prevalgono le aziende di piccole dimensioni, oltre il 48% delle aziende hanno infatti un fatturato inferiore al mezzo milione di euro e addirittura oltre il 65% non arriva a 1,5 milioni di euro.

Analogamente a quanto visto per il numero di dipendenti la distribuzione risulta analoga per i comparti propriamente nautici (imbarcazioni ed accessori), e significativamente diversa per il comparto dei motori, caratterizzato da fatturati medi più elevati.



## Appendice 2

### Import-export: dati ed elaborazioni ISTAT



**Tabella A2.1**  
Commercio con l'estero di unità a motore entro bordo

fonte ISTAT

zona	paese	import			export			saldo
		numero	valore	percentuale	numero	valore	percentuale	
Africa	Algeria			0.0%	4	37,464	0.0%	37,464
	Angola			0.0%			0.0%	
	Camerun			0.0%	1	2,880	0.0%	2,880
	Capoverde			0.0%	11	38,446	0.0%	38,446
	Comore			0.0%	1	2,807,147	0.2%	
	Congo			0.0%			0.0%	
	Costa D'avorio			0.0%			0.0%	
	Egitto			0.0%	1	2,147	0.0%	2,147
	Eritrea			0.0%			0.0%	
	Etiopia			0.0%			0.0%	
	Gabon			0.0%			0.0%	
	Guinea			0.0%			0.0%	
	Kenia			0.0%			0.0%	
	Libia			0.0%			0.0%	
	Liberia	1	8,000,000	1.2%	5	16,828,112	1.1%	8,828,112
	Madagascar			0.0%	1	7,250	0.0%	7,250
	Mali			0.0%			0.0%	
	Marocco			0.0%			0.0%	
	Mauritius			0.0%			0.0%	
	Namibia	1	500,000	0.1%			0.0%	500,000
	Nigeria			0.0%	3	208,755	0.0%	208,755
	Senegal			0.0%			0.0%	
	Seychelles			0.0%			0.0%	
	Sierra Leone			0.0%			0.0%	
	Sudafrica	3	1,100,000	0.2%	3	5,115,091	0.3%	4,015,091
	Sudan			0.0%	6	1,112,355	0.1%	1,112,355
	Tanzania			0.0%			0.0%	
	Tunisia			0.0%	8	33,990	0.0%	33,990
	Uganda			0.0%			0.0%	
Totale Africa		5	9,600,000	1.5%	44	26,193,637	1.7%	16,593,637
Altro	Regioni Polari			0.0%			0.0%	
	Paesi non Determinati			0.0%			0.0%	
Totale Altro				0.0%			0.0%	
America	Antigua E Barbuda			0.0%	1	1,100	0.0%	1,100
	Antille Olandesi			0.0%			0.0%	
	Argentina	5	686,982	0.1%			0.0%	686,982
	Aruba			0.0%			0.0%	
	Bahamas	2	3,000,000	0.5%	3	34,243,909	2.2%	31,243,909
	Barbados			0.0%			0.0%	
	Belize			0.0%	1	7,972,430	0.5%	7,972,430
	Bermude	2	24,000,000	3.6%	6	46,390,125	2.9%	22,390,125
	Bolivia			0.0%			0.0%	
	Brasile	1	33,700	0.0%	6	70,286	0.0%	36,586
	Canada	480	8,470,015	1.3%	7	15,156,041	1.0%	6,686,026
	Cayman	10	84,944,281	12.9%	18	194,943,962	12.4%	109,999,681
	Cile			0.0%			0.0%	
	Costarica			0.0%	1	4,905,640	0.3%	4,905,640
	Cuba			0.0%			0.0%	
	Ecuador			0.0%			0.0%	
	El Salvador			0.0%			0.0%	
	Giamaica			0.0%			0.0%	
	Grenada		700,000	0.1%	1	3,810,458	0.2%	3,110,458
	Honduras			0.0%			0.0%	
	Isole Turks E Caicos			0.0%			0.0%	
	Isole Vergini Gb	5	18,606,250	2.8%	25	115,730,851	7.4%	97,124,601
	Isole Vergini Usa	8	7,058	0.0%			0.0%	7,058
	Messico			0.0%	1	818,312	0.1%	818,312
	Montserrat			0.0%			0.0%	
	Panama	2	1,065,000	0.2%	2	831,000	0.1%	234,000

(continua)

	Peru							
	Rep. Dominicana			0.0%	1	720,319	0.1%	720,319
	Saint Kitts And Nevis			0.0%			0.0%	
	San Vincenzo	8	62,750,000	9.5%	8	57,173,095	3.6%	5,576,905
	Santa Lucia			0.0%			0.0%	
	Uruguay			0.0%			0.0%	
	Venezuela			0.0%	10	4,849,588	0.3%	4,849,588
	Stati Uniti	935	62,306,803	9.5%	157	186,572,024	11.9%	124,265,221
Totale America		1,459	266,570,089	40.4%	249	674,939,425	42.9%	408,369,336
Asia	Afghanistan			0.0%			0.0%	
	Arabia Saudita			0.0%	9	2,766,343	0.2%	2,766,343
	Bahrain			0.0%			0.0%	
	Birmania			0.0%			0.0%	
	Cina	2	1,034,690	0.2%	4	3,916,342	0.2%	2,881,652
	Corea Del Sud			0.0%	1	2,100,000	0.1%	2,100,000
	Emirati Arabi Uniti	3	2,533,300	0.4%	32	45,407,857	2.9%	42,874,557
	Filippine			0.0%			0.0%	
	Giappone	16	50,544	0.0%	2	945,838	0.1%	895,294
	Giordania			0.0%	1	565,443	0.0%	565,443
	Hong Kong			0.0%	19	14,726,521	0.9%	14,726,521
	India			0.0%			0.0%	
	Indonesia	2	146,160	0.0%	1	9,519	0.0%	136,641
	Iran			0.0%			0.0%	
	Israele			0.0%	4	274,039	0.0%	274,039
	Kuwait			0.0%	4	7,655,639	0.5%	7,655,639
	Libano			0.0%	5	628,220	0.0%	628,220
	Macao			0.0%	-		0.0%	
	Malaysia	1	678,067	0.1%	1	2,527,758	0.2%	1,849,691
	Maldive			0.0%			0.0%	
	Oman			0.0%			0.0%	
	Qatar			0.0%	3	10,436,734	0.7%	10,436,734
	Singapore	5	1,849,310	0.3%	4	867,411	0.1%	981,899
	Siria			0.0%			0.0%	
	Srilanka							
	Thailandia			0.0%			0.0%	
	Taiwan			0.0%	2	80,413	0.0%	80,413
	Yemen			0.0%			0.0%	
Totale Asia		29	6,292,071	1.0%	93	92,909,077	5.9%	86,617,006
Australia	Australia	22	14,856,789	2.3%	7	4,113,393	0.3%	10,743,396
	Isole Marshall			0.0%	2	13,360,100	0.8%	13,360,100
	Nuova Caledonia			0.0%			0.0%	
	Polinesia Francese			0.0%	1	48,675	0.0%	48,675
	Nuova Zelanda	2	18,228,415	2.8%	5	3,977,524	0.3%	14,250,891
Totale Australia		24	33,085,204	5.0%	15	21,499,692	1.4%	11,585,512
Extra	Albania	3	4,700	0.0%	11	95,667	0.0%	90,967
	Andorra			0.0%				
	Bielorussia			0.0%			0.0%	
	Bulgaria	17	61,230	0.0%	3	82,300	0.0%	21,070
	Bosnia Erzegovina			0.0%			0.0%	
	Croazia	43	8,515,302	1.3%	94	31,127,220	2.0%	22,611,918
	Georgia			0.0%			0.0%	
	Gibilterra	1	5,676,107	0.9%	14	29,540,452	1.9%	23,864,345
	Groenlandia			0.0%			0.0%	
	Islanda			0.0%			0.0%	
	Kazakistan			0.0%			0.0%	
	Lichtenstein			0.0%	2	2,939,250	0.2%	2,939,250
	Macedonia			0.0%			0.0%	
	Norvegia	14	1,859,505	0.3%	179	6,425,933	0.4%	4,566,428
	Romania			0.0%	10	200,740	0.0%	200,740
	Russia	2	4,198,000	0.6%	32	14,548,293	0.9%	10,350,293
	Serbia	23	19,636	0.0%	4	371,010	0.0%	351,374
	Serbia Montenegro			0.0%	1	234,188	0.0%	234,188
	Svizzera	27	1,658,407	0.3%	70	20,305,339	1.3%	18,646,932
	Turchia	45	10,089,074	1.5%	21	3,733,253	0.2%	6,355,821

(continua)

	Ucraina			0.0%			0.0%	
Totale Extra		175	26,692,072	4.1%	442	109,842,065	7.0%	83,149,993
U.E.	Austria	10	2,842,291	0.4%	20	16,083,582	1.0%	13,241,291
	Belgio	45	1,674,650	0.3%	12	2,211,616	0.1%	536,966
	Cipro	6	2,400,000	0.4%	7	1,356,620	0.1%	1,043,380
	Danimarca	1	138,476	0.0%	6	23,721,582	1.5%	23,583,106
	Estonia			0.0%			0.0%	
	Finlandia	4	9,072,329	1.4%	1	55,463	0.0%	9,016,866
	Francia	440	148,602,909	22.5%	497	196,511,339	12.5%	47,908,430
	Germania	160	18,904,536	2.9%	82	18,350,086	1.2%	554,450
	Grecia			0.0%	107	39,024,623	2.5%	39,024,623
	Irlanda			0.0%	2	535,426	0.0%	535,426
	Lettonia			0.0%	5	1,976,651	0.1%	1,976,651
	Lituania			0.0%			0.0%	
	Lussemburgo	1	1,237,250	0.2%	8	19,173,053	1.2%	17,935,803
	Malta			0.0%	11	5,145,990	0.3%	5,145,990
	Paesi Bassi	57	1,721,822	0.3%	86	11,373,543	0.7%	9,651,721
	Polonia	26	481,637	0.1%	1	159,666	0.0%	321,971
	Portogallo	14	7,285,524	1.1%	30	17,613,735	1.1%	10,328,211
	Regno Unito	125	94,198,028	14.3%	126	213,500,969	13.6%	119,302,941
	Rep. Ceca			0.0%	5	1,038,859	0.1%	1,038,859
	Slovacchia	1	164,900	0.0%			0.0%	164,900
	Slovenia	7	1,377,731	0.2%	56	10,214,755	0.6%	8,837,024
	Spagna	121	24,203,630	3.7%	422	66,794,307	4.2%	42,590,677
	Svezia	12	2,513,917	0.4%	30	3,512,039	0.2%	998,122
	Ungheria			0.0%	8	624,800	0.0%	624,800
Totale U.E.		1,030	316,819,630	48.1%	1,522	648,978,704	41.2%	332,159,074

**Tabella A2.2**  
Commercio con l'estero di unità a motore fuoribordo

fonte ISTAT

zona	paese	import			export			saldo
		numero	valore	percentuale	numero	valore	percentuale	
Africa	Algeria							
	Angola							
	Benin							
	Camerun							
	Capoverde				2	1,750	0	1,750
	Congo	1	80,143	0				80,143
	Costa D'avorio							
	Egitto				3	199,384	0	199,384
	Eritrea				1	1,500	0	1,500
	Etiopia				1	2,190	0	2,190
	Gambia							
	Gana							
	Guinea							
	Kenia							
	Libia				3	97,670	0	97,670
	Liberia							
	Madagascar							
	Mali							
	Marocco							
	Mauritius	1	40,062	0				40,062
Mayotte				2	21,500	0	21,500	
Namibia								
Nigeria								
Sierra Leone								
Senegal								
Seychelles								
Sudafrica				8	1,961,846	0	1,961,846	
Sudan								
Tanzania				1	3,593	0	3,593	
Tunisia	12	2,631,682	0				2,631,682	
Uganda								

(continua)

Totale Africa		14	2,751,887	0	21	2,289,433	0	462,454
Altro	Altro							
Totale Altro								
America	Antigua E Barbuda				1	4,000	0	4,000
	Antille Olandesi				1	26,208	0	26,208
	Argentina	24	323,415	0				323,415
	Bahamas							
	Barbados							
	Belize							
	Bermude							
	Bolivia							
	Brasile	8	36,750	0	12	133,165	0	96,415
	Canada	289	67,409	0	2	67,500	0	91
	Cayman							
	Cile				2	11,620	0	11,620
	Colombia	4	80,181	0				80,181
	Costarica							
	Cuba				2	1,446	0	1,446
	El Salvador							
	Guatemala				1	11,800	0	11,800
	Honduras							
	Isole Turks E Caicos							
	Isole Vergini Gb				2	912,657	0	912,657
	Isole Vergini Usa							
	Panama				1	350,000	0	350,000
	Peru'				1	4,639	0	4,639
	Messico				6	1,299,497	0	1,299,497
	Montserrat							
	Rep. Dominicana							
	San Vincenzo							
	Uruguay							
	Venezuela	49	27,195	0				27,195
	Stati Uniti	470	9,916,251	0	119	12,746,794	0	2,830,543
Totale America		844	10,451,201	0	150	15,569,326	0	5,118,125
Asia	Arabia Saudita				2	1,380,449	0	1,380,449
	Bahreïn				1	1,317	0	1,317
	Birmania							
	Cina	20,128	193,646	0	4	33,625	0	160,021
	Corea Del Sud				1	14,815	0	14,815
	Emirati Arabi Uniti	2	28,185	0	26	18,644,049	0	18,615,864
	Filippine							
	Giappone				72	810,937	0	810,937
	Giordania							
	Hong Kong				4	1,145,832	0	1,145,832
	India				30	9,200	0	9,200
	Indonesia	4	3,087	0				3,087
	Israele				2	18,412	0	18,412
	Kuwait							
	Libano							
	Macao							
	Malaysia							
	Maldive							
	Oman							
	Pakistan				2	21,813	0	21,813
	Qatar	3	21,326	0	7	197,812	0	176,486
	Singapore				1	5,359	0	5,359
	Siria							
	Sri Lanka				9	520,617	0	520,617
	Thailandia	1	2,500	0	1	100,000	0	97,500
	Taiwan				3	31,500	0	31,500
	Yemen							
Totale Asia		20,138	248,744	0	165	22,935,737	0	22,686,993
Australia	Australia	4	60,542	0	4	11,578	0	48,964
	Isole Marshall							
	Nuova Caledonia							

(continua)

	Polinesia Francese				10	9,475	0	9,475
	Nuova Zelanda	1	61,748	0				61,748
	Vanuatu							
Totale Australia		5	122,290	0	14	21,053	0	-101,237
Extra	Albania	2	3,000	0	11	141,662	0	138,662
	Bielorussia							
	Bosnia Erzegovina							
	Bulgaria				3	3,000	0	3,000
	Croazia	8	139,100	0	244	5,828,376	0	5,689,276
	Gibilterra							
	Groenlandia							
	Islanda							
	Kosovo							
	Lichtenstein							
	Macedonia				4	26,527	0	26,527
	Montenegro							
	Norvegia	9	18,276	0	647	4,282,979	0	4,264,703
	Romania	2	1,500	0	110	598,514	0	597,014
	Russia				17	3,634,876	0	3,634,876
	Serbia Montenegro				1	30,000	0	30,000
	Svizzera	2	8,910	0	148	2,749,265	0	2,740,355
	Turchia	321	1,678,443	0	201	863,884	0	814,559
	Turkmenistan							
	Ucraina	1	23,900	0	18	17,367	0	6,533
Totale Extra		345	1,873,129	0	1,404	18,176,450	0	16,303,321
U.E.	Austria				83	234,881	0	234,881
	Belgio	5	5,874	0	13	89,158	0	83,284
	Cipro	1	16,741	0	2	410,000	0	393,259
	Danimarca				319	178,174	0	178,174
	Estonia	1	4,000	0	11	61,890	0	57,890
	Finlandia				581	215,331	0	215,331
	Francia	1,439	6,821,369	0	2,683	7,551,865	0	730,496
	Germania	526	1,589,997	0	573	987,082	0	602,915
	Grecia	13	124,771	0	221	843,150	0	718,379
	Irlanda				23	168,330	0	168,330
	Lettonia							
	Lituania							
	Lussemburgo							
	Malta				11	19,519	0	19,519
	Paesi Bassi	12	902,465	0	448	1,093,823	0	191,358
	Polonia	322	3,111,916	0	3	20,280	0	3,091,636
	Portogallo	1	597	0	42	207,040	0	206,443
	Regno Unito	45	10,018,310	0	250	1,282,413	0	8,735,897
	Rep. Ceca	6	5,815	0	8	64,100	0	58,285
	Slovacchia				2	85,712	0	85,712
	Slovenia	26	8,132	0	44	255,192	0	247,060
	Spagna	126	2,029,266	0	1,133	2,718,952	0	689,686
	Svezia				43	197,470	0	197,470
	Ungheria				4	52,826	0	52,826
Totale U.E.		2,523	24,639,253	1	6,497	16,737,188	0	-7,902,065

**Tabella A2.3**  
Commercio con l'estero di unità a pneumatiche

fonte ISTAT

paese	zona	import			export			saldo
		numero	valore	percentuale	numer	valore	percentuale	
Africa	Algeria			0.0%	3	32,165	0.1%	32,165
	Angola			0.0%			0.0%	
	Camerun			0.0%			0.0%	
	Capoverde			0.0%			0.0%	
	Congo							
	Costa D'avorio			0.0%			0.0%	
	Egitto			0.0%	5	37,081	0.1%	37,081
	Eritrea			0.0%			0.0%	

	Etiopia			0.0%			0.0%	
	Gabon						0.0%	
	Ghana			0.0%			0.0%	
	Gibuti			0.0%			0.0%	
	Guinea			0.0%			0.0%	
	Kenia			0.0%			0.0%	
	Liberia			0.0%			0.0%	
	Libia			0.0%	5	168,000	0.6%	168,000
	Madagascar			0.0%			0.0%	
	Mozambico						0.0%	
	Marocco			0.0%			0.0%	
	Mauritania			0.0%			0.0%	
	Maurizio						0.0%	
	Namibia			0.0%	1	12,878	0.1%	12,878
	Nigeria							
	Ruanda			0.0%			0.0%	
	Senegal			0.0%			0.0%	
	Seychelles			0.0%			0.0%	
	Sudafrica	1	3,492	0.0%			0.0%	3,492
	Sudan			0.0%	1	4,736	0.0%	4,736
	Tanzania			0.0%			0.0%	
	Tunisia	13,646	4,354,959	26.4%	9	20,983	0.1%	4,333,976
Totale Africa		13,647	4,358,451	26.4%	29	295,673	1.1%	4,062,778
Altro	Altro			0.0%			0.0%	
	Regione Polari			0.0%			0.0%	
Totale Altro				0.0%			0.0%	
America	Antigua E Barbuda			0.0%			0.0%	
	Argentina			0.0%			0.0%	
	Bahamas			0.0%			0.0%	
	Belize			0.0%			0.0%	
	Bermude			0.0%	17	11,251	0.0%	11,251
	Brasile			0.0%			0.0%	
	Canada	3	8,638	0.1%	2	100,834	0.4%	92,196
	Cile			0.0%	2	11,620	0.0%	11,620
	Colombia			0.0%			0.0%	
	Costa Rica			0.0%			0.0%	
	Cuba			0.0%	1	19,260	0.1%	19,260
	Honduras			0.0%			0.0%	
	Isole Cayman			0.0%			0.0%	
	Isole Vergini Gb			0.0%			0.0%	
	Marshall (Isole)			0.0%			0.0%	
	Messico	2	5,614	0.0%			0.0%	5,614
	Panama						0.0%	
	San Vincenzo			0.0%			0.0%	
	Rep. Dominicana			0.0%			0.0%	
	Trinidad E Tobago						0.0%	
	Venezuela	37	95,705	0.6%	1	5,000	0.0%	90,705
	Stati Uniti	59	694,707	4.2%	216	786,165	2.9%	91,458
Totale America		101	804,664	4.9%	239	934,130	3.5%	129,466
Asia	Bahrain			0.0%			0.0%	
	Cina	15,610	135,095	0.8%			0.0%	135,095
	Comore			0.0%			0.0%	
	Corea Del Sud	32	12,469	0.1%	1	32,000	0.1%	19,531
	Emirati Arabi Uniti			0.0%	8	40,464	0.2%	40,464
	Filippine			0.0%			0.0%	
	Giappone			0.0%			0.0%	
	Hong Kong			0.0%	5	232,062	0.9%	232,062
	India			0.0%			0.0%	
	Indonesia			0.0%			0.0%	
	Iran						0.0%	
	Israele			0.0%	1	2,395	0.0%	2,395
	Kuwait			0.0%	1	10,000	0.0%	10,000
	Libano			0.0%			0.0%	
	Malaysia	30	33,271	0.2%			0.0%	33,271
	Maldive			0.0%	63	75,109	0.3%	75,109

	Mongolia			0.0%			0.0%	
	Oman			0.0%			0.0%	
	Qatar			0.0%			0.0%	
	Singapore			0.0%			0.0%	
	Siria			0.0%			0.0%	
	Sri Lanka			0.0%			0.0%	
	Tailandia			0.0%	5	13,536	0.1%	13,536
	Taiwan	410	11,579	0.1%			0.0%	11,579
	Vietnam			0.0%			0.0%	
	Yemen			0.0%			0.0%	
Totale Asia		16,082	192,414	1.2%	84	405,566	1.5%	213,152
Australia	Australia			0.0%	10	127,053	0.5%	127,053
	Nuova Caledonia			0.0%			0.0%	
	Polinesia Francese			0.0%			0.0%	
	Nuova Zelanda			0.0%	11	16,625	0.1%	16,625
Totale Australia				0.0%	21	143,678	0.5%	143,678
Extra	Albania			0.0%			0.0%	
	Bosnia Erzegovina	1	720				0.0%	720
	Bulgaria			0.0%	1	2,750	0.0%	2,750
	Croazia	6	21,527	0.1%	255	1,759,764	6.5%	1,738,237
	Gibilterra			0.0%	1	52,797	0.2%	52,797
	Groenlandia			0.0%			0.0%	
	Islanda			0.0%			0.0%	
	Kazakistan			0.0%			0.0%	
	Kosovo							
	Macedonia				1	1,425	0.0%	1,425
	Montenegro							
	Norvegia			0.0%	186	754,236	2.8%	754,236
	Romania	2,451	59,146	0.4%			0.0%	59,146
	Russia			0.0%			0.0%	
	Serbia							
	Serbia Montenegro			0.0%	2	16,100	0.1%	16,100
	Svizzera	1	5,000	0.0%	57	404,918	1.5%	399,918
	Turchia	7	41,509	0.3%	14	105,159	0.4%	63,650
	Ucraina	7	17,229	0.1%			0.0%	17,229
Totale Extra		2,473	145,131	0.9%	520	3,137,789	11.6%	2,992,658
U.e.	Austria	13	3,689	0.0%	59	216,262	0.8%	212,573
	Belgio	1,656	1,286,939	7.8%	51	468,712	1.7%	818,227
	Cipro			0.0%	67	351,344	1.3%	351,344
	Danimarca			0.0%	167	91,358	0.3%	91,358
	Estonia			0.0%			0.0%	
	Finlandia			0.0%	47	32,769	0.1%	32,769
	Francia	3,735	4,273,094	25.9%	1,319	10,239,207	37.9%	5,966,113
	Germania	452	306,644	1.9%	173	765,419	2.8%	458,775
	Grecia	10	37,220	0.2%	422	3,487,339	12.9%	3,450,119
	Irlanda			0.0%	2	4,590	0.0%	4,590
	Lettonia			0.0%	1	11,264	0.0%	11,264
	Lituania			0.0%	1	9,000	0.0%	9,000
	Lussemburgo			0.0%	2	21,496	0.1%	21,496
	Malta			0.0%	82	59,564	0.2%	59,564
	Paesi Bassi	121	78,079	0.5%	274	1,052,969	3.9%	974,890
	Polonia			0.0%	2	10,849	0.0%	10,849
	Portogallo	1	129,834	0.8%	134	489,513	1.8%	359,679
	Regno Unito	315	1,949,976	11.8%	36	458,298	1.7%	1,491,678
	Rep. Ceca	53	85,882	0.5%	19	38,815	0.1%	47,067
	Slovacchia			0.0%	17	10,319	0.0%	10,319
	Slovenia	27	13,437	0.1%	265	341,130	1.3%	327,693
	Spagna	1,021	2,814,392	17.1%	565	3,602,573	13.3%	788,181
	Svezia	1	2,370	0.0%	160	313,248	1.2%	310,878
	Ungheria			0.0%	15	32,055	0.1%	32,055
Totale U.E.		7,405	10,981,556	66.6%	3,880	22,108,093	81.9%	11,126,537

**Tabella A2.4****Commercio con l'estero di unità a vela**

fonte ISTAT

zona	paese	import			export			saldo
		numero	valore	percentuale	numero	valore	percentuale	
Africa	Algeria				1	26,551	0	26,551
	Camerun							
	Capoverde							
	Costa D'avorio							
	Egitto							
	Eritrea							
	Etiopia							
	Ghana				3	2,600	0	2,600
	Gibuti							
	Guinea							
	Kenia							
	Libano				1	19,350	0	19,350
	Libia				1	285,000	0	285,000
	Liberia							
	Madagascar							
	Marocco							
	Namibia							
	Nigeria				1	1,250	0	1,250
	Ruanda							
	Senegal							
	Seychelles							
	Sudafrica	4	2,600,179	0	11	31,410	0	2,568,769
	Tanzania							
	Tunisia	1	812,603	0				812,603
Totale Africa		5	3,412,782	0	18	366,161	0	3,046,621
Altro	Altro							
Totale Altro								
America	Antigua E Barbuda				1	10,500	0	10,500
	Antille				1	1,292,362	0	1,292,362
	Argentina	4	21,204	0				21,204
	Bahamas							
	Barbados							
	Belize							
	Bermude	1	1,000,000	0	2	2,022,810	0	1,022,810
	Brasile				1	7,528	0	7,528
	Canada							
	Cayman	1	2,500,000	0	2	7,678,891	0	5,178,891
	Cile							
	Costa Rica							
	Cuba	1	4,236	0	201	1,007,729	0	1,003,493
	Giamaica							
	Grenada	1	140,000	0	1	38,314	0	101,686
	Honduras							
	Isole Vergini Gb	1	790,000	0	2	291,745	0	498,255
	Isole Vergini Usa							
	Marshall (Isole)							
	Messico							
	Panama							
	Rep. Dominicana				1	10,000	0	10,000
	San Vincenzo	1	1,300,000	0				1,300,000
	Uruguay							
	Venezuela	1	5,726	0				5,726
	Stati Uniti	101	4,202,208	0	24	4,082,154	0	120,054
Totale America		113	10,068,374	0	236	16,442,033	0	6,373,659
Asia	Arabia Saudita							
	Bahrain				2	43,900	0	43,900
	Cina	2	750,000	0	38	50,000	0	700,000
	Corea Del Sud				4	311,025	0	311,025
	Emirati Arabi Uniti				3	382,723	0	382,723

	Filippine							
	Giappone				11	90,301	0	90,301
	Giordania							
	Hong Kong				2	41,817	0	41,817
	India							
	Indonesia							
	Iran				1	4,594	0	4,594
	Israele				1	397,000	0	397,000
	Kuwait							
	Libano							
	Malaysia				2	65,247	0	65,247
	Maldiva				2	2,000	0	2,000
	Qatar							
	Singapore	1	4,736	0				4,736
	Tailandia	2	7,600,000	0				7,600,000
	Taiwan				2	111,536	0	111,536
	Vietnam							
	Yemen							
Totale Asia		5	8,354,736	0	68	1,500,143	0	6,854,593
Australia	Australia	9	364,106	0	5	40,790	0	323,316
	Nuova Caledonia				1	1,200	0	1,200
	Polinesia Francese							
	Nuova Zelanda	7	6,762,221	0	3	581,060	0	6,181,161
Totale Australia		16	7,126,327	0	9	623,050	0	6,503,277
Extra	Albania				1	1,500	0	1,500
	Bulgaria	188	160,747	0				160,747
	Croazia	19	2,535,150	0	20	1,158,440	0	1,376,710
	Gibilterra				1	327,000	0	327,000
	Groenlandia							
	Liechtenstein							
	Macedonia				2	28,663	0	28,663
	Norvegia				107	846,528	0	846,528
	Romania				2	1,580	0	1,580
	Russia				1	33,000	0	33,000
	Serbia Montenegro							
	Svizzera	9	198,991	0	36	1,434,446	0	1,235,455
	Turchia	40	658,600	0	5	1,063,707	0	405,107
	Ucraina							
Totale Extra		256	3,553,488	0	175	4,894,864	0	1,341,376
U.E.	Austria	2	238,000	0	2	420,857	0	182,857
	Belgio	15	985,440	0	3	4,200	0	981,240
	Cipro							
	Citta' Dal Vaticano							
	Danimarca	31	6,936,091	0				6,936,091
	Estonia							
	Finlandia	7	8,297,440	0				8,297,440
	Francia	629	54,174,162	0	66	9,343,458	0	44,830,704
	Germania	158	15,002,658	0	308	356,508	0	14,646,150
	Grecia				17	865,846	0	865,846
	Irlanda							
	Lettonia	5	52,328	0				52,328
	Lituania							
	Lussemburgo	5	8,875,000	0				8,875,000
	Malta	1	90,000	0	4	7,580	0	82,420
	Paesi Bassi	33	9,240,386	0	3	27,526	0	9,212,860
	Polonia	62	2,175,490	0	1	449,570	0	1,725,920
	Portogallo	1	25,000	0	2	313,615	0	288,615
	Regno Unito	313	8,348,045	0	21	2,074,821	0	6,273,224
	Rep. Ceca							
	Slovacchia							
	Slovenia	31	3,888,885	0	2	9,620	0	3,879,265
	Spagna	14	2,486,979	0	36	3,712,862	0	1,225,883
	Svezia	2	473,038	0				473,038
	Ungheria				3	4,780	0	4,780
Totale U.E.		1,309	121,288,942	1	468	17,591,243	0	-103,697,699

## La nautica in cifre

### Analisi del mercato per l'anno 2005

È una pubblicazione redatta da UCINA  
per i propri associati

Hanno contribuito:

Comando Generale delle Capitanerie di Porto  
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio di Statistica  
ICOMIA, International Council of Marine Industry Associations  
Assilea Associazione Italiana Leasing  
Assosub, Associazione Produttori ed Operatori della subacquea  
RINA S.p.A.  
Università degli Studi di Genova - Dipartimento di economia e Metodi Quantitativi  
ViareggioFucina

Nautica in cifre  
è una pubblicazione redatta da UCINA  
per i propri associati  
è stata curata da:  
Stefano Brigadi, Paolo Cavalieri, Fede Gardella, Monica Grosso, Enrico Ivaldi,  
Enrico Musso, Lorenzo Pollicardo, Rosa Romano

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](mailto:ucina@ucina.net)  
Visitate il nostro sito: [www.ucina.net](http://www.ucina.net)

graphic design  
Gabriella Ventaglio

stampa Algraphy  
Genova, ottobre 2006  
copie 2000