



La Nautica in cifre . edizione 2005

Indice

L'industria nautica italiana nel suo insieme	1	2	Introduzione
		2	La cantieristica
		3	Gli accessori e i motori
		3	La produzione totale
		4	Andamento import export secondo i dati ISTAT
		7	Il contributo della nautica al prodotto interno lordo
		8	Il turismo nautico in Italia
		8	Il parco nautico italiano immatricolato
		12	Il parco nautico non immatricolato in Italia
		12	Le patenti nautiche rilasciate nel corso del 2004
		13	I porti turistici in Italia
		14	Il finanziamento di imbarcazioni in leasing <i>a cura di ASSILEA, Associazione Italiana Leasing</i>
		16	Un sistema nautico integrato nell'ottica dello yachting satisfaction <i>a cura dell'Osservatorio Mercato Nautico dell'Università di Roma Tor Vergata</i>
		18	Valori e atteggiamento relativi all'attività sportiva di immersione subacquea <i>a cura di Assosub e Istituto Ricerche Marketing Freni</i>
		L'industria nautica nel mondo	20
21	Il parco nautico mondiale		
23	Le infrastrutture		
24	La produzione nautica		
26	I superyachts		
Appendice A1 Metodologia della ricerca	29	30	La distribuzione del questionario
		30	L'industria nautica italiana nella sua distribuzione sul territorio
		32	La dimensione delle aziende sulla base del numero degli addetti
		32	La dimensione delle aziende sulla base del fatturato
		32	La performance del primo 20% di aziende
Appendice A2 Tendenze del campione	34	35	Introduzione
		36	Le unità a motore entro-bordo ed entro-fuori-bordo
		38	Le unità a motore fuoribordo
		40	Le unità a vela
		43	Le unità pneumatiche
		45	Il comparto accessori
		47	Il comparto motori
Appendice B	49	50	Appendice B I Cifre del campione
		55	Appendice B II Nuove immatricolazioni
		61	Appendice B III Import-Export da ISTAT
		67	Fonti . Ringraziamenti . Dati pubblicazione edizione 2005

1. L'industria nautica italiana nel suo insieme

L'industria nautica italiana nel suo insieme

Introduzione

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

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

Per valutare l'industria nautica italiana nel suo insieme è necessario elaborare alcune estrapolazioni desunte dal campione, che sono illustrate nei paragrafi seguenti.

La cantieristica

La direttiva 94/25/CE, richiedendo l'indicazione del codice di identificazione dello scafo in accordo ad un ben definito standard internazionale (ISO 10087), fa sì che ogni singolo cantiere sia identificabile tramite un codice univoco di tre lettere.

Tale procedura è applicabile per ogni unità da diporto di lunghezza dello scafo compresa tra 2,5 e 24 metri. UCINA è stata incaricata dal Ministero dell'Industria di assegnare il codice del costruttore. Complessivamente alla fine del 2004 sono stati assegnati 892 codici ad altrettanti cantieri nautici.

E' presumibile comunque che di tale numero una parte di cantieri, seppur contenuta, risulti ad oggi non essere più attiva.

Considerando che i cantieri che costruiscono solo navi da diporto (oltre i 24 metri di lunghezza di scafo) non devono richiedere il codice costruttore, così come i cantieri che producono solo canoe, kayak, gondole, pattini e pedalò, si può stimare che siano almeno 770 le aziende italiane che producono imbarcazioni di vario genere.

Questo dato tiene conto del numero di cantieri che richiesero a suo tempo il codice costruttore e che hanno cessato l'attività o non hanno prodotto unità da diporto nel 2004. Il fatturato di alcuni cantieri maggiori (circa 13) non facenti parte del campione può essere stimato in 350 milioni di euro, di cui la maggior parte destinato all'esportazione.

Le rimanenti aziende mancanti al campione sono quasi tutte aziende che non partecipano al Salone Nautico Internazionale di Genova e si può ritenere che siano di piccole dimensioni e con poca propensione all'esportazione. Moltiplicando le aziende (770 cantieri

totale - 215 rispondenti al questionario - 13 cantieri maggiori = 542) per un fatturato medio per azienda di 330.000 euro, si ottiene un fatturato totale di circa 179 milioni di euro. Questo dato è coerente con quello valutato lo scorso anno, tenuto conto del numero delle aziende registrate attraverso il codice costruttore, passate da 683 a 770 e lasciando inalterato rispetto allo scorso il fatturato medio in considerazione del notevole aumento di codici costruttori rilasciati durante l'anno (è ragionevole supporre che il fatturato dei cantieri appena avviati sia minore rispetto a quelli di cantieri presenti sul mercato da più tempo).

Complessivamente pertanto le aziende mancanti al campione avrebbero un fatturato nautico 585 milioni di euro.

Questo importo lo possiamo considerare suddiviso in 529 milioni di produzione nazionale (di cui 246 destinati all'esportazione e 283 al mercato interno) e circa 56 milioni di import.

A tali valori si giunge in base alle seguenti valutazioni: 350 milioni di euro fatturati dai grandi cantieri: tutta produzione nazionale che si può ipotizzare per circa il 60% destinata all'estero; 179 milioni di euro fatturati dai piccoli cantieri: tutta produzione nazionale di cui 36 per export e 143 per il mercato nazionale. A questo si aggiungano circa 56 milioni di import di aziende non facenti parte del campione. In considerazione di quanto argomentato sopra il campione esaminato nel capitolo 2 rappresenta circa il 73% del fatturato totale, valore quindi assai significativo a livello statistico.

Gli accessori e i motori

Se una certa estrapolazione ragionata è possibile per il fatturato totale delle aziende del comparto delle unità da diporto, appare invece assai più difficile trovare delle basi congrue per l'estrapolazione dei dati relativi al comparto della componentistica, motori ed accessori. Pur non esistendo infatti un censimento delle aziende del settore, è ragionevole pensare che la maggior parte delle aziende di rilievo partecipi al Salone Nautico di Genova. Esistono tuttavia molte aziende piccole, con attività locale, il cui fatturato sfugge alle valutazioni fatte. In analogia a

quanto è risultato per le unità da diporto, si è ipotizzato che il campione analizzato possa costituire circa l'80% del valore globale degli accessori e il 75% di quello dei motori.

Questa ipotesi si può considerare cautelativa tenuto conto dello spettro molto ampio delle aziende che operano nel campo della componentistica nautica, anche se, in molti casi, non come produzione principale.

In questa logica il fatturato nautico mancante per il comparto degli accessori può essere valutato in 190 milioni di euro e quello del comparto motori in circa 80 milioni di euro.

La produzione totale

In queste ipotesi, la stima globale del mercato nautico italiano, suddivisa per i tre comparti delle unità da diporto, accessori e motori, è illustrata dalla tabella 1.1.

Nella stessa tabella sono stati riportati anche i dati stimati degli ultimi 5 anni.

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

In effetti si è allargato il numero totale dei cantieri operanti in Italia a causa della crescita del numero degli iscritti al codice costruttori.

Questo però non influisce grandemente in termini di fatturato, in quanto i nuovi iscritti sono stati considerati tutti di piccole dimensioni, ma genera un effettivo allargamento del mercato dovuto a cantieri di nuova costituzione o a cantieri già esistenti che convertono una parte della loro produzione alle unità da diporto.

Il fatturato complessivo relativo alle unità da diporto è di 2196 milioni di euro, di cui 1868 milioni per produzione nazionale e 329 per importazioni. La produzione nazionale è destinata per il 57% circa all'estero.

Le esportazioni sono valutate in circa 1069 milioni di euro di cui 1066 milioni derivanti dalla produzione nazionale e circa 3 milioni dall'esportazione di imbarcazioni importate.

Si tenga presente che dai dati Istat emergono importazioni di imbarcazioni da paesi non produttori, che, almeno in parte, possono

ritenersi "usato in permuta", soggetto a successiva riesportazione.

Il fatturato complessivo del comparto degli accessori e dei motori insieme è di 1272 milioni di euro, di cui 861 milioni per produzione nazionale e 411 per import.

La produzione nazionale è destinata per il 35% all'esportazione diretta (la percentuale sale a 70% se si considera anche la successiva esportazione una volta installata su imbarcazioni dirette al mercato estero).

Buona parte dell'import (45%) è anch'essa destinata a successiva esportazione, insieme alle imbarcazioni su cui viene installato il prodotto.

L'elevato coefficiente di ri-esportazione degli accessori e dei motori importati finisce per rendere abbastanza simili le proporzioni tra mercato interno e mercato estero tra il comparto delle unità da diporto e quello congiunto di accessori e motori. Si tenga presente infatti che una parte considerevole dei componenti introdotti nel mercato italiano sono destinati ad unità da diporto costruite in Italia e destinate all'esportazione. Nella suddivisione si è ipotizzato che il 30% della produzione (e dell'import) immessa sul mercato italiano sia destinata all'utente finale ed il 70% venga installato su unità da diporto.

Tabella 1.1

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

COMPARTI	UNITA' DA DIPORTO					ACCESSORI					MOTORI				
	2000	2001	2002	2003	2004	2000	2001	2002	2003	2004	2000	2001	2002	2003	2004
PRODUZIONE NAZIONALE	1.085	1.388	1.561	1.717	1.867	607	678	722	756	774	68	84	88	82	87
PER IL MERCATO ITALIANO	243	301	337	591	801	181	207	224	239	240	13	18	21	17	17
PER SUCCESSIVA ESPORTAZIONE	-	-	-	-	-	212	242	262	279	282	14	21	22	19	20
PER ESPORTAZIONE	842	1.087	1.224	1.126	1.066	214	229	236	238	251	41	44	45	46	50
IMPORT	170	195	218	280	329	137	157	177	171	177	139	165	196	216	233
PER IL MERCATO ITALIANO	145	169	198	271	326	75	85	96	92	96	77	93	110	121	131
PER SUCCESSIVA ESPORTAZIONE	26	26	20	9	3	62	72	81	79	82	62	72	86	95	103
FATTURATO GLOBALE	1.255	1.583	1.779	1.997	2.196	744	834	899	927	951	207	248	284	298	320
DESTINAZIONE FINALE ESTERO	868	1.113	1.244	1.135	1.069	488	543	580	596	615	117	138	131	141	153
DESTINAZIONE FINALE ITALIA	387	470	535	862	1.127	256	292	319	331	336	90	111	131	138	148

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 B-III per completezza d'informazione. Dall'analisi dei dati ISTAT, in termini di confronto percentuale, emergono tendenze non particolarmente difforni 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 53,6% dell'import e il 54,5% dell'export è concentrato nell'ambito dei Paesi dell'UE. La quota dell'import sul totale in ambito comunitario registra una diminuzione mentre quella di export, nel confronto con il dato dello scorso anno, aumenta leggermente.

Diversamente l'import dal continente americano segna un andamento positivo mentre la quota di flusso delle esportazione è praticamente costante.

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

40%) sia nei confronti dell'Europa comunitaria (entrambe le voci sono intorno al 54%). 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 in crescita rispetto a quella dello scorso anno) il Regno Unito con il 13,7% (quota minore rispetto al 2003).

Gli Stati Uniti, con il 12,6 aumentano 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 (14,8% in leggera diminuzione rispetto allo scorso anno), Regno Unito (13% in diminuzione anch'esso) e Stati Uniti (10,5% in leggera diminuzione rispetto allo scorso anno).

Nell'Appendice B-III sono riportate le seguenti tabelle, tratte direttamente dai tabulati ISTAT relativi all'import-export per il 2004 di unità da diporto, con i codici merceologici e le limitazioni indicate nel riquadro:

Tabella III/1 – Commercio con l'estero di unità a motore entro bordo

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

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

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

Statistiche ISTAT – Commercio con l'estero

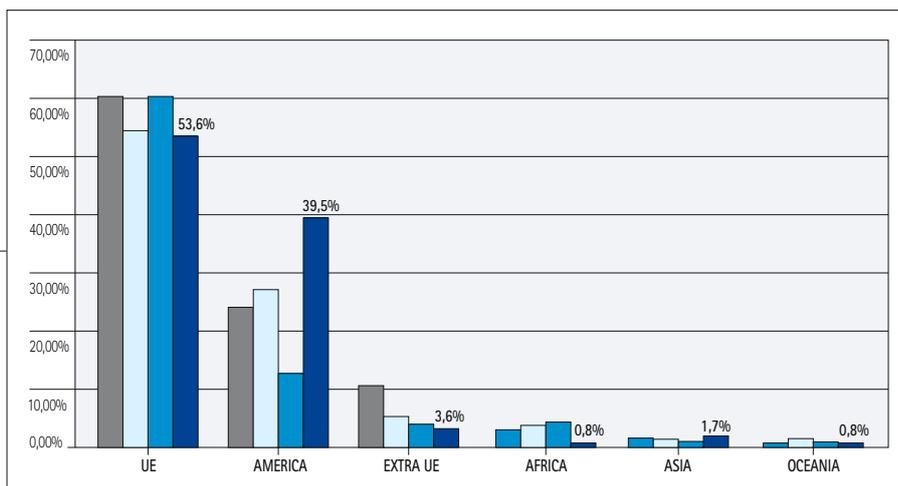
L'andamento delle esportazioni e delle importazioni è desunto dalle statistiche ISTAT del commercio estero per il periodo gennaio dicembre 2004. Alcune incongruenze emerse dal confronto con i dati di altra fonte possono essere imputabili alla differente considerazione che gli Uffici Doganali effettuano 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:

Tipologia Unita' da diporto	Codici NC
pneumatiche, fino 100Kg.	89.031.010
pneumatiche, superiori a 100 Kg.	89.031.090
vela, per navigazione marittima	89.039.110
vela, fino a 7,5 metri	89.039.192
vela, superiori a 7,5 metri	89.039.199
con motore entro bordo o entrofuori-bordo, per navigazione marittima	89.039.210
con motore entro bordo-entrofuoribordo, fino 7,5 metri	89.039.291
con motore entro bordo o entrofuoribordo, superiori a 7,5 metri	89.039.299
con motore fuoribordo, fino a 100 Kg.	89.039.910
con motore fuoribordo, fino a 7,5 metri	89.039.991
con motore fuoribordo, superiori a 7,5 metri	89.039.999

Grafico 1.1

Importazioni di naviglio da diporto dai continenti dal 2001 al 2004 - suddivisione percentuale

2001 ■
2002 ■
2003 ■
2004 ■

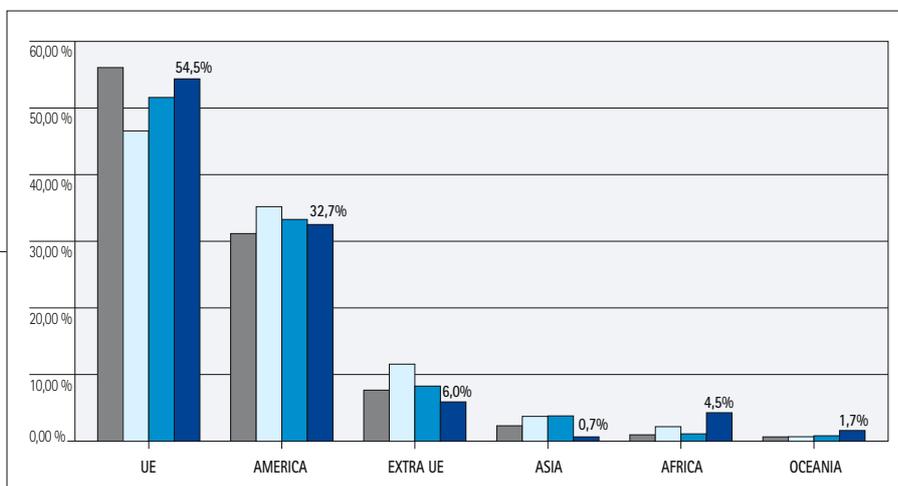


La variazione percentuale più consistente per il flusso di importazioni si registra per il continente americano. Per il dato dell'UE si è considerata l'unione a 25 che ha avuto inizio il 1° maggio del 2004. Occorre precisare che l'apporto dei 10 nuovi paesi aderenti all'unione non risulta particolarmente significativo per i flussi di import.

Grafico 1.2

Esportazioni di naviglio da diporto verso i continenti dal 2001 al 2004 - suddivisione percentuale

2001 ■
2002 ■
2003 ■
2004 ■

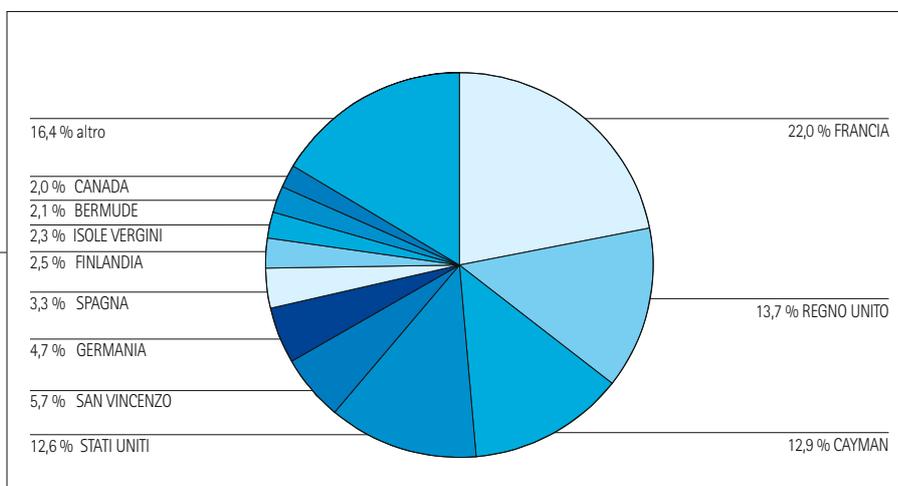


In leggero aumento la quota di esportazioni verso l'UE. Praticamente costante il flusso verso il continente americano. Per il dato dell'UE si è considerata l'unione a 25 che ha avuto inizio il 1° maggio del 2004. Occorre precisare che l'apporto dei 10 nuovi paesi aderenti all'unione non risulta particolarmente significativo per i flussi di export.

Grafico 1.3

Import di unità da diporto suddivisione percentuale del valore tra i principali paesi di provenienza

fonte/ISTAT

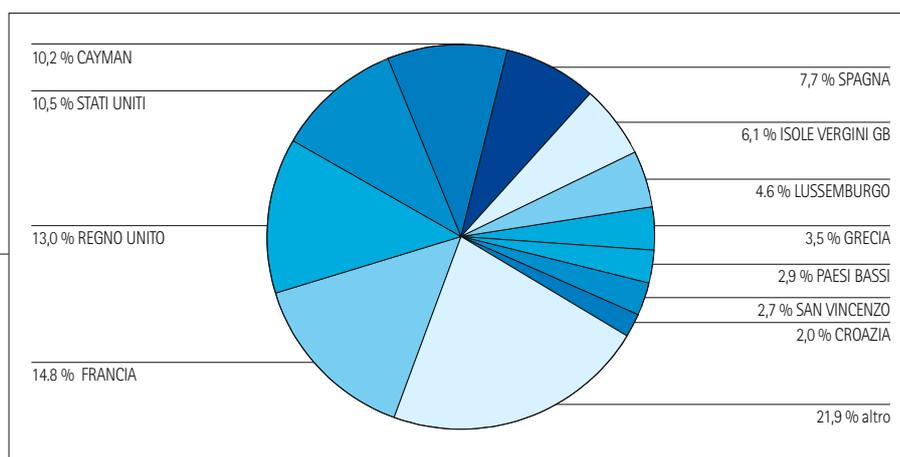


Le importazioni da paesi produttori avvengono prevalentemente dalla Francia, dal Regno Unito, e dagli Stati Uniti con circa il 50% del valore dell'import. Le importazioni di unità da diporto da paesi non produttori è probabilmente dovuta alla temporanea importazione delle stesse.

Grafico 1.4

Export di unità da diporto
suddivisione percentuale del valore
tra i principali paesi di destinazione

fonte ISTAT



Quasi il 40% delle esportazioni è rivolto a tre sole nazioni: Francia, Regno Unito e Stati Uniti. Circa un quarto delle esportazioni sono dirette verso paesi come Lussemburgo, Isole Vergini Britanniche, Cayman e San Vincenzo, nei quali sono possibili agevolazioni fiscali e altri vantaggi connessi all'immatricolazione nei registri per unità da diporto di quei paesi.

Bilancia dei pagamenti con l'estero

Le unità da diporto hanno sempre costituito un elemento positivo per la bilancia dei pagamenti dell'Italia. Con la grande crescita dell'export negli ultimi anni, nonostante la notevole ripresa del mercato interno e quindi anche delle importazioni, la bilancia dei pagamenti del comparto delle unità da diporto ha raggiunto valori molto significativi. Nel 2004, per la seconda volta negli ultimi anni, l'andamento della bilancia dei paga-

menti registra un segno negativo. L'andamento della bilancia dei pagamenti del comparto negli ultimi 5 anni, desunto dalle stime riportate nella tabella 1.1 è illustrato di seguito:

anno	differenziale	valori
2000	671	
2001	892	33%
2002	1.006	13%
2003	846	-16%
2004	737	-13%

Dati economici

In Italia la produzione industriale media giornaliera nel corso del 2004 è aumentata dello 0,5% (l'indice della produzione industriale, corretto per le giornate lavorative, è diminuito dello 0,7%). Nello stesso periodo l'Unione Europea a 15 paesi, l'area dell'euro e l'Europa a 25 hanno registrato un aumento dell'indice corretto per le giornate lavorative della produzione industriale, rispettivamente dell'1,7% l'Ue-15, dell'1,9% l'area euro e del 2,1% l'Ue-25.

Il prodotto interno lordo nel 2004 è cresciuto in Italia dell'1,2%, rispetto al 4,4% degli Stati Uniti, al 3,1% del Regno Unito, al 2,3% della Francia, all'1,7% della Germania e al 2,7% del Giappone. La crescita media nei paesi dell'area dell'Euro è stata pari al 2,0%.

I prezzi al consumo, sulla base dell'indice armonizzato, sono cresciuti in Italia del 2,3% nella media nel 2004; nell'area dell'Euro la crescita è stata pari al 2,1%.

La crescita dei prezzi al consumo è stata pari al 2,3% in Francia, al 2,7% negli Stati Uniti, all'1,8% in Germania, all'1,3% nel Regno Unito e al 0% in Giappone.

La media per le economie avanzate è stata pari al 2,0%. Nella media del 2004, il tasso di cambio tra euro e dollaro è stato pari a 1,24 dollari per euro; il cambio con la sterlina è stato pari a 0,68 sterline per euro, quello con lo yen a 134 yen per euro. I tassi interbancari a 3 mesi sono risultati

nel 2004 pari al 2,1% nell'area dell'euro, contro il 4,6% del Regno Unito, l'1,4% degli Stati Uniti e lo 0,05% del Giappone. I tassi di interesse attivi in Italia sono risultati pari a:

TASSI ATTIVI (consistenze)* 2004

Famiglie: totale 5,71

Famiglie: per l'acquisto di una abitazione 4,49

Famiglie: credito al consumo (tra 1 e 5 anni) 7,73

Società non finanziarie: totale 4,40

Società non finanziarie: conti correnti attivi 5,67

Prezzi alla produzione (var. %) 2,7

*medie annue.

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

TASSI PASSIVI* 2004

Tassi di interesse bancari sui depositi in euro:

consistenze 0,87

Tassi di interesse bancari sui depositi in euro:

depositi in c/c 0,68

Tasso BOT (12 mesi): 2,17

Tasso reale sui BOT (12 mesi) -0,03

Prezzi al consumo (var. %) 2,2

*medie annue.

Il numero totale degli occupati in Italia è cresciuto, secondo l'Indagine ISTAT sulle forze di lavoro, dello 0,7% nella media del 2004 (+0,6% nei servizi, -0,9% nell'industria in senso stretto, +5,2% nelle costruzioni, +2,4% in agricoltura).

Fonte: Centro Studi Confindustria.

Il contributo della nautica italiana al Prodotto interno lordo

È importante segnalare che il fatturato dei componenti e dei motori non può essere sommato direttamente con quello delle imbarcazioni. Una buona parte della produzione nazionale e della importazione di componenti e motori è infatti destinata proprio ad essere installata sulle unità da diporto prodotte in Italia. Volendo stimare il contributo che la nautica da diporto fornisce al PIL nazionale è necessario da una parte depurare i totali dalle sovrapposizioni e dall'altra tenere conto del valore aggiunto che si crea in Italia nella rete di distribuzione fino all'utente finale. Sulla base dei dati riportati nella tabella 1.1 è possibile fare una stima del contributo al Prodotto Interno Lordo della produzione di prodotti nautici e della loro commercializzazione in Italia, sulla base della seguente valutazione:

Contributo al PIL 2004	
Produzione Nazionale Accessori e Motori	861,0
Intermediazione su vendite di Accessori e Motori in Italia	139,9
Intermediazione su importazioni in Italia di Accessori e Motori	82,2
Valore aggiunto Cantiere (50% sul prodotto finito)	934
Intermediazione su vendite di Unità da diporto in Italia	225,4
Contributo complessivo al PIL	2.242,0

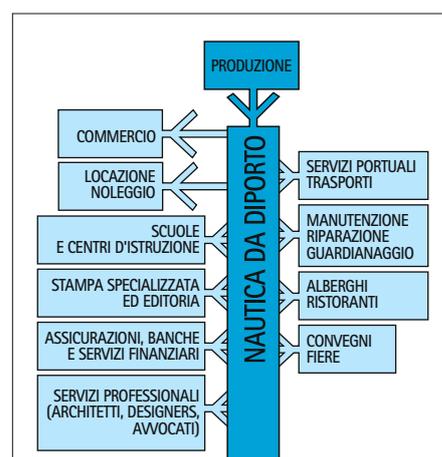
Tale dato appare coerente con le valutazioni fatte lo scorso anno che portavano ad un valore di 2085 milioni di euro. L'aumento (+7,5%) è dovuto soprattutto alla crescita dell'attività nautica nel suo complesso, trainata sia dal consenso incontrato dal prodotto italiano sui mercati esteri sia dalla crescita del mercato nazionale e, in piccola parte, all'ingrandimento del panorama stimato delle aziende nautiche italiane, alla luce del numero aggiornato dei cantieri che hanno richiesto l'assegnazione del codice costruttore. Tale valore appare comunque sotto stimato rispetto alle stime del CENSIS che, nello studio del CENSIS sul turismo nautico, contenuto nel "Rapporto sull'economia del mare" pubblicato

da Franco Angeli valutava nel 2001, per l'anno 2000, un contributo diretto al PIL di 1635 milioni di euro dell'industria nautica italiana, a conferma della sottovalutazione del contributo effettivo dell'industria nautica al PIL nazionale. Per quanto riguarda l'occupazione diretta, essa è stata estrapolata lo scorso anno dal campione esaminato, tenendo conto del rapporto tra fatturato totale e fatturato nautico ed ipotizzando, cosa ritenuta ragionevole, una produttività pro-capite, comparto per comparto, uguale a quella del campione. Tenuto conto dell'andamento del numero dei dipendenti, riscontrato nel campione esaminato nel 2004, e della crescita del numero di aziende che hanno richiesto il codice costruttore, si può stimare in circa 12000 unità lavorative l'occupazione diretta nell'industria nautica. Le aziende che hanno attività nautiche ne occupano in effetti molte di più, ma una parte queste maestranze non è dedita ad attività direttamente collegate alla nautica. Se poi si considera l'indotto dell'industria nautica, i valori complessivi economici ed occupazionali crescono notevolmente. La barca costituisce infatti il punto di partenza di tutta una serie di attività che le ruotano intorno, come ben evidenziato dalla figura in basso. Nel citato "Rapporto sull'economia del mare" del CENSIS risulta che l'indotto a valle dell'industria nautica per l'anno 2000 era di 3520 milioni di euro, con un'occupazione di oltre 64.430 unità di lavoro. A monte invece erano stimate 7.390 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 nel diagramma sotto. Aggiornando i dati suddetti alla luce delle valutazioni del CENSIS si può stimare in 4600 milioni di euro l'indotto a cui si può correlare il numero di persone occupate, stimato in circa 76.000 unità di lavoro (aumentando leggermente la produttività pro-capite) a valle, e 6500 a monte. Alla luce di queste considerazioni si può riassumere nella tabella 1.2 la stima globale di contributo dell'attività nautica italiana all'economia nazionale.

Tabella 1.2

Nautica da diporto in Italia
Valutazioni globali e indotto

CONTRIBUTO AL PIL NAZIONALE	2000	2001	2002	2003	2004	MILIONI DI EURO
PRODUZIONE DIRETTA	1498	1777	1953	2085	2242	
INDOTTO (TURISMO NAUTICO)	4132	4103	4300	4450	4600	"
TOTALE	5629	5880	6253	6535	6642	"
OCCUPAZIONE DIRETTA	10000	11000	11500	11800	12000	UNITA' LAVORATIVE
INDOTTO A MONTE	5900	6000	6000	6200	6500	"
INDOTTO A VALLE (TURISMO NAUTICO)	75000	76000	76000	76000	76000	"
TOTALE	90900	93000	93500	93800	94500	"



Il turismo nautico in Italia

Introduzione

Il potenziale economico ed occupazionale del turismo nautico è oggi una realtà consolidata ed in continuo sviluppo. L'elemento "barca" è infatti il nodo centrale attorno al quale gravita un complesso fortemente significativo di realtà economiche ed occupazionali in continua evoluzione e sviluppo, che, come visto, contribuiscono in modo evidente al PIL nazionale. Il consolidamento e lo sviluppo del turismo nautico in Italia è non solo un obiettivo fondamentale, ma soprattutto uno

strumento di crescita economica ed occupazionale particolarmente in aree ad alto potenziale turistico, quale il Meridione.

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

Il parco nautico italiano immatricolato

Nonostante la ripetuta crescita delle nuove immatricolazioni registrate negli anni il parco nautico italiano delle unità immatricolate, non cresce in eguale misura, indice che le nuove immatricolazioni vanno a rimpiazzare unità dismesse o cancellate dai registri delle immatricolazioni. Il numero di imbarcazioni registrate in Italia aumenta di appena 48 unità nel corso del 2004.

Quindi il parco italiano delle imbarcazioni immatricolate, dopo le 69.166 unità del 1999, le 69.596 unità del 2000 e, passando per le 69.505 nel 2001, si attesta alle 70.248 unità del 2002 e passa a 70.791 unità nel

2003 per arrivare a 71.014 unità nel 2004. Tale andamento è evidenziato nel grafico 1.3. La composizione tipologica del naviglio da diporto immatricolato al 31 dicembre 2004 è riportata nella tabella 1.3 mentre nella tabella 1.4 è riportata la suddivisione per regione delle unità iscritte nei registri tenuti dalle Capitanerie di Porto.

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

Tabella 1.3

Naviglio da diporto al 31 dicembre 2004
Suddivisione percentuale

TIPO DI UNITÀ DA DIPORTO	fino a 10,00 m	da 10,01 a 12,00 m	da 12,01 a 18,00 m	da 18,01 a 24 m	oltre 24 m	TOTALE
A VELA (CON O SENZA MOTORE AUSILIARIO)	2.863	6.540	3.934	481		13.818
A MOTORE	37.457	10.522	7.860	1.209		57.048
NAVI					148	148
TOTALE	40.320	17.062	11.794	1.690	148	71.014

Tabella 1.4

Unità da diporto iscritte negli Uffici marittimi al 31 dicembre 2004 – Suddivisione regionale
fonte Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

N.	REGIONE	A VELA (CON O SENZA MOTORE)				TOTALE	A MOTORE				TOTALE	NAVI oltre 24 mt	TOTALE
		fino a 10 m	da 10,01 a 12 m	da 12,01 a 18 m	da 18,01 a 24 m		fino a 10 m	da 10,01 a 12 m	da 12,01 a 18 m	da 18,01 a 24 m			
1	LIGURIA	759	1.869	1.240	330	4.198	8.094	3.154	2.557	480	14.285	55	18.538
2	TOSCANA	338	824	622	44	1.828	4.191	1.216	1.106	284	6.797	45	8.670
3	LAZIO	466	712	376	16	1.570	3.971	1.102	988	162	6.223	21	7.814
4	CAMPANIA	102	182	123	4	411	6.033	1.530	846	50	8.459	8	8.878
5	CALABRIA	13	19	15	-	47	927	91	50	7	1.075	-	1.122
6	PUGLIA	83	91	62	4	240	1.983	242	124	7	2.356	-	2.596
7	MOLISE	1	-	1	-	2	17	6	4	-	27	-	29
8	ABRUZZO	42	58	41	4	145	407	67	37	5	516	1	662
9	MARCHE	134	240	119	8	501	1.416	571	526	46	2.559	4	3.064
10	EMILIA ROMAGNA	300	916	474	17	1.707	1.500	671	377	42	2.590	2	4.299
11	VENETO	216	564	284	10	1.074	2.219	632	458	26	3.335	4	4.413
12	FRIULI VENEZIA GIULIA	162	692	324	21	1.199	1.195	412	275	25	1.907	2	3.108
13	SARDEGNA	107	203	130	13	453	1.955	453	301	36	2.745	3	3.201
14	SICILIA	140	170	123	10	443	3549	375	211	39	4174	3	4.620
	TOTALE	2.863	6.540	3.934	481	13.818	37.457	10.522	7.860	1.209	57.048	148	71.014

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 2003 e quello alla fine del 2004 emerge che la cancellazione delle unità a motore fino a 10 metri (lunghezza del natante secondo la legge 172/2003) è di molto superiore rispetto al dato registrato nell'anno precedente (1828 nel corso del 2003, 3283 nel corso del 2004). 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 con lunghezza fuori tutto da 10 m a 24 m.

–Navi: unità, fuori tutto, oltre 24 m.

Il parco nautico immatricolato al 31/12/2004 registra sensibili variazioni nel numero delle unità iscritte nella fascia tra i 10 e i 12 metri (+924 unità), in quella tra 12 e i 18 metri (+754 unità) e in quella tra i 18 e i 24 metri (+362 unità). Aumenta anche di 3 unità il numero di navi da diporto iscritte nei registri italiani.

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 3440 unità iscritte nel corso del 2004 quindi un numero molto vicino rispetto a quello ufficiale fornito dall'Ufficio di Statistica del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

I commenti relativi ai dati raccolti con la collaborazione del Comando Generale delle Capitanerie di porto sono riportati nelle didascalie dei grafici.

Grafico 1.5

Unità immatricolate
Consistenza del naviglio da diporto
negli anni dal 2000 al 2004

fonte Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Ufficio di Statistica

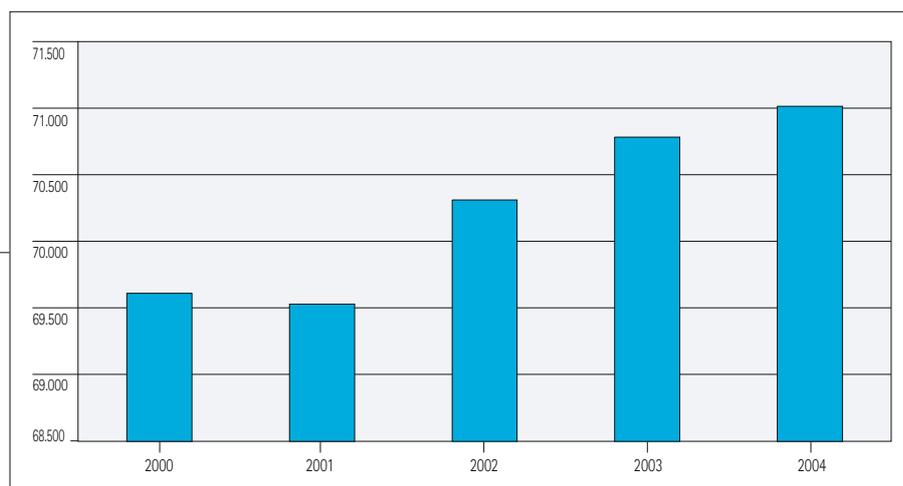
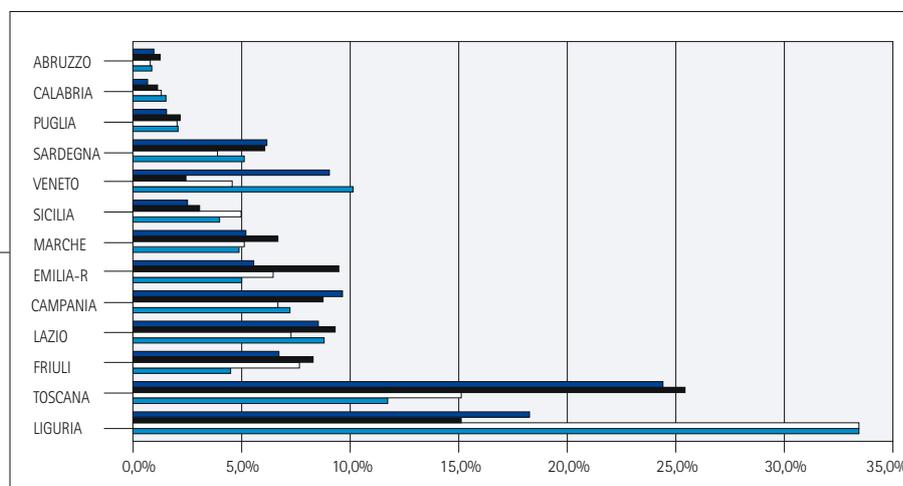


Grafico 1.6

Unità da diporto immatricolate
dal 2001 al 2004
Suddivisione percentuale per regione

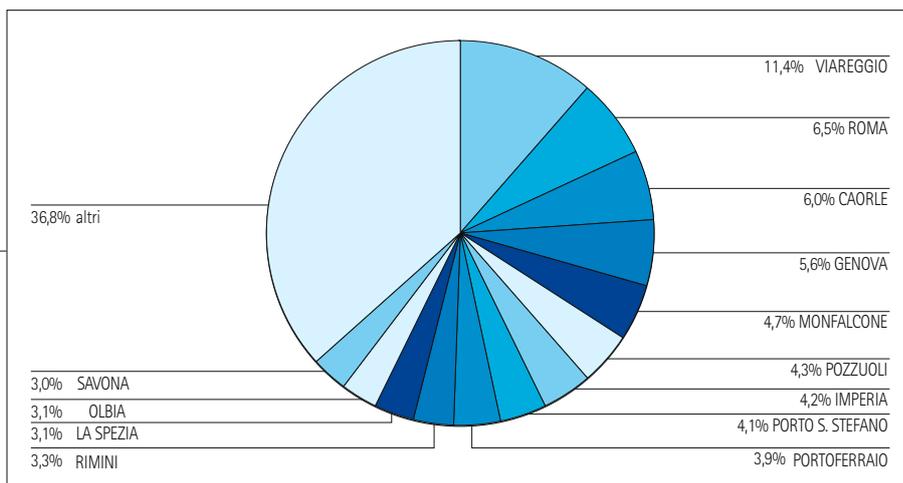
2004 ■
2003 ■
2002 ■
2001 ■



Su 13 regioni italiane sul cui territorio sono state effettuate immatricolazioni nel 2004, le prime 5 coprono quasi il 70% del totale. La Toscana afferma il proprio primato con il 1/4 del totale delle nuove immatricolazioni.

Grafico 1.7

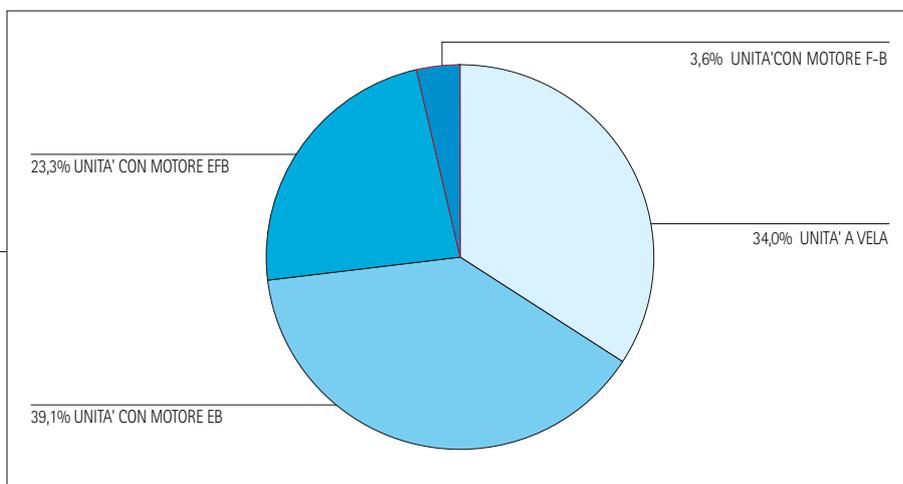
Unità da diporto immatricolate nel 2004
suddivisione percentuale per Uffici Marittimi



Quasi il 40% delle immatricolazioni sono effettuate in Uffici Marittimi che non raggiungono, singolarmente, il 3% del totale. Gli Uffici Marittimi con il maggior numero di immatricolazioni sono stati, nel 2004, Viareggio, Roma, Caorle e Genova.

Grafico 1.8

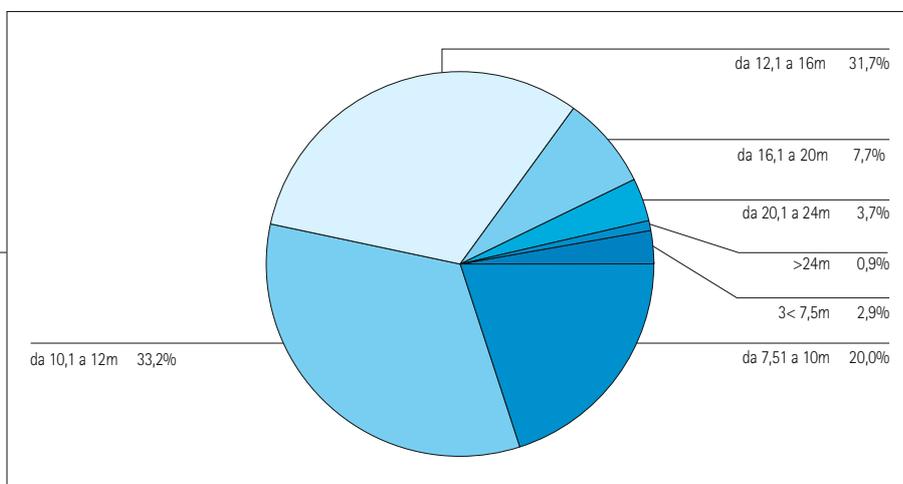
Unità da diporto immatricolate nel 2004
Suddivisione percentuale per tipologia



Le unità a vela immatricolate nel 2004 sono circa il 34% del totale. Nel restante 65% di unità di nuova immatricolazione a motore, circa il 40% sono unità con propulsione entro-bordo.

Grafico 1.9

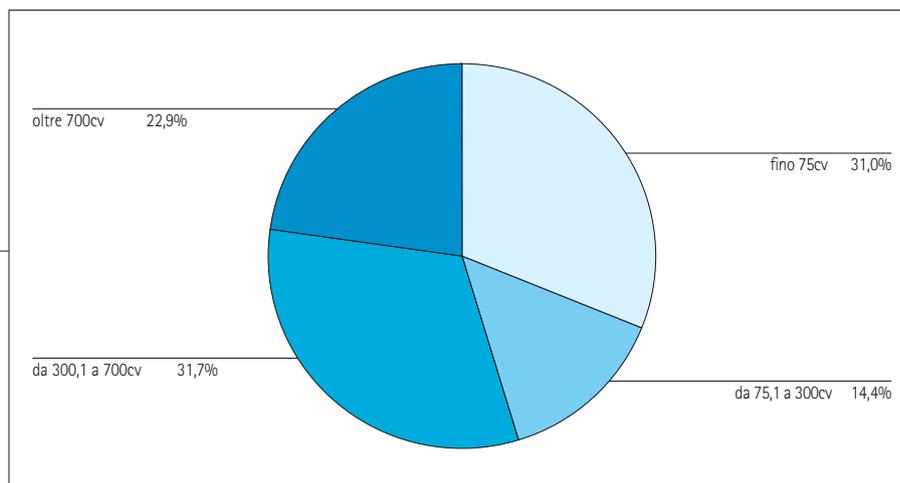
Unità da diporto immatricolate nel 2004
Suddivisione percentuale per lunghezza



Interessante notare come circa il 23% delle unità immatricolate sia a rigore senza obbligo di immatricolazione. Tali natanti sono quasi sicuramente unità in leasing dato che alcune compagnie di leasing, di regola, preferiscono che il bene oggetto del contratto sia iscritto al RID. Circa un terzo delle unità registrate nel corso del 2004 è di lunghezza tra 10 e 12 metri. Stessa quota anche per le unità tra i 12 e i 16 metri di lunghezza.

Grafico 1.10

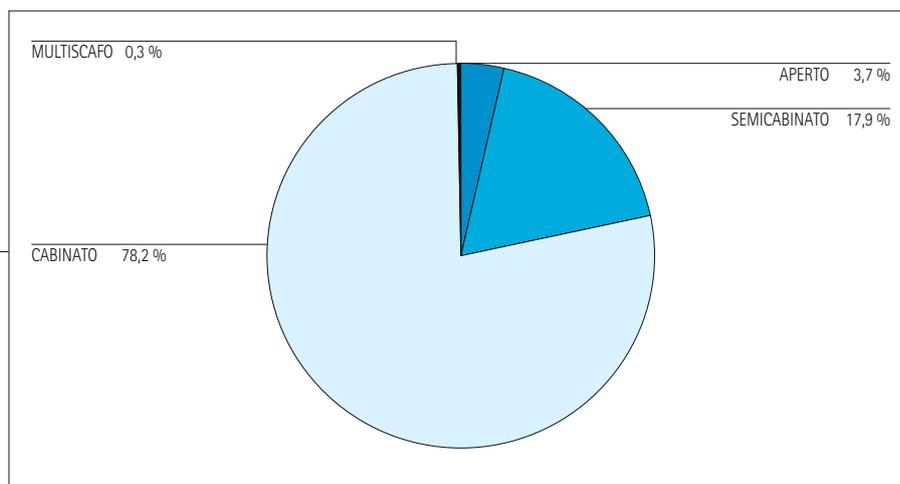
Unità da diporto immatricolate nel 2004
Suddivisione percentuale per potenza installata



Il campo di potenza installata più frequente è quello tra 300 e 700 CV (31,7%) seguito da quello fino a 75 CV con il 31% circa del totale. La restante parte è divisa tra motorizzazioni comprese nella fascia tra 75 e 300 CV e quelle di potenza superiore ai 700Cv con una netta prevalenza di quest'ultima.

Grafico 1.11

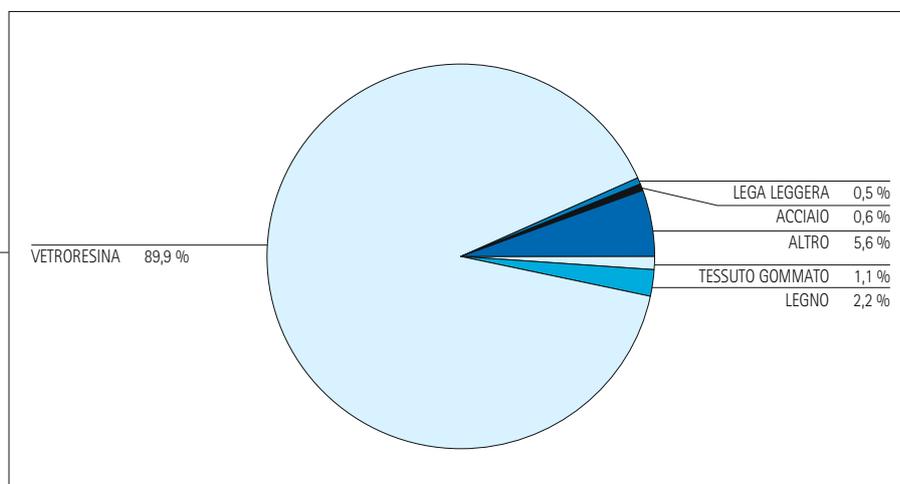
Unità da diporto immatricolate nel 2004
Suddivisione percentuale per tipo di scafo



Quasi tutte le unità immatricolate sono di tipo cabinato; questa tipologia di unità da diporto copre quasi l'80% del totale delle immatricolazioni effettuate nel 2004.

Grafico 1.12

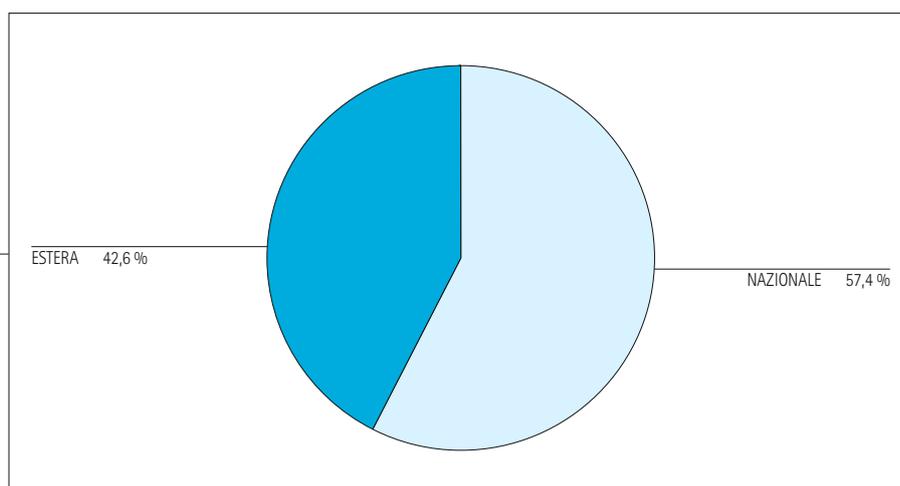
Unità da diporto immatricolate nel 2004
Suddivisione percentuale per materiale di costruzione



Tra i materiali utilizzati per la costruzione dello scafo e delle sovrastrutture primeggia la vetroresina con il 90% del totale delle unità immatricolate. Le unità con scafo in legno sono circa il 2% delle unità immatricolate nel 2004.

Grafico 1.13

Unità da diporto immatricolate nel 2004
suddivisione percentuale
per provenienza



Circa il 60% delle unità immatricolate è di provenienza nazionale. Una parte delle nuove immatricolazioni di provenienza estera potrebbe essere riconducibile ad unità acquistate alcuni anni addietro, da cittadini italiani, con il leasing francese e registrate sotto bandiera francese. Tali unità, scaduto il contratto leasing in Francia, rientrano in Italia sotto bandiera nazionale.

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 richiamata anche dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto, attraverso R. Ferraro nel Vademecum del Diportista, 1997, p.1) riporta un parco nautico non immatricolato in Italia di 320.000 natanti e 400.000 tra canoe, kayak, tavole, piccole derive, ecc. Non si ritiene che il numero

complessivo di unità da diporto presenti sul territorio nazionale sia soggetto a significativi cambiamenti, 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 2004

La tabella 1.5 fornisce il numero delle nuove patenti nautiche rilasciate nel corso del 2004. Il totale appare significativo con 20337 nuove patenti rilasciate in un anno. Il numero delle

patenti rinnovate è stato invece di 20185. Tale valore, confrontato con il numero di rinnovi del 2003 pari a 20961, continua a risultare in controtendenza rispetto all'ac-

Tabella 1.5

Patenti nautiche rilasciate per la prima volta e rinnovate dagli Uffici Marittimi periferici - Suddivisione per regione

fonte Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

REGIONE	PATENTI RILASCIATE PER LA PRIMA VOLTA						PATENTI RINNOVATE E SOSTITUITE					TOTALE	TOTALE	
	entro 12 Mg dalla costa		senza alcun limite		nave da diporto	TOTALE	entro 12 Mg dalla costa		senza alcun limite		nave da diporto			TOTALE
	sole unità a motore	abilitazione completa	sole unità a motore	abilitazione completa			sole unità a motore	abilitazione completa	sole unità a motore	abilitazione completa				
LIGURIA	1.106	287	486	2.321	60	4.260	506	88	1.797	2.635	63	5.089	9.349	
TOSCANA	456	248	79	339	108	1.230	366	36	865	667	57	1.991	3.221	
LAZIO	847	133	267	772	31	2.050	407	162	1.044	943	60	2.616	4.666	
CAMPANIA	1.261	150	208	296	84	1.999	766	43	826	259	22	1.916	3.915	
CALABRIA	572	43	122	158	9	904	179	4	116	47	2	348	1.252	
PUGLIA	561	27	151	255	34	1.028	299	10	214	209	10	742	1.770	
MOLISE	21	7	3	4	-	35	5	1	7	2	2	17	52	
ABRUZZO	115	12	67	129	8	331	55	3	69	81	3	211	542	
MARCHE	211	43	109	283	22	668	119	3	299	198	8	627	1.295	
EMILIA ROMAGNA	90	161	92	1.090	31	1.464	75	9	247	836	12	1.179	2.643	
VENETO	389	109	58	559	36	1.151	297	44	690	692	7	1.730	2.881	
FRIULI VENEZIA GIULIA	354	207	36	404	13	1.014	457	117	295	349	8	1.226	2.240	
SARDEGNA	772	84	107	169	45	1.177	371	45	200	123	41	780	1.957	
SICILIA	2.269	92	343	233	89	3.026	853	12	610	221	17	1.713	4.739	
TOTALE	9.024	1.603	2.128	7.012	570	20.337	4.755	577	7.279	7.262	312	20.185	40.522	

cenno di ripresa del diportismo nautico in Italia (si tenga presente che le patenti rinnovate nel 1999 erano state 28.118) Delle nuove patenti, 7262 sono senza alcun limite e ben 312 per navi da diporto indice di come la nautica da diporto attiri nuovi professionisti per il mercato del charter. Confrontando tali dati con le nuove immatricolazioni e considerando che solamente le unità immatricolate possono compiere

navigazione senza alcun limite, si evince una sensibile differenza tra il numero di nuove patenti per tale navigazione ed il numero di nuove unità immatricolate.

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

I porti turistici in Italia

Secondo i dati del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, alla fine del 2004 erano disponibili in Italia 128.042 posti barca, con un aumento del 2,4% rispetto 2003 pari a 3029

posti barca. Tale crescita (che compensa la diminuzione di posti barca disponibili rilevata in alcune regioni) è concentrata quasi totalmente in tre regioni meridionali:

Sardegna, Sicilia e Puglia. I posti barca disponibili in Sardegna nel 2003 erano 17.541 mentre alle fine del 2004 se ne contano 20.639 con un aumento del 18%. I posti barca nelle strutture siciliane aumentano in un anno 7% passando da 9.828 del 2003 a 10.487 del 2004.

In Puglia in un anno i posti barca disponibili sono aumentati di 544 unità con un aumento percentuale del 7%. Il numero dei posti barca disponibili aumenta anche Veneto, Emilia-Romagna, Toscana, Calabria. Invariato o in leggero calo il numero dei posti barca nelle altre regioni costiere. La crescita positiva dei posti barca in rispetto al 1999 è quasi tutta concentrata nei porti turistici i cui posti barca nell'arco di due bienni passano dai 44.144 del 1999 ai 49.832 del 2001 per arrivare ai 53.244 del 2004. Questo fenomeno di crescita degli investimenti in queste strutture, che si è confermato di anno in anno, è dovuto alla semplificazione normativa delle procedure per la costruzione dei porti turistici adottata con il D.P.R.509/1997 al quale UCINA ha dato il suo contributo e sostegno.

Tabella 1.6

Posti barca per regione al 1.1.2005 - Suddivisione per tipologia di struttura e lunghezza

fonte Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

REGIONE	POSTI BARCA PER TIPOLOGIA DI STRUTTURA			POSTI BARCA PER LUNGHEZZA					POSTI BARCA TOTALI
	Porto turistico	Approdo turistico	Punto di ormeggio	fino a 10,50 m o non specificati	da 10,01 a 12 m	da 12,01 a 18 m	da 18,01 a 24 m	oltre 24 m	
LIGURIA	7.853	6.832	7.652	18.310	1.848	1.486	462	231	22.337
TOSCANA	5.192	7.933	2.257	14.476	456	330	80	40	15.382
LAZIO	3.101	2.249	1.294	4.908	653	778	73	232	6.644
CAMPANIA	5.241	5.217	3.852	9.646	2.407	1.292	576	389	14.310
CALABRIA	1.132	563	426	1.167	153	174	614	13	2.121
PUGLIA	3.806	2.790	2.307	7.334	868	551	107	43	8.903
MOLISE	125	163	-	254	31	2	1	-	288
ABRUZZO	1.407	520	145	1.390	362	270	48	2	2.072
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	3.412	1.461	105	3.579	784	415	134	66	4.978
FRIULI-VENEZIA GIULIA	2.803	5.583	1.775	7.500	1.536	936	155	34	10.161
SARDEGNA	8.928	5.531	6.180	11.211	2.995	2.825	514	3.094	20.639
SICILIA	3.997	2.048	4.442	8.058	1.520	798	68	43	10.487
TOTALE	53.244	43.214	31.584	93.769	15.874	11.023	3.105	4.271	128.042

Il finanziamento di imbarcazioni in leasing

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 - testimoniano l'assoluta rilevanza dimensionale del mercato del leasing che, con un giro di affari superiore nel 2004 a 38 miliardi di euro, finanzia circa il 14,5% del totale degli investimenti italiani.

Nonostante rappresenti una quota contenuta del totale dell'attività leasing (grafico 1.14), già a partire dalla seconda metà del 2001, il leasing nautico ha cominciato a registrare crescite consistenti sia del numero che del

volume di stipulato ed a costituire la parte preponderante del c.d. "leasing aeronavale e ferroviario". Ciò in risposta ai favorevoli provvedimenti fiscali e normativi intrapresi sul settore della nautica che sono, per altro, stati emanati proprio nei periodi estivi di tipico picco stagionale del settore della nautica da diporto.

La crescita è proseguita anche nel 2004, caratterizzata dai consueti picchi stagionali del settore (grafico 1.15). Confrontando i dati degli ultimi anni, l'incidenza del comparto sul totale dello stipulato leasing è passata dall'1,2 del 2002 al 3,3% nel 2004 (grafico 1.16).

Nel solo 2004, il volume complessivo di nuovi contratti di leasing su imbarcazioni è cresciuto del 54,3% rispetto ai valori di stipulato sulla corrispondente tipologia di beni che erano stati registrati nel 2003 (tab. 1): il numero di nuovi contratti è salito da 2.009 a 2.987, per un valore che nel 2003 superava di poco gli 818 milioni di stipulato annuo e che nel 2004 ha oltrepassato abbondantemente il miliardo di euro di stipulato come era stato previsto dagli operatori. Precisiamo che, nelle statistiche Assilea, vengono segnalati tutti i contratti stipulati su imbarcazioni, sia quelli su imbarcazioni di nuova produzione, sia quelli su imbarcazioni usate, la cui incidenza è stimata intorno al 12% dell'importo complessivo. Inoltre, in un numero crescente di casi, il contratto di leasing può riferirsi a imbarcazioni che non sono già ultimate,

Tabella 1.7

Stipulato leasing nautico (valori in migliaia di Euro)

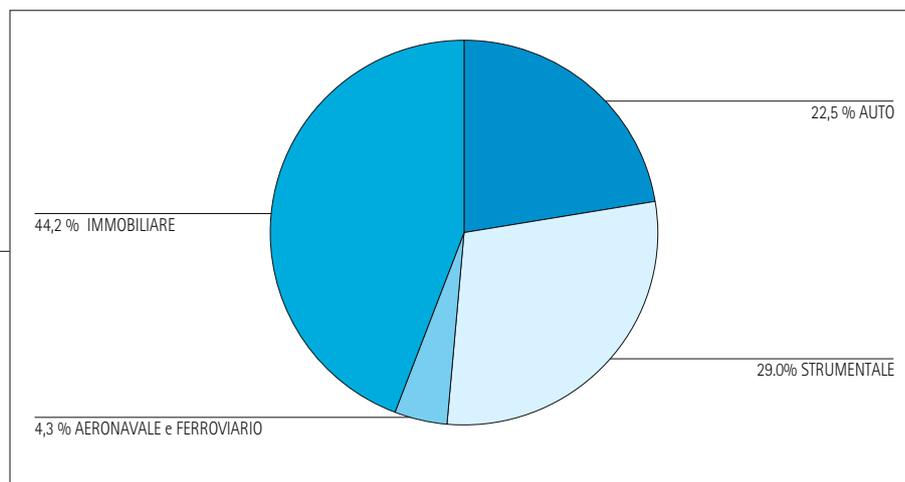
fonte ASSILEA

	2003		2004		VARIAZ. % 2004-2003	
	Numero	Valore	Numero	Valore	Numero	Valore
NAUTICA DA DIPORTO	2.009	818.863	2.987	1.263.449	42,31	54,29
NAVALE COMMERCIALE	88	140.906	130	144.600	47,73	2,62
TOTALE LEASING NAUTICO	2.097	959.769	3.117	1.408.049	48,64	46,71

Grafico 1.14

Composizione del valore dello stipulato leasing 2004 per macro-comparti

fonte ASSILEA



bensi sono da costruire o in corso di costruzione. Esiste anche una piccola percentuale dei contratti di leasing (di poco inferiore al 3%) che si riferisce ad imbarcazioni prodotte o destinate all'estero. Per effetto della combinazione di questi tre fenomeni, nel 2004 l'importo totale dei volumi di stipulato leasing su imbarcazioni da diporto ha superato il volume totale della produzione destinata al mercato interno (comprensiva delle importazioni e al netto delle esportazioni) stimata dall'UCINA. Il numero ufficiale delle immatricolazioni rimane, al contrario, più elevato rispetto a quello dei contratti leasing in quanto fra esse rientrano, da un lato, quelle effettuate da clienti leasing che avevano precedentemente stipulato contratti su imbarcazioni immatricolate all'estero e che, al momento dell'esercizio dell'opzione finale d'acquisto, immatricolano in Italia l'imbarcazione acquisita e, dall'altro, quello di società di leasing estere (non Associate ad Assilea), che però effettuano operazioni di leasing anche su imbarcazioni immatricolate in Italia. 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 molto più contenuta in termini di volumi (+2,6%). Nonostante l'introduzione ad inizio anno in Francia di un nuovo regime forfetario per la determinazione della percentuale sul costo dell'imbarcazione da assoggettare ad IVA, nei primi mesi del 2005 si è registrata una ulteriore crescita a due cifre nel leasing nautico, unitamente ad una dinamica positiva dello stipulato delle società di leasing, concentrata soprattutto nelle fasce d'importo più elevate. Si stima che, già nel 2003, l'incidenza del leasing sul totale delle nuove immatricolazioni di imbarcazioni effettuate in Italia fosse superiore all'80% 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, con vantaggi fiscali tanto maggiori quanto maggiore è la dimensione dell'imbarcazione.

Grafico 1.15

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

fonte ASSILEA

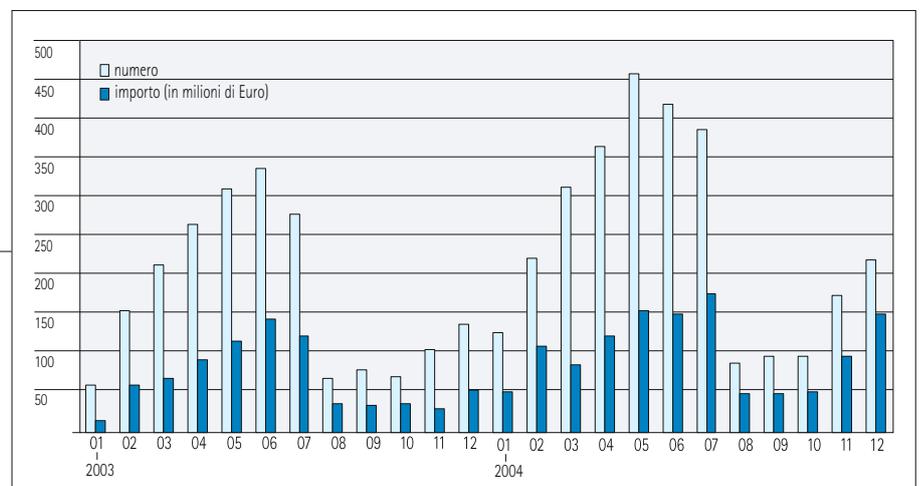
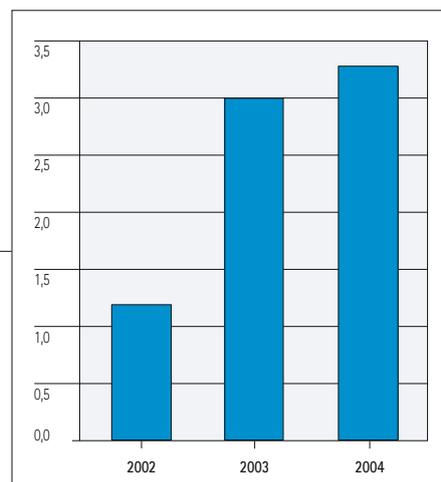


Grafico 1.16

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

fonte ASSILEA



Assilea - Associazione Italiana Leasing raggruppa la quasi totalità degli operatori del leasing in Italia, costituiti da banche universali o pluriprodotto, banche specializzate, intermediari finanziari e società di noleggio a lungo termine. 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.

Un Sistema nautico integrato nell'ottica della yachting satisfaction

a cura dell'Osservatorio Mercato Nautico dell'Università di Roma Tor Vergata

La Facoltà di Economia dell'Università di Roma Tor Vergata, nell'ambito del Master in Economia e Gestione dello Sport, ha organizzato un Osservatorio Mercato Nautico a cura del Prof. Sergio Cherubini e del Dott. Tommaso Nastasi che ha l'obiettivo di rilevare e interpretare le tendenze attuali e future del mercato nautico.

Con l'entrata nel XXI secolo, il mercato della nautica da diporto ha palesato la grande opportunità di business rappresentata dal suo sviluppo, un'opportunità, questa, per tutte quelle entità economiche che ruotano, con diversi ruoli, all'interno della filiera nautica. Rispetto al sistema nautico che ha caratterizzato gli anni '90, la nautica professionale del terzo millennio si distingue per la maggiore cooperazione ed integrazione tra i diversi anelli della filiera nautica.

La ridottissima integrazione che nel XX secolo ha caratterizzato la filiera nautica derivava dal fatto che le diverse attività economiche venivano normalmente svolte da protagonisti economici differenti. L'unica forma di integrazione, almeno quella più riscontrabile, riguardava la commercializzazione delle imbarcazioni in quanto chi produceva si rivolgeva al cliente finale con forme distributive più o meno strutturate. La filiera della nautica moderna, oltre a comprendere un maggiore numero di operatori economici coinvolti, prevede lo svolgimento di attività economiche sempre più integrate che coinvolgono soggetti anche non direttamente coinvolti nel settore nautico (si pensi alle nuove iniziative di co-marketing presenti nel panorama nautico internazionale). La barca costituisce infatti l'anello di partenza di tutta una serie di attività che le ruotano intorno, direttamente ed indirettamente delineando un quadro socio-economico sempre più rilevante. L'evoluzione di tale integrazione e cooperazione dipende anche dalla capacità di dar vita ad un vero e proprio sistema nautico integrato il quale costituisce un'opportunità di business non indifferente per il nostro Paese che è ancora ben lontana dall'essere adeguatamente sfruttata.

Se si considerano gli oltre 8000 Km di costa di cui dispone l'Italia ci si rende conto come la nautica rappresenti un comparto economico di notevole rilevanza strategica e ciò per due ordini di fattori:

- contribuisce a rafforzare l'immagine del nostro Paese (esperienza di successo del made in Italy nel mondo);
- riesce ad attivare crescenti moltiplicatori economici diretti/indiretti (crescente contributo economico della nautica alla creazione del PIL). Appare dunque ovvio come solo una visione integrata del sistema nautico possa permettere il conseguimento della soddisfa-

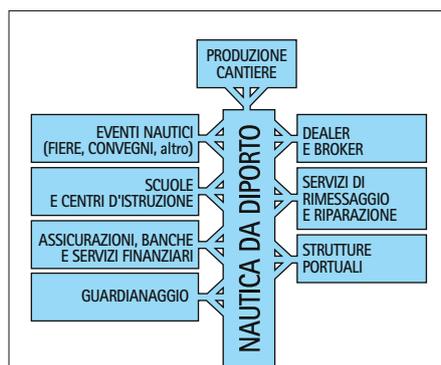
zione del diportista, la cosiddetta yachting satisfaction. Infatti la filiera nautica non si conclude con la commercializzazione dell'imbarcazione ma continua anche nel postcommercializzazione, abbracciando una serie di attività e servizi fondamentali per la soddisfazione del cliente. E' solo il sistema nel suo insieme che può essere capace di far vivere una "esperienza memorabile" e generare l'indispensabile yachting satisfaction idonea a favorire l'ancor più indispensabile yachting loyalty che può portare a massimizzare il life time value per il sistema nautico.

Al riguardo, secondo una recente ricerca effettuata, i principali anelli della filiera nautica considerati più rilevanti per il suo conseguimento

Grafico 1.17

Il sistema nautico integrato

fonte: Osservatorio Mercato Nautico



mento di una vera yachting satisfaction sono: cantieri (23,8%), strutture portuali (30,5%), centri di servizi di rimessaggio e riparazioni (22,9%) (Grafico .1.18).

La criticità del ruolo dell'intero sistema nautico, ai fini di una crescita più consolidata dell'intero mercato, è ancora più evidente se si considera che da alcuni sondaggi è emerso come i momenti più belli di un diportista sono quando acquista la barca e quando la rivende, in quanto ciò che si trova tra questi due momenti è molto spesso scandito dalla presenza di servizi inefficienti e inadeguati.

Le evidenze di questo sondaggio sono confermate anche dai risultati del panel i quali, con riferimento alle inefficienze del sistema nautico, annoverano proprio tutti quegli anelli della filiera che scandiscono la

vita del diportista. Tali inefficienze sono dunque ascrivibili, percentualmente, ai seguenti fattori: strutture portuali (28,6%), centri di servizi di rimessaggio e riparazioni (25,7%), dealer e broker (12,4%), scuole e centri d'istruzione (13,3%) (Grafico 1.19).

Stante così la situazione è abbastanza intuitivo che il marketing nautico professionale, superando l'approccio tipico del semplice selling, assume un ruolo fondamentale ai fini della creazione, gestione e mantenimento della yachting satisfaction che si è visto essere il presupposto critico per lo sviluppo del mercato nautico.

Ma in concreto quali sono i fattori principali per la yachting satisfaction?

Secondo l'opinione prevalente degli esperti di settore sono: infrastrutture portuali (20% potenziamento delle strutture;

26,7% miglioramento della qualità erogata), cantieri produttori più attenti al post-vendita (16,7%); miglioramento dell'efficienza dei centri di rimessaggio e riparazioni (15,6%) (Grafico .1.20). Se, quindi, è vero che lo sviluppo del mercato passa attraverso la "yachting satisfaction", è altrettanto vero che quest'ultima potrà realizzarsi solo con la creazione di un sistema nautico integrato, l'unico in grado di assicurare un'esperienza gratificante e, quindi, di concretizzare un successo competitivo per il futuro. Il Grafico 1.21, infatti, evidenzia come i punti di forza del sistema nautico italiano siano riconducibili alla qualità della produzione delle imbarcazioni e allo style/design delle stesse. Per quanto attiene i punti di debolezza, essi sono rinvenibili essenzialmente nei servizi con una forte prevalenza delle strutture portuali sia in termini di numerosità dei posti barca sia in termini di qualità dei servizi portuali.

L'evoluzione virtuosa della nautica made in Italy risiede nella creazione di un sistema nautico integrato di tipo market oriented ove un diffuso orientamento al cliente costituisce il fattore basilare per il successo competitivo del sistema nautico.

In questa prospettiva risulta evidente, nell'attuale realtà, come la mentalità e le competenze di molti operatori del sistema non siano ancora sufficientemente allineate alle best practices, ormai affermate nel campo imprenditoriale internazionale, così da evidenziare la necessità di un sostanzioso investimento nella formazione del "capitale umano" del settore.

In collaborazione con la rivista Nautica Editrice è stato organizzato un sintetico panel di esperti sul sistema nautico integrato in occasione del convegno "Il marketing della nautica da diporto: dal prodotto al sistema nautico integrato" svoltosi a Napoli in occasione di NauticSud. I grafici riportanti evidenziano alcune delle risultanze principali della ricerca.

Grafico 1.18

Elementi della filiera nautica rilevanti per la soddisfazione del diportista (valori%)

fonte:
Università di Roma Tor Vergata
Osservatorio Mercato Nautico

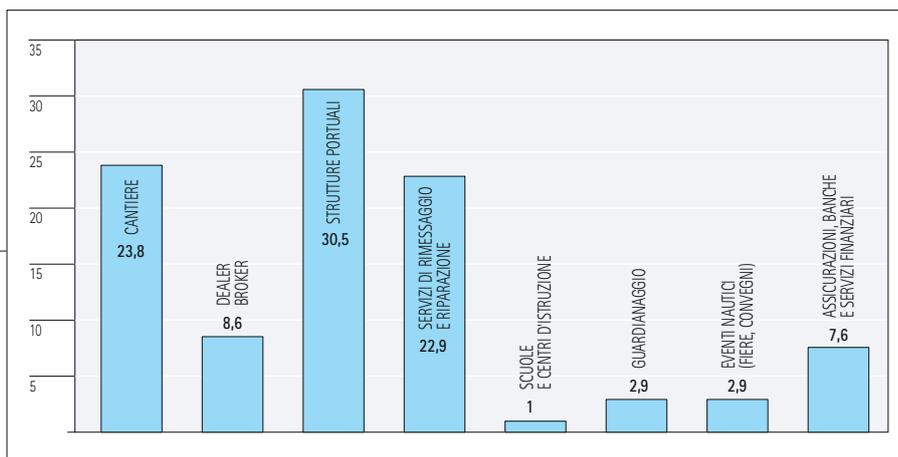


Grafico 1.19

Inefficienze della filiera nautica ai fini della soddisfazione del diportista (valori%)

fonte:
Università di Roma Tor Vergata
Osservatorio Mercato Nautico

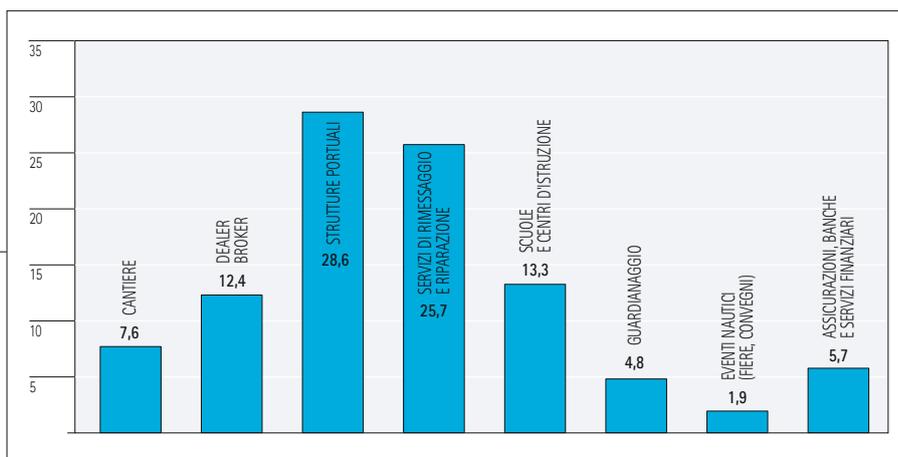


Grafico 1.20

Fattori chiave per la yachting satisfaction (valori%)

fonte:
Università di Roma Tor Vergata
Osservatorio Mercato Nautico

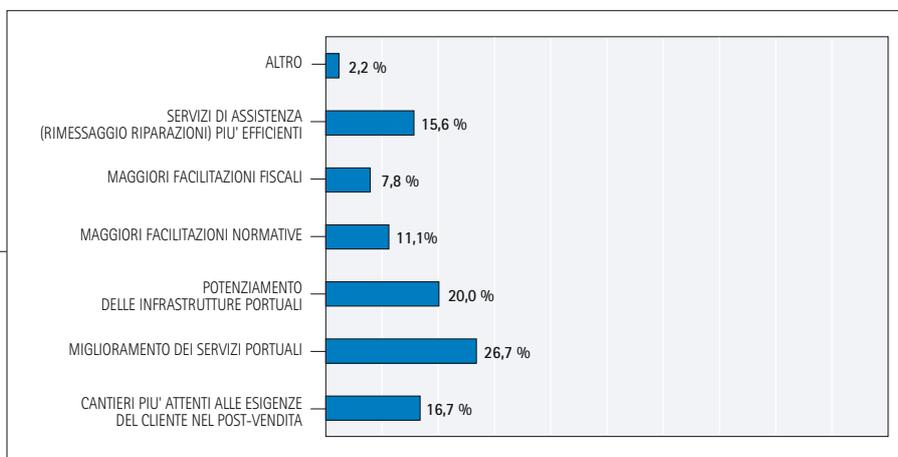
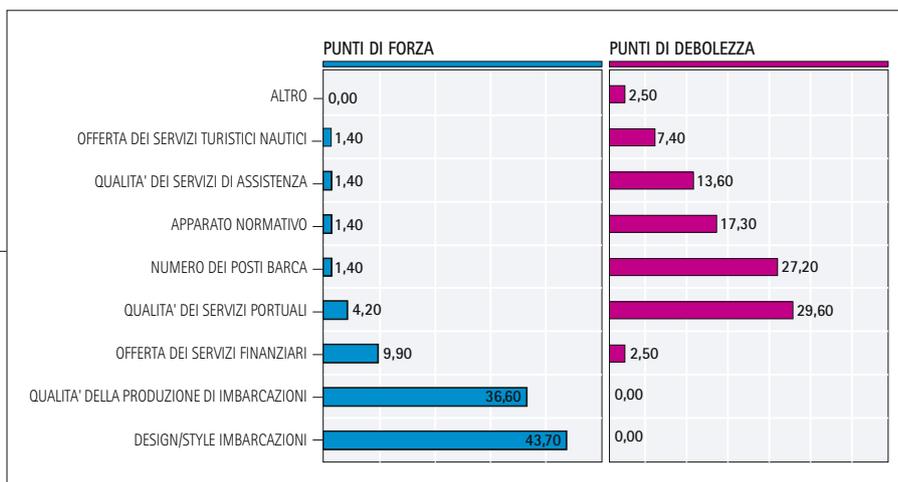


Grafico 1.21

Quadro competitivo del sistema nautico italiano (valori%)

fonte:
Università di Roma Tor Vergata
Osservatorio Mercato Nautico



Valori e atteggiamenti relativi all'attività sportiva di immersione subacquea

a cura di ASSOSUB e Istituto Ricerche marketing-FRENI

Su incarico di Assosub sono state realizzate 2 successive indagini sull'attività di immersione sportiva con autorespiratore; la prima presso i giovani 18-25 residenti nelle principali aree metropolitane d'Italia, la seconda presso i praticanti l'immersione sportiva con autorespiratore nella fascia d'età 26-50 anni, residenti nelle stesse aree geografiche.

Le 2 indagini erano collegate da una serie di item in comune che consentono un tracking della pratica di immersione sportiva nel corso degli anni. Emerge in effetti fra le risultanze l'intensificarsi del richiamo dell'immersione sportiva con il passaggio dalla prima giovinezza all'età adulta, con la progressiva concentrazione su questa disciplina delle risorse economiche e di tempo disponibili. Rispetto alla fascia 18-25 anni, oggetto della prima indagine, risulta inoltre nettamente attenuata sia la percezione del rischio inerente l'immersione, sia la ricerca dell'avventura a favore invece del contatto con l'elemento acqua e dell'esperienza di stati mentali di distacco dal mondo, serenità, pace interiore.

Ipotesi sulla dimensione complessiva del mercato Italia dei praticanti l'immersione sportiva con autorespiratore

- Praticanti saltuari, anche una sola immersione occasionale: 170mila concentrati nella fascia d'età 18-25 (20mila sono i soggetti nel range d'età 26-50) circa la metà si è avvicinato alla pratica sportiva negli ultimi 7 anni.
- Ex-praticanti, 85mila nel range d'età 18-25 ulteriori 8mila nella fascia 26-50.
- Praticanti light (meno di 5 immersioni negli ultimi 12 mesi): circa 100mila soggetti, 80mila nel range d'età 18-25, ulteriori 20mila nell'età 26-50.
- Praticanti continuativi, 155mila soggetti (75mila tra i 18-25enni, 80mila tra i 26-50enni).

Il profilo del diver

I praticanti nella fascia d'età 26-50 anni rappresentano lo zoccolo duro dell'attività sportiva:

- aumento della frequenza di immersione
- scarsi abbandoni
- focalizzazione dell'interesse verso l'attività di immersione con rinuncia degli altri impegni sportivi.

Non solo immersione, a tutto sport

(Grafico 1.22)

Oltre l'80% del campione si dedica ad almeno uno sport oltre l'immersione sportiva, in particolare gli sport legati all'acqua e alla neve

- I sub che praticano lo sport in modo continuativo sono il doppio rispetto agli italiani nella fascia d'età 26-50: 54% vs 27% (fonte ISTAT).
- Un praticante su 4 è dedito alla cura della forma fisica in palestra.
- Si dedica al nuoto il 28% del campione vs. il 14% dell'universo Italia nella stessa fascia d'età.
- Si dedica agli sport della neve il 22% del campione vs. il 14% degli italiani della stessa fascia d'età.

Confronto dei sub adulti con i giovani della fascia 18-25 anni

(Grafico 1.22) Aumento dell'interesse verso l'immersione sportiva con un'attenuazione per tutte le altre discipline sportive, ad esclusione degli sport della neve.

Viaggi, turismo, immersioni

(Grafico 1.23)

Interessi caratteristici dei praticanti l'immersione sportiva:

- fotografia
- informatica
- turismo-viaggi
- video-riprese

Alcuni interessi possono ricollegarsi all'immersione sportiva: speleologia, malacologia,

acquariologia. Indipendentemente dall'età il popolo dei diver manifesta comportamenti di consumo e culturali sempre di livello culturale superiore. L'accesso al WEB rappresenta per quasi 2 praticanti su 3 un'abitudine quotidiana. Il 62% del campione ha letto, il giorno precedente l'intervista, un quotidiano e, in oltre la metà dei casi questo è stato acquistato personalmente (valori più che doppi rispetto all'universo Italia). (Grafico 1.24)

Giovani, benestanti e sempre più donne

I diver sono nella quasi totalità soggetti attivi nel mondo del lavoro (oppure studenti).

Alcuni diver (dopo aver raggiunto il grado di istruttore) riescono a trasformare la passione sportiva in un impegno semiprofessionale o professionale. La presenza femminile risulta significativamente più consistente nella fascia d'età più giovanile mentre si attenua progressivamente nelle fasce d'età successive; si prospetta pertanto negli anni a venire un significativo riequilibrio del rapporto maschi/femmine dei praticanti.

La composizione per genere attesta il crescente interesse per l'immersione sportiva da parte del pubblico femminile più giovane.

Le new entry tendono a provenire in quote crescenti dalle classi più affluenti, accentuando l'immagine elitaria dell'immersione sportiva.

L'abbandono

Fino ad almeno ai 50 anni la pratica sportiva tende piuttosto ad intensificarsi.

La fuoriuscita dalla pratica dell'immersione sportiva per motivi anagrafici sembra situarsi al di là dei 50 anni.

Il principale motivo per la rinuncia sembrano la mancanza di tempo libero e/o le problematiche familiari.

Tra i sub adulti il saldo tra i nuovi praticanti e gli abbandoni è prossimo al pareggio.

Link disponibili presso l'indirizzo dell'Istituto: www.frenimkt.com:

1-L'indagine sui giovani metropolitani: 600 interviste personali on the road a giovani selezionati sulla base del genere e dell'età in 13 aree campione (città metropolitane che contano oltre 250mila abitanti); www.frenimkt.com/download/diver18-25.pdf.

2-L'indagine sui praticanti 26-50enni: 300 interviste somministrate telefonicamente a praticanti, ex praticanti o intenzionati a praticare l'attività di immersione subacquea nelle diverse aree territoriali. <http://www.frenimkt.com/download/diver26-50.pdf>

Prima indagine nazionale condotta sui praticanti con almeno 5 immersioni pro-anno <http://www.frenimkt.com/download/sintesisub.pdf>.

Grafico 1.22

Attività sportive praticate dagli intervistati negli ultimi 12 mesi 2004

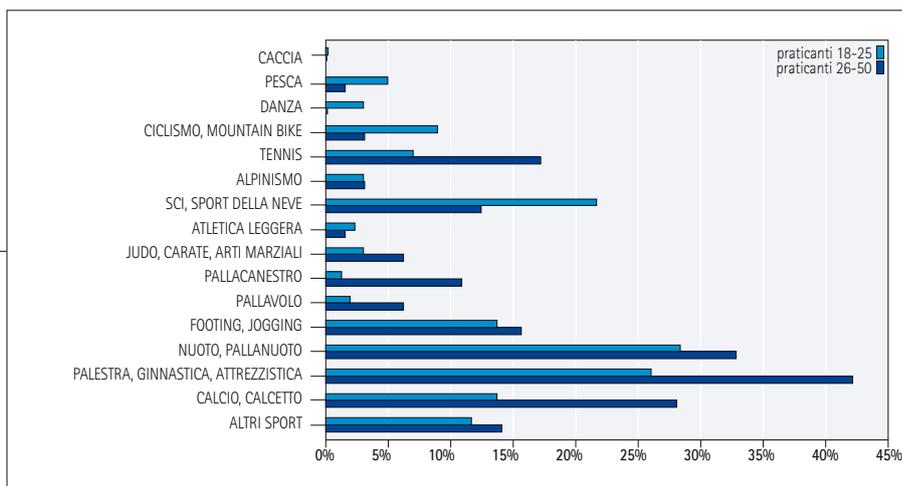


Grafico 1.23

Attività sportive praticate dagli intervistati negli ultimi 12 mesi 2004

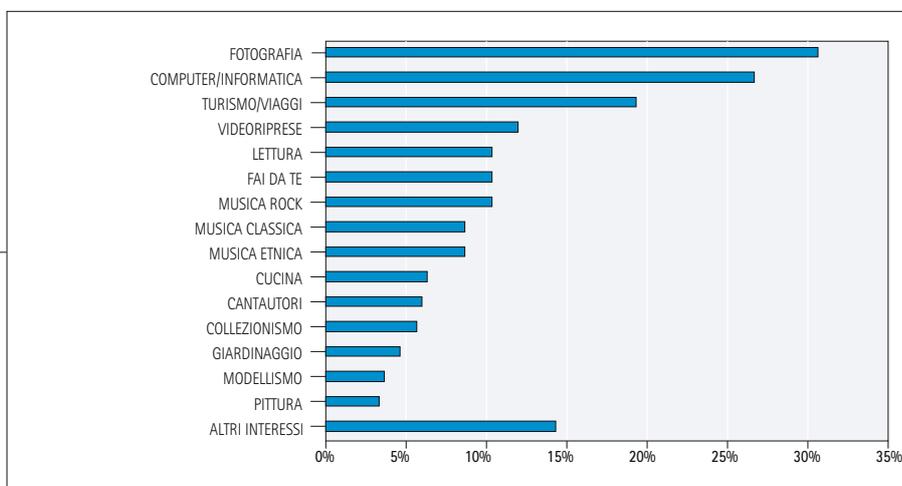
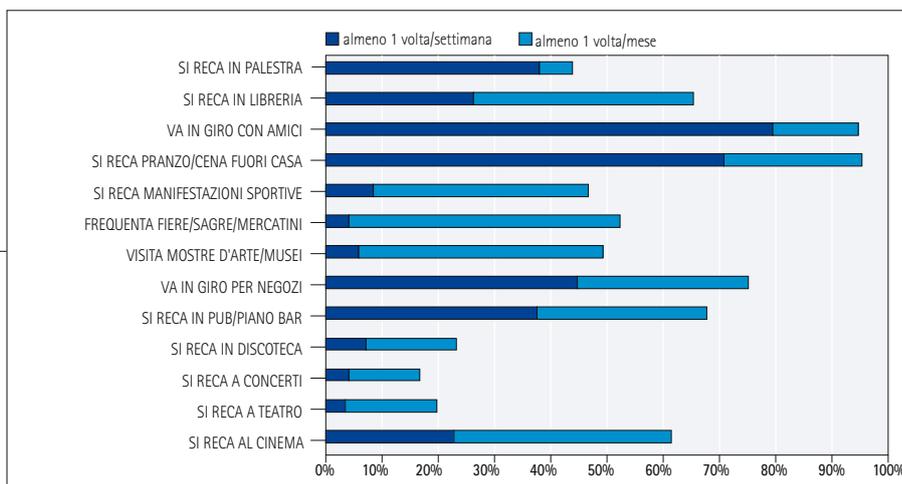


Grafico 1.24

Comportamenti sociali e frequentazioni degli intervistati



2. L'industria nautica nel mondo

Introduzione

Come consuetudine degli ultimi anni, UCINA (Unione Nazionale Cantieri e Industrie Nautiche ed Affini) riassume ed analizza in questa pubblicazione l'andamento della nautica mondiale.

Anche quest'anno, grazie al contributo di ICOMIA i dati sono direttamente confrontabili con quelli italiani poiché si riferiscono al 2002. I dati di riferimento sono quelli raccolti

da ICOMIA (International Council of Marine Industry Association) e forniti dalle associazioni nazionali dei paesi più importanti dal punto di vista nautico (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).

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 2.1 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 2.1.

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 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.

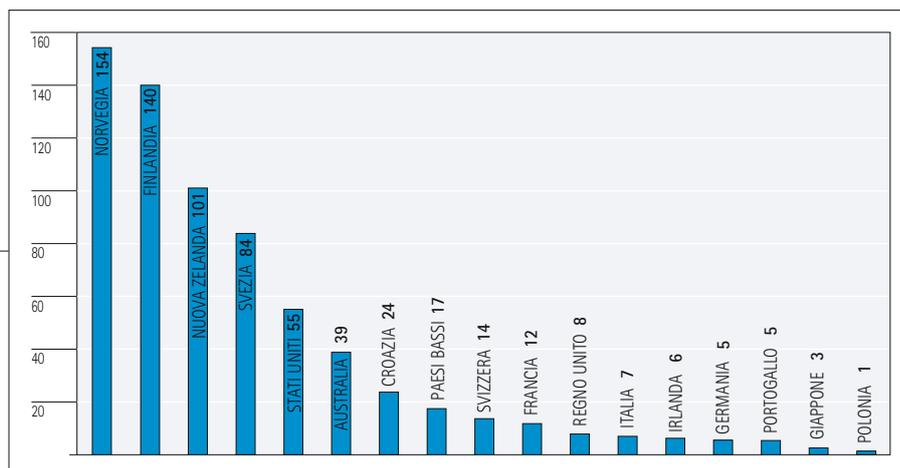
E' evidente comunque la netta superiorità delle imbarcazioni a motore rispetto a quelle a vela e a quelle pneumatiche.

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 2.1

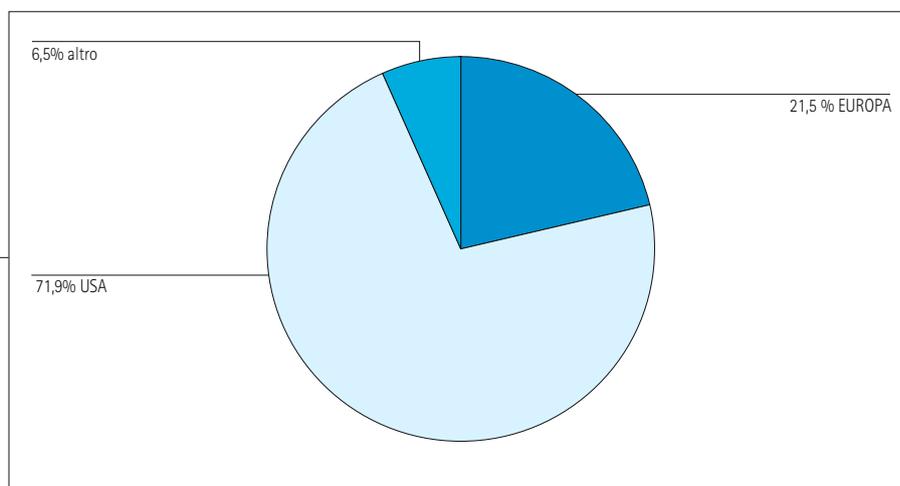
Il parco nautico nel mondo
Unità da diporto ogni mille abitanti per paese



Bisogna considerare che il dato della popolazione indica il numero dei cittadini del paese nel suo complesso (anziani e bambini compresi) e che per motivi oggettivi (scarsa estensione delle coste, scarsa presenza di acque interne) in alcuni paesi è più difficile praticare sport nautici

Grafico 2.2

Parco nautico
Suddivisione geografica



Nella categoria "altro" sono compresi solamente i dati disponibili dei pochi paesi non europei cioè Australia, Nuova Zelanda e Giappone: ciò rende la categoria poco significativa. Il grafico comunque dà l'idea del rapporto tra il parco nautico degli Stati Uniti e quello dell'Europa per quanto riguarda i soli paesi europei presi in esame.

Tabella 2.1

Il parco nautico nel mondo

PAESE	POPOLAZIONE	UNITÀ DA DIPORTO OGNI 1000 ABITANTI	TOTALE PARCO NAUTICO	UNITÀ A VELA	UNITÀ A MOTORE EB O EFB	UNITA' CON MOTORE FB UNITA' MINORI	UNITA' 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	

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, i quali disertano le nostre coste per mancanza di approdi, è un esempio lampante.

Nella tabella 2.2, è riportato il numero dei porti turistici e delle marine e il numero complessivo degli ormeggi (compresi quelli che si trovano in strutture diverse dalle marine e i porti turistici) per i paesi inclusi nelle statistiche ICOMIA. Da un confronto con il parco nautico, risulta che, 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.

Nei grafici 2.3 e 2.4 sono illustrate la distribuzione dei posti barca nel mondo per area geografica e quella per paese.

Tabella 2.2

Le infrastrutture per la nautica da diporto

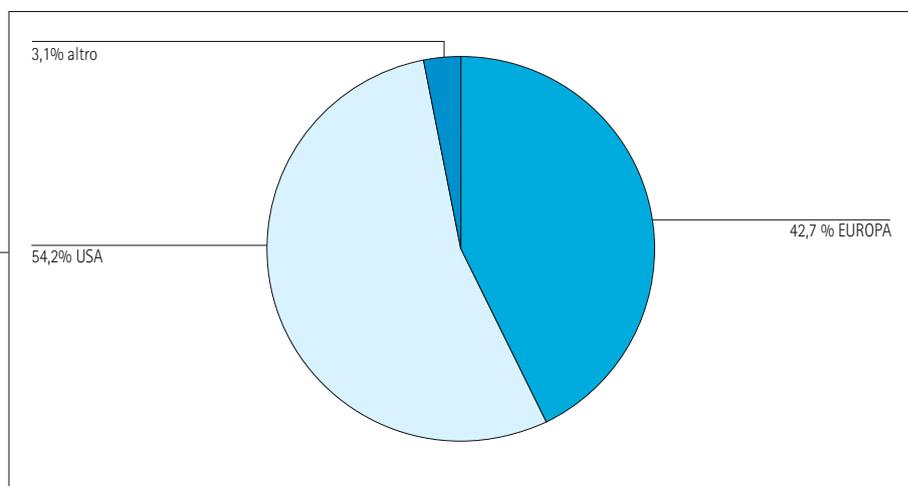
PAESE	PARCO NAUTICO	MARINE E PORTICCIOLI	ORMEGGI	UNITÀ DA DIPORTO PER ORMEGGIO	% UNITÀ DIPORTO CON ORMEGGIO
AUSTRALIA	738.948	2.200	42.800	17	6%
CROAZIA	105.000	123	13.878	8	13%
FINLANDIA	731.000	1.750	80.500	9	11%
FRANCIA	725.935	376	224.000	3	31%
GERMANIA	441.530	2.647			0%
IRLANDA	25.067	34	3.900	6	16%
ITALIA	400.000	105	128.042	3	32%
NORVEGIA	692.000	300			0%
NUOVAZELANDA	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%

dato della Germania appare incongruente (sembra troppo elevato il numero di marine e non è indicato il dato relativo al totale dei posti barca disponibili nel paese).

Per la Norvegia e la Polonia le statistiche ICOMIA non riportano i dati relativi al numero di ormeggi e per il Sudafrica manca il dato del parco nautico.

Grafico 2.3

Ormeggi
Distribuzione per area geografica

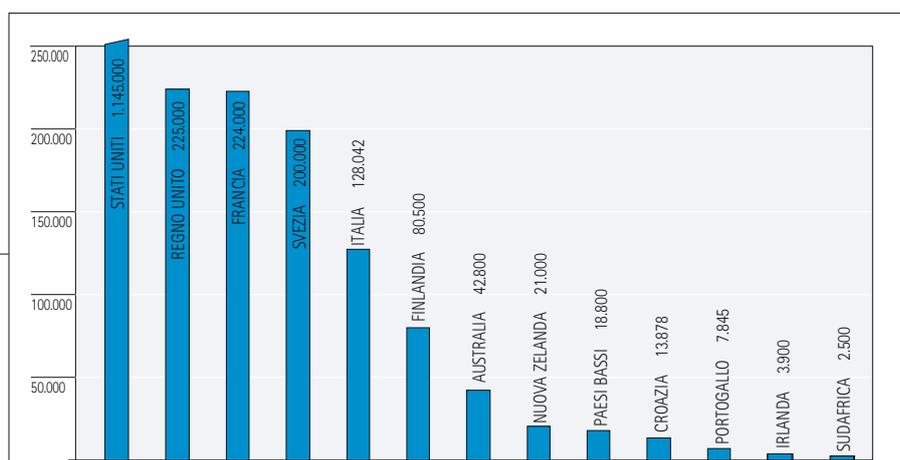


Nella categoria "altro" sono compresi solamente i dati disponibili dei pochi paesi non europei cioè Australia, Nuova Zelanda e Giappone: ciò rende la categoria poco significativa.

Il grafico comunque dà l'idea del rapporto tra il parco nautico degli Stati Uniti e quello dell'Europa per quanto riguarda i soli paesi europei presi in esame.

Grafico 2.4

Ormeggi
Distribuzione geografica per paese



La barra corrispondente agli Stati Uniti pari a 1.145.000 ormeggi è stata accorciata per rendere i dati visualizzabili nello stesso grafico. Si noti come la quantità di ormeggi degli USA sia maggiore del totale di quelli presenti negli altri paesi considerati.

La produzione nautica

Nella tabella 2.3 sono riportati i dati inerenti la capacità produttiva dei vari paesi. Sono stati presi in considerazione i seguenti parametri: il numero di cantieri, il valore del fatturato, il numero di addetti. 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.

Per quanto riguarda gli addetti il Regno Unito, la Francia dichiarano in Europa un numero di dipendenti minore dell'Italia e con una produttività per dipendente anch'essa inferiore. Nell'insieme la dimensione della cantieristica da diporto risulta comunque di dimensioni sempre piuttosto artigianali con una

media di dipendenti per azienda piuttosto bassa: la media dei paesi europei considerati è di 17. Il paese con il maggior numero di dipendenti per cantiere è la Polonia con una media di 100 addetti. In Italia la media è di 12 dipendenti a dimostrazione del fatto che la piccola media industria riveste, in questo come in altri settori industriali, il ruolo di protagonista della produzione nazionale.

Occorre aggiungere però che in Italia non mancano esempi di grandi realtà produttive con una organizzazione di dimensioni industriali. Nel grafico 2.5 sono riportati i valori della produzione di unità da diporto per nazione. La tabella 2.4 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 2.6 rappresenta il numero di unità da diporto prodotte per paese.

Tabella 2.3

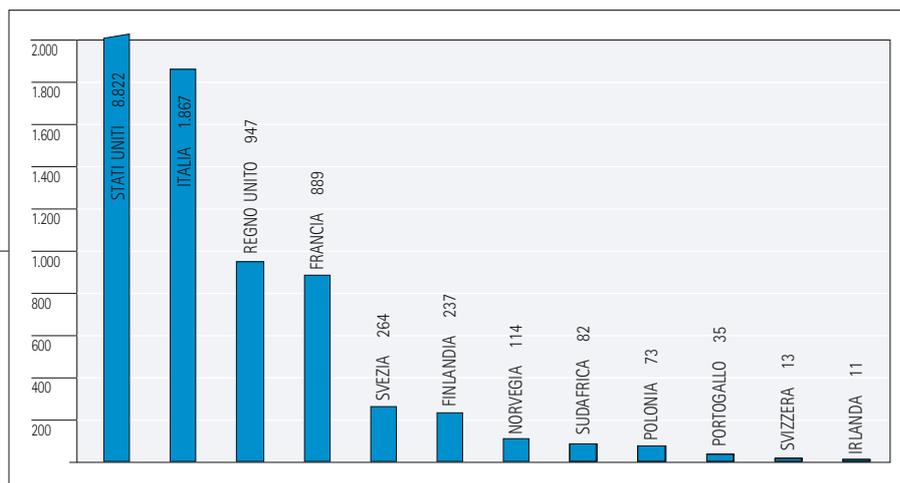
I cantieri nautici

PAESE	CANTIERI	ADDETTI	FATTURATO	FATTURATO x CANTIERE	FATTURATO x DIPENDENTE	ADDETTI x CANTIERE
AUSTRALIA	420	4.847				12
CROAZIA	49	766				16
FINLANDIA	54		237.000.000	4.388.889		
FRANCIA	114	7.078	888.500.000	7.793.860	125.530	62
GERMANIA	412	6.238				15
IRLANDA	7	180	10.500.000	1.500.000	58.333	26
ITALIA	770	9.200	1.867.000.000	2.424.675	202.935	12
NORVEGIA	90	1.745	113.788.487	1.264.317	65.208	19
NUOVA ZELANDA	150	5.000				33
POLONIA	20	2.000	72.977.034	3.648.852	36.489	100
PORTOGALLO	40	450	35.000.000	875.000	77.778	11
REGNO UNITO	400	8.977	947.447.447	2.368.619	105.542	22
STATI UNITI	1.100		8.821.985.234	8.019.987		
SUDAFRICA	40	1.500	81.586.544	2.039.664	54.391	38
SVEZIA	50	800	263.707.285	5.274.146	329.634	16
SVIZZERA	18	120	13.080.445	726.691	109.004	7

I valori economici riportati nella tabella sono in euro: la conversione dalle valute fuori dell'area Euro è stata effettuata basandosi sul tasso di cambio del 1 giugno del 2004. Per alcuni paesi non sono disponibili tutti i dati.

Grafico 2.5

Fatturato dei cantieri nautici per Paese
(valore in migliaia di Euro)



La barra corrispondente al valore degli Stati Uniti è stata accorciata per rendere i dati visualizzabili nello stesso grafico. Si noti come il fatturato della produzione di unità da diporto degli USA sia quasi il doppio del totale di quello degli altri paesi considerati nel grafico.

Tabella 2.4

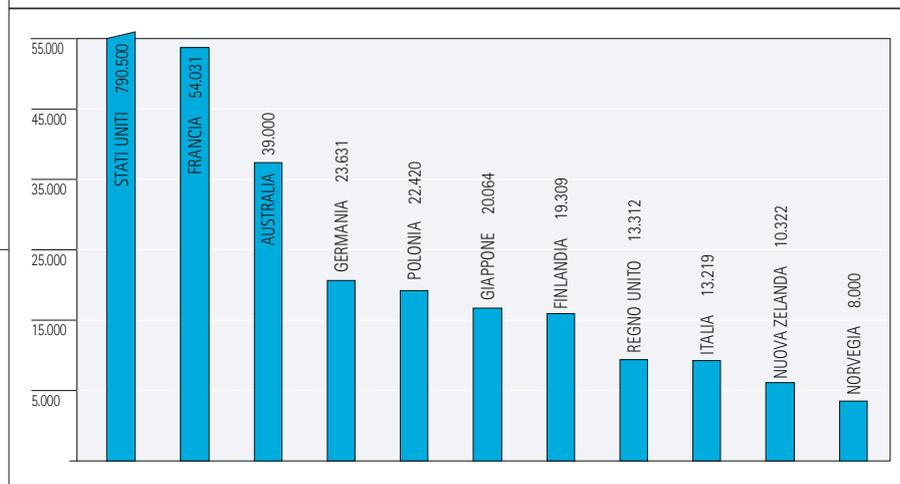
Produzione di unità da diporto prodotte per Paese

PAESE	UNITÀ A VELA	UNITÀ A MOTORE EB EFB	UNITÀ CON MOTORE FB UNITÀ MINORI	UNITÀ NEUMATICHE	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	686	3.162	4.026	5.345	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

Il dato dell'Italia è desunto dal campione analizzato nell'appendice A2. Il numero delle unità prodotte in Italia è in effetti maggiore, ma si è deciso di imputare un numero certo per renderlo confrontabile (nella suddivisione per lunghezza) con quello degli altri paesi rispondenti alle statistiche Icomia.

Grafico 2.6

Unità da diporto prodotte per Paese



La barra corrispondente al valore degli Stati Uniti è stata accorciata per rendere i dati visualizzabili nello stesso grafico. Si noti come il numero di unità da diporto prodotte negli USA sia oltre il triplo del totale di quelle prodotte negli altri paesi i cui dati sono inclusi nelle statistiche Icomia.

I Superyachts

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 a 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.

Secondo l'Order Book 2005 pubblicato sul numero di Gennaio 2005 della rivista 'ShowBoat International' sono attualmente in costruzione nel mondo 651 superyacht: ben 249 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 651 superyacht in costruzione nel mondo 59 sono unità a vela e 592 a motore con prevalenza delle unità medio piccole.

La suddivisione degli ordini secondo la tipologia e l'andamento negli anni sono evidenziati nel grafico 2.8.

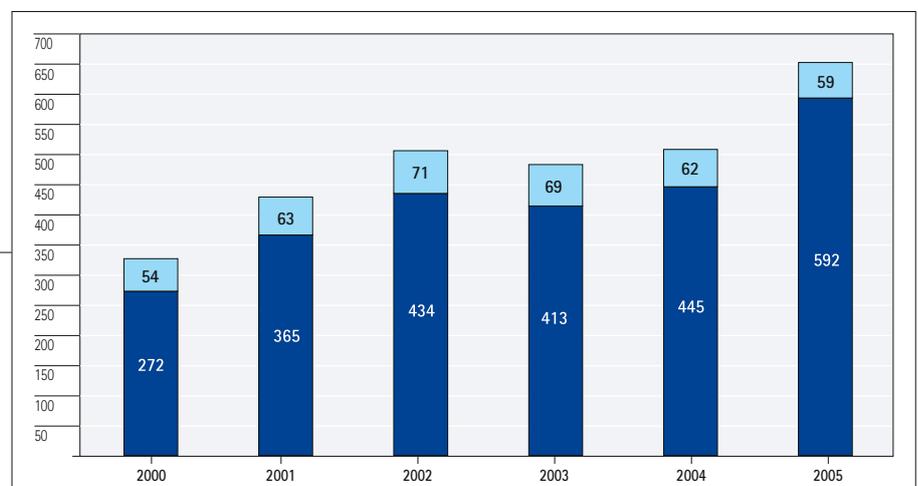
L'Italia ha affermato il proprio primato di maggiore produttore di superyacht nel 2000 superando gli Stati Uniti, fino ad allora leader incontrastati. Si tenga presente che nel 1999 l'Italia aveva in produzione 70 superyacht e l'anno dopo 100, fino ad arrivare a 170 unità in produzione per il 2002.

Nel 2003 erano in costruzione in Italia 178

Grafico 2.7

Orderbook dei superyacht
Andamento dal 2000 al 2005
e suddivisione per tipo

Superyacht a vela ■
Superyacht a motore ■



Il rapporto tra superyacht a motore e quelli a vela si è mantenuto all'incirca costante nel tempo. Per quanto riguarda l'andamento degli ordini negli anni il picco di crescita per le unità a vela è stato nel 2002, mentre per le unità a motore risulta essere nel 2005. L'Order Book del 2005 è del 28% più consistente rispetto a quello del 2004.

unità e nel 2004 189. Nel grafico 2.9 è evidenziato l'andamento degli ordini negli ultimi 8 anni per l'Italia e a livello mondiale.

Nei grafici 2.10 e 2.11 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. È 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. Registrano 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').

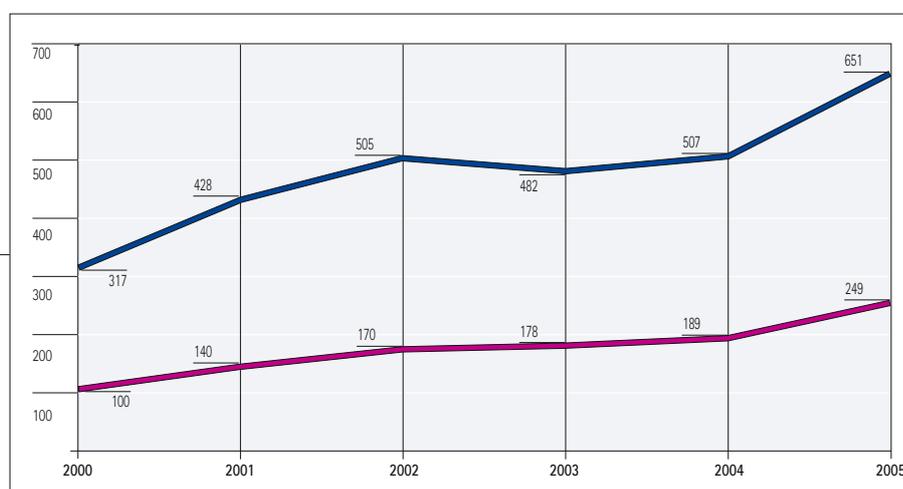
Considerando la suddivisione percentuale per classi di lunghezza dei superyacht in produzione in Italia, si nota come circa un terzo della produzione si concentri nella fascia tra gli 80 e 89 piedi di lunghezza e circa il 60% in quella oltre i 100 piedi.

La dimensione media delle commesse di superyacht in Italia continua quindi a tendere all'aumento.

Grafico 2.8

Orderbook dei superyacht
Andamento dal 2000 al 2005 a livello mondiale
e per l'Italia

Produzione mondiale ■
Produzione italiana ■

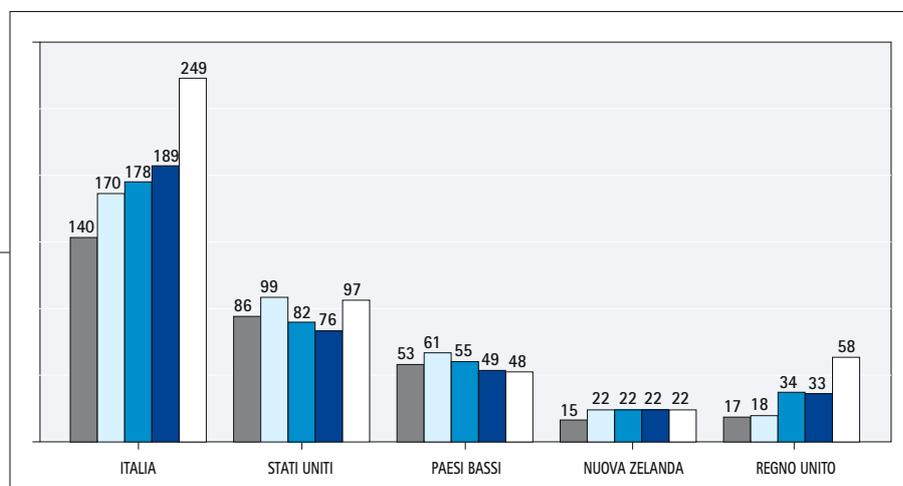


Aumenta il totale a livello mondiale dei superyacht in costruzione. Si evidenzia ancora di più la capacità dell'industria cantieristica italiana nel conquistare la parte più rilevante di questo mercato. La crescita dell'Order Book mondiale dal 2000 al 2005 è del 105% mentre quella dei cantieri italiani è del 149%.

Grafico 2.9

Orderbook dei superyacht a motore
Andamento dal 2001 al 2005
dei primi 5 Paesi produttori per numero di progetti

'01 ■ '02 ■ '03 ■ '04 ■ '05 ■

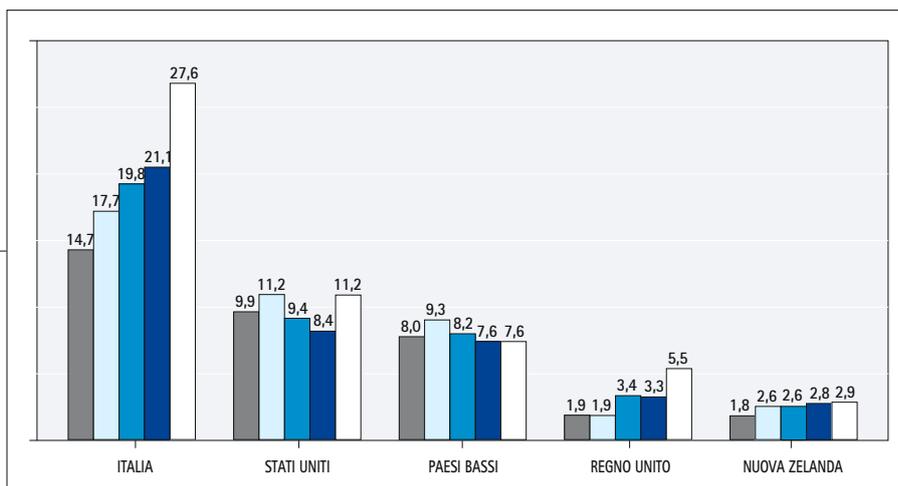


Il numero dei progetti di superyacht in costruzione aumenta per tutti i paesi produttori considerati tranne che per i Paesi Bassi (diminuisce di una unità) e per la Nuova Zelanda (stabile per il quarto anno consecutivo). L'Italia ha tolto il primato di maggior produttore agli Stati Uniti nel 2000 e da allora lo mantiene.

Grafico 2.10

Orderbook de superyacht
Andamento dal 2001 al 2005
dei primi 5 Paesi produttori per numero di progetti
(lunghezza in migliaia di piedi)

'01 '02 '03 '04 '05

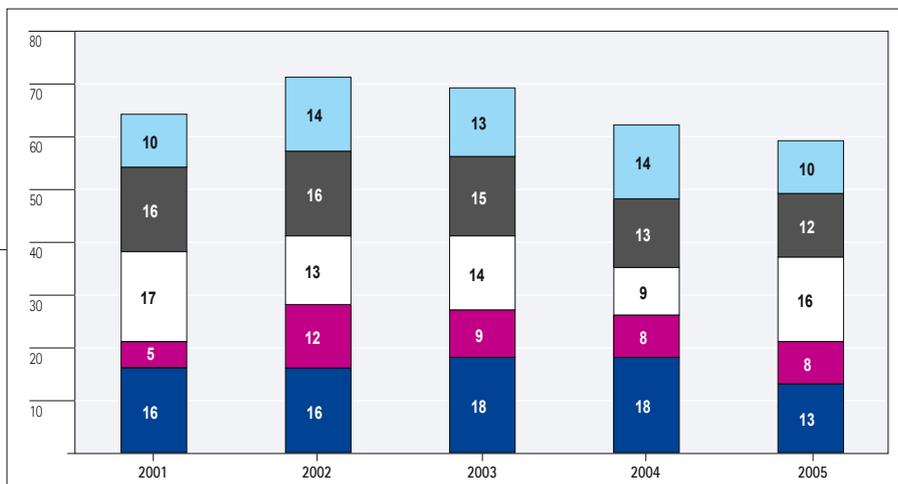


Rispetto all'anno precedente è positivo l'andamento di tutti i paesi produttori considerati nel grafico tranne che per l'Olanda che registra lo stesso valore dell'anno precedente. Si tenga presente che, in questa serie storica, non rientrano la Germania e Taiwan che nel O.B. 2005 registrano rispettivamente 3461 e 3661 piedi di lunghezza totale delle unità in costruzione.

Grafico 2.11

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

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

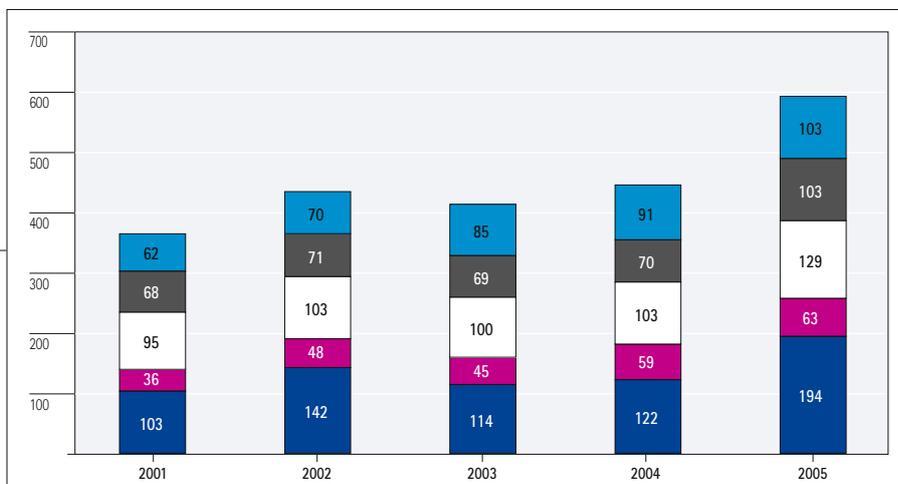


L'evoluzione del mercato dei superyacht a vela negli ultimi anni segna nell'Order Book 2005 una ulteriore battuta d'arresto rispetto alla crescita degli anni 2000-2002. Il calo di unità in costruzione si concentra particolarmente nella fascia di lunghezza tra gli 80 e 89 piedi e in quella superiore ai 150 piedi.

Grafico 2.12

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

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



L'evoluzione del mercato dei superyacht a motore inverte la tendenza rispetto all'anno precedente. Aumentano le unità in costruzione per tutte le fasce di lunghezza in particolare il numero delle unità tra 90 e 99 piedi e tra gli 80' e 89'.

Appendice A1 . Metodologia della ricerca

La distribuzione del questionario

Il questionario è stato inviato a tutti i partecipanti al 45° Salone Nautico di Genova che operano nei settori della produzione e/o importazione di unità da diporto, di accessori e di motori marini.

Le informazioni richieste nella compilazione del questionario riguardano la provincia di localizzazione, la forma societaria, il numero complessivo di addetti, il fatturato complessivo e quello nautico, i valori economici di import-export ed infine la merceologia dei prodotti.

La Tabella 3.1 riporta il numero dei questionari inviati agli espositori ed il numero di quelli ritornati e compilati in modo corretto e che sono stati utilizzati, insieme ad altre fonti, per la redazione di questa pubblicazione.

In totale la redemption, ovvero l'indice di risposta sul totale dei questionari distribuiti, è del 71%. Il campione esaminato nel capitolo 2 può ritenersi pertanto attendibile e rappre-

sentativo del complesso delle aziende partecipanti al salone Nautico di Genova.

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

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

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

Tabella A1.1

Numero dei questionari inviati e ritornati correttamente compilati

PRODUTTORI IMPORTATORI	QUESTIONARI INVIATI	QUESTIONARI RITORNATI	REDEMPTION
UNITÀ DA DIPORTO	300	215	72%
ACCESSORI	432	305	71%
MOTORI	37	25	68%
TOTALE	769	545	71%

L'industria nautica italiana nella sua distribuzione sul territorio

L'elaborazione dei dati delle aziende che hanno fatto domanda per partecipare al Salone Nautico di Genova permette di inquadrare l'universo di riferimento del campione costituito esclusivamente dalle aziende rispondenti al questionario.

Tale elaborazione è stata condotta in modo da individuare la distribuzione sul territorio delle aziende in ciascuno dei tre comparti (produttori e importatori di unità da diporto, accessori e motori marini) e la distribuzione nelle regioni degli addetti che trovano occupazione in tale industria. La realtà delle aziende del settore nautico è costituita per la stragrande maggioranza di aziende piccole e medie: gli operatori della nautica da diporto che hanno una dimensione industriale sono

un numero limitato. Nella Tabella A1.2 sono riportati i dati sulla distribuzione geografica dell'industria nautica nella sua interezza. I risultati, in linea con quelli dei singoli comparti, evidenziano che la Lombardia è al primo posto sia per numero di aziende che per numero di addetti. Seguono la Liguria, la Toscana e l'Emilia Romagna che è quarta per aziende nel territorio, ma seconda per numero di occupati nel settore nautico. Tra le regioni centro meridionali Lazio e Campania ospitano la percentuale più alta di aziende e occupati. La percentuale degli occupati del Piemonte è sensibilmente superiore a quella delle aziende ospitate del territorio, a dimostrazione che in tale regione sono presenti aziende con una connotazione industriale.

Tabella A1.2

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

REGIONE	AZIENDE	ADDETTI
LOMBARDIA	24,83%	24,08%
LIGURIA	18,34%	12,61%
TOSCANA	11,17%	6,83%
EMILIA ROMAGNA	7,86%	14,55%
LAZIO	6,21%	4,92%
PIEMONTE	6,21%	14,04%
CAMPANIA	6,07%	5,39%
VENETO	4,41%	2,84%
SICILIA	4,00%	2,89%
MARCHE	2,76%	5,51%
FRIULI VENEZIA GIULIA	2,34%	1,31%
CALABRIA	1,66%	1,77%
PUGLIA	1,52%	1,22%
SARDEGNA	1,24%	0,73%
UMBRIA	0,55%	0,39%
ABRUZZO	0,41%	0,42%
TRENTINO ALTO ADIGE	0,41%	0,49%

Il comparto delle unità da diporto

Nel comparto delle unità da diporto la Lombardia ospita il maggior numero di aziende addette che impiegano anche la percentuale maggiore di addetti. Per quanto

riguarda la presenza sul territorio di produttori e importatori di unità da diporto, la Lombardia è seguita dalla Liguria e dalla Toscana che, considerate insieme, assommano una quota percentuale del numero di aziende che è pari a quella della Lombardia ma tenendo conto della sola quota di addetti assommano un valore che supera di poco la metà di quello delle aziende lombarde. Il disequilibrio aumenta valutando i dati della Liguria che ospita nel suo territorio una percentuale 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 dove le aziende a carattere industriale sono maggiormente diffuse: per tale regione la quota percentuale del numero di addetti è doppia rispetto a quella del numero di aziende. Considerazione analoga può essere fatta per il dato riguardante il Piemonte.

Tabella A1.3

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

REGIONE	AZIENDE	ADDETTI
LOMBARDIA	21,28%	17,19%
LIGURIA	11,70%	5,71%
TOSCANA	10,99%	4,91%
LAZIO	8,51%	5,11%
EMILIA ROMAGNA	8,16%	16,82%
CAMPANIA	7,80%	7,26%
SICILIA	7,09%	4,95%
MARCHE	5,32%	8,45%
VENETO	5,32%	2,72%
CALABRIA	3,55%	2,99%
PIEMONTE	3,19%	20,44%
SARDEGNA	2,84%	1,35%
FRIULI VENEZIA GIULIA	1,77%	0,79%
PUGLIA	1,77%	1,03%
TRENTINO ALTO ADIGE	0,71%	0,28%

Il comparto degli accessori

La distribuzione delle aziende che producono o importano accessori nautici è indicata nella tabella A1.4. Anche per questo comparto la Lombardia occupa il primo posto per numero di aziende e di addetti, mentre la Liguria occupa il secondo posto.

Le prime due regioni assommano quasi la metà del numero di aziende e del numero di addetti. Seguono la Toscana, il Piemonte. L'Emilia Romagna occupa la quarta posizione per numero di aziende collocate nel territorio ma è terza per numero di addetti.

Tabella A1.4

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

REGIONE	AZIENDE	ADDETTI
LOMBARDIA	25,67%	27,77%
LIGURIA	23,49%	20,92%
TOSCANA	11,86%	9,87%
PIEMONTE	8,47%	8,04%
EMILIA ROMAGNA	7,99%	13,44%
CAMPANIA	5,08%	2,93%
LAZIO	4,12%	4,60%
VENETO	3,87%	3,14%
FRIULI VENEZIA GIULIA	2,91%	2,11%
SICILIA	1,94%	0,64%
MARCHE	1,21%	2,78%
PUGLIA	0,97%	0,57%
UMBRIA	0,97%	0,90%
ABRUZZO	0,48%	0,82%
CALABRIA	0,48%	0,57%
SARDEGNA	0,24%	0,08%
TRENTINO ALTO ADIGE	0,24%	0,82%

Il comparto dei motori

Le aziende del comparto motori sono particolarmente concentrate in Lombardia che da sola ospita oltre il 45% delle aziende e detiene

la percentuale più alta di addetti. Seguono il Lazio e la Liguria: la percentuale di addetti occupati di quest'ultima regione risulta però più alta rispetto a quella del Lazio.

Tabella A1.5

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

REGIONE	AZIENDE	ADDETTI
LOMBARDIA	46,67%	56,15%
LAZIO	13,33%	4,92%
LIGURIA	10,00%	10,59%
PUGLIA	6,67%	12,09%
ABRUZZO	3,33%	1,07%
CAMPANIA	3,33%	6,31%
EMILIA ROMAGNA	3,33%	2,67%
PIEMONTE	3,33%	2,14%
SICILIA	3,33%	1,39%
TOSCANA	3,33%	1,18%
VENETO	3,33%	1,50%

La dimensione delle aziende sulla base del numero degli addetti

Per affinare l'analisi relativa a valutare le aziende nautiche che costituiscono l'universo di riferimento del campione in base al numero di dipendenti sono state individuate cinque classi: esse sono articolate secondo il numero di addetti (da uno a cinque, da sei a quindici, da sedici a cinquanta, da cinquantuno a cento e oltre cento).

Nella tabella A1.6 sono riportati i risultati dell'elaborazione. Dall'analisi, emerge con chiarezza come le aziende del settore nautico siano prevalentemente di piccole dimensioni. Appena un quarto delle aziende impiega più di 15 dipendenti e tra queste poco più del

5% occupa oltre cinquanta dipendenti. I tre quarti delle aziende impiegano al massimo 15 dipendenti. La distribuzione percentuale per le classi di addetti, per le aziende operanti nei tre comparti del settore della nautica da diporto, risulta evidente nel grafico A1.1.

La distribuzione del numero di addetti è analoga per le aziende dei comparti delle unità da diporto e accessori, dove prevalgono le aziende con un numero di addetti inferiore a 15. Di tendenza opposta è invece la distribuzione delle aziende del comparto dei motori che sono prevalentemente di dimensioni medio-grandi.

Tabella A1.6

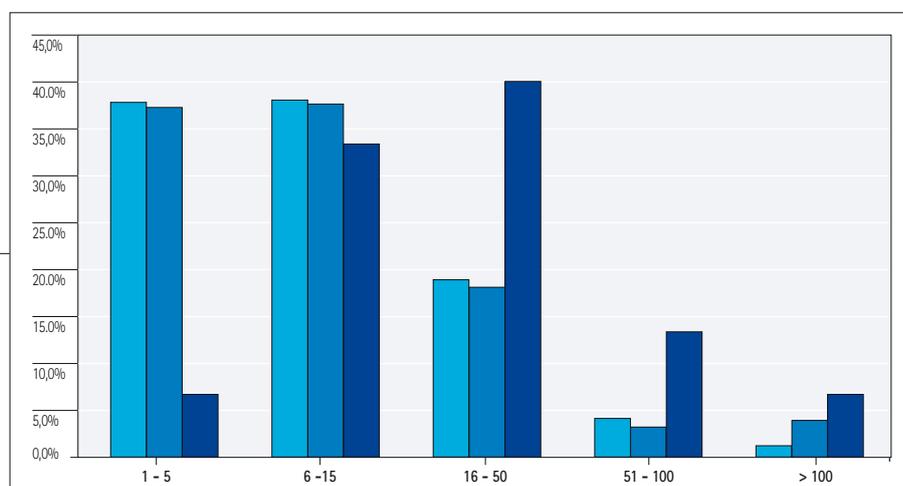
Distribuzione percentuale delle aziende nautiche per classi di numero addetti

COMPARTO	1 - 5	6 - 15	16 - 50	51 - 100	>100
ACCESSORI	37,77%	38,01%	18,89%	4,12%	1,21%
UNITA' DA DIPORTO	37,23%	37,59%	18,09%	3,19%	3,90%
MOTORI	6,67%	33,33%	40,00%	13,33%	6,67%
TOTALE	36,28%	37,66%	19,45%	4,14%	2,48%

Grafico A1.1

Distribuzione percentuale delle aziende dei comparti per classi di addetti

Fatturato interno
Export
Import



La dimensione delle aziende sulla base del fatturato

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

di euro, e poco più di un quinto delle aziende dichiara valori superiori ai 5 milioni di euro. Aggregando tali dati per i tre comparti, si arriva alla configurazione grafica espressa nel grafico A1.2. Analogamente a quanto visto per il numero di dipendenti la distribuzione è analoga per i comparti propriamente nautici (imbarcazioni e accessori) ed inversa per il comparto dei motori che è caratterizzato da fatturati medi per azienda più alti.

Tabella A1.7

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

COMPARTO	< 0,5	0,5-1,5	1,5-3	3-5	5-7,5	7,5-12,5	12,5-25	25-50	> 50
ACCESSORI	26,63%	30,02%	17,68%	10,17%	5,33%	4,36%	3,87%	0,73%	1,21%
UNITA' DA DIPORTO	26,60%	22,70%	13,48%	10,64%	6,74%	7,45%	5,67%	3,90%	2,84%
MOTORI	6,67%	6,67%	3,33%	10,00%	20,00%	13,33%	23,33%	13,33%	3,33%
TOTALE	25,79%	26,21%	15,45%	10,34%	6,48%	5,93%	5,38%	2,48%	1,93%

La performance del primo 20% di aziende

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

Ciò permetterà di capire quale sia il peso delle aziende più grandi rispetto a quelle di dimen-

sioni più contenute. Il grafico A3.3 riporta i risultati di questa analisi dalla quale si evince come, gli addetti, il fatturato, la produzione e l'attività di import export siano concentrati in un numero di aziende assai ridotto.

Analizziamo comparto per comparto qual è l'influenza delle aziende più grandi sui parametri di confronto.

Comparto delle unità da diporto

Nel comparto delle unità da diporto, il ristretto nucleo del 20% di aziende risulta essere formato da strutture con un "peso specifico" notevolmente superiore al restante 80%. Per quanto riguarda il numero degli addetti il primo 20% di aziende occupa il 66% circa del totale degli occupati. Ancora più significativa è l'incidenza sul fatturato nautico e sulla produzione di unità da diporto che si aggirano entrambe intor-

no all'83% del totale del valore. Molto concentrata appare infine l'attività di esportazione delle unità da diporto dove il 20% costituito dalle aziende più importanti esporta il 93% del totale.

Per quanto riguarda le importazioni la quota ricoperta dalle aziende più importanti (per fatturato) è pari al 70% del totale.

Comparto degli accessori

Come per il comparto delle unità da diporto, il ristretto nucleo del 20% di aziende del settore accessori è composto da aziende con un elevato numero di addetti, e, soprattutto, con una forte propensione al commercio con l'estero. Per quanto riguarda i volumi di fatturato nautico, il 20% delle aziende a più alto fatturato dichiara di fatturare, nel settore nautico, una quota intorno al 70% del valore complessivo, e un valore della produzione di

accessori pari al 67% del totale. Circa il 78% del valore complessivo di import, e il 76% dell'intero valore di beni esportati verso paesi esteri sono le quote conseguite nel 2004 dai produttori e importatori di accessori nautici a più alto fatturato. Analoga situazione si verifica per quanto riguarda il numero degli addetti, anche se con modalità un po' più omogenee, dal momento che il primo 20% di aziende in termini di fatturato occupa poco circa il 46% degli addetti.

Comparto dei motori

Questo comparto risente molto della scarsa influenza del fatturato dei motori marini sul totale, la produzione infatti assomma a circa il 50% del totale. Analogamente si ha una significativa influenza dell'attività di importazione nella quale è possibile raggiungere valori di fatturato molto elevati, con un ridotto numero di addetti. Per queste ragioni il confronto è

meno significativo, specialmente per il fatto che la scelta del ristretto numero del 20% di aziende è basata proprio sul fatturato nautico. Ciò premesso, dall'esame del grafico A1.4 si nota come la maggiore concentrazione si abbia proprio nell'attività di importazione, mentre più distribuita appare l'attività di export.

Grafico A1.2

Distribuzione percentuale delle aziende dei comparti per classi di fatturato in milioni di euro

Accessori ■
 Unità da diporto ■
 Motori ■
 TOTALE ■

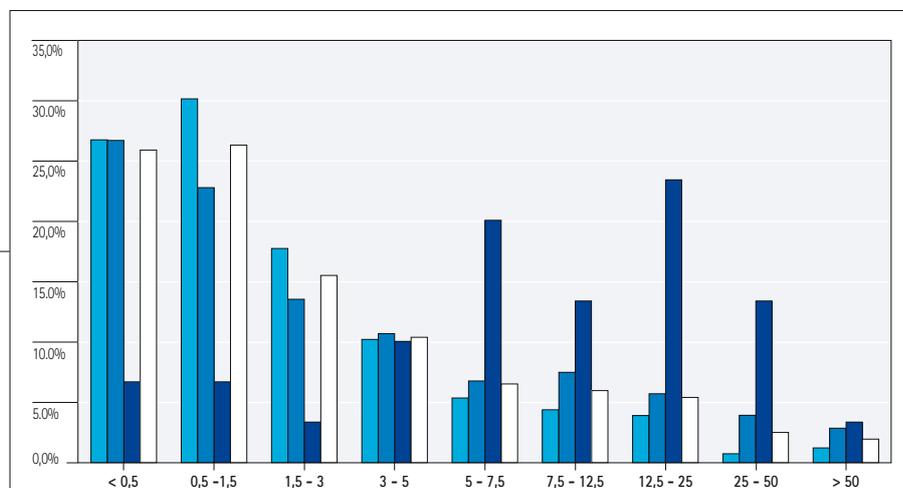
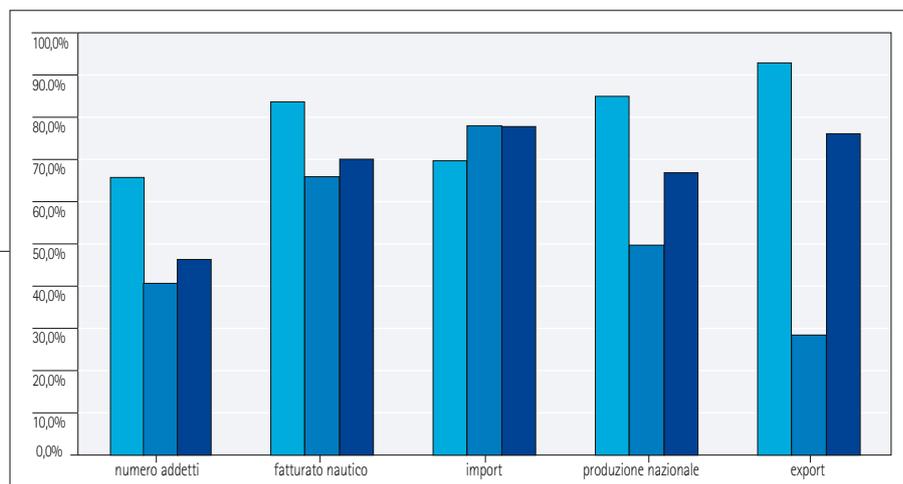


Grafico A1.3

Andamento del 20% di aziende a più alto fatturato

Unità da diporto ■
 Motori ■
 Accessori ■



Appendice A2 . Analisi del campione

L'evoluzione e la tendenza dei vari settori dell'industria nautica è valutata, grazie ad un metodo ormai consolidato nel tempo, mediante l'analisi di un campione tratto da quello descritto nell'appendice A1.

Si procede in modo comparativo, confrontando i risultati delle aziende che hanno risposto ai questionari nell'ultimo triennio, e nei limiti del possibile, compensando eventuali assenze con soggetti di natura e peso equivalente. In tal modo le tendenze del mercato sono determinate attraverso un campione significativo ed il più possibile omogeneo.

Nell'Appendice B, la Tabella I/1 riporta, per quanto riguarda le varie tipologie di unità da diporto, la suddivisione del fatturato nautico tra produzione ed import, la tabella I/2 riporta la suddivisione tra produzione nazionale venduta sul mercato interno (fatturato interno) e produzione nazionale venduta sul mercato estero (esportazioni).

Allo stesso modo, la Tabella I/3 contiene i dati relativi all'andamento nello stesso periodo del mercato nazionale delle unità da diporto, costituito da produzione nazionale venduta sul mercato interno e importazioni.

La Tabella I/4 riporta i dati generali delle aziende rispondenti del comparto delle unità da diporto. È da notare che molte aziende hanno una produzione eterogenea di unità da diporto. Quest'ultimo caso si manifesta anche e soprattutto per le aziende importatrici.

Per la suddivisione merceologica si è attinto ad un campione ristretto di aziende, in quanto non tutti i rispondenti hanno compilato per intero il questionario. I dati sono riportati nella Tabelle I/5, I/6, I/7, e I/8 dell'Appendice B.

Il fatturato nautico analizzato nel campione

delle unità da diporto è rappresentato per 81,8% da unità con motore entro-bordo o entrofuoribordo, per il 6,6% da unità con motore fuoribordo, per il 4,2% dalle pneumatiche e il restante 7,4% dalle unità da diporto a vela. La categoria delle unità entro-bordo ed entrofuoribordo conferma il proprio ruolo di settore merceologico prevalente: essa rappresenta da sola l'87% di tutte le esportazioni, il 79,4% delle importazioni, l'82,2% della produzione nazionale ed il 74,7% del fatturato interno. Il mercato nazionale delle unità da diporto risulta essere anch'esso formato prevalentemente, in valore complessivo, dalle unità più grandi con una percentuale pari al 76,4% del valore. Le unità fuoribordo rappresentano il 7,9% del valore totale del mercato nazionale, precedute dalla vela con il 9,6% e seguite dalle unità pneumatiche con il 6,1%.

La produzione nazionale in termini di valore è concentrata sulle unità maggiori, con una suddivisione percentuale pari 82,2 % per entro-bordo ed entrofuoribordo, 6,9% per le unità fuoribordo, 6,3% per le unità a vela e 4,6 % per le pneumatiche.

Le importazioni vedono una maggiore influenza della vela, che si piazza al secondo posto con 12,9% del valore dell'import, dopo le unità a motore entro-bordo ed entrofuoribordo che detengono, anche qui il valore più alto con 79,4%. La restante parte è suddivisa tra il 5,5% delle unità con motore fuoribordo e il 2,2% delle unità pneumatiche.

Nell'Appendice B - Cifre sono riportati i dati di dettaglio nelle Tabelle:

I/1 - I/2 - I/3 - I/4 - I/5 - I/6 - I/7 - I/8 .

Modalità di rilevamento dati

UCINA ha condotto, per l'anno 2004 la consueta indagine sulle industrie del settore nautico, rilevando l'attività di produzione nazionale e di importazione". Per i cantieri nautici sono state rilevate 28 categorie di prodotti: 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, l'indagine non ha rilevato dati significativi.

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

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

Le unità a motore entro-bordo ed entro-fuoribordo

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

Nel 2004 il fatturato generato dalla produzione e importazione di tali unità è cresciuto dell'9,8% raggiungendo il valore di 1317 milioni di euro. L'export delle unità da diporto medio-grandi, che compongono il settore delle unità entro-bordo ed entrofuoribordo, corrisponde al 65% del valore della produzione nazionale di tali unità, con un valore complessivo dell'export pari a 713 milioni di euro e un valore della produzione nazionale che raggiunge nel 2004 i 1100 milioni di euro. Il tasso di crescita della produzione nazionale, pur rallentando segna comunque un valore di 8,5%.

Questo dato conferma ulteriormente il successo della capacità organizzativa e produttiva dei cantieri italiani e dello sforzo commerciale sviluppato sia in Italia che all'estero grazie alla validità del prodotto e vincente strategia di marketing attuata dai produttori italiani.

Il tasso di crescita delle importazioni risulta essere più vivace rispetto a quello della produzione nazionale. Le importazioni hanno fatto registrare nel 2004 una crescita del 17%: tale tasso di crescita risulta essere in linea con

la parallela crescita del mercato nazionale questo grazie alla capacità di attrazione del mercato italiano determinata dal leasing nautico. Attualmente in certi casi è più conveniente acquistare un'imbarcazione in Italia piuttosto che su un altro mercato.

Alla crescita del mercato nazionale corrisponde una crescita del mercato interno, ovvero di ciò che viene prodotto e venduto in Italia. Il tasso di crescita del mercato interno rallenta rispetto all'eccezionale risultato dell'anno precedente.

Il costante tasso di crescita del mercato interno è incoraggiante anche se il divario tra il volume di vendita dell'export e il fatturato interno appare ancora assai consistente.

Per quanto riguarda i flussi di import ed export, registrati dall'ISTAT, per unità da diporto con motore entro-bordo ed entro-fuoribordo, si può notare come i paesi partner dell'Italia sia per quanto riguarda le importazioni che le esportazioni, siano all'incirca sempre gli stessi di anno in anno. In particolare si può notare che per quanto riguarda l'import i paesi produttori che hanno una maggior quota di import in Italia sono: il Regno Unito (15,5%) gli Stati Uniti (14%) e la Francia (12,2%). Le esportazioni di questa tipologia di unità da diporto sono maggiormente concentrate verso la Francia (14,6%) il Regno Unito (13,58%) le Isole Cayman (11,13%) e gli USA (10,27%).

Tabella A2.1

Unità entro-bordo ed entrofuoribordo
Composizione del fatturato nautico

ANNO	FATTURATO INTERNO		EXPORT		IMPORT	
	variazione su anno precedente		variazione su anno precedente		variazione su anno precedente	
1998	54.703.115		407.293.404		66.571.294	
1999	63.702.376	16,5%	468.080.381	14,9%	94.676.879	42,2%
2000	81.600.190	28,1%	567.459.084	21,2%	113.612.254	20,0%
2001	105.357.207	29,1%	743.181.478	31,0%	129.114.225	13,6%
2002	114.514.972	8,7%	843.545.877	13,5%	143.827.826	11,4%
2003	244.381.700	113,4%	770.120.818	-8,7%	185.587.964	29,0%
2004	387.173.927	58,4%	713.260.891	-7,4%	217.129.182	17,0%

In aumento tutti gli indici economici del fatturato tranne l'export che diminuisce a causa dell'eccezionale performance del fatturato interno (+58,4) grazie all'apporto del leasing nautico. Le variazioni rispetto all'anno precedente sono per le esportazioni -7,4 %, per le importazioni +17%). Il leasing italiano (rivisto a metà del 2002) ha influito positivamente sul mercato nazionale sia in termini di unità vendute sia in termini di valore medio delle stesse.

Tabella A2.2

Unità entro-bordo ed entrofuoribordo
Produzione e mercato nazionale

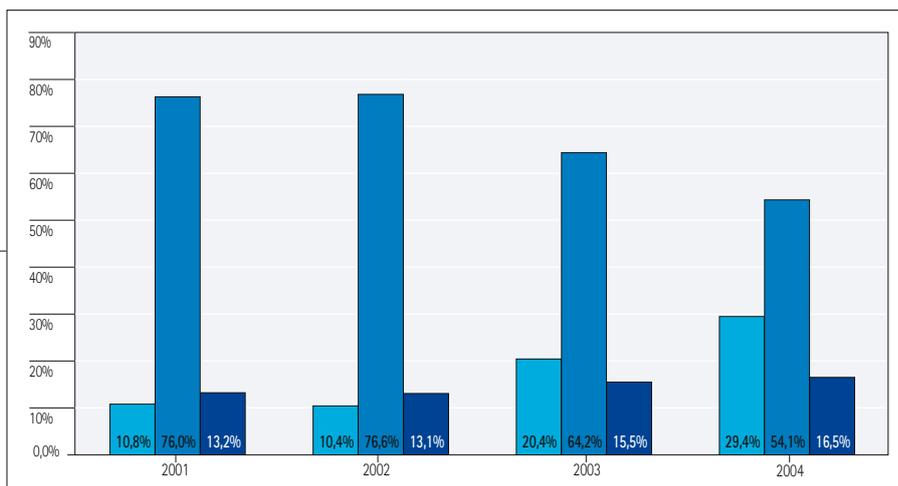
ANNO	PRODUZIONE NAZIONALE		MERCATO NAZIONALE	
	Euro	variazione su anno precedente	Euro	variazione su anno precedente
1998	461.996.519		121.274.409	
1999	531.782.758	15,1%	158.379.255	30,6%
2000	649.059.274	22,1%	195.212.445	23,3%
2001	848.538.685	30,7%	234.471.432	20,1%
2002	958.060.849	12,9%	258.342.798	10,2%
2003	1.014.502.518	5,9%	429.969.664	66,4%
2004	1.100.434.818	8,5%	604.303.109	40,5%

Continua la corsa della produzione nazionale il cui tasso di crescita aumenta leggermente rispetto a quello dell'anno precedente. Grazie al fortissimo apporto del fatturato interno il mercato nazionale registra un massiccio aumento in termini percentuali e assoluti anche se il tasso di crescita rallenta rispetto all'anno precedente.

Grafico A2.1

Unità entrobordo ed entrofuoribordo
Composizione percentuale del fatturato nautico
confronto per gli anni dal 2001 al 2004

Fatturato interno ■
Export ■
Import ■

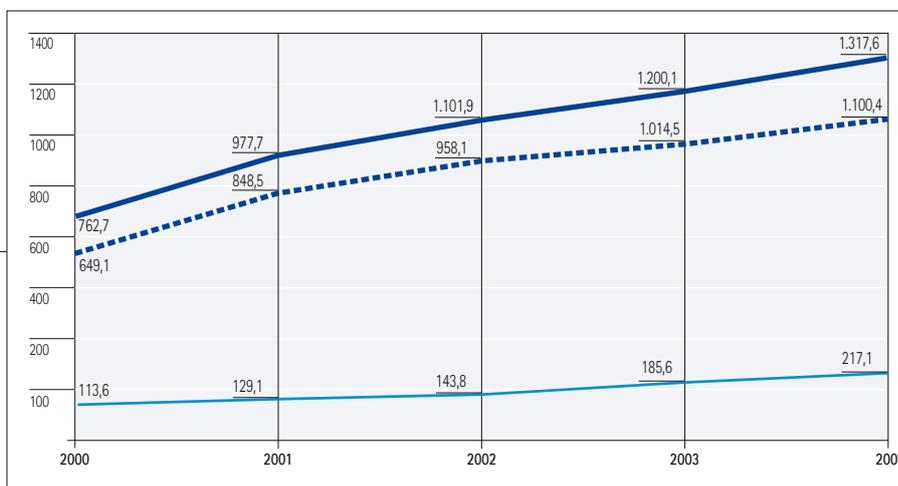


L'export continua a detenere la parte preponderante del fatturato nautico di questo settore ma nel 2004 la quota da esso rappresentata è diminuita a favore del fatturato interno. L'apporto dell'import aumenta leggermente. Ciò è determinato dalla crescita del mercato nazionale.

Grafico A2.2

Unità entrobordo ed entrofuoribordo
Andamento del fatturato nautico dal 2000 al 2004
e delle relative componenti

Fatturato nautico ■
Produzione nazionale ■
Import ■

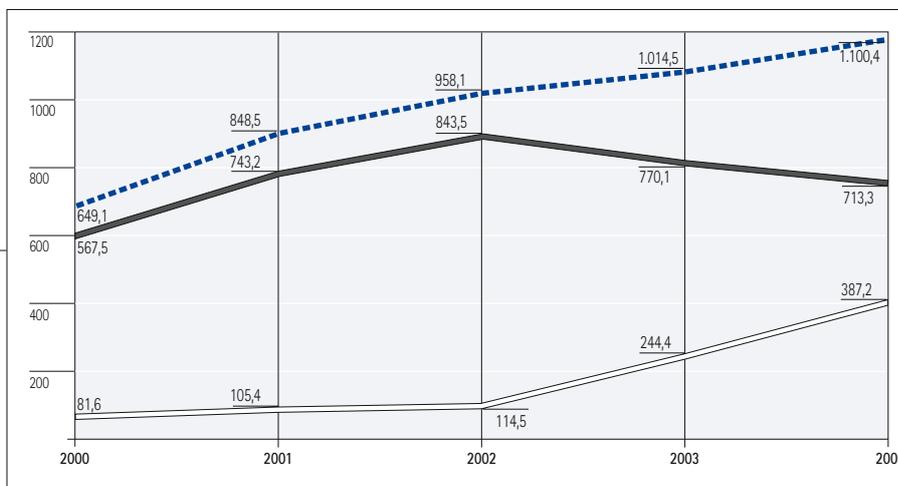


La crescita del fatturato nautico di questo settore è quasi tutto merito dello sviluppo della produzione nazionale: le due curve proseguono parallelamente. La crescita delle importazioni ancorché progressiva e costante incide poco, in valore assoluto, sul totale del fatturato (ne copre circa il 16%).

Grafico A2.3

Unità entrobordo ed entrofuoribordo
Andamento della produzione nazionale
dal 2000 al 2004 e delle relative componenti

Produzione nazionale ■
Export ■
Fatturato interno □

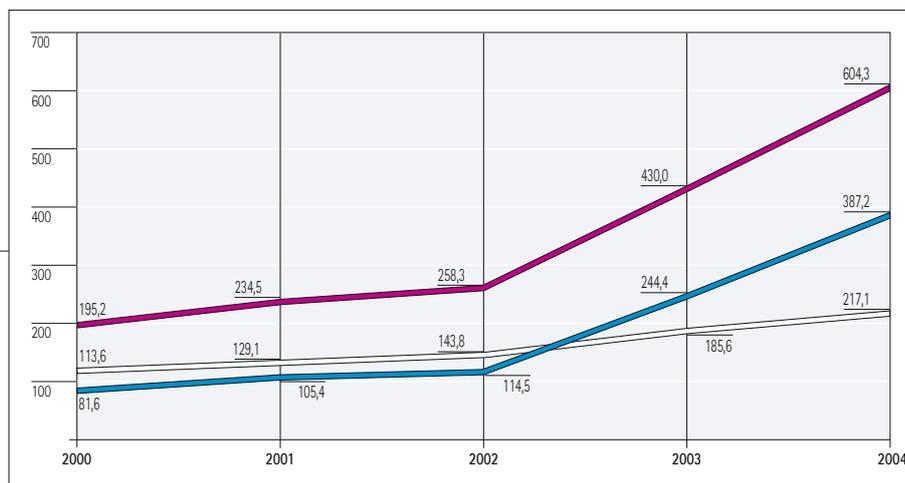


La crescita della produzione nazionale di questo settore è dovuta allo sviluppo del fatturato interno. Le esportazioni diminuiscono segno della capacità di attrazione delle agevolazioni comportate dall'introduzione del leasing nautico. Negli anni passati le unità prodotte in Italia erano acquistate su mercati esteri sia da armatori italiani che stranieri a causa di agevolazioni fiscali presenti in tali mercati: a partire dal 2003, con l'applicazione del leasing nautico si è verificata una inversione di tale tendenza.

Grafico A2.4

Unità entro e fuori bordo
Andamento del mercato nazionale dal 2000 al 2004
e delle relative componenti

Mercato nazionale ■
Fatturato interno □
Import ■



Il contributo più consistente al mercato nazionale di questo settore proviene dal fatturato interno. La crescita del fatturato interno ha subito una prodigiosa accelerazione derivante dall'applicazione del leasing nautico. Si noti come fino al 2002 il valore dell'import era maggiore rispetto a quello del fatturato interno: in quell'anno si è verificata l'inversione di tendenza.

Le unità a motore fuoribordo

L'andamento del settore delle unità a motore fuoribordo nel corso del 2004 pur presentando un andamento positivo fa intravedere una crescita del settore rallentata sia nel confronto con gli anni precedenti sia a riguardo dei risultati raggiunti nel 2004 negli altri settori delle unità da diporto.

La produzione nazionale cresce (+2,3%) con un tasso di crescita inferiore rispetto a quello dell'anno precedente (+3,2%) e raggiunge il valore di 92 milioni di euro nel 2004. L'andamento dell'import, pur positivo, decelera la sua tendenza alla crescita con un +3,3% (contro il 5,4% dell'anno precedente) e si attesta su un valore di circa 15 milioni di euro. Ad una stagnazione del fatturato interno (-0,7%) corrisponde un andamento positivo delle esportazioni (+5,7%).

Il mercato nazionale è praticamente fermo e segna un +0,2% risulta in linea con l'assenza di crescita del fatturato interno.

Occorre precisare che la percentuale del valore delle imbarcazioni, prodotte in Italia

e destinate all'esportazione, è più bassa, naturalmente, rispetto alle unità più grandi. La percentuale di export sulla produzione nazionale è pari comunque al 48%, quota comunque assai significativa.

La bilancia dei pagamenti con l'estero del settore nel 2004 continua ad essere positiva grazie alla congiuntura che privilegia l'export rispetto all'import.

Gli interscambi internazionali, secondo i dati Istat, avvengono prevalentemente con la Francia che è un partner forte sia per l'import che per l'export (rispettivamente per il 31,92% e il 14,75%).

Per quanto riguarda le importazioni le unità fuoribordo provengono principalmente dagli Stati Uniti (21,30%) e dal Regno Unito (18,72% del valore). Per quanto riguarda l'export i maggiori volumi di vendita si sono concentrati nel 2004 verso il Belgio (22,59%) gli USA (18,7%) la Slovenia (5,55%) e la Norvegia (5,25%).

Tabella A2.3

Unità fuoribordo
Composizione del fatturato nautico

ANNO	FATTURATO INTERNO		EXPORT		IMPORT	
	Euro	variazione su anno precedente	Euro	variazione su anno precedente	Euro	variazione su anno precedente
1998	25.685.984		20.206.376		8.092.880	
1999	33.247.429	29,4%	26.471.515	31,0%	10.613.189	31,1%
2000	40.872.399	22,9%	25.822.845	-2,5%	12.684.698	19,5%
2001	44.502.058	8,9%	32.530.587	26,0%	12.808.648	1,0%
2002	45.397.354	2,0%	41.863.284	28,7%	13.697.802	6,9%
2003	47.869.750	5,4%	42.206.532	0,8%	14.436.886	5,4%
2004	47.520.450	-0,7%	44.611.986	5,7%	14.909.593	3,3%

Le esportazioni crescono dopo la battuta d'arresto dell'anno precedente dimostrando, negli anni, un andamento altalenante. Il fatturato interno segna il passo e inverte la tendenza manifestata negli ultimi anni. L'apporto del beneficio derivante dall'applicazione del leasing nautico non si riverbera in maniera consistente nel settore delle unità fuoribordo. Anche il tasso di crescita delle importazioni si dimostra meno vivace che nell'anno precedente..

Tabella A2.4

Unità fuoribordo
Produzione e mercato nazionale

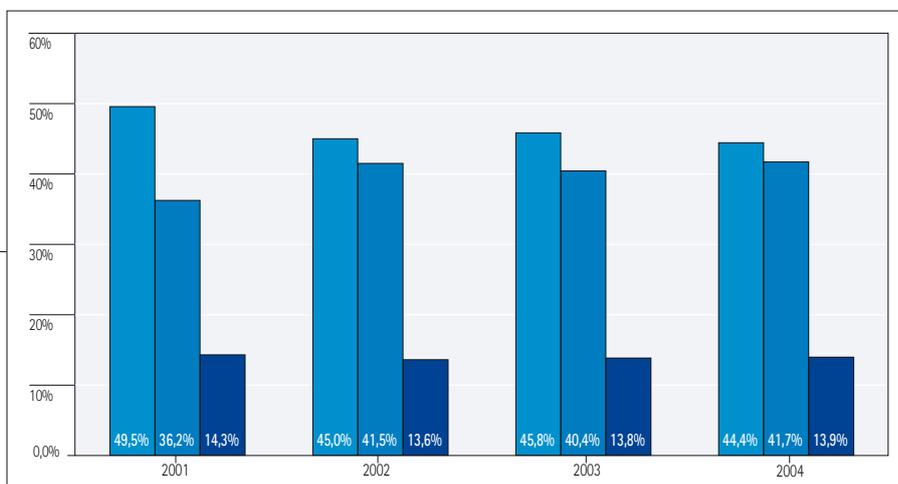
ANNO	PRODUZIONE NAZIONALE		MERCATO NAZIONALE	
	Euro	variazione su anno precedente	Euro	variazione su anno precedente
1998	45.892.360		33.778.863	
1999	59.718.944	30,1%	43.860.619	29,8%
2000	66.695.244	11,7%	53.557.097	22,1%
2001	77.032.645	15,5%	57.310.706	7,0%
2002	87.260.638	13,3%	59.095.156	3,1%
2003	90.076.282	3,2%	62.306.636	5,4%
2004	92.132.436	2,3%	62.430.043	0,2%

Sia la produzione nazionale sia il mercato nazionale incrementano leggermente il loro valore rispetto al 2003. Sia per la produzione nazionale che per il mercato nazionale il tasso di crescita è più contenuto che nell'anno precedente. Il mercato nazionale è praticamente fermo sul valore dell'anno precedente.

Grafico A2.5

Unità fuoribordo
Composizione percentuale del fatturato nautico
Confronto per gli anni dal 2001 al 2004

Fatturato interno ■
Export ■
Import ■

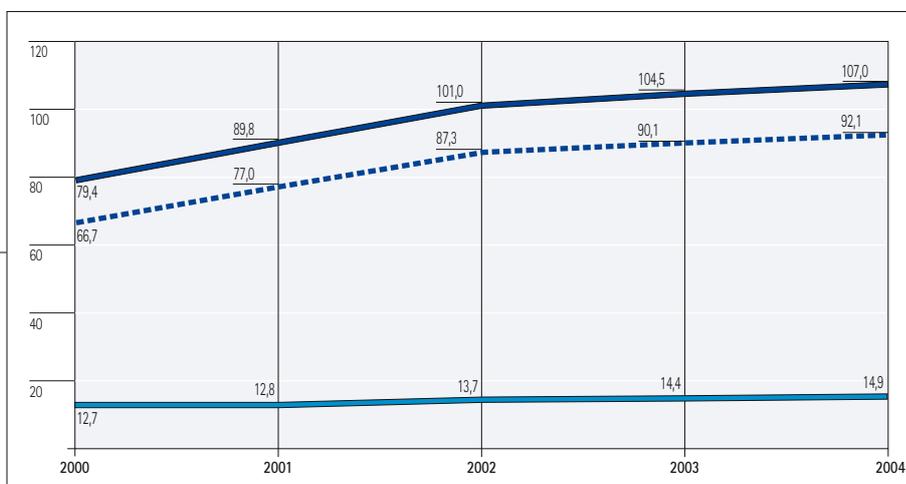


Nel confronto con le percentuali del 2003 cresce il contributo delle esportazioni a scapito del fatturato interno. Risulta stabile il contributo delle importazioni. Il fatturato interno continua ad essere la voce preponderante ma si è manifestata nel 2004 la necessità per i produttori di unità con motore fuoribordo di rivolgersi in misura maggiore verso i mercati esteri.

Grafico A2.6

Unità fuoribordo
Andamento del fatturato nautico dal 2000 al 2004
e delle relative componenti

Fatturato nautico ■
Produzione nazionale ■
Import ■

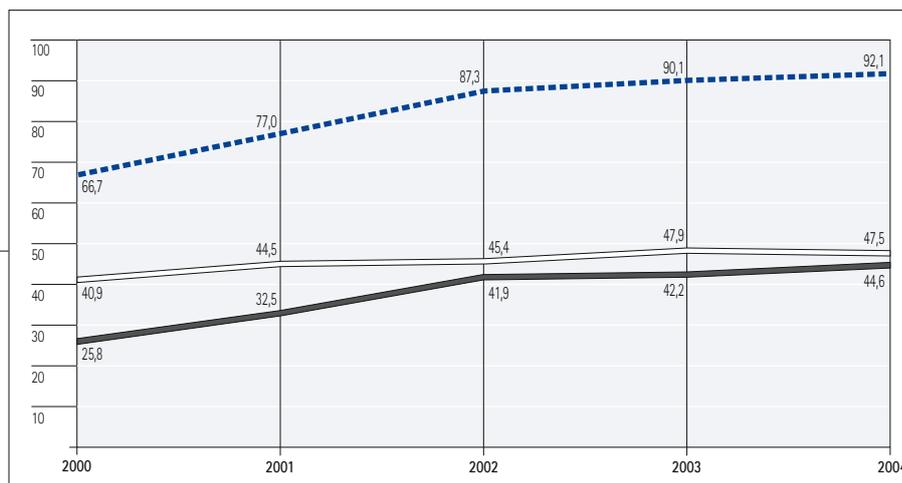


Il fatturato nautico aumenta il suo valore grazie soprattutto all'aumento della produzione nazionale che negli ultimi tre anni si è fatto meno progressivo. Anche le importazioni aumentano ma con una velocità negli anni costantemente minore a testimonianza delle difficoltà incontrate sul mercato italiano da questa tipologia di unità da diporto.

Grafico A2.7

Unitàfuoribordo
Andamento della produzione nazionale
dal 2000 al 2004 e delle relative componenti

Produzione nazionale ■■
Fatturato interno □
Export ■

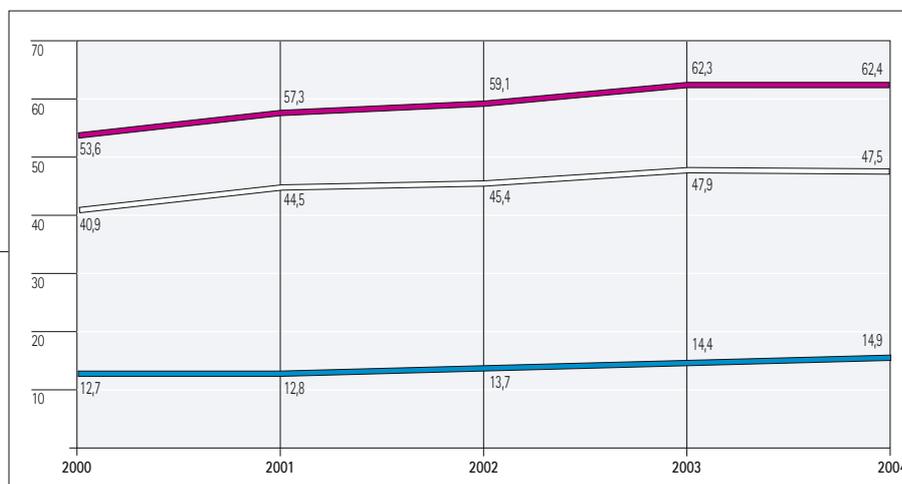


Le esportazioni hanno avuto negli anni un andamento altalenante: nel 2004 aumentano il loro valore rispetto al 2003. Al contrario il tasso di aumento del fatturato interno, che è stato costante per alcuni anni, segna un decremento nel 2004 rispetto all'anno precedente.

Grafico A2.8

Unitàfuoribordo
Andamento del mercato nazionale
dal 2000 al 2004 e delle relative componenti

Mercato nazionale ■■
Fatturato interno □
Import ■



La leggera crescita del mercato nazionale nel 2004 rispetto al 2003 è da attribuire all'andamento positivo delle importazioni. Il valore di esse presenta negli anni variazioni piuttosto contenute ma costantemente positive. Il fatturato interno invece, dopo anni di andamento modestamente positivo, inverte la tendenza nel 2004 registrando un calo appena accennato rispetto al 2003.

Le unità a vela

Continua il momento positivo per il settore delle unità da diporto a vela particolarmente per gli importatori. Il fatturato nautico raggiunge nel 2004 il valore di 119 milioni di euro dei quali un terzo provento dell'importazione e la restante parte deriva dalla produzione nazionale; la crescita del fatturato registrata nel 2004 risulta essere del 14,3% rispetto all'anno precedente.

Le esportazioni di unità da diporto a vela con circa 43 milioni di euro segnano un aumento percentuale di circa 7 punti.

Confermata la tendenza all'aumento del fatturato interno che raggiunge il valore di circa 41 milioni di euro.

Tale tendenza risulta più vivace rispetto all'anno precedente. E' ragionevole pensare che una parte consistente delle esportazioni

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

Il mercato nazionale accelera la sua tendenza alla crescita e registra un +19% (contro una crescita del 16% dello scorso anno) e supera i 76 milioni di euro: tale incremento è egualmente dovuto alla crescita sia del fatturato interno che delle importazioni.

Il fatturato interno raggiunge nel 2004 un valore di 41 milioni di euro (+11,4% rispetto al 2004) mentre le importazioni ammontano a 35 milioni di euro con un aumento in termini percentuali assai più consistente (+29%).

La produzione nazionale è aumentata del 9% accelerando la sua corsa alla crescita rispetto agli anni precedenti; il valore assoluto raggiunto è di 84 milioni di euro. Per la vela, secondo i dati Istat, gli interscambi commerciali maggiori sono avvenuti prevalentemente con la Francia che rappresenta il 27,05% dell'export e ben il 53,88% dell'import. Altri paesi interessati sono per quanto riguarda l'import la Germania

(8,41%), la Finlandia (6,76%) e il Regno Unito (6,09%). Per quanto riguarda le esportazioni le unità a vela italiane nel 2004 sono state prevalentemente acquistate nel Regno Unito (33,26%), in Australia (8,59%) e in Svizzera (4,52%).

Anche in questo settore la bilancia dei pagamenti con l'estero è positiva.

Tabella A2.5

Unità a vela
Composizione del fatturato nautico

ANNO	FATTURATO INTERNO		EXPORT		IMPORT	
	Euro	variazione su anno precedente	Euro	variazione su anno precedente	Euro	variazione su anno precedente
1998	13.282.755		15.429.666		8.650.653	
1999	13.394.310	0,8%	23.860.309	54,6%	12.906.258	49,2%
2000	15.165.757	13,2%	33.381.192	39,9%	15.493.707	20,0%
2001	28.064.268	85,1%	37.538.670	12,5%	15.770.011	1,8%
2002	34.028.885	21,3%	37.684.055	0,4%	21.284.888	35,0%
2003	36.663.777	7,7%	40.172.181	6,6%	27.458.727	29,0%
2004	40.855.651	11,4%	42.965.584	7,0%	35.361.371	28,8%

Il fatturato interno e le esportazioni continuano ad aumentare in maniera più progressiva rispetto all'anno passato. La tendenza alla crescita delle importazioni decelera leggermente rispetto all'anno precedente. La crescita dell'export testimonia il gradimento del prodotto italiano da parte degli armatori stranieri.

Tabella A2.6

Unità a vela
Produzione e mercato nazionale

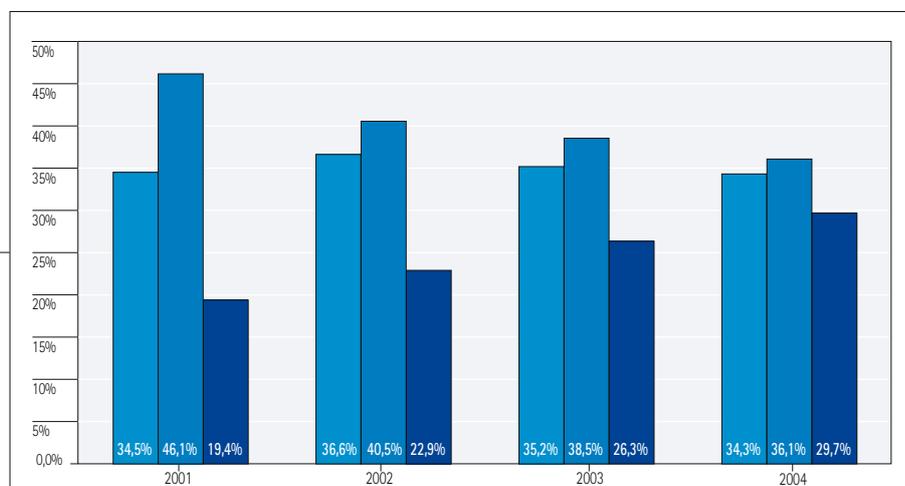
ANNO	PRODUZIONE NAZIONALE		MERCATO NAZIONALE	
	Euro	variazione su anno precedente	Euro	variazione su anno precedente
1998	28.712.421		21.933.408	
1999	37.254.618	29,8%	26.300.568	19,9%
2000	48.546.949	30,3%	30.659.464	16,6%
2001	65.602.938	35,1%	43.834.279	43,0%
2002	71.712.940	9,3%	55.313.773	26,2%
2003	76.835.958	7,1%	64.122.504	15,9%
2004	83.821.235	9,1%	76.217.022	18,9%

Continua a crescere il valore della produzione nazionale. Cresce più speditamente il valore del mercato nazionale. L'introduzione della formula di acquisto in leasing continua ad avere effetto positivo sul mercato nazionale facendo aumentare sia il fatturato interno sia le importazioni.

Grafico A2.9

Unità a vela
Composizione percentuale del fatturato nautico
Confronto per gli anni dal 2001 al 2004

Fatturato interno ■
Export ■
Import ■

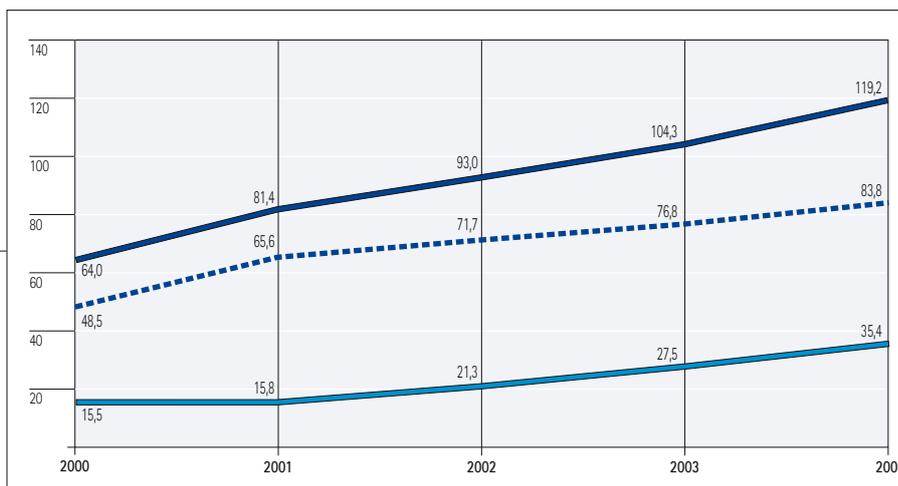


Aumenta nel 2003, rispetto all'anno precedente, il contributo delle importazioni. Ciò potrebbe essere messo in relazione con la competitività del leasing italiano rispetto a quello francese. Praticamente costante rispetto all'anno precedente la situazione di equilibrio tra fatturato interno ed esportazioni.

Grafico A2.10

Unità a vela
Andamento del fatturato nautico dal 2000 al 2004 e delle relative componenti

Fatturato nautico ■
Produzione nazionale ■
Import ■

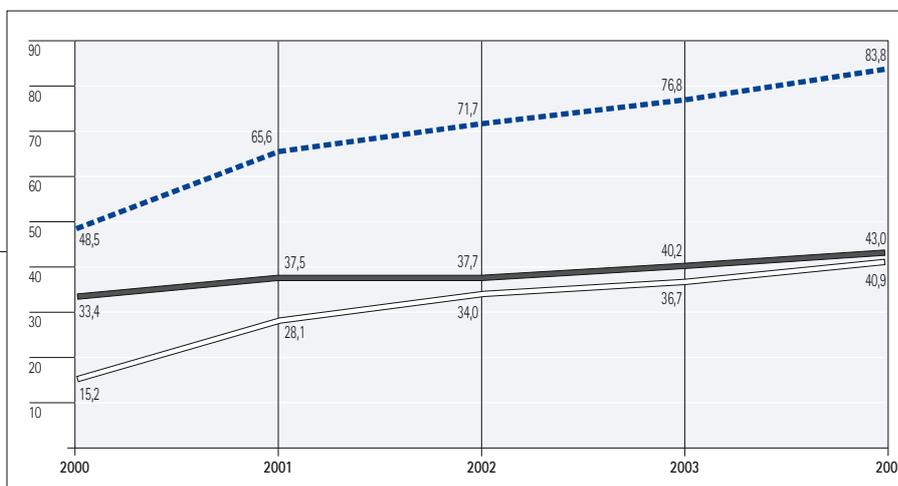


Il valore del fatturato nautico è determinato principalmente dall'apporto della produzione nazionale. Il tasso di crescita delle importazioni è però, negli anni, più vivace e maggiore rispetto a quello della produzione, quindi l'andamento della curva del fatturato nautico tende a ricalcare quello delle importazioni.

Grafico A2.11

Unità a vela
Andamento della produzione nazionale dal 2000 al 2004 e delle relative componenti

Produzione nazionale ■
Export ■
Fatturato interno □

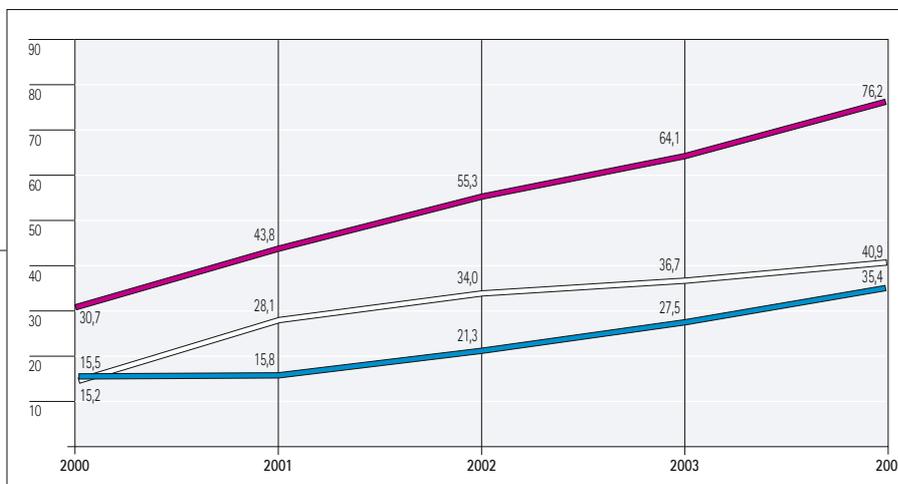


Salgono parallelamente nel 2004 le curve del fatturato interno e dell'export e tendono all'avvicinamento. La curva della produzione subisce quindi pari influenza da entrambe le componenti. L'andamento degli anni passati delle due componenti della produzione può essere messo in relazione alla concorrenza tra leasing italiano e leasing francese che ha dirottato verso l'Italia una parte delle vendite che prima erano effettuate oltrealpe.

Grafico A2.12

Unità a vela
Andamento del mercato nazionale dal 2000 al 2004 e delle relative componenti

Mercato nazionale ■
Import ■
Fatturato interno □



Dopo essere stati praticamente coincidenti nel 2000 i valori delle importazioni e del fatturato interno si distanziano nel 2001 e negli anni a seguire e tendono ad un progressivo riequilibrio. La crescita delle importazioni nel 2004 appare più vivace rispetto alla crescita del fatturato interno.

Le unità pneumatiche

Il settore delle unità pneumatiche registra, nel 2004, un andamento positivo. Tutti i parametri sono positivi, e i tassi di crescita appaiono maggiori rispetto 2003. Il fatturato nautico di questo settore cresce dell'11,8% (6,7% il tasso di crescita dell'anno scorso) e raggiunge il valore di 67,7 milioni di euro. La produzione nazionale aumenta del 9,5% e totalizza 61,7 milioni di euro, dei quali il 19,2

destinati all'estero (+10,6% rispetto al 2003) e il 42,4 per il fatturato interno (+9% rispetto all'anno precedente). Il tasso di crescita del fatturato interno è quindi più brillante rispetto allo scorso anno (9% contro 7,6%) così come quello dell'export (+10,6% contro 6,9%). Il mercato nazionale continua la sua crescita con un +12,2% (più consistente del +6,7% dell'anno precedente) e raggiunge il valore di 48 milioni di euro. L'import, che incide poco sul fatturato nautico del settore, dopo la

battuta d'arresto del 2003 recupera aumentando in termini percentuali del 42%. e raggiunge il valore 6 milioni di Euro (contro i 4,2 del 2003).

Le importazioni provengono per il 36,05% del loro valore dalla Francia, quindi dalla Spagna (12,48%) e dal Belgio (6,16%) nonché dalla Tunisia (24,4%). Le esportazioni si concentrano invece per lo più in territorio transalpino con 32,23% e poi verso la Spagna (14,06%) e la Grecia (13,35%).

Tabella A2.7

Unità pneumatiche
Composizione del fatturato nautico

ANNO	FATTURATO INTERNO		EXPORT		IMPORT	
	Euro	variazione su anno precedente	Euro	variazione su anno precedente	Euro	variazione su anno precedente
1998	27.643.356		12.451.776		4.209.124	
1999	30.052.627	8,7%	12.963.068	4,1%	3.839.341	-8,8%
2000	33.308.888	10,8%	14.259.891	10,0%	3.356.970	-12,6%
2001	34.196.161	2,7%	14.379.709	0,8%	3.599.705	7,2%
2002	36.245.742	6,0%	16.298.652	13,3%	4.250.440	18,1%
2003	38.984.171	7,6%	17.422.896	6,9%	4.215.000	-0,8%
2004	42.485.630	9,0%	19.262.062	10,6%	6.001.717	42,4%

Più consistente nel 2004 rispetto all'anno precedente l'incremento percentuale per il fatturato interno il cui andamento appare progressivo negli anni. Fortemente positiva la tendenza all'aumento dell'import che conferma l'andamento altalenante negli anni di questa componente del fatturato.

Tabella A2.8

Unità pneumatiche
Produzione e mercato nazionale

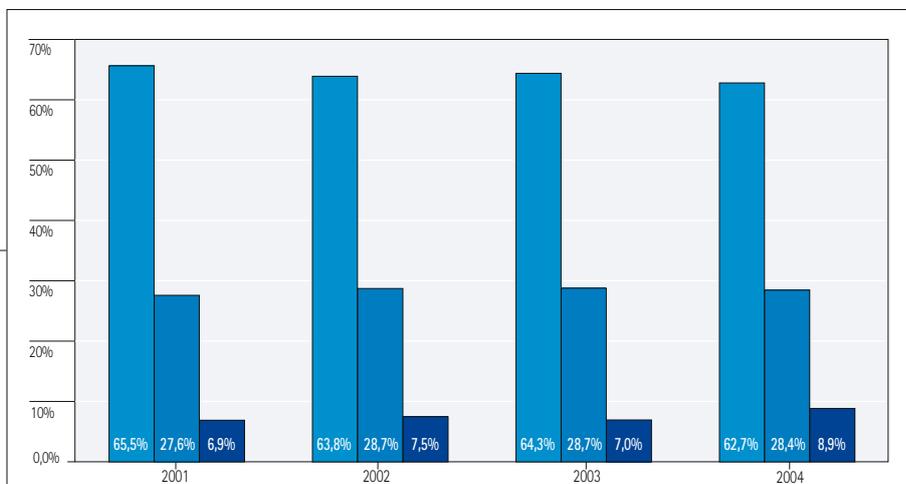
ANNO	PRODUZIONE NAZIONALE		MERCATO NAZIONALE	
	Euro	variazione su anno precedente	Euro	variazione su anno precedente
1998	40.095.131		31.852.479	
1999	43.015.695	7,3%	33.891.968	6,4%
2000	47.568.779	10,6%	36.665.858	8,2%
2001	48.575.870	2,1%	37.795.865	3,1%
2002	52.544.394	8,2%	40.496.182	7,1%
2003	56.407.067	7,4%	43.199.171	6,7%
2004	61.747.692	9,5%	48.487.347	12,2%

La produzione nazionale cresce con un tasso più vivace rispetto a quello dell'anno precedente. La medesima situazione si presenta per il mercato nazionale che aumenta la progressione alla crescita rispetto all'anno precedente grazie al forte aumento delle importazioni.

Grafico A2.13

Unità pneumatiche
Composizione percentuale del fatturato nautico
Confronto per gli anni dal 2001 al 2004

Fatturato interno ■
Export ■
Import ■

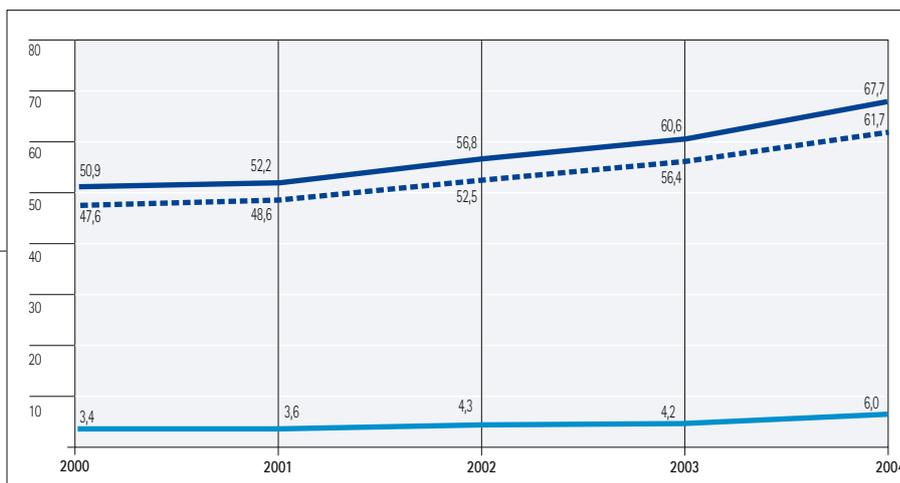


Nel 2004, in confronto all'anno precedente, aumenta l'apporto delle importazioni a scapito del fatturato interno. Questo avviene poiché l'apporto delle esportazioni risulta essere praticamente costante rispetto all'anno precedente.

Grafico A2.14

Unità pneumatiche
andamento del fatturato nautico dal 2000 al 2004
e delle relative componenti

Fatturato nautico ■
Produzione nazionale ■
Import ■

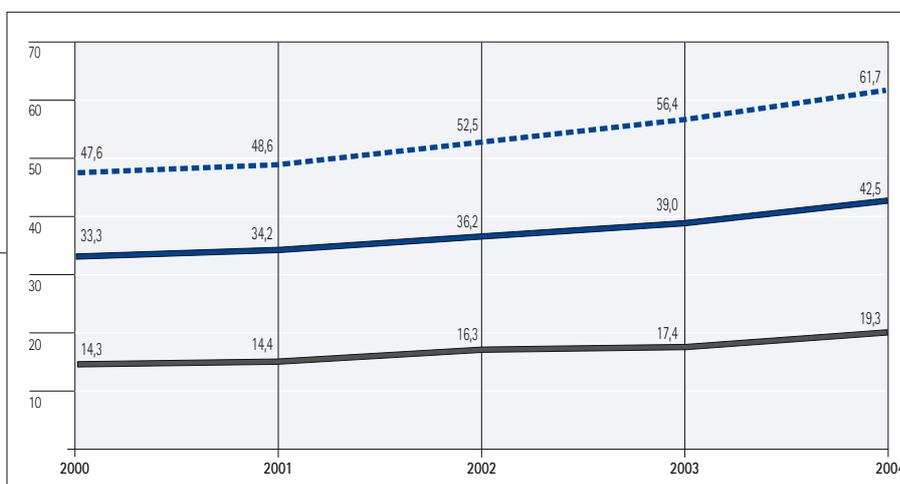


Il fatturato nautico deriva per la quasi totalità dall'apporto della produzione nazionale e pertanto segue la crescita di quest'ultima. Se si esclude l'aumento registrato nel 2004 le variazioni del valore dell'import negli anni non risultano essere particolarmente significative.

Grafico A2.15

Unità pneumatiche
Andamento della produzione nazionale dal 2000 al 2004 e delle relative componenti

Produzione nazionale ■
Fatturato interno ■
Export ■

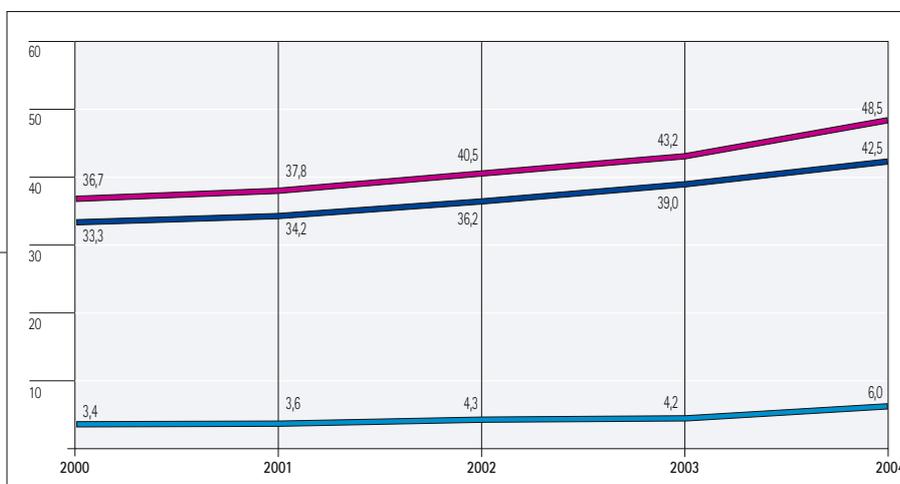


Costante negli anni la crescita della produzione nazionale che nel 2004 presenta una curva di tendenza più vivace che nell'anno precedente. L'andamento delle esportazioni appare nel 2004 appena più vivace di quello del fatturato interno registrando un comportamento contrario a quello dell'anno precedente.

Grafico A2.16

Unità pneumatiche
Andamento del mercato nazionale dal 2000 al 2004 e delle relative componenti

Mercato nazionale ■
Fatturato interno ■
Import ■



Il mercato nazionale è quasi interamente in mano ai produttori italiani e quindi il suo andamento negli anni replica quello della produzione nazionale. Altalenante negli l'andamento dell'import che comunque, a parte che nel 2004, registra oscillazioni contenute.

Il comparto degli accessori

In termini numerici, il comparto degli accessori nautici è quello che vede il maggior numero di aziende presenti, anche se mediamente di dimensioni medio-piccole.

È un comparto molto attivo e dinamico, nel quale la creatività dello stile italiano si concretizza in produzioni tecnologicamente e qualitativamente elevate che hanno contribuito in modo significativo alla crescita della nautica italiana sia per la sua immagine sia per il risultato produttivo conseguito.

Nel 2004 il fatturato nautico del comparto è cresciuto del 2,6%, con un tasso di crescita

inferiore a quello dello scorso anno raggiungendo il valore complessivo di 761 milioni di euro, dei quali l'81% circa è da imputarsi alla produzione nazionale. Quest'ultima, con un aumento del 2,4% rispetto all'anno precedente, realizza un valore, per il campione esaminato, di circa 620 milioni di euro.

Il tasso di crescita delle importazioni nel 2004 è più sostenuto di quello delle esportazioni invertendo la tendenza evidenziatasi nel 2003. L'import cresce infatti del 3,7% (era cresciuto del 3,1% nel 2003) mentre le esportazioni registrano un crescita del 5,4% (+8,1% nel 2003). Rimane però ampiamente favorevole all'export la bilancia dei pagamenti.

Il mercato nazionale e il fatturato interno (al quale è destinato il 68% circa della produzione nazionale in termini di valore) crescono di pari passo registrando una crescita rispettivamente del 1,6% e dell'1% circa con un tasso

di aumento per entrambi egualmente inferiore rispetto a quello dello anno.

In termini monetari il fatturato interno vale 418 milioni di euro mentre il mercato nazionale vale circa 560 milioni di euro. Considerando che la produzione di accessori comporta, in generale un valore aggiunto maggiore rispetto a quella delle imbarcazioni, dove la componentistica nautica viene poi solo assemblata, non è sorprendente il fatto che il numero di dipendenti del comparto sia maggiore rispetto a quello della cantieristica. Il numero dei quali risulta praticamente costante rispetto al 2003 e con circa 6800 unità.

Nell'appendice I - Cifre - sono indicati nella Tab. I/9i dati generali delle aziende del comparto accessori e nella Tab. I/10 la composizione merceologica del fatturato, secondo un campione meno ampio.

Tabella A2.9

Comparto Accessori
Composizione del fatturato nautico

ANNO	FATTURATO INTERNO		EXPORT		IMPORT	
	Euro	variazione su anno precedente	Euro	variazione su anno precedente	Euro	variazione su anno precedente
1998	234.022.115		122.142.057		80.446.425	
1999	255.591.937	9,2%	140.463.365	15,0%	88.086.889	9,5%
2000	301.533.361	18,0%	155.014.538	10,4%	102.890.093	16,8%
2001	343.985.085	14,1%	165.650.968	6,9%	118.006.786	14,7%
2002	364.867.624	6,1%	176.500.282	6,5%	132.635.440	12,4%
2003	414.260.633	13,5%	190.762.482	8,1%	136.739.421	3,1%
2004	418.162.417	0,9%	201.079.583	5,4%	141.758.000	3,7%

Fatturato interno ed esportazioni presentano una crescita meno accentuata rispetto all'anno precedente: entrambi i tassi di crescita sono meno elevati. Il dato dell'import invece aumenta il proprio valore con un tasso superiore.

Tabella A2.10

Comparto Accessori
Produzione e mercato nazionale

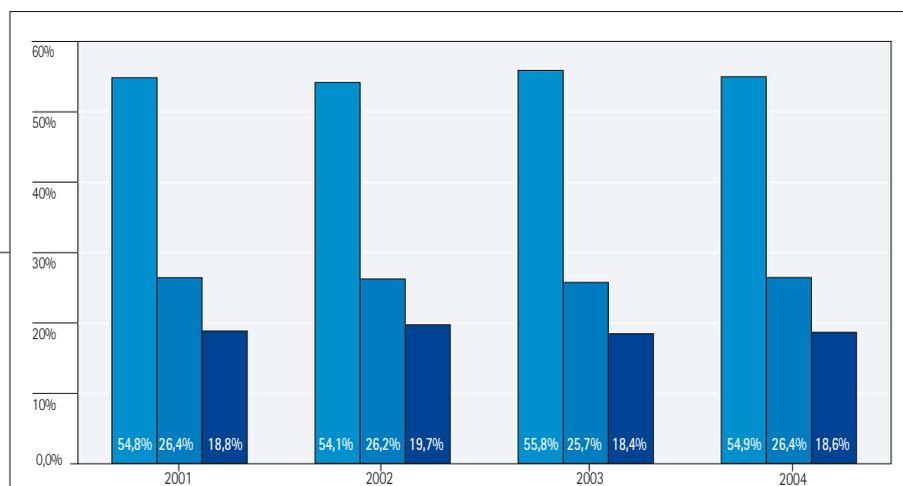
ANNO	PRODUZIONE NAZIONALE		MERCATO NAZIONALE	
	Euro	variazione su anno precedente	Euro	variazione su anno precedente
1998	356.164.171		314.468.540	
1999	396.055.302	11,2%	343.678.826	9,3%
2000	456.547.899	15,3%	404.423.453	17,7%
2001	509.636.053	11,6%	461.991.871	14,2%
2002	541.367.906	6,2%	497.503.064	7,7%
2003	605.023.115	11,8%	551.000.054	10,8%
2004	619.242.000	2,4%	559.920.417	1,6%

Aumenta ancora, ma in maniera più contenuta, il valore della produzione nazionale. Il tasso di aumento del mercato nazionale è anch'esso meno vivace rispetto all'anno precedente.

Grafico A2.17

Comparto Accessori
Composizione percentuale del fatturato nautico
Confronto per gli anni dal 2001 al 2004

Fatturato interno ■
Export ■
Import ■

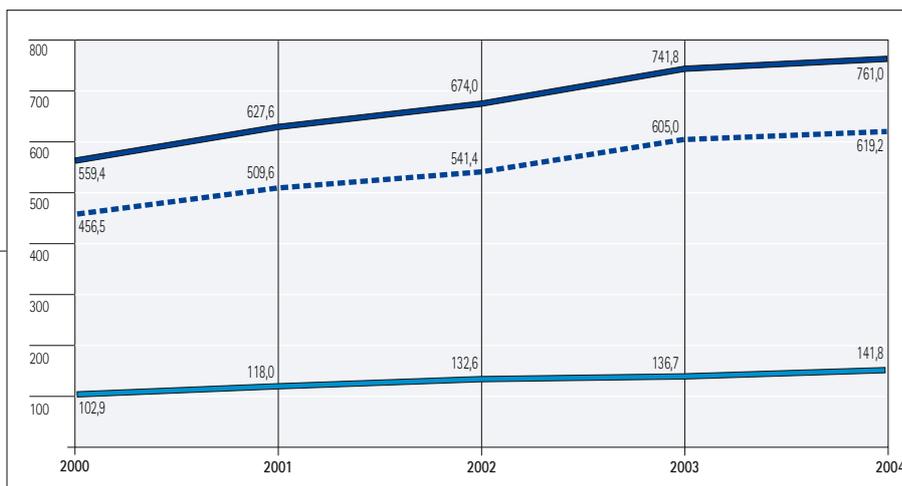


I valori in percentuale del contributo al fatturato nautico degli accessori sono praticamente costanti negli anni. La voce preponderante è il fatturato interno il cui apporto diminuisce rispetto al 2003 a scapito dell'export e dell'import che registrano una espansione della loro quota.

Grafico A2.18

Comparto Accessori
Andamento del fatturato nautico
dal 2000 al 2004 e delle relative componenti

Fatturato nautico ■
Produzione nazionale ■■
Import ■■

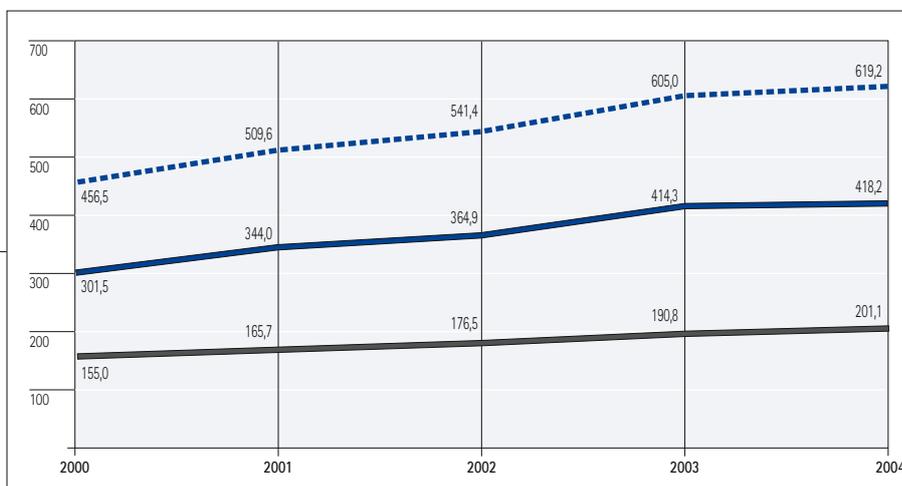


La produzione nazionale costituisce circa l'80% del fatturato nautico del comparto degli accessori quindi l'andamento di quest'ultimo è fortemente influenzato dall'andamento del fatturato dei produttori. La produzione nazionale cresce negli anni al traino della crescita della produzione di imbarcazioni, il tasso di crescita delle importazioni appare quest'anno più vivace che in passato.

Grafico A2.19

Comparto Accessori
Andamento della produzione nazionale
dal 2000 al 2004 e delle relative componenti

Produzione nazionale ■■
Fatturato interno ■■
Export ■■

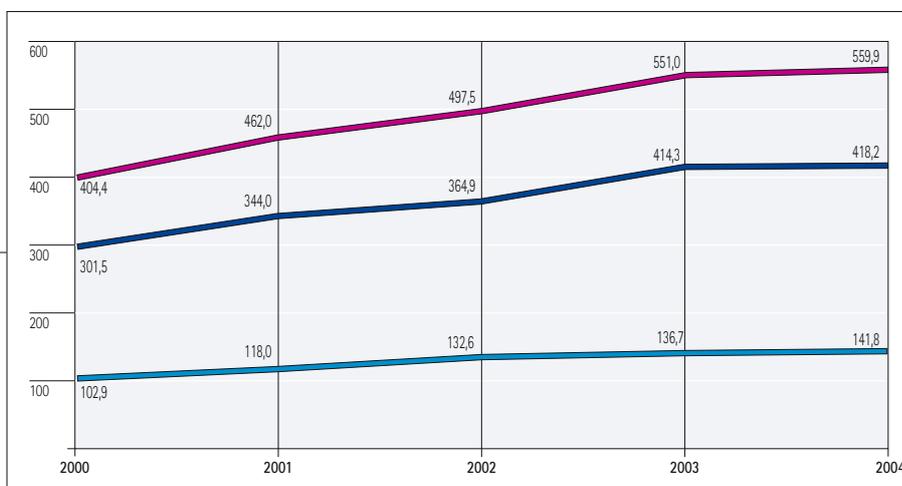


Essendo la maggior parte della produzione nazionale destinata al fatturato interno quest'ultima voce ne ricalca l'andamento le due curve procedono parallelamente negli anni con un andamento di crescita sostenuta. Seppur costante nella crescita l'andamento dell'export negli anni è meno brillante.

Grafico A2.20

Comparto Accessori
Andamento del mercato nazionale
dal 2000 al 2004 e delle relative componenti

Mercato nazionale ■■
Fatturato interno ■■
Import ■■



La curva del mercato nazionale è fortemente influenzata da quella del fatturato interno che ne costituisce la parte preponderante. Il fatturato interno mostra negli anni una buona progressione nella sua crescita che rallenta nel 2004. L'andamento delle importazioni, considerando il tasso di crescita, appare nel 2004 più vivace rispetto all'anno precedente.

Il comparto dei motori

Il comparto dei motori marini registra nel 2004 la crescita in tutti i parametri economici e dopo la flessione di alcuni di essi registrata nel 2003. La crescita del fatturato nautico delle aziende di questo settore registra un valore di 7,5 punti. Il valore raggiunto dal fatturato nautico analizzato nel campione è di quasi 241 milioni di euro.

La produzione nazionale ha visto nel 2004 un aumento del 5,9% in controtendenza rispetto alla contrazione del 2003 attestandosi su un valore totale di oltre 65 milioni di euro dei quali circa il 37% derivante dal fatturato

interno. Il fatturato interno è aumentato del 2,5 in controtendenza rispetto all'anno precedente) attestandosi su un valore di oltre 27 milioni di euro.

Accelera rispetto allo scorso anno la crescita delle esportazioni che registra un aumento percentuale di oltre 8 punti e raggiunge il valore di circa 38 milioni di euro. Il comparto dei motori è l'unico di tutto il panorama della nautica italiana che vede il prevalere delle importazioni sulle esportazioni, con una bilancia dei pagamenti sfavorevole.

Bisogna però tenere presente che la maggior parte dei motori importati viene poi esportata con le imbarcazioni sulle quali vengono installati, riequilibrando quindi l'esposizione verso l'estero. Le importazioni salgono a quota 175 milioni di euro con un tasso di crescita del 8,1% (meno brillante del +10% registrato lo scorso anno). La produ-

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

Questa tendenza si ripropone negli anni, essendo le aziende italiane più propense a ricoprire certi mercati di nicchia, all'interno dei quali hanno un discreto successo anche all'estero. L'occupazione del comparto non registra particolari variazioni rispetto allo scorso anno: essa ammonta a poco più di 3700 unità che sono, però, in parte anche destinate ad attività al di fuori del settore propriamente nautico.

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

Tab. I/11 - Dati generali aziende - Comparto motori ab. I/12 - Motori marini venduti per classe di potenza.

Tabella A2.11

Comparto motori
Produzione e mercato nazionale

In crescita sia il fatturato interno che le esportazioni. Il fatturato interno inverte la tendenza registrata l'anno precedente. La tendenza delle esportazioni alla crescita si dimostra più vivace che nel 2003.

ANNO	FATTURATO INTERNO		EXPORT		IMPORT	
	Euro	variazione su anno precedente	Euro	variazione su anno precedente	Euro	variazione su anno precedente
1998	18.096.650		29.128.169		85.303.186	
1999	15.695.125	-13,3%	27.372.216	-6,0%	87.265.722	2,3%
2000	17.559.535	11,9%	29.954.500	9,4%	108.455.949	24,3%
2001	25.760.870	46,7%	32.278.556	7,8%	129.114.225	19,0%
2002	30.839.815	19,7%	33.056.506	2,4%	147.575.241	14,3%
2003	26.653.110	-13,6%	35.006.839	5,9%	162.332.765	10,0%
2004	27.328.383	2,5%	37.957.831	8,4%	175.510.140	8,1%

Tabella A2.12

Comparto Motori - Produzione e mercato nazionale

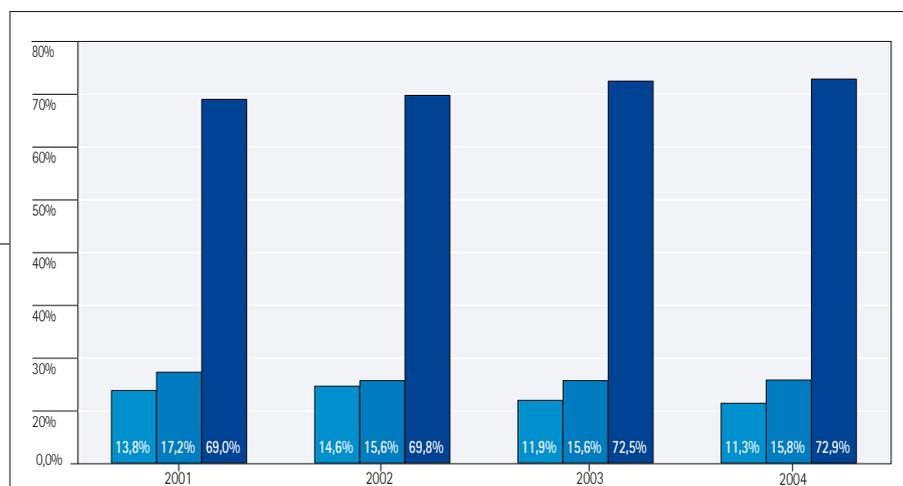
La produzione nazionale aumenta, invertendo la tendenza negativa registrata nell'anno precedente. Anche il mercato nazionale aumenta e con un tasso di crescita più vivace che nell'anno precedente. Sempre vicini, considerando il tasso di crescita, il mercato nazionale e l'import poiché il primo dipende in gran parte dal secondo.

ANNO	PRODUZIONE NAZIONALE		MERCATO NAZIONALE	
	Euro	variazione su anno precedente	Euro	variazione su anno precedente
1998	47.224.819		103.399.836	
1999	43.067.341	-8,8%	102.960.847	-0,4%
2000	47.514.035	10,3%	126.015.483	22,4%
2001	58.039.426	22,2%	154.875.095	22,9%
2002	63.896.321	10,1%	178.415.056	15,2%
2003	61.659.949	-3,5%	188.985.875	5,9%
2004	65.286.214	5,9%	202.838.523	7,3%

Grafico A2.21

Comparto motori
Composizione percentuale del fatturato nautico
Confronto per gli anni 2001 - 2004

Fatturato interno ■
Export ■
Import ■

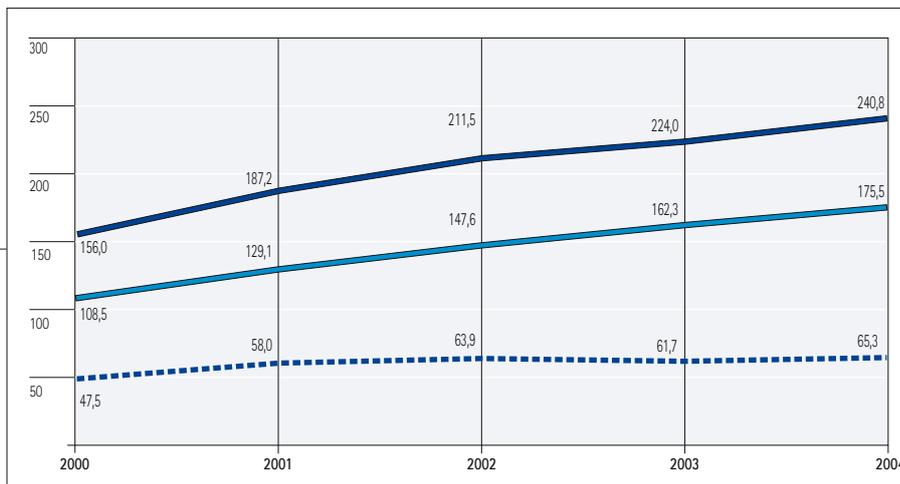


Negli ultimi 4 anni è cresciuto il peso percentuale dell'import mentre è leggermente aumentato nel 2004 l'apporto delle esportazioni a scapito del fatturato interno. L'apporto delle esportazioni al fatturato nautico non registra negli anni variazioni di rilievo.

Grafico A2.22

Comparto motori
Andamento del fatturato nautico
dal 2000 al 2004 e delle relative componenti

Fatturato nautico ■■
Import ■■
Prouzione nazionale ■■

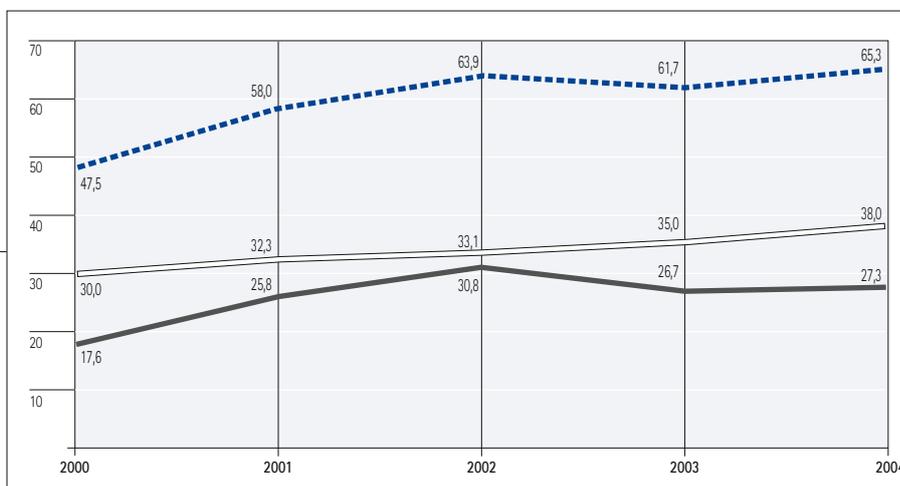


Il fatturato nautico dei motori marini è quasi tutto derivante dalle importazioni quindi la curva della tendenza tende ad essere parallela a quella dell'import. Di nuovo positivo, dopo la flessione del 2003, l'andamento della produzione nazionale.

Grafico A2.23

Comparto motori
Andamento della produzione nazionale
dal 2000 al 2004 e delle relative componenti

Produzione nazionale ■■
Fatturato interno □
Export ■■

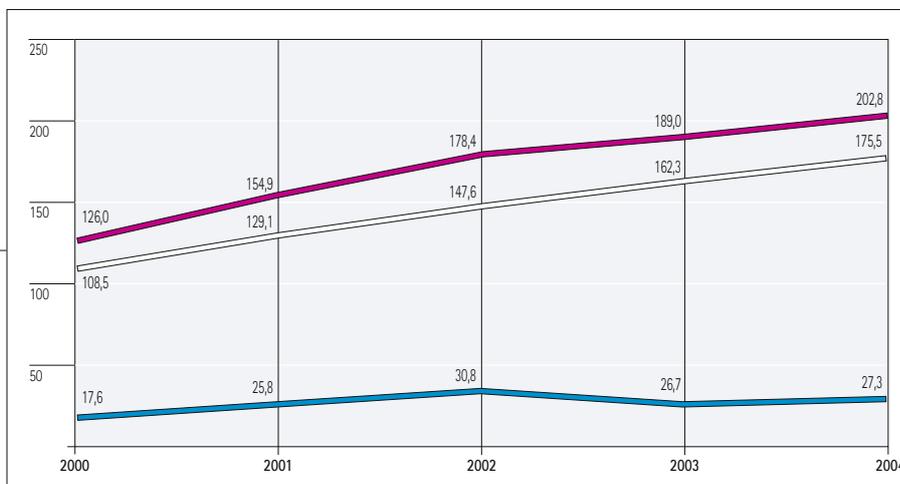


Le esportazioni, che costituiscono la principale destinazione della produzione nazionale di motori registrano un aumento più consistente rispetto a quello del fatturato interno. Le curve del fatturato interno e della produzione nazionale dopo la flessione dello scorso anno tornano ad avere andamento positivo.

Grafico A2.24

Comparto Motori
Andamento del mercato nazionale
dal 2000 al 2004 e delle relative componenti

Mercato nazionale ■■
Import □
Fatturato interno ■■



Il mercato nazionale è quasi interamente appannaggio delle importazioni e quindi esse in pratica ne determinano l'andamento. Torna ad essere positivo l'andamento del fatturato interno dopo il leggero calo del 2003. Il tasso di crescita dell'import risulta meno vivace rispetto all'anno precedente mentre è inversa la situazione del mercato nazionale.

Appendice B I . Cifre del campione

Tabella B I/1

Unità da diporto
Fatturato nautico (valori in euro)

CATEGORIA	ANNO	PRODUZIONE NAZIONALE	IMPORT	FATTURATO NAUTICO
UNITÀ ENTROBORDO E ENTROFUORIBORDO	1998	461.996.519	66.571.294	528.567.813
	1999	531.782.758	94.676.879	626.459.636
	2000	649.059.274	113.612.254	762.671.528
	2001	848.538.685	129.114.225	977.652.910
	2002	958.060.849	143.827.826	1.101.888.675
	2003	1.014.502.518	185.587.964	1.200.090.482
	2004	1.100.434.818	217.129.182	1.317.564.000
UNITÀ FUORIBORDO	1998	45.892.360	8.092.880	53.985.240
	1999	59.718.944	10.613.189	70.332.133
	2000	66.695.244	12.684.698	79.379.942
	2001	77.032.645	12.808.648	89.841.293
	2002	87.260.638	13.697.802	100.958.440
	2003	90.076.282	14.436.886	104.513.168
	2004	92.132.436	14.909.593	107.042.029
UNITÀ A VELA	1998	28.712.421	8.650.653	37.363.074
	1999	37.254.618	12.906.258	50.160.876
	2000	48.546.949	15.493.707	64.040.655
	2001	65.602.938	15.770.011	81.372.949
	2002	71.712.940	21.284.888	92.997.828
	2003	76.835.958	27.458.727	104.294.685
	2004	83.821.235	35.361.371	119.182.606
UNITÀ PNEUMATICHE	1998	40.095.131	4.209.124	44.304.255
	1999	43.015.695	3.839.341	46.855.036
	2000	47.568.779	3.356.970	50.925.749
	2001	48.575.870	3.599.705	52.175.575
	2002	52.544.394	4.250.440	56.794.834
	2003	56.407.067	4.215.000	60.622.067
	2004	61.747.692	6.001.717	67.749.409

Tabella B I/2

Unità da diporto
Produzione nazionale (valori in euro)

CATEGORIA	ANNO	FATTURATO INTERNO	EXPORT	PRODUZIONE NAZIONALE
UNITÀ ENTROBORDO E ENTROFUORIBORDO	1998	54.703.115	407.293.404	461.996.519
	1999	63.702.376	468.080.381	531.782.758
	2000	81.600.190	567.459.084	649.059.274
	2001	105.357.207	743.181.478	848.538.685
	2002	114.514.972	843.545.877	958.060.849
	2003	244.381.700	770.120.818	1.014.502.518
	2004	387.173.927	713.260.891	1.100.434.818
UNITÀ FUORIBORDO	1998	25.685.984	20.206.376	45.892.360
	1999	33.247.429	26.471.515	59.718.944
	2000	40.872.399	25.822.845	66.695.244
	2001	44.502.058	32.530.587	77.032.645
	2002	45.397.354	41.863.284	87.260.638
	2003	47.869.750	42.206.532	90.076.282
	2004	47.520.450	44.611.986	92.132.436
UNITÀ A VELA	1998	13.282.755	15.429.666	28.712.421
	1999	13.394.310	23.860.309	37.254.618
	2000	15.165.757	33.381.192	48.546.949
	2001	28.064.268	37.538.670	65.602.938
	2002	34.028.885	37.684.055	71.712.940
	2003	36.663.777	40.172.181	76.835.958
	2004	40.855.651	42.965.584	83.821.235
UNITÀ PNEUMATICHE	1998	27.643.356	12.451.776	40.095.131
	1999	30.052.627	12.963.068	43.015.695
	2000	33.308.888	14.259.891	47.568.779
	2001	34.196.161	14.379.709	48.575.870
	2002	36.245.742	16.298.652	52.544.394
	2003	38.984.171	17.422.896	60.622.067
	2004	42.485.630	19.262.062	61.747.692

Tabella B I/3

Unità da diporto
Mercato nazionale (valori in euro)

CATEGORIA	ANNO	FATTURATO INTERNO	IMPORT	MERCATO NAZIONALE
UNITÀ ENTROBORDO E ENTROFUORIBORDO	1998	54.703.115	66.571.294	121.274.409
	1999	63.702.376	94.676.879	158.379.255
	2000	81.600.190	113.612.254	195.212.445
	2001	105.357.207	129.114.225	234.471.432
	2002	114.514.972	143.827.826	258.342.798
	2003	244.381.700	185.587.964	429.969.664
	2004	387.173.927	217.129.182	604.303.109
UNITÀ FUORIBORDO	1998	25.685.984	8.092.880	33.778.863
	1999	33.247.429	10.613.189	43.860.619
	2000	40.872.399	12.684.698	53.557.097
	2001	44.502.058	12.808.648	57.310.706
	2002	45.397.354	13.697.802	59.095.156
	2003	47.869.750	14.436.886	62.306.636
	2004	47.520.450	14.909.593	62.430.043
UNITÀ A VELA	1998	13.282.755	8.650.653	21.933.408
	1999	13.394.310	12.906.258	26.300.568
	2000	15.165.757	15.493.707	30.659.464
	2001	28.064.268	15.770.011	43.834.279
	2002	34.028.885	21.284.888	55.313.773
	2003	36.663.777	27.458.727	64.122.504
	2004	40.855.651	35.361.371	76.217.022
UNITÀ PNEUMATICHE	1998	27.643.356	4.209.124	31.852.479
	1999	30.052.627	3.839.341	33.891.968
	2000	33.308.888	3.356.970	36.665.858
	2001	34.196.161	3.599.705	37.795.865
	2002	36.245.742	4.250.440	40.496.182
	2003	38.984.171	4.215.000	43.199.171
	2004	42.485.630	6.001.717	48.487.347

Tabella B I/4

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

CATEGORIA	UNITÀ EB - EFB	UNITÀ FB	UNITÀ PNEUMATICHE	UNITÀ A VELA
ADDETTI	3700	1450	730	620
FATTURATO NAUTICO	1.317.564.000	107.042.029	67.749.409	119.182.606
IMPORTAZIONE	217.129.182	14.909.593	6.001.717	35.361.371
PRODUZIONE NAZIONALE	1.100.434.818	92.132.436	61.747.692	83.821.235
FATTURATO INTERNO	387.173.927	47.520.450	42.485.630	40.855.651
ESPORTAZIONI	713.260.891	44.611.986	19.262.062	42.965.584
ESPORTAZIONI VERSO L'UE	466.438.392	29.447.040	16.116.568	27.576.122
ESPORTAZIONI VERSO PAESI EXTRA UE	246.822.499	15.164.946	3.145.494	15.389.462
MERCATO NAZIONALE	604.303.109	62.430.043	48.487.347	76.217.022
MERCATO ESTERO	713.260.891	44.611.986	19.262.062	42.965.584

Tabella BI/5

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

CATEGORIA	DESCRIZIONE	N. UNITÀ VENDUTE	FATTURATO	PRODUZIONE NAZIONALE	IMPORT
UNITÀ A REMI	CANOE-KAJAK-ALTRE	9.680	4.126.566	3.909.601	216.965
	PATTINI-PEDALÒ	1.459	2.028.627	2.028.627	
	ALTRI NATANTI A REMI	130	270.000	270.000	
	TOTALE UNITÀ A REMI	11.269	6.425.193	6.208.228	216.965
UNITÀ A MOTORE	APERTE FUORIBORDO	4.166	36.465.834	29.648.764	6.817.070
	APERTE ENTROBORDO	208	16.473.554	15.997.645	475.909
	APERTE ENTROFUORIBORDO	169	7.191.658	3.702.293	3.489.366
	APERTE IDROGETTO	1.070	9.807.623	141.078	9.666.545
	GOMMONI	6.037	10.469.587	6.349.513	4.120.074
	GOMMONI CHIGLIA RIGIDA	7.414	57.279.319	55.398.177	1.881.142
	UNITÀ MINORI A MOTORE	258	6.257.040	5.963.040	294.000
	SEMICABINATE FUORIBORDO	818	8.354.760	6.119.153	2.235.607
	SEMICABINATE ENTROBORDO	272	62.860.304	39.074.783	23.785.521
	SECABINATE ENTROFUORIBORDO	639	44.954.292	32.796.543	12.157.748
	SEMICABINATE IDROGETTO	10	30.788.015	30.788.015	
	CABINATE FUORIBORDO	381	5.035.041	3.888.431	1.146.610
	CABINATE ENTROBORDO	1.444	939.853.631	891.444.338	48.409.293
	CABINATE ENTROFUORIBORDO	791	97.200.084	84.290.123	12.909.961
	CABINATE IDROGETTO	1	2.200.000	2.200.000	
TOTALE UNITÀ A MOTORE	23.678	1.335.190.743	1.207.801.895	127.388.848	
UNITÀ A VELA	DERIVE VELICHE	153	951.570	664.830	286.740
	MULTISCAFI APERTI	276	974.397	974.397	
	CABINATE CON MOTORE F.B.	52	1.635.031	1.417.581	217.450
	CABINATE CON MOTORE E.B.	626	86.786.936	55.476.760	31.310.176
	CABINATE ENTROFUORIBORDO	12	1.120.544	1.120.544	
	MULTISCAFI CABINATI	13	4.656.605	1.109.600	3.547.005
TOTALE UNITÀ A VELA	1.132	96.125.083	60.763.712	35.361.371	

Tabella BI/6

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

DESCRIZIONE	0 - 2,5 m	2,5 - 6 m	6 - 7,5 m	7,5 - 10 m	10 - 12 m	12 - 16 m	16 - 24 m	> 24 m	TOTALE
APERTE FUORIBORDO	48	2.842	815	73	2	5			3.785
APERTE ENTROBORDO		40	63	68		2	10	2	185
APERTE ENTROFUORIBORDO		27	51	73	12	1			164
APERTE IDROGETTO		828	2						830
GOMMONI	2.411	3.194	321	39					5.965
GOMMONI CHIGLIA RIGIDA	2.633	2.674	2.083	295	48	2			7.735
UNITÀ MINORI A MOTORE	6	55	147	47					255
SEMICABINATE FUORIBORDO		372	329	8	13				722
SEMICABINATE ENTROBORDO		16	74	121	59	25	9	5	309
SEMICABINATE ENTROFUORIBORDO			214	204	76	32			526
SEMICABINATE IDROGETTO			5					10	15
CABINATE FUORIBORDO		197	164	13	1	5	2		382
CABINATE ENTROBORDO		4	78	181	186	550	402	88	1.489
CABINATE ENTROFUORIBORDO			84	306	231	137	5	1	764
CABINATE IDROGETTO								1	1
DERIVE VELICHE		133		20					153
MULTISCAFI A VELA APERTI		276							276
A VELA CABINATE CON MOTORE F.B.			5	43					48
A VELA CABINATE CON MOTORE E.B.			36	108	213	253	17		627
A VELA CABINATE CON MOTORE EFB.				7	3	1			11
MULTISCAFI A VELA CABINATI					6	4	3		13

Tabella BI/7

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

DESCRIZIONE	0 - 3 t	3 - 10 t	10 - 25 t	25 - 50 t	> 50 t	TOTALE
APERTE FUORIBORDO	3.091	335				3.426
APERTE ENTROBORDO	40	74	37	12	2	165
APERTE ENTROFUORIBORDO	39	71	3	2		115
APERTE IDROGETTO	607	480	20			1.107
GOMMONI	4.682					4.682
GOMMONI CHIGLIA RIGIDA	6.314	770	40			7.124
UNITÀ MINORI A MOTORE	151	19				170
SEMICABINATE FUORIBORDO	432	114				546
SEMICABINATE ENTROBORDO	33	104	40	5	5	187

(continua)

SEMICABINATE ENTROFUORIBORDO	187	253	15	5		460
SEMICABINATE IDROGETTO			5	3	12	20
CABINATE FUORIBORDO	316	2				318
CABINATE ENTROBORDO	36	288	687	261	100	1.372
CABINATE ENTROFUORIBORDO	150	378	185	6		719
CABINATE IDROGETTO				6	1	7
DERIVE VELICHE	153	3				156
MULTISCAFI A VELA APERTI	276					276
A VELA CABINATE CON MOTORE F.B.	13	2				15
A VELA CABINATE CON MOTORE E.B.	9	157	97	6		269
A VELA CABINATE CON MOTORE EFB.		11				11
MULTISCAFI A VELA CABINATI	1	140	221	1		363

Tabella B I/8

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

DESCRIZIONE	0-15 kW	15-30 kW	30-250 kW	250-500 kW	>500 kW	TOTALE
APERTE FUORIBORDO	75	193	2.211	10		2.489
APERTE ENTROBORDO	2	27	103	12	12	156
APERTE ENTROFUORIBORDO		22	99	15		136
APERTE IDROGETTO		150	900	20		1.070
GOMMONI	3.929	649	253			4.831
GOMMONI CHIGLIA RIGIDA	1.630	1.073	4.262	254	26	7.245
UNITÀ MINORI A MOTORE	10	19	16	5	1	51
SEMICABINATE FUORIBORDO		2	243			245
SEMICABINATE ENTROBORDO		21	92	47	18	178
SEMICABINATE ENTROFUORIBORDO	3	50	284	132	11	480
SEMICABINATE IDROGETTO					10	10
CABINATE FUORIBORDO			318			318
CABINATE ENTROBORDO		24	231	285	872	1.412
CABINATE ENTROFUORIBORDO		4	296	357	22	679
CABINATE IDROGETTO				35	43	78
DERIVE VELICHE	23					23
MULTISCAFIA VELA APERTI	50					50
A VELA CABINATE CON MOTORE F.B.	50					50
A VELA CABINATE CON MOTORE E.B.	8	293	322	1		624
A VELA CABINATE CON MOTORE EFB.	7	3	3			13
MULTISCAFI A VELA CABINATI.		10	1			11

Tabella B I/9

Accessori
Parametri economici del comparto

DESCRIZIONE	VALORI
N. ADDETTI	6.630
FATTURATO NAUTICO	761.000.000
IMPORTAZIONE	141.758.000
PRODUZIONE NAZIONALE	619.242.000
FATTURATO INTERNO	418.162.417
ESPORTAZIONI	201.079.583
ESPORTAZIONI VERSO L'U.E.	124.669.341
ESPORTAZIONI VERSO PAESI EXTRA U.E.	76.410.242
MERCATO NAZIONALE	559.920.417
MERCATO ESTERO	201.079.583

Tabella B I/10

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

DESCRIZIONE	FATTURATO	PRODUZIONE NAZIONALE	IMPORT
ABBIGLIAMENTO NAUTICO	5.444.621	1.983.378	3.461.243
ALBERI E VELE	2.680.913	2.455.347	225.566
ANCORAGGIO	43.239.552	38.454.529	4.785.023
APPARECCHI IGIENICO SANITARI, RUBINETTERIA	5.673.615	4.849.865	823.750
ARREDAMENTO NAVALE	32.002.085	27.225.702	4.776.383
ATTREZZATURE PER LA PESCA	6.138.114	5.637.942	500.173
ATTREZZATURE PER LE ATTIVITÀ SUBACQUEE	396.131	73.630	322.501
ATTREZZATURA VELICHE	24.193.434	12.555.609	11.637.825
BATTAGLIOLE, PULPITI, CANDELIERI	13.257.337	13.242.710	14.627
CARRELLI, CARICA E PORTA BARCHE	18.275.672	18.216.988	58.684
CARTE NAUTICHE E STRUMENTI PER LA NAVIGAZIONE	39.209.543	37.569.467	1.640.076
CAVI, CIME, CORDAMI	11.096.960	9.269.130	1.827.830
DESALINIZZATORI, DEPURATORI, FILTRI	19.975.730	16.425.592	3.550.138

(continua)

DESCRIZIONE	FATTURATO	PRODUZIONE	IMPORT
EQUIPAGGIAMENTO ELETTRICO	16.112.031	14.068.115	2.043.916
ESTINTORI E ATTREZZATURE ANTINCENDIO	4.568.683	4.251.535	317.148
FANALI, FARI, LUCI DI BORDO	6.131.922	5.264.433	867.489
FERRAMENTA	14.927.755	12.616.327	2.311.427
FINESTRE, OBLO',BOCCAPORTI, PARABREZZA	47.240.177	44.864.641	2.375.536
FRIGORIFERI E CONDIZIONAMENTO	57.226.589	51.114.042	6.112.547
GENERATORI DI CORRENTE	20.562.613	11.122.727	9.439.886
GRUETTE, PASSERELLE, SCALE REALI	18.685.809	18.684.067	1.742
LUBRIFICANTI, GRASSI, COMBUSTIBILI	779.439	381.641	397.798
MATERIE PRIME	21.232.038	16.745.166	4.486.872
ELICHE, LINEE D'ASSI, TIMONI	10.733.582	9.787.197	946.385
ELICHE DI SUPERFICIE, IDROGETTI (*)	11.550.276	6.956.447	4.593.828
RIDUTTORI, INVERTITORI, GIUNTI	14.395.597	8.540.723	5.854.874
SCAMBIATORI DI CALORE, SERBATOI (**)	15.077.340	10.066.779	5.010.561
MEZZI DI SALVATAGGIO	7.713.468	6.886.882	826.586
PROTEZIONE CATODICA	7.602.538	4.623.634	2.978.903
POMPE AUTOCLAVI	13.141.044	11.335.399	1.805.645
REMI, PAGAIE	4.930.179	4.912.484	17.696
RICAMBI MOTORI	9.684.724	2.717.008	6.967.716
RISCALDAMENTO	4.754.944	1.005.303	3.749.640
SCINAUTICO	1.510.632	1.020.328	490.303
SEGNALI DI SOCCORSO	5.619.852	5.065.141	554.710
STRUMENTAZIONE E APPARECCHIATURA DI BORDO	19.098.296	8.699.292	10.399.003
STRUMENTAZIONE ELETTRONICA	34.267.553	23.280.161	10.987.392
STRUMENTI DI RADIOPOSIZIONAMENTO	3.737.416	902.504	2.834.912
TENDALETTI E CAPOTTINE	7.638.356	6.451.922	1.186.433
TIMONERIE, TELECOMANDI, VOLANTI	29.529.299	26.437.374	3.091.925
TROMBE E AVVISATORI ACUSTICI	2.267.321	2.068.601	198.720
PONTILI GALLEGGIANTI E ATTREZZATURE PER APPRODI	10.379.742	10.225.642	154.100
VERNICI	32.895.962	31.561.086	1.334.876
ALTRI ACCESSORI	32.491.283	29.245.813	3.245.470

(*) La voce comprende anche:
GRUPPI POPPIERI
ED ALTRE PROPULSIONI SPECIALI

(**) La voce comprende anche:
TUBI E GUARNIZIONI, SILENZIATORI,
STABILIZZATORI, TRASMISSIONI ATTUATORI

Tabella B I/11

Motori
Parametri economici del comparto

DESCRIZIONE	VALORI
N. ADDETTI	3.033
FATTURATO NAUTICO	240.796.354
IMPORTAZIONE	175.510.140
PRODUZIONE NAZIONALE	65.286.214
FATTURATO INTERNO	27.328.383
ESPORTAZIONI	37.957.831
ESPORTAZIONI VERSO L'U.E.	28.529.350
ESPORTAZIONI VERSO PAESI EXTRA U.E.	9.428.481
MERCATO NAZIONALE	202.838.523
MERCATO ESTERO	37.957.831

Tabella B I/12

Motori
Numero di pezzi venduti per classi di potenza (kW) e
suddivisione del fatturato nautico
(basata su un campione ridotto)

DESCRIZIONE	% SUL FATTURATO NAUTICO	0 - 3	3 - 12	12 - 20	20 - 30	30 - 45	45 - 75	75 - 110	110 - 150	150 - 250	250 - 500	>500
ENTROBORDO BENZINA	0,1%									20	3	
ENTROBORDO DIESEL	61,7%		371	677	1.045	562	524	502	821	2.518	1.729	1.103
ENTROFUORI BORDO BENZINA	6,0%							227	142	1.048	138	
ENTROFUORIBORDO DIESEL	11,3%							201	272	2.048	254	
IDROGETTO BENZINA	0,1%								37			
FUORIBORDO 2 TEMPI BENZINA	7,1%	1.599	2.112	587	1.116	23	419	205	471	230		
FUORIBORDO 4 TEMPI BENZINA	13,5%	1.796	2.496	183	3.377	19	572	1.096	487	504		
MOTORI ELETTRICI	0,1%	223										
TOTALE		3.618	4.979	1.447	5.538	604	1.515	2.231	2.230	6.368	2.124	1.103

Appendice B II . Nuove immatricolazioni

Tabella B II/1

Distribuzione regionale delle unita' da diporto
immatricolate per tipologia di propulsione
(in acque marittime)

REGIONE	LOCALITA'	TIPOLOGIA					TOTALE
		VELA	VELA + MOTORE	CON MOTORE EB	CON MOTORE EFB	CON MOTORE FB	
ABRUZZO	GIULIANOVA		1	5	5		11
	ORTONA		4	1			5
	PESCARA		9	6	3		18
	TOTALE		14	12	8		34
CALABRIA	CETRARO			2	6		8
	CORIGLIANO CALABRO			1			1
	CROTONE		1				1
	REGGIO CALABRIA		4				4
	PORTO VIBO VALENTIA MARINA		1	3			4
	ROCCELLA JONICA		2		1	1	4
	SOVERATO				1	1	2
	TOTALE		8	6	8	2	24
CAMPANIA	AGROPOLI		1	1			2
	CASTELLAMMARE DI STABIA		2	29	17	3	51
	ISCHIA			5	2		7
	NAPOLI		11	27	31	3	72
	PALINURO			1			1
	POZZUOLI		2	47	94	5	148
	PROCIDA		15	1			16
	SALERNO		10	5	21		36
	TORRE DEL GRECO			1			1
	TOTALE		41	117	165	11	334
EMILIA ROMAGNA	PORTO GARIBALDI		1	8	1		10
	RAVENNA		12	52	3	1	68
	RIMINI		94	18	3		115
	TOTALE		107	78	7	1	193
FRIULI VENEZIA GIULIA	GRADO	1	11	13	10		35
	MONFALCONE		100		43	18	161
	TRIESTE		21	9	6	1	37
	TOTALE	1	132	22	59	19	233
LAZIO	ANZIO		18	11	7	2	38
	CIVITAVECCHIA		8	3			11
	GAETA		7	6	7		20
	ROMA		32	151	36	5	224
	TERRACINA			3			3
	TOTALE		65	174	50	7	296
LIGURIA	ALASSIO			9	3		12
	GENOVA		27	104	61	2	194
	IMPERIA		105	29	9		143
	LA SPEZIA		55	45	7	1	108
	SANREMO		22	45	4		71
	SAVONA		39	22	38	5	104
	TOTALE		248	254	122	8	632
MARCHE	ANCONA		11	8	3	2	24
	CIVITANOVA MARCHE		2		1	1	4
	FANO		3	48	8	15	74
	PESARO		3	51	5	2	61
	SAN BENEDETTO DEL TRONTO		3	10	3	1	17
	TOTALE		22	117	20	21	180
MOLISE	TERMOLI			1			1
	TOTALE			1			1
PUGLIA	BARI		6	2	3	1	12
	BARLETTA		1				1
	BRINDISI		5				5
	GALLIPOLI		3	1	3		7
	MANFREDONIA		2	6			8
	MONOPOLI				1		1
	OTRANTO		2				2
	TARANTO		7	6	3		16
	VIESTE			2			2
TOTALE		26	17	10	1	54	
SARDEGNA	ALGHERO		5	1	2		8

(continua)

	CAGLIARI		5	7	3	1	16
	CARLOFORTE		1				1
	GOLFO ARANCI		24	28	1	8	61
	LA MADDALENA		7	8	1		16
	OLBIA		27	56	22	1	106
	PORTO TORRES		4	1			5
	SANT'ANTIOCO			1			1
	TOTALE		73	102	29	10	214
SICILIA	AUGUSTA		2				2
	CATANIA		4	1	5		10
	GELA			3			3
	LICATA			1			1
	LIPARI		1	2	1		4
	MAZARA DEL VALLO		1	1			2
	MILAZZO		4	5	3		12
	PALERMO		13	2	1	5	21
	PORTICELLO		2		3		5
	PORTO EMPEDOCLE			2	1		3
	RIPOSTO			1	2		3
	SCIACCA				1		1
	SIRACUSA		1	1	2		4
	TERMINI IMERESE		4	3	1		8
	TRAPANI		1	6	1		8
	TOTALE		33	28	21	5	87
TOSCANA	LIVORNO		13	43	1	3	60
	MARINA DI CARRARA		15	35	6		56
	PIOMBINO	1	34	25	1	1	62
	PORTO S. STEFANO		63	44	27	6	140
	PORTOFERRAIO		60	34	34	6	134
	VIAREGGIO		80	141	157	15	393
		TOTALE	1	265	322	226	31
VENETO	CAORLE		84	57	62	2	205
	CHIOGGIA		36	23	10	5	74
	VENEZIA		15	14	3	2	34
		TOTALE		135	94	75	9
TOTALE		2	1.169	1.344	800	125	3.440

Tabella B II/2

Distribuzione regionale delle unita' da diporto immatricolate per lunghezza (in acque marittime)

REGIONE	LOCALITA'	TIPOLOGIA LUNGHEZZA (m)						TOTALE
		< 7,5	7,51-10	10,01-12	12,01-16	16,01-20	20,01-24	
ABRUZZO	GIULIANOVA		4	5	2			11
	ORTONA			2	3			5
	PESCARA	1	4	6	7			18
		TOTALE	1	8	13	12		34
	CETRARO		3	3	2			8
	CORIGLIANO CALABRO		1					1
	CROTONE				1			1
	REGGIO CALABRIA				2	2		4
	PORTO VIBO VALENTIA MARINA			1	2	1		4
	ROCCELLA JONICA	1			3			4
	SOVERATO			1	1			2
		TOTALE	1	6	12	5		24
CAMPANIA	AGROPOLI		1	1				2
	CASTELLAMMARE DI STABIA	2	18	19	8	2	2	51
	ISCHIA	1	1		3	2		7
	NAPOLI	2	27	19	18	3	3	72
	PALINURO	1						1
	POZZUOLI	3	40	44	46	11	4	148
	PROCIDA		2	4	9	1		16
	SALERNO		6	22	6	1	1	36
	TORRE DEL GRECO				1			1
	TOTALE	9	95	110	90	20	10	334
EMILIA ROMAGNA	PORTO GARIBALDI	1	4	3	1		1	10
	RAVENNA	3	15	27	18	3	1	68
	RIMINI		8	45	55	6	1	115
		TOTALE	4	27	75	74	9	3

(continua)

FRIULI VENEZIA GIULIA	GRADO	3	5	16	9	2			35
	MONFALCONE		21	78	52	8	1		160
	TRIESTE	1	3	20	11	1	1		37
	TOTALE	4	29	114	72	11	2		232
LAZIO	ANZIO		5	18	13	2			38
	CIVITAVECCHIA	1	2	4	4				11
	GAETA		1	9	8	2			20
	ROMA	1	26	67	74	22	28	6	224
	TERRACINA			1	1		1		3
	TOTALE	2	34	99	100	26	29	6	296
LIGURIA	ALASSIO	4	6	1	1				12
	GENOVA	6	35	51	58	29	15		194
	IMPERIA	3	11	58	57	8	3	3	143
	LA SPEZIA	2	19	32	38	5	6	6	108
	SANREMO		10	16	25	14	6		71
	SAVONA	7	35	36	18	6	2		104
	TOTALE	22	116	194	197	62	32	9	632
MARCHE	ANCONA	2	3	10	6	1	1	1	24
	CIVITANOVA MARCHE	1		1	2				4
	FANO	4	28	16	17	5	4		74
	PESARO	2	5	6	33	11	4		61
	SAN BENEDETTO DEL TRONTO	8	2	3	3	1			17
	TOTALE	17	38	36	61	18	9	1	180
MOLISE	TERMOLI				1				1
	TOTALE				1				1
PUGLIA	BARI		2	5	5				12
	BARLETTA			1					1
	BRINDISI		2	1	2				5
	GALLIPOLI		2	5					7
	MANFREDONIA		2	3	3				8
	MONOPOLI		1						1
	OTRANTO		1	1					2
	TARANTO		3	6	6	1			16
	VIESTE				2				2
	TOTALE		13	22	18	1			54
SARDEGNA	ALGHERO			3	5				8
	CAGLIARI		4	8	3	1			16
	CARLOFORTE			1					1
	GOLFO ARANCI		19	13	28	1			61
	LA MADDALENA		1	5	7	1	2		16
	OLBIA	3	15	32	40	9	7		106
	PORTO TORRES			4	1				5
	SANT'ANTIOCO				1				1
	TOTALE	3	39	66	85	12	9		214
SICILIA	AUGUSTA				2				2
	CATANIA		3	5	2				10
	GELA			3					3
	LICATA		1						1
	LIPARI			3			1		4
	MAZARA DEL VALLO		1	1					2
	MILAZZO		1	3	5	3			12
	PALERMO	6	4	7	3	1			21
	PORTICELLO			5					5
	PORTO EMPEDOCLE			2	1				3
	RIPOSTO		1	2					3
	SCIACCA	1							1
	SIRACUSA		1	1	1	1			4
	TERMINI IMERESE		1	2	3		2		8
	TRAPANI		2	3	2		1		8
TOTALE	7	15	37	19	5	4		87	
TOSCANA	LIVORNO	4	18	14	17	5	1	1	60
	MARINA DI CARRARA		10	10	23	7	6		56
	PIOMBINO	1	10	16	29	5	1		62
	PORTO S. STEFANO	3	40	41	44	12			140
	PORTOFERRAIO	8	31	47	37	10	1		134

(continua)

	VIAREGGIO	8	88	116	121	29	19	12	393
	TOTALE	24	197	244	271	68	28	13	845
VENETO	CAORLE	3	40	84	53	24			204
	CHIOGGIA	3	21	24	25		1		74
	VENEZIA		8	10	8	8			34
	TOTALE	6	69	118	86	32	1		312
TOTALE		100	686	1.140	1.091	264	127	30	3.438

Tabella B II/3

Distribuzione regionale delle unita' da diporto
immatricolate per potenza
(in acque marittime)

REGIONE	LOCALITA'	POTENZA IN HP				TOTALE
		< 75	75,1-300	300,1-700	> 700	
ABRUZZO	GIULIANOVA	1	2	6	2	11
	ORTONA	4	1			5
	PESCARA	6	4	5	3	18
	TOTALE	11	7	11	5	34
CALABRIA	CETRARO			7	1	8
	CORIGLIANO CALABRO				1	1
	CROTONE	1				1
	REGGIO CALABRIA	4				4
	PORTO VIBO VALENTIA MARINA	1	1	1	1	4
	ROCCELLA JONICA	2	1	1		4
	SOVERATO			2	1	3
TOTALE	8	2	11	4	25	
CAMPANIA	AGROPOLI	1		1		2
	CASTELLAMMARE DI STABIA	2	9	27	13	51
	ISCHIA	3	1	2		6
	NAPOLI	10	16	30	16	72
	PALINURO	1				1
	POZZUOLI	1	11	104	32	148
	PROCIDA	11	4	1		16
	SALERNO	8	2	22	4	36
	TORRE DEL GRECO			1		1
	TOTALE	37	43	188	65	333
EMILIA ROMAGNA	PORTO GARIBALDI	2	4	2	2	10
	RAVENNA	22	6	11	29	68
	RIMINI	79	14	3	17	113
	TOTALE	103	24	16	48	191
FRIULI VENEZIA GIULIA	GRADO	10	4	14	6	34
	MONFALCONE	94	6	27	34	161
	TRIESTE	16	11	4	6	37
	TOTALE	120	21	45	46	232
LAZIO	ANZIO	19	4	10	5	38
	CIVITAVECCHIA	7	3	1		11
	GAETA	4	3	9	4	20
	ROMA	53	22	54	95	224
	TERRACINA			1	2	3
	TOTALE	83	32	75	106	296
LIGURIA	ALASSIO		3	9		12
	GENOVA	23	72	51	48	194
	IMPERIA	92	19	12	8	131
	LA SPEZIA	44	15	19	30	108
	SANREMO	17	6	10	38	71
	SAVONA	43	5	43	13	104
	TOTALE	219	120	144	137	620
MARCHE	ANCONA	10	4	6	4	24
	CIVITANOVA MARCHE	1	2	1		4
	FANO	10	7	33	24	74
	PESARO	3	10	31	17	61
	SAN BENEDETTO DEL TRONTO	3	6	5	3	17
	TOTALE	27	29	76	48	180
MOLISE	TERMOLI				1	1
	TOTALE				1	1
PUGLIA	BARI	5	1	3	2	11
	BARLETTA	1				1
	BRINDISI	5				5
	GALLIPOLI	1	3	3		7

(continua)

	MANFREDONIA	2	5	1		8
	MONOPOLI			1		1
	OTRANTO	2				2
	TARANTO	2	11	3		16
	VIESTE			2		2
	TOTALE	18	20	13	2	53
SARDEGNA	ALGHERO	5		2	1	8
	CAGLIARI	5	8	3		16
	CARLOFORTE	1				1
	GOLFO ARANCI	18	7	19	17	61
	LA MADDALENA	5	4	6	1	16
	OLBIA	25	8	43	30	106
	PORTO TORRES	4	1			5
	SANT'ANTIOCO		1			1
	TOTALE	63	29	73	49	214
SICILIA	AUGUSTA	2				2
	CATANIA	5		5		10
	GELA		3			3
	LICATA		1			1
	LIPARI		2	2		4
	MAZARA DEL VALLO	1	1			2
	MILAZZO		5	4	3	12
	PALERMO	13	5	2	1	21
	PORTICELLO	2		3		5
	PORTO EMPEDOCLE		1	2		3
	RIPOSTO		1	2		3
	SCIACCA		1			1
	SIRACUSA		2	2		4
	TERMINI IMERESE	4	1	1	2	8
	TRAPANI	2	1	5		8
TOTALE	29	24	28	6	87	
TOSCANA	LIVORNO	12	6	16	26	60
	MARINA DI CARRARA	13	7	22	14	56
	PIOMBINO	29	19	11	2	61
	PORTO S. STEFANO	59	15	43	23	140
	PORTOFERRAIO	55	15	42	22	134
	VIAREGGIO	57	47	178	111	393
	TOTALE	225	109	312	198	844
VENETO	CAORLE	76	17	63	48	204
	CHIOGGIA	32	10	24	8	74
	VENEZIA	10	6	7	11	34
	TOTALE	118	33	94	67	312
TOTALE		1.061	493	1.086	782	3.422

Appendice B III . Import-Export dati ISTAT

Tabella B III/1

Commercio con l'estero
di unità a motore entro bordo

Dati ISTAT

AREA	PAESE	IMPORT			EXPORT			SALDO
		NUMERO	VALORE €	%	NUMERO	VALORE €	%	VALORE €
AFRICA	ALGERIA				4	61.683	0,00%	61.683
	EGITTO	1	11.800	0,0%	2	61.500	0,00%	49.700
	KENIA	1	72.160	0,0%				-72.160
	LIBIA				1	2.300	0,00%	2.300
	LIBERIA				3	4.299.910	0,34%	4.299.910
	MALI		470.000	0,1%				-470.000
	MAROCCO				1	49.742	0,00%	49.742
	NIGERIA				1	130.000	0,01%	130.000
	SIERRA LEONE	1	2.333	0,0%				-2.333
	SUDAFRICA				411	51.853	0,00%	51.853
	TUNISIA	7	1.734.729	0,3%	1	6.500	0,00%	-1.728.229
	TOTALE	12	2.581.022	0,5%	425	7.195.980	0,56%	4.614.958
AMERICA	ANTIGUA E BARBUDA	1	122.000	0,0%				-122.000
	ANTILLE OLANDESI				1	4.724.789	0,37%	4.724.789
	ARGENTINA	4	2.427.370	0,5%				-2.427.370
	BAHAMAS				2	623.258	0,05%	623.258
	BARBADOS				1	3.387.805	0,27%	3.387.805
	BERMUDE	2	15.500.000	2,9%				-15.500.000
	BRASILE	5	396.142	0,1%	6	1.653.712	0,13%	1.257.570
	CANADA	538	14.538.981	2,8%	63	18.035.043	1,41%	3.496.062
	CAYMAN	9	93.727.243	17,7%	14	142.078.922	11,13%	48.351.679
	COSTARICA				1	1.000	0,00%	1.000
	GIAMAICA		500.000	0,1%				-500.000
	GRENADA				1	4.208.079	0,33%	4.208.079
	ISOLE TURKS E CAICOS				1	190.000	0,01%	190.000
	ISOLE VERGINI GB	7	16.504.056	3,1%	27	85.856.423	6,73%	69.352.367
	ISOLE VERGINI USA				1	400.000	0,03%	400.000
	MESSICO				1	800.000	0,06%	800.000
	PANAMA	2	8.676.370	1,6%				-8.676.370
	SAN VINCENZO	6	40.115.810	7,6%	5	37.174.400	2,91%	-2.941.410
	SANTA LUCIA		54.000	0,0%				-54.000
	URUGUAY				5	858.610	0,07%	858.610
	VENEZUELA				8	6.095.856	0,48%	6.095.856
STATI UNITI	1.104	73.796.989	14,0%	161	131.071.605	10,27%	57.274.616	
TOTALE	1.680	266.358.961	50,4%	298	437.159.502	34,26%	170.800.541	
ASIA	AFGHANISTAN				1	913	0,00%	913
	BAHRAIN				2	4.320.057	0,34%	4.320.057
	CINA	3	2.204.513	0,4%	1	9.519	0,00%	-2.194.994
	EMIRATI ARABI UNITI	2	10.822	0,0%	14	14.320.632	1,12%	14.309.810
	GIAPPONE	104	394.455	0,1%	2	303.125	0,02%	-91.330
	HONG KONG				22	21.241.009	1,66%	21.241.009
	INDONESIA	1	46.086	0,0%				-46.086
	IRAN				1	1.087.496	0,09%	1.087.496
	KUWAIT				1	389.796	0,03%	389.796
	LIBANO				4	3.976.641	0,31%	3.976.641
	MALAYSIA	1	378.567	0,1%				-378.567
	QATAR	2	2.150.000	0,4%	2	13.100.000	1,03%	10.950.000
	SINGAPORE	4	2.844.595	0,5%	1	1.418.395	0,11%	-1.426.200
	TAIWAN				1	22.575	0,00%	22.575
	TOTALE	117	8.029.038	1,5%	52	60.190.158	4,72%	52.161.120
OCEANIA	AUSTRALIA	15	4.445.846	0,8%	25	3.380.252	0,26%	-1.065.594
	ISOLE MARSHALL	1	983.929	0,2%	3	18.265.167	1,43%	17.281.238
	POLINESIA FRANCESE				1	14.643	0,00%	14.643
	NUOVA ZELANDA				4	77.538	0,01%	77.538
TOTALE	16	5.429.775	1,0%	33	21.737.600	1,70%	16.307.825	
EXTRA U.E.	ALBANIA				10	131.100	0,01%	131.100
	BULGARIA	32	491.625	0,1%	2	165.080	0,01%	-326.545
	BOSNIA ERZEGOVINA				5	972.856	0,08%	972.856
	CROAZIA	21	3.651.218	0,7%	107	23.344.051	1,83%	19.692.833
	GIBILTERRA	2	5.669.000	1,1%	9	14.692.369	1,15%	9.023.369
	LICHTENSTEIN				1	68.000	0,01%	68.000
	NORVEGIA	2	24.583	0,0%	23	3.189.108	0,25%	3.164.525
ROMANIA				10	120.196	0,01%	120.196	

(continua)

	RUSSIA				23	11.873.603	0,93%	11.873.603
	SERBIA MONTENEGRO				16	225.497	0,02%	225.497
	SVIZZERA	16	1.008.224	0,2%	66	9.548.168	0,75%	8.539.944
	TURCHIA	135	7.222.535	1,4%	5	349.670	0,03%	-6.872.865
	UCRAINA				2	1.643.413	0,13%	1.643.413
	TOTALE	208	18.067.185	3,4%	279	66.323.111	5,20%	48.255.926
U.E.	AUSTRIA	13	3.298.507	0,6%	28	9.893.120	0,78%	6.594.613
	BELGIO	37	1.648.104	0,3%	4	2.173.255	0,17%	525.151
	CIPRO	4	78.121	0,0%	8	5.804.717	0,45%	5.726.596
	DANIMARCA	1	263.866	0,0%	7	216.358	0,02%	-47.508
	FINLANDIA	9	8.770.606	1,7%	6	1.039.748	0,08%	-7.730.858
	FRANCIA	261	64.425.300	12,2%	509	181.857.749	14,25%	117.432.449
	GERMANIA	119	19.588.315	3,7%	114	13.005.513	1,02%	-6.582.802
	GRECIA	1	3.279.764	0,6%	119	44.959.878	3,52%	41.680.114
	IRLANDA				1	150.371	0,01%	150.371
	LETTONIA				3	1.100.654	0,09%	1.100.654
	LUSSEMBURGO	17	9.578.500	1,8%	10	64.871.057	5,08%	55.292.557
	MALTA	2	103.021	0,0%	29	20.677.069	1,62%	20.574.048
	PAESI BASSI	31	2.934.813	0,6%	175	21.265.845	1,67%	18.331.032
	POLONIA	13	135.579	0,0%				-135.579
	PORTOGALLO	8	11.164.116	2,1%	25	21.874.972	1,71%	10.710.856
	REGNO UNITO	104	81.983.400	15,5%	127	173.281.869	13,58%	91.298.469
	REP. CECA				4	5.037.024	0,39%	5.037.024
	SLOVENIA	21	2.305.776	0,4%	84	11.546.327	0,90%	9.240.551
	SPAGNA	107	15.531.083	2,9%	7.469	101.757.971	7,97%	86.226.888
	SVEZIA	11	3.079.498	0,6%	12	1.972.894	0,15%	-1.106.604
UNGHERIA				8	999.539	0,08%	999.539	
	TOTALE	759	228.168.369	43,2%	8.742	683.485.930	53,56%	455.317.561

Tabella B III/2

Commercio con l'estero
di unità a motore fuoribordo

Dati ISTAT

AREA	PAESE	IMPORT			EXPORT			SALDO
		NUMERO	VALORE €	%	NUMERO	VALORE €	%	VALORE €
AFRICA	ALGERIA				78	287.230	0,35%	287.230
	ANGOLA				1	73.292	0,09%	73.292
	CAPOVERDE				1	6.500	0,01%	6.500
	COSTA D'AVORIO				4	8.100	0,01%	8.100
	EGITTO				2	20.463	0,03%	20.463
	ERITREA				3	36.078	0,04%	36.078
	KENIA				2	2.200	0,00%	2.200
	LIBIA				1	31.000	0,04%	31.000
	SIERRA LEONE				1	708.287	0,87%	708.287
	SUDAFRICA				31	202.622	0,25%	202.622
	TUNISIA	1	241.803	0,49%	2	13.772	0,02%	-228.031
	TOTALE	1	241.803	0,49%	126	1.389.544	1,72%	1.147.741
AMERICA	ARGENTINA	2	11.589	0,02%	1	15.337	0,02%	3.748
	BERMUDE				1	305.000	0,38%	305.000
	BRASILE	6	35.272	0,07%	122	412.084	0,51%	376.812
	CANADA	121	86.743	0,18%				-86.743
	CAYMAN				1	1.360.000	1,68%	1.360.000
	CILE				1	9.261	0,01%	9.261
	CUBA				42	398.721	0,49%	398.721
	GUATEMALA				2	19.766	0,02%	19.766
	ISOLE VERGINI GB				2	17.820	0,02%	17.820
	PANAMA				1	350.000	0,43%	350.000
	MESSICO				1	3.000	0,00%	3.000
	REP. DOMINICANA				2	754.166	0,93%	754.166
	VENEZUELA	60	40.714	0,08%	4	570.410	0,70%	529.696
STATI UNITI	477	10.484.920	21,30%	259	15.146.470	18,70%	4.661.550	
	TOTALE	666	10.659.238	21,65%	439	19.362.035	23,90%	8.702.797
ASIA	CINA	25.177	171.903	0,35%	1	390.000	0,48%	218.097
	COREA DEL SUD	10	3.935	0,01%	6	10.412	0,01%	6.477
	EMIRATI ARABI UNITI	31	462.994	0,94%	16	455.720	0,56%	-7.274
	FILIPPINE				1	2.500	0,00%	2.500
	GIAPPONE				127	800.701	0,99%	800.701
	HONG KONG				4	221.924	0,27%	221.924

(continua)

	ISRAELE				17	247.597	0,31%	247.597
	MALDIVE	1	1.872	0,00%	1	1.967	0,00%	95
	PAKISTAN				6	30.006	0,04%	30.006
	QATAR	1	24.598	0,05%	1	210.720	0,26%	186.122
	SINGAPORE				13	174.196	0,22%	174.196
	TAIWAN				4	53.154	0,07%	53.154
	TOTALE	25.220	665.302	1,35%	197	2.598.897	3,21%	1.933.595
OCEANIA	AUSTRALIA	13	19.465	0,04%	7	194.946	0,24%	175.481
	NUOVA ZELANDA	1	16.304	0,03%				-16.304
	TOTALE	14	35.769	0,07%	7	194.946	0,24%	159.177
EXTRA U.E.	ALBANIA				25	31.371	0,04%	31.371
	BIELORUSSIA				9	56.250	0,07%	56.250
	BOSNIA ERZEGOVINA				3	84.750	0,10%	84.750
	CROAZIA	13	21.703	0,04%	171	3.409.334	4,21%	3.387.631
	MACEDONIA				5	30.408	0,04%	30.408
	NORVEGIA	8	51.781	0,11%	472	4.248.611	5,25%	4.196.830
	ROMANIA	27	4.300	0,01%	13	39.079	0,05%	34.779
	RUSSIA				6	1.361.381	1,68%	1.361.381
	SERBIA MONTENEGRO				14	49.913	0,06%	49.913
	SVIZZERA	5	81.428	0,17%	201	2.963.849	3,66%	2.882.421
	TURCHIA	214	918.156	1,86%	58	264.339	0,33%	-653.817
	UCRAINA				34	320.729	0,40%	320.729
	TOTALE	267	1.077.368	2,19%	1.011	12.860.014	15,88%	11.782.646
U.E.	AUSTRIA	1	70.824	0,14%	191	720.477	0,89%	649.653
	BELGIO	18	32.307	0,07%	23	77.446	0,10%	45.139
	CIPRO	5	133.947	0,27%	35	88.241	0,11%	-45.706
	DANIMARCA	1	362.066	0,74%	283	227.321	0,28%	-134.745
	ESTONIA				7	49.850	0,06%	49.850
	FINLANDIA	1	150.000	0,30%	528	260.794	0,32%	110.794
	FRANCIA	966	15.717.019	31,92%	2.070	11.949.704	14,75%	-3.767.315
	GERMANIA	486	2.890.909	5,87%	1.069	1.357.638	1,68%	-1.533.271
	GRECIA	1	8.797	0,02%	388	746.799	0,92%	738.002
	IRLANDA				34	227.450	0,28%	227.450
	LETTONIA				2	1.181.061	1,46%	1.181.061
	LUSSEMBURGO				1	150.000	0,19%	150.000
	MALTA				23	261.477	0,32%	261.477
	PAESI BASSI	22	2.449.689	4,98%	518	18.297.437	22,59%	15.847.748
	POLONIA	33	599.755	1,22%	6	41.400	0,05%	-558.355
	PORTOGALLO				72	295.072	0,36%	295.072
	REGNO UNITO	56	9.217.237	18,72%	256	1.022.486	1,26%	-8.194.751
	REP. CECA	57	61.678	0,13%	24	97.513	0,12%	35.835
	SLOVENIA	23	151.126	0,31%	95	4.498.404	5,55%	4.347.278
	SPAGNA	90	2.722.340	5,53%	945	2.713.940	3,35%	-8.400
	SVEZIA	33	1.981.659	4,02%	35	286.089	0,35%	-1.695.570
	UNGHERIA	10	5.650	0,01%	7	44.084	0,05%	38.434
	TOTALE	1.803	36.555.003	74,25%	6.612	44.594.683	55,06%	8.039.680

Tabella B III/3

Commercio con l'estero
di unità a vela

Dati ISTAT

AREA	PAESE	IMPORT			EXPORT			SALDO
		NUMERO	VALORE €	%	NUMERO	VALORE €	%	VALORE €
AFRICA	EGITTO				3	20.725	0,11%	20.725
	KENIA				1	1.287	0,01%	1.287
	SUDAFRICA				5	480.129	2,45%	480.129
	TANZANIA				6	8.663	0,04%	8.663
	TUNISIA	1	50.943	0,04%				-50.943
	TOTALE	1	50.943	0,04%	15	510.804	2,61%	459.861
AMERICA	ANTILLE	1	1.250.000	0,89%				-1.250.000
	ARGENTINA	4	763.228	0,54%	6	92.551	0,47%	-670.677
	BELIZE	1	83.410	0,06%				-83.410
	BRASILE	1	1.033	0,00%	4	70.056	0,36%	69.023
	CANADA	3	31.713	0,02%	1	22.000	0,11%	-9.713
	CAYMAN	2	524.700	0,37%				-524.700
	CILE				1	180.000	0,92%	180.000
	CUBA				16	77.799	0,40%	77.799
SAN VINCENZO	3	1.235.000	0,88%				-1.235.000	

(continua)

	STATI UNITI	169	7.635.802	5,43%	16	280.994	1,43%	-7.354.808
	TOTALE	184	11.524.886	8,19%	44	723.400	3,69%	-10.801.486
ASIA	CINA	4	2.366	0,00%				-2.366
	GIAPPONE	1	12.100	0,01%	1	2.000	0,01%	-10.100
	HONG KONG	1	1.751.606	1,24%				-1.751.606
	TAILANDIA				1	2.000	0,01%	2.000
	TAIWAN				3	20.268	0,10%	20.268
	TOTALE	6	1.766.072	1,26%	5	24.268	0,12%	-1.741.804
OCEANIA	AUSTRALIA	29	278.091	0,20%	2	1.681.772	8,59%	1.403.681
	NUOVA ZELANDA	18	214.119	0,15%				-214.119
	TOTALE	47	492.210	0,35%	2	1.681.772	8,59%	1.189.562
EXTRA U.E.	BULGARIA	148	123.783	0,09%				-123.783
	CROAZIA	31	2.099.710	1,49%	14	558.567	2,85%	-1.541.143
	GIBILTERRA	1	130.000	0,09%				-130.000
	MACEDONIA				6	19.702	0,10%	19.702
	NORVEGIA	1	21.815	0,02%	6	105.922	0,54%	84.107
	ROMANIA				5	304.586	1,56%	304.586
	SERBIA MONTENEGRO				3	6.700	0,03%	6.700
	SVIZZERA	39	4.231.047	3,01%	28	885.779	4,52%	-3.345.268
	TURCHIA	4	396.906	0,28%	8	12.357	0,06%	-384.549
	UCRAINA	1	11.195	0,01%	3	43.030	0,22%	31.835
TOTALE	225	7.014.456	4,98%	73	1.936.643	9,89%	-5.077.813	
U.E.	AUSTRIA	2	174.228	0,12%	3	586.257	2,99%	412.029
	BELGIO	27	946.952	0,67%				-946.952
	CIPRO	4	255.225	0,18%	2	455.559	2,33%	200.334
	DANIMARCA	3	655.008	0,47%	2	6.740	0,03%	-648.268
	FINLANDIA	19	9.506.832	6,76%	4	3.340	0,02%	-9.503.492
	FRANCIA	984	75.821.222	53,88%	70	5.296.088	27,05%	-70.525.134
	GERMANIA	132	11.834.037	8,41%	319	376.812	1,92%	-11.457.225
	GRECIA	2	1.800.000	1,28%	5	68.330	0,35%	-1.731.670
	LETTONIA	7	91.730	0,07%				-91.730
	LUSSEMBURGO	1	500.000	0,36%				-500.000
	MALTA	42	4.080	0,00%	1	123.528	0,63%	119.448
	PAESI BASSI	6	940.893	0,67%	6	395.400	2,02%	-545.493
	POLONIA	42	981.371	0,70%				-981.371
	PORTOGALLO				2	131.000	0,67%	131.000
	REGNO UNITO	271	8.569.287	6,09%	14	6.513.533	33,26%	-2.055.754
	REP. CECA				1	50.000	0,26%	50.000
	SLOVACCHIA	1	10.000	0,01%				-10.000
	SLOVENIA	41	3.523.904	2,50%	10	491.446	2,51%	-3.032.458
	SPAGNA	23	4.251.204	3,02%	9	159.833	0,82%	-4.091.371
	SVEZIA				5	47.443	0,24%	47.443
TOTALE	1.607	119.865.973	85,18%	453	14.705.309	75,10%	-105.160.664	

Tabella B III/4

Commercio con l'estero
di unità pneumatiche

Dati ISTAT

AREA	PAESE	IMPORT			EXPORT			SALDO
		NUMERO	VALORE €	%	NUMERO	VALORE €	%	VALORE
AFRICA	ALGERIA				3	2.700	0,01%	2.700
	CAPOVERDE				2	1.000	0,00%	1.000
	EGITTO				1	700	0,00%	700
	GABON				2	2.000	0,01%	2.000
	LIBIA				1	8.260	0,03%	8.260
	MOZAMBICO				2	5.000	0,02%	5.000
	MAURIZIO				1	1.137	0,00%	1.137
	SEYCHELLES				1	818	0,00%	818
	SUDAFRICA				37	108.820	0,46%	108.820
	TANZANIA				1	3.500	0,01%	3.500
	TUNISIA	578	3.232.449	24,40%	20	35.715	0,15%	-3.196.734
TOTALE	578	3.232.449	24,40%	71	169.650	0,72%	-3.062.799	
AMERICA	BRASILE	217	632	0,00%	4	44.041	0,19%	43.409
	CANADA	8	6.073	0,05%	64	21.631	0,09%	15.558
	CILE				1	5.393	0,02%	5.393
	CUBA				1	1.000	0,00%	1.000
	ISOLE CAYMAN				2	77.856	0,33%	77.856
	PANAMA				10	38.385	0,16%	38.385
	REP. DOMINICANA				3	12.100	0,05%	12.100

(continua)

	TRINIDAD E TOBAGO				2	1.835	0,01%	1.835
	VENEZUELA	42	108.538	0,82%	24	8.713	0,04%	-99.825
	STATI UNITI	317	227.238	1,72%	133	321.838	1,36%	94.600
	TOTALE	584	342.481	2,59%	244	532.792	2,26%	190.311
ASIA	CINA	258.129	1.579.381	11,92%	3	29.831	0,13%	-1.549.550
	COREA DEL SUD	107	70.985	0,54%				-70.985
	EMIRATI ARABI UNITI				1	11.837	0,05%	11.837
	GIAPPONE				6	36.040	0,15%	36.040
	HONG KONG				2	59.261	0,25%	59.261
	IRAN	1	780	0,00%				-780
	ISRAELE				1	1.920	0,01%	1.920
	KUWAIT				1	1.580	0,01%	1.580
	MALDIVE				6	20.500	0,09%	20.500
	TAIWAN	441	14.898	0,11%				-14.898
	VIETNAM	21	12.064	0,09%				-12.064
	TOTALE	258.699	1.678.108	12,67%	20	160.969	0,68%	-1.517.139
	OCEANIA	AUSTRALIA	14	14.111	0,11%	60	51.199	0,22%
NUOVA ZELANDA					1	2.284	0,01%	2.284
TOTALE		14	14.111	0,11%	61	53.483	0,23%	39.372
EXTRA U.E.	ALBANIA				7	21.912	0,09%	21.912
	BOSNIA ERZEGOVINA				1	3.600	0,02%	3.600
	BULGARIA				3	12.420	0,05%	12.420
	CROAZIA	11	5.997	0,05%	272	1.093.827	4,63%	1.087.830
	MACEDONIA				1	3.995	0,02%	3.995
	NORVEGIA	12	3.200	0,02%	229	1.192.730	5,05%	1.189.530
	ROMANIA	1.949	25.689	0,19%	12	50.619	0,21%	24.930
	RUSSIA				11	38.556	0,16%	38.556
	SERBIA MONTENEGRO				11	52.211	0,22%	52.211
	SVIZZERA				33	126.025	0,53%	126.025
	TURCHIA	23	152.982	1,15%	64	178.657	0,76%	25.675
	UCRAINA	13	16.994	0,13%	2	25.850	0,11%	8.856
TOTALE	2.008	204.862	1,55%	646	2.800.402	11,86%	2.595.540	
U.E.	AUSTRIA	12	25.413	0,19%	164	517.878	2,19%	492.465
	BELGIO	2.184	815.736	6,16%	41	457.817	1,94%	-357.919
	CIPRO				49	178.597	0,76%	178.597
	DANIMARCA	3	13.030	0,10%	102	98.754	0,42%	85.724
	FINLANDIA	6	2.582	0,02%	49	99.223	0,42%	96.641
	FRANCIA	3.984	4.774.713	36,05%	1.530	7.613.080	32,23%	2.838.367
	GERMANIA	500	136.491	1,03%	239	580.780	2,46%	444.289
	GRECIA	5	2.211	0,02%	422	3.154.132	13,35%	3.151.921
	LETTONIA				2	5.000	0,02%	5.000
	LITUANIA	1	4.900	0,04%				-4.900
	LUSSEMBURGO				1	13.481	0,06%	13.481
	MALTA	3	4.491	0,03%	42	281.454	1,19%	276.963
	PAESI BASSI	19	16.680	0,13%	364	1.205.593	5,10%	1.188.913
	PORTOGALLO				163	512.976	2,17%	512.976
	REGNO UNITO	116	200.748	1,52%	83	642.901	2,72%	442.153
	REP. CECA	399	92.035	0,69%	36	111.403	0,47%	19.368
	SLOVACCHIA				3	1.955	0,01%	1.955
	SLOVENIA	5	31.789	0,24%	145	843.122	3,57%	811.333
	SPAGNA	806	1.652.814	12,48%	798	3.319.939	14,06%	1.667.125
	SVEZIA				145	198.996	0,84%	198.996
UNGHERIA				12	63.056	0,27%	63.056	
TOTALE	8.043	7.773.633	58,69%	4.390	19.900.137	84,26%	12.126.504	

La Nautica in cifre . edizione 2005

E' una pubblicazione redatta da UCINA
per i propri associati

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

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio di Statistica

Comando Generale delle Capitanerie di Porto

ICOMIA, International Council of Marine Industry Associations

Assilea Associazione Italiana Leasing

Osservatorio Mercato Nautico dell'Università di Roma Tor Vergata

Assosub, Associazione Produttori ed Operatori della subacquea

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

UCINA

Unione Nazionale Cantieri e Industrie Nautiche ed Affini

Piazzale JF Kennedy, 1 - 16129 Genova

Fax 010 5531104

e-mail: ucina@ucina.net

Visitate il nostro sito: www.ucina.net

graphic design
Gabriella Ventaglio

stampa Algraphy
Genova, ottobre 2005
copie 2000