Unione Nazionale Cantieri e Industrie Nautiche ed Affini

La Nautica in cifre

Analisi del mercato per l'anno 2006

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

Stampato nell'ottobre 2007

La Nautica in cifre
Analisi del mercato per l'anno 2006

		Introduzione	4
		Metodologia della ricerca	4
Capitolo 1 L'industria nautica in Italia: il settore della nautica da diporto ed i relativi comparti	1.1	La produzione di unità da diporto	7
	1.1.1	Le unità a motore entrobordo ed entrofuoribordo	9
	1.1.2	Le unità a motore fuoribordo	9
	1.1.3	Le unità a vela	10
	1.1.4	Le unità pneumatiche	10
	1.2	Il comparto degli accessori	11
	1.3	Il comparto dei motori	12
	1.4	La produzione totale	13
	1.5	Il contributo della nautica al Prodotto Interno Lordo	15
	1.6	Analisi dell'import-export secondo i dati ISTAT	17
	1.7	Le immatricolazioni e le patenti nautica in Italia	19
	1.8	Il turismo nautico in Italia	23
	1.9	Il finanziamento delle imbarcazioni in leasing	25
Capitolo 2 L'industria nautica nel mondo	2.1	Il parco nautico mondiale	28
	2.2	Le infrastrutture	30
	2.3	La produzione nautica	31
Capitolo 3 Il segmento dei superyacht	3.1	La produzione mondiale analisi portafoglio ordini	33
	3.2	Il mercato del charter	34
	3.3	L'indotto generato dal transito e dalla permanenza dei superyacht in Italia	37
Capitolo 4		Il sistema nautico italiano nell'ottica della yachting satisfaction	41
Appendici	A.1	L'industria nautica e la sua distribuzione sul territorio	45
	A.2	Import-export: dati ed elaborazioni ISTAT	48
	A.3	Nuove immatricolazioni	57

Introduzione

Il presente rapporto, redatto da UCINA, per il secondo anno svolto in collaborazione con la sezione di Geografia Economica ed Economia dei Trasporti del Dipartimento di Economia e Metodi Quantitativi dell'Università di Genova, ha lo scopo di fornire un'analisi completa e dettagliata dell'andamento del settore della nautica da diporto per l'anno 2006, al fine di costituire uno strumento di lettura significativo per gli addetti del settore stesso. L'obiettivo della collaborazione avviata con l'università è stato di ristrutturare sia metodologicamente sia in termini di contenuti, l'apparato analitico e statistico de "La nautica in cifre". Per questo nel presente rapporto sono state introdotte ulteriori modifiche e aggiornamenti rispetto agli anni precedenti sia per quanto concerne l'aspetto grafico-formale sia per ciò che riguarda i contenuti e l'analisi dei dati economici.
Nell'elaborazione del presente studio si è fatto riferimento a due tipologie di fonti; "interne" ed "esterne". Le prime discendono dalla somministrazione di un questionario alle imprese del settore, mediante una indagine svolta direttamente sul campo da UCINA. I questionari ai quali si fa riferimento sono lo strumento principale di raccolta dei dati e della conseguente elaborazione dei risultati presenti in questo rapporto, come verrà meglio esposto nella nota metodologica.
Per quanto attiene alle fonti esterne, come di consueto, si è fatto riferimento ai dati dell'Istat, del Ministero delle Infrastrutture e del Ministero dei Trasporti, di Assilea, di Icomia e del Censis al fine di arricchire la stesura di questo rapporto con importanti studi inerenti la nautica ed alcuni aspetti ad essa collegati compiuti da questi istituti.
Sulla base delle fonti evidenziate il rapporto si presenta strutturato in due parti principali: la prima prende in esame l'andamento del settore della nautica a livello nazionale mentre la seconda considera in modo approfondito gli aspetti inerenti il settore a livello mondiale. Per quanto concerne la produzione italiana, suddivisa come di consueto tra i sotto-comparti della cantieristica, della produzione di motori e del comparto degli accessori, vengono analizzati i risultati economico-finanziari dell'anno 2006 per poi prendere in considerazione ulteriori aspetti inerenti la produzione e le connessioni economiche da essa derivanti, come l'impatto del settore della nautica da diporto sul Pil, che da quest'anno è stato calcolato col noto metodo delle matrici Input-Output.
Viene inoltre fornita una stima del parco nautico, che aggiorna l'ultima facente riferimento al lontano 1996, anno in cui il Ministero diffuse l'ultimo dato aggiornato. La seconda parte del volume, dedicata ad una analisi del settore a livello mondiale, prende in considerazione il parco nautico complessivo, la produzione mondiale ed alcuni aspetti connessi alla presenza infrastrutturale dedicata alla nautica ed un approfondimento relativo al comparto dei superyacht.

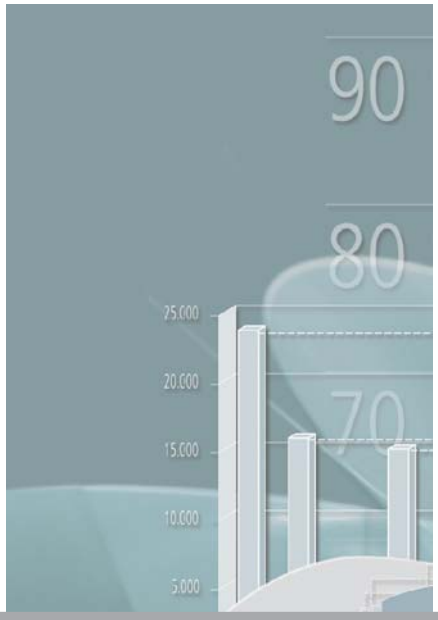
Nota metodologica

Con questa pubblicazione UCINA diffonde i dati sui risultati economici relativi all'universo delle imprese italiane operanti nei settori della produzione e/o importazione, della riparazione e manutenzione di unità da diporto, di accessori e di motori marini. Le informazioni statistiche presentate si riferiscono al 2006 e scaturiscono da distinte rilevazioni:
- rilevazione sulla totalità dei partecipanti al 47° Salone nautico (appartenenti ai settori di produzione cantieristica, accessori e motori marini),
- rilevazione campionaria sulle aziende individuate dal codice Ateco 35.12, codice con cui l'Istat classifica le imprese che effettuano attività di costruzione e attività di riparazione di imbarcazioni da diporto e sportive (più precisamente include l'attività di costruzioni di imbarcazione e canotti pneumatici, imbarcazioni a vela con o senza motore ausiliario, imbarcazioni a motore, imbarcazioni da diporto e sportive, canoe kajak, imbarcazioni di ogni tipo, ed attività di riparazione, manutenzione e trasformazione di imbarcazioni da diporto e sportive).

L'elenco delle imprese individuate dal codice Ateco 35.12 è stato fornito dalla Camera di Commercio, che ha individuato un numero di imprese attive nel gennaio 2007, pari a 2865, che al netto dei soci UCINA sono risultati essere 2774. Le imprese in possesso di codice costruttore al 31/12/2006 sono 741, si è tenuto conto delle imprese attive nel 2005 poiché si è assunto che per svolgere l'attività a regime sia necessario almeno un anno di avviamento.
I soggetti con codice costruttore sono i produttori di imbarcazioni con scafo di lunghezza compresa tra i 2,5 e 24 metri. La direttiva 94/25/CE, richiedendo l'indicazione del codice d'identificazione dello scafo in accordo ad un ben definito standard internazionale (ISO 10087), fa sì che ogni singolo cantiere sia identificabile tramite un codice univoco di tre lettere. L'assegnazione di tale codice viene effettuata dall'UCINA su incarico del Ministro dell'Industria.
Il numero delle piccole imprese che fanno attività di produzione e riparazione di imbarcazioni, ma non partecipano al Salone, è stato ottenuto sottraendo al numero delle imprese con codice Ateco quelle non attive e quelle individuate da codice costruttore.
I partecipanti al 47° Salone nautico hanno potuto compilare i questionari online nel periodo tra marzo e agosto 2007, mentre le imprese individuate dal codice Ateco 35.12 hanno ricevuto il questionario inviato mezzo posta nello stesso periodo; 233 questionari inviati sono tornati al mittente a causa dell'inesistenza del destinatario, probabilmente per cessata attività.
Inoltre è stato fornito da UCINA un servizio di aiuto telefonico per la corretta compilazione dei questionari stessi. 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 natura merceologica dei prodotti. I dati pervenuti ad UCINA sono stati elaborati in collaborazione con la sezione di Geografia Economica ed Economia dei Trasporti del Dipartimento di Economia e Metodi Quantitativi dell'Università di Genova al fine di poter fornire la raccolta dei risultati aggregati in questo volume. Per alcune imprese partecipanti al Salone nautico, ma non rispondenti al questionario, si è proceduto ad una integrazione delle variabili d'interesse attribuendo a ciascuna impresa non rispondente i valori pro capite rilevati in imprese delle stesse dimensioni, operanti nello stesso settore di attività.
Nella prima fase di revisione i questionari sono stati sottoposti ad un controllo di quadratura dei dati, ove vi siano state mancate risposte parziali, si è ricorso all'imputazione analitica e statistica del dato mancante in base all'insieme delle restanti risposte valide.
Sono stati successivamente corretti e validati tutti i questionari che presentavano valori che comportavano problemi nella fase di aggregazione a livello di strato all'interno del proprio settore, interpellando, se del caso, nuovamente le imprese.
In questa fase sono stati individuati i valori fuori scala ed è stata fatta una verifica sulla congruenza dei dati del 2006 rispetto agli stessi dati dell'anno precedente.
La fase di integrazione delle mancate risposte totali è stata attuata individuando inizialmente l'insieme delle imprese in oggetto ed eliminando i rispettivi record dal database che le conteneva; successivamente l'imputazione dei dati è avvenuta cercando di ridurre al minimo la distorsione dei valori finali dell'indagine, dovuta all'imputazione stessa delle informazioni mancanti.
E' stata utilizzata una metodologia di imputazione tramite donatore, che consiste nell'individuare, per ogni impresa non rispondente un profilo economico ad essa applicabile, desumibile, all'interno di insiemi di imprese (strati) caratterizzati da analogo fatturato nautico, settore di attività e tipologia di sottosettore di produzione, da imprese che assumono il ruolo di donatore.
Per quanto attiene la rilevazione campionaria, si sono utilizzati i dati relativi alle risposte ai questionari inviati alle imprese con codice Ateco 35.12 e i dati relativi alle aziende partecipanti al 47° Salone nautico aventi fatturato nautico inferiore a € 150.000, soglia di fatturato sotto la quale non si può essere soci UCINA. Si è quindi potuto stimare un fatturato medio di € 200.000 per le piccole imprese che effettuano attività di produzione di imbarcazioni e di € 250.000 per quelle che svolgono attività di riparazione e manutenzione di imbarcazioni.
Delle imprese con codice Ateco si è altresì stimato che circa il 15% svolgono attività di produzione e le restanti di attività di riparazione e manutenzione di imbarcazioni.
Per i cantieri nautici sono state rilevate le seguenti categorie di prodotto:unità rigide con motore fuoribordo , unità a motore entrobordo, entrofuoribordo e idrogetto, unità pneumatiche (gommoni e unità pneumatiche con carena rigida), unità a vela (motoscafo con motore ausiliario, motoscafo senza motore, multiscafo con motore ausiliario, multiscafo senza motore) e unità minori (unità rigide non a vela <2.5m , unità pneumatiche <2.5m, unità a vela <2.5m , derive e tavole a vela, moto d'acqua PWC, canoe, kajak, pattini, pedalò, jole, mosconi).
In appendice vengono presentati i dati ottenuti relativi ai partecipanti al 47° Salone nautico, nella pubblicazione invece vengono illustrati i valori stimati sull'intero settore.
Per quanto concerne il comparto dei motori, pur non esistendo un censimento delle aziende del settore, è ragionevole pensare che la maggior parte delle aziende di rilievo partecipi al Salone Nautico di Genova, anche se esistono tuttavia alcune aziende piccole, con attività locale, il cui fatturato sfugge alle valutazioni complessive dell'indagine.
È quindi possibile ipotizzare che il campione analizzato possa costituire il 95% del valore globale del comparto motori. Riguardo a questo settore è stato richiesto alle aziende di indicare la percentuale del fatturato da attribuire alla vendita di motori entrobordo benzina, fuoribordo diesel, entro-fuoribordo benzina, entro-fuoribordo diesel, idrogetto benzina, fuoribordo 2 tempi benzina, fuoribordo 4 tempi benzina e, infine, fuoribordo diesel.
Per quanto riguarda gli accessori appare assai più difficile trovare delle basi congrue per l'estrapolazione dei dati. Al fine di fornire una stima attendibile del mercato è possibile considerare il comparto suddiviso in due macro componenti: quello dei componenti, rappresentato dagli elementi necessari ed imprescindibili alla navigazione dell'unità e quello rappresentato dagli accessori non specificatamente destinati alla navigazione.

I dati relativi alle aziende che costruiscono componenti sono interamente a disposizione dell'indagine, mentre quelli relativi alle aziende di accessori difficilmente possono essere rilevati nella loro interezza, pertanto si può ritenere che un 15% di mercato sfugga all'indagine effettuata.
È possibile quindi ipotizzare che il campione analizzato possa costituire circa l'85% del valore globale del settore, considerando tale valore come ipotesi cautelativa tenuto conto dello spettro molto ampio delle aziende che operano nel campo della componentistica nautica, anche se, in molti casi, non come produzione principale.
Per quanto concerne la composizione merceologica degli accessori, sono state rilevate 12 categorie: accessori, componenti, alberi, vele e velerie, abbigliamento nautico, strumentazione elettronica di bordo, accessori per motore e meccanica, materie prime, generatori, carrelli di trasporto imbarcazioni, impianti ed attrezzature porticcioli, pesca subacquea, attrezzature per la pesca sportiva.



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

1.1
La produzione di unità da diporto

Il fatturato complessivo dell'intero settore della produzione di unità da diporto è stimato pari a € 3.450.800.000, derivante per € 2.983.580.000 da produzione nazionale (86,46%) e per € 467.220.000 da importazioni (13,54%).
La produzione nazionale è formata da € 1.225.620.000 (41,08%) di produzione destinata al mercato nazionale, e da € 1.757.960.000 di produzione per diretta esportazione (58,92%), di cui € 938.060.000 verso paesi UE (53,36%) e € 819.900.000 verso paesi extra UE (46,64%).
Analizzando i valori delle importazioni per la provenienza delle stesse si può dire che provengono da paesi UE per un valore pari a € 351.310.000 (75,19%) e da paesi extra UE per un valore pari a € 115.910.000 (24,81%). Le importazioni a loro volta sono poi ricollocate sul mercato italiano e sul mercato estero con i seguenti valori complessivi: € 413.660.000 (88,54%) e € 53.560.000 (11,46%). Il fatturato globale del settore è rivolto per € 1.639.280.000 al mercato nazionale (47,50%) e per € 1.811.520.000 al mercato estero (52,50%).
Si può notare come la crescita del fatturato complessivo rispetto ai valori dello scorso anno sia pari al 19,57%; (tabella 1.1b), anche se la crescita della produzione nazionale (4,31%) risulta decisamente inferiore rispetto a quella delle esportazioni (30,61%).
Il saldo tra esportazioni e importazioni aumenta del 31,57% in favore dell'export.

Tabella 1.1a
La produzione cantieristica italiana (anno 2006)

valori in €

	Produzione cantieristica	Valori %
Produzione nazionale	**2.983.580.000**	**86,46%**
sul mercato nazionale (a)	1.225.620.000	**41,08%**
per successiva esportazione (b)	_	**58,92%**
per esportazione (c)	1.757.960.000	**53,36%**
di cui verso paesi UE	938.060.000	**53,36%**
di cui verso paesi extra UE	819.900.000	**46,64%**
Importazioni	**467.220.000**	**13,54%**
provenienti dai paesi UE	**351.310.000**	**75,19%**
provenienti da paesi extra UE	115.910.000	**24,81%**
vendute in Italia (d)	**413.660.000**	**88,54%**
vendute all'estero (e)	53.560.000	**11,46%**
Fatturato globale	**3.450.800.000**	**100,00%**
destinazione finale all'estero (b+c+e)	1.811.520.000	**52,50%**
destinazione finale Italia (a+d)	**1.639.280.000**	**47,50%**
Saldo Esportazioni - Importazioni	**1.290.740.000**	

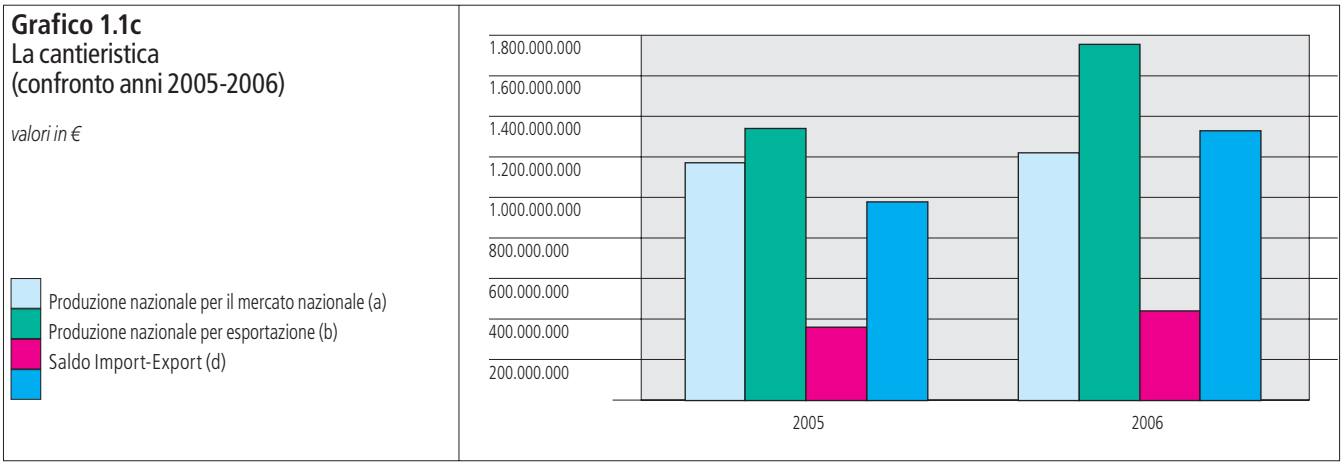
Tabella 1.1b
La cantieristica

valori in €

	Produzione nazionale per mercato nazionale (a)	Produzione nazionale per esportazione (b)	Produzione nazionale (a+b)	Importazioni (c)	Saldo Export-Import	Fatturato globale (a+b+c)
2005	1.175.000.000	1.346.000.000	2.521.000.000	365.000.000	981.000.000	2.886.000.000
2006	1.225.620.000	1.757.960.000	2.983.580.000	467.220.000	1.290.740.000	3.450.800.000
Variazione % valori 2006 rispetto 2006	4,31%	30,61%	18,35%	28,01%	31,57%	19,57%

Grafico 1.1c
La cantieristica (confronto anni 2005-2006)

valori in €



Il grafico 1.1c illustra la composizione del fatturato del sottosettore. Risulta chiaramente evidenziato il valore del saldo positivo tra esportazioni ed importazioni e il trend positivo rispetto all'anno precedente. Il settore della cantieristica rappresenta la parte costitutiva e fondamentale della produzione nazionale del settore della nautica, tale settore è a sua volta suddiviso in sottosettori di specializzazione merceologica. L'analisi dettagliata di tali comparti permette di individuare quali siano le tipologie di imbarcazioni maggiormente remunerative o richieste dal mercato. Le distinzioni per tipologia di imbarcazione prodotta sono date da: unità a motore entrobordo (eb) ed entro-fuoribordo (efb), unità a motore fuoribordo, unità a vela, unità pneumatiche e unità minori. Per unità minori si intende unità rigide non a vela <2.5m, unità pneumatiche <2.5m, unità a vela <2.5m e derive e tavole a vela, moto d'acqua PWC, canoe, kajak, pattini, pedalò, jole, mosconi. Nelle Tabelle 1.1d-e si possono osservare le performance e la composizione della produzione cantieristica italiana nei diversi sottosettori della nautica. La tabella 1.1d illustra i fatturati globali dei sottosettori in valori monetari in €, mentre la tabella 1.1e illustra gli stessi valori in termini percentuali.

Tabella 1.1d
Composizione del fatturato di unità da diporto

valori in €

Tipologie merceologiche	Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	Produzione nazionale per esportazione (b)	Produzione nazionale (a+b)	Importazioni (c)	Saldo Export-Import	Fatturato globale (a+b+c)
Unità minori	6.590.000	3.930.000	10.520.000	7.880.000	-3.950.000	18.400.000
Unità rigide con motore fb	55.290.000	42.650.000	97.940.000	23.470.000	19.180.000	121.410.000
Unità a motore eb, efb e idrogetto	1.004.320.000	1.562.870.000	2.567.190.000	340.920.000	1.221.950.000	2.908.110.000
Unità pneumatiche	91.580.000	43.860.000	135.440.000	10.670.000	37.190.000	146.110.000
Unità a vela	67.840.000	104.650.000	172.490.000	84.280.000	20.370.000	256.770.000
Totale	1.225.620.000	1.757.960.000	2.983.580.000	467.220.000	1.290.740.000	3.450.800.000

Tabella 1.1e
Composizione del fatturato di unità da diporto

valori %

Tipologie merceologiche	Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	Produzione nazionale per esportazione (b)	Produzione nazionale (a+b)	Importazioni (c)	Saldo Export-Import	Fatturato globale (a+b+c)
Unità minori	0,54%	0,22%	0,35%	1,86%	-0,30%	0,54%
Unità rigide con motore fb	4,51%	2,43%	3,28%	5,55%	1,44%	3,56%
Unità a motore eb, efb e idrogetto	81,94%	88,90%	86,04%	80,55%	91,55%	85,36%
Unità pneumatiche	7,47%	2,49%	4,54%	2,28%	2,57%	4,23%
Unità a vela	5,54%	5,95%	5,78%	18,04%	1,58%	7,44%
Totale	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Il fatturato complessivo della produzione cantieristica nazionale risulta composto all'86,04% dal settore delle unità a motore entrobordo, entrofuoribordo e idrogetto, seguito dal settore delle unità a vela con una quota del 5,78%, e poi dei sottosettori delle unità pneumatiche (4,54%), delle unità con motore fuoribordo (3,28%) e delle unità minori (0,35%).
La tabella 1.1f illustra i pesi delle diverse componenti da fatturato all'interno di ciascun sottosettore. Da questa tabella si possono meglio capire le dinamiche di mercato aperto; il saldo tra export e import illustra come il settore della produzione cantieristica sia in attivo e che soltanto per il sottosettore delle unità minori il saldo sia negativo. In tutti i settori la produzione nazionale supera ampiamente il valore delle importazioni. Si può notare che complessivamente il rapporto tra produzione nazionale esportata e produzione nazionale complessiva è pari al 58,92%. Questo dato sottolinea la rilevanza e importanza del mercato della nautica italiana nel mondo e rappresenta al contempo un forte elemento di stabilità del mercato.
I settori che maggiormente esportano risultano essere quello delle unità a vela (60,67%) e quello delle unità a motore entrobordo, entrofuoribordo o idrogetto (60,88%).

Tabella 1.1f
Composizione del fatturato di unità da diporto

valori %

Tipologie merceologiche	Produzione nazionale per il mercatonazionale	Produzionenazionale esportata/produzione nazionale	Produzione nazionale	Importazioni	Saldo Export-Import	Fatturato globale
Unità minori	35,82%	37,36%	57,17%	42,83%	-21,47%	100,00%
Unità rigide con motore fb	45,54%	43,55%	80,67%	19,33%	15,80%	100,00%
Unità a motore eb, efb e idrogetto	34,54%	60,88%	88,28%	11,72%	42,02%	100,00%
Unità pneumatiche	62,68%	32,38%	92,70%	7,30%	22,72%	100,00%
Unità a vela	26,42%	60,67%	67,18%	32,82%	7,93%	100,00%
Totale	35,52%	58,92%	86,46%	13,54%	37,40%	100,00%

1.1.1
Le unità a motore entrobordo ed entro-fuoribordo

La produzione di unità a motore entrobordo ed entro-fuoribordo si conferma prima in termini di fatturato globale, in costante crescita rispetto agli scorsi anni.
La tabella 1.1.1a evidenzia l'incidenza e la composizione del sottosettore sul panorama complessivo della produzione nautica; la produzione nazionale di queste unità è di € 2.567.190.000, composti da € 1.004.320.000 dati dalla produzione nazionale destinata al mercato interno, mentre superiore è il valore della produzione derivante da export, che ammonta a € 1.562.870.000.
Dalla tabella 1.1.1d si ricorda come il peso della produzione nazionale esportata sul valore di quella nazionale complessiva di questo sottosettore sia del 60.88%, indice della particolare apertura di questo sottosettore.
Si può notare come la crescita del fatturato complessivo rispetto ai valori dello scorso anno sia pari al 21,37%; tuttavia la crescita della produzione nazionale (19,52%) risulta inferiore a quella delle importazioni (37,47%). Il saldo tra esportazioni e importazioni rimane in crescita, del 26,50%, ciò implica che in valori assoluti l'export predomina nettamente. Il grafico 1.1.1b illustra la composizione del fatturato del sottosettore. Risulta chiaramente evidenziato il valore del saldo positivo tra esportazioni ed importazioni e il trend positivo rispetto all'anno precedente.

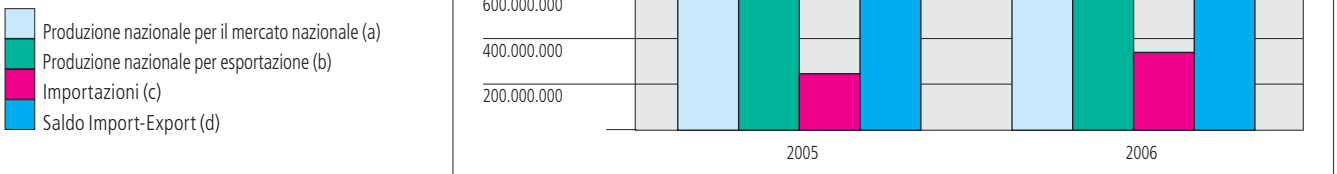
Tabella 1.1.1a
Le unità entrobordo, entrofuoribordo e idrogetto

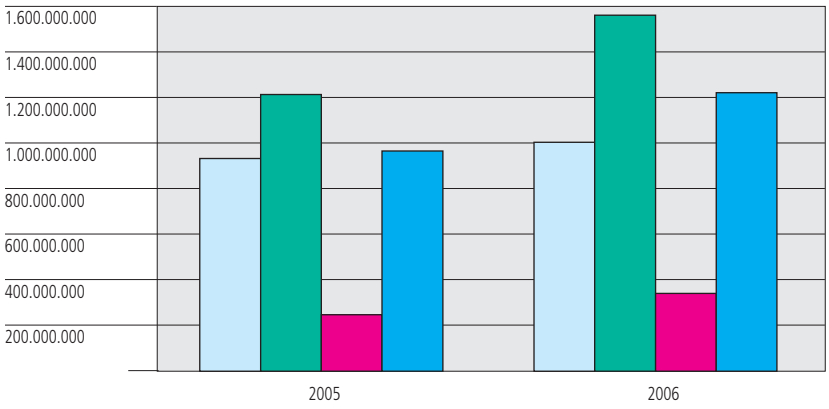
valori in €

Tipologie merceologiche	Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	Produzione nazionale per esportazione (b)	Produzione nazionale (a+b)	Importazioni (c)	Saldo Export-Import	Fatturato globale (a+b+c)
Unità a motore eb, efb e idrogetto 2005	934.000.000	1.214.000.000	2.148.000.000	248.000.000	966.000.000	2.396.000.000
Unità a motore eb, efb e idrogetto 2006	1.004.320.000	1.562.870.000	2.567.190.000	340.920.000	1.221.950.000	2.908.110.000
Variazioni % valori 2006 rispetto al 2005	7,53%	28,74%	19,52%	37,47%	26,50%	21,37%

Grafico 1.1.1b
Le unità entrobordo ed entro-fuoribordo: composizione del fatturato globale (confronto anni 2005-2006)

valori in €





1.1.2
Le unità a motore fuoribordo

Le unità a motore fuoribordo nel 2006 mostrano un livello di crescita positivo rispetto al 2005 (+3,77%) per quanto riguarda il fatturato globale. La tabella 1.1.1.2a evidenzia l'incidenza e la composizione del sottosettore, la produzione nazionale di unità fuoribordo è di € 97.940.000, praticamente invariata rispetto al 2005, composti da € 55.290.000 (+31,64%) di produzione nazionale destinata al mercato interno e da € 42.650.000 (-23,84%) di produzione nazionale esportata. Con riferimento all'anno precedente si può osservare come il valore della produzione nazionale si sia lievemente ridotto e siano mutate le quote dei mercati di sbocco: il mercato interno acquista posizione e perde notevole peso quello delle esportazioni.
Le importazioni, pari a € 23.470.000 sono cresciute (23,53%) e questo contribuisce a diminuire in termini assoluti il valore del saldo della bilancia commerciale, pari a € 19.180.000, e in termini percentuali rispetto all'anno precedente di -48,16%.
Il grafico 1.1.1.2b illustra la composizione del fatturato del sottosettore.

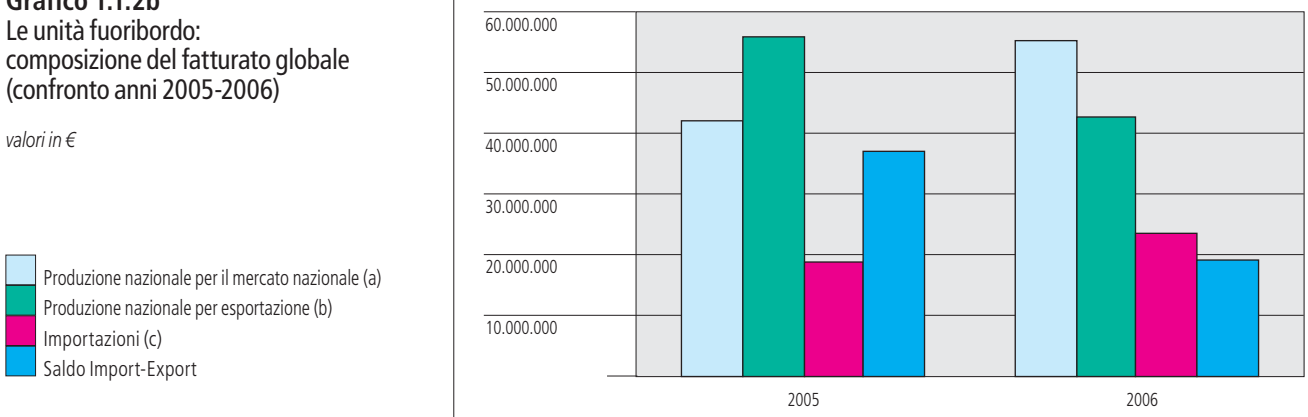
Tabella 1.1.2a
Le unità fuoribordo

valori in €

Tipologie merceologiche	Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	Produzione nazionale per esportazione (b)	Produzione nazionale (a+b)	Importazioni (c)	Saldo Export-Import	Fatturato globale (a+b+c)
Unità rigide con motore fuoribordo 2005	42.000.000	56.000.000	98.000.000	19.000.000	37.000.000	117.000.000
Unità rigide con motore fuoribordo 2006	55.290.000	42.650.000	97.940.000	23.470.000	19.180.000	121.410.000
Variazione % valori 206 rispetto al 2005	31,64%	-23,84%	-0,06%	23,53%	-48,16%	3,77%

Grafico 1.1.2b
Le unità fuoribordo:
composizione del fatturato globale
(confronto anni 2005-2006)

valori in €



1.1.3
Le unità a vela

La produzione di unità a vela costituisce il secondo sottocomparto della cantieristica navale in termini di produzione nazionale e di fatturato realizzato. Si può infatti osservare che, sebbene lontano dal raggiungere la performance della produzione dei motori entrobordo ed entrofuoribordo, le unità a vela fatturano un importo complessivo pari a € 256.770.000, in aumento rispetto al valore del 2005 (+9,7%). La tabella 1.1.3a evidenzia l'incidenza e la composizione del sottosettore, la produzione nazionale di unità a vela è di € 172.490.000 (+19,78% rispetto al 2005), composti da € 67.840.000 (-37,19%) di produzione nazionale destinata al mercato interno e da € 104.650.000 (+190,69%) di produzione nazionale esportata.
Rispetto all'anno precedente sono mutate le quote dei mercati di sbocco: il mercato interno perde posizione e aumenta notevolmente il peso di quello delle esportazioni.
Le importazioni, pari a € 84.280.000, sono diminuite (-6,36%) e questo contribuisce ad aumentare in termini assoluti il valore del saldo della bilancia commerciale, pari a € 20.370.000, e in termini percentuali rispetto all'anno precedente di +62,28%. Segno evidente della forte posizione a livello mondiale ricoperta dal settore della vela made in Italy.

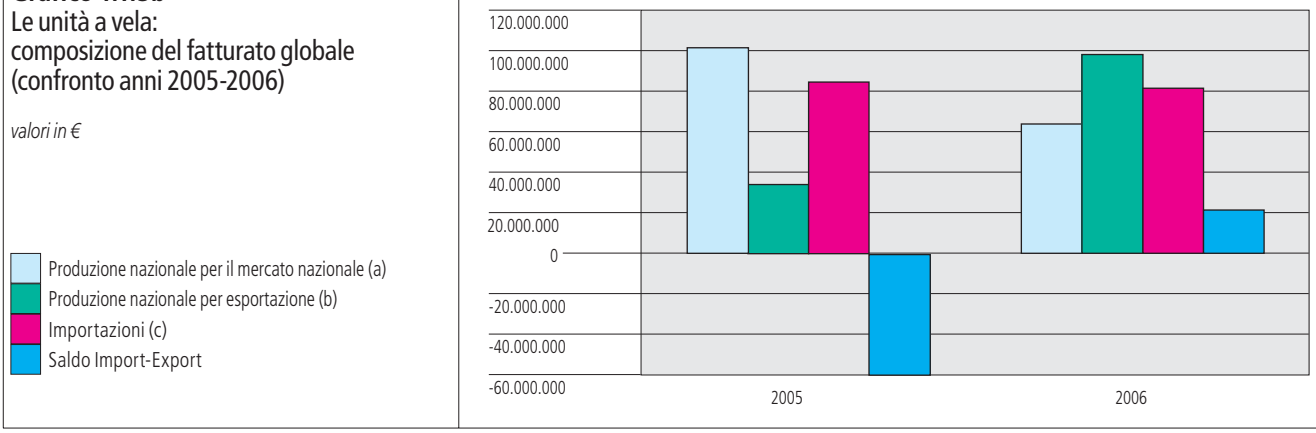
Tabella 1.1.3a
Le unità a vela

valori in €

Tipologie merceologiche	Produzione nazionale per mercato nazionale (a)	Produzione nazionale per esportazione (b)	Produzione nazionale (a+b)	Importazioni (c)	Saldo Export-Import	Fatturato globale (a+b+c)
Unità a vela 2005	108.000.000	36.000.000	144.000.000	90.000.000	-54.000.000	234.000.000
Unità a vela 2006	67.840.000	104.650.000	172.490.000	84.280.000	20.370.000	216.770.000
Variazione % valori 2006 rispetto al 2005	-37,19%	190,69%	19,78%	-6,36%	62,28%	9,73%

Grafico 1.1.3b
Le unità a vela:
composizione del fatturato globale
(confronto anni 2005-2006)

valori in €



1.1.4
Le unità pneumatiche

La produzione di unità pneumatiche costituisce il terzo sottocomparto della cantieristica navale per la produzione nazionale e per fatturato realizzato, pari a 146.110.000, in crescita rispetto al valore del 2005 (+11,53%). La tabella 1.1.4a evidenzia incidenza e composizione del sottosettore, la produzione nazionale è di € 135.440.000 (+10,11% rispetto al 2005), composti da € 91.580.000 (+10,34%) di produzione nazionale destinata al mercato interno e da € 43.860.000 (+9,65%) di produzione nazionale esportata. Le importazioni (€ 10.670.000) sono aumentate (33,38%) e questo contribuisce ad aumentare in termini assoluti il valore del saldo della bilancia commerciale (€ 33.190.000) e in termini percentuali rispetto all'anno precedente di +3,72%. Il grafico 1.1.4b illustra la composizione del fatturato del sottosettore.

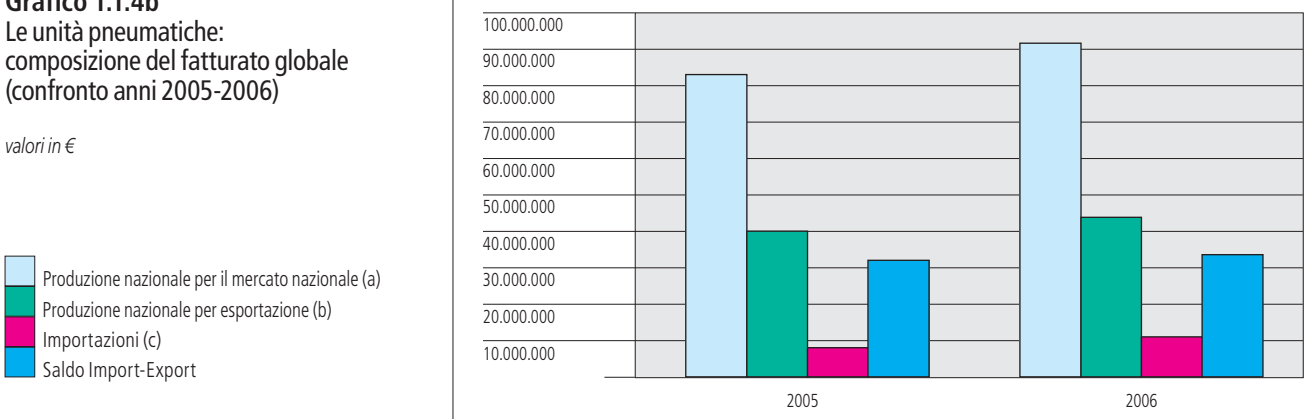
Tabella.1.1.4a
Le unità pneumatiche

valori in €

Tipologie merceologiche	Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	Produzione nazionale per esportazione (b)	Produzione nazionale (a+b)	Importazioni (c)	Saldo Export-Import	Fatturato globale (a+b+c)
Unità pneumatiche 2005	83.000.000	40.000.000	123.000.000	8.000.000	32.000.000	131.000.000
Unità pneumatiche 2006	91.580.000	43.860.000	135.440.000	10.670.000	33.190.000	146.110.000
Variazione % valori 2006 rispetto 2005	10,34%	9,65%	10,11%	33,38%	3,72%	11,53%

Grafico 1.1.4b
Le unità pneumatiche:
composizione del fatturato globale
(confronto anni 2005-2006)

valori in €



1.2
Il comparto degli accessori

Il comparto degli accessori nautici, pur essendo rappresentato essenzialmente da imprese di dimensioni medio - piccole, riveste un ruolo fondamentale per ciò che attiene la produzione ed il fatturato nautico, caratterizzando il prodotto italiano in termini qualitativi e di alta tecnologia impiegata. Il concetto stesso di accessorio nautico implica notevoli difficoltà di definizione di cosa possa essere ritenuto accessorio essenzialmente nautico e cosa, pur non direttamente connesso al mondo della nautica, possa comunque costituire un elemento aggiuntivo e degno di considerazione ai fini di un corretto computo di produzione o fatturato.
Il settore degli accessori è stato composto dalle seguenti categorie di elementi: accessori, componenti, alberi vele e velerie, abbigliamento nautico, strumentazione elettronica di bordo, accessori per motore e nautica navale, materie prime, generatori, carrelli di trasporto imbarcazioni, porticcioli impianti ed attrezzature, pesca subacquea, attrezzature per pesca sportiva.
Per componenti si intendono tutti quegli elementi che sono parte integrante dell'imbarcazione e senza i quali la navigazione non sarebbe possibile, per accessori quegli elementi aggiuntivi non necessariamente essenziali per la navigazione ma comunque formanti l'allestimento dell'imbarcazione stessa.
Per quanto concerne la produzione di accessori per il mercato della nautica, costituito per buona parte da aziende che partecipano al Salone Nautico di Genova, è necessario ricordare che mentre è possibile risalire al fatturato complessivo delle aziende produttrici di componenti, risulta più complesso riferirsi alla totalità delle aziende produttrici di accessori che difficilmente possono essere rilevati nella loro interezza. Si può stimare che una percentuale di mercato di circa il 15% che sfugge all'indagine effettuata.
È possibile pertanto ipotizzare che il campione analizzato possa costituire circa l'85% del valore globale degli accessori, considerando tale valore come ipotesi cautelativa tenuto conto dello spettro molto ampio delle aziende che operano nel campo della componentistica nautica, anche se, in molti casi, non come produzione principale. Il fatturato complessivo dell'intero settore degli accessori è stimato pari a € 1.381.000.000, derivante per € 1.031.280.000 da produzione nazionale e per € 349.730.000 da importazioni.
La produzione nazionale è formata da € 633.800.000 di produzione destinata al mercato nazionale, da € 28.830.000 di produzione destinata ad attività di successiva esportazione, e da € 368.650.000 di produzione per diretta esportazione, di cui € 239.750.000 verso paesi UE e € 128.900.000 verso paesi extra UE.
Analizzando i valori delle importazioni per la provenienza delle stesse si può dire che provengono da paesi UE per un valore pari a € 209.410.000 e da paesi extra UE per un valore pari a € 140.320.000. Le importazioni a loro volta sono poi ricollocate sul mercato italiano e sul mercato estero con i seguenti valori complessivi: € 309.600.000 e € 40.120.000.
Il fatturato globale del settore è rivolto per € 437.600.000 al mercato nazionale e per € 943.400.000 al mercato estero.
La tabella 1.2a illustra i valori del settore in termini assoluti in € e in valori percentuali.

Tabella 1.2a
Il comparto degli accessori
(anno 2006)

valori in €

		Valori %
Produzione nazionale	**1.031.280.000**	**74,68%**
sul mercato nazionale (a)	633.800.000	61,46%
per successiva esportazione (b)	28.830.000	2,80%
per esportazione (c)	368.650.000	35,75%
di cui verso paesi UE	239.750.000	65,03%
di cui verso paesi extra UE	128.900.000	34,97%
Importazioni	**349.730.000**	**25,32%**
provenienti dai paesi UE	209.410.000	59,88%
provenienti da paesi extra UE	140.320.000	40,12%
vendute in Italia (d)	309.600.000	88,53%
vendute all'estero (e)	40.120.000	11,47%
Fatturato globale	**1.381.000.000**	**100,00%**
destinazione finale all'estero (b+c+e)	437.600.000	31,69%
destinazione finale Italia (a+d)	943.400.000	68,31%

Tabella 1.2b
Il comparto
degli accessori

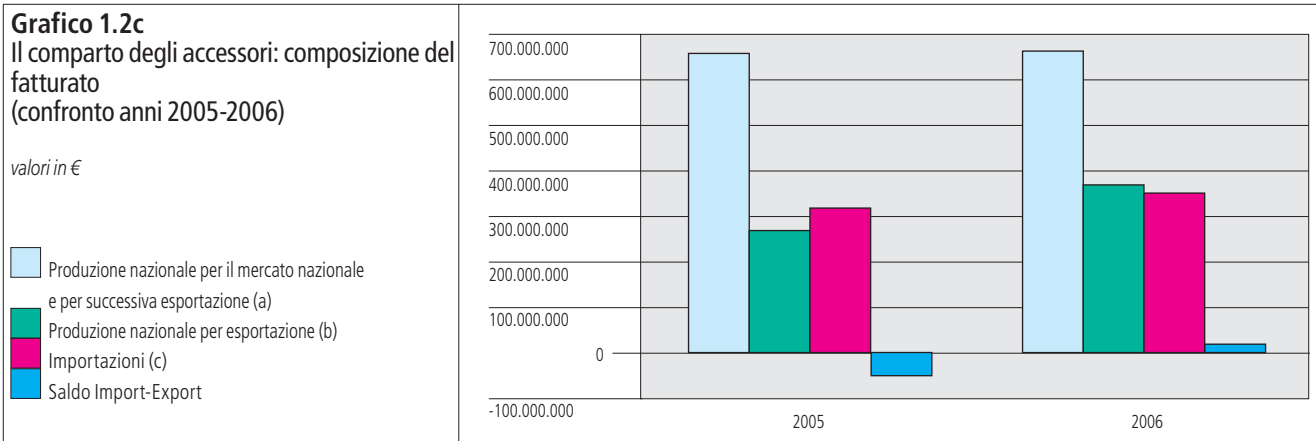
valori in €

	Produzione nazionale per mercato naz.le e per successiva esportazione (a)	Produzione nazionale per esportazione (b)	Produzione nazionale (a+b)	Importazioni (c)	Saldo Export-Import	Mercato nazionale (a+c)	Fatturato globale (a+b+c)
Anno 2005	657.000.000	268.000.000	925.000.000	318.000.000	-50.000.000	975.000.000	1.243.000.000
Anno 2006	662.630.000	368.650.000	1.031.280.000	349.730.000	18.920.000	1.012.360.000	1.381.000.000
Variazione % valori 2006 rispetto 2005	0,86%	37,56%	11,49%	9,98%	137,84%	3,83%	11,10%

La tabella 1.2b illustra la composizione del fatturato del settore e fornisce i valori delle variazioni percentuali degli stessi rispetto al 2005. Il valore della produzione nazionale per il mercato nazionale e per successiva esportazione è rimasto praticamente invariato (+0,86%).
Il valore della produzione nazionale esportata è incrementata del 37, 56 %; il valore complessivo della produzione nazionale è aumentato dell'11,49%. Le importazioni sono aumentate del 9,98%. Il saldo della bilancia commerciale risulta registra un aumento del 137,84%. Nello scorso anno tale saldo risultava negativo. Il fatturato globale è aumentato dell'11,10% trainato per il 3,83% dal mercato nazionale. Il grafico 1.2c illustra i dati contenuti in tabella 1.2b.

Grafico 1.2c
Il comparto degli accessori: composizione del fatturato
(confronto anni 2005-2006)

valori in €



1.3
Il comparto dei motori

Con riferimento alla produzione di motori il campione di aziende coperto dal questionario individua la pressoché totalità del comparto dei motori. Si è tuttavia ipotizzato che, a causa di alcune aziende con attività locale non raggiungibili dal questionario, resti esterno all'indagine un 5% del valore globale della produzione di motori. Il fatturato complessivo dell'intero settore dei motori è stimato pari a € 431.140.000, derivante per € 81.400.000 da produzione nazionale e per € 349.740.000 da importazioni. La produzione nazionale è formata da € 29.010.000 di produzione destinata al mercato nazionale, da € 20.000 di produzione destinata ad attività di successiva esportazione, e da € 52.370.000 di produzione per diretta esportazione, di cui € 32.000.000 verso paesi UE e € 20.370.000 verso paesi extra UE. Analizzando i valori delle importazioni per la provenienza delle stesse si può dire che provengono da paesi UE per un valore pari a € 301.430.000 e da paesi extra UE per un valore pari a € 48.310.000.
Le importazioni a loro volta sono poi ricollocate sul mercato italiano e sul mercato estero con i seguenti valori complessivi: € 344.570.000 e € 5.170.000.Il fatturato globale del settore è rivolto per € 373.570.000 al mercato nazionale e per € 57.560.000 al mercato estero.
La tabella 1.3a illustra i valori del settore in termini assoluti in € e in valori percentuali.

Tabella 1.3a
Il comparto dei motori
(anno 2006)

valori in €

		Valori %
Produzione nazionale	**81.400.000**	**18,88%**
sul mercato nazionale (a)	29.010.000	35,64%
per successiva esportazione (b)	20.000	0,02%
per esportazione (c)	52.370.000	64,34%
di cui verso paesi UE	32.000.000	61,10%
di cui verso paesi extra UE	20.370.000	38,90%
Importazioni	**349.740.000**	**81,12%**
provenienti dai paesi UE	301.430.000	86,19%
provenienti da paesi extra UE	48.310.000	13,81%
vendute in Italia (d)	344.570.000	98,52%
vendute all'estero (e)	5.170.000	1,48%
Fatturato globale	**431.140.000**	**100,00%**
destinazione finale all'estero (b+c+e)	57.560.000	13,35%
destinazione finale Italia (a+d)	373.570.000	86,65%

Tabella 1.3b
Il comparto degli motori

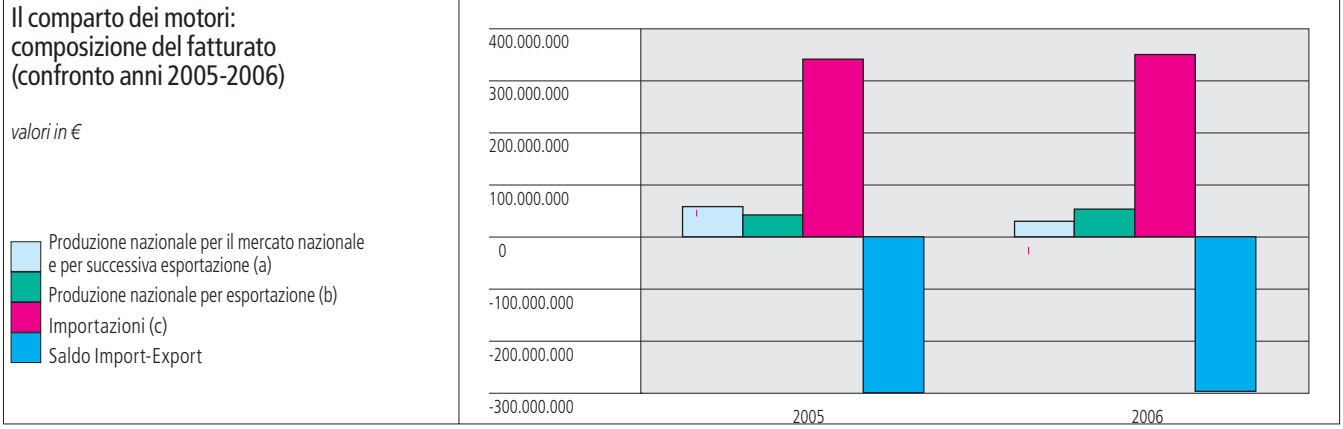
valori in €

	Produzione nazionale per mercato nazionale e per successiva esportazione (a)	Produzione nazionale per esportazione (b)	Produzione nazionale (a+b)	Importazioni (c)	Saldo Export-Import	Mercato nazionale (a+c)	Fatturato globale (a+b+c)
Anno 2005	58.000.000	41.000.000	99.000.000	341.000.000	-242.000.000	399.000.000	440.000.000
Anno 2006	29.030.000	52.370.000	81.400.000	349.740.000	-268.340.000	378.770.000	431.140.000
Variazione% valori 2006 rispetto al 2006	-49,95%	27,73%	-17,78%	2,56%	-10,88%	-5,07%	-2,01%

La tabella 1.3b illustra la composizione del fatturato del settore e fornisce i valori delle variazioni percentuali degli stessi rispetto al 2005. Si osserva una diminuzione del fatturato globale di circa il 2% e una diminuzione del 49,95% del valore della produzione nazionale per il mercato nazionale e per successiva esportazione. Il valore della produzione nazionale esportata è incrementata del 27,73% mentre il valore complessivo della produzione nazionale è diminuita del 17,78%. Le importazioni sono lievemente aumentate (2,56%). Il saldo della bilancia commerciale, già fortemente negativo lo scorso anno, risulta peggiorato ancora del 10,88%, determinato dalla netta prevalenza delle importazioni. E' importante sottolineare tuttavia che la maggior parte dei motori importati viene successivamente esportata tramite istallazioni su imbarcazioni di produzione nazionale, riequilibrando in tal modo la bilancia dei pagamenti del settore della nautica nel suo complesso. Il grafico 1.3c illustra i dati contenuti in tabella 1.3b.

Grafico 1.3.c
Il comparto dei motori:
composizione del fatturato
(confronto anni 2005-2006)

valori in €



1.4 La produzione totale

Vengono infine presentate le stime effettuate per l'intero settore della nautico, composto, come già detto, dai tre sottosettori: quello della cantieristica, a sua volta originato dall'attività di produzione di unità da diporto e dalle attività di produzione e riparazione delle stesse, e dai sottosettori degli accessori e dei motori. La tabella 1.4a illustra i valori della produzione del settore. Per i dati della cantieristica vengono illustrati disaggregati per i settori di produzione e riparazione.Tuttavia nel calcolo del contributo complessivo della cantieristica al settore nautico la cantieristica è globalmente intesa. Il fatturato complessivo del settore della nautica è stimato pari a € 5.262.940.000, derivante per € 4.096.260.000 da produzione nazionale (77,83%) e per € 1.166.690.000 da importazioni (22,17%). La produzione nazionale è formata da € 1.888.430.000 di produzione destinata al mercato nazionale (46,10%), da € 28.850.000 di produzione destinata ad attività di successiva esportazione(0,70%), e da € 2.178.980.000 di produzione per diretta esportazione (53,19%), di cui € 1.209.810.000 verso

paesi UE (55,52%) e € 969.170.000 verso paesi extra UE (44,48%). Analizzando i valori delle importazioni si nota che queste provengono da paesi UE per un valore pari a € 862.150.000 (73,90%) e da paesi extra UE per un valore pari a € 304.540.000 (26,10%). Le importazioni a loro volta sono poi ricollocate sul mercato italiano e sul mercato estero con i seguenti valori complessivi: € 1.067.830.000 (91,53%) e € 98.850.000 (8,47%). Il fatturato globale del settore è rivolto per € 2.956.250.000 al mercato nazionale (56,17%) e per € 2.306.680.000 al mercato estero (43,83%). La tabella 1.4a illustra i valori del settore in termini assoluti in € e in valori percentuali. Il fatturato complessivo del comparto degli accessori e dei motori (II + III) è stimato pari a € 1.812.140.000, derivante per € 1.112.680.000 da produzione nazionale (61,40%) e per € 699.470.000 da importazioni (38,6%). La produzione nazionale è formata da € 662.810.000 di produzione destinata al mercato nazionale (59,57%), da € 28.850.000 di produzione destinata ad attività di successiva esportazione (2,59%), e da € 421.020.000 di produzione per diretta esportazione (37,84%), di cui € 271.750.000 verso paesi UE (64,55%) e € 149.270.000 verso paesi extra UE (35,45%). Analizzando i valori delle importazioni si nota che queste provengono da paesi UE per un valore pari a € 510.840.000 (73,03%) e da paesi extra UE per un valore pari a € 188.630.000 (26,97%). Le importazioni a loro volta sono poi ricollocate sul mercato italiano e sul mercato estero con i seguenti valori complessivi: € 654.170.000 (93,52%) e € 45.290.000 (6,47%). Il grafico 1.4b illustra i dati contenuti nella tabella 1.4a relativi al settore della nautica.

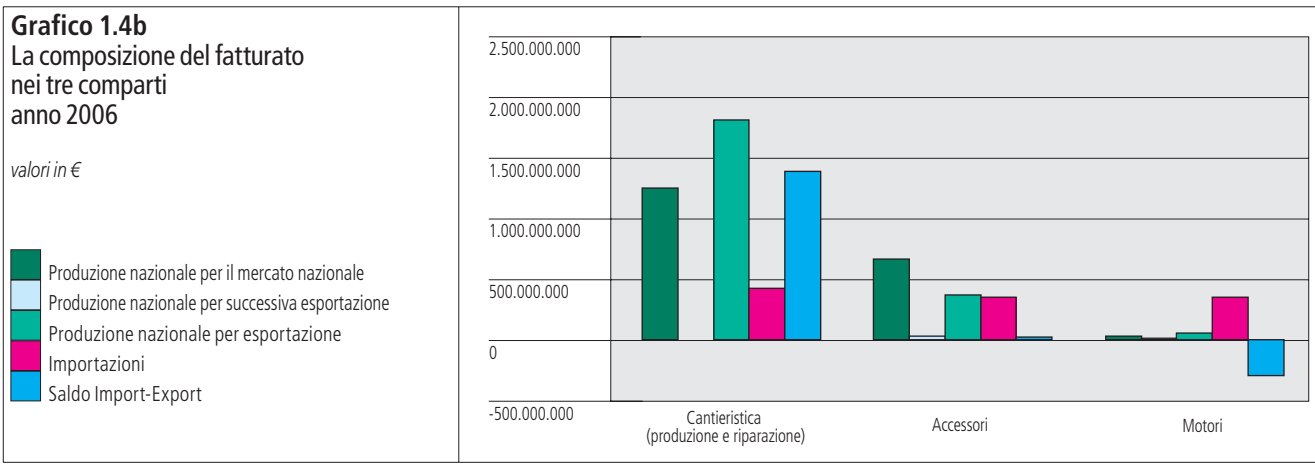
Tab 1.4a
La produzione totale (anno 2006)

valori in €

	produzione cantieristica (I)	accessori (II)	motori (III)	(II+III)	(II+III) valori%	(I+II+III)	(I+II+III) valori %
Produzione nazionale	**2.983.580.000**	**1.031.280.000**	**81.400.000**	**1.112.680.000**	**61,40%**	**4.096.260.000**	**77,83%**
sul mercato nazionale (a)	1.225.620.000	633.800.000	29.010.000	662.810.000	59,57%	1.888.430.000	46,10%
per successiva esportazione (b)	_	28.830.000	20.000	28.850.000	2,59%	28.850.000	0,70%
per esportazione (c)	1.757.960.000	368.650.000	52.370.000	421.020.000	37,84%	2.178.980.000	53,19%
di cui verso paesi UE	938.060.000	239.750.000	32.000.000	271.750.000	64,55%	1.209.810.000	55,52%
di cui verso paesi extra UE	819.900.000	128.900.000	20.370.000	149.270.000	35,45%	969.170.000	44,48%
Importazioni	**467.220.000**	**349.730.000**	**349.740.000**	**699.470.000**	**38,60%**	**1.166.690.000**	**22,17%**
provenienti dai paesi UE	351.310.000	209.410.000	301.430.000	510.840.000	73,03%	862.150.000	73,90%
provenienti da paesi extra UE	115.910.000	140.320.000	48.310.000	188.630.000	26,97%	304.540.000	26,10%
vendute in Italia (d)	413.660.000	309.600.000	344.570.000	654.170.000	93,52%	1.067.830.000	91,53%
vendute all'estero (e)	53.560.000	40.120.000	5.170.000	45.290.000	6,47%	98.850.000	8,47%
Fatturato globale	**3.450.800.000**	**1.381.000.000**	**431.140.000**	**1.812.140.000**	**100,00%**	**5.262.940.000**	**100,00%**
destinazione finale all'estero (b+c+e)	1.811.520.000	437.600.000	57.560.000	495.160.000	27,32%	2.306.680.000	43,83%
destinazione finale Italia (a+d)	1.639.280.000	943.400.000	373.570.000	1.316.970.000	72,67%	2.956.250.000	56,17%
Saldo Esportazioni-importazioni	**1.290.740.000**	**18.920.000**	**-297.370.000**	**-278.450.000**		**1.012.290.000**	

Grafico 1.4b
La composizione del fatturato nei tre comparti anno 2006

valori in €



I dati sopra espressi sono comparabili con quanto evidenziato lo scorso anno, sebbene la presente edizione introduca un ulteriore elemento innovativo nel computo economico. In particolare, come evidenziato nella nota metodologica, le informazioni statistiche scaturiscono anche dalla rilevazione campionaria delle aziende individuate dal codice Ateco 35.12, codice con cui l'Istat classifica le imprese che effettuano attività di costruzione e attività di riparazione di unità da diporto. Analizzando l'elenco completo si può notare come, in realtà, siano state identificate con questo codice anche alcune aziende che effettuano attività commerciali connesse al settore nautico. Queste ultime aziende sono state tuttavia eliminate dal campione di riferimento per il calcolo dei valori economici. Per le imprese che svolgono attività di riparazione e manutenzione di unità da diporto è stato ipotizzato un fatturato nautico medio di € 150.000.
Il fatturato complessivo del settore della riparazione e manutenzione delle unità da diporto

è stimato pari a € 467.160.364, totalmente generato da produzione nazionale. Tale risultato economico è stato ottenuto prendendo in considerazione il valore generato dalle aziende aventi codice Ateco, al quale poi sono stati sommati rispettivamente il valore derivante dalla differenza tra fatturato complessivo e fatturato nautico dichiarati dalle aziende produttrici di unità da diporto presenti alla 47a edizione del Salone Nautico Internazionale di Genova, ed operanti in tale settore, e il fatturato annuo generato dai principali cantieri di refitting italiani specializzati ed operanti nel segmento dei superyacht.
La produzione nazionale è destinata al mercato nazionale per € 419.230.364 (89,74%) e per € 47.930.000 di produzione per diretta esportazione (10,26%), di cui € 38.340.000 verso paesi UE (79,99%) e € 9.590.000 verso paesi extra UE (20,01%).
La tabella 1.4c illustra i valori del settore in termini assoluti in € e in valori percentuali.

Tab 1.4c
La riparazione e manutenzione (anno 2006)

Valori in €

		Manutenzione e Riparazioni	Valori %
Produzione nazionale		467.160.364	100,00%
sul mercato nazionale (a)		419.230.364	89,74%
per successiva esportazione (b)		-	-
per esportazione (c)		47.930.000	10,26%
	di cui verso paesi UE	38.340.000	79,99%
	di cui verso paesi extra UE	9.590.000	20,01%
Importazioni		-	-
Fatturato globale		467.160.364	100,00%
	destinazione finale all'estero (b+c+e)	47.930.000	10,26%
	destinazione finale Italia (a+d)	419.230.364	89,74%

Tale valore, pur non essendo considerato nel valore della produzione di unità da diporto, risulta invece conteggiato nel calcolo del Pil, rendendo, di fatto, non possibile un confronto con il valore del contributo al Pil dello scorso anno, essendo inoltre, in aggiunta a quanto sopra, variata anche la metodologia di calcolo come esplicato nel paragrafo seguente.

1.5 Il contributo della nautica al Prodotto Interno Lordo

A partire da questa edizione del rapporto "La nautica in cifre" per calcolare l'impatto del settore sul Pil si è deciso di utilizzare la metodologia delle matrici input-output. I dati utilizzati sono stati ottenuti inviando appositi questionari ad un opportuno campione stratificato secondo il settore merceologico di appartenenza (cantieristica, accessori e componenti, motori) e la dimensione del fatturato nautico. Il settore della nautica è formato dai 3 sottosettori da cui è composto: attività cantieristica, produzione di accessori e componenti nautici e produzione di motori marini. Il contributo al Pil del settore della nautica è determinato dal valore della produzione a prezzi di mercato. Ad esso si giunge sommando:
- valore aggiunto dei tre comparti
- costi intermedi dei 3 sottosettori: cantieristica, accessori-componenti e motori marini al netto degli acquisti che ciascun comparto effettua presso glia altri settori
- margini di intermediazione per collocazione della produzione sul mercato.

Il valore aggiunto del settore dell'industria nautica è uguale al valore aggiunto del settore della cantieristica, in quanto i valori aggiunti apportati da accessori-componenti e motori sono inglobati nel valore aggiunto finale dell'imbarcazione prodotta.
I costi intermedi della nautica sono rappresentati dalla somma dei costi intermedi dei singoli 3 sottosettori, al netto degli acquisti che ciascun sottosettore effettua presso gli altri sottosettori. Tale valore quantifica implicitamente l'ammontare dell'indotto a monte dell'industria nautica. Come costi intermedi si intendono i costi derivanti dalle transazioni interindustriali riguardanti beni e servizi intermedi affluiti dalle branche di origine alle branche di impiego e da queste ultime utilizzate come input dei rispettivi processi produttivi.
Cioè i costi intermedi della cantieristica saranno determinati dal valore degli acquisti di beni e servizi effettuati presso tutti i settori economici al netto di quelli di accessori-componenti e motori. Stesso ragionamento vale per i costi intermedi dei settori accessori e motori.
Infine si sono presi in considerazione i margini d'intermediazione applicati nel settore della nautica per collocare le unità da diporto sul mercato, cioè l'incremento del valore delle risorse prodotte dovuto alla loro collocamento sul mercato.

Dati Anno 2006		Valori in €	peso
Valore aggiunto dei settori		**1.346.670.000**	**28%**
Costi intermedi della cantieristica	2.363.140.000		
Costi intermedi del settore degli accessori e componenti nautici	390.690.000		
Costi intermedi del settore dei motori marini	116.970.000		
Totale Costi intermedi		**2.870.790.000**	**59%**
Margini intermediazione per collocamento produzione sul mercato		665.530.000	14%
Contributo al Pil 2006		**4.900.990.000**	**100%**

Il contributo della nautica al Pil, come valore della produzione a prezzi di mercato, risulta pari a € 4.900.990.000, formato per € 1.364.670.000 dal valore aggiunto, per € 2.870.790.000 da costi intermedi dei sottosettori e per € 665.530.000 dai margini di intermediazione. I pesi percentuali delle diverse componenti rispetto al contributo al Pil totale sono riportati in tabella.

Si può osservare come le cause dell'aumento del contributo al Pil rispetto al valore dell'anno precedente possano essere imputate per circa il 40% al trend positivo del mercato e per la restante parte all'aggiunta di ulteriori attività produttive (quali la riparazione e la manutenzione delle unità da diporto) prese in considerazione e, marginalmente, al cambiamento del metodo di calcolo, anche se il valore del contributo al Pil di quest'anno non risulta del tutto confrontabile con i valori di contributo al Pil forniti negli anni precedenti per una serie di motivi scientifico-innovativi. In particolare la metodologia di calcolo quest'anno è stata cambiata, utilizzando il metodo delle matrici input-output ed è stata presa in considerazione anche l'attività di riparazione e manutenzione delle unità da diporto che fino allo scorso anno non veniva rilevata. Si è potuto valutare che i dati ottenuti rispecchiano i valori dei 3 comparti, i cui dati sono presentati nella pubblicazione dell'Istat "CE delle imprese" pubblicato nel 2006 e riferito a valori del 2002. Un ulteriore elemento innovativo è rappresentato dall'introduzione dell'individuazione del valore dell'indotto a monte disaggregato per le voci che lo compongono.

Indotto a monte dell'industria nautica	**Valori in €**
Costi intermedi della cantieristica	2.363.140.000
Costi intermedi del settore accessori e componenti nautici	390.690.000
Costi intermedi del settore motori marini	116.970.000
Totale indotto a monte	**2.870.790.000**

Il contributo invece del turismo nautico è legato al valore dell'indotto a valle, per il quale si fa riferimento allo studio "Rapporto sull'economia del mare", pubblicato dal CENSIS nel 2006 ma contenente i valori economici del 2004. Tale studio stima l'indotto a valle dell'industria nautica, per tale anno, pari a 4600 milioni di euro.
Tale dato è in linea con le stime di UCINA ma non è da considerarsi identico poiché quest'ultima, rispetto al CENSIS, considera una gamma più ampia di attività legate al diporto nautico. Aggiornando e rivalutando in modo cautelativo tale valore, è presumibile stimare l'indotto a valle in 5 miliardi di euro.
Per quanto riguarda l'impatto del settore nautico sul mercato del lavoro la tabella seguente illustra i risultati ottenuti dall'analisi dei dati stimati tramite i questionari UCINA.

Settore	**Dipendenti**	**Addetti esterni**	**Addetti esterni in esclusiva**	**% Add. est. in esclusiva su tot add. est.**	**Dipendenti + Addetti esterni**	**Numero medio dei mesi di utilizzo addetti esterni**	**% utilizzo per più di 11 mesi all'anno**	**% utilizzo per più di 6 mesi all'anno**
Cantieri	16.800	8.750	2.500	28,57%	25.550	9	46,72%	81,75%
Accessori e Componenti	6.900	1.260	300	23,81%	8.160	9	42,62%	75,41%
Motori	660	110	20	18,18%	770	8	33,33%	66,67%
Totale	**24.360**	**10.120**	**2.820**	**27,87%**	**34.480**	**9**	**46,06%**	**80,80%**
**Le % di utilizzo di addetti esterni per più di 11 mesi e per più di 6 mesi sono medie ponderate per il numero di addetti esterni dei 3 settori*								

I lavoratori impiegati nei 3 sottosettori sono stati suddivisi in lavoratori dipendenti, cioè alle dirette dipendenze dell'impresa in modo continuativo, e lavoratori esterni, cioè impiegati nell'impresa ma che non sono assunti direttamente dall'impresa per cui lavorano.
I lavoratori dipendenti per il settore nautico complessivamente ammontano a 24.360 unità, suddivise in 16.800 nel settore della cantieristica, 6.900 per il settore degli accessori e componenti nautici e 660 nel settore dei motori.

Gli addetti esterni nel settore della nautica complessivamente ammontano a 10.120 unità, di cui 8.750 nel settore della cantieristica, 1.260 nel settore degli accessori e componenti nautici e 110 nel settore dei motori. Gli addetti esterni in media lavorano presso le imprese per un periodo medio di tempo pari a circa 9 mesi.

Degli addetti esterni il 46,16% lavora presso le imprese per un periodo superiore a 11 mesi, mentre circa l'80% vi lavora per un periodo maggiore di 6 mesi. Degli addetti esterni circa il 28 % sono utilizzati in esclusiva presso l'impresa presso cui prestano la propria attività lavorativa.
Il contributo invece del turismo nautico legato alla stima delle unità di lavoro a valle del settore, come per le precedenti edizioni, è ottenuto prendendo in considerazione i dati forniti dal Censis, in base al quale, nello studio del 2004, le unità di lavoro a valle sono pari a 72.744.
Aggiornando e rivalutando in modo cautelativo tale valore UCINA stima che si creino 78.000 unità di lavoro a valle, in aumento rispetto allo scorso anno.

1.6
Analisi dell'import – export secondo i dati ISTAT

Per quanto riguarda il commercio con l'estero complessivo del naviglio da diporto è stata condotta un'analisi sintetica dei dati forniti dall'ISTAT.
Essi sono stati riportati nell'Appendice A2 per completezza d'informazione

Statistiche ISTAT: commercio con l'estero

L'andamento delle esportazioni e delle importazioni è desunto dalle statistiche ISTAT del commercio estero, per il periodo gennaio dicembre 2006. Alcune incongruenze emerse dal confronto con i dati di altra fonte possono essere imputabili alla differente considerazione che gli Uffici Doganali effettuano sui movimenti import export, rendendo di conseguenza non sempre direttamente confrontabili gli stessi dati. In particolare, per quanto concerne il naviglio da diporto, i dati si riferiscono al totale delle seguenti voci della Tariffa Doganale, secondo la nomenclatura combinata (NC) rispondente ai regolamenti dell'Unione Europea

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

Dall'analisi dei dati ISTAT, in termini di confronto percentuale, emergono tendenze non particolarmente difformi rispetto a quelle evidenziate dai dati dell'anno precedente. I dati dei paesi che sono entrati a far parte dell'UE il 1° maggio del 2004 (Cipro, Estonia, Lettonia, Lituania, Malta, Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia, Slovenia, Ungheria) sono stati considerati come UE. Bisogna considerare come tali paesi non abbiamo flussi particolarmente consistenti di scambi commerciali di unità da diporto con l'Italia. La maggior parte dei flussi sia di import che di export a livello continentale continuano a provenire e a essere destinati al continente europeo. Infatti il 72,5% dell'import e il 47,5% dell'export è concentrato nell'ambito dei Paesi dell'UE. La quota dell'import sul totale in ambito comunitario registra un sensibile incremento, anche quella di export aumenta nel confronto con il dato dello scorso anno.

Diversamente l'import dal continente americano segna una diminuzione così come la quota di flusso delle esportazione in controtendenza rispetto all'anno passato.
Le quote di import ed export verso i paesi europei extracomunitari non registrano variazioni particolarmente interessanti che potrebbero comunque essere legate 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 sbilanciata risultando, in termini percentuali, positiva nei confronti del continente americano (import 16%, export 34%) mentre negativa nei confronti dell'Europa comunitaria (72% di import contro 47 di export). 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 (circa un terzo delle importazioni in sensibile crescita rispetto a quella dello scorso anno) e il Regno Unito con il 14% (quota praticamente uguale rispetto al 2005). Gli Stati Uniti con l'11% aumentano leggermente 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 (15% in aumento rispetto allo scorso anno), Regno Unito (12% leggera diminuzione in confronto allo con lo scorso anno) e Stati Uniti (11% allo scorso anno).

Nell'Appendice A2 sono riportate le seguente tabelle, tratte direttamente dai tabulati ISTAT relativi all'import-export per il 2006 di unità da diporto (con i codici merceologici e le limitazioni indicate nel riquadro):

Tabella A2.1. Interscambio commerciale in valore e percentuale per area e paese di unità da diporto con motore entrobordo

Tabella A2.2 Interscambio commerciale in valore e percentuale per area e paese di unità da diporto con motore fuoribordo

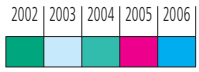
Tabella A2.3 - Interscambio commerciale in valore e percentuale per area e paese di unità da diporto a vela

Tabella A2.4 - Interscambio commerciale in valore e percentuale per area e paese di unità da diporto pneumatiche da diporto;

Tabella A2.5 - Interscambio commerciale in valore e percentuale per area e paese di unità da diporto.

Grafico 1.6a
Importazioni di naviglio da diporto dai continenti dal 2002 al 2006

Suddivisione percentuale



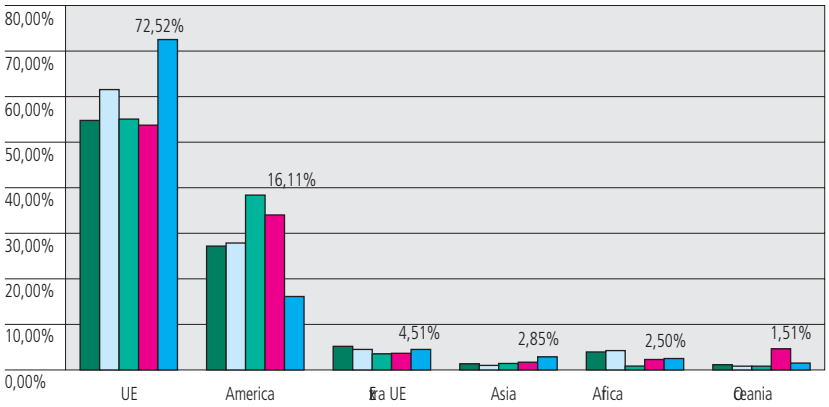
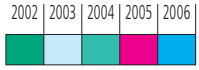


Grafico 1.6b
Esportazioni di naviglio da diporto dai continenti dal 2002 al 2006

Suddivisione percentuale



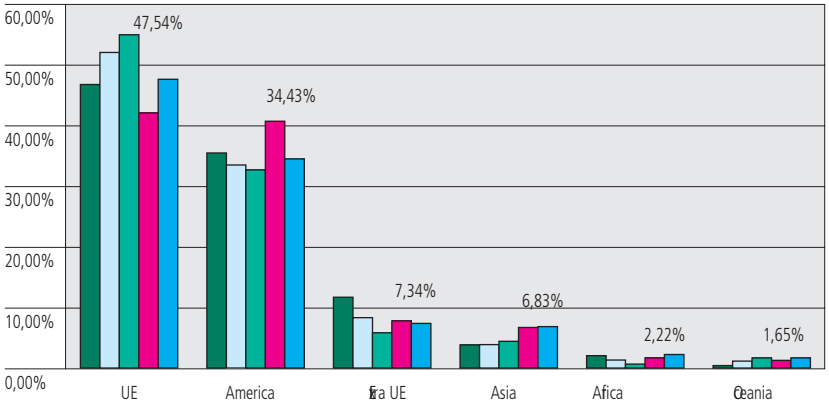


Grafico 1.6c
Import di unità da diporto suddivisione percentuale del valore tra i principali paesi di provenienza

Fonte Istat

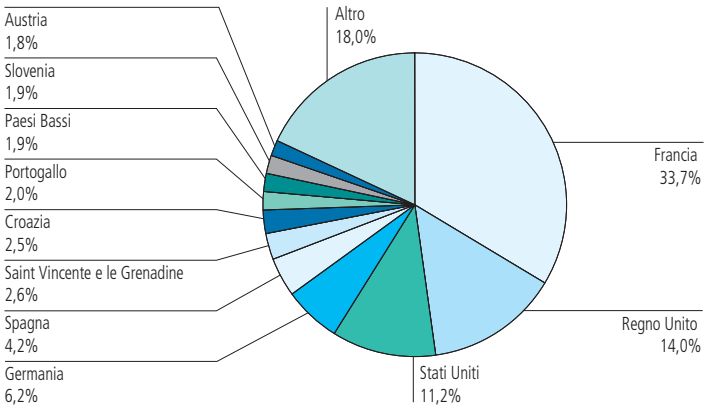
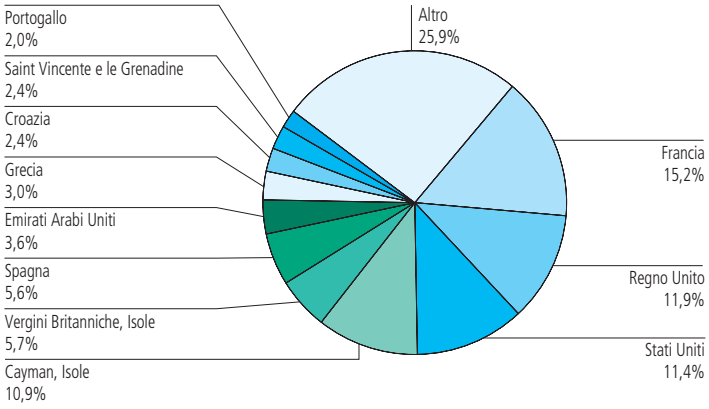


Grafico 1.6d
Export di unità da diporto suddivisione percentuale del valore tra i principali paesi di destinazione

Fonte Istat



1.7
Il parco nautico italiano e le patenti nautiche

1) Nel 2005 con il "Codice della nautica da diporto" questo documento è stato abolito e sostituito dalla dichiarazione di potenza del motore rilasciata dal costruttore o dall'importatore del motore.

La stima del parco nautico non immatricolato in Italia

A partire da questo anno è stato elaborato un metodo per cercare di fornire una stima corretta ed aggiornata del parco nautico non immatricolato, in modo da sostituire la precedente relativa ad oltre un decennio fa, presente nella pubblicazione del ministero dei Trasporti "Il diporto nautico in Italia, anno 1996". Le problematiche inerenti la difficoltà nel fornire una misura di tale fenomeno sono da ricercarsi in un quadro normativo del settore piuttosto mutevole e quindi con banche dati di enti diversi che contengono dati frammentari, che risentono dei cambiamenti normativi.
In base al Decreto Legislativo 18 luglio 2005, n° 171 (Codice della Nautica da diporto) le costruzioni destinate alla navigazione sono infatti denominate:
a) "unità da diporto" ogni costruzione di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto;
b) "nave da diporto": ogni unità con scafo di lunghezza superiore a 24 metri;
c) "imbarcazione da diporto": si intende ogni unità con scafo e lunghezza superiore a 10 metri e fino a 24 metri;
d) "natante da diporto": ogni unità da diporto a remi o con scafo di lunghezza pari o inferiore a 10 metri.
I natanti sono esclusi dall'obbligo dell'iscrizione nei registri e dall'obbligo di avere la licenza di navigazione e il certificato di sicurezza, tuttavia, a richiesta, possono essere iscritti nei registri delle imbarcazioni da diporto ed in tale caso ne assumono il regime giuridico. Peraltro i registri delle imbarcazioni sono tenuti dalle Capitanerie di Porto, dagli Uffici Circondariali Marittimi e dagli Uffici Provinciali della Motorizzazione Civile e Trasporti in Concessione (MCTC) mentre le navi da diporto sono iscritte in registri tenuti solo dalle Capitanerie di Porto.
A fronte di questa evidente problematicità nel reperimento dei dati si è deciso di individuare una duplice metodologia che consenta da un lato di fornire una misura del parco non immatricolato privo di motore e dall'altro di quello a motore.

Per quanto attiene alla prima metodologia si è fatto riferimento ai questionari UCINA, mentre per individuare le unità a motore non immatricolate si è individuato un documento obbligatorio che accomunasse la maggior parte delle unità a motore non immatricolate in Italia: il certificato d'uso del motore [1)]. La stima sul parco nautico esistente è stata quindi effettuata per l'anno di riferimento 2005, ultimo anno per cui tutti i dati sono disponibili, tuttavia si presume che nel 2006 le variazioni siano state poco significative.
Il certificato d'uso del motore era obbligatorio per i motori fuoribordo di qualsiasi potenza installati sulle imbarcazioni e sui natanti da diporto e per quelli entrobordo installati soltanto sui natanti. Il documento era rilasciato dalle Capitanerie di Porto, dagli Uffici Circondariali marittimi e dagli Uffici Provinciali (ex MCTC).

I dati sono stati reperiti da fonte Cogestat. Analizzando una serie storica del numero di certificati uso del motore rilasciati ogni anno, è stata calcolata una media annua; tale valore è stato moltiplicato per il numero medio di anni di vita di un'imbarcazione, stimato pari a 25 anni. In tale modo si è calcolato il valore complessivo di unità (imbarcazioni e natanti) con motore esistenti. Si è poi calcolato il valore percentuale delle imbarcazioni con motore fuoribordo, rispetto al totale delle imbarcazioni prodotte e importate in Italia, pesato per il valore del fatturato generato; tale valore è risultato essere il 4,35% del totale; tale percentuale è stata sottratta al numero complessivo di unità con certificato uso motore, per evitare di conteggiare entro il parco nautico non immatricolato anche unità a motore immatricolate. A questo punto è stato stabilito anche il numero di unità non immatricolate prive di motore, avvalendosi dei valori ricavati dai questionari UCINA, sono state individuate le seguenti tipologie di unità :
- unità minori (<10m) senza motore: natanti a vela monoscafo e multiscafo
- canoe, kajak, pattini, pedalò, jole, mosconi,altri natanti per uso sportivo
- derive veliche, unità aperte a chiglia fissa, tavole a vela

Per ogni categoria si è individuato il numero medio annuo di unità prodotte ed importate in Italia; ognuno è stato moltiplicato per il numero medio di anni di vita delle stesse.
La tabella 1.7a illustra i diversi valori assunti come vita media delle unità.

Tabella 1.7a
Vita media
delle unità da diporto

Tipologia di unità da diporto	Tempo di rottamazione
Canoe, kajak, pattini, pedalò, jole, mosconi,altri natanti per uso sportivo, unità aperte a chiglia fissa, tavole a vela, altri natanti a remi	10 anni
Multiscafi a vela aperti e derive veliche	20 anni

Tabella 1.7b
Parco nautico non immatricolato

I valori in tabella sono arrotondati alle decine

Tipologia di unità da diporto		Tot. parziali
Totale Certificati uso motore		358.090
Totale unità immatricolate con motore FB	3.240	- 3.240
Canoe, kajak, altri natanti per uso sportivo	107.140	
Pattini, pedalò, jole, mosconi	16.840	
Altri natanti a remi	4.440	
Derive veliche	7.880	
Multiscafi a vela aperti	6.750	
Multiscafi a vela cabinati	350	
Totale unità minori		143.400
Totale parco nautico non immatricolato		**498.250**

Il parco nautico immatricolato in Italia

Il parco nautico immatricolato in Italia si è dimostrato in costante crescita negli ultimi anni attestandosi a d un totale di 73.311 unità che risultavano iscritte nei Registri Imbarcazioni da Diporto al 31 dicembre 2005 (ultimo dato disponibile). La suddivisione relativa alla regione di appartenenza dell'Ufficio Marittimo presso il quale risultano iscritte le imbarcazioni da diporto e la loro tipologia sono riportati nella tabella 1.7c.

Tabella 1.7c - Unità da diporto iscritte negli Uffici marittimi al 31 dicembre 2005 (suddivisione regionale)

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

Fonte: Ministero dei Trasporti, Ufficio di Statistica - Direzione Generale per i Sistemi Informativi e Statistici

Grazie alla fattiva collaborazione del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, UCINA ha raccolto i dati relativi alle unità iscritte per la prima volta nei Registri Imbarcazioni da Diporto. I dati raccolti ed elaborati riguardano un totale di 4.172 unità iscritte nel corso del 2006 di cui 318 provenienti da altro registro. L'analisi del dato del dato delle nuove immatricolazioni (esclusivamente per le acque marittime) mostra un andamento costante di aumento del numero delle unità iscritte nei R.I.D. Tale andamento trova corrispondenza, nel tempo, con l'adozione di misure di agevolazione fiscale in Italia simili a quelle esistenti in Francia, a partire dal giugno del 2002 (il cosiddetto leasing italiano), che ha spinto il mercato interno e comportato un aumento delle importazioni di unità da diporto.
Al tempo stesso occorre precisare che l'apporto di nuove iscrizioni nei registri va a compensare il numero delle unità cancellate dagli stessi sia per l'effettivo sopravvenuta dismissione dell'unità sia in conseguenza dell'entrata in vigore della legge 8 luglio 2003 n.172.
Tale legge 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.
Nel grafico 1.7d è riportato l'andamento delle nuove immatricolazioni per gli anni dal 2002 al 2006. Dall'analisi dei dati delle unità immatricolate nel corso del 2006 emerge che quasi i ¾ di esse sono unità a motore e che più del 45% sono di lunghezza superiore a 12 metri.
Secondo i dati rilevati nel corso del 2006 sono state iscritte nei registri 22 navi da diporto.
Per quanto riguarda i motori installati a bordo si registra che oltre i 60% delle unità immatricolate nel corso del 2006 ha una potenza maggiore di 300cv. Nei grafici 1.7e, 1.7f e 1.7g sono

riportati per le unità iscritte nei registri nel corso del 2006 la suddivisione per tipologia di propulsione, di classi di lunghezza e di classi di potenza dei motori installati.

Grafico 1.7d
Serie storica delle nuove immatricolazioni dal 2002 al 2006

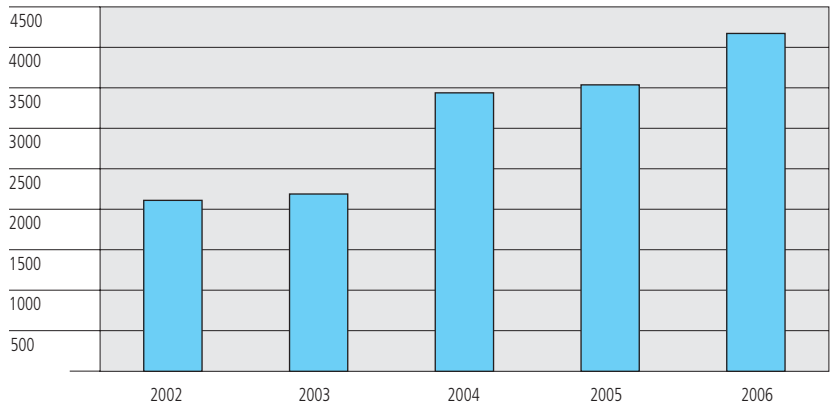


Grafico 1.7e
Unità da diporto iscritte nei registri nel corso del 2006
Suddivisione percentuale per tipologia di propulsione

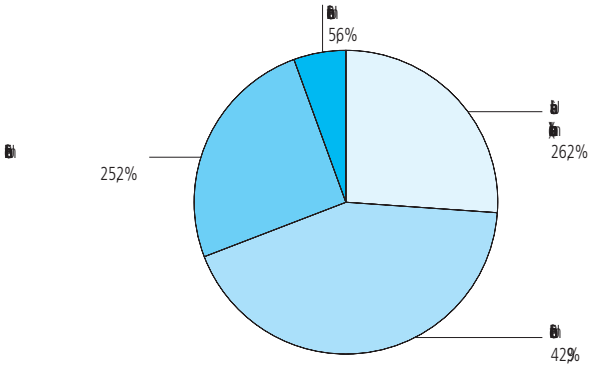


Grafico 1.7f
Unità da diporto iscritte nei registri nel corso del 2006
Suddivisione percentuale per classi di lunghezza

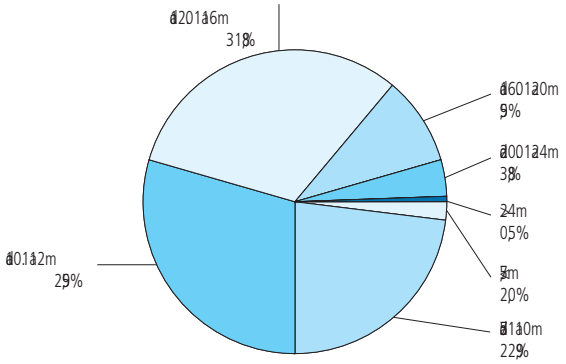
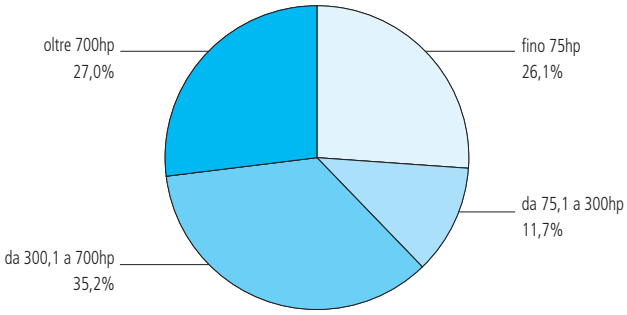


Grafico 1.7g
Unità da diporto iscritte nei registri nel corso del 2006
Suddivisione percentuale per classi di potenza



Il parco nautico complessivo

Il parco nautico complessivo, comprendente sia le unità non immatricolate che quelle immatricolate, derivanti dalla somma delle unità immatricolate presso gli Uffici marittimi e presso MCTC. La stima del parco nautico complessivo è di circa 592.000 unità, di cui la parte prevalente è costituita dalle unità non immatricolate.

Tabella 1.7h
Il parco nautico complessivo **Valori 2005*

Fonte:
Ministero dei Trasporti, Ufficio di Statistica
Direzione Generale per i Sistemi Informativi e Statistici

Tipologia unita'		Tot. parziali	Totale
Immatricolate Uffici marittimi *	73.311		
Immatricolate M.C.T.C. *	20.464		
Tot. Immatricolate		93.775	
Tot. non immatricolate		498.250	
Totale			**592.025**

Le patenti nautiche rilasciate nel corso del 2005

Sulla base dei dati non definitivi e provvisori Ufficio di Statistica - Direzione Generale per i Sistemi Informativi e Statistici del Ministero dei Trasporti il totale delle patenti nautiche rinnovate o rilasciate nel corso del 2005 ammonta a 42.911.

Per quanto riguarda la suddivisione tra patenti rilasciate per la prima volta e patenti rinnovate o sostitute occorre segnalare che mancano i dati di tre regioni e cioè Puglia, Veneto e Sardegna (delle quali è disponibile solo il dato cumulato) per cui le considerazioni che seguono sono relative ai soli dati conosciuti delle restanti regioni.

Delle 17.221 patenti rilasciate per la prima volta 7.187 sono senza alcun limite e 418 per navi da diporto indice di come la nautica da diporto continui ad attirare nuovi professionisti per il mercato del charter. Confrontando i dati delle patenti nuove con il numero delle unità immatricolate nel corso del 2006 e considerando che solamente le unità immatricolate possono compiere navigazione senza alcun limite, si evince, come in passato, una sensibile differenza tra il numero di nuove patenti per tale navigazione ed il numero delle unità iscritte.
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 quali il noleggio o la condivisione della proprietà con altri soggetti.
La tabella 1.7i fornisce il numero delle nuove patenti nautiche rilasciate nel corso del 2006 secondo i dati provvisori forniti dall' Ufficio di Statistica - Direzione Generale per i Sistemi Informativi e Statistici del Ministero dei Trasporti.

Tabella 1.7i
Patenti nautiche rilasciate per la prima volta e rinnovate dalle Capitanerie di Porto e Uffici Dipendenti per regione anno 2006 (dati provvisori)

Regione	Patenti rilasciate per la prima volta						Patenti rinnovate e sostituite						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	
	Abilitazione limitata alle sole unità a motore	Abilitazione completa	Abilitazione limitata alle sole unità a motore	Abilitazione completa			bilitazione limitata alle sole unità a motore	Abilitazione completa	Abilitazione limitata alle sole unità a motore	bilitazione completa			
Liguria	1.277	313	394	2.039	45	4.068	647	97	1.626	2.311	47	4.728	8.796
Toscana	420	217	70	268	84	1.059	637	44	843	765	85	2.374	3.433
Lazio	922	249	246	728	51	2.196	667	19	1.211	986	47	2.930	5.126
Campania	1.380	135	346	348	54	2.263	1.153	122	920	256	51	2.502	4.765
Calabria	684	29	87	144	9	953	176	5	129	40	6	356	1.309
Puglia													2.100(*)
Molise	22	10	3	5	1	41	4	2	4	0	0	10	51
Abruzzo	162	18	65	191	24	460	72	2	65	65	6	210	670
Marche	299	44	129	243	21	736	204	10	260	160	8	642	1.378
Emilia-Romagna	127	299	42	984	26	1.478	87	13	377	737	13	1.227	2.705
Veneto													2.900 (*)
Friuli-Venezia Giulia	326	281	35	378	11	1.031	500	165	329	325	13	1.332	2.363
Sardegna													2.200 (*)
Sicilia	2.181	221	256	186	92	2.936	1.322	27	631	174	25	2.179	5.115
Totale													42.911

(*) stima, dati non definitivi - Fonte: Ministero dei Trasporti, Ufficio di Statistica - Direzione Generale per i Sistemi Informativi e Statistici

1.8
Il turismo nautico in Italia e le Infrastrutture per il diporto

I dati presentati in questo capitolo sono stati, come ogni anno, gentilmente forniti dall', Ufficio di Statistica - Direzione Generale per i Sistemi Informativi e Statistici del Ministero dei Trasporti.
I dati disponibili riguardati la situazione al 31/12/2006 sono provvisori e riguardano il numero di posti barca per regione, tipologia di struttura e classi.
Per quanto riguarda l'analisi dei servizi presenti nei porti ed approdi italiani si fa riferimento ai dati aggiornati al 31/12/2005.
Nella tabella 1.8a sono qui presentati i dati relativi ai posti barca presenti lungo le coste italiane (dati provvisori). La lunghezza complessiva delle coste italiane è di circa 7550 km, mentre il numero complessivo di posti barca è di 139.049 unità, ciò significa che sono presenti circa 18 posti per km di costa.
Secondo i dati disponibili (provvisori) al 31/12/2006, in rapporto alla tipologia di struttura ricettiva (esclusi i porti liguri e siciliani, per i quali non si dispone del dato relativo) , il 44% dei posti barca è presente in porti turistici, il 46% in approdi turistici e il restante 10% in punti di ormeggio: tale dato appare però incompleto per la già citata mancanza della suddivisione per tipologia di struttura dei posti barca presenti in Liguria e Sicilia che, secondo la stima provvisoria fornita dal Ministero dei Trasporti, Ufficio di Statistica - Direzione Generale per i Sistemi Informativi e Statistici ammonta a circa un quarto dei posti barca esistenti in Italia.

Il D.P.R. 2 dicembre 1997, n° 509 e una successiva circolare ministeriale (N. 7 Prot. DEM2A-1175 del 27/09/2000) forniscono una chiara definizione di tali tipologie di strutture:
- Porto turistico: complesso delle strutture amovibili e inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari, quali assistenza tecnica, riparazioni, esercizi commerciali a servizio di qualunque categoria di unità da diporto;
- Approdo turistico: la funzione dei porti polifunzionali destinata a servire la nautica da diporto ed il diportismo nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari al mero ormeggio e ricovero, quali assistenza tecnica, riparazioni, esercizi commerciali (anche non direttamente connessi alla nautica) a servizio di qualunque categoria di unità da diporto;
- Punto di ormeggio: le aree demaniali marittime e gli specchi acquei dotati di strutture che non comportino impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, alaggio, varo, e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto. In rapporto alle classi di lunghezza delle imbarcazioni (sempre tenendo conto che non sono disponibili i dati della Liguria e della Sicilia) il 67% è costituito da posti barca per imbarcazioni inferiori a 10m e posti barca non contraddistinti dalla classe di lunghezza delle imbarcazioni a cui sono destinati.

Infatti in alcuni casi non si conosce la distinzione di posti per classi di lunghezza e, quindi, per molte località marittime il numero totale di posti barca risulta genericamente assegnato alla classe di lunghezza più piccola. La lettura dei dati deve tener conto di questo fatto.
Alla classe di imbarcazioni comprese tra i 10,01 m e 12m corrisponde il 16% dei posti, alla classe 12,01m-18m corrisponde l'11% di posti, alla classe 18,01m-24m il 4% e per le unità superiori a 24m l'1 % di posti. Si può notare come, secondo i dati provvisori, Liguria, Toscana, Campania e Friuli possiedono da sole oltre il 50% dei posti barca complessivi.

Tabella 1.8a
Numero di posti barca per regione, tipologia di struttura e classi di lunghezza al 31/12/2006 (dati provvisori)

Regione	Tipologia di struttura			Classi di lunghezza					Posti barca totali
	Porto turistico	Approdo turistico	Punto di ormeggio	fino a 10,00 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									23.500 (*)
Toscana	10.517	6.737	2.901	13.983	2.982	2.229	825	136	20.155
Lazio	1.148	5.226	1.291	6.211	457	619	107	271	7.665
Campania	8.634	5.320	1.050	7.394	3.223	2.235	1.724	428	15.004
Calabria	2.026	764	329	2.188	495	332	85	19	3.119
Puglia	7.289	2.042	1.526	8.926	1.104	634	158	35	10.857
Molise	288	-	-	252	33	2	1	-	288
Abruzzo	391	2.207	105	1.984	370	266	53	30	2.703
Marche	1.228	3.917	-	3.098	1.262	653	112	20	5.145
Emilia-Romagna	2.733	2.610	11	2.754	1.200	1.164	144	92	5.354
Veneto	59	3.580	-	2.224	824	458	63	70	3.639
Friuli-VeneziaGiulia	5.432	7.188	3.349	11.197	2.723	1.739	269	41	15.969
Sardegna	5.368	7.643	140	8.841	2.095	1.405	482	328	13.151
Sicilia									12.500(*)
Totali									139.049

(*) Stima. Fonte: Ministero dei Trasporti, Ufficio di Statistica - Direzione Generale per i Sistemi Informativi e Statistici

Tabella 1.8b
Dotazione di servizi al 31/12/05 per regione percentuale sul totale dei posti barca

	Posti barca dotati di:									
Regione	**Attracco**	**Acqua**	**Luce**	**Carburante**	**Vigilanza**	**Informazioni turistiche**	**Servizi igienici**	**Parcheggio**	**Alaggio**	**Rifiuti**
Liguria	94,9	99,5	99,1	69,6	77,5	10,5	73,2	79,4	78,4	91,6
Toscana	77,2	66,6	62,2	41,9	54,0	34,5	33,6	33,9	22,4	18,5
Lazio	89,4	87,2	67,6	36,5	86,3	29,7	44,3	29,2	61,9	67,3
Campania	91,7	99,2	99,4	69,4	78,8	73,8	85,0	85,5	86,9	86,1
Calabria	77,6	75,9	59,7	23,9	41,1	39,4	51,4	49,4	46,8	46,8
Puglia	92,0	92,9	86,8	66,4	91,3	60,3	57,0	58,8	68,6	60,5
Molise	84,2	86,8	88,2	45,7	69,1	29,9	88,5	61,2	84,9	63,8
Abruzzo	98,4	95,6	96,7	67,3	63,5	28,3	86,7	97,2	83,3	89,8
Marche	0,0	93,9	43,7	24,5	85,2	24,4	44,2	44,7	85,8	94,2
Emilia Romagna	94,9	79,3	70,6	35,3	78,5	51,3	76,4	60,5	69,3	77,4
Veneto	81,6	82,9	82,6	51,1	77,0	53,3	57,0	65,8	63,7	69,9
Friuli Venezia Giulia	93,8	85,4	82,2	31,5	88,2	62,6	68,7	50,5	68,4	56,6
Sardegna	83,3	64,0	57,7	43,2	58,7	43,1	56,7	45,9	66,0	82,8
Sicilia	94,0	99,5	98,3	70,6	90,0	89,4	99,2	98,4	98,4	98,7
Percentuali medie nazionali per tipo di dotazione/servizio										
	85,5	85,8	80,0	52,8	74,6	45,1	64,7	62,0	69,0	73,1

Fonte: Ministero dei Trasporti, Ufficio di Statistica - Direzione Generale per i Sistemi Informativi e Statistici

In tabella 1.8b sono sintetizzati, in termini percentuali, il numero di posti barca e le dotazioni di servizi per Regione secondo i dati disponibili al 31/12/05.
Come si può notare la regione con migliore dotazione di servizi è la Sicilia, seguita dalla Campania e Liguria.
Il punto su cui tutte le regioni risultano essere più deboli è quello delle informazioni turistiche, mentre i servizi mediamente meglio forniti sono quelli di attracco, acqua, luce, vigilanza e rifiuti. In tabella 1.8c sono illustrate, in termini percentuali, le diverse dotazioni di servizio per tipologia di struttura.
Si evidenzia come i porti turistici siano le tipologie di maggiormente dotate di servizi. Il punto di debolezza degli approdi turistici sembra essere il servizio di informazioni turistiche, mentre per i punti di ormeggio i servizi più carenti sono le informazioni turistiche e i servizi igienici.

Tabella 1.8c
Dotazione di servizi per tipologia di struttura al 31/12/05 percentuale sul totale dei posti barca

Tipologia di struttura	**Posti barca dotati di:**									
	Attracco	**Acqua**	**Luce**	**Carburante**	**Vigilanza**	**informazioni turistiche**	**Servizi Igienici**	**Parcheggio**	**Alaggio**	**Rifiuti**
Porto turistico	95,5	90,4	84,7	68,7	87,8	70,4	80,4	76,1	84,2	85,8
Approdo turistico	84,2	84,3	78,4	36,5	69,7	34,0	64,8	52,9	59,6	60,8
Punto di ormeggio	70,7	80,0	74,4	48,6	59,5	18,3	38,3	50,9	56,4	68,9
Percentuali medie nazionali per tipo di dotazione/servizio	85,5	85,8	80,0	52,8	74,6	45,1	64,7	62,0	69,0	73,1

Fonte: Ministero dei Trasporti, Ufficio di Statistica - Direzione Generale per i Sistemi Informativi e Statistici

Tabella 1.8d
Dotazione di servizi per classi di lunghezza al 31/12/05 - percentuali sul totale dei posti barca

Classi di lunghezza	**Posti barca dotati di:**									
	Attracco	**Acqua**	**Luce**	**Carburante**	**Vigilanza**	**Informazioni turistiche**	**Servizi Igienici**	**Parcheggio**	**Alaggio**	**Rifiuti**
fino a 10,50 m o non specificata	83,6	82,2	75,3	51,2	70,7	40,6	60,3	58,3	67,5	70,8
da 10,01 a 12 m	96,0	95,7	92,5	49,7	85,0	61,4	74,8	66,7	69,3	77,3
da 12,01 a 18 m	91,6	96,8	94,7	61,7	84,4	59,4	81,5	75,9	78,2	81,2
da 18,01 a 24 m	99,0	96,5	94,9	58,7	86,9	63,1	75,6	70,3	72,0	79,9
oltre 24 m	64,6	91,6	88,7	73,6	90,8	35,5	72,5	85,1	73,3	85,2
Percentuali medie nazionali per tipo di dotazione/servizio										
	85,5	85,8	80,0	52,8	74,6	45,1	64,7	62,0	69,0	73,1

Fonte: Ministero dei Trasporti, Ufficio di Statistica - Direzione Generale per i Sistemi Informativi e Statistici

In tabella 1.8d sono illustrate, in termini percentuali, le diverse dotazioni di servizio per tipologia di struttura. Si evidenzia come i porti turistici siano le tipologie di maggiormente dotate di servizi. In grassetto sono stati evidenziati i valori superiori all'80%. Il punto di debolezza degli approdi turistici sembra essere il servizio di informazioni turistiche, mentre per i punti di ormeggio i servizi più carenti sono le informazioni turistiche e i servizi igienici. Vista la particolare conformazione geografica dell'Italia, che presenta una presenza molto rilevante di territorio costiero, il turismo nautico rappresenta una grossa opportunità per lo stimolo dell'intera economia del paese.
Negli ultimi anni sempre maggiore attenzione è stata rivolta al settore ed è stata agevolata la realizzazione di nuove infrastrutture dedicate alla nautica da diporto. Il settore della nautica da diporto non crea ricchezza al paese solo come settore in sé, ma grazie anche alla diretta attivazione di indotti a monte e soprattutto a valle del settore stesso. L'indotto a monte comprende tutte quelle attività di fornitura di materiali e servizi necessari ai costruttori per realizzare il proprio prodotto; l'indotto a valle del turismo nautico è generato dai diportisti nel momento dell'utilizzo della propria unità da diporto, comprende un elenco molto lungo di attività e servizi: locazione del posto barca, nolo dell'imbarcazione, carburante, utilizzo di strutture alberghiere o di residenza privata, ristoranti, attività commerciali di vario genere, attività di svago, acquisto di accessori per strumentazione di bordo, abbigliamento e materiale utile alla navigazione, attività di manutenzione, riparazione, rimessaggio, pratica di sport acquatici, abbonamenti a riviste specializzate del settore, partecipazione a eventi sportivi, assicurazione. A tal proposito è in progetto una collaborazione con Assonautica volta a stimare l'indotto a valle; sarà effettuata mediante la somministrazione di questionari ad un opportuno campione di diportisti.
Per l'anno 2004 si può stimare che il moltiplicatore del reddito delle attività marittime industriali sia pari a 2,317 così suddiviso: moltiplicatore del reddito dell'indotto a monte pari a 1,18 e quello dell'indotto a valle pari a 0,-24, quello delle attività principali e dirette di 0,89. Cioè l'aumento di 1€ sulla domanda genera un aumento di 2,31 nelle attività dirette, a monte e a valle.
Per valutare l'indotto a monte sono stati presi in considerazione i costi intermedi e le importazioni, per valutare l'indotto a valle si è tenuto conto dei margini di distribuzione. La nautica da diporto senza il turismo nautico ha un moltiplicatore di 2,17 mentre se si considera anche l'indotto turistico tale valore sale a 4,55.Il moltiplicatore dell'occupazione segue un ragionamento simile a quello precedente: un incremento di una unità di lavoro nei settori marittimi produce un incremento complessivo delle unità di lavoro nell'intero settore economico nazionale di 2,726 unità, suddivise in 1 unità per lavoro diretto, 0,874 a monte e 0,852 a valle.

1.9 Il finanziamento in leasing delle imbarcazioni

a cura di Assilea

Il leasing si è affermato in questi anni come lo strumento più diffuso e conveniente per il finanziamento dell'acquisto di imbarcazioni ed in tale ottica, l'industria della cantieristica navale italiana vede sempre più nel mondo delle società di leasing un partner fondamentale per lo sviluppo del mercato della nautica. In generale, il leasing finanziario consente di disporre di un determinato bene, che può essere anche un'imbarcazione, dietro il versamento di canoni periodici ad una società di leasing con la prospettiva alla scadenza di poter divenire il proprietario dell'imbarcazione stessa attraverso il pagamento di un predeterminato prezzo.

Nel caso del leasing nautico, l'utilizzatore prende in consegna l'imbarcazione direttamente dal cantiere (o dal venditore nel caso di imbarcazioni usate) e la società di leasing, che acquista e rimane proprietaria del bene per tutta la durata contrattuale, finanzia in questo modo l'intero costo di acquisizione dell'imbarcazione. Come già detto, alla scadenza contrattuale, l'utilizzatore ha il diritto di esercitare un'opzione di c.d. "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 2006 a 48 miliardi di euro, finanzia circa il 15% del totale degli investimenti italiani. Il leasing nautico, nonostante rappresenti una quota contenuta del totale dell'attività leasing, già a partire dalla seconda metà del 2001, in risposta anche ai favorevoli provvedimenti fiscali e normativi intrapresi sul settore della nautica, ha iniziato a registrare crescite consistenti sia del numero che del volume di stipulato.

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.

Negli ultimi cinque anni l'incidenza del comparto del leasing nautico sul totale dello stipulato leasing si è quadruplicata, con un volume di stipulato che nel 2006 è stato pari a circa sei volte quello che si registrava nel 2002 (grafico 1.9a). Ad una crescita del 22,5% nel 2005, è seguito un incremento ancora più elevato, pari al 33,7%, nel 2006: il numero di nuovi contratti è salito da 3.411 a 4.157, per un valore che ha superato la soglia dei 2 miliardi di stipulato annuo.
In media quasi il 90% dello stipulato nel comparto navale si riferisce a imbarcazioni da diporto (tabella 1.9b), con un'incidenza intorno al 10% dei contratti di leasing navale commerciale, che nel 2006 - seppure numericamente inferiori al 2005 - hanno conosciuto in termini di volumi una dinamica ancora più brillante di quella del leasing sulla nautica da diporto, con una crescita del

66,1% dello stipulato. Sulla base dei dati riportati da un campione di società di leasing, che rappresentano complessivamente oltre il 97% del mercato del leasing della nautica da diporto, nei primi sette mesi del 2006, il leasing di imbarcazioni a motore di lunghezza tra i 16 e i 24 metri e a vela tra i 20 e i 24 metri ha rappresentato ben il 40,5% dello stipulato del comparto (rispetto al 31,6% dell'anno precedente). A seguire, le imbarcazioni a vela tra i 10 e i 20 metri e a motore tra i 12 e i 16 metri, hanno riguardato il 27,1% del mercato (in maniera analoga all'anno precedente).
In forte diminuzione (6 punti percentuali) la terza categoria d'imbarcazioni per importanza - quella delle unità a vela di lunghezza tra i 10 e i 20 metri ed unità a motore tra i 12 e i 16 metri - nonché quella di dimensione maggiore (superiore ai 24 metri) (grafico 1.9.c).

Le stime degli operatori prevedono un calo della categoria più importante, quella delle unità a motore di lunghezza tra i 16 e i 24 metri e a vela tra i 20 e i 24 metri, a poco più del 37% dello stipulato sia nel consuntivo 2006, che nel 2007. Gli operatori hanno stimato, per contro, un recupero sul fronte delle imbarcazioni a vela fino ai 10 metri e a motore tra i 7,5 e i 12, che potrebbero pesare per il 15,5% sullo stipulato del comparto dell'intero anno 06 e per il 16,3% sullo stipulato 2007.

I contratti di leasing nautico vengono stipulati sia su imbarcazioni finite e di nuova costruzione che su imbarcazioni da costruire e usate. In particolare, i contratti di leasing su imbarcazioni "da costruire" hanno rappresentato nei primi sette mesi del 2006 ben il 14% dello stipulato leasing nautico; gli operatori hanno stimato un aumento di questa tipologia di contratti sia nel corso 2006 che nel 2007. I contratti di leasing nautico stipulati anche su imbarcazioni usate hanno rappresentato nei primi sette mesi del 2006 il 15,6% del mercato, in linea con quanto già espresso nell'esercizio precedente. Nello specifico segmento dei superyacht - imbarcazioni aventi una lunghezza superiore ai 24 metri - l'incidenza delle imbarcazioni usate è stata pari al 9,8%, secondo quanto rilevato per la prima volta nel 2006. La penetrazione del leasing nel settore della nautica da diporto è molto elevata ed oscilla dall'85% al 95% a seconda dello specifico anno considerato, sia con riferimento al numero di contratti di leasing stipulati in rapporto al numero delle nuove immatricolazioni che con riferimento al valore dei contratti stipulati in rapporto alla produzione di imbarcazioni da diporto. Il mercato ha dunque visto via via consolidarsi nel tempo il ruolo del leasing nautico come la forma di finanziamento privilegiata da chi si accinge ad acquistare un'imbarcazione da diporto. Dal punto di vista dell'offerta, il comparto della nautica da diporto continua a caratterizzarsi per un numero limitato di operatori e un'alta concentrazione dell'attività. In questo mercato specifico le prime due società di leasing in classifica hanno stipulato quasi il 60% del totale del comparto, con una crescita di almeno 6 punti percentuali rispetto al 2005, a conferma del carattere molto specialistico dell'operatività.

Grafico 1.9a
Dinamica dello stipulato leasing nautico (milioni di euro)
e del peso sul totale stipulato

Fonte: Assilea

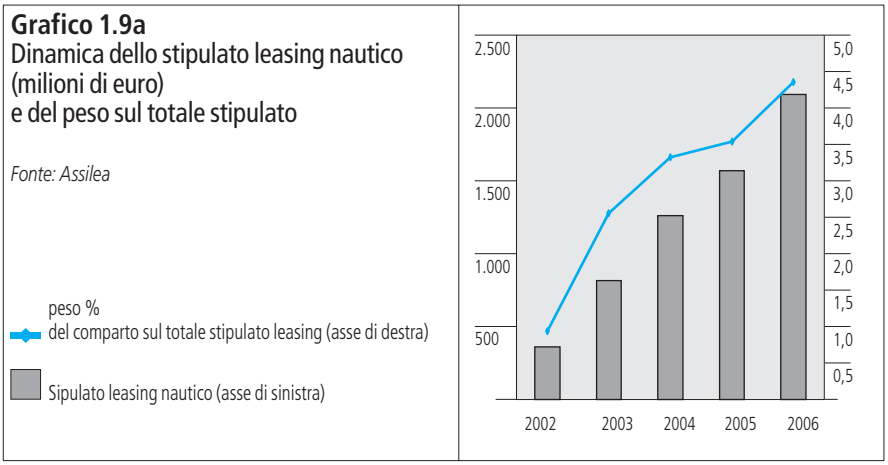


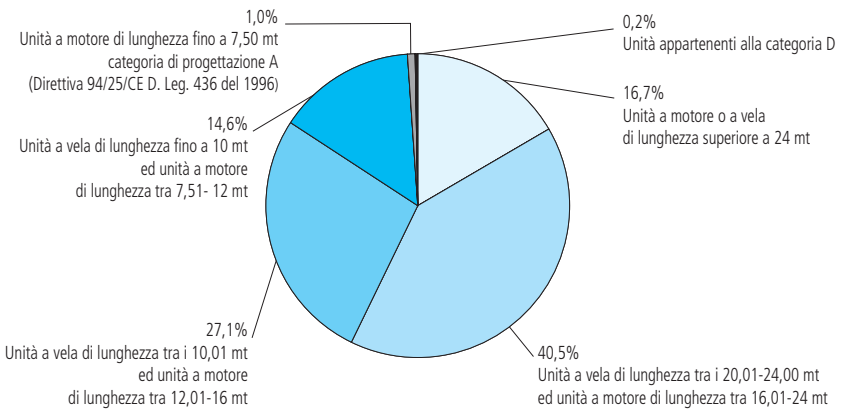
Tabella.1.9b
Stipulato leasing nautico
valori in migliaia di euro

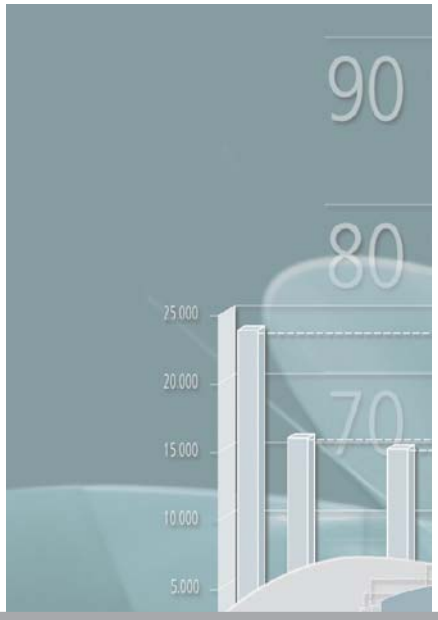
Fonte: Assilea

	2005		2006		Var.% 2006/2005	
	Numero	Valore	Numero	Valore	Numero	Valore
Nautica da diporto	3.411	1.567.852	4.157	2.095.882	21,9	33,7
Navale commerciale	96	152.151	85	252.686	-11,5	66,1
Totale leasing nautico	3.507	1.720.003	4.242	2.348.568	21,0	36,5

Grafico 1.9c
Composizione del mercato per tipologia di imbarcazione (gen - lug 2006)

Fonte: Questionario ASSILEA





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.
A differenza degli altri anni però, la presente edizione riporta i dati dell'industria nautica nel mondo che si riferiscono al 2005 e non al 2006, a causa della parziale trasmissione degli stessi ad ICOMIA (International Council of Marine Industry Association) da parte delle associazioni nazionali dei paesi più importanti dal punto di vista nautico (Australia, Croazia, Danimarca, Finlandia, Francia, Germania, Giappone, Irlanda, Italia, Norvegia, Nuova Zelanda, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Regno Unito, Sudafrica, Svezia, Svizzera e Stati Uniti d'America).

2.1
Il parco nautico mondiale

La valutazione del parco nautico presente in un paese in rapporto con la popolazione residente può fornire un'idea di quanto è diffuso il diporto nautico a livello nazionale. Nella tabella 2.1c sono riportati i dati relativi al parco nautico desunti dall'Icomia Statistics Book ovvero la pubblicazione statistica dell'International Council of Marine Industry Association.

Per poter rendere confrontabili i dati dei vari paesi si è evidenziato il numero di imbarcazioni presenti nel territorio ogni mille abitanti: questo parametro fornisce un indice della vocazione al diporto nautico in ciascun paese.
Non costituisce una sorpresa vedere come i paesi nei quali il parco nautico è più consistente in rapporto alla popolazione siano i paesi del nord Europa, e nell'ordine Svezia, Finlandia e Francia. La Svezia è il paese europeo con il parco nautico più consistente con 753.000 unità da diporto. Analizzando il rapporto tra unità da diporto e abitanti spiccano i dati della Norvegia (154 unità ogni mille abitanti) e della Finlandia (140). Nei paesi scandinavi è molto diffusa la cultura dell'andar per mare, nonostante il clima sia molto meno mite che nelle acque del Mediterraneo. Nei paesi affacciati sul mediterraneo le prime due nazioni per unità da diporto, in rapporto alla popolazione, sono Francia e Italia e con rispettivamente 12 e 7 unità per 1000 abitanti (per l'Italia si è deciso di conteggiare il solo dato riferito alle unità da diporto escluse le canoe, le tavole a vela ecc.). Tra gli altri paesi europei si segnalano le 17 unità da diporto ogni 1000 abitanti dei Paesi Bassi, le 14 della Svizzera e le 8 del Regno Unito. Il raffronto tra il dato degli Stati Uniti e quello dei paesi europei compresi nella tabella è decisamente a favore dei primi con 55 unità da diporto ogni 1000 contro le 13 del continente europeo.

Il confronto tra paesi per quanto riguarda il numero di unità da diporto del parco nautico ogni mille abitanti è evidenziato nel grafico 2.1b. Per quanto riguarda la composizione del parco nautico occorre porre attenzione al fatto che i dati non sono esattamente confrontabili fra di loro poiché non sono univoci i criteri di raccolta degli stessi: ad esempio nelle statistiche fornite da alcuni paesi non vengono conteggiate le navi da diporto oppure le unità pneumatiche.
La stima della suddivisione tra barche a vela, a motore (comprese le unità minori) e le imbarcazioni pneumatiche risulta spesso ardua a causa della mancanza di dati precisi sulle unità esistenti soprattutto perché, per la stragrande maggioranza di esse, non esiste l'obbligo di registrazione e quindi non esistono dati certi.
Per alcuni paesi si è quindi deciso 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 2.1a
Parco nautico nel mondo
unità da diporto
ogni mille abitanti per nazione

Fonte: ICOMIA

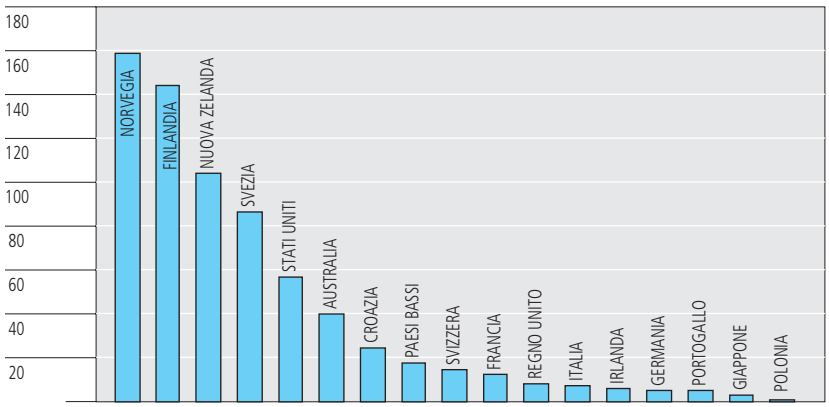


Grafico 2.1b
Parco nautico
suddivisione geografica

Fonte: ICOMIA

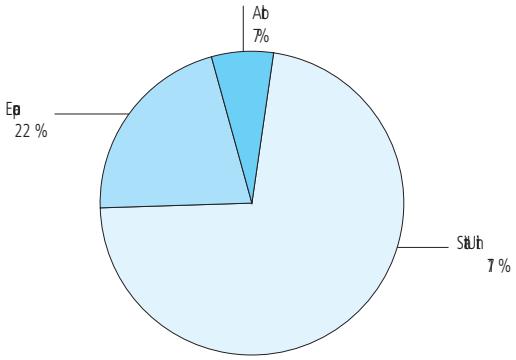


Tabella 2.1c - Il parco nautico nel mondo

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

** Calcolato secondo metodologia differente rispetto al dato 2006*

2.2
Le infrastrutture

Le infrastrutture nautiche rappresentano una elemento fondamentale per lo sviluppo della navigazione da diporto: è evidente che il parco nautico è destinato ad aumentare laddove è maggiore la possibilità di usufruire delle infrastrutture per il diporto. La situazione della Costa Azzurra, che con la sua disponibilità di posti barca "attira" molti diportisti italiani, che disertano le nostre coste per mancanza di approdi, è un esempio lampante.
Nella tabella 2.2a, è riportato il numero dei porti turistici e delle marine e il numero complessivo degli ormeggi (compresi quelli che si trovano in strutture diverse dalle marine e i porti turistici) per i paesi inclusi nelle statistiche ICOMIA.
Da un confronto con il parco nautico, risulta che, a livello globale, soltanto il 9% delle barche ha un ormeggio in acqua, a conferma che la nautica da diporto è fatta essenzialmente di unità minori. Nel Regno Unito ben il 49% delle imbarcazioni costituenti il parco nautico del paese avrebbe disponibile un posto barca. Negli altri paesi tale indice appare notevolmente più basso.
Per quanto riguarda il numero di marine e porti turistici appare evidente che non in tutti i paesi è utilizzato lo stesso criterio di identificazione: il dato della Germania sembra incongruente (2647 marine) soprattutto rispetto alla media degli altri paesi.
Per numero di ormeggi risulta al primo posto in Europa il Regno Unito, seguito dalla Francia dalla Svezia e dall'Italia. L'Italia quindi in questa classifica risulta soltanto quarta in Europa pur essendo il paese leader per quanto riguarda la produzione: la maggior parte di essa infatti viene esportata. Nel confronto con la somma dei dati dei paesi europei gli Stati Uniti dispongono in totale di circa 243.000 ormeggi in più.
Nel grafico 2.2.b è illustrata la distribuzione dei posti barca nel mondo per area geografica.

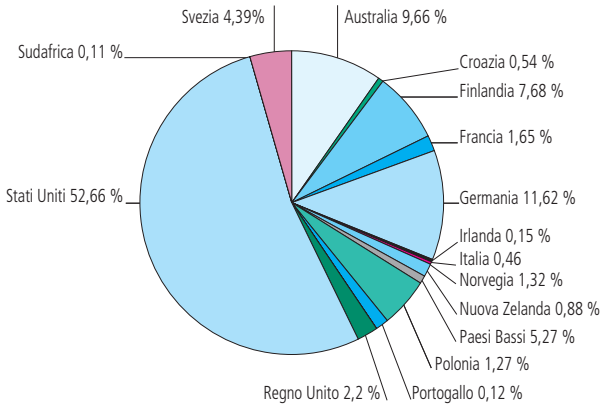
Tabella 2.2a
Il parco nautico nel mondo

Fonte: ICOMIA

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

Grafico 2.2b
Ormeggi
Distribuzione geografica per nazione

Fonte: ICOMIA



2.3
La produzione nautica

L'industria nautica italiana risulta, per il quarto anno consecutivo, prima in Europa come valore della produzione di imbarcazioni da diporto e seconda nel panorama mondiale dopo gli Stati Uniti. Si noti che gli Stati Uniti hanno, da soli, una produzione superiore al doppio della produzione dei paesi europei presi in esame. Nel grafico 2.3.b sono riportati i valori della produzione di unità da diporto per nazione in termini percentuali. La tabella 2.3.a 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. Le unità prodotte in Germania e Polonia, e 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 2.3.C rappresenta il numero di unità da diporto prodotte per paese.

Tabella 2.3a
Produzione di unità da diporto
(numero di unità prodotte)

Fonte: ICOMIA

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

Grafico 2.3b
Produzione di unità da diporto
per nazione

Fonte: ICOMIA

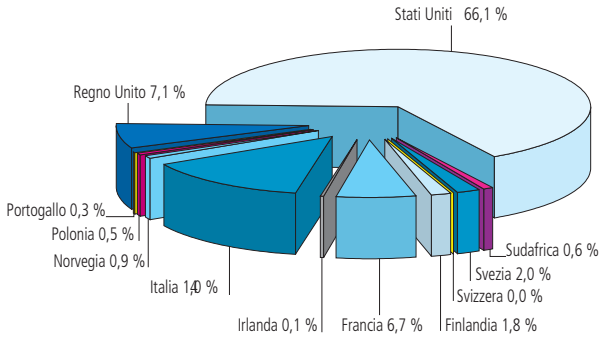
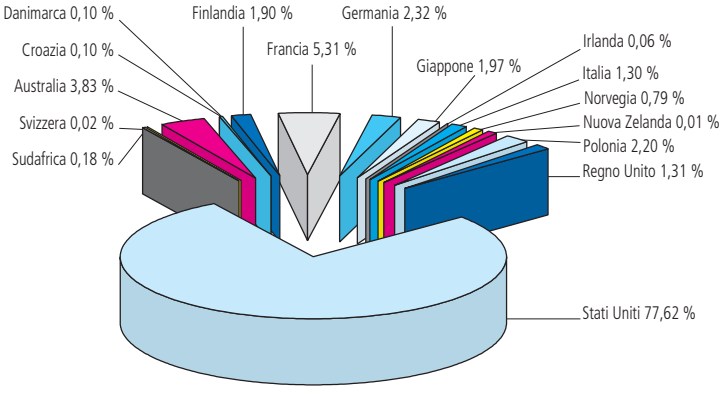
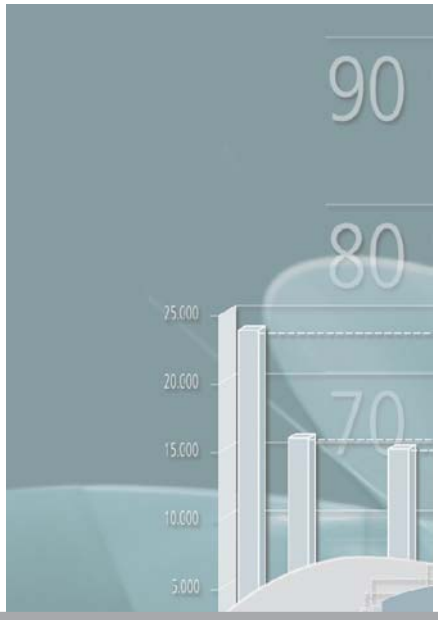


Grafico 2.3c
Ormeggi
Distribuzione geografica per nazione

Fonte: ICOMIA





3. Il segmento dei superyacht

Introduzione

Come per le edizioni passate, UCINA riassume ed analizza l'andamento dell'industria dei superyacht a livello mondiale. A differenza delle precedenti edizioni, quest'anno si è deciso di focalizzare maggiormente l'attenzione su questa tipologia di unità, in virtù dell'importante fascia di mercato che le stesse rivestono.
Il capitolo consta delle valutazioni dedotte dall'analisi dell'Order Book 2007, in termini di unità in costruzione, dal mercato del charter, realizzato in partnership con Fraser Yachts Worldwide, prestigiosa società monegasca di management e chartering, dal valore economico connesso tanto all'industria del servicing e del refitting, sviluppato con il Cantiere Amico&Co, leader nel settore delle riparazioni per luxury yachts e socio UCINA.
In linea con il trend di questi ultimi cinque anni, 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 unità con lunghezza scafo superiore 24 metri. Nella costruzione di questo specifico tipo di unità da diporto l'Italia si pone nella posizione di leadership a livello mondiale come numero di progetti in costruzione.

3.1 La produzione mondiale: analisi portafoglio ordini

Secondo l'Order Book 2007 pubblicato sul numero di Gennaio 2007 della rivista ShowBoat International sono attualmente in costruzione nel mondo 777 superyacht: ben 347 di questi saranno varati da cantieri italiani. L'Italia detiene una quota del mercato mondiale, per numero di unità prodotte pari al 45% circa. Dei 777 superyacht in costruzione nel mondo 59 sono unità a vela e 718 a motore con prevalenza delle unità medio piccole, la cui lunghezza si stima compresa tra gli 80 ed i 149 piedi. La suddivisione degli ordini secondo la tipologia e l'andamento negli anni sono evidenziati nel grafico 3.1a.

L'Italia ha affermato il proprio primato di maggiore produttore di superyacht nel 2000 superando gli Stati Uniti fino ad allora leader incontrastati. Si tenga presente che nel 1999 l'Italia aveva in produzione 70 superyacht e l'anno dopo 100, fino ad arrivare a 170 unità in produzione per il 2002. Nel 2003 erano in costruzione in Italia 178 unità e nel 2004 tale numero fu incrementato da altre undici unità. Nel grafico 3.1b è evidenziato l'andamento degli ordini negli ultimi 7 anni per l'Italia e a livello mondiale. Nei grafici 3.1c e 3.1d è riportato l'andamento negli anni per i primi 5 paesi produttori per quanto riguarda il numero di unità e la lunghezza totale dei superyacht in costruzione. Analizzando invece le 10 nazioni leader per unità costruite si segnalano le performance di Taiwan e della Cina, rispettivamente al 6 e 10 posto, per le quali si registrano rispettivamente 44 e 13 unità in costruzione. Interessante anche la conferma al 5 posto della Germania con 22 unità in costruzione di lunghezza media pari a 254 piedi.

L'evoluzione del mercato dal punto di vista della lunghezza dei progetti di superyacht a vela mostra un incremento nel 2007 rispetto all'Order Book dell'anno precedente che si concentra particolarmente nella fascia di lunghezza tra gli 80 e 89 piedi e in quella superiore ai 150 piedi. Registra un decremento 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 di lunghezza comprese tra 90 e 99 piedi ad eccezione della fascia tra gli 80' e 89', per la quale si nota invece una diminuzione di 9 unità. Considerando la lunghezza media delle unità prodotte in Italia, si nota come il suo valore minimo si attesti intorno ai 100 piedi, continuando di fatto il trend di crescita evidenziato anche nel corso del 2006.

Grafico 3.1a
Order Book dei superyacht
andamento dal 2000 al 2007
e suddivisione per tipo

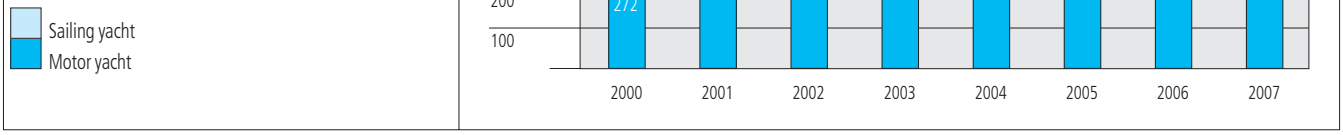


Grafico 3.1b
Order Book dei superyacht
andamento dal 2000 al 2007
a livello mondiale per l'Italia

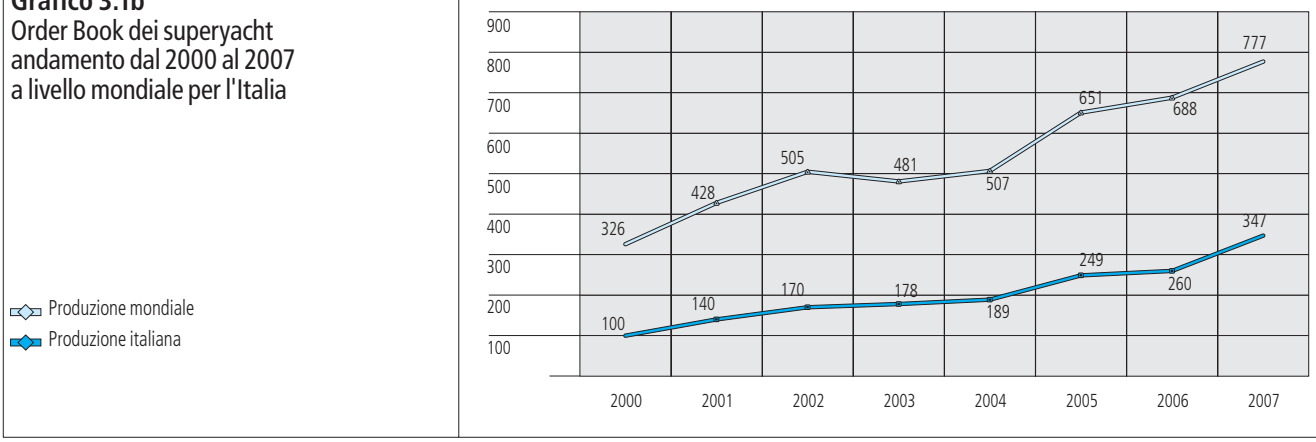


Grafico 3.1c
Order book dei superyacht
andamento dal 2001 al 2007
dei primi 5 paesi produttori
per numero di progetti

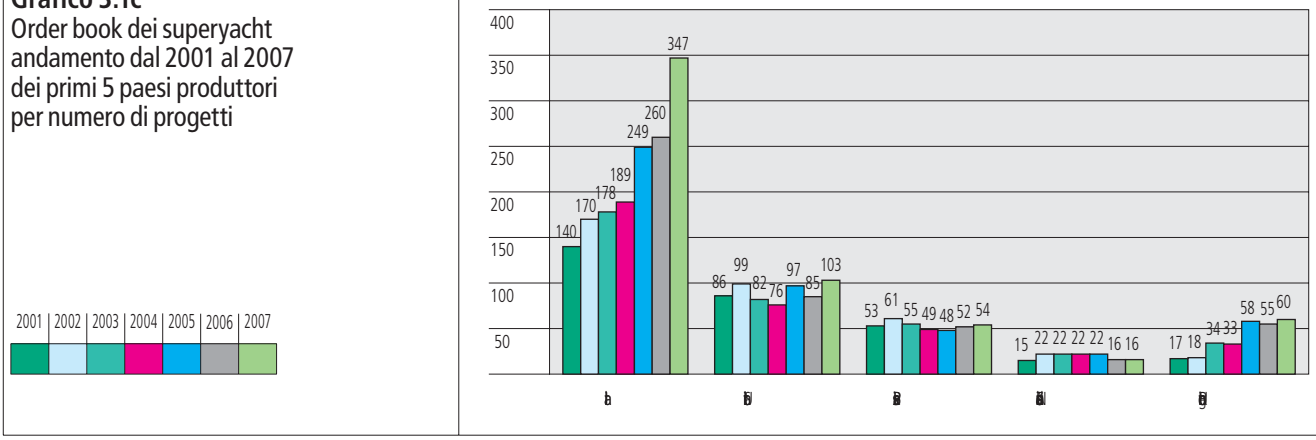
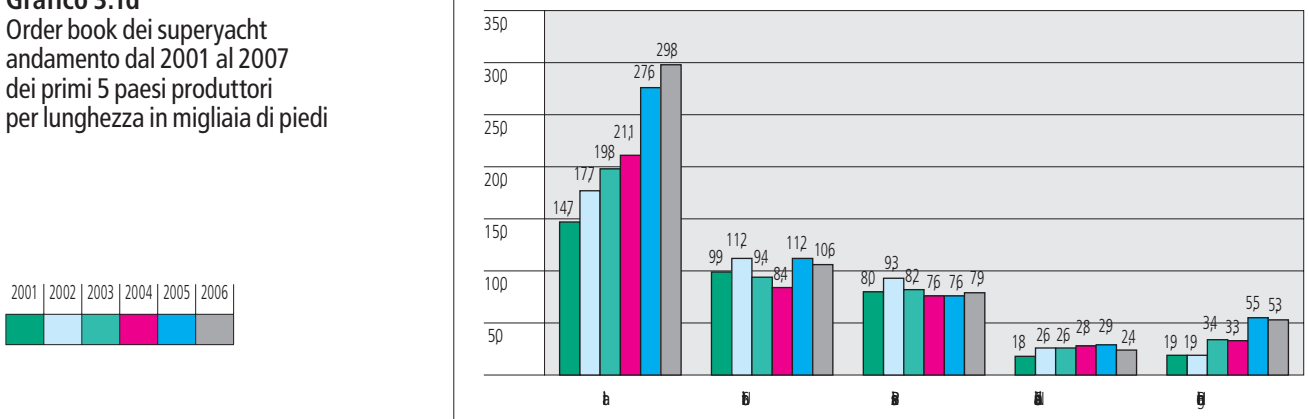


Grafico 3.1d
Order book dei superyacht
andamento dal 2001 al 2007
dei primi 5 paesi produttori
per lunghezza in migliaia di piedi



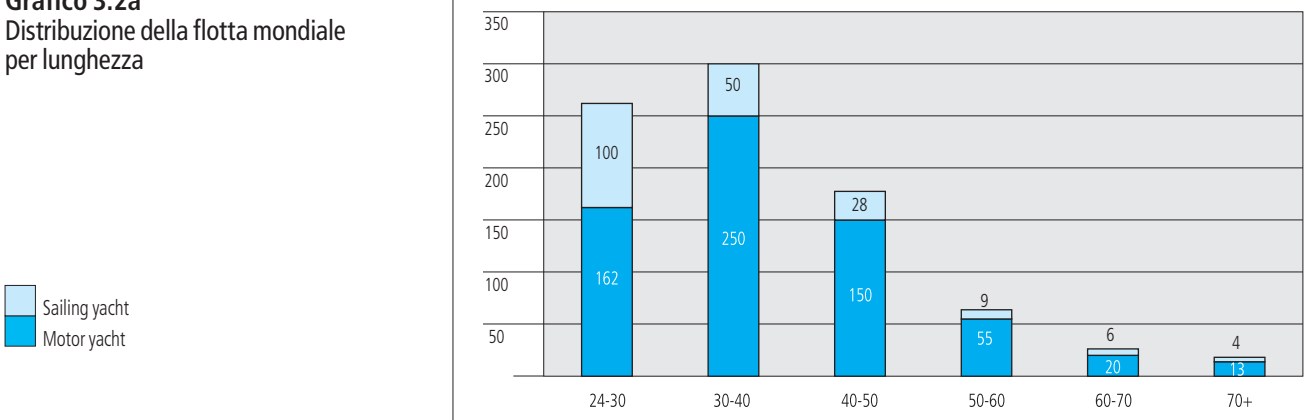
3.2
Il mercato del Charter

a cura di Fraser Yachts - Worldwide

Negli ultimi anni la tendenza della nautica di lusso si è spostata verso i grandi yachts, ed in particolare al loro utilizzo per finalità commerciali, generando prima e sviluppando poi, il mercato del charter. La destinazione ad uso commerciale del grande yacht, da un lato, influenza il cantiere in fase di progettazione e costruzione, dovendo infatti rispettare norme tecniche contenute nei regolamenti di sicurezza delle diverse Amministrazioni di bandiera e nelle Convezioni Internazionali pubblicate dall'IMO (International Maritime Organisation), e, dall'altro, evidenzia come il noleggio possa essere una soluzione gradita ed accettata dal potenziale cliente, il quale sovente decide di provare il "prodotto" prima di acquistarlo, specialmente per unità superiori ai 50 metri. L'indagine che segue, compiuta da Fraser Yachts, una delle società più importanti al mondo in fatto di servizi offerti ai grandi yachts, analizza la tendenza del mercato del charter, le caratteristiche in termini di lunghezza delle unità noleggiate e le relative destinazioni, senza trascurare poi la redditività del settore.

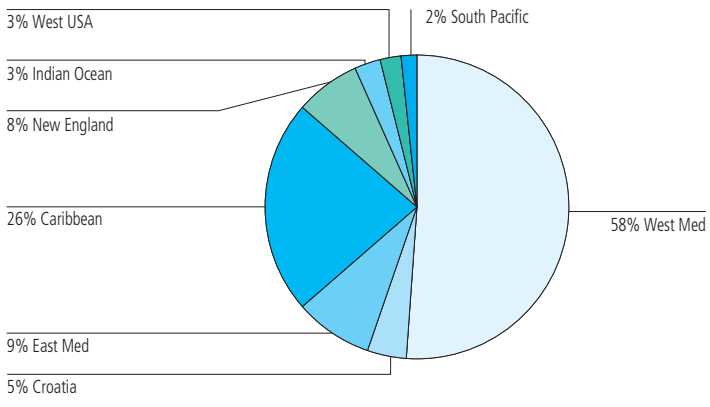
La composizione della flotta mondiale dei super yacht presi a noleggio consta di 847 unità, di cui 262 hanno una lunghezza compresa tra i 24 ed i 30 m, 300 sono invece le navi noleggiate con una lunghezza compresa tra i 30 ed i 40 m; vi sono poi 178 barche con lunghezza compresa tra i 40 ed i 50 m mentre le rimanenti 107 unità hanno lunghezza superiore ai 50 m.

Grafico 3.2a
Distribuzione della flotta mondiale per lunghezza



Sul mercato del charter appare prevalente la tendenza al noleggio di mega-yacht a motore piuttosto che a vela, 650 su 197. Il mercato dei 24-40 metri può considerarsi stabile rispetto al 2006, mentre la domanda per gli yacht a motore superiori ai 50 metri, soprattutto nell'alta stagione, è in decisa crescita, in virtù anche della forte espansione del segmento di unità sopra i 70 metri, che in un solo anno ha fatto registrare un incremento di una decina di unità rispetto al 2006, divenendo di fatto una vera e propria categoria di riferimento per il settore.
La categoria degli yacht a vela registra un sensibile incremento di mega yacht ora disponibili a noleggio, in un certo modo seguendo il cammino tracciato dai mega yacht a motore.
Oggi, i grandi yacht a vela uniscono prestazioni quando si naviga a vela, stabilità quando si naviga a motore e grande comfort, divenendo così dei veri e propri "concorrenti" dei tradizionali motor-yacht. Ciò non è applicabile agli yacht più piccoli, compresi nella fascia 24 ai 30 metri, in cui la differenza in comfort e stile è sensibile.
Prendendo poi in considerazione le aree geografiche maggiormente interessate dal fenomeno del charter, ovvero le aree dove navigano ed attraccano queste unità, si può osservare come oltre il 58 % dei soggetti che fanno ricorso al charter prediliga l'area del mediterraneo occidentale, sebbene quest'anno si sia verificata una drastica diminuzione di yacht diretti verso mete con vincoli amministrativi che ostacolano il noleggio attraverso disposizioni di legge ostativi allo sviluppo del mercato (Baleari e Sardegna sono solo alcuni esempi di mete oggigiorno non più gradite), bilanciata invece da un aumento di yacht diretti verso mete famose come la Costa Azzurra, la Costiera Amalfitana e la Corsica. Tra le mete con vincoli amministrativi si può certamente includere la Croazia, la cui quota di mercato è infatti scesa dal 16% della scorsa stagione all'attuale 5%, mentre la zona del mediterraneo orientale, in cui si affermano Grecia e Turchia, registra un 9% di market share (Grafico 3.2b).

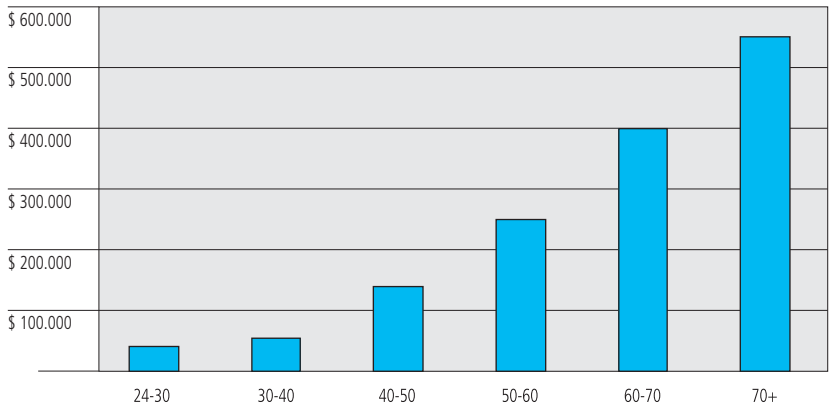
Grafico 3.2b
Distribuzione geografica del mercato del charter



Il rimanente 28 % si divide invece le zone dei Carabi, in netta ripresa rispetto allo scorso anno ed accreditate come la più importante meta del prossimo inverno, del New England, del sud del Pacifico e dell'area occidentale degli USA. Si sottolinea in aggiunta la nascita del mercato maldiviano, il quale, sebbene ancora lontano dalle cifre caraibiche, è per numero di mega yacht lì destinati una vera meta per clienti molto facoltosi.
Analizzando invece il "cliente tipo" che ricorre al charter dei grandi yacht, la situazione è leggermente cambiata. Mentre in passato la maggior parte dei clienti noleggiava in anticipo ed a seguito di una lunga ed accorta pianificazione, il 2007 ha visto la nascita della prenotazione "last-minute", legata alla diminuzione dell'età media degli stessi clienti. Le famiglie

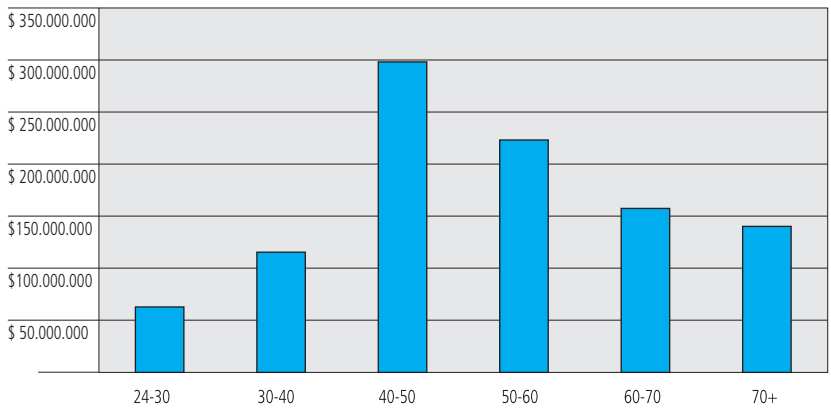
tuttavia restano il più grande vettore della clientela nel mercato del charter con oltre 50% dei contratti, sebbene i contratti stipulati da società siano in deciso aumento, con valori che si attestano intorno al 40%. In termini di nazionalità dei clienti, gli Stati Uniti sono ancora protagonisti nella gamma che va dai 30 ai 40 metri, i Russi sono ben posizionati nel segmento maggiore (60 metri ed oltre), mentre l'India e l'Estremo Oriente iniziano a comparire a tutti i livelli di gamme di yacht. Gli italiani sono leader, assieme al Regno Unito, e molto più avanti di Francia, Spagna e Germania, per numero di yacht noleggiati in Europa, confermando il trend degli ultimi tre anni. Il costo medio del noleggio di queste unità, per fascia di lunghezza è espresso nel grafico seguente e varia da un minimo di 40.000$ per la fascia 24-30 metri, ad un massimo di 550.000$ per le unità pari o superiori a 70 metri.

Grafico 3.2c
Costo medio del noleggio



Per quanto concerne l'aspetto inerente il fatturato che questo comparto è in grado di generare, bisogna in primis precisare che lo stesso è stato diviso per fasce di dimensione delle unità.
La fascia più remunerativa è quella compresa tra i 40 ed i 50 m, che è in grado di generare ben 300 milioni di dollari, a seguire i mega-yacht con dimensioni tra i 50 ed i 60 m che producono un fatturato superiore ai 200 milioni di $.

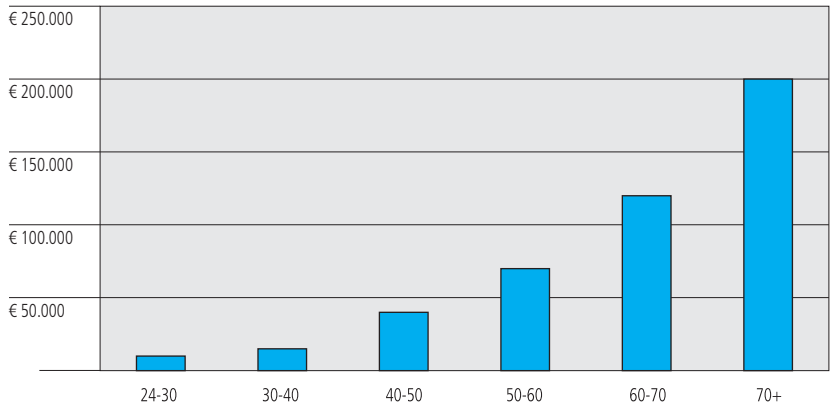
Grafico 3.2d
Fatturato del charter



Come si può notare le cifre sono espresse in dollari proprio perché il mercato di riferimento è ancora ancorato alla moneta statunitense, anche se ultimamente cominciano a svilupparsi notevoli scambi commerciali anche con l'euro. Un'ultima considerazione deve essere effettuata in riguardo al fatturato indotto, ovverosia il fatturato che l'attività di charter dei mega-yacht è in grado di produrre a prescindere dall'attività caratteristica, che è appunto il noleggio della barca.
E' alquanto complesso riuscire a definire in modo preciso cosa possa appartenere all'indotto e cosa no, e soprattutto resta difficoltoso riuscire ad individuare il fatturato prodotto da questi beni e servizi collaterali all'attività principale.
E' necessario specificare che al momento iniziale del contratto di noleggio viene affidato al comandante una somma di denaro, definita APA (Advanced Provisioning Allowance) con la quale il comandante stesso è delegato all'acquisto di tutti gli elementi non compresi nel charter fee; tendenzialmente questa cifra si aggira intorno al 20-30 % del prezzo del noleggio.
Il denaro generato dall'indotto è un elemento fondamentale non tanto per la redditività della barca ma per le implicazioni economiche che si hanno a terra e per le economie locali.
L'area dell'Europa occidentale è quella che ha il più alto livello di redditività, anche in relazione alla percentuale di presenza degli yacht, generando 130 milioni di euro, a seguire la zona

del mediterraneo orientale e dei Caraibi. Interessante è vedere per quanto tempo vengono noleggiate le barche in relazione alla dimensione ed a quanto ammontano le spese medie a terra per barca. Minore è la dimensione della barca minore è il periodo di charter: le barche dai 24 ai 30 m vengono prese a noleggio mediamente per 6 settimane e le spese si aggirano intorno ai 10 mila euro a settimana. Per le unità tra i 30 ed i 40 metri invece il periodo medio di noleggio aumenta di una sola settimana e le spese di soli 5000 euro. Passando alle barche dai 40 ai 50 m si può vedere che aumenta il numero delle settimane noleggiate, circa 12, ed anche la spesa settimanale che è di circa 40 mila euro. La tendenza alla crescita delle settimane vendute e conseguentemente della spesa settimanale è proporzionata alla lunghezza dell'unità, dai 50 m in su le settimane di noleggio arrivano a 15 e la spesa per sette giorni sale fino a 200 mila euro, come peraltro evidenziato dal grafico 3.2e.

Grafico 3.2e
Valore medio di spesa per settimana



Entrando nel dettaglio delle spese sostenute dal noleggiatore si nota che sono costituite: dagli approvvigionamenti, per la maggior parte gestiti dal comandante, altra voce rilevante è attribuibile ai ristoranti ed agli hotel, a seguire shopping e trasporti privati come jet e limousine. Altre spese come carburati, cantieri di riparazione ormeggio nei porti, spese per l'equipaggio, ricambi e servizi tecnici costituiscono la parte di spesa definibile come tecnica o caratteristica della nave. Vi sono poi le spese di turismo definito "classico" ossia musei o luoghi di cultura; si può senza dubbio dire che queste spese, unite a quelle per ristoranti, hotel e divertimenti costituiscono buona parte del fatturato dell'indotto e caratterizzano la ricercatezza ed il lusso propri di questo settore, sempre in maggiore crescita.
La tendenza al ricorso del charter, come modalità alternativa di utilizzo della barca è in chiara crescita; questo fa si che l'accesso a questa tipologia di mercato, considerato elitario, possa essere meno difficoltoso che in passato; la locazione della barca va sicuramente ad incrementare il peso della nautica da diporto sia a livello di fatturato che di occupati impiegati.

3.3 L'indotto generato dalla permanenza e dal transito dei grandi yacht in Italia

a cura di Amico&co - Bain&Company

Il numero sempre crescente di yacht al di sopra dei 24 metri ha creato un mercato in continua espansione legato alla operatività di queste unità, siano esse stanziali o in transito nei porti italiani. Amico & Co ha cercato di definire la dimensione di tale indotto cominciando da un sondaggio su un campione di porti italiani maggiormente rappresentativi per i grandi yacht. Circa il 5,8% degli ormeggi turistici risultano riservati ad imbarcazioni superiori ai 24 metri (tale dato è superiore al 3,3% statistico pubblicato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti proprio perchè i porti oggetto del sondaggio sono quelli maggiormente attrezzati per l'ormeggio dei grandi yacht) e, considerando la percentuale di occupazione e le imbarcazioni in transito, tale dato permette di stimare in circa 700 i grandi yacht presenti in Italia "in stagione", e di circa 550 stanziali, presenti anche durante la bassa stagione (grafico 3.3a).
Il numero dei grandi yacht gravitanti in Italia è peraltro in aumento a seguito del costante incremento delle vendite di yacht superiori ai 24 metri che si sta registrando ormai da molti anni e che ha portato il parco di grandi yacht a triplicare negli ultimi 15 anni.
Definita "la base" che genera l'indotto legato alla operatività dei grandi yacht, rimangono da definire i valori economici in gioco che sono la somma dei costi di gestione degli yacht e delle spese "turistiche" a terra degli ospiti durante una crociera.
I costi di gestione naturalmente variano in funzione della dimensione dello yacht, del tipo di utilizzo e della sua anzianità. Analizzando i costi di gestione delle diverse categorie dimensionali, è possibile affermare che essi corrispondono a circa il 7% del valore a nuovo dell'imbarcazione (grafico 3.3.b) e sono così composti: costi relativi al service e refitting, spese dirette per la barca quali ormeggi e carburante, spese ospiti ed equipaggi, stipendi degli equipaggi e spese per la gestione amministrativa. Il range dei costi di gestione indicati si riferisce alle tre classi dimensionali considerate, ovvero 24-30m, 30-45m e superiori a 45m. In particolare si

This information was prepared by Bain & Company solely for the use of our client; it is not to be relied on by any 3rd party without Bain's prior written consent

noti che i costi di gestione incidono in misura minore (in termini percentuali) al crescere della dimensione dell'imbarcazione e del suo valore a nuovo. Nel grafico 3.3b vengono evidenziati quali famiglie di costi sono utilizzati per stimare l'indotto sul territorio italiano generato dalle unità stanziali. Analogamente, nel grafico 3.3c vengono evidenziate le famiglie di costi applicate alle unità in transito. Le spese per service & refitting e per gli stipendi degli equipaggi non sono state incluse in quanto in prima istanza si presumono non effettuate in Italia. I costi di service e refitting in una barca hanno un andamento ciclico con un periodo considerato di circa 5 anni durante il quale si effettuano interventi annuali di mantenimento e un intervento più pesante. L'entità dei costi di service e refitting sono funzione della dimensione e dell'età dell'imbarcazione; la stima cui si è arrivati analizzando i dati di gestione di alcune imbarcazioni campione portano a considerare i costi di service e refitting annuali pari a circa il 2,5%

Grafico 3.3a
Disponibilità ormeggi per superyacht in Italia

Dati principali
porti turistici in Italia

Indagine condotta da Amico&Co., 2007, UCINA

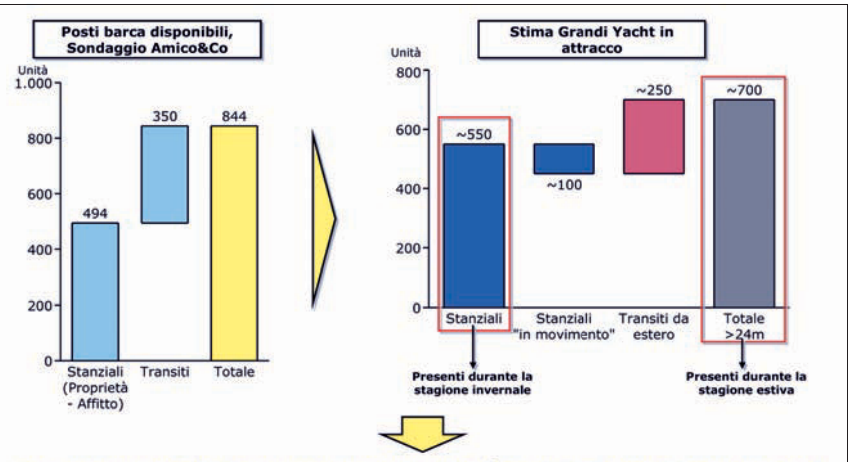


Grafico 3.3b
Costi annuali di gestione* delle unità stanziali

Classificazione per tipologia in proporzione al valore imbarcazione

**costi di ammortamento non considerati*

Fonte: Floating Life International, elaborazioni Bain.

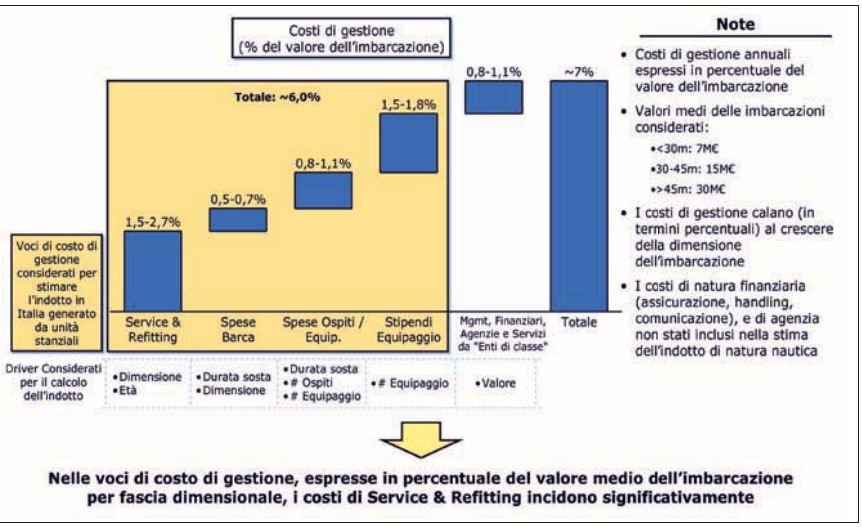
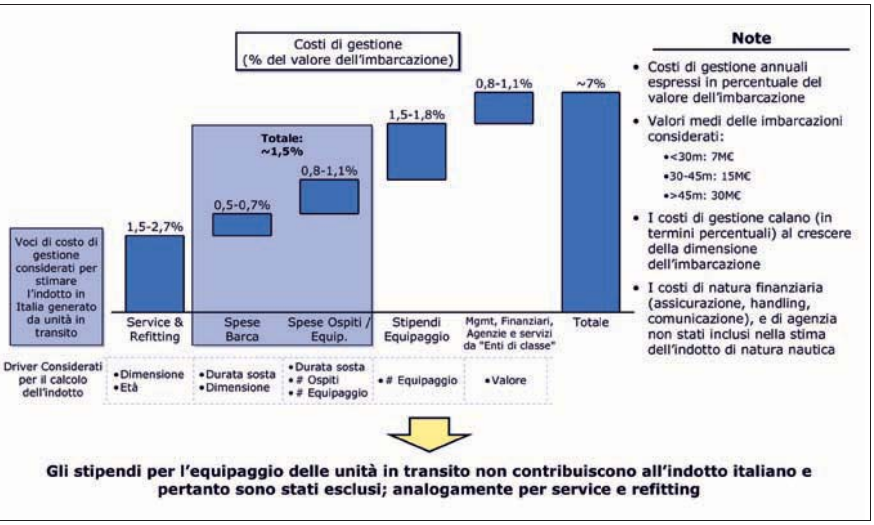


Grafico 3.3c
Costi annuali di gestione* delle unità in transito

Classificazione per tipologia in proporzione al valore imbarcazione

**costi di ammortamento non considerati*

Fonte: Floating Life International, elaborazioni Bain.



del valore dell'imbarcazione a nuovo (grafico 3.3d). I costi di service e refitting medi per il numero dei grandi yacht stanziali ci porta a valutare il fatturato annuo generato di circa 130M€ (grafico 3.3e), in parte realizzato dai principali cantieri di refitting italiani specializzati in grandi yacht (circa 70M€) e per il resto dovuti alle attività di refitting effettuate dai numerosi cantieri di piccole dimensioni presenti in molti porti ed ai servizi di refitting forniti dai grandi cantieri navali impegnati nell'attività di costruzione. Si può stimare che la filiera del settore service & refitting impieghi circa 1800 addetti, includendo sia il personale direttamente coinvolto nei cantieri, sia il personale impiegato nei servizi di fornitura di materie prime, semilavorati e servizi (grafico 3.3f). L'indotto relativo ai porti e alle marine è invece stimabile in circa 50M€ per le barche stanziali più 21M€ per le barche in transito (grafico 3.3g); esso è sostanzialmente dovuto agli ormeggi e ai servizi erogati dalle marine, al carburante e ai ricambi/provviste. Infine c'è da considerare l'indotto cosiddetto "turistico" cioè legato ai consumi degli ospiti e degli equipaggi, sia a bordo sia (soprattutto) a terra. Tale indotto è stato stimato pari a 95M€ per gli yacht stanziali più 35M€ per gli yacht in transito (grafico 3.3h).

Grafico 3.3d
Stima dei costi di service & refitting

Driver

**costi di ammortamento non considerati*

Fonte: elaborazione Bain su costi di gestione di barche assortite fornite da Floating Life International

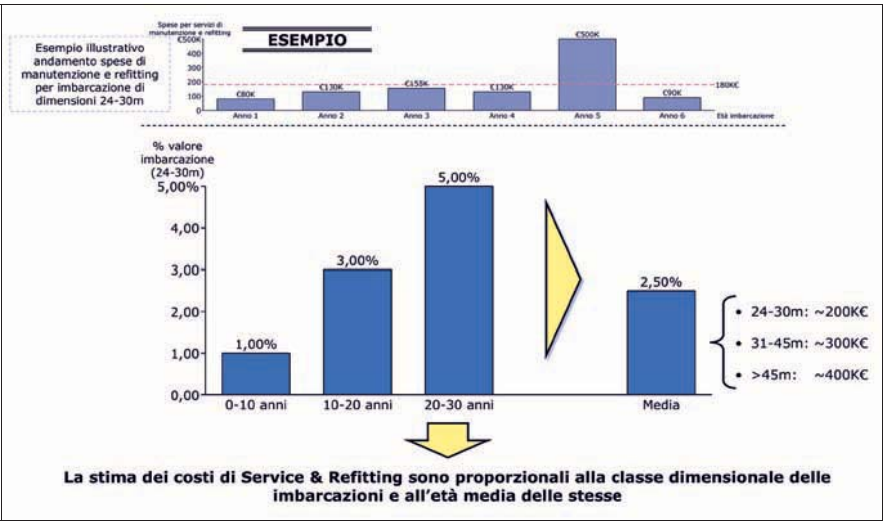


Grafico 3.3e
Indotto service & refitting in Italia

Nota:
"Altro" include "Godimento beni di terzi" e "Altri costi di gestione"

Fonte: elaborazione e stime Bain su dati Cerved, UCINA

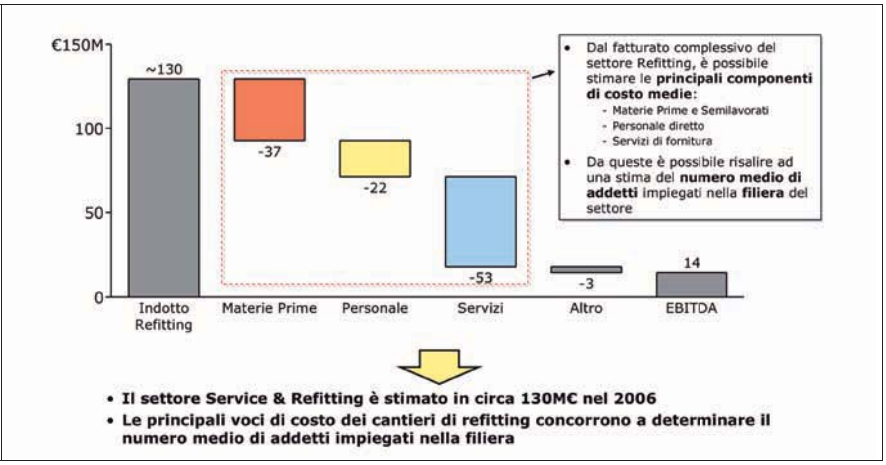
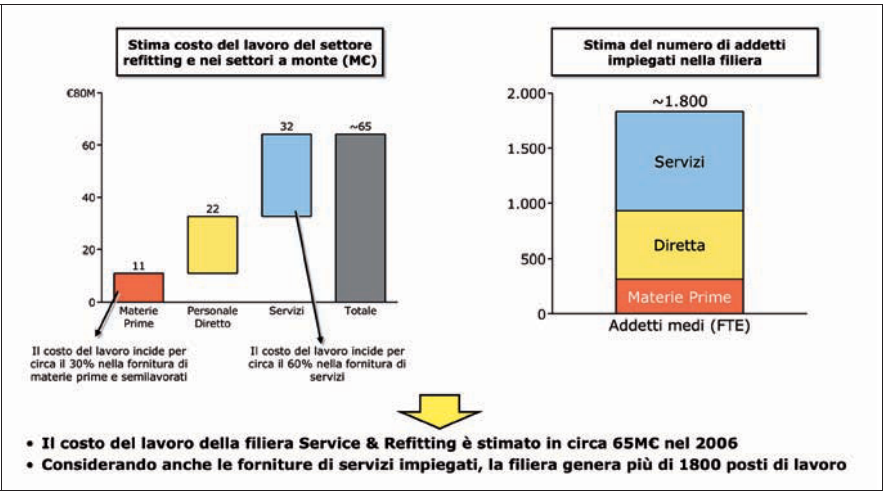


Grafico 3.3f
Stima addetti impiegati nel settore

Personale impiegato nella filiera del settore service & refitting

Fonte: elaborazione Bain su dati Cerved



Oltre alle spese per gli ospiti (pasti, fiori, servizi di lavanderia e altri minori) e per l'equipaggio (uniformi, pasti, ma non gli stipendi), sono state indicate come "Indotto Turistico" tutte le spese effettuate a terra: ristoranti, eventi sociali, shopping, mezzi di trasporto su terra, etc). Complessivamente, considerando anche circa 100M€ per gli stipendi degli equipaggi, l'indotto generato in Italia dai grandi yacht è quindi pari a circa 430 milioni di Euro. Il grafico 3.3.I riassume le componenti dell'indotto generato dalla permanenza e dal transito dei grandi yacht in Italia cercando di sottolineare le aree del territorio italiano che ne beneficiano particolarmente.
L'indotto da grandi yacht sembra essere particolarmente localizzato in alcune regioni, con, d'altro canto, un potenziale ancora inespresso di altre regioni, forse a causa di infrastrutture ancora non completamente sviluppate. Lo sviluppo delle infrastrutture e la promozione turistica di queste aree geografiche potrebbe attrarre nuove flotte di grandi yacht al di là delle aree tradizionali, ormai sovraffollate.

Grafico 3.3g
Indotto generato da porti e marine in Italia

Spese per imbarcazione

Fonte: elaborazione Bain su dati Cerved, Ministero Trasporti e Infrastrutture, Amico&Co., interviste a operatori del settore

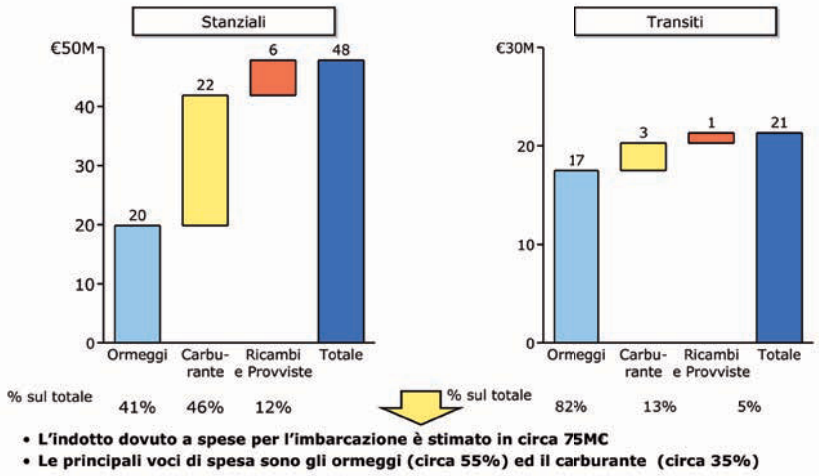


Grafico 3.3h
Indotto nautico indiretto in Italia

Spese per ospiti ed equipaggio*

** spese per equipaggio includono pasti, uniformi ed altre voci minori (stipendi non inclusi). L'indotto turistico include shopping, ristoranti ed eventi sociali.*

Fonte: Elaborazione Bain su dati Cerved, Ministero Trasporti e Infrastrutture, Amico&Co, interviste a operatori del settore.

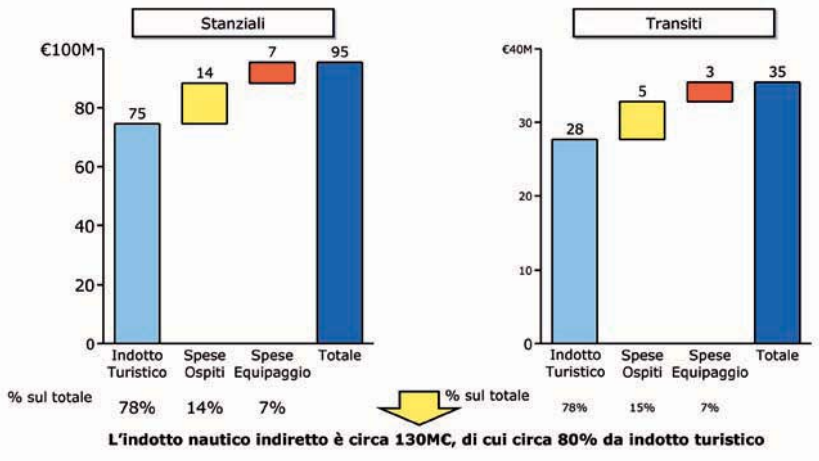
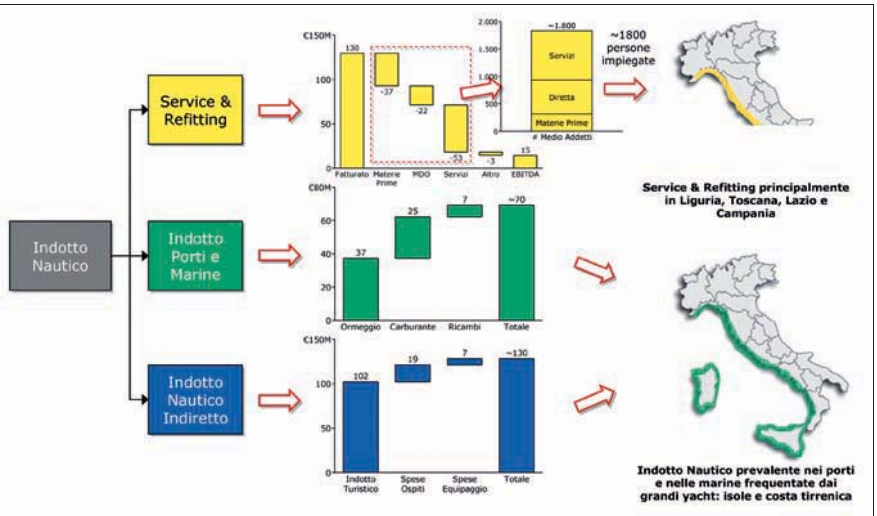
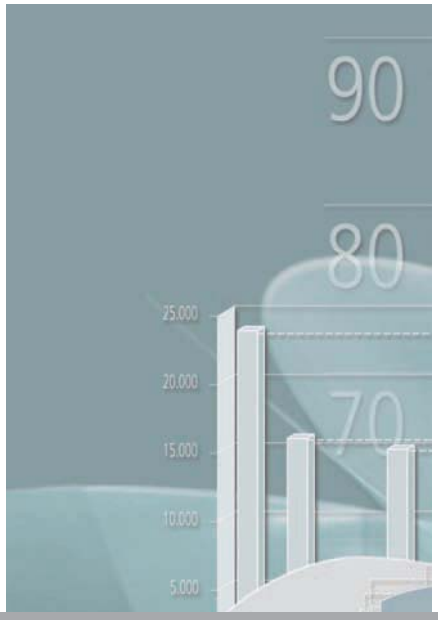


Grafico 3.3i
Tavola riassuntiva indotto nautico generato da grandi yacht





4 .Il sistema nautico italiano nell'ottica della yachting satisfaction

A cura dell'Osservatorio Mercato Nautico
della Facoltà di Economia
dell'Università di Roma Tor Vergata

La Facoltà di Economia
dell'Università di Roma Tor Vergata nell'ambito
dell'Area Sport Management, 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.

L'Osservatorio del Mercato Nautico in collaborazione
con la rivista Nautica Editrice hanno organizzato un
sondaggio tra esperti del sistema nautico integrato.
I grafici riportanti evidenziano alcune
delle risultanze principali della ricerca.

Il comparto della nautica da diporto italiana continua ad essere un settore "star", come dimostrato nel corso di questi ultimi 5 anni in cui ha presentato dei trend di crescita molto interessanti. A livello globale però vi è la presenza di industrie nautiche di altri Paesi che rappresentano in prospettiva un minaccia competitiva per il sistema nautico italiano.

All'intero di questo quadro si ritiene che la crescita del vantaggio competitivo del sistema nautico italiano passi attraverso il marketing nautico professionale caratterizzato da un elevato orientamento alle esigenze ed ai desideri del diportista finale (yachting satisfaction).
L'Osservatorio del Mercato Nautico dell'Università degli Studi di Roma Tor Vergata Facoltà di Economia (www.marketingnautico.net), quale primo osservatorio continuativo focalizzato sul mercato della nautica da diporto, nell'ambito della sua attività, mediante la creazione di uno specifico sistema di business marketing intelligence, conduce il monitoraggio sull'evoluzione di alcuni key performance indicators del settore, costituendo una vera e propria banca dati ad alto valore aggiunto per le aziende e le istituzioni nautiche, al fine di supportarle nel loro processo decisionale.
Tra le varie ricerche che quotidianamente conduce, l'OMN ne ha recentemente completata una avente come target i principali operatori di tutta la filiera nautica e come obiettivo, quello di analizzare l'approccio di marketing degli operatori nautici ai fini della yachting satisfaction. Di seguito sono sintetizzati i principali risultati emersi dalla ricerca per alcuni dei principali fattori analitici.

Criticità filiera nautica nell'ottica del cliente

La filiera della nautica moderna oltre a comprendere un maggiore numero di operatori economici coinvolti prevede lo svolgimento di attività economiche sempre più integrate e che coinvolgono soggetti anche non direttamente coinvolti nel settore nautico.
L'imbarcazione, infatti, costituisce 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.
Appare dunque ovvio come solo una visione integrata del sistema nautico possa permettere il conseguimento della soddisfazione del diportista, la cosiddetta yachting satisfaction.
E' solo il sistema nel suo insieme che può essere capace di far vivere una "esperienza memorabile" e generare l'indispensabile yacthing statisfaction idonea a favorire l'ancor più indispensabile yachting loyalty che può portare a massimizzare il life time value per il sistema nautico.
Ponendo uno specifico focus sulla filiera nautica emerge come, ai fini della soddisfazione del diportista, i suoi anelli più importanti siano le strutture portuali (30,5%), i cantieri (23,8%) e subito a seguire, con un 22,9%, i centri di servizi di rimessaggio e riparazioni.
Ma questi elementi, ad esclusione dei cantieri, sono anche i primi responsabili delle più evidenti inefficienze del sistema nautico: queste ultime sono, infatti, da imputarsi per il 28,6% alle strutture portuali e per il 25,7% ai centri di servizi di rimessaggio e riparazioni.
Seguono le scuole e i centri di istruzione con il 13,3% e i dealer & broker con il 12,4%.

Fattori critici di successo delle aziende nautiche

Una buona sintesi dei principali fattori critici di successo delle aziende nautiche, secondo il parere espresso dagli operatori economici del settore, è rappresentata in grafico 4.1.
I fattori critici di successo sono quei fattori particolarmente importanti per il successo strategico di un'azienda all'interno di un settore e/o di un'area di business. Come salta velocemente all'occhio dalla grafico 4.1 il principale fattore competitivo è la fidelizzazione del cliente (30,8%) che da parte delle aziende nautiche lo sviluppo di un approccio gestionale di tipo market oriented capace di cogliere l'evoluzione delle caratteristiche socio – economiche delle domanda di mercato. Continua ad conservare il suo posto di grande importanza anche il prestigio del brand (21,2%) con la consapevolezza, però, che con l'evolversi dei tempi un brand per essere forte e noto non può prescindere dall'impianto di logiche di brand management capaci di rafforzare il posizionamento concorrenziale all'interno della mappa percettiva del cliente finale.
Anche il prodotto continua ad essere considerato un importante fattore chiave per il successo di un'impresa nautica e questo sia in termini di innovazione (17,3%) che di differenziazione (15,4%) per la quale sono necessarie specifiche logiche professionali di product development

Quadro competitivo del sistema nautico italiano

Il quadro competitivo del sistema nautico italiano è rappresentato nei grafici 4.2 e 4.3. Anche in questo caso gli intervistati ne hanno evidenziato i principali punti di forza rappresentati dallo style/design delle imbarcazioni (44%), dalla qualità dei materiali impiegati per la costruzione delle imbarcazioni (31%) e dall'offerta dei servizi finanziari (13%). A dei punti di forza di tale rilevanza, si contrappongono dei punti di debolezza di importanza tutt'altro che trascurabile: il primo fra tutti la qualità del servizio erogato dalle strutture portuali (37%), segue la disponibilità dei posti barca (23%), le restrizioni dell'apparato normativo (12%) e l'offerta dei servizi turistici nautici (10%). Questi punti di debolezza dimostrano come il sistema nautico italiano sia fortemente carente e non all'altezza con quanto disponibile nel resto d'Europa, proprio ai fini della yachting satisfaction.

Fattori chiave per la yachting satisfaction

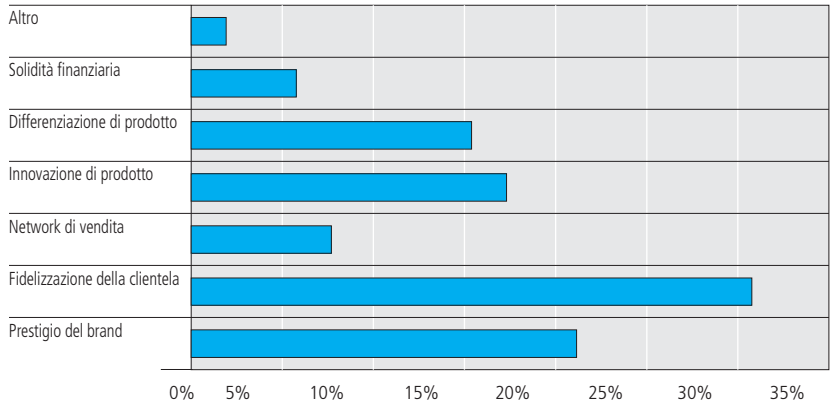
Ulteriore risultato emerso dalla ricerca è stato l'individuazione dei punti chiave dell'intera offerta nautica complessivamente considerata ai fini della soddisfazione del diportista (vedi grafico 4.4). Il maggior peso è stato indiscutibilmente dato alla necessità di cantieri nautici più attenti alle esigenze del cliente anche nel post-vendita (41%), ma di importanza non trascurabile anche la necessità di potenziamento delle infrastrutture portuali (27%) seguita subito dopo dall'importanza di servizi di assistenza (rimessaggio/riparazioni) più efficienti (24%). Chiudono il quadro, infine, il miglioramento dei servizi portuali (22%).
Ciò che è estremamente importante rilevare in questa sede è che il fatto che alcuni fattori chiave della yachting satisfaction siano anche considerati tra le principali criticità del sistema nautico italiano, fa comprendere quanto estese siano le possibilità di migliorare il settore sempre ai fini della yachting satisfaction.

Approccio di marketing

Ultimo ma fondamentale aspetto emerso dall'analisi è stato l'approccio di marketing delle imprese nautiche. Il primo dato che spicca fra tutti è che la stragrande maggioranza delle imprese nautiche dichiara che le decisioni aziendali riguardanti il mercato sono supportate da

Grafico 4.1
Fattori critici di successo delle aziende nautiche (valori %)

Fonte: Osservatorio Mercato Nautico - Facoltà di Economia Università degli Studi di Roma Tor Vergata (www.marketingnautico.net)



attività analitiche (78%). Questo dato è stato poi confrontato con due aspetti:

- Su quali punti viene incentrata l'analisi di mercato svolta dalle imprese nautiche;
- Come vengono realizzate le analisi di marketing.

Da questo confronto emerge che gli elementi analitici principali su cui vengono effettuate le analisi di marketing sono il cliente (41%) e la concorrenza (44%), che la maggior parte degli operatori dichiara che le analisi di marketing vengono effettuate tramite il supporto di sistemi informativi interni (35%) e l'esperienza pluriennale del settore (26%) ed, infine, che le previsioni di vendita di prodotto sono prese sulla base dei trend storici (54%).

Quindi, si da un lato emerge indiscutibilmente la consapevolezza che per competere è necessario sviluppare un approccio di marketing al tempo stesso gli operatori dimostrano di avere ancora degli importanti vuoti professionali proprio in tale branca.

Alla luce di quanto rilevato con questa ricerca, a ragione si può dire che l'evoluzione virtuosa della nautica made in Italy può realizzarsi solo con la 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.

Grafico 4.2
Punti di forza
del sistema nautico italiano
(valori %)

Fonte: Osservatorio Mercato Nautico - Facoltà di Economia Università degli Studi di Roma Tor Vergata

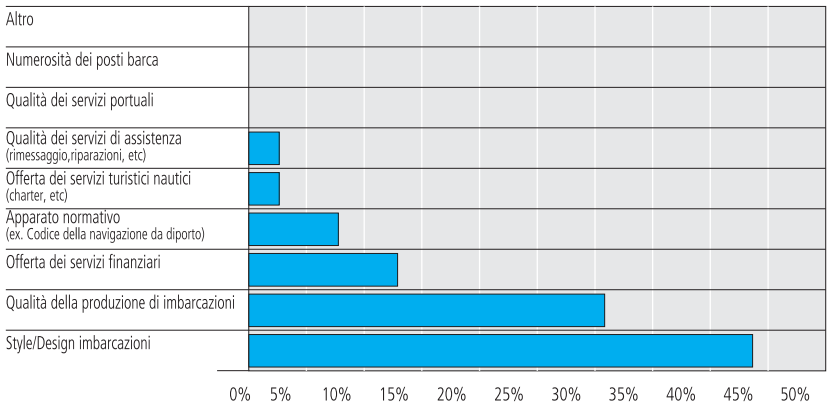


Grafico 4.3
Punti di debolezza
del sistema nautico italiano
(valori %)

Fonte: Osservatorio Mercato Nautico - Facoltà di Economia Università degli Studi di Roma Tor Vergata

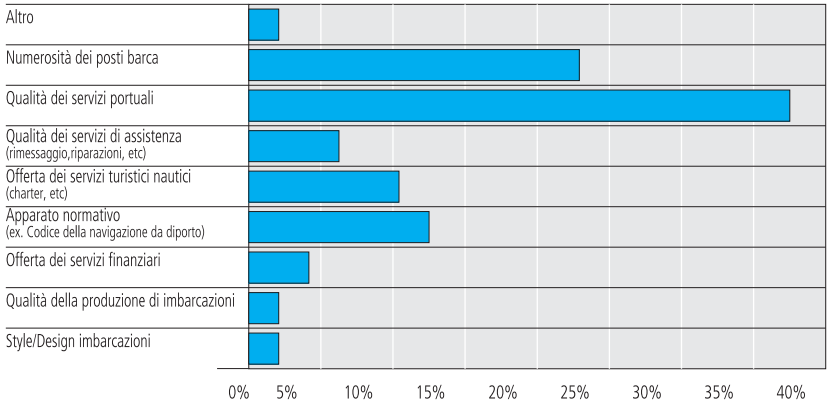
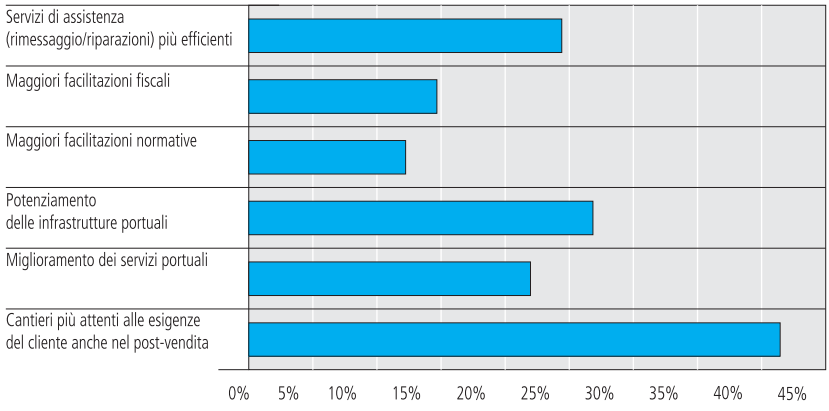
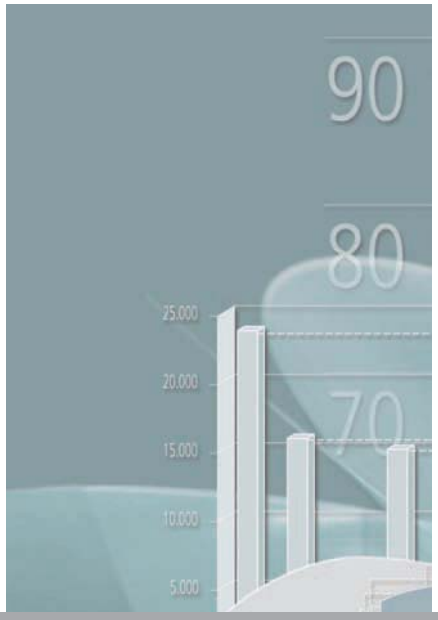


Grafico 4.4
Fattori chiave
per la yachting satisfaction
(valori %)

Fonte: Osservatorio Mercato Nautico - Facoltà di Economia Università degli Studi di Roma Tor Vergata





Appendice A1
L'industria nautica e la sua distribuzione sul territorio

L'elaborazione dei dati delle aziende rispondenti al questionario dei comparti della cantieristica, dei motori e degli accessori permette di inquadrare la distribuzione sul territorio delle aziende in ciascuno dei tre comparti e la distribuzione nelle regioni degli addetti che trovano occupazione in tale industria. Nella tabella A1.a sono riportati i dati sulla distribuzione geografica dell'industria nautica nella sua interezza, risultati che evidenziano come la Lombardia si collochi al primo posto sia per il numero di aziende che per numero di addetti. Seguono la Liguria, la Toscana e l'Emilia Romagna, che è quarta come aziende sul territorio ma occupa la seconda posizione per numero di addetti complessivo. Da notare la posizione del Piemonte, la cui percentuale di occupati risulta sensibilmente superiore a quella delle aziende sul territori, a dimostrazione che in tale regione sono presenti aziende a connotazione industriale, o anche di minore ricorso a sub forniture di altre aziende non strettamente appartenenti al comparto della nautica.

Tabella A1a
L'industria nautica nel suo complesso
Distribuzione percentuale
del numero di aziende
e di addetti per regione

regione	aziende	addetti
Lombardia	25,9%	22,5%
Liguria	17,5%	11,5%
Toscana	10,9%	6,7%
Emilia Romagna	8,4%	15,4%
Lazio	6,7%	5,7%
Campania	6,0%	5,5%
Piemonte	5,1%	14,5%
Veneto	4,3%	2,3%
Sicilia	4,1%	3,9%
Marche	3,0%	5,7%
Friuli Venezia Giulia	2,1%	1,1%
Puglia	2,0%	2,7%
Calabria	1,7%	1,6%
Sardegna	1,3%	0,4%
Abruzzo	0,4%	0,1%
Umbria	0,4%	0,2%
Trentino Alto Adige	0,3%	0,1%

Il comparto delle unità da diporto

Nel comparto delle unità da diporto, secondo quanto riportato in tabella A1.b la Lombardia è la regione ove sono presenti il maggior numero di aziende che impiegano anche il maggior numero di addetti. La seconda posizione in termini di aziende presenti sul territorio è occupata dalla Toscana, tuttavia soltanto nona in termini di addetti. La Liguria ospita nel suo territorio una percentuale di aziende quasi doppia rispetto alla percentuale del numero di addetti, a testimonianza della minor diffusione di imprese a carattere industriale in tale territorio.
Situazione inversa si riscontra invece in Emilia Romagna e in Piemonte ove le aziende a carattere industriale sono maggiormente diffuse.

Tabella A1b
Comparto della nautica da diporto
Distribuzione percentuale
del numero di aziende
e di addetti per regione

regione	aziende	addetti
Lombardia	21,5%	15,6%
Toscana	11,7%	5,4%
Liguria	10,7%	6,1%
Lazio	9,1%	6,6%
Emilia Romagna	8,8%	16,7%
Campania	7,8%	7,7%
Sicilia	7,2%	6,3%
Marche	5,2%	8,4%
Veneto	4,9%	1,9%
Calabria	3,6%	2,8%
Sardegna	2,6%	0,7%
Piemonte	2,3%	20,0%
Puglia	2,3%	0,8%
Friuli Venezia Giulia	1,6%	0,7%
Trentino Alto Adige	0,3%	0,2%
Umbria	0,3%	0,1%

Il comparto degli accessori

La distribuzione delle aziende che producono o importano accessori nautici è indicata in tabella A1.c. Anche in questo caso la Lombardia occupa il primo posto per numero di aziende e di addetti, mentre la Liguria si colloca al secondo, ben staccate dalla Toscana che occupa la terza posizione; le prime due regioni assommano infatti a quasi la metà del numero di aziende e di addetti complessivo.

Tabella A1c
Comparto degli accessori Distribuzione percentuale del numero di aziende e di addetti per regione

regione	aziende	addetti
Lombardia	27,6%	29,7%
Liguria	23,5%	18,7%
Toscana	10,9%	9,2%
Emilia Romagna	7,9%	14,6%
Piemonte	7,9%	8,7%
Lazio	4,9%	5,2%
Campania	4,6%	2,4%
Veneto	3,6%	2,5%
Friuli Venezia Giulia	2,7%	1,8%
Sicilia	1,6%	0,8%
Marche	1,4%	2,7%
Puglia	1,4%	2,9%
Abruzzo	0,5%	0,1%
Umbria	0,5%	0,4%
Calabria	0,3%	0,1%
Sardegna	0,3%	0,0%
Trentino Alto Adige	0,3%	0,1%

Il comparto dei motori

Quasi la metà delle aziende produttrici e distributrici di motori è situata in Lombardia, regione che detiene anche il più alto numero di addetti. Da notare l'alto numero di addetti occupati in questo settore in Puglia (Tabella A1.d).

Tabella A1d
Comparto dei motori Distribuzione percentuale del numero di aziende e di addetti per regione

regione	aziende	addetti
Lombardia	48,4%	41,5%
Liguria	12,9%	13,8%
Emilia Romagna	9,7%	6,7%
Puglia	6,5%	22,7%
Veneto	6,5%	5,3%
Abruzzo	3,2%	0,6%
Campania	3,2%	7,1%
Lazio	3,2%	0,6%
Sicilia	3,2%	1,6%
Toscana	3,2%	0,1%

La dimensione delle aziende sulla base del numero di addetti

Al fine di sviluppare ulteriormente l'analisi relativa a valutare le aziende nautiche presenti sul territorio in base al numero dei dipendenti, sono state individuate cinque classi di addetti: da uno a cinque addetti, da sei a quindici, da sedici a cinquanta, da cinquantuno a cento e oltre cento. Nella Tabella A1e sono riportati risultati dell'elaborazione.
Dall'analisi emerge come le aziende del settore siano prevalentemente di piccole dimensioni: oltre il 39% delle aziende impiega meno di 5 addetti nautici mentre soltanto il 3,8% delle aziende impiega oltre 100 addetti (Tabella A1e). Per quanto riguarda l'analisi tra i diversi comparti emerge significativamente il comparto dei motori, che risulta l'unico ad avere un numero di addetti più elevato nelle classi più numerose rispetto agli altri settori.

Tabella A1e
Distribuzione percentuale delle aziende per classi di addetti

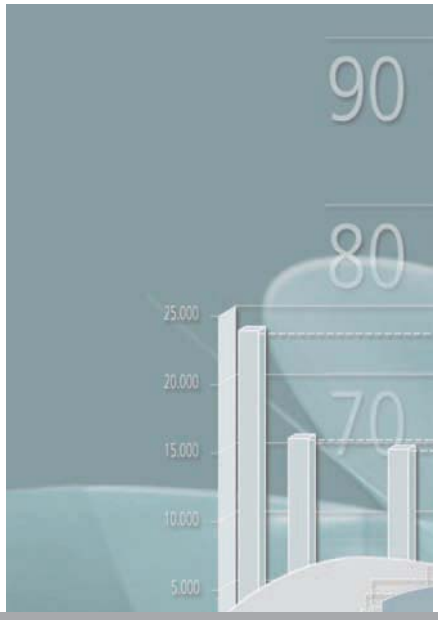
comparto	da 1 a 5	da 6 a 15	da 16 a 50	da 51 a 100	>100
accessori	29,2%	41,5%	20,5%	6,3%	2,5%
unità da diporto	38,8%	35,2%	16,6%	3,9%	5,5%
motori	22,6%	22,6%	45,2%	6,5%	3,2%
totale complessivo	33,1%	37,9%	19,9%	5,3%	3,8%

La dimensione delle aziende sulla base del fatturato

Una seconda analisi effettuata sulla dimensione aziendale prende in esame il fatturato delle aziende suddivise in nove classi, articolate secondo tale valore, espresso in milioni di euro (Tabella A1f). Anche in termini di fatturato prevalgono le aziende di piccole dimensioni, oltre il 46% delle aziende hanno infatti un fatturato inferiore a 1,5 milioni di euro. Analogamente a quanto visto per il numero di dipendenti la distribuzione risulta analoga per i comparti propriamente nautici (imbarcazioni ed accessori), e significativamente diversa per il comparto dei motori, caratterizzato da fatturati medi più elevati.

Tabella A1f
Distribuzione percentuale delle aziende per classi di fatturato

comparto	da 0 a 0,5	da 0,5 a 1,5	da 1,5 a 3	da 3 a 5	da 5 a 7,5	da 7,5 a 12,5	da 12,5 a 25	da 25 a 50	oltre 50
accessori	24,0%	26,2%	20,5%	9,8%	6,6%	6,3%	4,4%	1,9%	0,3%
unità da diporto	20,5%	24,8%	15,6%	9,8%	6,8%	6,2%	7,2%	4,2%	4,9%
motori	6,5%	9,7%	16,1%	9,7%	6,5%	16,1%	9,7%	19,4%	6,5%
totale	21,7%	24,9%	18,2%	9,8%	6,7%	6,7%	5,8%	3,7%	2,6%



Appendice A2
Import-export: dati ed elaborazioni ISTAT

Tabella A2.1
Interscambio commerciale in valore e percentuale per area e paese di unità da diporto con motore entrobordo - Gennaio-Dicembre *2006*
Fonte Istat

PAESE / AREA	IMPORT €	%	EXPORT €	%	SALDO
Algeria			77.805	0,00%	77.805
Andorra			2.600.000	0,16%	2.600.000
Angola			504.091	0,03%	504.091
Argentina	200.548	0,04%	149.300	0,01%	-51.248
Australia	9.846.307	1,84%	8.673.667	0,55%	-1.172.640
Austria	12.621.975	2,36%	25.712.129	1,63%	13.090.154
Belgio	234.457	0,04%	1.816.337	0,11%	1.581.880
Belize			472.875	0,03%	472.875
Bermuda			28.950.000	1,83%	28.950.000
Bosnia e Erzegovina			230.000	0,01%	230.000
Brasile	1.375.971	0,26%	258.533	0,02%	-1.117.438
Bulgaria			203.310	0,01%	203.310
Canada	2.998.709	0,56%	4.758.057	0,30%	1.759.348
Capo verde			418.700	0,03%	418.700
Cayman, Isole	6.550.000	1,22%	188.245.180	11,90%	181.695.180
Ceca, Repubblica	608.850	0,11%	1.251.876	0,08%	643.026
Cina	1.869.570	0,35%	1.435.361	0,09%	-434.209
Cipro	12.000.000	2,24%	10.663.647	0,67%	-1.336.353
Comore	3.700.000	0,69%	3.025.425	0,19%	-674.575
Congo			7.150	0,00%	7.150
Croazia	15.041.928	2,81%	33.569.467	2,12%	18.527.539
Danimarca			1.351.580	0,09%	1.351.580
Dominicana, Repubblica	370.522	0,07%	2.098.872	0,13%	1.728.350
Egitto			2.364.367	0,15%	2.364.367
Emirati Arabi Uniti	500.000	0,09%	59.542.821	3,76%	59.042.821
Estonia			5.311.028	0,34%	5.311.028
Federazione russa	1.550.000	0,29%	14.850.843	0,94%	13.300.843
Finlandia	32.500	0,01%	1.650.726	0,10%	1.618.226
Francia	180.461.305	33,71%	234.344.904	14,82%	53.883.599
Gabon			110.710	0,01%	110.710
Germania	19.336.681	3,61%	26.754.575	1,69%	7.417.894
Giappone	154.689	0,03%	1.098.984	0,07%	944.295
Gibilterra	750.000	0,14%	11.514.370	0,73%	10.764.370
Gibuti			604.800	0,04%	604.800
Giordania			2.072.988	0,13%	2.072.988
Grecia	22.700	0,00%	45.703.885	2,89%	45.681.185
Grenada			4.512.944	0,29%	4.512.944
Guyana			64.702	0,00%	64.702
Hong Kong			20.571.650	1,30%	20.571.650
India	3.000	0,00%			-3.000
Indonesia	65.721	0,01%			-65.721
Irlanda			7.084.852	0,45%	7.084.852
Isole Canarie / Ceuta			1.698.080	0,11%	1.698.080
Israele	200.000	0,04%	2.390.726	0,15%	2.190.726
Kuwait			2.212.818	0,14%	2.212.818
Lettonia			797.253	0,05%	797.253
Libano	6.130.000	1,15%	3.465.313	0,22%	-2.664.687
Liberia			17.062.373	1,08%	17.062.373
Lussemburgo	4.231.000	0,79%	10.025.626	0,63%	5.794.626
Macedonia, Ex repubblica iugoslava di			21.725	0,00%	21.725
Malaysia	3.783.422	0,71%	1.139.762	0,07%	-2.643.660
Malta			24.859.958	1,57%	24.859.958
Marocco			304.000	0,02%	304.000
Marshall, Isole			17.007.729	1,08%	17.007.729
Mayotte			59.300	0,00%	59.300
Melilla			9.045.400	0,57%	9.045.400
Messico	125.453	0,02%	5.954.287	0,38%	5.828.834
Montenegro			428.551	0,03%	428.551

Namibia	2.550.000	0,48%			-2.550.000
Nigeria			363.225	0,02%	363.225
Norvegia	1.108.871	0,21%	6.991.841	0,44%	5.882.970
Nuova Zelanda			1.112.252	0,07%	1.112.252
Paesi Bassi	12.812.744	2,39%	17.994.671	1,14%	5.181.927
Paesi e territori non determinati	1.508	0,00%			-1.508
Panama	5.500	0,00%	9.913.890	0,63%	9.908.390
Paraguay	6.283	0,00%			-6.283
Polonia	1.788.770	0,33%	465.340	0,03%	-1.323.430
Portogallo	14.293.385	2,67%	32.800.055	2,07%	18.506.670
Qatar			5.399.278	0,34%	5.399.278
Regno Unito	70.958.654	13,26%	190.504.907	12,04%	119.546.253
Romania			302.730	0,02%	302.730
Saint Vincente e le Grenadine	19.401.129	3,62%	41.868.277	2,65%	22.467.148
Seicelle			292.000	0,02%	292.000
Serbia	63.098	0,01%			-63.098
Singapore	3.288.118	0,61%	9.541.132	0,60%	6.253.014
Slovacchia			523.429	0,03%	523.429
Slovenia	6.447.090	1,20%	13.764.248	0,87%	7.317.158
Spagna	27.849.799	5,20%	83.127.674	5,26%	55.277.875
Sri Lanka			302.400	0,02%	302.400
Stati Uniti	67.209.278	12,56%	178.486.906	11,28%	111.277.628
Sudafrica	630.000	0,12%	1.076.723	0,07%	446.723
Svezia	3.158.916	0,59%	4.853.179	0,31%	1.694.263
Svizzera	1.342.025	0,25%	13.936.751	0,88%	12.594.726
Taiwan	4.335.318	0,81%	9.850	0,00%	-4.325.468
Thailandia			125.000	0,01%	125.000
Tunisia	2.844.000	0,53%	3.724	0,00%	-2.840.276
Turchia	6.316.092	1,18%	11.573.779	0,73%	5.257.687
Turks e Caicos, Isole	700.000	0,13%	141.164	0,01%	-558.836
Ucraina			74.950	0,00%	74.950
Uganda			57.445	0,00%	57.445
Ungheria	500.000	0,09%	951.809	0,06%	451.809
Uruguay			542.041	0,03%	542.041
Venezuela			5.371.893	0,34%	5.371.893
Vergini Britanniche, Isole	2.912.000	0,54%	97.738.121	6,18%	94.826.121
Yemen			435.400	0,03%	435.400
AFRICA	9.724.000	1,82%	37.075.318	2,34%	27.351.318
AMERICA	101.805.393	19,02%	569.385.878	36,00%	467.580.485
ASIA	20.329.838	3,80%	109.743.483	6,94%	89.413.645
EUROPA	393.580.840	73,53%	838.753.169	53,03%	445.172.329
UNIONE EUROPEA 25	367.358.826	68,63%	742.313.688	46,93%	374.954.862
EXTRA UE (25)	26.222.014	4,90%	96.439.481	6,10%	70.217.467
OCEANIA	9.846.307	1,84%	26.793.648	1,69%	16.947.341
ALTRE DESTINAZIONI	1.508	0,00%			-1.508
MONDO	535.287.886		1.581.751.496		1.046.463.610

Tabella A2.2
Interscambio commerciale in valore e percentuale per area e paese di unità da diporto con motore fuoribordo - Gennaio-Dicembre 2006
Fonte Istat

PAESE / AREA	IMPORT €	%	EXPORT €	%	SALDO
Albania	800	0,00%	9.730	0,01%	8.930
Algeria			17.500	0,02%	17.500
Andorra			123.400	0,15%	123.400
Antigua e Barbuda	57.987	0,10%			-57.987
Argentina	1.313.615	2,17%	2.000	0,00%	-1.311.615
Australia	130.856	0,22%	99.245	0,12%	-31.611
Austria	100.000	0,16%	325.538	0,40%	225.538
Belgio	13.874	0,02%	72.971	0,09%	59.097
Brasile	40.032	0,07%	15.000	0,02%	-25.032
Bulgaria			522.809	0,65%	522.809
Camerun			25.086	0,03%	25.086
Canada	72.867	0,12%	60.076	0,07%	-12.791
Capo verde			30.307	0,04%	30.307

Cayman, Isole			121.564	0,15%	121.564
Ceca, Repubblica	19.252	0,03%	106.421	0,13%	87.169
Cile			80.212	0,10%	80.212
Cina	248.055	0,41%	493.335	0,61%	245.280
Colombia	38.699	0,06%			-38.699
Congo			56.265	0,07%	56.265
Corea del Sud	10.975	0,02%	21.481	0,03%	10.506
Costa d'Avorio			14.292	0,02%	14.292
Croazia	33.840	0,06%	7.118.078	8,85%	7.084.238
Danimarca			522.043	0,65%	522.043
Egitto			89.335	0,11%	89.335
Emirati Arabi Uniti	149.146	0,25%	2.590.887	3,22%	2.441.741
Estonia			78.897	0,10%	78.897
Federazione russa			7.165.093	8,91%	7.165.093
Finlandia			229.173	0,28%	229.173
Francia	11.067.887	18,25%	8.403.606	10,45%	-2.664.281
Germania	83.995	0,14%	1.017.270	1,26%	933.275
Ghana			7.249	0,01%	7.249
Giappone	33.737	0,06%	626.795	0,78%	593.058
Grecia			1.037.246	1,29%	1.037.246
Guinea-Bissau			850	0,00%	850
Hong Kong			21.300	0,03%	21.300
India			15.000	0,02%	15.000
Irlanda			332.784	0,41%	332.784
Israele	6.650	0,01%	25.065	0,03%	18.415
Kazakistan			2.385.000	2,96%	2.385.000
Libia			94.269	0,12%	94.269
Lituania	11.000	0,02%			-11.000
Macedonia, Ex repubblica iugoslava di			39.588	0,05%	39.588
Malta			19.763	0,02%	19.763
Marshall, Isole			1.300.000	1,62%	1.300.000
Mayotte			41.274	0,05%	41.274
Nigeria			13.010	0,02%	13.010
Norvegia	367.459	0,61%	5.182.251	6,44%	4.814.792
Nuova Caledonia			20.230	0,03%	20.230
Paesi Bassi	159.258	0,26%	1.099.731	1,37%	940.473
Paraguay			10.000	0,01%	10.000
Polonia	4.546.257	7,50%	55.778	0,07%	-4.490.479
Portogallo	800.800	1,32%	399.556	0,50%	-401.244
Qatar			99.467	0,12%	99.467
Regno Unito	26.213.161	43,22%	8.262.837	10,27%	-17.950.324
Romania	3.294	0,01%	1.208.368	1,50%	1.205.074
Senegal			17.330	0,02%	17.330
Singapore			13.440	0,02%	13.440
Slovenia	741.117	1,22%	448.915	0,56%	-292.202
Spagna	1.878.106	3,10%	4.416.909	5,49%	2.538.803
Stati Uniti	9.995.293	16,48%	16.967.406	21,09%	6.972.113
Sudafrica	18.518	0,03%	22.230	0,03%	3.712
Svezia			136.418	0,17%	136.418
Svizzera	13.217	0,02%	1.896.328	2,36%	1.883.111
Taiwan			105.266	0,13%	105.266
Tanzania, Repubblica unita di			15.416	0,02%	15.416
Thailandia	1.320	0,00%	90.000	0,11%	88.680
Tunisia	1.255.900	2,07%	52.907	0,07%	-1.202.993
Turchia	1.198.397	1,98%	846.286	1,05%	-352.111
Ucraina			599.545	0,75%	599.545
Ungheria			67.748	0,08%	67.748
Venezuela	29.320	0,05%	3.045.444	3,79%	3.016.124
Zambia			1.699	0,00%	1.699
AFRICA	1.274.418	2,10%	499.019	0,62%	-775.399
AMERICA	11.547.813	19,04%	20.301.702	25,23%	8.753.889
ASIA	449.883	0,74%	6.487.036	8,06%	6.037.153
EUROPA	47.251.714	77,90%	51.745.080	64,32%	4.493.366
UNIONE EUROPEA 25	45.634.707	75,24%	27.033.604	33,60%	-18.601.103
UNIONE EUROPEA 27	45.638.001	75,24%	28.764.781	35,75%	-16.873.220

EXTRA UE (25)	1.617.007	2,67%	24.711.476	30,72%	23.094.469
EXTRA UE (27)	1.613.713	2,66%	22.980.299	28,56%	21.366.586
OCEANIA	130.856	0,22%	1.419.475	1,76%	1.288.619
MONDO	60.654.684		80.452.312		19.797.628

Tabella A2.3 - Interscambio commerciale in valore e percentuale per area e paese di unità da diporto a vela Gennaio-Dicembre
2006 Fonte Istat --

PAESE / AREA	IMPORT €	%	EXPORT €	%	SALDO
Algeria			36.133	0,11%	36.133
Antille Olandesi			211.191	0,63%	211.191
Argentina	136.141	0,10%			-136.141
Australia	1.103	0,00%	289.261	0,86%	288.158
Austria	950.254	0,73%	968.610	2,87%	18.356
Bahama			34.819	0,10%	34.819
Belgio	310.718	0,24%	1.600	0,00%	-309.118
Brasile	11.950	0,01%	590.970	1,75%	579.020
Bulgaria	159.472	0,12%			-159.472
Cayman, Isole			50.782	0,15%	50.782
Ceca, Repubblica	234.578	0,18%	15.300	0,05%	-219.278
Cile			483.813	1,43%	483.813
Cina	50.125	0,04%	11.950	0,04%	-38.175
Cipro			515.000	1,53%	515.000
Colombia			278.657	0,83%	278.657
Corea del Sud			15.320	0,05%	15.320
Croazia	3.172.421	2,43%	1.092.516	3,24%	-2.079.905
Cuba			355.317	1,05%	355.317
Danimarca	5.260.274	4,02%			-5.260.274
Dominicana, Repubblica	9.500	0,01%			-9.500
Emirati Arabi Uniti			126.000	0,37%	126.000
Estonia	55.880	0,04%			-55.880
Federazione russa			8.588	0,03%	8.588
Filippine			3.700	0,01%	3.700
Finlandia	6.344.855	4,85%			-6.344.855
Francia	53.667.786	41,04%	7.262.066	21,53%	-46.405.720
Germania	26.451.842	20,23%	474.223	1,41%	-25.977.619
Ghana			32.334	0,10%	32.334
Giappone			44.430	0,13%	44.430
Grecia	1.235.000	0,94%	17.870	0,05%	-1.217.130
Hong Kong			74.872	0,22%	74.872
Israele			19.268	0,06%	19.268
Lettonia	2.967	0,00%			-2.967
Libia			470.000	1,39%	470.000
Lituania	20.310	0,02%			-20.310
Lussemburgo	2.500.000	1,91%			-2.500.000
Malaysia	72.295	0,06%			-72.295
Malta			7.227	0,02%	7.227
Montenegro			7.975	0,02%	7.975
Norvegia			1.314.308	3,90%	1.314.308
Nuova Zelanda	1.123.729	0,86%			-1.123.729
Paesi Bassi	1.333.140	1,02%	260.210	0,77%	-1.072.930
Polonia	1.582.511	1,21%			-1.582.511
Portogallo	104.540	0,08%	143.774	0,43%	39.234
Qatar			122.768	0,36%	122.768
Regno Unito	6.692.080	5,12%	5.827.233	17,28%	-864.847
Singapore	5.914	0,00%	8.200	0,02%	2.286
Slovacchia			6.000	0,02%	6.000
Slovenia	6.708.948	5,13%	1.138.442	3,38%	-5.570.506
Spagna	1.112.199	0,85%	5.445.130	16,14%	4.332.931
Stati Uniti	5.437.475	4,16%	2.105.682	6,24%	-3.331.793
Sudafrica	1.188.947	0,91%			-1.188.947
Svezia	2.470.592	1,89%	176.319	0,52%	-2.294.273
Svizzera	797.204	0,61%	1.187.090	3,52%	389.886
Tunisia	16.208	0,01%	32.700	0,10%	16.492

Turchia	436.000	0,33%	2.418.108	7,17%	1.982.108
Ucraina	1.107.235	0,85%	9.816	0,03%	-1.097.419
Uruguay			35.407	0,10%	35.407
AFRICA	1.205.155	0,92%	571.167	1,69%	-633.988
AMERICA	5.595.066	4,28%	4.146.638	12,29%	-1.448.428
ASIA	128.334	0,10%	426.508	1,26%	298.174
EUROPA	122.710.806	93,84%	28.297.405	83,89%	-94.413.401
UNIONE EUROPEA 25	117.038.474	89,50%	22.259.004	65,99%	-94.779.470
UNIONE EUROPEA 27	117.197.946	89,63%	22.259.004	65,99%	-94.938.942
EXTRA UE 25	5.672.332	4,34%	6.038.401	17,90%	366.069
EXTRA UE 27	5.512.860	4,22%	6.038.401	17,90%	525.541
OCEANIA	1.124.832	0,86%	289.261	0,86%	-835.571
MONDO	130.764.193	100,00%	33.730.979	100,00%	-97.033.214

Tabella A2.4 - Interscambio commerciale in valore e percentuale per area e paese di unità da diporto pneumatiche da diporto Gennaio-Dicembre
2006 Fonte Istat

PAESE / AREA	IMPORT €	%	EXPORT €	%	SALDO
Albania			7.172	0,02%	7.172
Argentina	13.173	0,08%			-13.173
Australia	117.184	0,73%	11.950	0,04%	-105.234
Austria	1.307	0,01%	391.668	1,18%	390.361
Bahama	15.000	0,09%			-15.000
Bahrein	1.583	0,01%	2.621	0,01%	1.038
Belgio	1.270.377	7,89%	605.871	1,82%	-664.506
Bulgaria			3.393	0,01%	3.393
Canada	39.887	0,25%	937	0,00%	-38.950
Cayman, Isole			83.709	0,25%	83.709
Ceca, Repubblica	12.228	0,08%	62.929	0,19%	50.701
Cina	218.415	1,36%			-218.415
Cipro			466.019	1,40%	466.019
Croazia			487.305	1,46%	487.305
Cuba			19.089	0,06%	19.089
Danimarca			155.583	0,47%	155.583
Dominicana, Repubblica			1.520	0,00%	1.520
Emirati Arabi Uniti	22.119	0,14%	318.029	0,95%	295.910
Federazione russa			199.117	0,60%	199.117
Finlandia	76.037	0,47%	15.410	0,05%	-60.627
Francia	4.993.548	31,03%	12.594.407	37,80%	7.600.859
Germania	197.199	1,23%	1.069.308	3,21%	872.109
Giappone	5.277	0,03%	746	0,00%	-4.531
Grecia			4.614.877	13,85%	4.614.877
India			5.000	0,02%	5.000
Irlanda			83.956	0,25%	83.956
Islanda			22.462	0,07%	22.462
Israele			13.173	0,04%	13.173
Kazakistan			1.080.000	3,24%	1.080.000
Kuwait			17.262	0,05%	17.262
Lettonia	1.602	0,01%	175.181	0,53%	173.579
Libia			21.000	0,06%	21.000
Lituania			2.745	0,01%	2.745
Macedonia, Ex repubblica iugoslava di			5.191	0,02%	5.191
Maldive	1.323	0,01%	26.505	0,08%	25.182
Malta	1.580.000	9,82%	179.732	0,54%	-1.400.268
Marocco			5.407	0,02%	5.407
Montenegro			48.300	0,14%	48.300
Nigeria			1.709	0,01%	1.709
Norvegia			264.331	0,79%	264.331
Nuova Zelanda			2.748	0,01%	2.748
Paesi Bassi	53.888	0,33%	1.291.832	3,88%	1.237.944
Paesi e territori non determinati	2.000	0,01%			-2.000
Polinesia francese			53.210	0,16%	53.210
Polonia			105.423	0,32%	105.423
Portogallo			645.172	1,94%	645.172

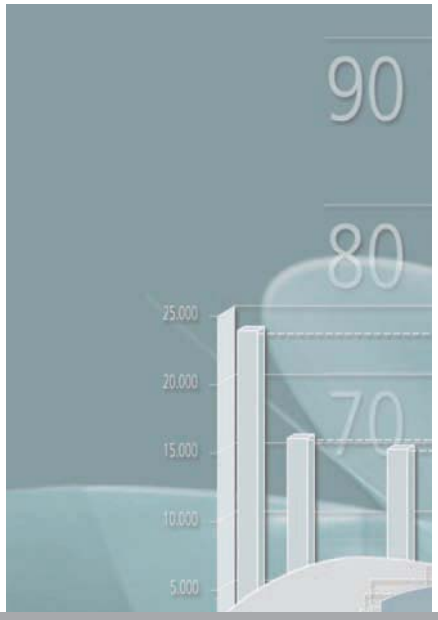
Regno Unito	42.168	0,26%	376.665	1,13%	334.497
Romania	22.492	0,14%	32.070	0,10%	9.578
Saint Vincente e le Grenadine			29.601	0,09%	29.601
Saint-Pierre e Miquelon			21.580	0,06%	21.580
Serbia			30.075	0,09%	30.075
Slovacchia			14.993	0,04%	14.993
Slovenia			144.346	0,43%	144.346
Spagna	220.614	1,37%	4.632.938	13,90%	4.412.324
Stati Uniti	503.064	3,13%	277.595	0,83%	-225.469
Sudafrica			38.153	0,11%	38.153
Svezia			530.291	1,59%	530.291
Svizzera	5.789	0,04%	404.765	1,21%	398.976
Tanzania, Repubblica unita di			725	0,00%	725
Tunisia	6.377.209	39,63%	96.160	0,29%	-6.281.049
Turchia	161.324	1,00%	169.166	0,51%	7.842
Ucraina	12.701	0,08%	263.272	0,79%	250.571
Ungheria			14.505	0,04%	14.505
Venezuela	124.239	0,77%	1.080.021	3,24%	955.782
AFRICA	6.377.209	39,63%	163.154	0,49%	-6.214.055
AMERICA	695.363	4,32%	1.514.052	4,54%	818.689
ASIA	248.717	1,55%	1.463.336	4,39%	1.214.619
EUROPA	8.651.274	53,76%	30.110.470	90,37%	21.459.196
UNIONE EUROPEA 25	8.448.968	52,50%	28.173.851	84,56%	19.724.883
UNIONE EUROPEA 27	8.471.460	52,64%	28.209.314	84,66%	19.737.854
EXTRA UE 25	202.306	1,26%	1.936.619	5,81%	1.734.313
EXTRA UE 27	179.814	1,12%	1.901.156	5,71%	1.721.342
OCEANIA	117.184	0,73%	67.908	0,20%	-49.276
ALTRE DESTINAZIONI	2.000	0,01%			-2.000
MONDO	16.091.747		33.318.920		17.227.173

Tabella A2.5 - Interscambio commerciale in valore e percentuale per area e paese di unità da diporto Gennaio-Dicembre 2006
Fonte Istat

PAESE / AREA	IMPORT €	%	EXPORT €	%	SALDO
Albania	800	0,00%	16.902	0,00%	16.102
Algeria			131.438	0,01%	131.438
Andorra			2.723.400	0,16%	2.723.400
Angola			504.091	0,03%	504.091
Antigua e Barbuda	57.987	0,01%			-57.987
Antille Olandesi			211.191	0,01%	211.191
Argentina	1.663.477	0,22%	151.300	0,01%	-1.512.177
Australia	10.095.450	1,36%	9.074.123	0,52%	-1.021.327
Austria	13.673.536	1,84%	27.397.945	1,58%	13.724.409
Bahama	15.000	0,00%	34.819	0,00%	19.819
Bahrein	1.583	0,00%	2.621	0,00%	1.038
Belgio	1.829.426	0,25%	2.496.779	0,14%	667.353
Belize			472.875	0,03%	472.875
Bermuda			28.950.000	1,67%	28.950.000
Bosnia e Erzegovina			230.000	0,01%	230.000
Brasile	1.427.953	0,19%	864.503	0,05%	-563.450
Bulgaria	159.472	0,02%	729.512	0,04%	570.040
Camerun			25.086	0,00%	25.086
Canada	3.111.463	0,42%	4.819.070	0,28%	1.707.607
Capo verde			449.007	0,03%	449.007
Cayman, Isole	6.550.000	0,88%	188.501.235	10,90%	181.951.235
Ceca, Repubblica	874.908	0,12%	1.436.526	0,08%	561.618
Cile			564.025	0,03%	564.025
Cina	2.386.165	0,32%	1.940.646	0,11%	-445.519
Cipro	12.000.000	1,62%	11.644.666	0,67%	-355.334
	38.699	0,01%	278.657	0,02%	239.958
Comore	3.700.000	0,50%	3.025.425	0,17%	-674.575
Congo			63.415	0,00%	63.415
Corea del Sud	10.975	0,00%	36.801	0,00%	25.826

Costa d'Avorio			14.292	0,00%	14.292
Croazia	18.248.189	2,46%	42.267.366	2,44%	24.019.177
Cuba			374.406	0,02%	374.406
Danimarca	5.260.274	0,71%	2.029.206	0,12%	-3.231.068
Dominicana, Repubblica	380.022	0,05%	2.100.392	0,12%	1.720.370
Egitto			2.453.702	0,14%	2.453.702
Emirati Arabi Uniti	671.265	0,09%	62.577.737	3,62%	61.906.472
Estonia	55.880	0,01%	5.389.925	0,31%	5.334.045
Federazione russa	1.550.000	0,21%	22.223.641	1,29%	20.673.641
Filippine			3.700	0,00%	3.700
Finlandia	6.453.392	0,87%	1.895.309	0,11%	-4.558.083
Francia	250.190.526	33,68%	262.604.983	15,19%	12.414.457
Gabon			110.710	0,01%	110.710
Germania	46.069.717	6,20%	29.315.376	1,70%	-16.754.341
Ghana			39.583	0,00%	39.583
Giappone	193.703	0,03%	1.770.955	0,10%	1.577.252
Gibilterra	750.000	0,10%	11.514.370	0,67%	10.764.370
Gibuti			604.800	0,03%	604.800
Giordania			2.072.988	0,12%	2.072.988
Grecia	1.257.700	0,17%	51.373.878	2,97%	50.116.178
Grenada			4.512.944	0,26%	4.512.944
Guinea-Bissau			850	0,00%	850
Guyana			64.702	0,00%	64.702
Hong Kong			20.667.822	1,20%	20.667.822
India	3.000	0,00%	20.000	0,00%	17.000
Indonesia	65.721	0,01%			-65.721
Irlanda			7.501.592	0,43%	7.501.592
Isole Canarie / Ceuta			1.698.080	0,10%	1.698.080
Islanda			22.462	0,00%	22.462
Israele	206.650	0,03%	2.448.232	0,14%	2.241.582
Kazakistan			3.465.000	0,20%	3.465.000
Kuwait			2.230.080	0,13%	2.230.080
Lettonia	4.569	0,00%	972.434	0,06%	967.865
Libano	6.130.000	0,83%	3.465.313	0,20%	-2.664.687
Liberia			17.062.373	0,99%	17.062.373
Libia			585.269	0,03%	585.269
Lituania	31.310	0,00%	2.745	0,00%	-28.565
Lussemburgo	6.731.000	0,91%	10.025.626	0,58%	3.294.626
Macedonia, Ex repubblica iugoslava di			66.504	0,00%	66.504
Malaysia	3.855.717	0,52%	1.139.762	0,07%	-2.715.955
Maldive	1.323	0,00%	26.505	0,00%	25.182
Malta	1.580.000	0,21%	25.066.680	1,45%	23.486.680
Marocco			309.407	0,02%	309.407
Marshall, Isole			18.307.729	1,06%	18.307.729
Mayotte			100.574	0,01%	100.574
Melilla			9.045.400	0,52%	9.045.400
Messico	125.453	0,02%	5.954.287	0,34%	5.828.834
Montenegro			484.826	0,03%	484.826
Namibia	2.550.000	0,34%			-2.550.000
Nigeria			377.944	0,02%	377.944
Norvegia	1.476.330	0,20%	13.752.731	0,80%	12.276.401
Nuova Caledonia			20.230	0,00%	20.230
Nuova Zelanda	1.123.729	0,15%	1.115.000	0,06%	-8.729
Paesi Bassi	14.359.030	1,93%	20.646.444	1,19%	6.287.414
Paesi e territori non determinati	3.508	0,00%			-3.508
Panama	5.500	0,00%	9.913.890	0,57%	9.908.390
Paraguay	6.283	0,00%	10.000	0,00%	3.717
Polinesia francese			53.210	0,00%	53.210
Polonia	7.917.538	1,07%	626.541	0,04%	-7.290.997
Portogallo	15.198.725	2,05%	33.988.557	1,97%	18.789.832
Qatar			5.621.513	0,33%	5.621.513
Regno Unito	103.906.063	13,99%	204.971.642	11,85%	101.065.579
Romania	25.786	0,00%	1.543.168	0,09%	1.517.382
Saint Vincente e le Grenadine	19.401.129	2,61%	41.897.878	2,42%	22.496.749
Santa Lucia			21.580	0,00%	21.580

Seicelle			292.000	0,02%	292.000
Senegal			17.330	0,00%	17.330
Serbia	63.098	0,01%	30.075	0,00%	-33.023
Singapore	3.294.032	0,44%	9.562.772	0,55%	6.268.740
Slovacchia			544.422	0,03%	544.422
Slovenia	13.897.155	1,87%	15.495.951	0,90%	1.598.796
Spagna	31.060.718	4,18%	97.622.651	5,65%	66.561.933
Sri Lanka			302.400	0,02%	302.400
Stati Uniti	83.145.110	11,19%	197.837.589	11,44%	114.692.479
Sudafrica	1.837.465	0,25%	1.137.106	0,07%	-700.359
Svezia	5.629.508	0,76%	5.696.207	0,33%	66.699
Svizzera	2.158.235	0,29%	17.424.934	1,01%	15.266.699
Taiwan	4.335.318	0,58%	115.116	0,01%	-4.220.202
Tanzania, Repubblica unita di			16.141	0,00%	16.141
Thailandia	1.320	0,00%	215.000	0,01%	213.680
Tunisia	10.493.317	1,41%	185.491	0,01%	-10.307.826
Turchia	8.111.813	1,09%	15.007.339	0,87%	6.895.526
Turks e Caicos, Isole	700.000	0,09%	141.164	0,01%	-558.836
Ucraina	1.119.936	0,15%	947.583	0,05%	-172.353
Uganda			57.445	0,00%	57.445
Ungheria	500.000	0,07%	1.034.062	0,06%	534.062
Uruguay			577.448	0,03%	577.448
Venezuela	153.559	0,02%	9.497.358	0,55%	9.343.799
Vergini Britanniche, Isole	2.912.000	0,39%	97.738.121	5,65%	94.826.121
Yemen			435.400	0,03%	435.400
Zambia			1.699	0,00%	1.699
AFRICA	18.580.782	2,50%	38.308.658	2,22%	19.727.876
AMERICA	119.643.635	16,11%	595.348.270	34,43%	475.704.635
ASIA	21.156.772	2,85%	118.120.363	6,83%	96.963.591
EUROPA	572.194.634	77,03%	948.906.124	54,87%	376.711.490
UNIONE EUROPEA 25	538.480.975	72,49%	819.780.147	47,41%	281.299.172
UNIONE EUROPEA 27	538.666.233	72,52%	822.052.827	47,54%	283.386.594
EXTRA UE (25)	33.713.659	4,54%	129.125.977	7,47%	95.412.318
EXTRA UE (27)	33.528.401	4,51%	126.853.297	7,34%	93.324.896
OCEANIA	11.219.179	1,51%	28.570.292	1,65%	17.351.113
ALTRE DESTINAZIONI	3.508	0,00%			-3.508
MONDO	742.798.510		1.729.253.707		986.455.197



Appendice A3
Nuove immatricolazioni

Tabella A3.1 - Distribuzione regionale delle unità 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	CON MOTORE IDROGETTO	
ABRUZZO	GIULIANOVA		2	2	3	2		9
	ORTONA		2	1		1		4
	PESCARA		6	5	7	3		21
	VASTO		1					1
	TOTALE		11	8	10	6		35
CALABRIA	CETRARO				4			4
	CORIGLIANO CALABRO				1			1
	PORTO GIOIA TAURO				1			1
	REGGIO CALABRIA		5	3				8
	PORTO VIBO VALENTIA MARINA			2	4			6
	ROCCELLA JONICA			1				1
	SOVERATO			1		1		2
	TOTALE		5	7	10	1		23
CAMPANIA	CASTELLAMMARE DI STABIA		2	42	5	1		50
	ISCHIA		1	7	1	1		10
	NAPOLI		3	47	75	34	1	160
	POZZUOLI		1	23	62	2		88
	PROCIDA	1	33	1		1		36
	SALERNO		8	20	20	6		54
	TORRE ANNUNZIATA			3				3
	TORRE DEL GRECO	1		4	2	1		8
	TOTALE	2	48	147	165	46	1	409
EMILIA ROMAGNA	PORTO GARIBALDI		2	6	9	3		20
	RAVENNA		24	18				42
	RIMINI	1	104	44	21			170
	TOTALE	1	130	68	30	3		232
FRIULI VENEZIA GIULIA	GRADO		57	88	54	3		202
	MONFALCONE		77	115	49	1		242
	PORTO NOGARO		1	1				2
	TRIESTE		17	9	9	2		37
	TOTALE		152	213	112	6		483
LAZIO	CIVITAVECCHIA	4	2	1	1			8
	GAETA		1	11	8	3		23
	ROMA		93	170	82	21		366
	TERRACINA			4	3			7
	TOTALE	4	96	186	94	24		404
LIGURIA	ALASSIO		2	6	2			10
	GENOVA		16	56	57	1		130
	IMPERIA		37	22	12	2		73
	LA SPEZIA		80	79	46	11		216
	S. MARGHERITA LIGURE		77	129	19	5		230
	SANREMO		31	25				56
	SAVONA		21	48	57	1		127
	TOTALE		264	365	193	20		842
MARCHE	ANCONA		15	8	3	2		28
	CIVITANOVA MARCHE		3		2			5
	FANO		4	42	4	8		58
	PESARO			54	3	3		60
	SAN BENEDETTO DEL TRONTO		1	9				10
	TOTALE		23	113	12	13		161
PUGLIA	BARI		2	3	4	3		12
	BARLETTA				1			1
	BRINDISI		4	2	2			8
	GALLIPOLI		4	8	3			15
	MANFREDONIA		3	3	1	1		8
	MOLFETTA				1			1
	OTRANTO	1		1				2
	TARANTO			15	6			21

	VIESTE				1			1
	TOTALE	1	13	32	19	4		69
SARDEGNA	ALGHERO		6		1			7
	CAGLIARI		5	2				7
	CARLOFORTE		1					1
	GOLFO ARANCI		4	26	6	10		46
	LA MADDALENA		9	9				18
	OLBIA		17	56	39	7		119
	PORTO TORRES		3	2	1			6
	SANT'ANTIOCO		2	1				3
	TOTALE		47	96	47	17		207
SICILIA	AUGUSTA		1	1				2
	CATANIA		9		1			10
	GELA		1					1
	LICATA			1				1
	LIPARI		1	2				3
	MAZARA DEL VALLO			1	1			2
	MESSINA		3	4				7
	MILAZZO		2	1	7			10
	PALERMO		10	12	11	3		36
	PORTICELLO		1					1
	PORTO EMPEDOCLE			1				1
	RIPOSTO		1	1				2
	SIRACUSA		4	4	2			10
	TERMINI IMERESE				1			1
	TRAPANI	8	3	2	4	2		19
	TOTALE	8	36	30	27	5		106
TOSCANA	LIVORNO		12	31	4	5		52
	MARINA DI CARRARA		29	51	17	10		107
	PIOMBINO		56	52	9	17		134
	PORTO S. STEFANO		6	16	11	2		35
	PORTOFERRAIO		28	43	45	12		128
	VIAREGGIO		48	185	165	14		412
	TOTALE		179	378	251	60		868
VENETO	CAORLE		48	20	20			88
	CHIOGGIA		10	96	47	20		173
	JESOLO		1	4	3	3		11
	VENEZIA		10	21	8	6		45
	TOTALE		69	141	78	29		317
TOTALE		16	1.073	1.784	1.048	234	1	4.156

Tabella A3.2 - Distribuzione regionale delle unità da diporto immatricolate per lunghezza (in acque marittime)

REGIONE	LOCALITA'	LUNGHEZZA (m)							
		< 7,5	7,51 A 10	10,1 - 12	12,01 - 16	16,01 - 20	20,01 - 24	>24	TOT.
ABRUZZO	GIULIANOVA		5	3	1				9
	ORTONA		2		2				4
	PESCARA	2	5	8	5	1			21
	VASTO						1		1
	TOTALE	2	12	11	8	1	1		35
CALABRIA	CETRARO	1	1	1	1				4
	CORIGLIANO CALABRO				1				1
	PORTO GIOIA TAURO			1					1
	REGGIO CALABRIA			3	5				8
	PORTO VIBO VALENTIA MARINA		3	1	2				6
	ROCCELLA JONICA				1				1
	SOVERATO	1	1						2
	TOTALE	2	5	6	10				23
CAMPANIA	CASTELLAMMARE DI STABIA	1	20	9	15	4	1		50
	ISCHIA			3	2	5			10
	NAPOLI		56	39	44	14			153
	POZZUOLI		32	18	32	5	1		88
	PROCIDA		5	12	19				36
	SALERNO	2	14	17	22	2			57
	TORRE ANNUNZIATA	3							3
	TORRE DEL GRECO		2	3	1		1		7
	TOTALE	6	129	101	135	30	3		404
EMILIA ROMAGNA	PORTO GARIBALDI	1	11	5	2	1			20
	RAVENNA		10	19	13				42
	RIMINI		19	55	72	19	4		169
	TOTALE	1	40	79	87	20	4		231
FRIULI VENEZIA GIULIA	GRADO		45	54	77	17	9		202
	MONFALCONE		18	59	62	20	6		165
	PORTO NOGARO				2				2
	TRIESTE	3	9	10	13	2			37
	TOTALE	3	72	123	154	39	15		406
LAZIO	ANZIO		27	36	21		2		86
	CIVITAVECCHIA	1	3	3	2				9
	GAETA		9	6	6	2			23
	ROMA	8	73	107	95	46	38		367
	TERRACINA		2	4			1		7
	TOTALE	9	114	156	124	48	41		492
LIGURIA	ALASSIO	1	1	4	4				10
	GENOVA	2	22	33	47	21	5		130
	IMPERIA		9	30	25	3	4	2	73
	LA SPEZIA	1	32	77	71	17	12	6	216
	S. MARGHERITA LIGURE	3	47	49	104	30	6		239
	SANREMO	1	9	23	12	6	5		56
	SAVONA	3	41	51	21	7	4		127
	TOTALE	11	161	267	284	84	36	8	851
MARCHE	ANCONA		6	8	11	2	1		28
	CIVITANOVA MARCHE		1	1	2	1			5
	FANO	1	21	2	19	8	5		56
	PESARO	1	4	7	20	25	3		60
	SAN BENEDETTO DEL TRONTO	2	3	4	4		1		14
	TOTALE	4	35	22	56	36	10		163
PUGLIA	BARI	2	8	2					12
	BARLETTA		1						1
	BRINDISI		1	3	4				8
	GALLIPOLI		1	6	8				15
	MANFREDONIA			4	4				8
	MOLFETTA		1						1
	OTRANTO			1	1				2
	TARANTO		5	10	5		1		21

	VIESTE			1					1
	TOTALE	2	17	27	22		1		69
SARDEGNA	ALGHERO		1	6					7
	CAGLIARI			5	1			1	7
	CARLOFORTE			1					1
	GOLFO ARANCI		12	14	14	3	2	1	46
	LA MADDALENA		4	7	6	1			18
	OLBIA	3	22	22	57	9	6		119
	PORTO TORRES			6					6
	SANT'ANTIOCO		2		1				3
	TOTALE	3	41	61	79	13	8	2	207
SICILIA	AUGUSTA			1	1				2
	CATANIA			4	6				10
	GELA				1				1
	LICATA		1						1
	LIPARI			3					3
	MAZARA DEL VALLO	1	1						2
	MESSINA			5	1	1			7
	MILAZZO		1	5	3	1			10
	PALERMO		12	11	8	1	4		36
	PORTICELLO				1				1
	PORTO EMPEDOCLE		1						1
	RIPOSTO		1	1					2
	SIRACUSA		3	4	2	1			10
	TERMINI IMERESE			1					1
	TRAPANI	2	3	5	6	2	1		19
	TOTALE	3	23	40	29	6	5		106
TOSCANA	LIVORNO	6	13	10	15	5	2	1	52
	MARINA DI CARRARA	2	24	20	26	22	11	1	106
	PIOMBINO	2	26	52	42	10	2		134
	PORTO S. STEFANO	1	11	8	11	2	2		35
	PORTOFERRAIO	4	45	37	26	15	2		129
	VIAREGGIO	13	119	114	118	27	11	9	411
	TOTALE	28	238	241	238	81	30	11	867
VENETO	CAORLE	1	8	41	34	5			89
	CHIOGGIA	6	44	44	55	22	2		173
	JESOLO		5	2	4				11
	VENEZIA	1	12	8	8	13	2	1	45
	TOTALE	8	69	95	101	40	4	1	318
TOTALE		82	956	1.229	1.327	398	158	22	4.172

Tabella A3.3
Distribuzione regionale delle unità da diporto immatricolate per potenza (in acque marittime)

REGIONE	LOCALITA'	POTENZA IN HP				
		fino 75	75,1 - 300	300,1 - 700	> 700	TOTALE
ABRUZZO	GIULIANOVA	2		6	1	9
	ORTONA	2		1	1	4
	PESCARA	7	9	4	1	21
	VASTO				1	1
	TOTALE	11	9	11	4	35
CALABRIA	CETRARO		2	2		4
	CORIGLIANO CALABRO		1			1
	PORTO GIOIA TAURO			1		1
	REGGIO CALABRIA	2	3	2	1	8
	PORTO VIBO VALENTIA MARINA		2	3	1	6
	ROCCELLA JONICA			1		1
	SOVERATO		1	1		2
	TOTALE	2	9	10	2	23
CAMPANIA	CASTELLAMMARE DI STABIA	4	7	19	21	51
	ISCHIA	1	1	2	6	10
	NAPOLI	4	13	88	48	153
	POZZUOLI		2	57	29	88
	PROCIDA	24	11	1		36
	SALERNO	10	5	29	13	57
	TORRE ANNUNZIATA	3				3
	TORRE DEL GRECO	1	4	2		7
	TOTALE	47	43	198	117	405
EMILIA ROMAGNA	PORTO GARIBALDI	3	2	14	1	20
	RAVENNA	22	20			42
	RIMINI	99	12	22	36	169
	TOTALE	124	34	36	37	231
FRIULI VENEZIA GIULIA	GRADO	55	12	80	55	202
	MONFALCONE	73	6	41	46	166
	PORTO NOGARO	1			1	2
	TRIESTE	16	14	4	3	37
	TOTALE	145	32	125	105	407
LAZIO	CIVITAVECCHIA	6		1		7
	GAETA	2	1	16	4	23
	ROMA	91	25	106	144	366
	TERRACINA			5	2	7
	TOTALE	99	26	128	150	403
LIGURIA	ALASSIO	3	3	4		10
	GENOVA	14	20	55	38	127
	IMPERIA	35	3	16	19	73
	LA SPEZIA	72	16	61	67	216
	S. MARGHERITA LIGURE	65	57	68	45	235
	SANREMO	29	6	7	14	56
	SAVONA	25	14	68	20	127
	TOTALE	243	119	279	203	844
MARCHE	ANCONA	12	6	5	5	28
	CIVITANOVA MARCHE	1	2		2	5
	FANO	6	19	16	14	55
	PESARO	4		6	50	60
	SAN BENEDETTO DEL TRONTO	6	2	4	2	14
	TOTALE	29	29	31	73	162
PUGLIA	BARI	3	4	5		12
	BARLETTA			1		1
	BRINDISI	4		2	2	8
	GALLIPOLI	4	6	5		15
	MANFREDONIA	3	1	4		8
	MOLFETTA			1		1
	OTRANTO	1				1
	TARANTO	5	2	10	4	21

	VIESTE			1		1
	TOTALE	20	13	29	6	68
SARDEGNA	ALGHERO	5	1	1		7
	CAGLIARI	4	1	1	1	7
	CARLOFORTE	1				1
	GOLFO ARANCI	4	2	16	24	46
	LA MADDALENA	7	3	7	1	18
	OLBIA	11	10	56	41	118
	PORTO TORRES	3		2	1	6
	SANT'ANTIOCO	2	1			3
	TOTALE	37	18	83	68	206
SICILIA	AUGUSTA	2				2
	CATANIA	8	1	1		10
	GELA	1				1
	LICATA			1		1
	LIPARI	1		2		3
	MAZARA DEL VALLO		1	1		2
	MESSINA	3		1	3	7
	MILAZZO	1	1	7	1	10
	PALERMO	11	4	15	6	36
	PORTICELLO	1				1
	PORTO EMPEDOCLE		1			1
	RIPOSTO	1		1		2
	SIRACUSA	3	3	4		10
	TERMINI IMERESE			1		1
	TRAPANI	7	7	4	1	19
	TOTALE	39	18	38	11	106
TOSCANA	LIVORNO	10	10	12	20	52
	MARINA DI CARRARA	24	10	25	42	101
	PIOMBINO	47	16	40	26	129
	PORTO S. STEFANO	5	1	20	9	35
	PORTOFERRAIO	23	17	52	35	127
	VIAREGGIO	52	39	207	114	412
	TOTALE	161	93	356	246	856
VENETO	CAORLE	46	2	23	17	88
	CHIOGGIA	46	26	63	38	173
	JESOLO		2	8	1	11
	VENEZIA	11	3	10	19	43
	TOTALE	103	33	104	75	315
TOTALE		1.060	476	1.428	1.097	4.061

La Nautica in cifre
Analisi del mercato per l'anno 2006

E' una pubblicazione redatta da UCINA
per i propri associati

Hanno contribuito:

Comando Generale delle Capitanerie di Porto
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ufficio di Statistica
ICOMIA, International Council of Marine Industry Associations
Assilea Associazione Italiana Leasing
Fraser Yachts - Worldwide
Amico&Co - Bain&Company
Osservatorio Mercato Nautico della Facoltà di Economia dell'Università di Roma Tor Vergata
Università degli Studi di Genova - Dipartimento di economia e Metodi Quantitativi

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

Sono graditi commenti, suggerimenti,
segnalazioni di eventuali errori
o richieste di ulteriori copie a:
UCINA
Unione Nazionale Cantieri e Industrie Nautiche ed Affini
Piazzale JF Kennedy, 1 - 16129 Genova
Fax 010 5531104
e-mail: ucina@ucina.net
Visitate il nostro sito: www.ucina.net

design
Gabriella Ventaglio

stampa Algraphy
Genova, ottobre 2007
copie 2000