

LA·NAUTICA·IN  
**C1FR3**



**.LOG.**

ANALISI DEL MERCATO PER L'ANNO 2020



CONFINDUSTRIA  
NAUTICA



FONDAZIONE  
EDISON

LA·NAUTICA·IN  
**C1FR3**



**.LOG.**

ANALISI DEL MERCATO PER L'ANNO 2020









CON IL PATROCINIO DEL







# Indice

<b>PREFAZIONE</b> .....	4
<b>EDITORIALE</b> .....	6
Prima parte	
<b>L'INDUSTRIA NAUTICA</b>	
 1. IL 2020 IN SINTESI .....	11
 2. L'INDUSTRIA DELLA NAUTICA IN ITALIA .....	19
a. Fatturato .....	19
b. Addetti .....	24
c. Contributo al PIL .....	26
 3. LA CANTIERISTICA .....	31
a. Costruzione e importazione di nuove unità da diporto .....	31
b. Refit, riparazione e rimessaggio .....	38
c. Il finanziamento in leasing delle imbarcazioni .....	39
d. Il commercio con l'estero .....	43
e. Il rilievo dell'industria italiana della cantieristica nautica in Europa .....	54
 4. GLI ACCESSORI .....	67
 5. I MOTORI .....	73
Seconda Parte	
<b>IL DIPORTISMO</b>	
 6. IL PARCO NAUTICO .....	81
a. In Italia .....	81
b. Nel mondo .....	88
 7. LA RICETTIVITÀ .....	95
a. In Italia .....	95
b. Nel mondo .....	99
 8. LE PATENTI NAUTICHE IN ITALIA .....	103



# PREFAZIONE

## **L'industria italiana della nautica non smette di stupire.**

Dopo un ciclo di cinque anni di crescita consecutiva a doppia cifra, nel 2020 – anno che ha visto indicatori negativi per la quasi totalità dei settori industriali – il comparto nautico è riuscito a mantenersi sostanzialmente stabile, nonostante tutte le complessità e le incertezze determinate dalla pandemia. Le attività diportistiche escono quindi premiate dalle nuove neces-

sità di distanziamento sociale e la nautica vive oggi un periodo di forte interesse e attrattiva. Tutti i principali indicatori portano a guardare al futuro dell'industria nautica con entusiasmo: le prime stime per il 2021 indicano infatti una possibile crescita verso i livelli massimi raggiunti nel biennio 2007/2008, con il fatturato globale di settore che punta alla soglia dei 6 miliardi di euro. Confindustria Nautica, grazie alla continuativa attività di supporto alle aziende e di confronto con il Go-

verno, è riuscita ancora una volta a fare la propria parte a sostegno del settore e plaude al successo delle proprie Aziende, sempre più centrali nel contesto internazionale del mondo della nautica da diporto.



SAVERIO CECCHI

*Presidente di Confindustria Nautica*



## Per una corretta lettura dei dati

A livello metodologico è importante rimarcare che i dati sul segmento costruzione di unità da diporto fanno riferimento alle sole attività attinenti alla produzione nautica delle aziende (a differenza dei dati generalmente pubblicati nelle comunicazioni corporate), quindi a esclusione delle attività non-core. Nella prima parte della pubblicazione i dati statistici relativi alle aziende di settore fanno riferimento a database differenti (Nautica in Cifre, ISTAT, AIDA - Bureau Van Dijk, ITC-UN Comtrade): non risulta pertanto sempre possibile una comparazione diretta fra i valori risultanti nei diversi capitoli. La banca dati storica della Nautica in Cifre si è arricchita, affinata e aggiornata anno dopo anno, risultando oggi un elemento assolutamente imprescindibile per comprendere i trend dell'industria nautica in Italia. È basata sui dati economici di tutte le imprese significative del settore nautico (produttrici e importatrici), che vengono aggiornati

annualmente in primo luogo attraverso la raccolta dei Moduli di Autocertificazione compilati. Nel questionario sono richieste informazioni relative a localizzazione e forma societaria, numero di addetti, fatturato complessivo e nautico, valori economici di import-export e classificazione merceologica delle vendite. Nella fase di revisione dei dati raccolti sono stati individuati i valori fuori scala ed è stata effettuata una verifica di congruenza sugli anni precedenti. Per i questionari incompleti o errati si è proceduto a una verifica diretta con i referenti aziendali. Per le imprese non rispondenti al questionario, ma tuttora operative e significative dal punto di vista del volume d'affari, è stata effettuata un'integrazione delle variabili d'interesse, utilizzando valori desunti dai bilanci ufficiali o dalla comunicazione corporate delle stesse aziende. Nel capitolo 3.d, per analizzare i dati dell'interscambio commerciale dell'Italia della cantieristica da diporto, Fondazione Edison si è avvalsa della banca dati ISTAT (Ateco 30.12

"imbarcazioni da diporto e sportive"); il posizionamento del comparto nel contesto internazionale, a livello di export e di saldo commerciale, è invece avvenuto sulla base dei dati ITC-UN Comtrade (classificazione HS 2012). Le indagini del capitolo 3.e sulle principali destinazioni dell'export dei maggiori poli produttivi nazionali della nautica da diporto sono state effettuate utilizzando la banca dati AIDA - Bureau Van Dijk (costruita sui bilanci delle imprese e aggiornata al 2018): i dati sono relativi alla somma del codice 30.12 più la parte del codice 30.11 "navi e strutture galleggianti" di pertinenza della produzione nautica. Nello stesso capitolo i dati sull'export derivano invece dalla banca dati ISTAT e sono relativi alla voce 30.1 "navi e imbarcazioni" (che include anche la cantieristica navale), non essendo disponibile a livello provinciale il dettaglio relativo alle sole "imbarcazioni da diporto e sportive": i valori risultanti non sono pertanto confrontabili con quelli analoghi esposti in altre sezioni del rapporto.

## I trend dell'industria nautica per l'anno 2021 e i dati di consuntivo per l'anno 2020

La rilevazione sull'andamento dell'anno nautico conclusosi al 31 agosto 2021, effettuata dall'Ufficio Studi Confindustria Nautica sulla base di un campione significativo di aziende della produzione, registra risultati ampiamente positivi per l'intero settore nautico.

La stima di crescita del fatturato globale dell'industria italiana della nautica indica per l'anno solare 2021 un valore di +23,8%, con un range di variazione del  $\pm 5\%$  che determina un fatturato complessivo compreso fra 5,5 e 6,0 miliardi di euro (cfr. figura 1.1 a pagina 13).

Si tratta di un dato che va molto oltre il rimbalzo post lockdown registrato dall'industria italiana. Appaiono infatti determinanti vari fattori, fra cui la crescita molto significativa dell'export della cantieristica, che nell'anno scorso

revole 3° trimestre 2020 - 2° trimestre 2021 ha raggiunto il massimo valore storico di 2,8 miliardi di euro, i portafogli ordini dei cantieri italiani di superyacht, che per molti operatori coprono il prossimo triennio, e l'ottima performance dei comparti dell'accessoristica nautica e dei motori marini. Qualora i dati del quarto trimestre 2021 confermassero la fascia superiore di stima, l'industria italiana della nautica tornerebbe a toccare i livelli massimi di fatturato raggiunti nel biennio 2007/2008.

Relativamente ai dati di consuntivo dell'anno solare 2020, che emergono dalle elaborazioni pubblicate nella nuova edizione del rapporto La Nautica in Cifre LOG, si confermano le precedenti stime di sostanziale tenuta del settore, a fronte delle complessità determinate dalla pandemia.

Il fatturato globale dell'industria nautica si è attestato su 4,66 miliardi di euro, con una crescita pari all'1,36% per il comparto della produzione cantieristica, determinata dalla riapertura

anticipata delle attività industriali, ottenuta da Confindustria Nautica grazie all'attività di confronto con il Governo. La componentistica (accessori nautici e motori marini) ha invece segnato una flessione media dell'8,7%, generata principalmente dagli effetti della chiusura delle attività produttive nei primi mesi di lockdown, derivanti dall'interruzione delle catene di approvvigionamento delle forniture e delle filiere logistiche connesse.

Sempre per il 2020 sono infine da sottolineare due indicatori molto positivi, prodromici all'attuale forte sviluppo del settore: l'incremento del 2,4% degli addetti effettivi, che superano quota 24.000, e l'aumento del peso del contributo al PIL da parte dell'industria nautica, in crescita dal 2,22% al 2,37%, che mostra pertanto una migliore performance rispetto all'economia nazionale.

STEFANO PAGANI ISNARDI  
Direttore Ufficio Studi  
Confindustria Nautica



Prima Parte

L'INDUSTRIA NAUTICA







1.

# Il 2020 in sintesi

a cura di Fondazione Edison\*

## Contesto macroeconomico internazionale

Nel 2020 lo scenario internazionale è stato dominato dalla crisi economica indotta dagli effetti della pandemia di COVID-19. Inizialmente circoscritto ai Paesi asiatici, e prevalentemente a Cina e Corea del Sud, il virus ha fatto il suo prepotente ingresso in Europa a metà febbraio colpendo dapprima l'Italia con un'aggressività ormai nota, per poi espandersi rapidamente anche alle altre economie europee. Il contagio, in un secondo tempo, ha raggiunto il Nord America, colpendo soprattutto gli Stati Uniti, per poi diffondersi prepotentemente anche in Sud America e penetrare anche in Africa e Australia. Assumendo, in conclusione, i tratti di una vera e propria pandemia.

Si sono manifestate duramente le conseguenze economiche e sociali della diffusione dell'epidemia e, per farvi fronte, i governi dei maggiori Paesi avanzati sono intervenuti introducendo misure fiscali rilevanti a sostegno dei redditi dei cittadini e delle attività produttive; mentre le banche centrali dei principali Paesi sono intervenute ripetutamente con programmi di sostegno e mantenendo tassi nulli o negativi.

La prima parte dell'anno è stata dominata dal crollo, di portata storica, dell'attività economica globale a seguito delle severe misure di contenimento del virus adottate dai governi

dei Paesi più colpiti che hanno portato alla chiusura completa dell'attività produttiva in molti settori. Tuttavia, a partire dal terzo trimestre dell'anno, grazie all'allentamento delle misure restrittive e all'annuncio della disponibilità di un vaccino in tempi brevi, si è assistito ad una iniziale ripresa del ciclo economico mondiale, cui ha anche contribuito il rapido recupero della Cina, in anticipo di circa un trimestre sul resto del mondo in questa crisi economica e sanitaria.

Alla fine del 2020 risultava che la Cina era tornata a una situazione di quasi normalità, con i contagi praticamente azzerati (stando alle statistiche ufficiali) e l'attività economica ripartita; ed anche in India e in Giappone l'emergenza sanitaria è apparsa in fase di miglioramento. Al contrario, Stati Uniti ed Europa hanno subito con una recrudescenza in parte inattesa una seconda ondata del virus.

Stando alle ultime previsioni del FMI, il 2020 si chiuderà con un calo del Pil mondiale del -3,3%. Tra le grandi economie, solo quella cinese ha evitato nel 2020 una flessione del Pil dando un contributo positivo al prodotto mondiale. La ripresa di Stati Uniti e soprattutto dei Paesi Europei è stata meno rapida e intensa di quella cinese, e i loro Pil hanno registrato anche un nuovo rallentamento sul finire dell'anno dovuto alla recrudescenza del virus. Quanto al commercio mondiale, che nei mesi estivi ha registrato una accelerazio-

ne grazie al maggior assorbimento di prodotti esteri da parte della Cina si è registrata su base annua una contrazione davvero significativa (stimata dal WTO superiore al -5% rispetto all'anno precedente).

In Europa, l'elemento di maggiore rilievo è stata l'approvazione del programma Next Generation European Union, uno strumento di ripresa da 750 miliardi di euro che consentirà alla Commissione di ottenere fondi sul mercato dei capitali, con l'obiettivo di riparare i danni economici e sociali immediati causati dalla pandemia di coronavirus e, nel lungo periodo, creare un'Europa post Covid-19 più verde, digitale e resiliente.

## L'economia italiana

In Italia, l'emergenza sanitaria si è venuta a sovrapporre a una condizione economica già abbastanza compromessa, che già alla fine del 2019 presentava evidenti sintomi di stagnazione solo in parte mitigati a inizio 2020 da alcuni segnali positivi provenienti dalla produzione industriale e dal commercio con l'estero, azzerati dall'esplosione della crisi pandemica.

Le drastiche misure di contenimento dell'emergenza sanitaria adottate dal governo a partire da fine febbraio per fronteggiare l'epidemia, e rimaste in essere fino al 4 maggio, hanno infatti generato un effetto profondo sull'economia del Paese, impattando negati-

\* con il contributo di Marco Fortis, Monica Carminati e Stefano Corradini





vamente su produzione, investimenti, consumi e mercato del lavoro. Anche la domanda estera ha pesantemente risentito della forte riduzione degli scambi internazionali e il settore turistico, importante risorsa dell'economia italiana, ha subito una imponente battuta d'arresto.

Tuttavia, nonostante l'entità dello shock causato dal Covid-19, nel 2020 l'economia italiana ha mostrato una buona resilienza.

Con la fine del *lockdown* primaverile anche l'Italia ha registrato nel terzo trimestre dell'anno un forte rimbalzo della crescita, decisamente più alto delle attese, risultando tra le economie più brillanti in Europa. Protagoniste di questo successo sono state l'industria manifatturiera e le costruzioni che, sono tornate durante l'estate ai livelli pre-Covid, con crescita record degli investimenti in beni strumentali e delle esportazioni, che hanno più che compensato le difficoltà di quei comparti dei servizi dove l'interazione sociale è preponderante, come il turismo, la ristorazione o l'intrattenimento. Oltre alla domanda estera molto positivo è stato infatti il contributo della domanda interna, con la crescita della spesa per i consumi delle famiglie e di quella per investimenti.

L'ottimismo innescato dall'andamento positivo del terzo trimestre è stato tuttavia gelato non solo dalla ripresa dei contagi nei mesi autunnali, ma anche dalla rapidità con cui il sistema sanitario si è nuovamente ritrovato sotto stress, imponendo nuove ed estese misure di distanziamento sociale.

Solo con la progressiva copertura vaccinale si potrà tornare gradualmente alla "normalità" e con essa uscire dall'emergenza economica. Con il raggiungimento della sicurezza sanitaria il rimbalzo dell'attività economica potrà essere forte, come ha dimostrato l'esperienza estiva. Fondamentale a riguardo sarà tuttavia, nel frattempo, la tenuta del sistema economico in termini di perdite di posti di lavoro e di aziende.

Lo stimolo più importante per la ripresa economica potrà derivare dal programma Next Generation EU, sulla cui implementazione permangono ancora molte criticità che auspichiamo possano essere rimosse dal nuovo governo Draghi. È inoltre cruciale che i progetti di investimento che verranno finanziati con i fondi europei siano mirati a colmare i limiti strutturali che hanno ostacolato la crescita del nostro Paese nel passato e che ad essi si accompagnino tutte quelle riforme, a partire dalla

Pubblica Amministrazione, che in tutti questi anni, per quanto annunciate, non si è stati in grado di attuare. A tali condizioni gli investimenti, unitamente alla spesa aggiuntiva da essi indotta, potranno portare l'economia italiana a robusti tassi di crescita.

### L'industria italiana della nautica

Nonostante l'andamento poco brillante dell'economia italiana nel corso del 2020, l'industria della nautica ha mostrato, anche nella pandemia, una certa solidità come evidenziato dalla **tabella 1.1** che ne riassume i principali indicatori economici, con riferimento al 2020.

Il fatturato globale del settore, riferito alle attività inerenti alla produzione nautica delle aziende che include oltre alla cantieristica (unità di nuova costruzione più le attività di refit, riparazione e remissaggio) anche i motori e gli accessori, è passato da 4,78 miliardi del 2019 a 4,66 miliardi del 2020. La flessione registrata rispetto all'anno precedente è stata del -2,6%, in controtendenza con il trend positivo registrato nell'ultimo quinquennio (+61%) (figura 1.1). Il 66,6% del fatturato complessivo proviene dalle ven-

dite sui mercati esteri e il rimanente 33,4% dal mercato nazionale.

In particolare, l'84% del fatturato complessivo è stato realizzato grazie alla produzione nazionale che nel 2020 ha raggiunto il valore di 3,9 miliardi di euro, a fronte di una vendita di prodotti di importazione pari a 749 milioni di euro (16%).

Il contributo maggiore proviene dal segmento della costruzione di nuove unità: nell'anno considerato il fatturato di tale comparto è stato pari a 2,8 miliardi di euro (60,7% di quello complessivo); seguono gli accessori e componenti con 1,2 miliardi di euro (25,4% del fatturato totale), i motori (376 milioni, pari all'8,1% del fatturato complessivo) e le attività di refitting, riparazione e rimessaggio (274 milioni; 5,9%).

L'internazionalizzazione del settore risulta evidente dalla quota destinata all'export: il 76,1% della produzione nazionale è stata infatti collocata sui

mercati esteri, per un ammontare pari a 3 miliardi di euro, ed è risultata in diminuzione del -1,16% rispetto al 2019; la produzione nazionale indirizzata sul mercato italiano (pari al 23,9%) è stata invece di 934 milioni di euro, in diminuzione del -4,2%.

Gli addetti complessivi (dipendenti più addetti equivalenti) sono saliti a 24.074 (dai 23.510 del 2019) rafforzando ulteriormente il trend occupazionale positivo (+2,4% rispetto al precedente anno) che ha caratterizzato trasversalmente tutti i comparti del settore con la sola eccezione del refitting, riparazione e rimessaggio. Più della metà degli addetti del settore si conferma impiegato nella costruzione di nuove unità, che occupa 12.900 addetti (in crescita del +5,7%); quanto ai rimanenti, 6.950 sono impiegati nel comparto degli accessori e componenti (+0,4%); 3.430 in quello del refitting, riparazione e rimessaggio (-4,7%); 790 nel comparto

dei motori (+1,3%).

Il contributo del settore della nautica al PIL nazionale è superiore ai 3,9 miliardi di euro nel 2020, in lieve calo (-1,3%) rispetto al dato 2019. Il contributo in rapporto al PIL è viceversa aumentato passando dal 2,22‰ del 2019 al 2,37‰ nel 2020 a testimonianza di una maggiore tenuta del settore rispetto all'economia nazionale.

### La cantieristica

All'interno dell'industria nautica il comparto della cantieristica è quello che riveste maggiore importanza sul piano nazionale e che colloca l'Italia in una posizione di leadership, sia per dimensioni che per competitività internazionale.

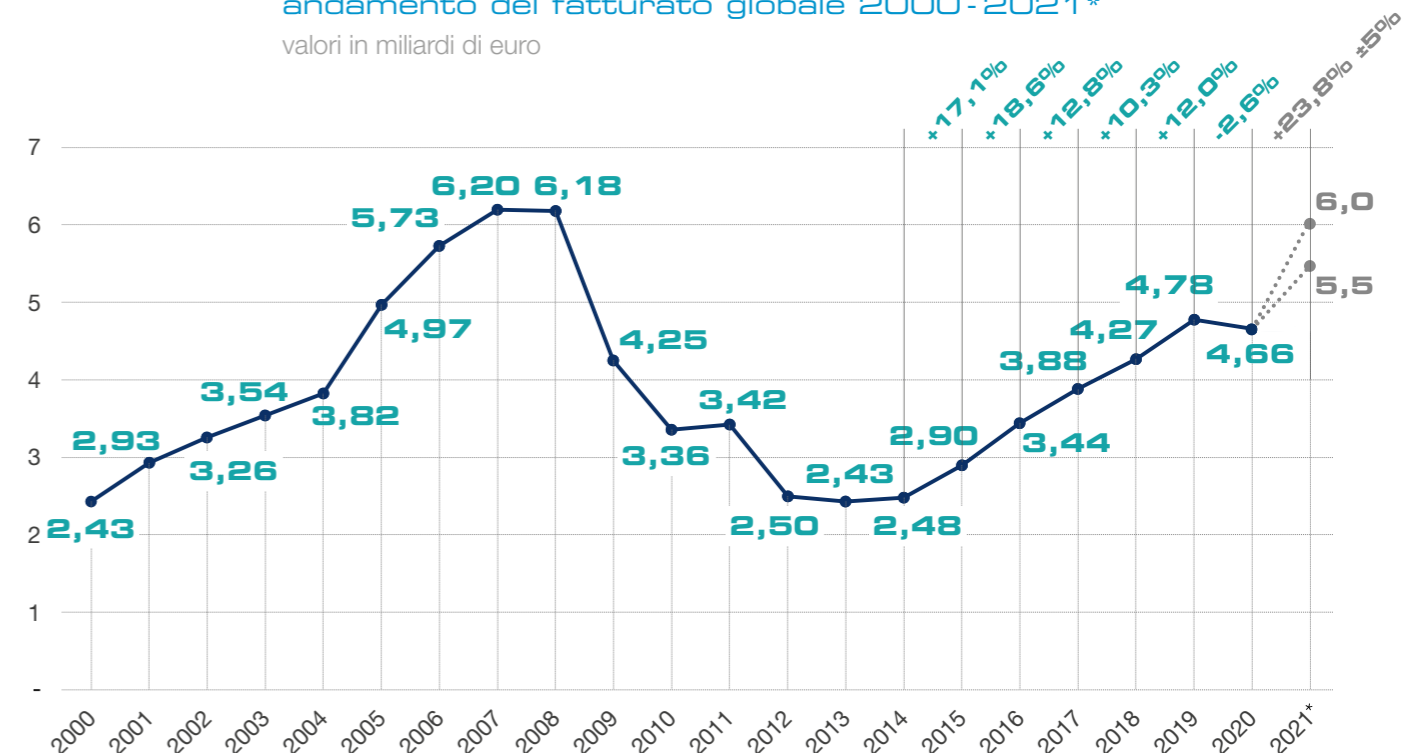
In base a quanto risulta dall'indagine svolta da Confindustria Nautica sulla base dei questionari somministrati agli operatori del settore, nel 2020 il fat-

**Tab. 1.1** ~ Industria italiana della nautica, principali indicatori 2020 e variazioni percentuali 2020 su 2019

Indicatore	Valore	Variazione 2020 su 2019
Fatturato globale	4,66 mld €	-2,6%
Produzione nazionale per export	2,98 mld €	-1,2%
Mercato italiano	1,56 mld €	-5,0%
Addetti effettivi	24.070	+2,4%
Contributo al PIL nazionale	3,91 mld €	-1,3%
Peso del contributo al PIL della nautica rispetto al PIL nazionale ‰ 2020	2,37 ‰	+0,15 ‰

Fonte: elaborazione Confindustria Nautica

**Fig. 1.1** ~ Industria italiana della nautica, andamento del fatturato globale 2000-2021\*  
valori in miliardi di euro



\* Stima

Fonte: elaborazione Confindustria Nautica





turato della cantieristica (intesa come costruzione di nuove unità più le attività di refitting, riparazione e rimessaggio) è pari a 3,1 miliardi di euro, di cui 2,8 miliardi generati dalle sole unità di nuova costruzione e 274 milioni dalle attività di refitting, riparazione e rimessaggio. Nel complesso, il fatturato della cantieristica nautica nel 2020 è risultato in aumento dello 0,8%\* rispetto al 2019; la produzione nazionale relativa alle sole unità di nuova costruzione è cresciuta dell'1,36%; quella delle attività di refitting, riparazione e rimessaggio è diminuita del -2,91%.

La produzione nazionale della cantieristica italiana considerata nel suo complesso (pari a 2.990 milioni) è collocata per l'83,6% sui mercati esteri (2.501 milioni) e, a loro volta, i mercati extra-Ue assorbono il 66,7% delle esportazioni nazionali (1.669 milioni di euro). Sul mercato italiano è collocato il rimanente 16,4% della produzione nazionale (489 milioni). In termini occupazionali, considerando il numero

degli addetti effettivi, nel 2020 la sola cantieristica ne ha impiegati 16.330, sui 24.070 addetti complessivi dell'industria nautica.

La cantieristica da diporto (identificata dal codice Ateco 30.12 "Imbarcazioni da diporto e sportive") nonostante la crisi economica indotta dalla pandemia di Covid-19 e che ha interessato tutti i mercati mondiali, si conferma come uno dei settori di punta del commercio estero italiano. Nel 2020 il suo export, pari a 2.096,2 milioni di euro ha subito una contrazione del -8,5% rispetto al 2019. Più nel dettaglio, l'export di "imbarcazioni da diporto e sportive" rappresenta oggi il 15,8% dell'export complessivo dell'aggregato "Altri mezzi di trasporto" che, a sua volta, contribuisce per il 3,2% all'export manifatturiero italiano.

L'incidenza delle imbarcazioni da diporto e sportive nell'ambito degli "Altri mezzi di trasporto" (ossia i mezzi di trasporto diversi dagli autoveicoli che, oltre alla nautica da diporto, compren-

dono nello specifico le navi e strutture galleggianti; le locomotive e materiale rotabile ferro-tranviario; gli aeromobili, veicoli spaziali e relativi dispositivi; veicoli militari, motocicli e biciclette) è via via cresciuta nel tempo, come evidenziato dalla figura 1.2. In termini di export, negli ultimi venti anni l'incidenza della cantieristica nautica è quasi raddoppiata, passando dall'8,7% del 2000 al 15,8% del 2020; anche in termini di bilancia commerciale (che meglio misura la specializzazione di una data industria) il peso delle imbarcazioni da diporto e sportive è cresciuto, passando dal 22,1% al 25,8%.

Le "Imbarcazioni da diporto e sportive" rientrano inoltre tra i settori che nell'ultimo ventennio hanno registrato una straordinaria crescita dell'export: considerando unicamente i settori più rilevanti per la bilancia commerciale italiana, vale a dire quelli che presentano nel 2020 un surplus commerciale superiore a 1 miliardo di euro, il comparto delle "Imbarcazioni da diporto e

sportive" si conferma al quindicesimo posto per crescita dell'export tra i prodotti in cui l'Italia vanta una maggiore specializzazione e che contribuiscono significativamente all'avanzo commerciale manifatturiero italiano. L'export è infatti passato da 850 milioni di euro nel 2000 a 2,1 miliardi nel 2020, registrando una crescita pari a 1,2 miliardi in termini assoluti e pari al 146,6% in termini percentuali (tabella 1.2).

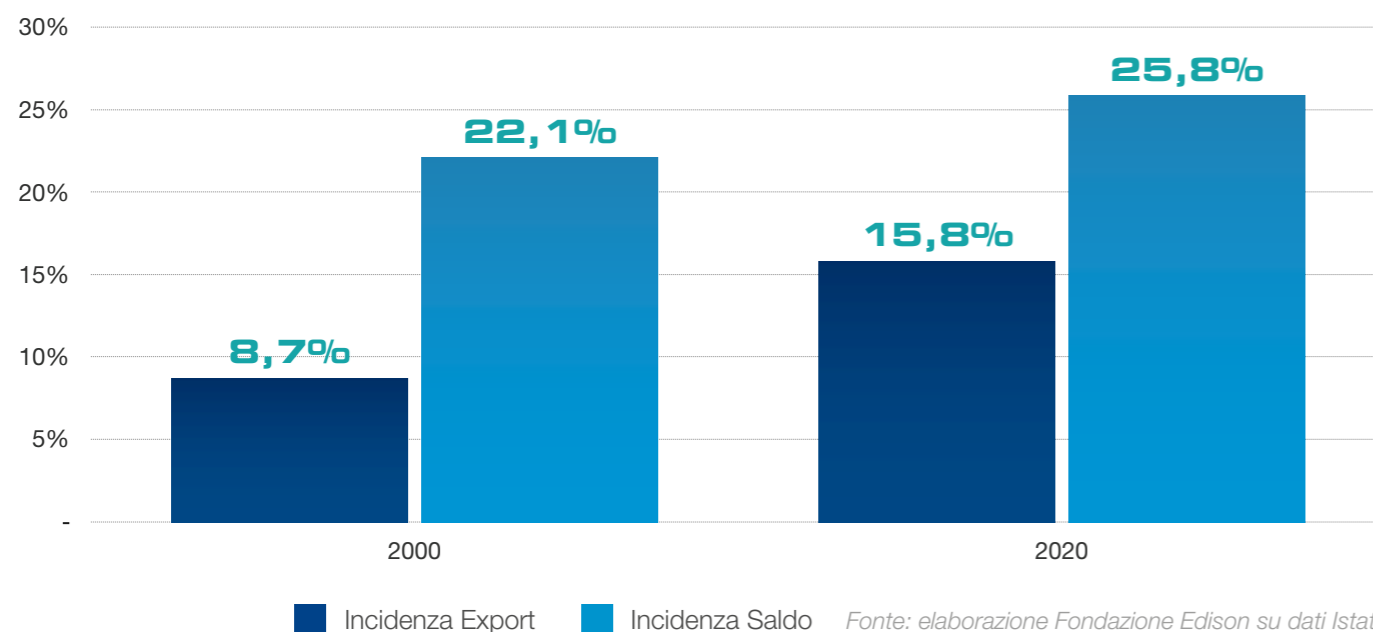
Infine, l'analisi dettagliata del saldo

commerciale dei prodotti italiani, realizzata sulla base della classificazione HS2017 a 6 cifre, fa emergere come le esportazioni nette di "Barche e panfili da diporto o da sport con motore entro bordo" forniscano uno dei contributi più consistenti al surplus dell'Italia. Tra gli oltre 5.000 prodotti in cui la classificazione internazionale "Harmonized System 2017" suddivide il commercio internazionale, le "Barche e panfili da diporto o da sport, con

motore entro bordo", hanno registrato nel 2020 un surplus commerciale pari a 2.055,5 milioni di dollari (tabella 1.3). Si tratta di un valore molto elevato, che colloca il settore al 13° posto tra gli oltre 5.000 prodotti censiti dalla classificazione HS2017, confermando sostanzialmente la posizione occupata nello scorso anno, quando si collocava dodicesimo.

**Fig. 1.2** ~ ~ ~ **Peso del settore "imbarcazioni da diporto e sportive" nel comparto specifico degli "altri mezzi di trasporto": 2000 - 2020**

classificazione Ateco



Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati Istat

\* 0,8% è la variazione della cantieristica intesa come (produzione + refitting)

**Tab. 1.2** ~ ~ ~ **Classifica dei 20 prodotti il cui export è cresciuto di più negli ultimi 20 anni: 2000 - 2020**

valori in milioni di euro; prodotti che nel 2020 presentano un saldo commerciale superiore a 1 miliardo di euro; classificazione Ateco a 4 cifre

Rank	Classi	2000	2020	Var. % 2020/2000
1	Pane; prodotti di pasticceria freschi	146,4	1.428,2	875,7%
2	Condimenti e spezie	255,3	1.419,6	456,2%
3	Medicinali e preparati farmaceutici	5.848,0	31.055,2	431,0%
4	Tè e caffè	296,2	1.520,0	413,2%
5	Cacao, cioccolato, caramelle e confetterie	440,4	2.110,8	379,3%
6	Articoli da viaggio, borse e simili, pelletteria e selleria	1.720,2	7.369,4	328,4%
7	Pasti e piatti preparati	368,9	1.563,8	323,9%
8	Prodotti per toletta: profumi, cosmetici, saponi e simili	1.442,2	4.399,3	205,0%
9	Prodotti a base di carne (compresa la carne di volatili)	625,3	1.873,5	199,6%
10	Paste alimentari, cuscus e prodotti farinacei simili	911,2	2.385,8	161,8%
11	Macchine e apparecchi di sollevamento e movimentazione	2.210,9	5.689,6	157,3%
12	Armi e munizioni	497,5	1.276,2	156,5%
13	Vini di uve	2.480,6	6.291,4	153,6%
14	Altri prodotti della lavorazione e conservazione di frutta e ortaggi	1.369,3	3.456,4	152,4%
<b>15</b>	<b>Imbarcazioni da diporto e sportive</b>	<b>850,0</b>	<b>2.096,2</b>	<b>146,6%</b>
16	Altri fili e cavi elettrici ed elettronici	1.019,7	2.381,2	133,5%
17	Attrezzature di uso non domestico per la refrigerazione e la ventilazione	2.843,1	6.306,8	121,8%
18	Pitture, vernici e smalti, inchiostri da stampa e adesivi sintetici (mastici)	1.048,4	2.192,3	109,1%
19	Altre macchine di impiego generale n.c.a.	4.839,7	10.022,6	107,1%
20	Cuscinetti, ingranaggi e organi di trasmissione (esclusi quelli idraulici)	1.896,8	3.906,7	106,0%

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati Istat



**Tab. 1.3** I prodotti italiani esportati all'estero che generano i più elevati saldi commerciali: anno 2020

valori in milioni di dollari; classificazione HS2017

Rank	Prodotti	Saldo
1	Medicamenti costituiti da prodotti anche miscelati, preparati per scopi terapeutici o profilattici, presentati sotto forma di dosi (compresi i prodotti destinati alla somministrazione per assorbimento percutaneo) o condizionati per la vendita al minuto (esclusi i medicinali contenenti antibiotici, ormoni o steroidi usati come ormoni, alcaloidi, provitamine, vitamine, loro derivati o principi attivi antimalarici)	5.591,3
2	Vini di uve fresche, inclusi i vini arricchiti di alcole, e mosti di uva la cui fermentazione è stata impedita o fermata con l'aggiunta di alcole (mistelle), presentati in recipienti di contenuto netto =< 2 l	4.938,5
3	Autoveicoli da turismo ed altri autoveicoli costruiti principalmente per il trasporto di < 10 persone, inclusi autoveicoli del tipo "break" e auto da corsa, azionati unicamente da motore a pistone alternativo con accensione a scintilla, di cilindrata > 3.000 cm <sup>3</sup> (escl. autoveicoli per spostarsi sulla neve e altri autoveicoli speciali della sottovoce 870310)	4.564,5
4	Oggetti di rubinetteria e organi simili per tubi o condutture flessibili, ecc. (escl. riduttori di pressione, valvole per trasmissioni oleoidrauliche o pneumatiche, valvole di ritegno, valvole di troppo pieno o di sicurezza)	4.005,0
5	Piastrelle e lastre da pavimentazione e da rivestimento di ceramica, con coefficiente di assorbimento di acqua in peso non superiore allo 0,5% (escl. prodotti ceramici refrattari, cubi per mosaici e ceramiche di finitura)	3.909,0
6	Minuterie ed oggetti di gioielleria e loro parti, di metalli preziosi diversi dall'argento, anche rivestiti, placcati o ricoperti di altri metalli preziosi (escl. quelli > 100 anni di età)	3.671,3
7	Borsette, anche a tracolla, incluse quelle senza impugnatura, con superficie esterna di pelli, naturali, ricostituite o verniciate	3.230,8
8	Navi passeggeri, navi da crociera e navi simili appositamente costruite per il trasporto di persone; navi traghetto	2.516,8
9	Macchine ed apparecchi per impacchettare o imballare le merci, incl. macchine ed apparecchi per imballare con pellicola termoretraibile (escl. macchine ed apparecchi per riempire, chiudere, tappare o etichettare bottiglie, scatole, sacchi o altri contenitori e macchine ed apparecchi per incapsulare le bottiglie, i boccali, i tubi e gli analoghi contenitori)	2.508,8
10	Paste alimentari, non cotte né farcite né altrimenti preparate, non contenenti uova	2.396,4
11	Oli leggeri e preparazioni di oli di petrolio o di materiali bituminosi, diversi dagli oli greggi, e preparazioni non nominate né comprese altrove, contenenti, in peso, 70% o più di oli di petrolio o di materiali bituminosi e delle quali tali oli costituiscono il componente base, diversi da quelli contenenti biodiesel e dai residui di oli	2.243,9
12	Parti e accessori, di trattori, autoveicoli per il trasporto di 10 o più persone, automobili e altri autoveicoli costruiti principalmente per il trasporto di persone, di autoveicoli per il trasporto di merci e di autoveicoli per usi speciali, n.c.a.	2.109,7
<b>13</b>	<b>Barche e panfili da diporto o da sport, con motore entro bordo</b>	<b>2.055,5</b>
14	Autoveicoli per il trasporto di merci, azionati da motore a pistone con accensione per compressione (diesel o semi-diesel), di peso a pieno carico =< 5 T (escl. autocarri a cassone ribaltabile detti "dumpers" costruiti per essere utilizzati fuori della sede stradale e autoveicoli per usi speciali della voce 8705)	1.749,1

Rank	Prodotti	Saldo
15	Calzature con suola esterna di gomma, di materia plastica, di cuoio naturale o ricostituito e tomaia di cuoio naturale (escl. le calzature che ricoprono la caviglia, le calzature con soles esterne di cuoio naturale, con puntale protettivo di metallo e le calzature per lo sport)	1.744,8
16	Lavori di ferro o acciaio, n.n.a. (escl. fusi, e fucinati o stampati ma non ulteriormente lavorati e lavori di fili di ferro o acciaio)	1.735,3
17	Tabacco da masticare e tabacco da fiuto e altri tabacchi o succedanei del tabacco, lavorati, farine di tabacco, estratti e sughi di tabacco (escl. sigari, sigari spuntati, sigaretti, sigarette e tabacco da fumo, anche contenente succedanei del tabacco in qualsiasi proporzione, tabacchi "omogeneizzati" o "ricostituiti", nicotina estratta da piante di tabacco, insetticidi a base di estratti e sughi di tabacco)	1.720,7
18	Occhiali da sole	1.658,6
19	Parti di mobili diversi dai mobili per sedersi, n.n.a.	1.630,2
20	Mobili di legno (escl. quelli dei tipi utilizzati negli uffici, nelle cucine o nelle camere da letto e mobili per sedersi)	1.588,3
21	Macchine ed apparecchi meccanici, n.n.a.	1.541,3
22	Conduttori elettrici per una tensione di <=1.000 V, isolati, non adatti a connettori n.c.a.	1.541,2
23	Vini spumanti di uve fresche	1.492,2
24	Prodotti di materie plastiche o di altre materie delle voci da 3901a 3914, n.n.a.	1.428,8
25	Parti di lavastoviglie, di macchine per impacchettare ed altre macchine ed apparecchi della voce 8422, n.n.a.	1.382,6
26	Caffè, torrefatto (non decaffeinizzato)	1.373,8
27	Macchine ed apparecchi per riempire, chiudere, tappare o etichettare bottiglie, scatole, sacchi o altri contenitori; macchine ed apparecchi per incapsulare le bottiglie, i boccali, i tubi e gli analoghi contenitori; apparecchi per gassare le bevande	1.365,8
28	Calzature con suola esterna e tomaia di cuoio naturale (escl. le calzature che ricoprono la caviglia, quelle con puntale protettivo di metallo, quelle con suola principale di legno, senza suola interna, quelle con tomaia a strisce di cuoio naturale passanti sopra il collo del piede e intorno all'alluce, le calzature per lo sport, le calzature ortopediche e le calzature aventi carattere di giocattolo)	1.326,3
29	Mobili per sedersi, con intelaiatura di legno, imbottiti (escl. mobili per sedersi trasformabili in letti)	1.292,5
30	Cioccolata e altre preparazioni alimentari contenenti cacao, in recipienti o in imballaggi immediati di contenuto =< 2 kg (escl. quelle in forma di tavolette, barre o bastoncini, nonché cacao in polvere)	1.291,4

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati International Trade Centre





2.

# L'industria della nautica in Italia

## 2.a Fatturato

Nel presente paragrafo vengono presentati i dati relativi all'intera industria della nautica in Italia, composta da:

- cantieristica – costruzione e importazione di nuove unità da diporto (I);
- cantieristica - refit, riparazione e rimessaggio (II);
- accessori e componenti (III);
- motori (IV).

I dati sono frutto di elaborazione di questionari La Nautica in Cifre - Con-

industria Nautica, arrotondati alle decine di migliaia di euro.

Il fatturato complessivo del settore della nautica (tabella 2.1) ammonta a 4,66 miliardi di euro, derivanti per l'84% da produzione nazionale e per il 16% dalla vendita di prodotti di importazione.

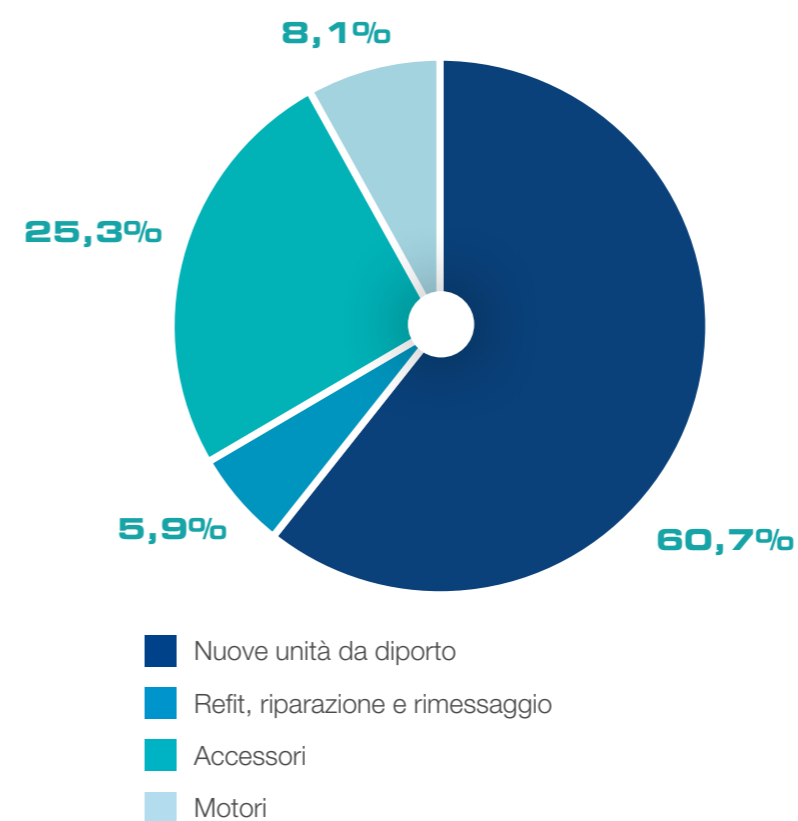
La produzione nazionale genera un fatturato di oltre 3,9 mld €, di cui il 76% è diretto all'estero, prevalentemente (oltre 60%) verso Paesi extra UE. Sul mercato nazionale viene col-

locata una produzione di circa 934 mln €, a cui si aggiunge un valore di prodotti di importazione pari a circa 624 milioni: per questo il valore del fatturato collocato in Italia ammonta a 1,56 miliardi di euro.

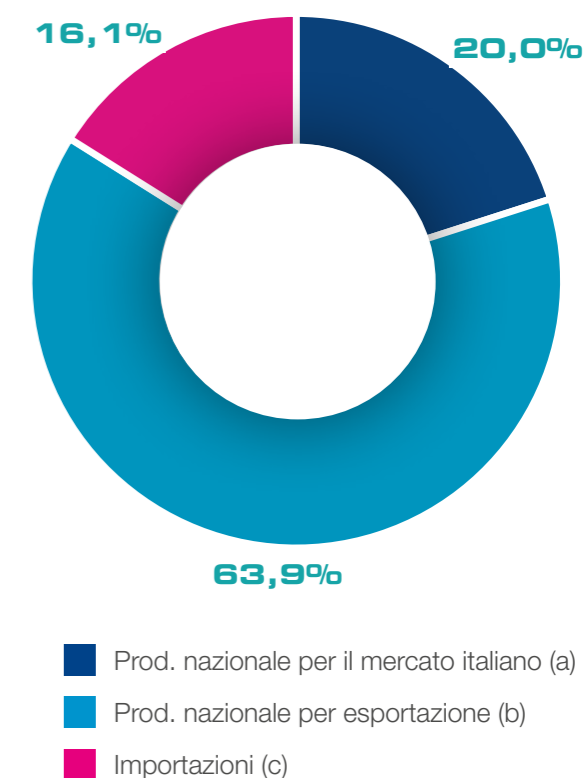
Infine, è importante menzionare il saldo della bilancia commerciale dell'industria nautica, decisamente positivo, pari a oltre 2,2 mld €.

La figura 2.1 mostra le composizioni dell'industria nautica nei diversi settori: emerge il peso preponderante del

**Fig. 2.1** ~~~~~ Peso % dei sottosectori dell'industria nautica anno 2020



**Fig. 2.2** ~~~~~ Ripartizione del fatturato globale dell'industria nautica anno 2020





**Tab. 2.1** Tutti i comparti dell'industria nautica

anno 2020, valori in euro

	Cantieristica				Totale industria nautica	
	Nuove unità da diporto (I)	Refit, riparazione e rimessaggio (II)	Accessori (III)	Motori (IV)		
<b>Produzione nazionale</b>	<b>2.724.030.000</b>	<b>274.350.000</b>	<b>845.300.000</b>	<b>66.750.000</b>	<b>3.910.430.000</b>	<b>83,9%</b>
per il mercato nazionale (a)	370.890.000	126.970.000	422.160.000	14.240.000	934.260.000	23,9%
per esportazione (b)	2.353.140.000	147.380.000	423.140.000	52.510.000	2.976.170.000	76,1%
di cui verso Paesi UE	776.540.000	81.059.000	262.350.000	39.380.000	1.159.329.000	39,0%
di cui verso Paesi extra UE	1.576.600.000	66.321.000	160.790.000	13.130.000	1.816.841.000	61,0%
<b>Importazioni</b>	<b>106.000.000</b>	<b>-</b>	<b>334.360.000</b>	<b>308.820.000</b>	<b>749.180.000</b>	<b>16,1%</b>
provenienti da Paesi UE	99.640.000	-	207.300.000	259.410.000	566.350.000	75,6%
provenienti da Paesi extra UE	6.360.000	-	127.060.000	49.410.000	182.830.000	24,4%
vendute in Italia (c)	83.740.000	-	240.740.000	299.560.000	624.040.000	83,3%
vendute all'estero (d)	22.260.000	-	93.620.000	9.260.000	125.140.000	16,7%
saldo esportazioni - importazioni	2.247.140.000	-	88.780.000	-256.310.000	2.226.990.000	-
<b>Fatturato globale</b>	<b>2.830.030.000</b>	<b>274.350.000</b>	<b>1.179.660.000</b>	<b>375.570.000</b>	<b>4.659.610.000</b>	<b>100%</b>
destinazione finale all'estero (b+d)	2.375.400.000	147.380.000	516.760.000	61.770.000	3.101.310.000	66,6%
<b>destinazione finale Italia (a+c)</b>	<b>454.630.000</b>	<b>126.970.000</b>	<b>662.900.000</b>	<b>313.800.000</b>	<b>1.558.300.000</b>	<b>33,4%</b>

settore della produzione e importazione di imbarcazioni (61%), seguito dai comparti degli accessori, dei motori e del refit.

La [figura 2.2](#) evidenzia l'importanza

delle esportazioni (63,9%) nella composizione del fatturato dell'industria nautica italiana.

La [figura 2.3](#) mostra l'andamento del mercato tra il 2010 e il 2020,

evidenziando in particolare la destinazione delle vendite in Italia, in crescita dal 2015 al 2019, con una lieve flessione nell'ultimo anno.

La [tabella 2.2](#) riporta i valori del

fatturato dell'industria nautica italiana relativi agli anni 2010-2020 e le variazioni percentuali tra gli ultimi due anni. Il valore della produzione nazionale mostra una flessione

di quasi due punti percentuali, con una maggiore tenuta delle vendite all'estero; le importazioni, quantitativamente meno rilevanti, scendono del 6%. Complessivamente, quin-

di, il fatturato globale si presenta in calo del 2,6%.

La [figura 2.4](#) evidenzia graficamente diverso peso dei settori dal 2016 al 2020.

La [figura 2.5](#) mostra con chiarezza le dinamiche sinora espone, con particolare riferimento alla [tabella 2.2](#); emerge in particolare la flessione nell'ultimo anno della produzione nazionale e delle importazioni, in controtendenza alla decisa crescita dell'ultimo quinquennio.

La [figura 2.6](#) mostra la destinazione delle vendite dei prodotti italiani, prevalentemente rivolti ai mercati esteri (76%), con una stabilità consolidata del trend negli ultimi 8 anni.

**Tab. 2.2** Tutti i comparti dell'industria nautica, andamento 2010 - 2020

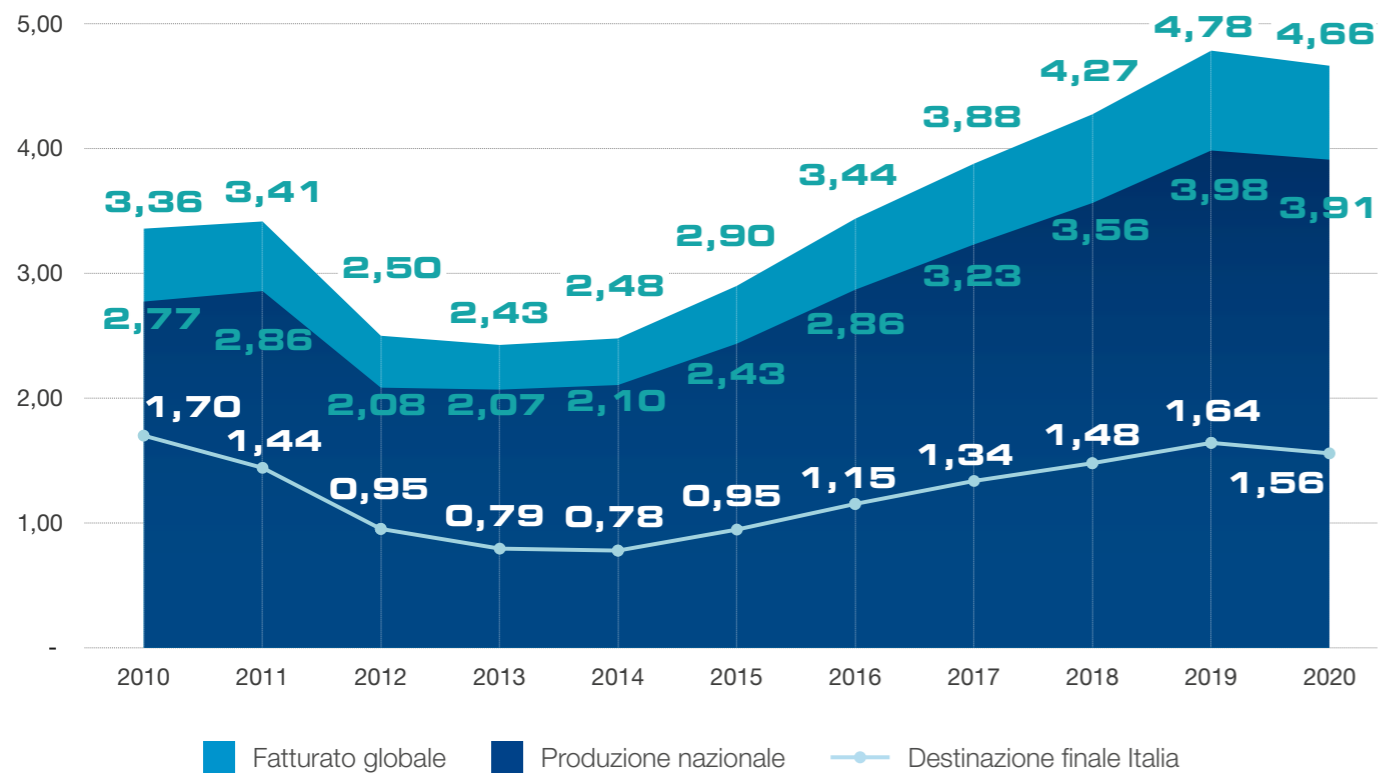
valori in euro

Anno	Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	Produzione nazionale per export (b)	Produzione nazionale (a+b)	Importazioni (c)	Saldo Export-Import	Fatturato globale (a+b+c)
2010	1.160.770.000	1.610.810.000	2.771.580.000	587.310.000	1.023.500.000	3.358.890.000
2011	939.120.000	1.918.230.000	2.857.350.000	556.420.000	1.361.810.000	3.413.770.000
2012	604.210.000	1.476.500.000	2.080.710.000	416.540.000	1.059.960.000	2.497.250.000
2013	479.060.000	1.589.500.000	2.068.560.000	356.450.000	1.233.050.000	2.425.010.000
2014	486.570.000	1.618.190.000	2.104.760.000	370.660.000	1.247.530.000	2.475.420.000
2015	550.250.000	1.882.990.000	2.433.240.000	465.230.000	1.417.760.000	2.898.470.000
2016	682.910.000	2.182.070.000	2.864.980.000	571.920.000	1.610.150.000	3.436.900.000
2017	788.390.000	2.441.160.000	3.229.550.000	645.580.000	1.795.580.000	3.875.130.000
2018	877.640.000	2.686.140.000	3.563.780.000	709.250.000	1.976.890.000	4.273.030.000
2019	974.890.000	3.012.640.000	3.987.530.000	796.770.000	2.215.870.000	4.784.300.000
<b>2020</b>	<b>934.260.000</b>	<b>2.976.170.000</b>	<b>3.910.430.000</b>	<b>749.180.000</b>	<b>2.226.990.000</b>	<b>4.659.610.000</b>
<b>Variaz. % 2020-2019</b>	<b>-4,2%</b>	<b>-1,2%</b>	<b>-1,9%</b>	<b>-6,0%</b>		<b>-2,6%</b>

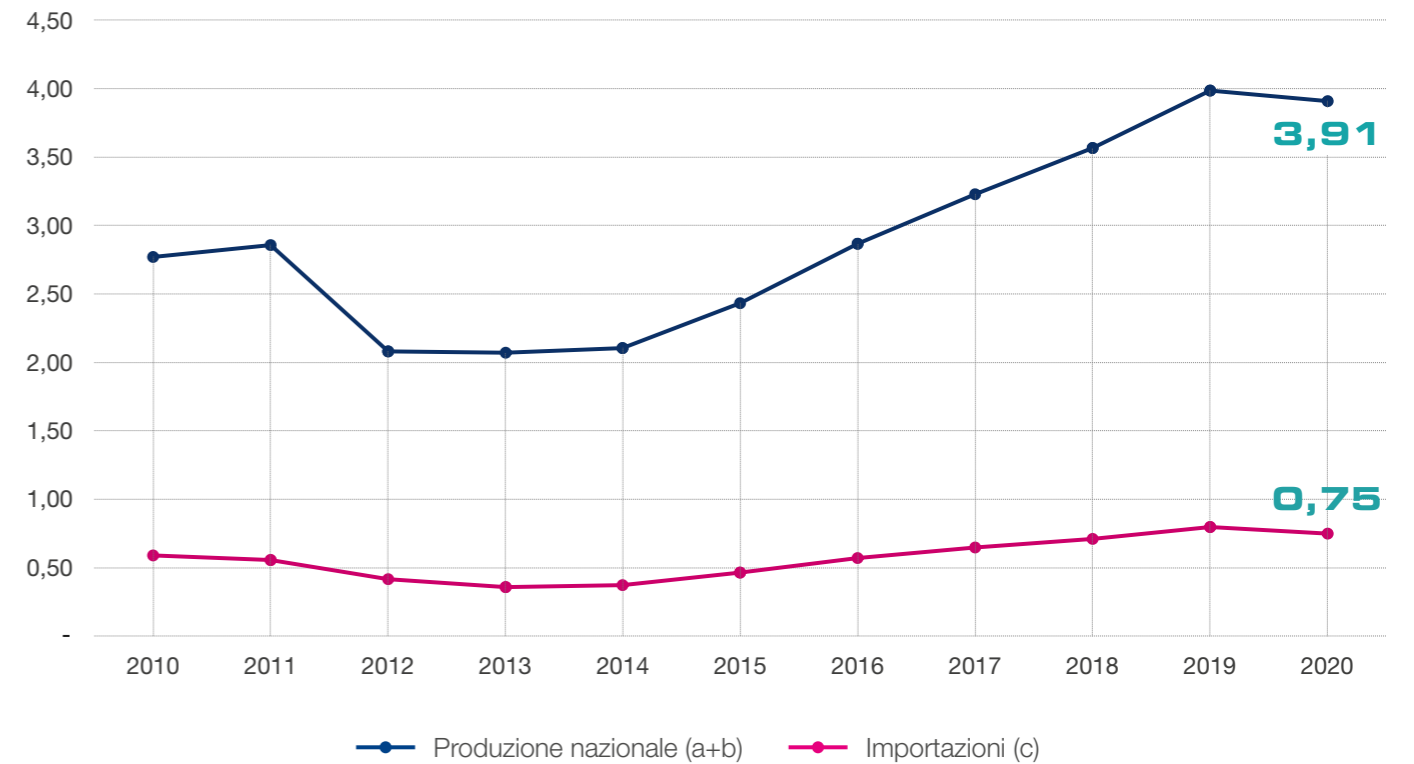




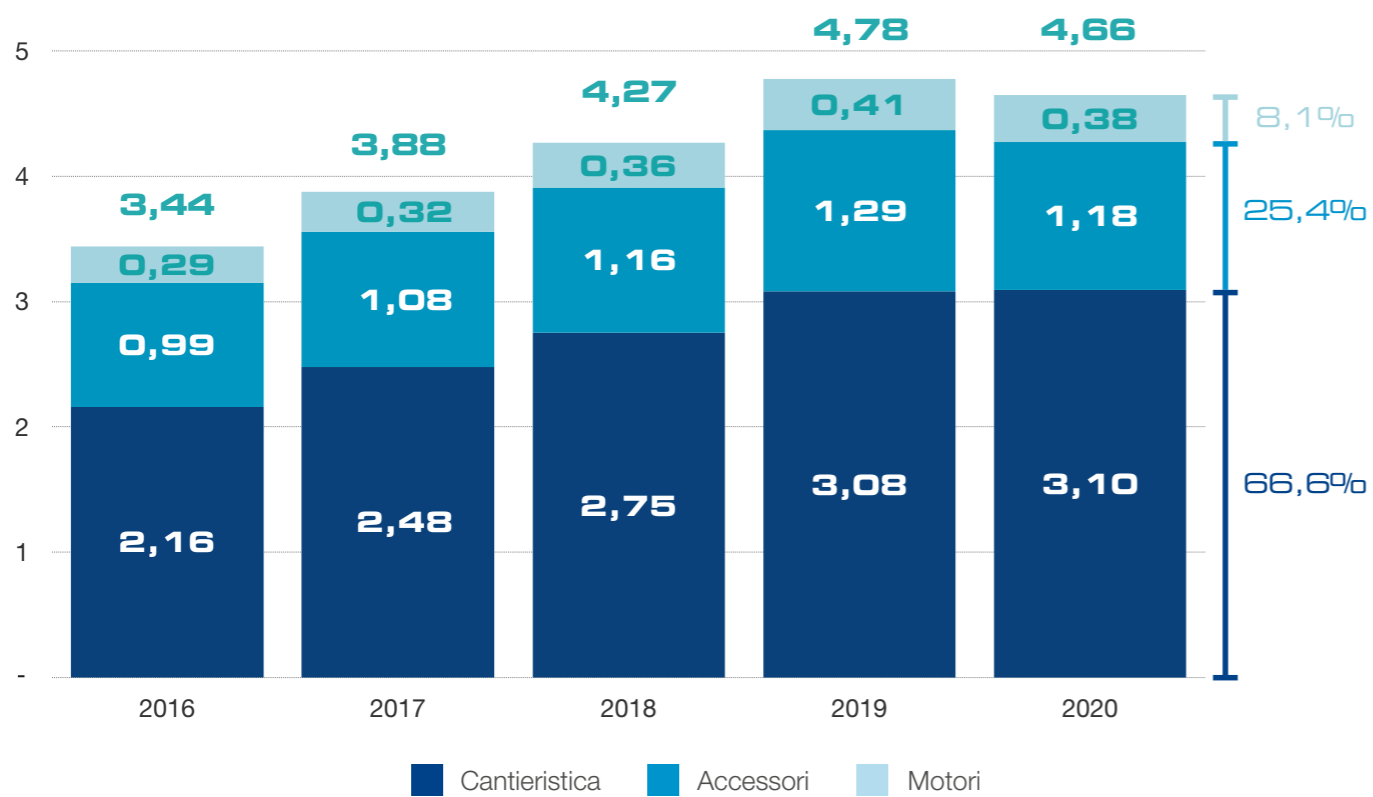
**Fig. 2.3** Tutti i comparti: andamento dati di fatturato 2010 - 2020  
valori in miliardi di euro



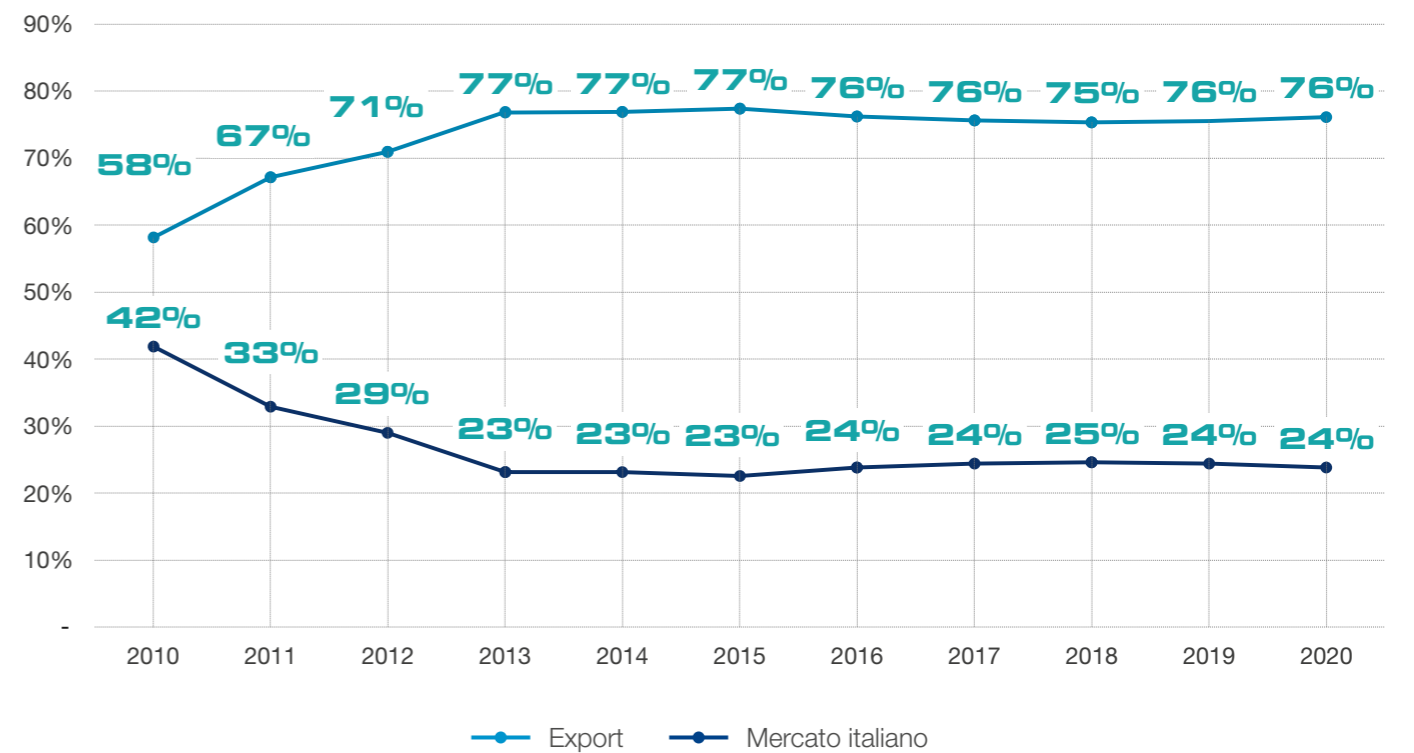
**Fig. 2.5** Tutti i comparti: composizione del fatturato globale, andamento 2010 - 2020  
valori in miliardi di euro



**Fig. 2.4** Ripartizione 2016 - 2020 del fatturato globale per comparto  
valori in miliardi di euro



**Fig. 2.6** Tutti i comparti: ripartizione produzione nazionale per mercato di sbocco, andamento 2010 - 2020  
valori percentuali







## 2.b Addetti

Per quanto riguarda l'impatto del settore nautico italiano sul mercato del lavoro, vengono illustrati in questo paragrafo i risultati ottenuti dall'analisi dei dati stimati tramite i questionari La Nautica in Cifre - Confindustria Nautica (tabelle 2.3 e 2.4).

I lavoratori dei quattro sottosettori sono stati suddivisi in lavoratori alle dirette dipendenze dell'impresa in modo continuativo e addetti esterni, impiegati con contratti atipici.

Il settore della nautica impiega complessivamente e direttamente quasi 22.000 lavoratori dipendenti (contro 21.460 dell'anno precedente), mentre gli addetti esterni si attestano su 2.860 unità (tabella 2.3). Il settore della produzione e importazione di nuove

unità occupa circa la metà dei dipendenti e il 70% degli addetti esterni.

Gli addetti esterni in media lavorano presso le imprese per un periodo di tempo pari a circa 9 mesi e circa la metà viene utilizzata per più di 11 mesi all'anno.

La tabella 2.4 introduce il dato relativo ai cosiddetti "addetti equivalenti a tempo pieno", che risultano dalla conversione dei volumi di lavoro degli addetti esterni (numero lavoratori e durata, in mesi, dei rispettivi contratti) in impieghi a tempo pieno. Sommando il numero di addetti equivalenti al numero di dipendenti si ottiene il numero di lavoratori effettivi.

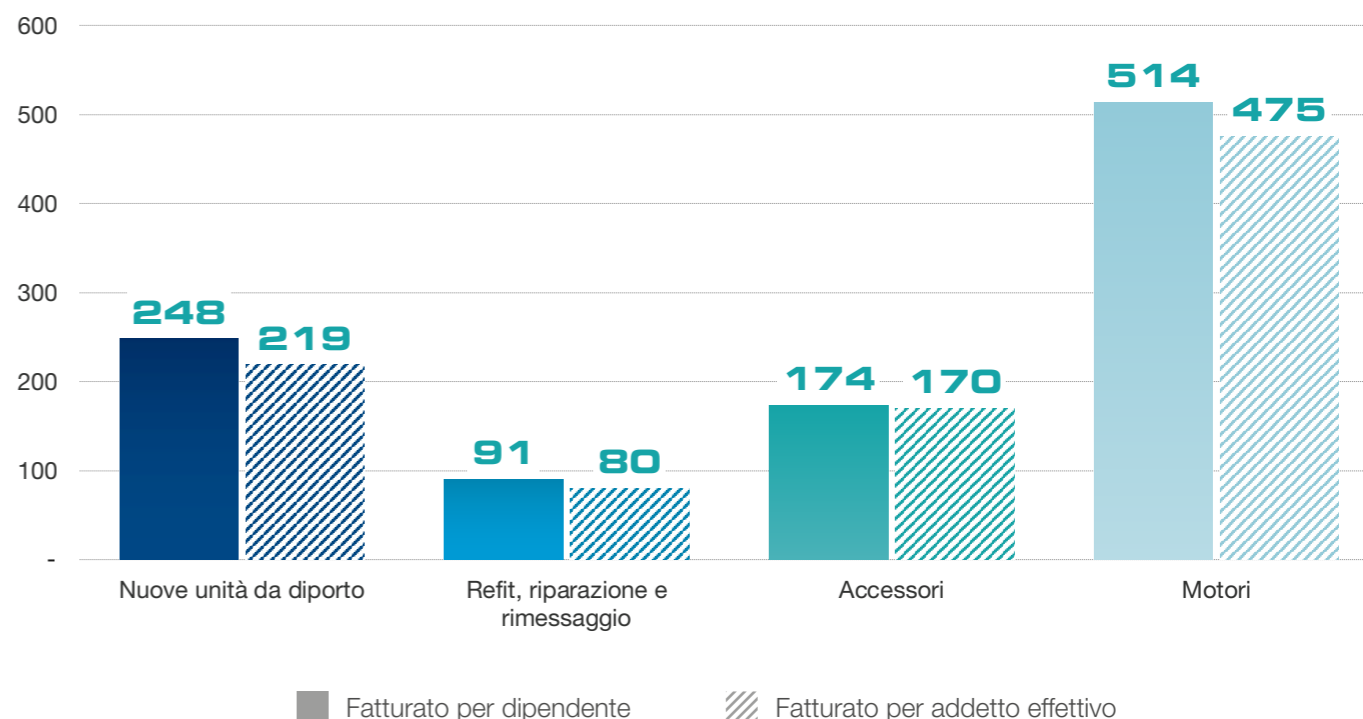
Il numero di addetti equivalenti dell'industria nautica ammonta a 2.110 (contro i 2.050 dell'anno precedente), gran parte dei quali (70%)

assorbiti dalla produzione e importazione di nuove unità. Le risorse impiegate nei comparti della nautica da diporto salgono così complessivamente a 24.070 (contro 23.510 dell'anno passato), con una crescita del 2,4% circa.

La tabella 2.5 mostra le variazioni della forza lavoro rispetto al 2019, evidenziando una tenuta del mercato del lavoro, soprattutto nella cantieristica, nonostante le difficoltà legate al COVID-19.

La figura 2.7 mostra il fatturato medio generato da ogni dipendente e ogni addetto effettivo nei diversi comparti, dato utile a valutare l'efficienza delle risorse umane impiegate nelle aziende. Il fatturato pro capite (o rendimento del fattore umano) esprime il rapporto tra il valore della produzione

**Fig. 2.7** Fatturato per addetto  
anno 2020, valori in migliaia di euro



**Tab. 2.3** L'impatto del settore nautico sul mercato del lavoro  
anno 2020

Sottosettori	Dipendenti	Addetti esterni	di cui: Addetti esterni in esclusiva	% Addetti in esclusiva su totale addetti esterni	Dipendenti + addetti esterni	Numero medio mesi di utilizzo addetti esterni	% di utilizzo per più di 11 mesi all'anno	% di utilizzo per più di 6 mesi all'anno
Refit, riparazione e rimessaggio	3.030	600	200	33%	3.630	8	27%	79%
Accessori	6.780	230	80	35%	7.010	9	65%	82%
Motori	730	60	60	100%	790	12	89%	93%
<b>Totale addetti</b>	<b>21.960</b>	<b>2.860</b>	<b>940</b>	<b>36%</b>	<b>24.820</b>	<b>9</b>	<b>51%</b>	<b>83%</b>

**Tab. 2.4** Addetti equivalenti ed effettivi  
anno 2020

Sottosettori	Dipendenti	Addetti equivalenti	Addetti effettivi
Nuove unità da diporto	11.420	1.480	12.900
Refit, riparazione e rimessaggio	3.030	400	3.430
Accessori	6.780	170	6.950
Motori	730	60	790
<b>Totale addetti</b>	<b>21.960</b>	<b>2.110</b>	<b>24.070</b>

**Tab. 2.5** Variazioni % forza lavoro  
anno 2020 su 2019

Sottosettori	Dipendenti	Addetti esterni	Addetti esterni in esclusiva	Addetti equivalenti	Addetti effettivi
Cantieristica	5,6%	5,9%	5,3%	5,7%	5,6%
Refit, riparazione e rimessaggio	-4,7%	-4,8%	-4,8%	-4,8%	-4,7%
Accessori e componenti	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%
Motori	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%
<b>Totale</b>	<b>2,3%</b>	<b>2,9%</b>	<b>2,2%</b>	<b>2,9%</b>	<b>2,4%</b>





dell'azienda e il numero dei dipendenti (colonne di sinistra) e addetti effettivi (colonne di destra).

Il valore di questo indicatore di produttività è strettamente connesso alla tipologia di attività, a maggiore o minore assorbimento di risorse umane: in questo caso, i dipendenti del ramo motori, meno numerosi rispetto agli altri comparti, presentano il fatturato pro capite più alto; seguono i comparti della cantieristica, della produzione e importazione di accessori e del refit.

## 2.6 Contributo al PIL

Il calcolo dell'impatto del settore sul PIL utilizza la metodologia delle "matrici input-output", matrici che servono a misurare la quantità di prodotto che ciascun settore produttivo acquista da ciascuno degli altri.

I dati utilizzati sono stati ottenuti inviando appositi questionari ad un opportuno campione stratificato

secondo il settore merceologico di appartenenza (cantieristica, accessori, motori) e la dimensione del fatturato nautico.

Il contributo al PIL del settore della nautica è determinato dal valore della produzione del settore a prezzi di mercato. Ad esso si giunge sommando:

- valore aggiunto dei sottosettori (pari al 29% del fatturato totale);
- costi intermedi dei sottosettori: cantieristica, accessori e motori, al netto degli acquisti che ciascun sottosettore effettua presso gli altri settori (stimati sulla base di una opportuna indagine tramite questionari su campione stratificato per settore di appartenenza) ovvero 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;
- margini di intermediazione per collocazione della produzione sul mer-

cato (pari al 12% dei fatturati della sola cantieristica).

Il contributo della nautica al PIL, come valore della produzione a prezzi di mercato, sfiora i 4 miliardi di euro, con un lieve calo (-1,3%) rispetto allo scorso anno. Tale valore è formato per il 29% dal valore aggiunto, per il 59% dai costi intermedi dei sottosettori (che quantificano implicitamente l'ammontare dell'indotto a monte del settore nautico) e per il restante 12% dai margini di intermediazione per la cantieristica (tabella 2.6).

La figura 2.8 mostra l'andamento del contributo della nautica da diporto al PIL italiano dal 2010 al 2020.

Il rapporto tra il contributo al PIL derivante dall'industria della nautica da diporto nel suo complesso e il PIL dell'Italia in valori assoluti (figura 2.9) rappresenta pertanto l'andamento dell'apporto dell'industria nautica al prodotto interno lordo italiano. Nel 2020 tale rapporto raggiunge il 2,37%, in aumento rispetto all'anno precedente, mostrando una

Tab. 2.6 ~ Il contributo della nautica al PIL

anno 2020

	Valori in euro	peso
<b>Valore aggiunto dei comparti</b>	<b>1.118.310.000</b>	<b>29%</b>
Costi intermedi della cantieristica	1.893.670.000	
Costi intermedi del settore degli accessori	333.730.000	
Costi intermedi del settore dei motori	101.890.000	
<b>Totale costi intermedi (indotto a monte)</b>	<b>2.329.290.000</b>	<b>59%</b>
<b>Margini intermediazione per collocamento produzione sul mercato</b>	<b>465.660.000</b>	<b>12%</b>
<b>Contributo al PIL 2020</b>	<b>3.913.260.000</b>	<b>100%</b>
Contributo al PIL 2019	3.966.490.000	
Variazione contributo al PIL 2020-2019	-1,3%	
<b>Peso del contributo al PIL della nautica rispetto al PIL nazionale ‰ 2020</b>		<b>2,37 ‰</b>
Peso del contributo al PIL della nautica rispetto al PIL nazionale ‰ 2019		2,22 ‰

Fig. 2.8 ~ Evoluzione 2010 - 2020 del contributo della nautica al PIL

valori in miliardi di euro, variazioni percentuali annuali

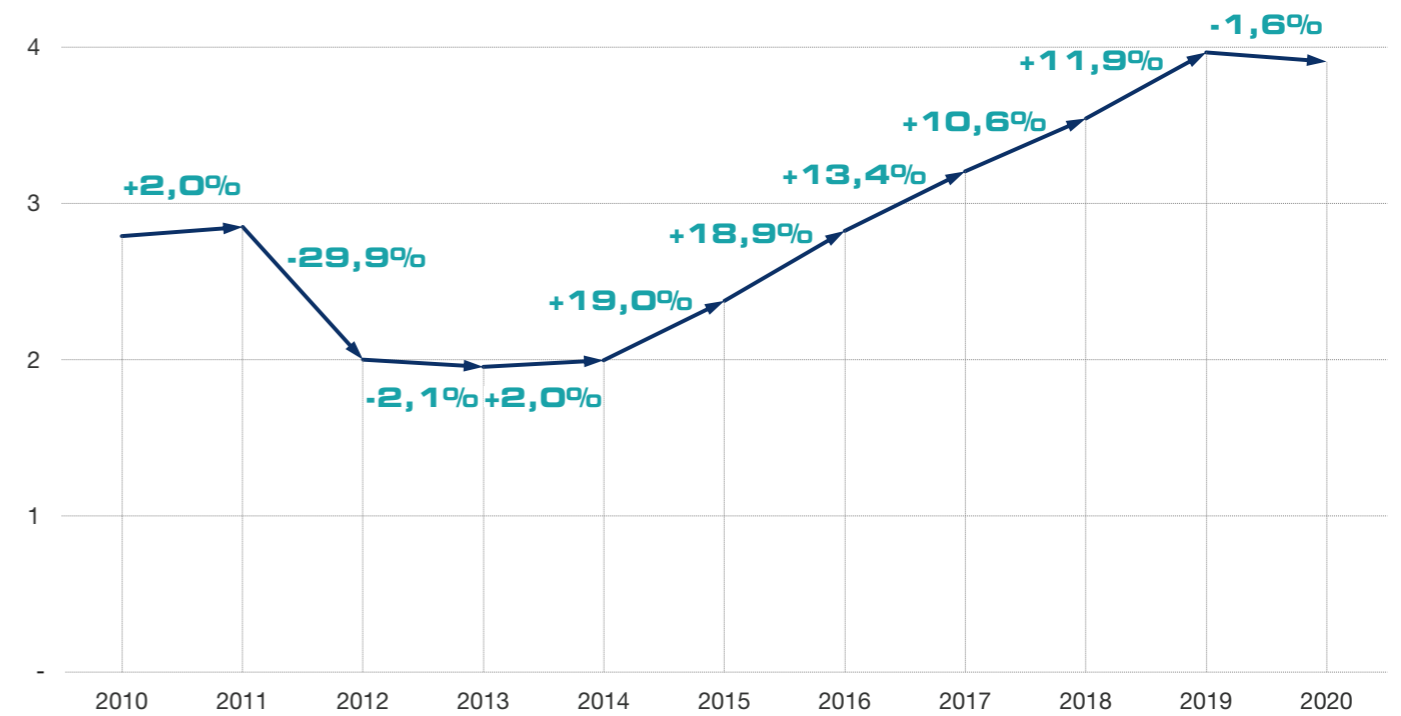
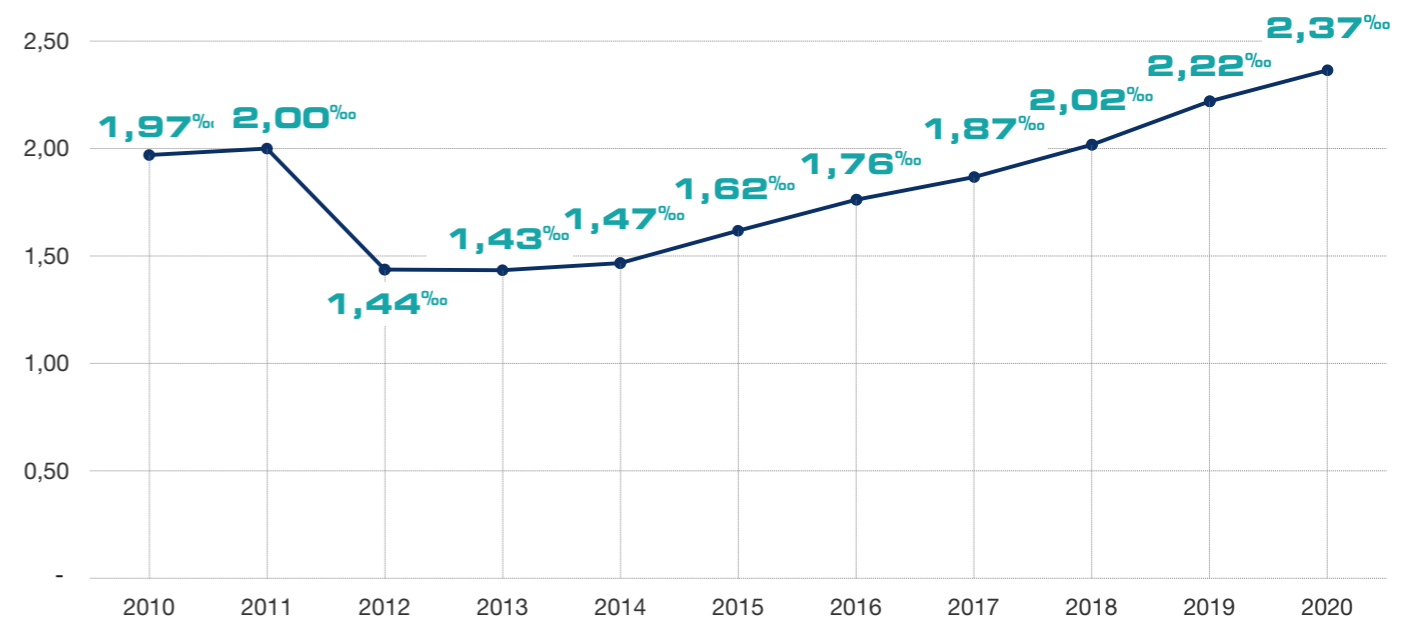


Fig. 2.9 ~ Peso del contributo al PIL della nautica rispetto al PIL nazionale 2010 - 2020

valori ‰







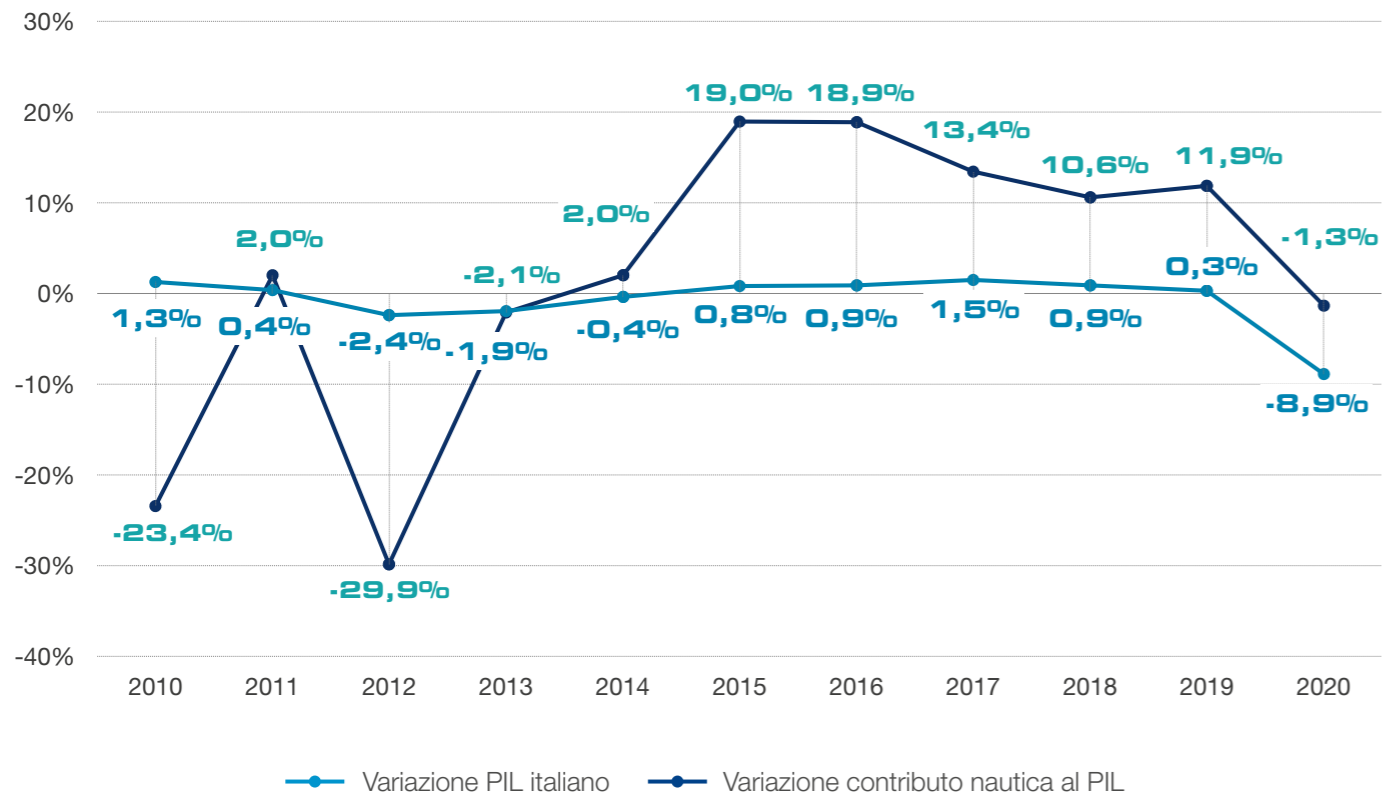
tenuta maggiore del settore rispetto all'economia nazionale.

La **figura 2.10** mette a confronto le variazioni percentuali del PIL italiano e del PIL della nautica da diporto. A livello generale si può affermare che

la variazione del PIL della nautica da diporto amplifica quella del PIL nazionale, poiché si tratta di un mercato ad alta elasticità del reddito. Tuttavia nell'ultimo anno le ragioni della crisi dovuta al COVID-19 non hanno in-

fluito in maniera altrettanto negativa sul comparto della nautica da diporto come invece si era verificato nel 2010 e 2012.

**Fig. 2.10** ~~~~~ Evoluzione 2010 - 2020 della variazione del contributo della nautica al PIL e del PIL nazionale  
variazioni percentuali annuali







3.

## La cantieristica

Il comparto della cantieristica comprende la costruzione e importazione di nuove unità da diporto e le attività di refit, riparazione e rimessaggio. La figura 3.1 mostra l'andamento di tale mercato negli anni 2010-2020, evidenziando come dal 2012 il fatturato complessivo e quello relativo alla produzione nazionale si siano dapprima assestati e abbiano poi avviato una ripresa, che è continuata, seppur debolmente, anche nell'ulti-

mo anno. Il fatturato complessivo è di 3,10 milioni di euro mentre la produzione nazionale sfiora i 3 milioni.

### 3.a Costruzione e importazione di nuove unità da diporto

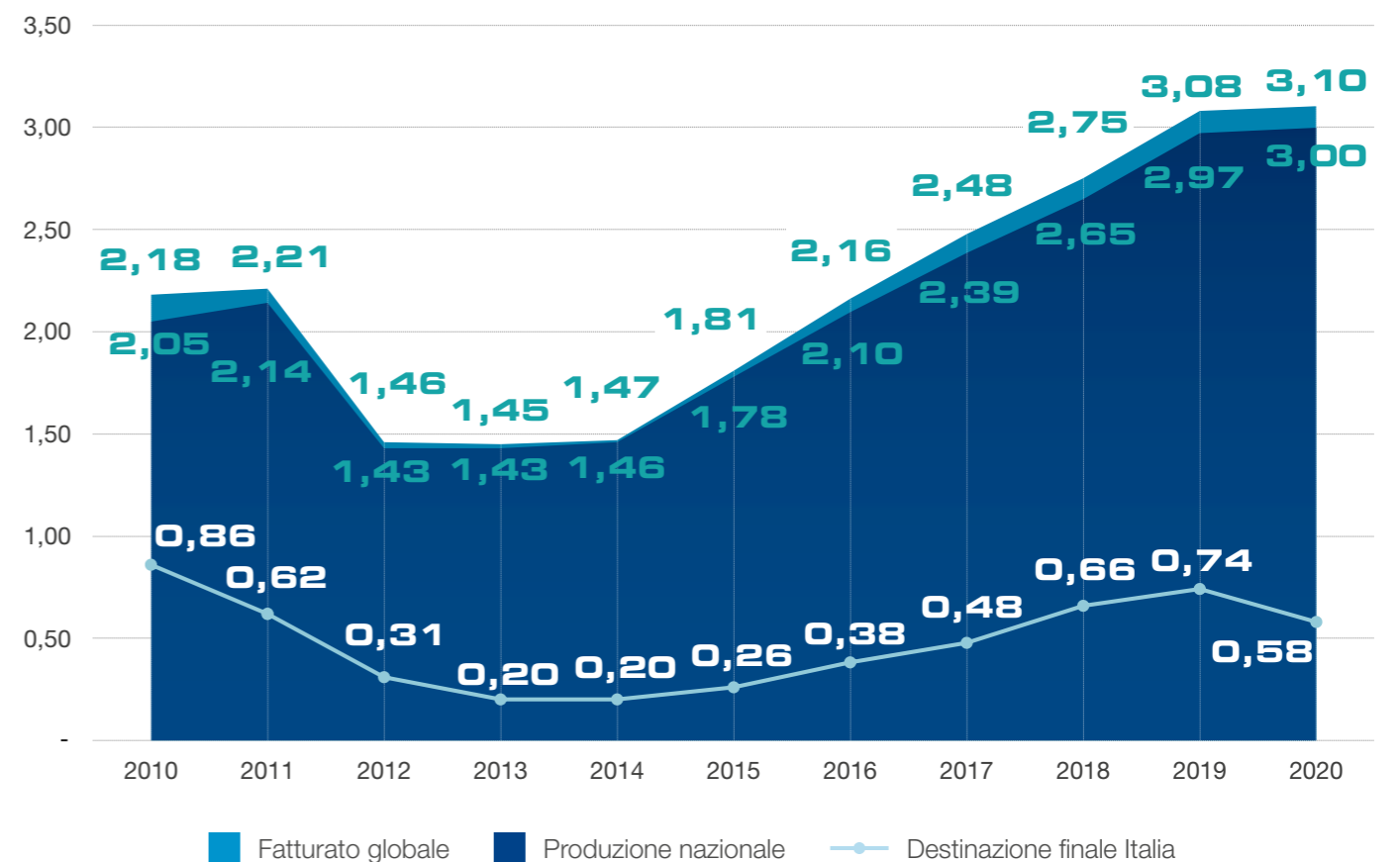
Il fatturato italiano relativo alla costruzione e importazione di nuove unità da diporto per l'anno 2020 supera i 2,8 miliardi di euro, quasi interamente derivanti da produzio-

ne nazionale (tabella 3.1).

La destinazione principale delle vendite è data dai Paesi extraeuropei (due terzi delle esportazioni). Sul mercato nazionale vengono collocate vendite per circa 371 mln €, che, sommate ai circa 83 mln € di importazioni, compongono un valore di fatturato collocato in Italia pari a circa 455 mln €.

Nella tabella 3.2 sono riportati i valori dei fatturati relativi al periodo 2010-2020 con un confronto sulla variazione percentuale dei valori relativi agli

**Fig. 3.1** Cantieristica: andamento dati di fatturato 2010 - 2020  
valori in miliardi di euro





**Tab. 3.1** Produzione e importazione di nuove unità da diporto  
anno 2020

	Valori in €	Valori %
<b>Produzione nazionale</b>	<b>2.724.030.000</b>	<b>96%</b>
per il mercato nazionale (a)	370.890.000	14%
per esportazione (b)	2.353.140.000	86%
di cui verso Paesi UE	776.540.000	33%
di cui verso Paesi extra UE	1.576.600.000	67%
<b>Importazioni</b>	<b>106.000.000</b>	<b>4%</b>
provenienti da Paesi UE	99.640.000	94%
provenienti da Paesi extra UE	6.360.000	6%
vendute in Italia (c)	83.740.000	79%
vendute all'estero (d)	22.260.000	21%
<b>Fatturato globale</b>	<b>2.830.030.000</b>	<b>100%</b>
destinazione finale all'estero (b+d)	2.375.400.000	84%
<b>destinazione finale Italia (a+c)</b>	<b>454.630.000</b>	<b>16%</b>

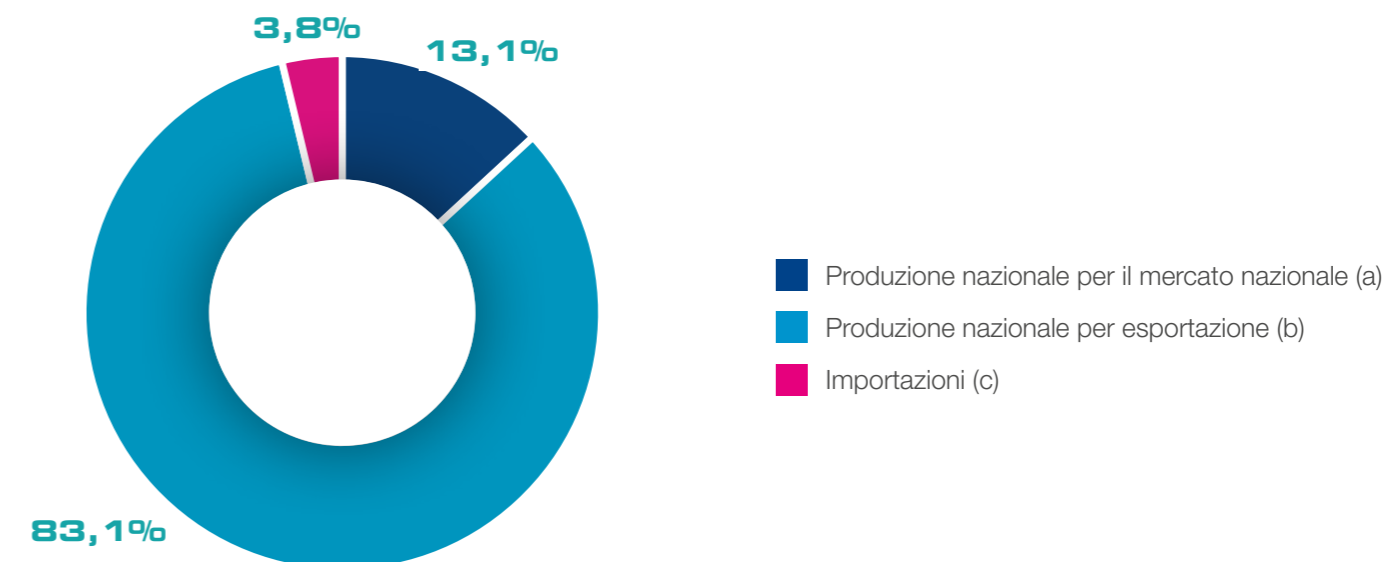
ultimi due anni. Il fatturato totale registra un aumento di oltre l'1%. Si osservi come l'aumento sia essenzialmente dovuto all'export (+1,70%) mentre le altre componenti mostrano una lieve flessione. Dall'analisi della [figura 3.2](#) emerge

chiaramente l'importanza della produzione italiana esportata (83%), e il minor valore della produzione collocata sul mercato interno (13%). Le importazioni hanno un ruolo marginale nella composizione del fatturato (4%). L'andamento del settore nel periodo

considerato ([figura 3.3](#)) evidenzia la sempre maggiore importanza della produzione nazionale rispetto alle importazioni. La rilevanza dell'export rispetto alle vendite sul mercato nazionale è invece rappresentata nella [figura 3.4](#),

**Tab. 3.2** Produzione e importazione di nuove unità da diporto, andamento 2010 - 2020  
valori in euro

Anno	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)
2010	616.730.000	1.263.420.000	1.880.150.000	125.890.000	1.137.530.000	2.006.040.000
2011	413.780.000	1.546.900.000	1.960.680.000	86.250.000	1.460.650.000	2.046.930.000
2012	176.490.000	1.088.170.000	1.264.660.000	32.160.000	1.056.010.000	1.296.820.000
2013	90.200.000	1.196.970.000	1.287.170.000	21.200.000	1.175.770.000	1.308.370.000
2014	86.090.000	1.229.270.000	1.315.360.000	18.410.000	1.210.860.000	1.333.770.000
2015	137.740.000	1.438.430.000	1.576.170.000	24.070.000	1.414.360.000	1.600.240.000
2016	222.770.000	1.661.260.000	1.884.030.000	64.500.000	1.596.760.000	1.948.530.000
2017	287.900.000	1.876.290.000	2.164.190.000	91.800.000	1.784.490.000	2.255.990.000
2018	343.450.000	2.063.300.000	2.406.750.000	104.390.000	1.958.910.000	2.511.140.000
2019	373.550.000	2.313.810.000	2.687.360.000	110.200.000	2.203.610.000	2.797.560.000
<b>2020</b>	<b>370.890.000</b>	<b>2.353.140.000</b>	<b>2.724.030.000</b>	<b>106.000.000</b>	<b>2.247.140.000</b>	<b>2.830.030.000</b>
<b>Variatz. % 2020-2019</b>	<b>-0,71%</b>	<b>+1,70%</b>	<b>+1,36%</b>	<b>-3,81%</b>		<b>+1,16%</b>

**Fig. 3.2** Produzione e importazione di nuove unità da diporto: ripartizione del fatturato globale  
valori percentuali, anno 2020

che mostra come la forbice tra queste due grandezze abbia conosciuto un forte aumento dal 2010 al 2013, seguita da una lieve inversione di tendenza e una successiva stabilizzazione a partire dal 2015. Il settore della produzione e importazione di nuove unità rappresenta la parte costitutiva e fondamentale dell'industria della nautica da diporto,

ed è a sua volta suddiviso in sottosectori di specializzazione merceologica. L'analisi dettagliata di tali comparti permette di individuare quali siano le tipologie di unità da diporto maggiormente richieste dal mercato. Le unità prodotte sono suddivise nelle seguenti tipologie:

- unità a motore entroborordo (eb), entrofuoribordo (efb) e idrogetto;

- unità a motore fuoribordo (fb);
- unità a vela;
- unità pneumatiche;
- unità minori<sup>1</sup>.

Dalla [tabella 3.3](#) si evince la netta prevalenza del fatturato derivante dalla vendita di unità da diporto con motore entroborordo, entrofuoribordo e idrogetto, che supera i 2 miliardi e mezzo di € (oltre 90% del fatturato globale), in gran parte derivante dalla produzione nazionale. La destinazione delle imbarcazioni prodotte è per la maggior parte rappresentata dai mercati esteri. La [tabella 3.4](#) illustra la variazione percentuale delle diverse componenti di fatturato all'interno di ciascun sottosectore, al fine di comprendere in modo più approfondito le dinamiche intervenute nel corso dell'ultimo anno, mentre la [tabella 3.5](#) presenta la composizione percentuale del fatturato e quindi la rilevanza dei diversi sottosectori.

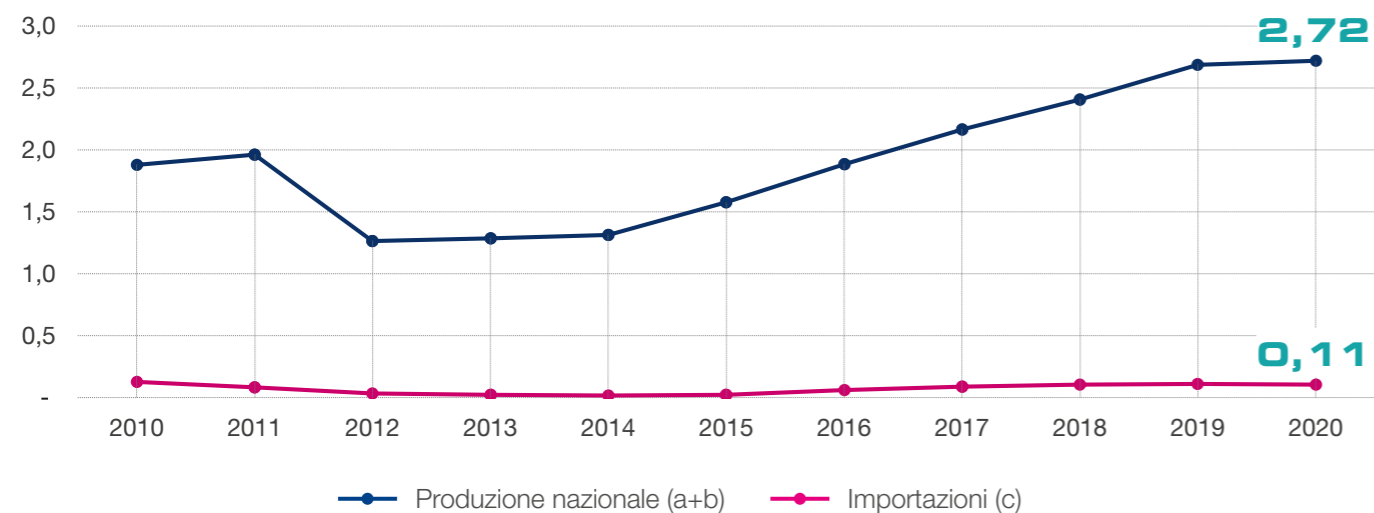
1. Per unità minori s'intendono unità rigide non a vela <2,5m, unità pneumatiche <2,5m, unità a vela <2,5m, derive e tavole a vela, moto d'acqua PWC, canoe, kajak, pattini, pedalò, jole, mosconi.





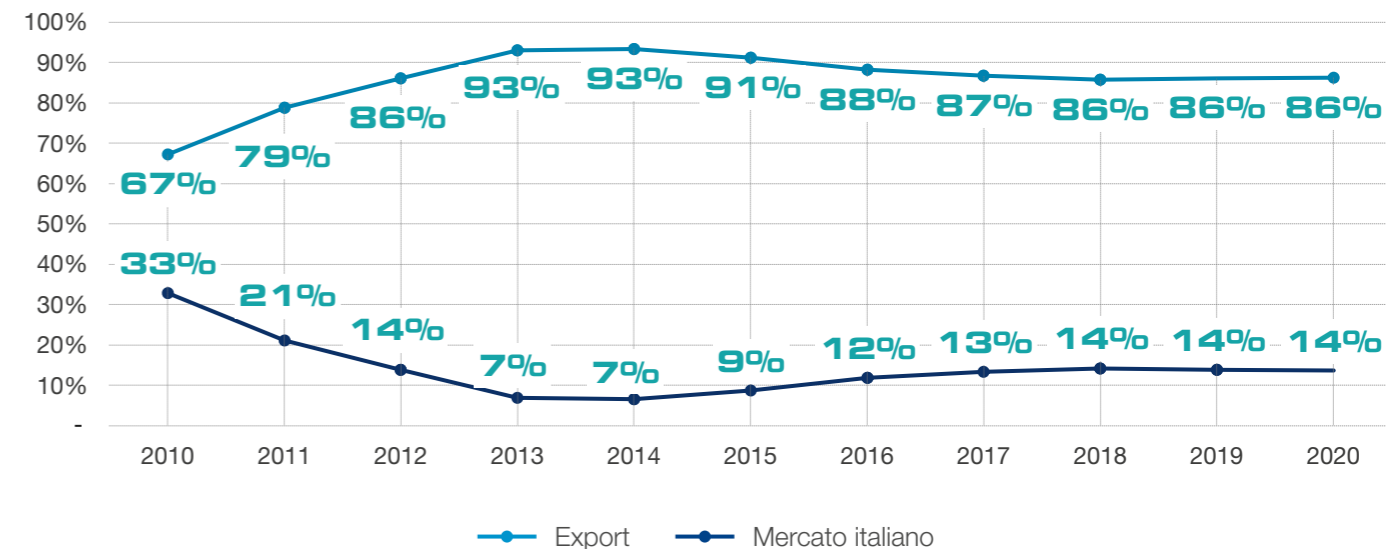
**Fig. 3.3** ~ Produzione e importazione di nuove unità da diporto: composizione del fatturato globale, andamento 2010 - 2020

valori in miliardi di euro



**Fig. 3.4** ~ Produzione nazionale di nuove unità da diporto: ripartizione fatturato per mercato di sbocco, andamento 2010 - 2020

valori percentuali



**Tab. 3.3** ~ Composizione del fatturato dei sottocomparti

anno 2020, valori in euro

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 eb. efb. idrogetto	265.270.000	2.205.240.000	2.470.510.000	86.340.000	2.118.900.000	2.556.850.000
Unità rigide con motore fb.	7.700.000	24.600.000	32.300.000	4.360.000	20.240.000	36.660.000
Unità a vela	60.540.000	51.500.000	112.040.000	10.900.000	40.600.000	122.940.000
Unità pneumatiche	34.290.000	69.700.000	103.990.000	2.900.000	66.800.000	106.890.000
Unità minori	3.090.000	2.100.000	5.190.000	1.500.000	600.000	6.690.000
<b>Totale</b>	<b>370.890.000</b>	<b>2.353.140.000</b>	<b>2.724.030.000</b>	<b>106.000.000</b>	<b>2.247.140.000</b>	<b>2.830.030.000</b>

**Tab. 3.4** ~ Variazione del fatturato dei sottocomparti

anno 2020, valori percentuali

Tipologie merceologiche	Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	Produzione nazionale per esportazione (b)	Produzione nazionale (a+b)
Unità eb. efb. idrogetto	4,4%	2,2%	2,4%
Unità rigide con motore fb.	11,6%	7,4%	8,4%
Unità a vela	-24,3%	-22,9%	-23,7%
Unità pneumatiche	16,0%	9,9%	11,8%
Unità minori	3,3%	9,4%	5,7%
<b>Totale</b>	<b>-0,7%</b>	<b>+1,7%</b>	<b>+1,4%</b>

**Tab. 3.5** ~ Peso dei sottocomparti sul fatturato globale

anno 2020, valori percentuali

Tipologie merceologiche	Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	Produzione nazionale per esportazione (b)	Produzione nazionale (a+b)
Unità eb. efb. idrogetto	71,5%	93,7%	90,7%
Unità rigide con motore fb.	2,1%	1,0%	1,2%
Unità a vela	16,3%	2,2%	4,1%
Unità pneumatiche	9,2%	3,0%	3,8%
Unità minori	0,8%	0,1%	0,2%
<b>Totale</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

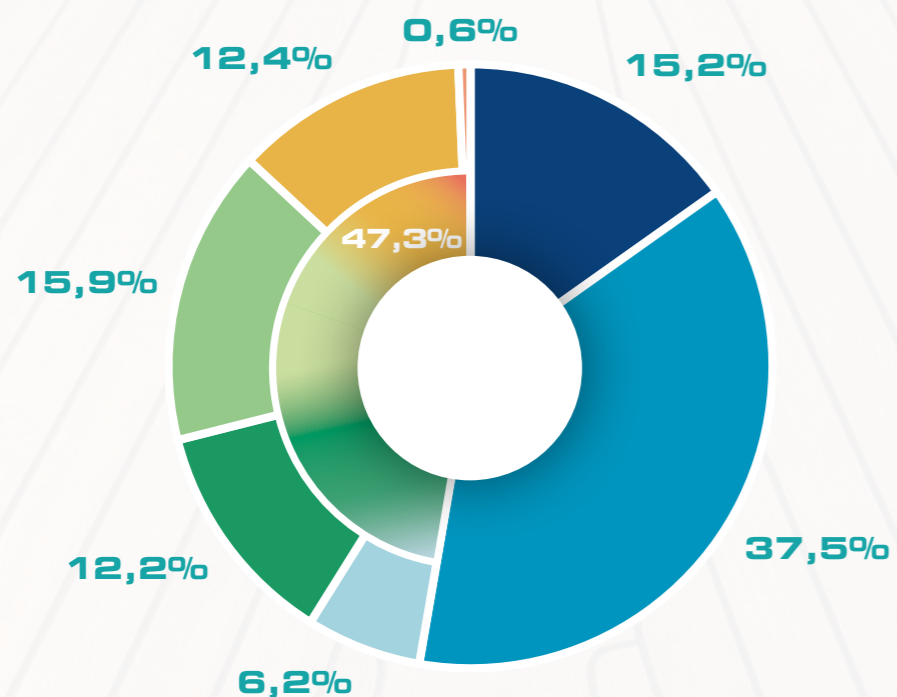


**Focus. I mercati di destinazione delle vendite della cantieristica**

La figura 3.5, riferita ad un campione del 53% del fatturato, permette di osservare la destinazione geografica delle vendite di unità da diporto di nuova costruzione o importate.

Il primo mercato di sbocco del Made in Italy è quello extraeuropeo, e in particolare principalmente Nord America, America Latina, e Asia Pacifico. L'Europa geografica, considerata nel suo complesso, è il secondo mercato di destinazione delle imbarcazioni italiane; in Italia viene invece collocato il 15% delle unità da diporto.

**Fig. 3.5** Destinazione delle vendite anno 2020, campione del 53% del fatturato



- Destinazione Italia
- Destinazione UE
- Destinazione Extra UE
- Medio Oriente
- Asia Pacifico
- Nord America
- America Latina
- Africa

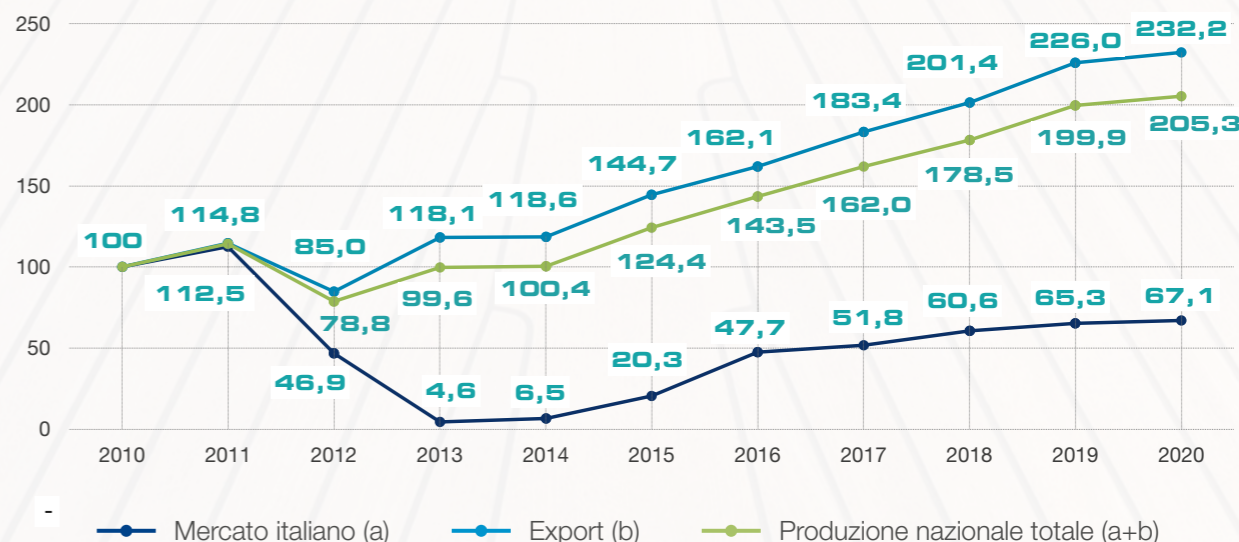
**Focus. I superyacht**

Al fine di evidenziare l'andamento del settore relativo ai produttori di imbarcazioni di lunghezza maggiore di 24 metri, vengono presentate le statistiche relative ad un campione di produttori di superyacht. La figura riporta i dati relativi ai questionari interamente compilati e pertanto non tiene conto dei dati delle imprese che hanno risposto solo parzialmente.

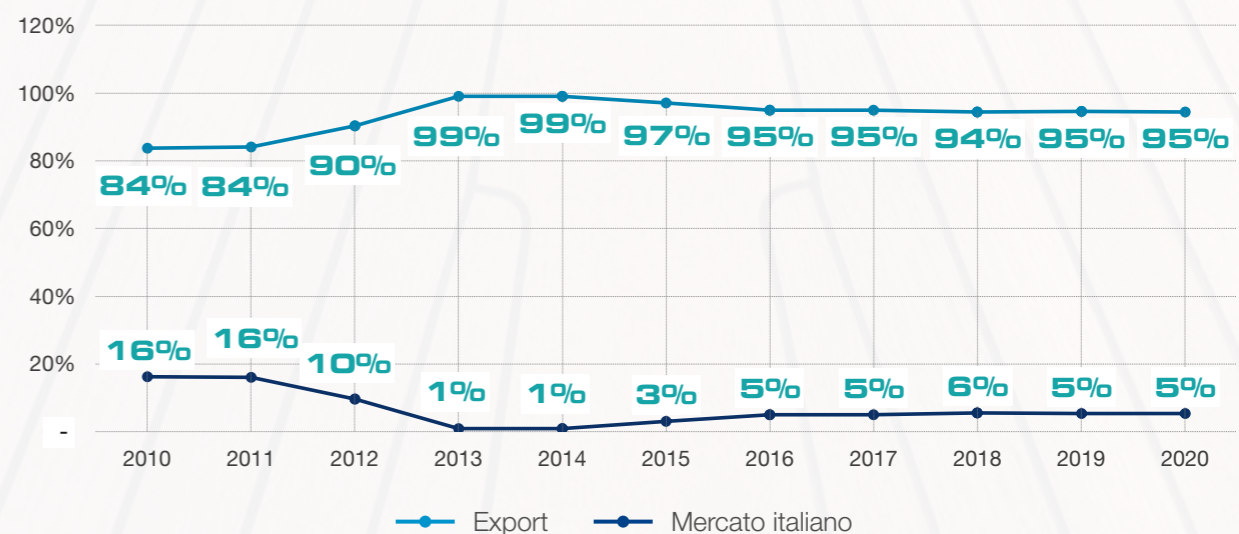
L'andamento della produzione nazionale di superyacht fa riferimento alla serie di numeri indice a base fissa 2010, esprimendo pertanto l'intensità del fenomeno in ogni periodo di tempo come quota dell'intensità del fenomeno nel 2010.

Ciò che emerge principalmente è che l'aumento del fatturato derivante dalla produzione di superyacht è da imputare sostanzialmente alla crescita dell'export (figura 3.6) che ne rappresenta la principale componente. Nell'ultimo anno oggetto di studio il valore della produzione italiana risulta più che raddoppiato rispetto al 2010, con un trend positivo dal 2012 in poi. L'export, pur seguendo la stessa tendenza, ha registrato una crescita superiore, pari a +132% rispetto al dato base del 2010. Le vendite sul mercato italiano, quasi azzerate nel 2013, negli anni successivi hanno poi visto notevoli incrementi, e l'indice per l'anno in corso, in aumento, ammonta al 67% rispetto al dato 2010. La forbice tra il fatturato derivante da esportazioni e il mercato italiano conferma il peso del mercato estero. (figura 3.7).

**Fig. 3.6** La produzione italiana di superyacht: variazioni di fatturato rispetto all'anno 2010 analisi di un campione, base fissa anno 2010 =100



**Fig. 3.7** La produzione italiana di superyacht: ripartizione fatturato per mercato di sbocco analisi di un campione, valori percentuali







### 3.b Refit, riparazione e rimessaggio

Le attività di refit, riparazione e rimessaggio consistono nella riparazione dello scafo, degli interni e di intere unità da diporto e comprende l'ordinaria manutenzione, il refit connesso alla ristrutturazione totale dell'imbarcazione e il rimessaggio e i servizi di ricovero delle unità presso strutture a terra, oltre alla necessaria movimentazione delle stesse. Il fatturato complessivo del settore

per l'anno 2020 sfiora i 275 milioni di euro (-2,91% rispetto al 2019). Trattandosi dell'erogazione di un servizio, tale fatturato è generato interamente da produzione nazionale, leggermente più sbilanciato verso unità battenti bandiera estera (tabella 3.6).

In realtà la forbice tra queste due grandezze si è ridotta rispetto all'anno precedente, con una quota di fatturato più cospicua rivolta verso le imbarcazioni nazionali. Per quanto riguarda la ripartizione tra i

servizi svolti su imbarcazioni UE ed extra UE, si nota una maggiore rilevanza delle prime.

Il fatturato derivante dall'erogazione di servizi su imbarcazioni italiane registra infatti una crescita dell'1,4% circa, (tabella 3.7), che può essere in parte spiegata grazie alla crescita del rimessaggio, che si sviluppa tipicamente a livello locale su imbarcazioni di media - piccola dimensione. Invece, i ricavi relativi ad interventi effettuati su barche estere sono scesi del 6,3%.

**Tab. 3.6** Refit, riparazione e rimessaggio  
anno 2020

	Valori in €	Valori %
<b>Produzione nazionale</b>	<b>274.350.000</b>	<b>100%</b>
su imbarcazioni nazionali (a)	126.970.000	46%
su imbarcazioni estere (b)	147.380.000	54%
di cui su imbarcazioni UE	81.059.000	55%
di cui su imbarcazioni extra UE	66.321.000	45%
<b>Fatturato globale</b>	<b>274.350.000</b>	<b>100%</b>

**Tab. 3.7** Refit, riparazione e rimessaggio, andamento 2010 - 2020  
valori in euro

Anno	Produzione nazionale su imbarcazioni italiane (a)	Produzione nazionale su imbarcazioni estere (b)	Produzione nazionale (a+b)
2010	127.090.000	45.390.000	172.480.000
2011	128.690.000	50.370.000	179.060.000
2012	112.900.000	47.660.000	160.560.000
2013	96.030.000	42.400.000	138.430.000
2014	98.050.000	43.100.000	141.150.000
2015	105.550.000	101.600.000	207.150.000
2016	107.660.000	104.650.000	212.310.000
2017	112.500.000	108.310.000	220.810.000
2018	113.310.000	130.000.000	243.310.000
2019	125.250.000	157.330.000	282.580.000
<b>2020</b>	<b>126.970.000</b>	<b>147.380.000</b>	<b>274.350.000</b>
<b>Variatz. % 2020-2019</b>	<b>+1,37%</b>	<b>-6,32%</b>	<b>-2,91%</b>

### 3.c Il finanziamento in leasing delle imbarcazioni a cura di Assilea

ASSILEA - Associazione Italiana Leasing - raggruppa la quasi totalità degli operatori del leasing in Italia, costituiti da banche universali o pluri-prodotto, banche specializzate, intermediari finanziari e società di noleggio a lungo termine. Accoglie, quali soci aggregati: agenti in attività finanziaria, esercenti attività di Recupero crediti, outsourcer di attività strumentali o connesse a quella di leasing. 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, na-

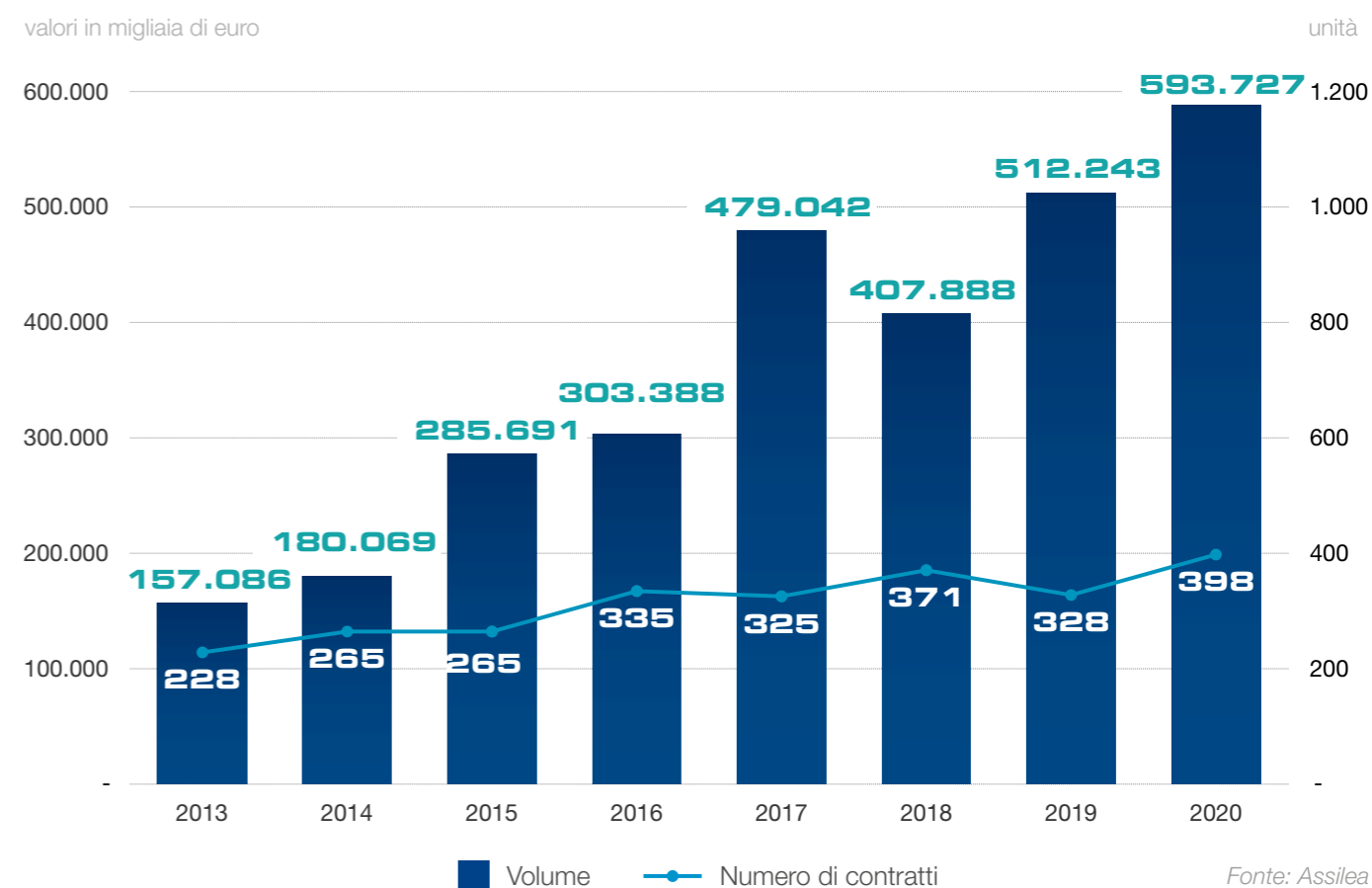
zionali ed estere, alla soluzione dei problemi inerenti al leasing. Maggiori informazioni si possono reperire sul sito [www.assilea.it](http://www.assilea.it).

Il leasing nautico, che sulla base del tipo di utilizzo viene distinto in commerciale e da diporto, è uno strumento finanziario che permette di disporre di un bene a fronte del pagamento di canoni periodici ad una società di leasing, che ne rimane proprietaria fino alla scadenza del contratto, con la possibilità, al termine dello stesso, di riscattare tale bene acquisendone la proprietà attraverso l'esercizio di un'opzione finale d'acquisto predefinita alla stipula.

Lo stipulato leasing nautico, che comprende le unità da diporto e navale commerciale, dopo essere

più che triplicato dal 2013 al 2017 ha registrato nel 2018 una flessione. Dal 2019 il volume di stipulato è tornato a crescere raggiungendo nel 2020 un valore dei contratti complessivo pari a 593,7 milioni di euro (figura 3.8), il 15,9% in più rispetto al 2019. Il sotto comparto della nautica da diporto continua a ricoprire la quota predominante del leasing nautico complessivo, pari al 96%, registrando un incremento sia in numero che in valore. Anche il comparto navale commerciale ha visto un'ottima dinamica nel 2020, raddoppiando il numero di contratti per un valore complessivo di 25,6 milioni di euro (+82,9% rispetto all'anno precedente). In particolare, la buona dinamica del 2020 è da ricondursi all'incremento delle nuo-

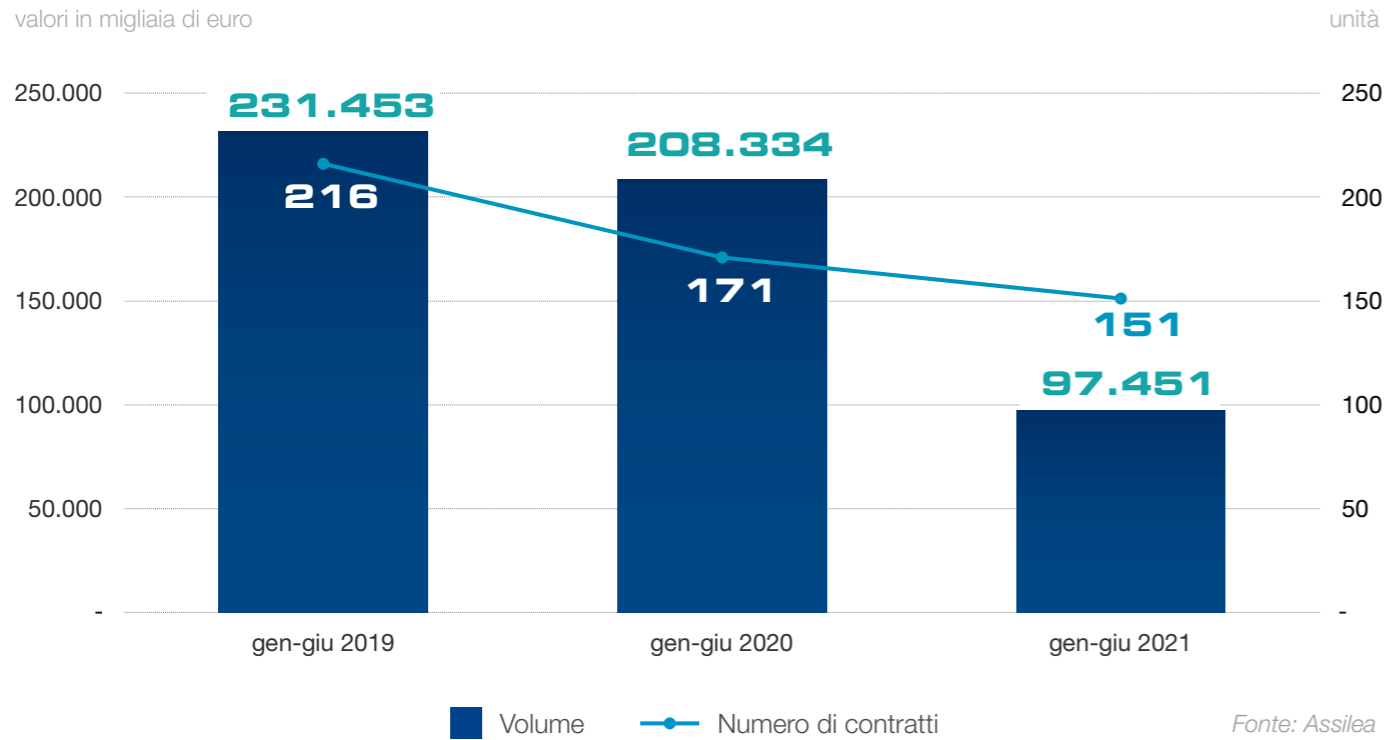
**Fig. 3.8** Dinamica dello stipulato leasing nautico



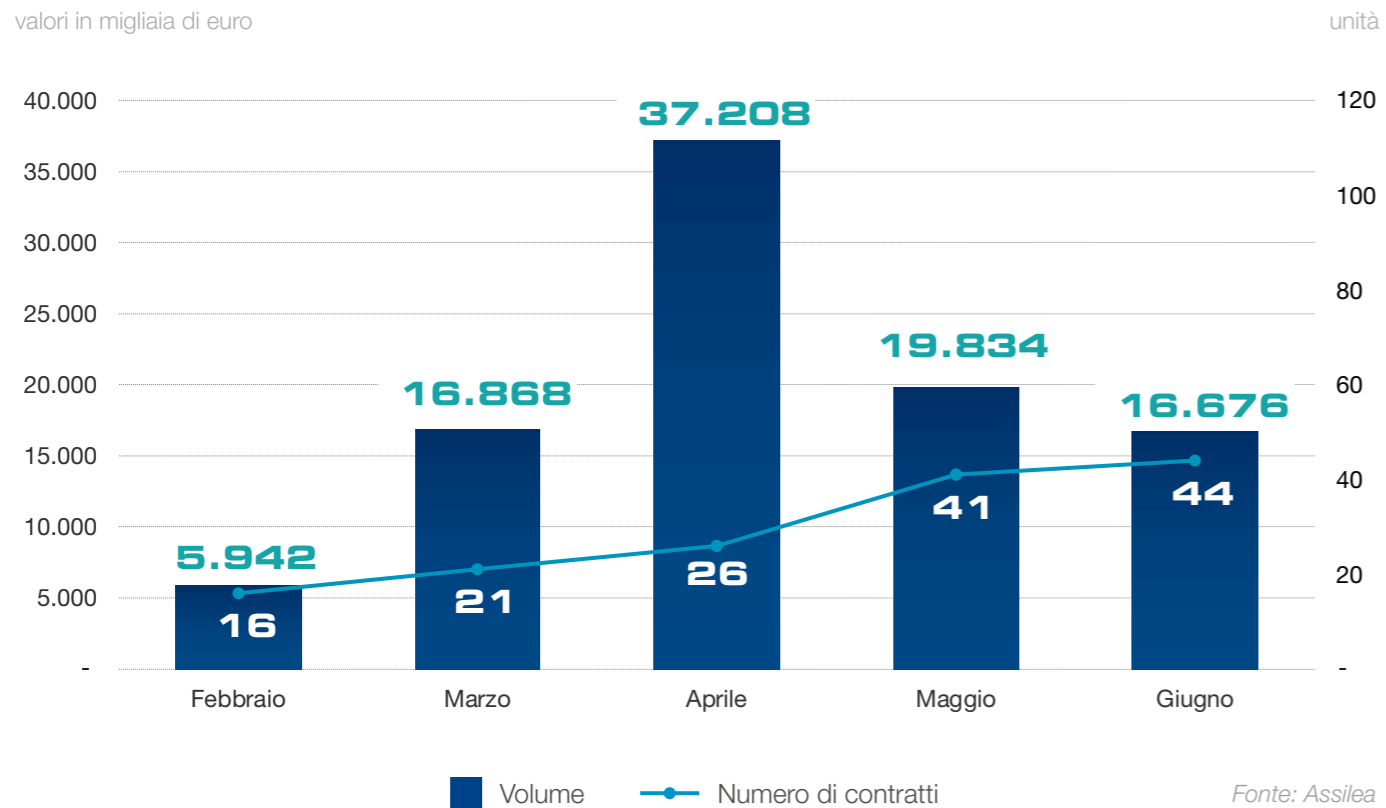
Fonte: Assilea



**Fig. 3.9** ~~~~~ Stipulato leasing nautica da diporto  
analisi primo semestre



**Fig. 3.10** ~~~~~ Trend mensile dello stipulato leasing nautica da diporto  
febbraio-giugno 2021

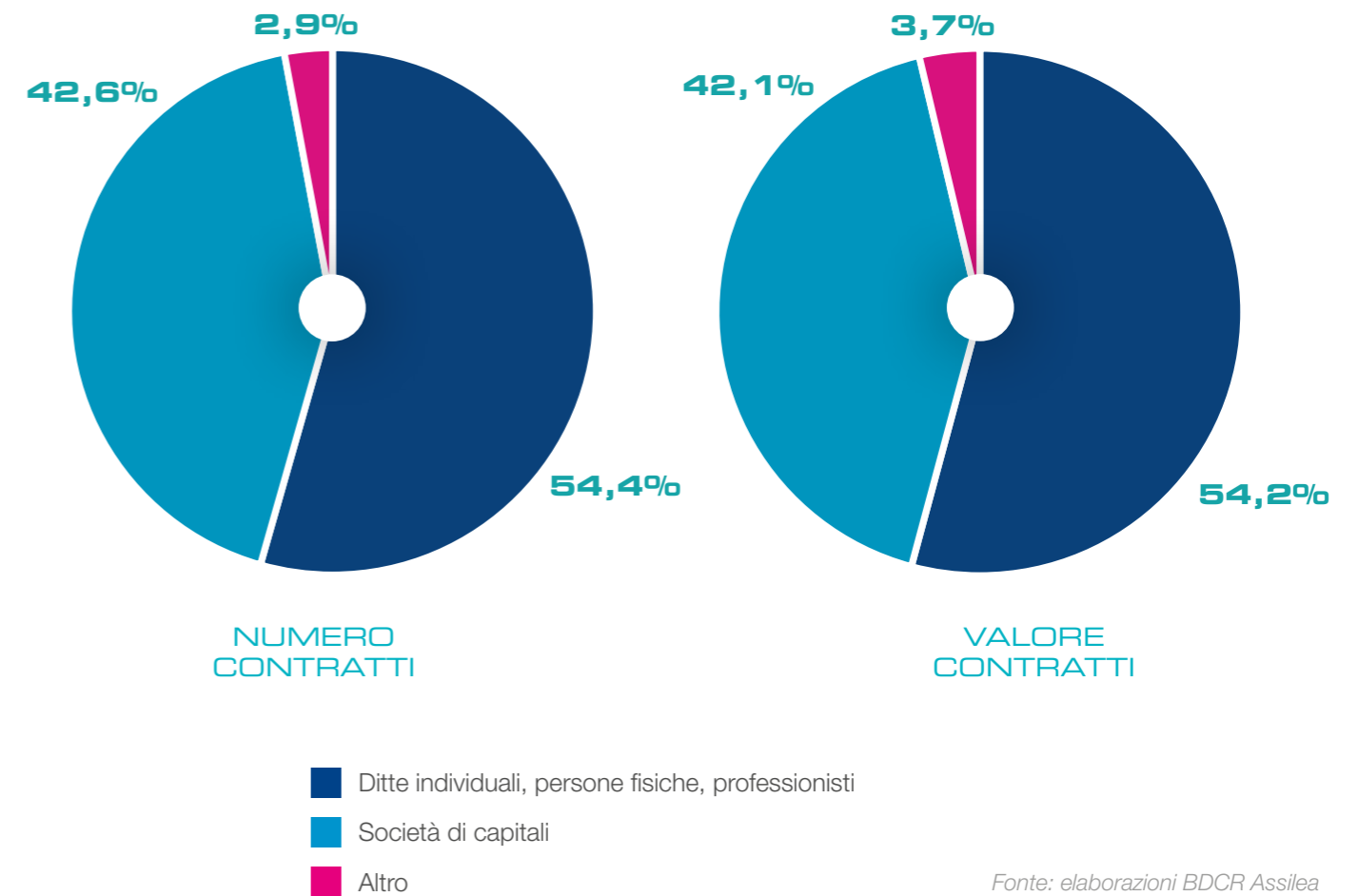


ve stipule verificatosi nel mese di ottobre per il cambio del regime di applicazione per il calcolo dell'imponibile IVA, entrato in vigore nel mese di novembre 2020, che ha anticipato le decisioni di spesa nel settore causando poi una flessione nei mesi subito successivi. Complessivamente, nel primo semestre 2021, il leasing nautico ha registrato 157 nuove stipule dal valore di oltre 107 milioni di euro; continuano a verificarsi gli effetti dell'emergenza epidemiologica Covid-19 che ha provocato un'ulteriore flessione dello stipulato leasing nautico a livello ten-

denziale (-10,8% nel numero delle stipule e -53,2% nel rispettivo valore) (figura 3.9). Guardando però alla dinamica mensile del comparto della nautica da diporto del primo semestre dell'anno si assiste ad una lieve ripresa dei contratti con una dinamica congiunturale con segno positivo ed un picco nei valori nel mese di aprile 2021 (figura 3.10). Dalle elaborazioni Assilea effettuate sulla Banca Dati Centrale Rischi (BDCR) è possibile analizzare la forma giuridica dei destinatari del leasing nautico. Nei primi sei mesi del 2021 si osserva un'importante ri-

composizione della torta: il settore composto da ditte individuali, persone fisiche e professionisti continua ad essere preponderante con una quota del 54,4% nel numero di contratti e del 54,2% in valore, ma registra -28 p.p. sia in numero sia in valore (figura 3.11). Tale riduzione della quota è da attribuire ad un aumento del ricorso al leasing nautico da parte delle società di capitali che raggiungono il 42,6% in numero e 42,1% in valore (contro il 14,5% e 13,1% rispettivamente nei primi sei mesi del 2020). Il peso delle unità da diporto nuove

**Fig. 3.11** ~~~~~ Ripartizione dello stipulato leasing nautico per forma giuridica della clientela  
gennaio-maggio 2020







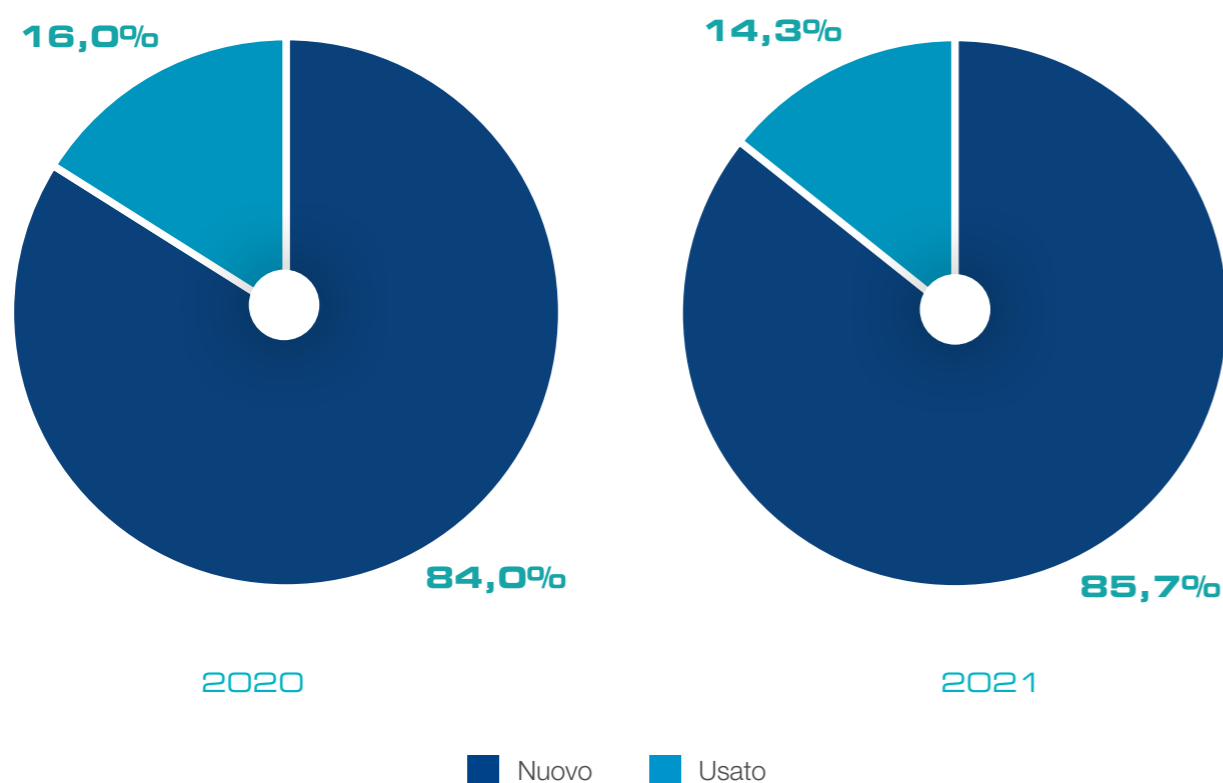
continua ad essere importante nel leasing e registra una crescita nei primi mesi del 2021, con un'incidenza che passa dall'84,0% del 2020 all'85,7% del 2021 (figura 3.12).

Anche a livello territoriale si osserva

una diversa ripartizione rispetto agli scorsi anni: le regioni del Nord Est vedono diminuire la quota sia nel numero che nel valore (rispettivamente -14,2 p.p. e -28,1 p.p.). Risulta prevalente e in crescita la quota nel

valore dei contratti stipulati nell'area del Nord Ovest che si attesta ad oltre il 41,7%. Le regioni del Centro, del Sud e delle Isole conquistano un importante peso sia nel numero sia nel valore dei contratti (tabella 3.8).

**Fig. 3.12** Ripartizione dello stipulato leasing nautico tra unità da diporto nuove e usate gennaio-maggio 2020-2021



Fonte: elaborazioni BDCR Assilea

**Tab. 3.8** Ripartizione dello stipulato leasing nautico per macro-aree geografiche gennaio-maggio 2021

	gennaio-maggio 2021		gennaio-maggio 2020	
	Numero contratti	Valore	Numero contratti	Valore
Nord-Est	10,2%	13,4%	24,4%	41,5%
Nord-Ovest	24,8%	41,7%	29,3%	27,0%
Centro	24,8%	18,6%	17,1%	12,2%
Sud e Isole	40,1%	26,3%	29,3%	19,3%
<b>Totale</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Fonte: elaborazioni BDCR Assilea

### 3.d Il commercio con l'estero a cura di Fondazione Edison\*

#### Le principali destinazioni dell'export italiano nel settore della cantieristica nautica

L'analisi delle principali destinazioni dell'export italiano nel settore della cantieristica nautica è condotta sulla base dei dati Istat, con riferimento al solo codice Ateco 30.12 "Imbarcazioni da diporto e sportive". Il codice Ateco 30.11 "Navi e strutture galleggianti" non viene considerato poiché fa prevalentemente riferimento alla cantieristica

commerciale e mercantile.

Le esportazioni complessive di "Imbarcazioni da diporto e sportive" nel 2020 hanno risentito in parte degli effetti economici negativi innescati dalla pandemia globale di Covid-19 e sono risultate pari a 2,1 miliardi di euro, in diminuzione dell'8,5% rispetto al dato 2019. I Paesi extra europei si confermano la principale destinazione delle vendite italiane oltreconfine: l'export diretto sui mercati extra UE-27 è stato infatti pari a 1,35 miliardi di euro, corrispondente al 64,6% dell'export italiano nel settore (a fronte del 69,4% nel 2019), mentre quello diretto nei Paesi dell'UE-27 ammonta a 742,7

milioni di euro, pari al 35,4% (30,6% nel 2019).

La tabella 3.9 riassume i 15 principali Paesi di destinazione dell'export italiano di "Imbarcazioni da diporto e sportive" nel 2020: con 1,8 miliardi di euro, essi assorbono nel complesso l'86% delle esportazioni nazionali del settore. Di questi 15 Paesi, 9 sono extra UE, con un valore di export complessivo pari a 1,16 miliardi di euro (55,4% dell'export italiano del comparto); essi sono, nell'ordine: gli Stati Uniti (331,8 milioni di euro); le Isole Cayman (302,6 milioni di euro); le Isole Vergini Britanniche (148,2 milioni); Hong Kong (117,9 milioni); il Regno Unito (65,2

**Tab. 3.9** I principali Paesi di destinazione dell'export italiano di "imbarcazioni da diporto e sportive" valori in milioni di euro, codice Ateco 30.12

Rank	Paese	2019	2020**
1	Stati Uniti	341,2	331,8
2	Isole Cayman	278,4	302,6
3	Malta	247,5	242,6
4	Francia	238,7	211,2
5	Isole Vergini britanniche	126,0	148,2
6	Hong Kong	100,8	117,9
7	Regno Unito	124,0	65,2
8	Croazia	29,3	64,0
9	Turchia	45,7	59,2
10	Isole Marshall	56,6	55,7
11	Spagna	53,4	51,8
12	Paesi Bassi	7,4	43,6
13	Gibilterra	30,6	43,6
14	Svizzera	11,4	36,5
15	Germania	14,7	28,3
<b>Totale 15 Paesi</b>		<b>1.705,6</b>	<b>1.802,2</b>
<b>Mondo</b>		<b>2.290,8</b>	<b>2.096,2</b>

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati Istat

\*\* Dati provvisori

\* Con il contributo di Marco Fortis e Stefano Corradini



milioni); la Turchia (59,2 milioni); le Isole Marshall (55,7 milioni); Gibilterra (43,6 milioni) e la Svizzera (36,5 milioni). I 6 Paesi europei che compaiono nella classifica, e verso i quali si dirigono 641,6 milioni di euro di export (30,6% dell'export complessivo), sono: Malta (242,6 milioni);

Francia (211,2 milioni); Croazia (64 milioni); Spagna (51,8 milioni); Paesi Bassi (43,6 milioni) e Germania (28,3 milioni).

La [tabella 3.10](#) riassume i valori di export verso i 27 Paesi UE nel 2020 e i relativi tassi di variazione rispetto al 2019. Nel 2020 l'export verso

i Paesi UE-27 (742,7 milioni di euro) risulta in aumento del 6% rispetto al precedente anno. Tale incremento, che in valore assoluto è pari a 41,9 milioni di euro, si spiega, tra gli altri, con gli aumenti registrati soprattutto verso i Paesi Bassi (+488,2%, da 7,4 milioni di export a 43,6 milioni), la

Croazia (+118,6%, da 29,3 a 64 milioni); la Grecia (+464,8%, da 4,8 a 27,2 milioni); la Germania (+92,9%, da 14,7 a 28,3 milioni di euro). A questi incrementi si contrappongono tuttavia alcuni cali dell'export verso altri Paesi. In particolare, l'export italiano è diminuito maggiormente verso la Francia (-11,5%, da 238,7 a 211,2 milioni); la Romania (-99,6%, da 17 a 0,1 milioni); la Repubblica Ceca (-90,7%, da 13,4 a 1,3 milioni); la Slovenia (-55,6%, da 18,3 a 8,1 milioni); il Belgio (-85,9%, da

11,4 a 1,6 milioni di euro). In termini di valori esportati, i 10 principali Paesi UE di destinazione dell'export italiano di nautica da diporto sono Malta, Francia, Croazia, Spagna, Paesi Bassi, Germania, Grecia, Cipro, Bulgaria e Lussemburgo; nel complesso questi 10 Paesi assorbono il 95,8% dell'export italiano diretto sui mercati europei.

La [tabella 3.11](#) evidenzia i primi 20 mercati extra europei indicando, in analogia alla [tabella 3.10](#), i valori di export e i relativi tassi di variazio-

ne. A differenza di quanto registrato per i Paesi UE-27, le esportazioni verso i Paesi extra-UE risentono di una significativa riduzione (-14,9%), che in termini assoluti raggiunge i 236,5 milioni; si è infatti passati dai 1.589,9 milioni del 2019 ai 1.353,5 milioni del 2020. Su tale variazione incidono prevalentemente le performance negative in termini assoluti verso l'Australia (-85,6%, da 152,1 a 22 milioni), il Regno Unito (-47,4%, da 124 a 65,2 milioni), Panama (-77,1%, da 61 a 14,1 mi-

**Tab. 3.10** ~ L'export italiano di "imbarcazioni da diporto e sportive" verso i Paesi dell'UE-27

valori in milioni di euro, codice Ateco 30.12

Rank	Paese	2019	2020*	Var %
1	Malta	247,5	242,6	-2,0%
2	Francia	238,7	211,2	-11,5%
3	Croazia	29,3	64,0	+118,6%
4	Spagna	53,4	51,8	-3,1%
5	Paesi Bassi	7,4	43,6	+488,2%
6	Germania	14,7	28,3	+92,9%
7	Grecia	4,8	27,2	+464,8%
8	Cipro	16,0	24,7	+54,2%
9	Bulgaria	4,0	9,9	+146,5%
10	Lussemburgo	5,7	8,3	+45,8%
11	Slovenia	18,3	8,1	-55,6%
12	Portogallo	7,5	5,2	-30,4%
13	Slovacchia	2,1	4,3	+101,7%
14	Ungheria	0,8	3,0	+297,0%
15	Polonia	3,3	2,2	-33,8%
16	Belgio	11,4	1,6	-85,9%
17	Repubblica Ceca	13,4	1,3	-90,7%
18	Danimarca	1,3	1,2	-4,2%
19	Austria	1,7	1,2	-26,5%
20	Estonia	0,5	0,9	+105,9%
21	Finlandia	0,7	0,6	-7,8%
22	Irlanda	0,4	0,5	+7,1%
23	Svezia	0,4	0,2	-50,2%
24	Lituania	0,0	0,2	nd
25	Romania	17,0	0,1	-99,6%
26	Lettonia	0,01	0,0002	-97,9%
<b>Totale UE-27</b>		<b>700,9</b>	<b>742,7</b>	<b>+6,0%</b>

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati Istat

\* Dati provvisori

**Tab. 3.11** ~ Principali mercati extra UE-27 di destinazione dell'export italiano di "imbarcazioni da diporto e sportive"

valori in milioni di euro, codice Ateco 30.12

Rank	Paese	2019	2020*	Var %
1	Stati Uniti	341,2	331,8	-2,7%
2	Isole Cayman	278,4	302,6	+8,7%
3	Isole Vergini britanniche	126,0	148,2	+17,6%
4	Hong Kong	100,8	117,9	+17,0%
5	Regno Unito	124,0	65,2	-47,4%
6	Turchia	45,7	59,2	+29,4%
7	Isole Marshall	56,6	55,7	-1,6%
8	Gibilterra	30,6	43,6	+42,3%
9	Svizzera	11,4	36,5	+221,2%
10	Giappone	37,7	23,0	-38,9%
11	Australia	152,1	22,0	-85,6%
12	Panama	61	14,1	-77,1%
13	Montenegro	24,8	13,7	-44,9%
14	Kuwait	6,6	11,0	+67,9%
15	Emirati Arabi Uniti	17,9	10,8	-39,5%
16	Seychelles	1,0	10,3	+946,6%
17	Nuova Zelanda	2,0	8,7	+328,2%
18	Egitto	1,4	8,0	+451,5%
19	Singapore	13,9	7,4	-46,7%
20	Dominica	22,9	7,3	-68,1%
<b>Totale extra UE-27</b>		<b>1.589,9</b>	<b>1.353,5</b>	<b>-14,9%</b>

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati Istat

\* Dati provvisori





lioni), Dominica (-68,1%, da 22,9 a 7,3 milioni) a cui si associano quelle più contenute di Giappone (-38,9%, da 37,7 a 23 milioni), Montenegro (-44,9%, da 24,8 a 13,7 milioni), Stati Uniti (-2,7%, da 341,2 a 331,8 milioni), Emirati Arabi Uniti (-39,5%, da 17,9 a 10,8 milioni), Singapore (-46,7%, da 13,9 a 7,4 milioni). Considerando i Paesi con un export superiore ai 20 milioni di euro nel 2020, gli incrementi positivi maggiori in termini assoluti si registrano verso la Svizzera (+221,2%, da 11,4 a 36,5 milioni di euro), le Isole Cayman (+8,7%, da 278,4 a 302,6 milioni), le Isole Vergini britanniche (+17,6%, da 126 a 148,2 milioni), Hong Kong (+17%, da 100,8 a 117,9 milioni), la Turchia (+29,4%, da 45,7 a 59,2 milioni) e Gibilterra (+42,3%, da 30,6 a 43,6 milioni). In crescita anche l'export verso il Kuwait (+67,9%), Seychelles (+946,6%), Nuova Zelanda (+328,2%) ed Egitto (+451,5%)

### La cantieristica nautica italiana nel contesto internazionale

Il posizionamento dell'Italia nel contesto internazionale è stato analizzato sulla base dei dati ITC-UN Comtrade, utilizzando la classificazione internazionale delle merci definita dal Comitato di Cooperazione Doganale (Sistema Armonizzato HS2017) ad elevato dettaglio di disaggregazione (codici a 6 cifre) e che suddivide il commercio internazionale in oltre 5.000 prodotti. Per la ricostruzione del comparto della nautica da diporto nel suo complesso, sono stati considerati quattro codici relativi, rispettivamente, a: a) imbarcazioni pneumatiche da diporto; b) yacht a vela da diporto, anche con motore ausiliario; c) imbarcazioni a remi e sportive; d) barche e yacht da diporto con motore entro-bordo. È soprattutto in quest'ultima tipologia di prodotto che l'Italia detiene la maggiore specializzazione,

collocandosi tra i leader mondiali sia per esportazioni sia per surplus commerciale.

### La cantieristica nautica italiana e il suo posizionamento sui mercati internazionali in termini di export

Nel 2020 la quota detenuta dall'Italia nell'export mondiale della cantieristica nautica è pari al 14,6%, per un valore pari a 2,4 miliardi di dollari, confermando così la posizione detenuta nel 2019. L'Italia, infatti, si colloca al secondo posto nella graduatoria mondiale dei Paesi esportatori, alle spalle dei soli Paesi Bassi (3,2 miliardi di dollari e una quota di export pari al 19,7%). Seguono gli Stati Uniti (con 1,4 miliardi; 8,7% del mercato mondiale), la Germania (1,3 miliardi; 8,1%), la Francia (1,2 miliardi; 7,1%), il Regno Unito (790,6 milioni; 4,8% del mercato); al settimo posto della classifica si trova la Polonia (con 680,4 milioni di export e una quota mondiale del 4,2%) da-

vanti alla Cina (395,8 milioni; 2,4% del mercato mondiale), alla Finlandia (293,1 milioni; 1,8%) e al Messico (245,2 milioni; 1,5%) (tabella 3.12). Entriamo ora nel dettaglio dei quattro comparti in cui si suddivide la cantieristica nautica.

Il comparto delle "barche e yacht da diporto con motore entro-bordo" è, in Italia, il più rilevante in termini di valori esportati: con 2,2 miliardi di dollari genera infatti il 93,5% delle esportazioni complessive della cantieristica nautica italiana e il 19,9% dell'export mondiale del settore (tabella 3.13). Rispetto al 2019 si registra un decremento del -5,8%, dovuto alla particolare situazione congiunturale di mercato innescata alla pandemia da Covid-19 che ha coinvolto la maggior parte dei principali Paesi esportatori di settore. Nella graduatoria globale l'Italia si posiziona seconda, nuovamente alle spalle dei Paesi Bassi (2,7 miliardi di export; 23,7% del mercato

internazionale) il cui valore di export risulta in calo del -9,2% rispetto all'anno precedente. Al terzo posto troviamo la Germania (con 1,2 miliardi di dollari e una quota di export mondiale del 10,5%) e al quarto posto gli Stati Uniti (con 679,4 milioni di dollari; 6%), mentre al quinto posto si colloca il Regno Unito (con 648,8 milioni; 5,8%) il cui export subisce un calo del -62% rispetto al 2019 con conseguente perdita di due posizioni in classifica. Segue più distaccata la Francia (385,9 milioni; 3,4% del mercato mondiale) e poi ancora il Messico (232,4 milioni; 2,1%) che vede quasi dimezzato il valore delle proprie esportazioni rispetto al 2019. Chiudono la classifica dei primi 10 paesi esportatori l'Australia (176,7 milioni; 1,6%), la Turchia (154,4 milioni; 1,4%) e la Finlandia (145,4; 1,3%).

Nella figura 3.13 sono esplicitati i principali flussi di export dell'Italia nel settore specifico delle barche

e yacht da diporto nel 2020: verso gli Stati Uniti si dirige il 16,5% dell'export italiano; il 15,4% verso le Isole Cayman; il 12,1% verso Malta; l'8,9% verso la Francia e il 7,4% verso le Isole Vergini britanniche. Nel complesso questi 5 Paesi assorbono il 60,3% dell'export italiano del comparto.

A conferma della leadership del nostro Paese nel settore specifico delle barche e yacht da diporto con motore entro-bordo il Global Order Book 2021, una speciale classifica elaborata annualmente dalla rivista Showboats International, posiziona l'industria italiana al top mondiale per ordini di maxi-yacht, con 14.994 metri complessivi commissionati e 407 yacht in costruzione. Seguono i Paesi Bassi (con 4.488 metri e 74 yacht in costruzione), la Turchia (3.497 metri, 76 yacht), Taiwan (1.967 metri, 64 yacht), la Germania (1.924 metri, 18 yacht), il Regno Unito (1.751 metri, 61 yacht), gli

**Tab. 3.12** Classifica dei primi 10 Paesi esportatori mondiali nel settore della cantieristica nautica

anno 2020, valori in milioni di dollari

classificazione HS2017 - aggregato codici 890310, 890391, 890392, 890399

Rank	Paese	Totale settore	Quota di export mondiale dell'intero settore
1	Paesi Bassi	3.235,6	19,7%
2	<b>Italia</b>	<b>2.398,1</b>	<b>14,6%</b>
3	Stati Uniti	1.422,8	8,7%
4	Germania	1.332,5	8,1%
5	Francia	1.164,4	7,1%
6	Regno Unito	790,6	4,8%
7	Polonia	680,4	4,2%
8	Cina	395,8	2,4%
9	Finlandia	293,1	1,8%
10	Messico	245,2	1,5%

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati ITC - UN Comtrade

**Tab. 3.13** Classifica dei primi 10 Paesi esportatori mondiali nel settore delle "barche e yacht da diporto con motore entro-bordo"

anno 2020, valori in milioni di dollari,

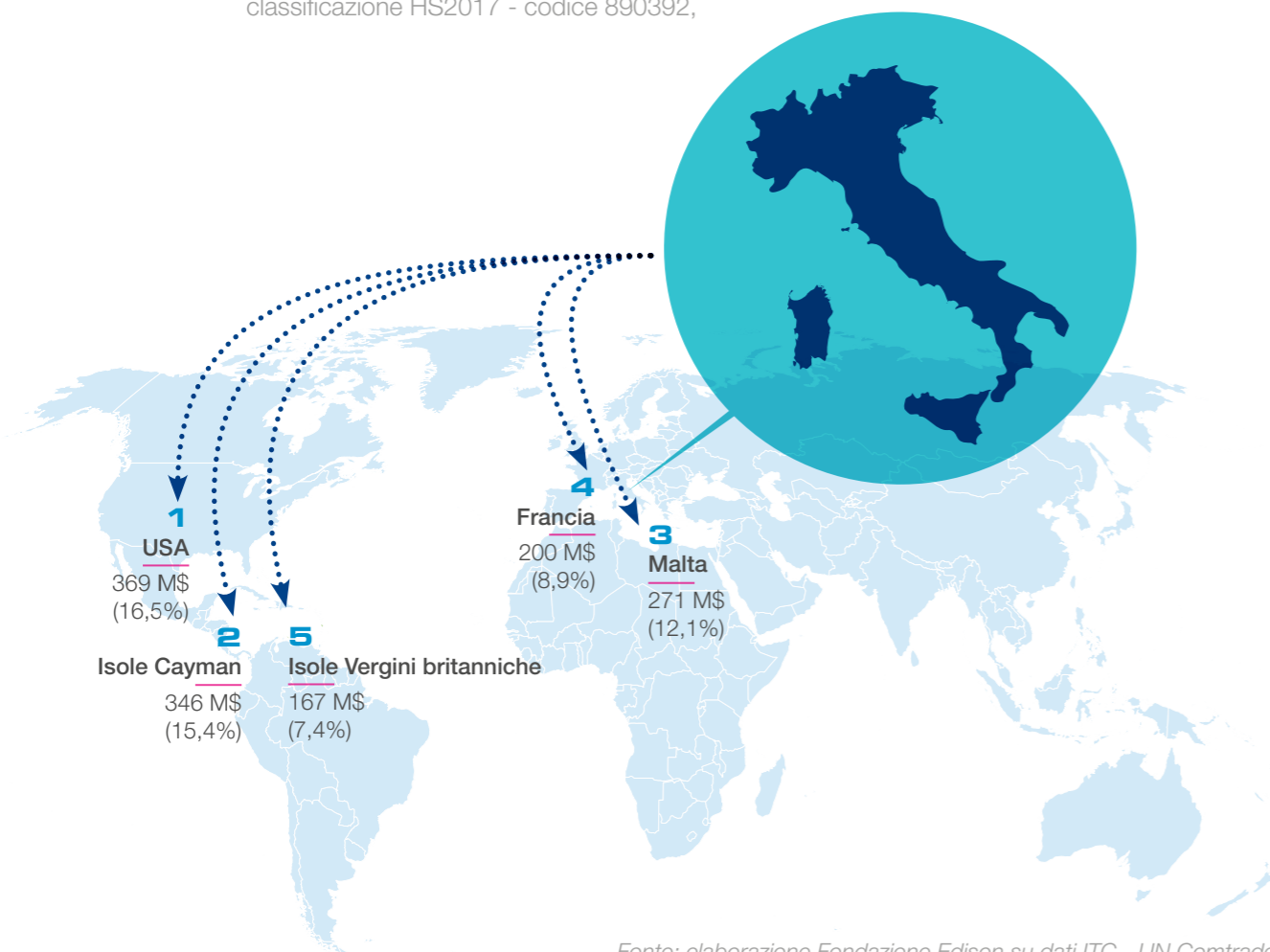
classificazione HS2017 - codice 890392

Rank	Paese	Unità da diporto con motore entro-bordo	Quota di export mondiale delle unità da diporto con motore entro-bordo
1	Paesi Bassi	2.671,3	23,7%
2	<b>Italia</b>	<b>2.242,0</b>	<b>19,9%</b>
3	Germania	1.188,0	10,5%
4	Stati Uniti	679,4	6,0%
5	Regno Unito	648,8	5,8%
6	Francia	385,9	3,4%
7	Messico	232,4	2,1%
8	Australia	176,7	1,6%
9	Turchia	154,4	1,4%
10	Finlandia	145,4	1,3%

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati ITC - UN Comtrade



**Fig. 3.13** ~ Primi 5 mercati di esportazione dell'Italia nel settore "barche e yacht da diporto con motore entro bordo" anno 2020, percentuale su export mondiale Italia classificazione HS2017 - codice 890392,



Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati ITC - UN Comtrade

**Tab. 3.14** ~ Classifica mondiale dei Paesi per ordini di superyacht nel 2021

Rank	Paese	Metri commissionati	Lunghezza media (m)	Yacht in costruzione
1	Italia	14.994	37	407
2	Paesi Bassi	4.488	61	74
3	Turchia	3.497	46	76
4	Taiwan	1.967	31	64
5	Germania	1.924	107	18
6	Regno Unito	1.751	29	61
7	Stati Uniti	1.020	35	29
8	Cina	743	35	21
9	Brasile	374	29	13
10	Polonia	344	29	12
	Altri Paesi	2.049	45	46

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati Global Order Book 2021, Showboats International

Stati Uniti (1.020 metri, 29 yacht), la Cina (743 metri, 21 yacht), il Brasile (374 metri, 13 yacht) e la Polonia (344 metri, 12 yacht in costruzione) (tabella 3.14).

Anche negli altri tre comparti che concorrono a formare il settore della nautica da diporto l'Italia vanta posizioni di rilievo nel panorama internazionale. Nel segmento delle "barche e yacht a vela da diporto", l'Italia si posiziona al settimo posto nella classifica mondiale, con 63,9 milioni di dollari e una quota del 2,7% del mercato globale. Il comparto è dominato da tre Paesi che, insieme, coprono quasi il 60% del mercato. In particolare, la Francia è il primo esportatore con 728,1 milioni (quota del 30,5%); seguono i Paesi Bassi con 541,4 milioni (22,7% del mercato mondiale e un incremento del 65,4% rispetto al dato 2019) e la Germania con 110,2 milioni (4,6%). Seguono il Regno Unito con 84,2

milioni (3,5% del mercato mondiale e un incremento del 36,3% rispetto all'anno precedente guadagnando così 3 posizioni in classifica), che si posiziona quarto, e il Sudafrica con 78,2 milioni (3,3% del mercato) che si posiziona quinto. Al sesto posto si colloca la Finlandia (73,4 milioni di dollari di export e una quota del 3,1%), con una contrazione dell'export del -33,2% rispetto all'anno precedente, che la porta a perdere 3 posizioni in classifica. L'Italia, come detto, si trova al settimo posto con 63,9 milioni di dollari e una quota pari al 2,7%. La Polonia è all'ottavo posto (con 60,6 milioni e il 2,5% del mercato). Completano la classifica gli Stati Uniti (44,1 milioni; 1,8% del mercato mondiale) al nono posto e la Danimarca (32,8 milioni; 1,4%) al decimo (tabella 3.15).

Nella classifica mondiale delle "imbarcazioni pneumatiche da diporto", l'Italia conferma la seconda

posizione con 50,3 milioni di dollari di export e una quota mondiale del 10,4%, alle spalle della sola Cina, leader mondiale con 176,8 milioni di dollari di export e una quota del 36,5%. Occorre tuttavia precisare che in tale voce, così come definita in base alla classificazione HS2017, risultano inclusi non solo gli effettivi prodotti ascrivibili alla nautica da diporto, ma anche ad esempio i canottini giocattolo e le piscine gonfiabili per bambini in cui la Cina detiene una consistente fetta di mercato. Seguono per importanza l'Ucraina (39,6 milioni di dollari di export; 8,2% del mercato mondiale) che guadagna una posizione rispetto al 2019; la Spagna (36,3 milioni; 7,5%); il Regno Unito (27,5 milioni; 5,7%); la Francia (26,6 milioni; 5,5%); la Tunisia (17,2 milioni; 3,5%); il Belgio (16,7 milioni; 3,4%) che guadagna due posizioni in classifica rispetto al 2019, la Germania

**Tab. 3.15** ~ Classifica dei primi 10 Paesi esportatori mondiali nel settore delle "barche e yacht a vela da diporto", anche con motore ausiliario

anno 2020, valori in milioni di dollari, classificazione HS2017 - codice 890391

Rank	Paese	Barche e yacht a vela da diporto	Quota di export mondiale delle barche e yacht a vela da diporto
1	Francia	728,1	30,5%
2	Paesi Bassi	541,4	22,7%
3	Germania	110,2	4,6%
4	Regno Unito	84,2	3,5%
5	Sudafrica	78,2	3,3%
6	Finlandia	73,4	3,1%
7	Italia	63,9	2,7%
8	Polonia	60,6	2,5%
9	Stati Uniti	44,1	1,8%
10	Danimarca	32,8	1,4%

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati ITC - UN Comtrade



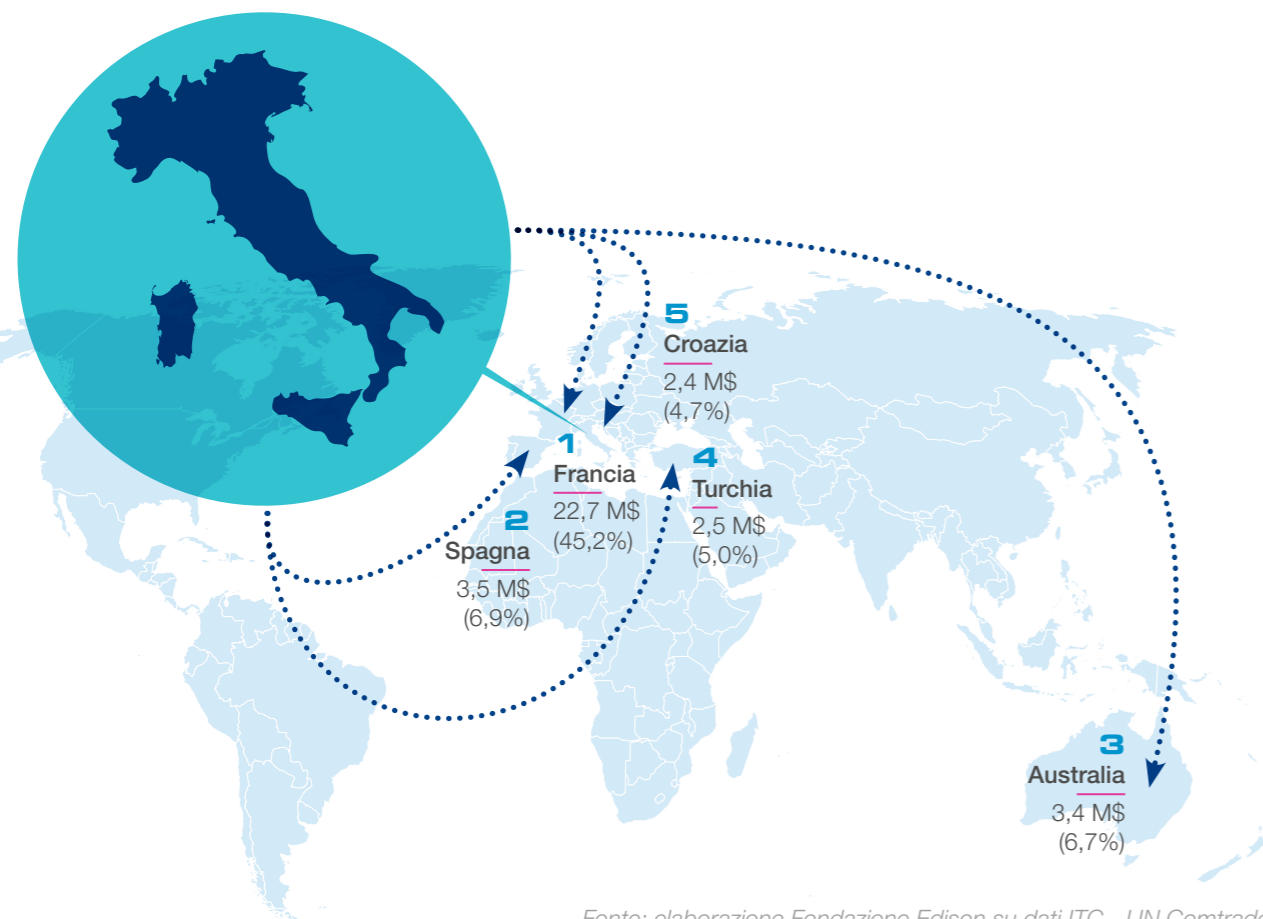


**Tab. 3.16** ~~~ Classifica dei primi 10 Paesi esportatori mondiali nel settore delle "imbarcazioni pneumatiche da diporto" anno 2020, valori in milioni di dollari, classificazione HS2017 - codice 890310

Rank	Paese	Imbarcazioni pneumatiche da diporto	Quota di export mondiale delle imbarcazioni pneumatiche da diporto
1	Cina	176,8	36,5%
2	<b>Italia</b>	<b>50,3</b>	<b>10,4%</b>
3	Ucraina	39,6	8,2%
4	Spagna	36,3	7,5%
5	Regno Unito	27,5	5,7%
6	Francia	26,6	5,5%
7	Tunisia	17,2	3,5%
8	Belgio	16,7	3,4%
9	Germania	11,9	2,5%
10	Stati Uniti	9,3	1,9%

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati ITC - UN Comtrade

**Fig. 3.14** ~~~ Primi 5 mercati di esportazione dell'Italia nel settore "imbarcazioni pneumatiche da diporto" anno 2020, percentuale su export mondiale Italia classificazione HS2017 - codice 890310



Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati ITC - UN Comtrade

(11,9 milioni; 2,5%) che raddoppia l'entità del proprio export entrando nella top 10 dei paesi esportatori e gli Stati Uniti (9,3 milioni; 1,9%) le cui esportazioni risultano quasi dimezzate rispetto all'anno precedente con la perdita di 2 posizioni in classifica (tabella 3.16).

La figura 3.14 descrive i principali flussi di export dell'Italia nel settore delle imbarcazioni pneumatiche da diporto nel 2020: quasi la metà dell'export italiano è diretto verso la Francia (45,2%), il 6,9% è diretto verso la Spagna, il 6,7% verso l'Australia; il 5% verso la Turchia; il 4,7% verso la Croazia. Questi soli 5 Paesi assorbono nel complesso ben il 68,5% dell'export italiano del comparto.

Anche le "imbarcazioni a remi e sportive" vedono l'Italia tra i primi 10 esportatori al mondo, con 41,8 milioni di dollari e una quota dell'1,9% del mercato globale (tabella 3.17). Nel dettaglio, la classifica è guidata

dagli Stati Uniti, che con 690 milioni di export detengono una quota del 30,8%, e dalla Polonia i cui 516,5 milioni di export rappresentano il 23,1% del mercato complessivo: questi soli due Paesi coprono oltre la metà dell'export mondiale. Seguono Taipei (con 196,5 milioni e una quota pari all'8,8%), la Cina (149 milioni; 6,7%) e il Canada (134,4 milioni; 6%) rispettivamente al terzo, quarto e quinto posto. La classifica prosegue nell'ordine con la Finlandia (74,2 milioni; 3,3%), il Portogallo (54 milioni; 2,4%), Singapore (37,1 milioni; 1,7%) e il Regno Unito (30,1 milioni, 1,3%).

#### Le performance della cantieristica nautica italiana in termini di saldo commerciale

Il ruolo di primo piano dell'Italia nel settore della cantieristica nautica emerge anche considerando la bilancia commerciale del comparto. Nel 2020 l'Italia, nonostante

una riduzione del proprio surplus commerciale pari al 4,4% rispetto all'anno precedente, si conferma sul podio più alto. Infatti, registra di nuovo il miglior avanzo commerciale al mondo sia nel settore della cantieristica nautica nel suo complesso sia nell'importante comparto delle barche e yacht da diporto con motore entro bordo, vero e proprio riferimento per l'industria nautica e il Made in Italy.

Il surplus con l'estero generato nel 2020 dall'intero comparto è stato pari a 2,1 miliardi di dollari. Seguono i Paesi Bassi (1,1 miliardi; -18,8% rispetto al 2019) e la Germania (979,1 milioni; in crescita del 31,5% rispetto all'anno precedente). Questi 3 soli Paesi generano insieme un avanzo pari a oltre 4 miliardi di dollari. Con un avanzo superiore ai 500 milioni, si trovano la Polonia (con 646 milioni) e il Regno Unito (con 535,8 milioni di dollari; -65% rispetto al dato 2019 e perdita di

**Tab. 3.17** ~~~ Classifica dei primi 10 Paesi esportatori mondiali nel settore delle "imbarcazioni a remi e sportive" anno 2020, valori in milioni di dollari, classificazione HS2017 - codice 890399

Rank	Paese	Imbarcazioni a remi e sportive	Quota di export mondiale delle imbarcazioni a remi e sportive
1	Stati Uniti	690,0	30,8%
2	Polonia	516,5	23,1%
3	Taipei, Cina	196,5	8,8%
4	Cina	149,0	6,7%
5	Canada	134,4	6,0%
6	Finlandia	74,2	3,3%
7	Portogallo	54,0	2,4%
8	<b>Italia</b>	<b>41,8</b>	<b>1,9%</b>
9	Singapore	37,1	1,7%
10	Regno Unito	30,1	1,3%

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati ITC - UN Comtrade



4 posizioni in classifica). Seguono la Francia (456,6 milioni) e la Cina (352,8 milioni). Il Messico, ottavo, (242,2 milioni) registra un calo notevole del proprio surplus che grossomodo si dimezza rispetto all'anno precedente. Chiudono la classifica

la Finlandia (228,8 milioni) e Taipei (203,5 milioni) (tabella 3.18). Dei 2.095,3 milioni di dollari di surplus commerciale dell'Italia, ben 2.055,5 milioni sono generati dal comparto delle barche e yacht da diporto con motore entro bordo (ta-

bella 3.19). In tale segmento l'Italia è prima davanti ai Paesi Bassi (1.090,6 milioni) e alla Germania (1.011,5 milioni), con circa un miliardo di scarto, nonché al Regno Unito (521 milioni) e al Messico (232 milioni). Chiudono la classifica Fin-

landia (99,5 milioni), Polonia (81,8 milioni), Australia (55,8 milioni), Sudafrica (43,4 milioni), e Lituania (27,9 milioni).

Buoni risultati sono ottenuti anche nel comparto delle "imbarcazioni pneumatiche da diporto", dove l'I-

talia risulta terza (con 21,2 milioni di dollari) posizionandosi alle spalle della Cina (176 milioni) e dell'Ucraina (39,2 milioni) (tabella 3.20). Il nostro Paese è inoltre settimo per avanzo commerciale (con 26,9 milioni) nella classifica mondiale delle

"imbarcazioni a remi e sportive", guidata da Polonia (513,1 milioni) e Taipei (193,4 milioni) (tabella 3.21). Mentre, l'Italia non compare tra i primi 10 Paesi al mondo per surplus commerciale nel segmento delle "barche a vela da diporto".

**Tab. 3.18** ~~~ Classifica dei primi 10 Paesi a livello mondiale per saldo commerciale nel settore della cantieristica nautica

anno 2020, valori in milioni di dollari, classificazione HS2017 - aggregato codici 890310, 890391, 890392, 890399

Rank	Paese	Totale complessivo
1	<b>Italia</b>	<b>2.095,3</b>
2	Paesi Bassi	1.130,5
3	Germania	979,1
4	Polonia	646,0
5	Regno Unito	535,8
6	Francia	456,6
7	Cina	352,8
8	Messico	242,2
9	Finlandia	228,8
10	Taipei, Cina	203,5

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati ITC - UN Comtrade

**Tab. 3.19** ~~~ Classifica dei primi 10 Paesi al mondo per saldo commerciale nel settore delle "barche e yacht da diporto con motore entro bordo"

anno 2020, valori in milioni di dollari, classificazione HS2017 - codice 890392

Rank	Paese	Totale complessivo
1	<b>Italia</b>	<b>2.055,5</b>
2	Paesi Bassi	1.090,6
3	Germania	1.011,5
4	Regno Unito	521,0
5	Messico	232,0
6	Finlandia	99,5
7	Polonia	81,8
8	Australia	55,8
9	Sudafrica	43,4
10	Lituania	27,9

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati ITC - UN Comtrade

**Tab. 3.20** ~~~ Classifica dei primi 10 Paesi al mondo per saldo commerciale nel settore delle "imbarcazioni pneumatiche da diporto"

anno 2020, valori in milioni di dollari, classificazione HS2017 - codice 890310

Rank	Paese	Totale complessivo
1	Cina	176,0
2	Ucraina	39,2
3	<b>Italia</b>	<b>21,2</b>
4	Spagna	18,0
5	Tunisia	17,0
6	Sudafrica	3,3
7	Grecia	3,0
8	Repubblica Ceca	2,7
9	Austria	2,3
10	Vietnam	1,6

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati ITC - UN Comtrade

**Tab. 3.21** ~~~ Classifica dei primi 10 Paesi al mondo per saldo commerciale nel settore delle "Imbarcazioni da diporto o da sport e imbarcazioni a remi"

anno 2020, valori in milioni di dollari, classificazione HS2017 - codice 890399

Rank	Paese	Totale complessivo
1	Polonia	513,1
2	Taipei, Cina	193,4
3	Cina	144,0
4	Stati Uniti	89,3
5	Finlandia	58,5
6	Portogallo	51,6
7	<b>Italia</b>	<b>26,9</b>
8	Singapore	25,1
9	Nuova Zelanda	15,1
10	Messico	10,0

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati ITC - UN Comtrade





### 3.e Il rilievo dell'industria italiana della cantieristica navale nel contesto europeo

a cura di  
Fondazione Edison\*

#### Premessa

Vista l'eccezionalità dell'anno 2020, dominato dagli effetti della crisi pandemica da Covid 19, in questo breve focus si è ritenuto opportuno, nonché interessante, fare una analisi non di natura congiunturale che metterebbe inevitabilmente in evidenza il trend in calo rispetto al 2019, trasversale a tutti i settori dell'economia (fatta eccezione per quelli dei beni di prima necessità, tra cui i prodotti alimentari e farmaceutici), bensì una analisi di tipo strutturale, andando ad esaminare il peso dell'industria italiana della cantieristica da diporto nel panorama europeo. Si analizzerà, dunque, l'incidenza che l'industria italiana della cantieristica da diporto ha sull'omonima industria

europea, in termini di numerosità delle imprese, occupazione, valore della produzione, valore aggiunto, export e saldo commerciale, ponendola anche a confronto con quella degli altri Paesi Ue. Emergerà, così, come l'industria italiana della navale si collochi sempre in posizioni di leadership, figurando tra i primi 3 Paesi in Europa in ciascuno degli indicatori analizzati.

Il codice Ateco di riferimento sarà il 30.12 relativo alle "imbarcazioni da diporto e sportive". I dati saranno di fonte Istat ed Eurostat. E l'anno di riferimento il 2018, l'ultimo disponibile sia in ambito nazionale che europeo per quanto riguarda la numerosità delle imprese, l'occupazione, il valore aggiunto e quello della produzione. Riguardo all'export e al saldo commerciale si considereranno invece i dati relativi al 2019, per quanto già disponibili quelli aggiornati al 2020, proprio perché più "strutturali", in quanto non inficiati dalla crisi pandemica che ha influenzato tutto l'anno 2020. L'analisi congiunturale del commercio estero, aggiornato al

2020, è invece disponibile nel capitolo appositamente dedicato, sempre a cura di Fondazione Edison.

Il focus si apre con una analisi sintetica del rilievo dell'industria della cantieristica navale nel contesto economico e nel commercio estero italiano per poi entrare nel merito della disamina a livello europeo, dapprima in termini generali e poi entrando nello specifico di ciascun indicatore considerato.

#### L'industria della cantieristica da diporto in Italia

Nel 2018 l'industria italiana della cantieristica da diporto contava 728 imprese, con un'occupazione di oltre 8.500 addetti, un valore della produzione di 2,6 miliardi e un valore aggiunto di oltre mezzo miliardo di euro. Come messo in evidenza dalla [tabella 3.22](#), l'incidenza del settore in termini di numerosità delle imprese è pari al 29,6% sul comparto dei "mezzi di trasporto diversi dagli autoveicoli", al 15,7% sul comparto dei "mezzi di trasporto" e dello 0,2%

sull'intera industria manifatturiera italiana che, ricordiamolo, è per dimensioni la seconda d'Europa. In termini occupazionali, l'industria della cantieristica navale assorbe l'8,7% degli addetti impiegati nei "mezzi di trasporto diversi dagli autoveicoli", il 3,1% degli addetti dei "mezzi di trasporto" e lo 0,2% degli addetti manifatturieri. I 2,6 miliardi di valore della produzione corrispondono all'8,2% della produzione dei "mezzi di trasporto diversi dagli autoveicoli", al 2,7% della produzione dei "mezzi di trasporto" e allo 0,3% della produzione manifatturiera. Infine, il valore aggiunto generato dalla cantieristica navale rappresenta il 6,3% del valore aggiunto dei "mezzi di trasporto diversi dagli autoveicoli", il 2,3% del valore aggiunto dei "mezzi di trasporto" e lo 0,2% del valore aggiunto manifatturiero. Il peso della cantieristica da diporto sulla cantieristica navale complessiva è pari al 55,2% in termini di numerosità delle imprese; al 32,6% in termini di occupati; al 27,1% in termini di produzione e al 24,6% in termini di valore

aggiunto. Questo è quanto risulta dalle statistiche ufficiali Istat; in realtà il rilievo della cantieristica da diporto è anche maggiore data la numerosità delle imprese censite con il codice Ateco 30.11 "navi e strutture galleggianti" la cui produzione ricade in realtà sotto il codice Ateco 30.12 "imbarcazioni da diporto e sportive".

La [tabella 3.23](#) descrive, invece, il rilievo della cantieristica da diporto nel commercio estero italiano. Nel 2019 l'export complessivo della cantieristica navale italiana è stato pari a 2,3 miliardi di euro, dei quali 700 milioni diretti verso i mercati Ue-27 post Brexit e 1,6 miliardi verso i mercati extra Ue-27. Considerando l'export verso il mondo, le esportazioni della cantieristica navale rappresentano il 15,9% dell'export del comparto dei "mezzi di trasporto diversi dagli autoveicoli"; il 4,5% dell'export italiano di "mezzi di trasporto" e lo 0,5% dell'export manifatturiero. Scindendo tra export intra ed extra Ue-27 l'incidenza della cantieristica navale è più

elevata verso i Paesi al di fuori dell'Unione europea: l'export extra Ue della cantieristica da diporto rappresenta il 16,8% dell'export dei "mezzi di trasporto diversi dagli autoveicoli" (a fronte del 14,3% verso i Paesi Ue-27); il 6,6% dell'export di "mezzi di trasporto" (a fronte del 2,6% verso l'Ue-27); e lo 0,7% dell'export manifatturiero italiano (a fronte dello 0,3% verso l'Ue-27).

Quanto al peso della cantieristica da diporto sull'export complessivo della cantieristica navale esso è pari al 51,8%; la cantieristica navale incide, in particolare, per il 62,9% sull'export di cantieristica diretto verso i Paesi intra Ue-27 e per il 48% sull'export verso i Paesi extra Ue. Si consideri anche in questo caso che il dato di export relativo alla cantieristica navale non comprende l'export delle numerose imprese censite con il codice Ateco 30.11 "navi e strutture galleggianti" ma che esercitano una attività che rientra di fatto in quella del codice Ateco 30.12 "imbarcazioni da diporto e sportive".

**Tab. 3.22** L'industria italiana della cantieristica da diporto: anno 2018

valori in miliardi di euro

	N° di imprese	N° di occupati	Valore della produzione	Valore aggiunto (al costo dei fattori)
<b>Imbarcazioni da diporto e sportive (30.12)</b>	<b>728</b>	<b>8.537</b>	<b>2,6</b>	<b>0,5</b>
Industria manifatturiera (C)	377.730	3.781.269	977,2	246,9
Mezzi di trasporto (29 + 30)	4.628	276.595	96,4	22,9
Mezzi di trasporto diversi dagli autoveicoli (30)	2.461	98.687	31,3	8,4
Navi e imbarcazioni (30.1)	1.320	26.148	9,5	2,2
<b>Peso % del settore imbarcazioni da diporto e sportive su:</b>				
Industria manifatturiera (C)	0,2%	0,2%	0,3%	0,2%
Mezzi di trasporto (29 + 30)	15,7%	3,1%	2,7%	2,3%
Mezzi di trasporto diversi dagli autoveicoli (30)	29,6%	8,7%	8,2%	6,3%
Navi e imbarcazioni (30.1)	55,2%	32,6%	27,1%	24,6%

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati Istat

\* Con la collaborazione di Marco Fortis e Monica Carminati

**Tab. 3.23** Il rilievo della cantieristica da diporto nel commercio estero italiano: anno 2019

valori in milioni di euro

	Export Mondo	Export Intra-Ue	Export Extra-Ue"
<b>Imbarcazioni da diporto e sportive (30.12)</b>	<b>2.290,8</b>	<b>700,9</b>	<b>1.589,9</b>
Industria manifatturiera (C)	461.297,3	235.560,1	225.737,2
Mezzi di trasporto (29 + 30)	50.568,7	26.544,0	24.024,6
Mezzi di trasporto diversi dagli autoveicoli (30)	14.375,7	4.894,7	9.481,0
Navi e imbarcazioni (30.1)	4.423,2	1.113,6	3.309,6
<b>Peso % del settore imbarcazioni da diporto e sportive su:</b>			
Industria manifatturiera (C)	0,5%	0,3%	0,7%
Mezzi di trasporto (29 + 30)	4,5%	2,6%	6,6%
Mezzi di trasporto diversi dagli autoveicoli (30)	15,9%	14,3%	16,8%
Navi e imbarcazioni (30.1)	51,8%	62,9%	48,0%

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati Istat



**L'industria italiana della cantieristica navale in Europa**  
**Il rilievo dell'industria italiana della cantieristica navale nel contesto economico europeo**

La [tabella 3.24](#) descrive il rilievo che l'industria della cantieristica navale italiana riveste in Europa. Facendo riferimento al 2018 e all'Unione europea ancora comprensiva del Regno Unito (Ue-28) l'Italia detiene il 15,9% delle 4.565 imprese europee della cantieristica navale, in cui sono occupati il 15,4% dei 55.610 addetti europei nella cantieristica da diporto. Ancora maggiore è il rilievo dell'Italia nell'industria cantieristica europea se si considera il valore aggiunto e il valore della produzione: l'industria italiana, con mezzo miliardo di euro, genera infatti il 20,2% del primo, pari a 2,6 miliardi di euro in ambito europeo; e, con 2,6 miliardi di

euro, il 23,6% del valore della produzione europea, pari 10,9 miliardi. La [tabella 3.25](#) pone a confronto l'incidenza dell'industria italiana della cantieristica navale nel 2018 con quella detenuta in Europa nel 2017, mettendo in evidenza come prima dell'esplosione della pandemia l'industria italiana della cantieristica da diporto stesse attraversando una fase di ulteriore espansione. Nel 2018 le quote detenute dall'industria italiana nel numero di imprese, occupati, valore della produzione e valore aggiunto sono infatti tutte migliorate rispetto al 2017: la quota del numero di imprese è cresciuta di oltre 2 punti percentuali, passando dal 13,7% al 15,9%; la quota del numero di addetti è passata dal 15,1% al 15,4%; la quota del valore della produzione è cresciuta di un punto percentuale passando dal 22,6% al 23,6% e quella del valore aggiunto di

altri due punti percentuali passando dal 18,1% al 20,2%.

**Il rilievo dell'industria italiana della cantieristica navale nel commercio estero europeo**

La [tabella 3.26](#) descrive, invece, il rilievo dell'industria italiana della cantieristica da diporto nel commercio estero europeo nel 2019 e considerando l'Ue-27 post Brexit: nell'anno analizzato l'Italia, con 2,3 miliardi di euro di esportazioni di "imbarcazioni da diporto e sportive", detiene oltre un quarto (25,8%) dell'export europeo del settore, pari a 8,9 miliardi di euro. Come già accennato, di questi 2,3 miliardi di euro di export, 701 milioni sono diretti verso i mercati dell'Ue-27 e rappresentano il 30,6% dell'export europeo intra Ue; gli 1,6 miliardi di export diretti al di fuori dell'Europa rappresentano il 24,2% dell'export extra Ue-27 di nau-

tica da diporto. Ancora più significativo è il valore del saldo commerciale: a fronte di un saldo commerciale europeo di 3,4 miliardi di euro, l'industria italiana della cantieristica da diporto vanta un surplus di ben 2 miliardi di euro. Distinguendo tra saldo commerciale intra-Ue ed extra-Ue, nel primo il surplus commerciale dell'Italia è pari a 497,7 milioni di euro, a fronte di 365,4 milioni complessivi dell'Ue-27; per quanto riguarda il secondo, il surplus commerciale extra-Ue dell'Italia è pari a 1,5 miliardi di euro, a fronte dei 3 miliardi complessivi dell'Ue-27.

La [tabella 3.27](#) pone invece a confronto la quota detenuta dall'Italia nell'export europeo di "imbarcazioni da diporto e sportive" nel 2019 con quella detenuta nel 2018. Come già osservato per le grandezze economiche analizzate in precedenza, prima dell'esplosione della crisi economico-sanitaria l'industria

italiana della cantieristica navale stava attraversando una fase di espansione, accrescendo il proprio peso anche nel commercio estero europeo: dal 2018 al 2019 la quota dell'Italia nell'export europeo di cantieristica da diporto è infatti aumentata di 2,5 punti percentuali, passando dal 23,3% al 25,8%; la quota nell'export intra-Ue è cresciuta di 2,4 punti percentuali, passando dal 28,2% al 30,6%; così come la quota nell'export extra-Ue, passata dal 21,8% al 24,2%.

**Il posizionamento europeo dell'Italia nel comparto della cantieristica da diporto**

In questo paragrafo si entrerà nel dettaglio dei posizionamenti conquistati dall'Italia illustrando le classifiche dei Paesi europei per ciascuna delle grandezze analizzate in precedenza: numerosità delle imprese; addetti; valore aggiunto;

valore della produzione; export e saldo commerciale. Per le prime quattro grandezze analizzate l'anno di riferimento è il 2018 (ultimo disponibile) e si considera pertanto la Ue a 28 membri, con ancora al suo interno il Regno Unito. Per l'export e il saldo commerciale si fa riferimento al 2019, un anno "normale" non inficiato dagli effetti drammatici della crisi pandemica, e si considera pertanto la Ue a 27 membri, senza tuttavia tralasciare il Regno Unito che gioca un ruolo di primo piano nella cantieristica da diporto europea. Il codice Ateco considerato è il 30.12 relativo alle "imbarcazioni da diporto e sportive".

**Il posizionamento dell'Italia in Europa per numero di imprese della cantieristica da diporto**

La [tabella 3.28](#) descrive la classifica dei Paesi europei per numero di imprese nel settore della cantieristica da diporto

**Tab. 3.24** Il rilievo dell'industria italiana della cantieristica da diporto in Europa: anno 2018

valori in milioni di euro; quota % dell'Italia sulla Ue-28

Imbarcazioni da diporto e sportive				
	N° di imprese	N° di occupati	Valore della produzione	Valore aggiunto
<b>Ue-28</b>	4.565	55.610	10.933,0	2.629,8
<b>Italia</b>	728	8.537	2.578,4	530,1
<b>Quota %</b>	15,9%	15,4%	23,6%	20,2%

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati Eurostat

**Tab. 3.25** Il rilievo dell'industria italiana della cantieristica da diporto in Europa: anni 2017-2018

valori percentuali

Imbarcazioni da diporto e sportive				
	N° di imprese	N° di occupati	Valore della produzione	Valore aggiunto
<b>2017</b>	13,7%	15,1%	22,6%	18,1%
<b>2018</b>	15,9%	15,4%	23,6%	20,2%

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati Eurostat

**Tab. 3.26** Il rilievo dell'industria italiana della cantieristica da diporto nel commercio estero europeo: anno 2019

valori in milioni di euro; quota % dell'Italia sulla Ue-27

Imbarcazioni da diporto e sportive						
	Export Mondo	Export Intra-Ue	Export Extra-Ue	Saldo commerciale	Saldo Intra-Ue	Saldo Extra-Ue
<b>Ue-27</b>	8.865,1	2.292,3	6.572,9	3.419,3	365,4	3.053,9
<b>Italia</b>	2.290,8	700,9	1.589,9	1.958,7	497,7	1.461,0
<b>Quota %</b>	25,8%	30,6%	24,2%	...	...	...

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati Eurostat

**Tab. 3.27** Il rilievo dell'industria italiana della cantieristica da diporto nel commercio estero europeo: anni 2018-2019

valori percentuali

Imbarcazioni da diporto e sportive			
	Export Mondo	Export Intra-Ue	Export Extra-Ue
<b>2018</b>	23,3%	28,2%	21,8%
<b>2019</b>	25,8%	30,6%	24,2%

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati Eurostat





to: l'Italia, con 728 imprese, è seconda in Europa alle spalle dei soli Paesi Bassi, che ne contano 808. In questi due soli Paesi sono collocate un terzo di tutte le imprese europee della cantieristica da diporto, con una quota del 17,7% per i Paesi Bassi e una del 15,9% per l'Italia. Seguono, nella classifica, il Regno Unito con 499 imprese e una quota del 10,9%; la Svezia, con

475 imprese e una quota del 10,4%; la Polonia con 434 imprese e una quota del 9,5%; la Germania con 379 e una quota dell'8,3%; la Francia con 351 e una quota del 7,7%. Nel complesso, questi 7 Paesi contano oltre l'80% delle 4.565 imprese europee della cantieristica da diporto. Seguono in classifica la Finlandia (189 imprese), la Grecia (83), la Spagna (76), la Croazia

(73), l'Ungheria (62) e il Portogallo (58). Con meno di 50 imprese vi sono Slovenia, Austria, Lettonia, Danimarca, Estonia, Romania, Repubblica Ceca, Lituania, Irlanda, Belgio e Bulgaria.

#### Il posizionamento dell'Italia in Europa per numero di occupati della cantieristica da diporto

La tabella 3.29, che descrive la clas-

sifica dei Paesi europei per numero di addetti nella cantieristica da diporto, evidenzia il terzo posto dell'Italia, alle spalle del Regno Unito e della Francia. Gli addetti italiani sono 8.537, su un totale europeo di 55.610, corrispondenti al 15,4%. Il Regno Unito precede l'Italia con 9.895 addetti e una quota del 17,8%; la Francia con 9.110 addetti e una quota del 16,4%.

Italia, Francia e Regno Unito danno occupazione al 49,5% degli addetti europei del settore. Se a questi Paesi aggiungiamo anche la Germania, la Polonia e i Paesi Bassi, con rispettivamente 7.136 addetti (pari al 12,8% degli addetti europei), 6.567 addetti (nel 2017, ultimo disponibile, pari all'11,8%) e 5.559 addetti (10,0%), gli occupati di questi soli 6 Paesi rag-

giungono l'84,2% dell'occupazione dell'Ue-28 nel settore considerato. Con oltre 1.000 addetti seguono la Finlandia (1.900) e la Svezia (1.363). Al di sotto dei 1.000 addetti vi sono Portogallo e Spagna (895 e 515 rispettivamente). I rimanenti Paesi presentano un numero di occupati inferiore alle 500 unità (e una quota inferiore all'1%).

**Tab. 3.28** ~~~ Classifica dei Paesi europei per numero di imprese della cantieristica da diporto: anno 2018

Rank	Paesi	Imbarcazioni da diporto e sportive	
		N° di imprese	Quota su Ue-28
	<b>UE-28</b>	<b>4.565</b>	<b>100%</b>
1	Paesi Bassi	808	17,7%
2	<b>Italia</b>	<b>728</b>	<b>15,9%</b>
3	Regno Unito	499	10,9%
4	Svezia	475	10,4%
5	Polonia	434	9,5%
6	Germania	379	8,3%
7	Francia	351	7,7%
8	Finlandia	189	4,1%
9	Grecia	83	1,8%
10	Spagna	76	1,7%
11	Croazia	73	1,6%
12	Ungheria	62	1,4%
13	Portogallo	58	1,3%
14	Slovenia	42	0,9%
15	Austria	38	0,8%
16	Lettonia	35	0,8%
17	Danimarca	34	0,7%
18	Estonia	33	0,7%
19	Romania	33	0,7%
20	Repubblica Ceca	32	0,7%
21	Lituania	32	0,7%
22	Irlanda*	31	0,7%
23	Belgio	11	0,2%
24	Bulgaria	10	0,2%
25	Lussemburgo	0	0,0%
26	Cipro	n.d.	n.d.
27	Malta	n.d.	n.d.
28	Slovacchia	n.d.	n.d.

\* Anno 2017

Fonte: Eurostat

**Tab. 3.29** ~~~ Classifica dei Paesi europei per numero di occupati nel settore della cantieristica da diporto: anno 2018

Rank	Paesi	Imbarcazioni da diporto e sportive	
		N° di occupati	Quota su Ue-28
	<b>UE-28</b>	<b>55.610</b>	<b>100%</b>
1	Regno Unito	9.895	17,8%
2	Francia	9.110	16,4%
3	<b>Italia</b>	<b>8.537</b>	<b>15,4%</b>
4	Germania	7.136	12,8%
5	Polonia*	6.567	11,8%
6	Paesi Bassi	5.559	10,0%
7	Finlandia	1.900	3,4%
8	Svezia	1.363	2,5%
9	Portogallo	895	1,6%
10	Spagna	515	0,9%
11	Lituania	330	0,6%
12	Austria	314	0,6%
13	Croazia	312	0,6%
14	Estonia	297	0,5%
15	Lettonia	294	0,5%
16	Grecia	291	0,5%
17	Slovenia	282	0,5%
18	Danimarca	261	0,5%
19	Romania	249	0,4%
20	Ungheria	187	0,3%
21	Repubblica Ceca	93	0,2%
22	Irlanda*	42	0,1%
23	Bulgaria	32	0,1%
24	Belgio	16	0,0%
25	Lussemburgo	0	0,0%
26	Cipro	n.d.	n.d.
27	Malta	n.d.	n.d.
28	Slovacchia	n.d.	n.d.

\* Anno 2017

Fonte: Eurostat



### Il posizionamento dell'Italia in Europa per valore della produzione della cantieristica da diporto

La tabella 3.30 evidenzia il primato dell'Italia in Europa in termini di valore della produzione dell'industria cantieristica navale, posizionandosi abbondantemente davanti alla Germania, con i suoi 2,6 miliardi di euro di valore della produzione (pari al 23,6% del valore

complessivo della produzione europea del settore); nel 2018 la produzione della Germania è stata pari infatti a 2,1 miliardi, pari al 18,9% del valore prodotto dall'intera Ue-28. Gli altri principali Paesi per valore della produzione nella cantieristica da diporto sono la Francia (1,4 miliardi di euro nel 2017, ultimo anno disponibile, con una quota del 13,1%) e il Regno Unito (1,2 miliardi di euro di pro-

duzione, pari al 10,8% della produzione europea). A Italia, Germania, Francia e Regno Unito considerati nel loro insieme si devono i due terzi (66,3%) del valore della produzione europea di cantieristica navale. La Polonia detiene una quota del 4,1% (dato relativo al 2017, ultimo disponibile), la Finlandia una quota del 3%, la Svezia una quota dell'1,8%. Tutti gli altri Paesi dell'Ue-28,

di cui si conoscono i dati, presentano una quota sulla produzione europea inferiore all'1%. Quanto ai Paesi Bassi, le statistiche ufficiali dell'Eurostat non indicano il dato relativo al valore della produzione (nemmeno al 2017); per questa ragione essi non compaiono nella parte alta della classifica, dove si collocherebbero sicuramente anche per valore della produzione.

### Il posizionamento dell'Italia in Europa per valore aggiunto generato dalla cantieristica da diporto

La tabella 3.31 evidenzia come l'Italia sia il primo Paese europeo per generazione di valore aggiunto nel settore della cantieristica da diporto, davanti a competitors del calibro di Francia, Regno Unito e Germania. Poiché il dato

relativo al valore aggiunto generato dai Paesi Bassi non è disponibile (nemmeno per l'anno 2017) non siamo in grado di dire con esattezza dove essi si posizionano, ma possiamo ritenere che si collocherebbero in una delle prime posizioni in classifica. Le statistiche disponibili danno l'Italia al primo posto con 530 milioni di euro di valore aggiunto, pari a una quota del

**Tab. 3.30** ~~~ Classifica dei Paesi europei per valore della produzione della cantieristica da diporto: anno 2018

milioni di euro

Rank	Paesi	Imbarcazioni da diporto e sportive	
		Valore della produzione	Quota su Ue-28
	<b>UE-28</b>	<b>10.933,0</b>	<b>100%</b>
<b>1</b>	<b>Italia</b>	<b>2.578,4</b>	<b>23,6%</b>
2	Germania	2.064,3	18,9%
3	Francia*	1.434,3	13,1%
4	Regno Unito	1.176,7	10,8%
5	Polonia*	444,4	4,1%
6	Finlandia	323,5	3,0%
7	Svezia	200,0	1,8%
8	Danimarca	77,9	0,7%
9	Portogallo	69,2	0,6%
10	Spagna	51,7	0,5%
11	Austria	48,7	0,4%
12	Slovenia	31,9	0,3%
13	Lituania	25,6	0,2%
14	Estonia	24,1	0,2%
15	Grecia	18,3	0,2%
16	Lettonia	16,4	0,2%
17	Croazia	16,3	0,1%
18	Romania	12,1	0,1%
19	Ungheria	6,3	0,1%
20	Repubblica Ceca	4,8	0,0%
21	Irlanda*	4,5	0,0%
22	Belgio	0,8	0,0%
23	Lussemburgo	0,0	0,0%
24	Paesi Bassi	n.d.	n.d.
25	Bulgaria	n.d.	n.d.
26	Cipro	n.d.	n.d.
27	Malta	n.d.	n.d.
28	Slovacchia	n.d.	n.d.

\* Anno 2017

Fonte: Eurostat

**Tab. 3.31** ~~~ Classifica dei Paesi europei per valore aggiunto della cantieristica da diporto: anno 2018

milioni di euro

Rank	Paesi	Imbarcazioni da diporto e sportive	
		Valore aggiunto	Quota su Ue-28
	<b>UE-28</b>	<b>2.629,8</b>	<b>100%</b>
<b>1</b>	<b>Italia</b>	<b>530,1</b>	<b>20,2%</b>
2	Francia*	492,3	18,7%
3	Regno Unito	424,0	16,1%
4	Germania	329,1	12,5%
5	Polonia*	132,6	5,0%
6	Finlandia	86,3	3,3%
7	Svezia	66,4	2,5%
8	Portogallo	21,5	0,8%
9	Austria	18,8	0,7%
10	Danimarca	18,4	0,7%
11	Spagna	14,8	0,6%
12	Lituania	10,4	0,4%
13	Slovenia	9,0	0,3%
14	Estonia	8,8	0,3%
15	Grecia	4,6	0,2%
16	Croazia	4,3	0,2%
17	Lettonia	4,2	0,2%
18	Romania	2,3	0,1%
19	Irlanda*	2,7	0,1%
20	Ungheria	2,0	0,1%
21	Repubblica Ceca	1,8	0,1%
22	Bulgaria	0,3	0,0%
23	Belgio	0,1	0,0%
24	Lussemburgo	0,0	0,0%
25	Paesi Bassi	n.d.	n.d.
26	Cipro	n.d.	n.d.
27	Malta	n.d.	n.d.
28	Slovacchia	n.d.	n.d.

\* Anno 2017

Fonte: Eurostat





20,2% sul valore aggiunto dell'Ue-28 nel settore della cantieristica nautica (2,6 miliardi di euro). Seguono la Francia, con 492 milioni di euro nel 2017 (ultimo disponibile) e una quota del 18,7%; il Regno Unito con 424 milioni e una quota del 16,1%; la Germania con 329 milioni di euro e una quota del 12,5%; la Polonia, con 132,6 milioni nel 2017 (ultimo disponibile)

e una quota del 5%. Italia, Francia, Regno Unito, Germania e Polonia generano insieme oltre il 70% del valore aggiunto europeo del comparto della cantieristica nautica. Quello generato dagli altri Paesi di cui si conoscono i dati è abbondantemente inferiore ai 100 milioni di euro, con un contributo maggiore da parte di Finlandia (86,3 milioni) e Svezia (66,4 milioni).

### Il posizionamento dell'Italia in Europa per valore dell'export di "imbarcazioni da diporto e sportive"

Come si può vedere dalla [tabella 3.32](#), l'Italia è il secondo Paese in Europa per valore dell'export di "imbarcazioni da diporto e sportive" con 2,3 miliardi di esportazioni e una quota del 25,8% sull'export dell'Ue-27, pari a 8,9 mi-

liardi di euro. Solo i Paesi Bassi fanno meglio dell'Italia, con 3 miliardi di euro di export e una quota del 33,9%. Questi due soli Paesi detengono insieme ben il 59,7% dell'export dell'Ue-27. Se, a Italia e Paesi Bassi, aggiungiamo Francia e Germania (la prima con 1,1 miliardi di euro di export e una quota del 12,3% sull'Ue-27; la seconda con un export di 928 milioni e una quota del 10,5% sull'export comunitario) la quota detenuta da questi 4 Paesi sale all'82,5%. La classifica prosegue con la Polonia (566,2 milioni di euro, pari al 6,4% dell'export dell'Ue-27), la Finlandia (269,9 milioni; 3,0%), la Spagna (149,1 milioni, 1,7%) e il Belgio (100,7 milioni, 1,1%). I restanti Paesi hanno un export inferiore ai 100 milioni di euro (e una quota sull'export della Ue-27 minore dell'1%). Se il Regno Unito fosse ancora membro dell'Unione europea, con 1,6 miliardi di euro di export occuperebbe il terzo posto della classifica, alle spalle di Paesi Bassi e Italia.

### Il posizionamento dell'Italia in Europa per valore del saldo commerciale nelle "imbarcazioni da diporto e sportive"

Per concludere, la [tabella 3.33](#) descrive la classifica dei Paesi dell'Ue-27 in termini di saldo commerciale nel comparto delle "imbarcazioni da diporto e sportive": l'Italia, con quasi 2 miliardi di surplus, si posiziona infatti sul podio più alto e a grande distanza dai Paesi Bassi, che troviamo secondi con 1,2 miliardi di euro di bilancia commerciale. Si evidenzia tuttavia che se il Regno Unito fosse ancora membro Ue si collocerebbe in seconda posizione, con 1,4 miliardi di euro di saldo commerciale. L'importanza della cantieristica nautica italiana è ancora più evidente se si confronta il suo surplus di 2 miliardi con quello dell'intera Ue-27, che è pari a 3,4 miliardi. Proseguendo nella

classifica dei Paesi Ue-27 al terzo posto troviamo la Germania (660,3 milioni di surplus); e, a seguire, la Polonia (516,3 milioni); la Francia (329,8 milioni); la Finlandia (201,6 milioni di euro). Con un saldo decisamente inferiore vediamo la Danimarca (26,5 milioni); la Lituania (17,6 milioni); l'Estonia (11,1 milioni); la Slovenia (11 milioni); l'Austria (10,2 milioni). Concludono la classifica dei Paesi in surplus il Portogallo, la Lettonia e la Slovacchia, tutti e tre con un avanzo inferiore ai 10 milioni. Sul fronte opposto si evidenziano il forte deficit di Malta (1,1 miliardi di euro) e quelli più contenuti di Croazia (-128,9 milioni), Spagna (-118,1 milioni), Grecia (-50,7 milioni), Svezia (-49 milioni), Cipro (-42,3 milioni), cui seguono i disavanzi di Bulgaria, Romania, Lussemburgo, Repubblica Ceca, Irlanda, Ungheria e Belgio, tutti al di sotto dei 10 milioni di euro.

Il ruolo di primo piano giocato dall'Italia nel commercio estero europeo è confermato anche dal saldo normalizzato, un indicatore che misura il grado di specializzazione o di dipendenza dall'estero di un Paese in un determinato settore merceologico, consentendo di valutare l'ampiezza del surplus o del deficit rispetto all'interscambio complessivo del settore considerato. Tale indicatore è, infatti, dato dal rapporto tra il saldo commerciale di un settore (export - import) e il totale degli scambi commerciali con l'estero (export + import) nello stesso settore: un saldo normalizzato positivo indica un Paese esportatore netto per quel determinato prodotto; un saldo normalizzato negativo indica invece un Paese importatore netto; un saldo normalizzato pari a 0 indica infine che la bilancia commerciale è in pareggio. Espresso in percentuale, può assumere valori compresi tra -100 e +100: quanto maggiore è il saldo nor-

malizzato, tanto maggiore è il grado di specializzazione del Paese; viceversa, quanto minore è il saldo normalizzato, tanto maggiore è il grado di dipendenza dall'estero. Questo indicatore presenta inoltre il pregio di consentire il confronto di Paesi che hanno dimensioni di export e import diversi tra loro. La [figura 3.15](#) riporta in due mappe distinte i Paesi specializzati, cioè aventi un saldo normalizzato positivo, e i Paesi despecializzati, aventi un saldo normalizzato negativo (e dunque dipendenti dall'estero), nel settore delle "imbarcazioni da diporto e sportive". I primi sono riportati nella mappa con i toni del verde; i secondi in quella con i toni del rosso. Nella mappa che evidenzia i Paesi specializzati, quelli colorati di azzurro chiaro sono i Paesi despecializzati; viceversa, nella mappa che evidenzia i Paesi despecializzati, quelli colorati di azzurro chiaro sono i Paesi specializzati. Come si può vedere, nelle mappe abbiamo indicato, oltre ai Paesi dell'Ue-27, anche il Regno Unito in considerazione della sua rilevanza nel settore considerato. Entrando nel merito della figura, e concentrandoci sulla porzione dei Paesi specializzati, si vede come l'Italia sia insieme alla Polonia e al Regno Unito uno dei soli tre Paesi con un saldo normalizzato uguale o superiore al 75%, dunque con un elevatissimo livello di specializzazione. Nello specifico, il saldo normalizzato dell'Italia e del Regno Unito è pari al 75%, quello della Polonia all'84%; ma non dimentichiamo che i primi due sono rispettivamente una penisola e un'isola, mentre il terzo è un Paese continentale con un import di imbarcazioni da diporto e sportive sicuramente inferiore a quello di Italia e Regno Unito. Nella fascia compresa tra il 50% e il 74% troviamo la Finlandia (60%), la Lituania (56%) e la Germania (55%). In quella compre-

**Tab. 3.32** Classifica dei Paesi europei per valore dell'export della cantieristica da diporto: anno 2019  
milioni di euro

Rank	Paesi	Imbarcazioni da diporto e sportive	
		Export	Quota su Ue-28
	<b>UE-28</b>	<b>10.933,0</b>	<b>100%</b>
<b>1</b>	<b>Italia</b>	<b>2.578,4</b>	<b>23,6%</b>
2	Germania	2.064,3	18,9%
3	Francia*	1.434,3	13,1%
4	Regno Unito	1.176,7	10,8%
5	Polonia*	444,4	4,1%
6	Finlandia	323,5	3,0%
7	Svezia	200,0	1,8%
8	Danimarca	77,9	0,7%
9	Portogallo	69,2	0,6%
10	Spagna	51,7	0,5%
11	Austria	48,7	0,4%
12	Slovenia	31,9	0,3%
13	Lituania	25,6	0,2%
14	Estonia	24,1	0,2%
15	Grecia	18,3	0,2%
16	Lettonia	16,4	0,2%
17	Croazia	16,3	0,1%
18	Romania	12,1	0,1%
19	Ungheria	6,3	0,1%
20	Repubblica Ceca	4,8	0,0%
21	Irlanda*	4,5	0,0%
22	Belgio	0,8	0,0%
23	Lussemburgo	0,0	0,0%
24	Paesi Bassi	n.d.	n.d.
25	Bulgaria	n.d.	n.d.
26	Cipro	n.d.	n.d.
27	Malta	n.d.	n.d.
28	Slovacchia	n.d.	n.d.

\* Anno 2017

Fonte: Eurostat



sa tra il 25% e il 49% si collocano la Danimarca (47%), l'Estonia (38%) e i Paesi Bassi (26%). Infine, nella fascia da 0 a 24% troviamo l'Austria (19%), la Francia (18%), la Lettonia (14%), la Slovenia e il Portogallo (entrambi 9%) e la Slovacchia (8%). Nella mappa con i Paesi despecializzati, nella fascia compresa tra 0% e -24% si trovano il Belgio (-1%), l'Ungheria (-18%), la

Repubblica Ceca (-19%) e la Svezia (-24%); in quella compresa tra -25% e -49% si collocano la Spagna (-28%), la Grecia (-33%) e l'Irlanda (-34%). Infine, nella fascia compresa tra -50% e -74% troviamo la Romania (-57%), la Bulgaria (-62%), la Croazia (-62%), il Lussemburgo (-63%) e Cipro (-67%) e, per concludere, Malta nella fascia da -75% a -100% (-99%).

### Conclusioni

Questa breve analisi ha posto in evidenza il grande rilievo dell'industria italiana della cantieristica nautica in Europa: con riferimento all'anno 2018 (ultimo disponibile) essa rappresenta infatti oltre 1/5 dell'intera industria della cantieristica da diporto dell'Ue-28 in termini di valore aggiunto (20,2%) e valore della produ-

zione (23,6%), e quasi 1/6 in termini di numerosità delle imprese (15,9%) e di occupati (15,4%). Ma ancora più rilevante è il suo peso nell'export europeo, contribuendo nel 2019 per oltre 1/4 alle esportazioni dell'Ue-27 (25,8%) di "imbarcazioni da diporto e sportive", con una quota del 30,6% sull'export intra Ue-27 e una quota del 24,2% sull'export extra Ue-27.

L'analisi ha inoltre evidenziato come l'industria italiana della cantieristica da diporto si collochi sempre in Europa in posizioni di leadership, figurando tra i primi tre Paesi in ciascuno degli indicatori economici considerati. In particolare, si è visto come l'Italia risulti:

- prima per valore aggiunto, con

530 milioni di euro su 2,6 miliardi dell'Ue-28, nel 2018;

- prima per valore della produzione, con 2,6 miliardi di euro su 10,9 miliardi dell'Ue-28, nel 2018;

- prima per saldo commerciale, con ben 2 miliardi di euro su un surplus di 3,4 miliardi dell'Ue-27, nel 2019;

- seconda per numerosità delle imprese, alle spalle dei Paesi Bassi, con 728 imprese su un totale di 4.565 dell'Ue-28, nel 2018;

- seconda per valore dell'export, con 2,3 miliardi di euro su 8,9 miliardi dell'Ue-27, nel 2019;

- terza in termini di occupazione, con 8.537 occupati su un totale di 55.610 dell'Ue-28, nel 2018.

Infine, è interessante sottolineare come l'Italia rientri in Europa tra i tre Paesi maggiormente specializzati nel settore delle "imbarcazioni da diporto e sportive". Presenta infatti un saldo normalizzato pari al 75%, inferiore solo a quello della Polonia e uguale a quello del Regno Unito: considerando che un saldo normalizzato pari al 100% indica la presenza di un Paese unicamente esportatore e che l'export e il surplus dell'Italia sono nettamente superiori a quelli degli altri due Paesi citati, è evidente il ruolo di primo piano giocato in Europa dall'industria italiana della cantieristica nautica e quanto sia elevata la competitività dell'Italia sui mercati internazionali.

**Tab. 3.33** Classifica dei Paesi europei per saldo commerciale della cantieristica da diporto: anno 2019

milioni di euro

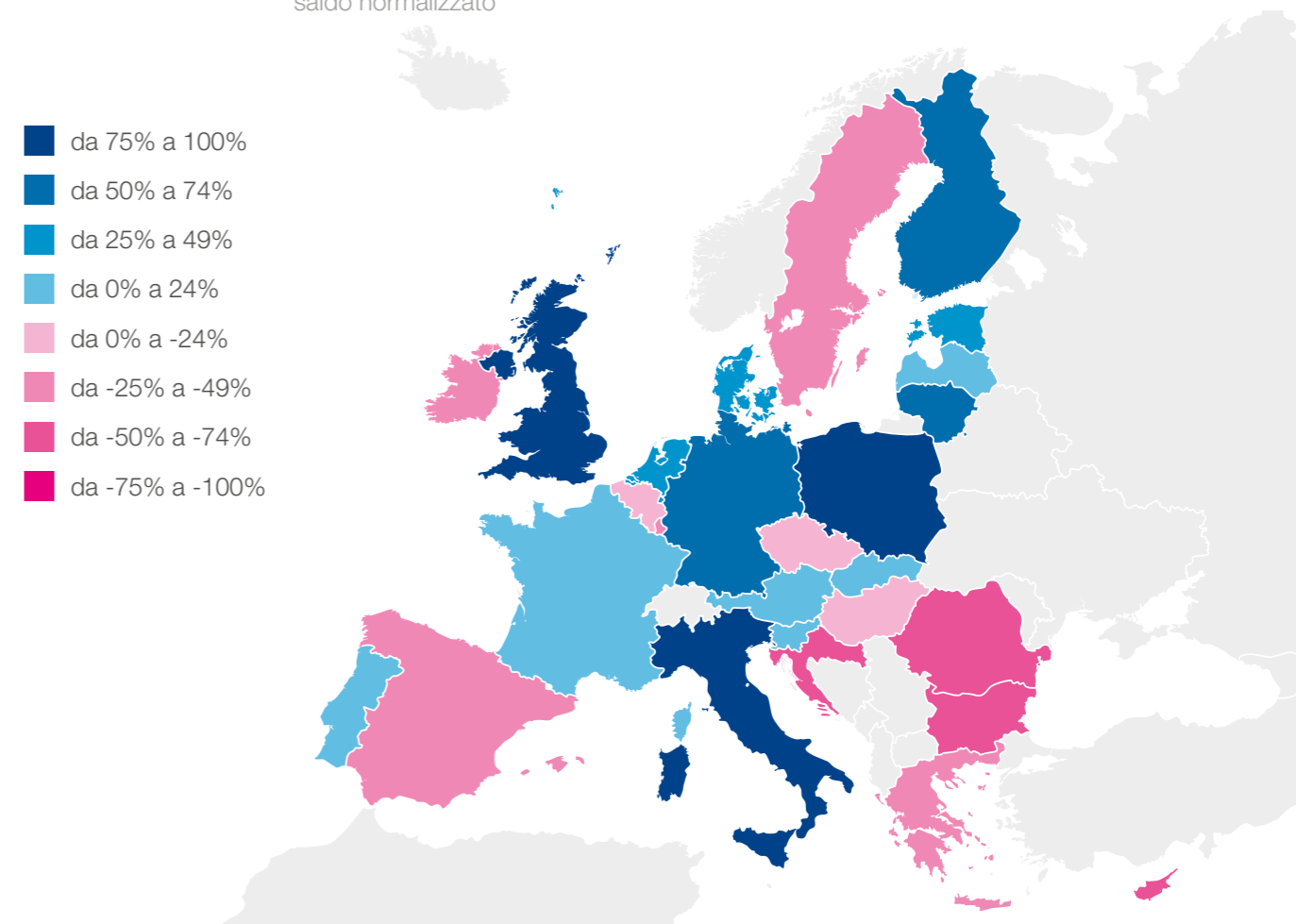
### Imbarcazioni da diporto e sportive

Rank	Paesi	Export
	<b>UE-27</b>	<b>3.419,3</b>
<b>1</b>	<b>Italia</b>	<b>1.958,7</b>
	Regno Unito	1.394,3
2	Paesi Bassi	1.221,8
3	Germania	660,3
4	Polonia	516,3
5	Francia	329,8
6	Finlandia	201,6
7	Danimarca	26,5
8	Lituania	17,6
9	Estonia	11,1
10	Slovenia	11,0
11	Austria	10,2
12	Portogallo	8,2
13	Lettonia	3,4
14	Slovacchia	0,7
15	Belgio	-1,5
16	Ungheria	-3,1
17	Irlanda	-3,3
18	Repubblica Ceca	-4,8
19	Lussemburgo	-5,7
20	Romania	-5,8
21	Bulgaria	-6,8
22	Cipro	-42,3
23	Svezia	-49,0
24	Grecia	-50,7
25	Spagna	-118,1
26	Croazia	-128,9
27	Malta	-1.138,0

Fonte: Eurostat

**Fig. 3.15** Paesi specializzati e Paesi despecializzati nel settore delle imbarcazioni da diporto e sportive: anno 2019

saldo normalizzato



Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati Eurostat



**4.**

## Gli accessori

Il comparto degli accessori e componenti nautici, rappresentato principalmente da imprese di dimensioni medio-piccole, riveste un ruolo fondamentale nell'ambito dell'industria nautica italiana essendo caratterizzato da un alto livello qualitativo e tecnologico.

Il concetto stesso di accessorio nautico implica notevoli difficoltà di definizione: il problema risiede nella difficile identificazione di quali accessori possano essere ritenuti essenzialmente nautici e quali, pur non esclusivamente legati al mondo della nautica, possano comunque entrare nel novero di questa categoria merceologica ai fini di un corretto computo dei volumi di

produzione o del fatturato. Per una migliore analisi dei dati, si è pertanto deciso di suddividere il comparto in due macro settori: quello dei componenti, rappresentato dagli elementi che sono parte integrante dell'imbarcazione e senza i quali la navigazione non sarebbe possibile, e quello degli accessori, non necessariamente essenziali per la navigazione, ma comunque formanti l'allestimento dell'unità stessa. È possibile ipotizzare che il campione analizzato rappresenti circa il 90% del valore globale del settore, considerando tale dato come ipotesi cautelativa, tenuto conto dello spettro molto ampio di aziende coinvolte nella produzione di accessori utilizzati in campo nautico, anche

se, in molti casi, non come core business. I dati relativi alle aziende che costruiscono componenti sono infatti interamente a disposizione dell'indagine, mentre quelli relativi alle aziende di accessori difficilmente possono essere rilevati nella loro interezza, ed è verosimile stimare che una quota pari al 10% del mercato sfugga all'indagine effettuata.

Le categorie merceologiche prese in considerazione sono le seguenti:

- Abbigliamento nautico
- Accessori
- Accessori per motore e meccanica navale
- Alberi, vele e velerie
- Attrezzature per la pesca sportiva
- Carrelli e trasporto imbarcazioni

**Tab. 4.1** ~~~~~ Comparto degli accessori

anno 2020, valori in euro

	Valori in €	Valori %
<b>Produzione nazionale</b>	<b>845.300.000</b>	<b>72%</b>
per il mercato nazionale (a)	422.160.000	50%
per esportazione (b)	423.140.000	50%
di cui verso Paesi UE	262.350.000	62%
di cui verso Paesi extra UE	160.790.000	38%
<b>Importazioni</b>	<b>334.360.000</b>	<b>28%</b>
provenienti da Paesi UE	207.300.000	62%
provenienti da Paesi extra UE	127.060.000	38%
vendute in Italia (c)	240.740.000	72%
vendute all'estero (d)	93.620.000	28%
<b>Fatturato globale</b>	<b>1.179.660.000</b>	<b>100%</b>
destinazione finale all'estero (b+d)	516.760.000	44%
<b>destinazione finale Italia (a+c)</b>	<b>662.900.000</b>	<b>56%</b>



- Componenti
- Generatori
- Materie prime
- Pesca subacquea
- Porticcioli impianti ed attrezzature
- Strumentazione elettronica di bordo.

L'indagine è stata effettuata in modo dettagliato, consentendo di realizzare un'analisi del fatturato scomposto nelle diverse tipologie merceologiche di accessori e componenti. Il fatturato complessivo dell'intero settore degli

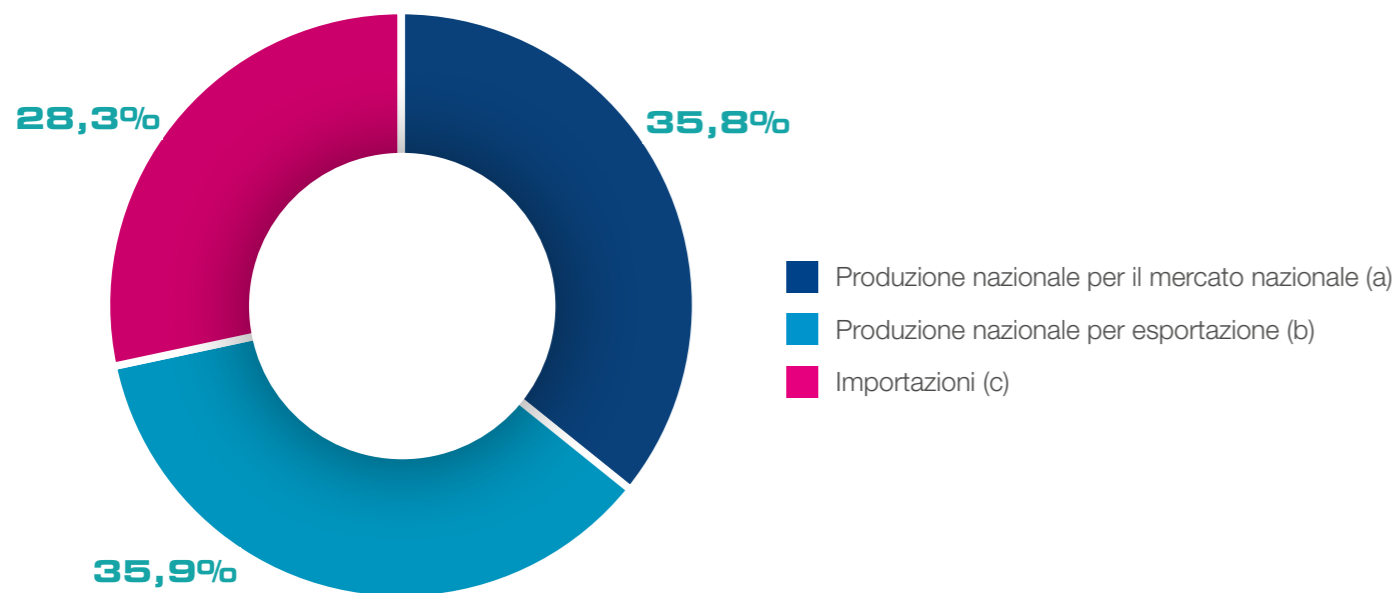
accessori è stimato pari a circa 1,18 miliardi di euro, derivante per 845 mln € da produzione nazionale e per 334 mln € da importazioni (tabella 4.1). La figura 4.1 rivela la particolarità del comparto degli accessori: il fatturato si

scompone abbastanza uniformemente nelle tre componenti considerate. La figura 4.2 mostra come tutte le grandezze considerate siano in calo nell'anno in corso, invertendo il trend positivo in atto dal 2014.

Dalla tabella 4.2 emerge un calo sia della produzione nazionale (-10,5%) che delle importazioni (-4,2%) che porta il fatturato del settore ad un valore di 1,18 milioni (-8,8%). La figura 4.3 evidenzia una ripresa

del mercato a partire dal 2015, anticipata già nel 2014 dalle importazioni, e il calo dell'ultimo anno. La figura 4.4 mostra il trend relativo alla ripartizione della produzione nazionale di accessori tra export e

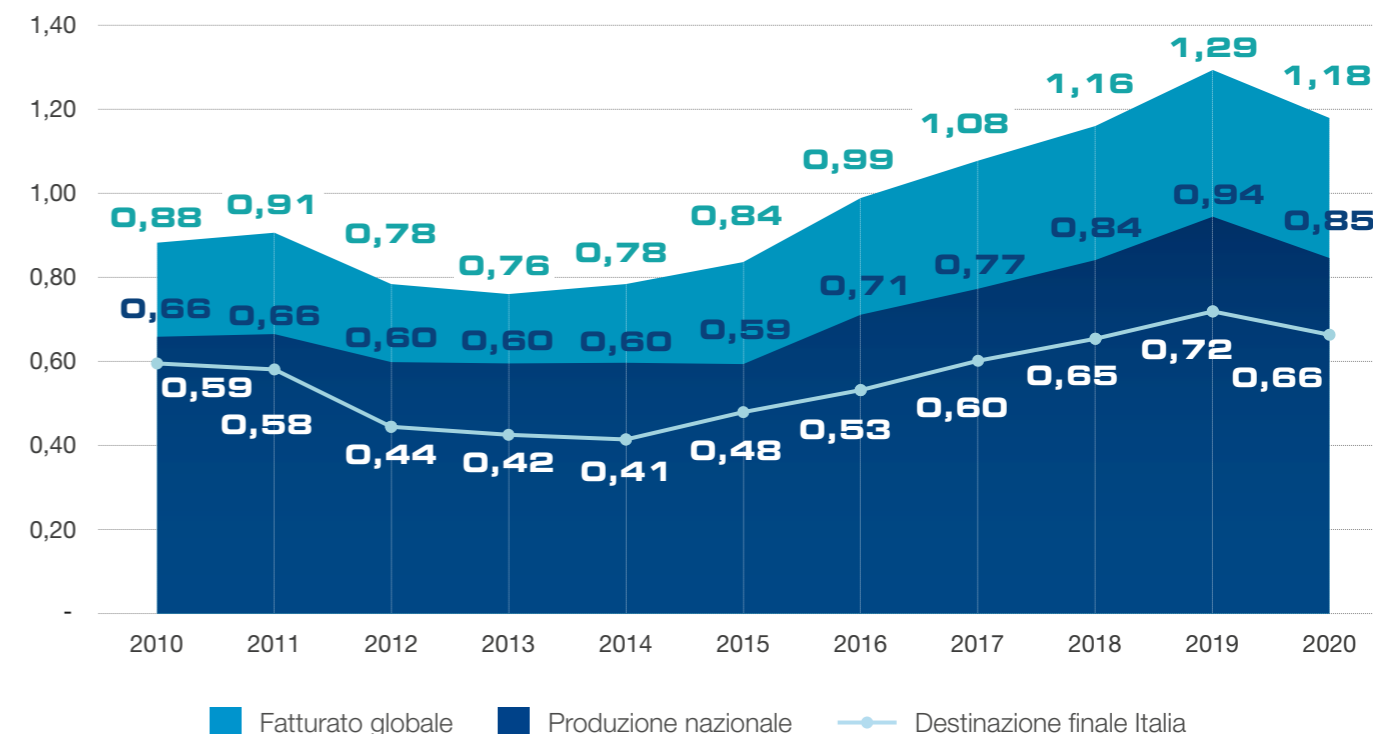
**Fig. 4.1** ~ Produzione e importazione di accessori, ripartizione del fatturato globale anno 2020



**Tab. 4.2** ~ Produzione e importazione di accessori, andamento 2010 - 2020 valori in euro

Anno	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)
2010	397.370.000	261.490.000	658.860.000	222.740.000	38.750.000	881.600.000
2011	379.920.000	284.900.000	664.820.000	241.830.000	43.070.000	906.650.000
2012	302.630.000	295.520.000	598.150.000	185.670.000	109.850.000	783.820.000
2013	284.020.000	311.140.000	595.160.000	165.460.000	145.680.000	760.620.000
2014	291.920.000	304.690.000	596.610.000	187.400.000	117.290.000	784.010.000
2015	294.070.000	298.790.000	592.860.000	243.380.000	55.410.000	836.240.000
2016	337.010.000	373.220.000	710.230.000	278.490.000	94.730.000	988.720.000
2017	372.820.000	400.000.000	772.820.000	305.390.000	94.610.000	1.078.210.000
2018	405.100.000	436.000.000	841.100.000	319.210.000	116.790.000	1.160.310.000
2019	460.270.000	484.360.000	944.630.000	348.920.000	135.440.000	1.293.550.000
2020	422.160.000	423.140.000	845.300.000	334.360.000	88.780.000	1.179.660.000
<b>Variaz. % 2020-2019</b>	<b>-8,28%</b>	<b>-12,64%</b>	<b>-10,52%</b>	<b>-4,17%</b>		<b>-8,80%</b>

**Fig. 4.2** ~ Produzione e importazione di accessori, andamento dati di fatturato 2010 - 2020 valori in miliardi di euro

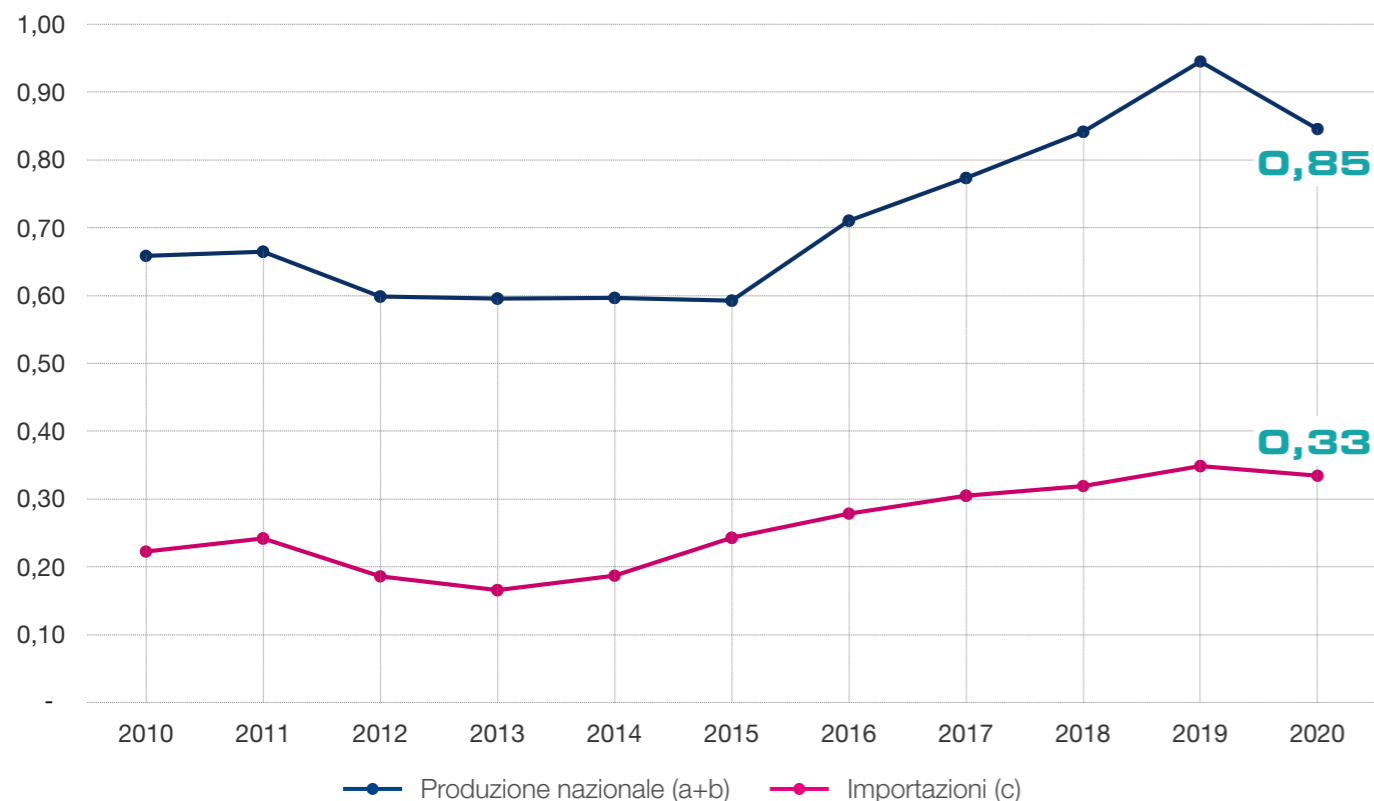






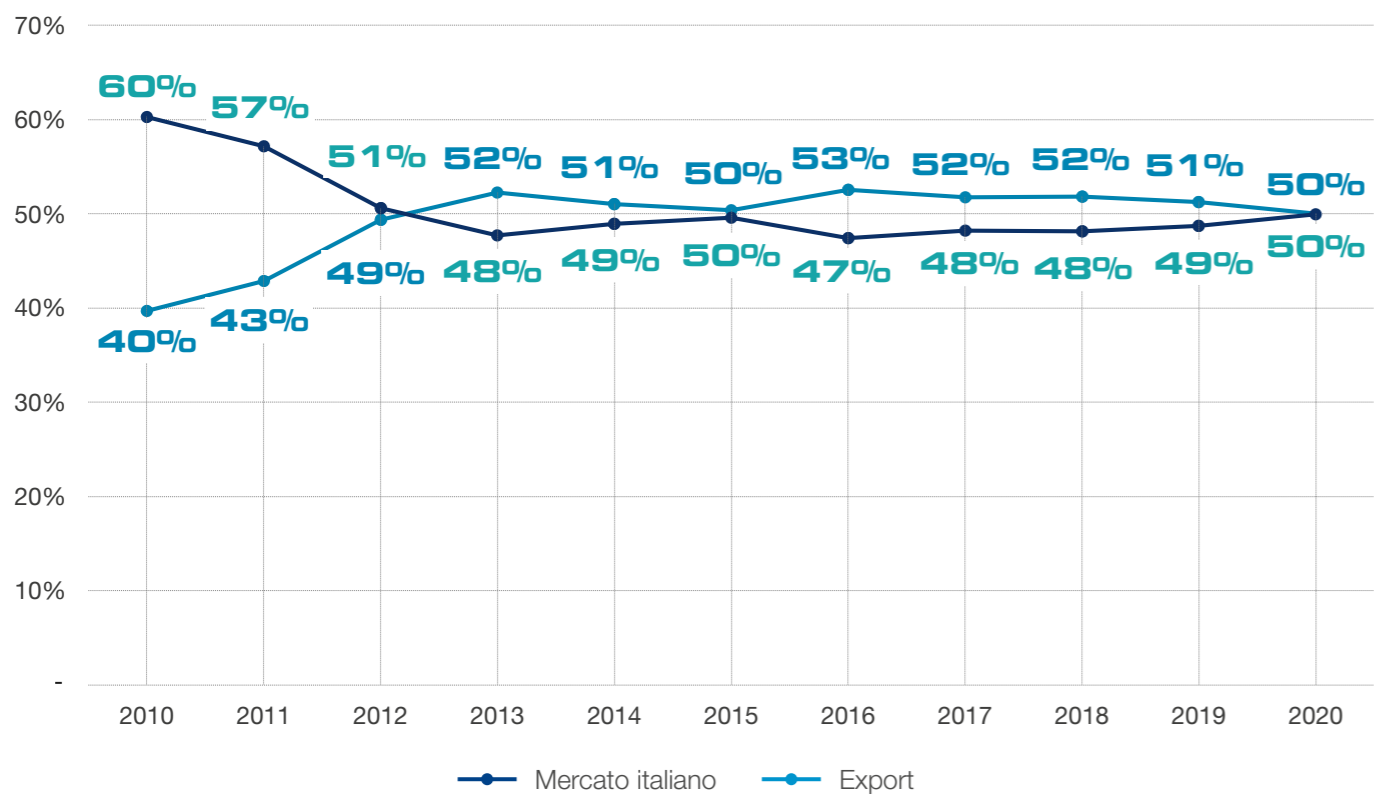
**Fig. 4.3** Produzione e importazione di accessori: composizione del fatturato globale, andamento 2010 - 2020

valori in miliardi di euro



**Fig. 4.4** Produzione nazionale di accessori: ripartizione per mercato di sbocco, andamento 2010 - 2020

valori percentuali



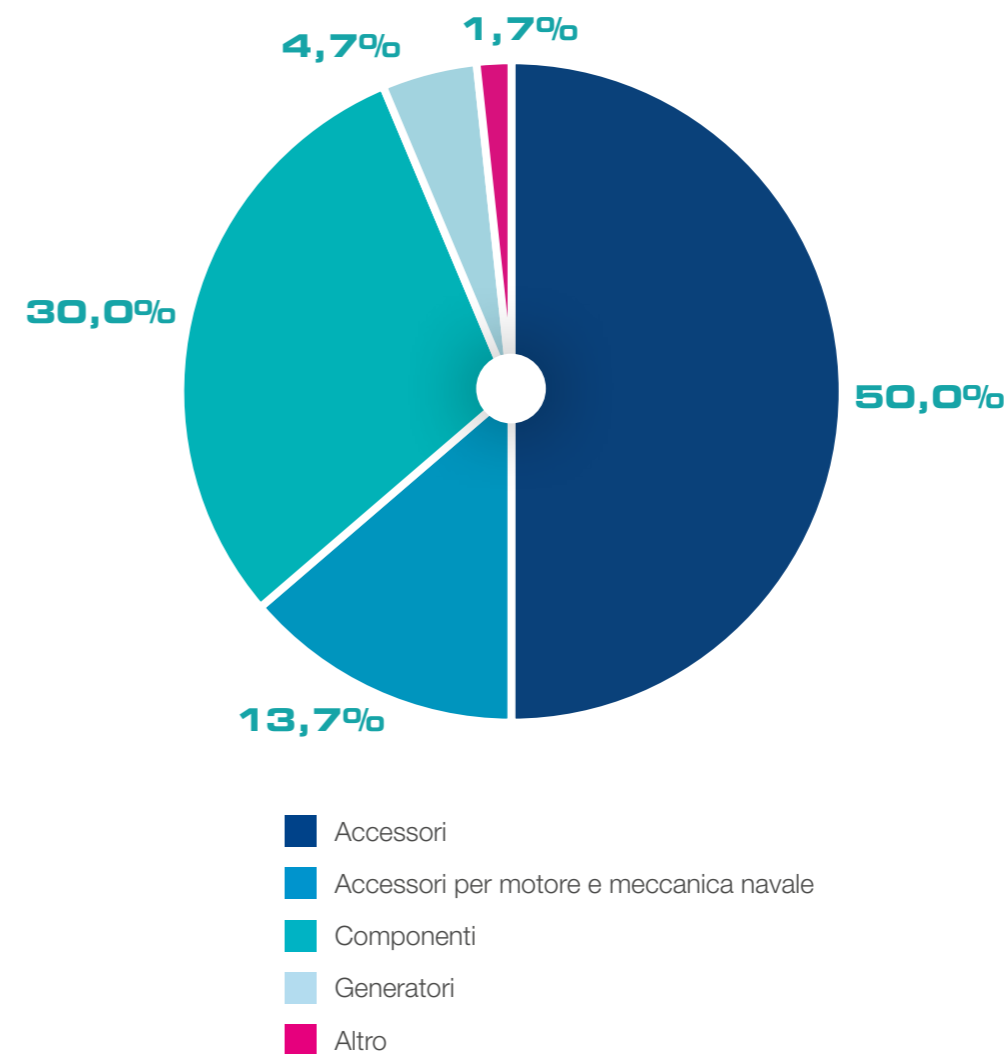
mercato nazionale, evidenziando le dinamiche tra il 2010 e il 2020. Si osservi come i valori tendano ad essere molto vicini al 50%, con piccole variazioni, a partire dal 2012. Attraverso un'analisi di un campione del 26% del fatturato complessivo del settore, viene osservata la composizione merceologica nelle

diverse tipologie di prodotti. Dall'esame della figura 4.5 emerge come il sottocomparto degli accessori nautici rivesta il ruolo più importante nella composizione del fatturato del campione (oltre il 50%), seguito dai componenti (circa il 30%). Si osservi come il fatturato derivante da accessori, componenti,

accessori per motore e meccanica navale rappresenti oltre il 98% del fatturato del campione, anche se questi valori sono parzialmente influenzati dalla mancata disponibilità delle informazioni di dettaglio per alcune tipologie merceologiche.

**Fig. 4.5** Produzione e importazione di accessori: ripartizione merceologica del fatturato

anno 2020, campione del 26% del fatturato





5.

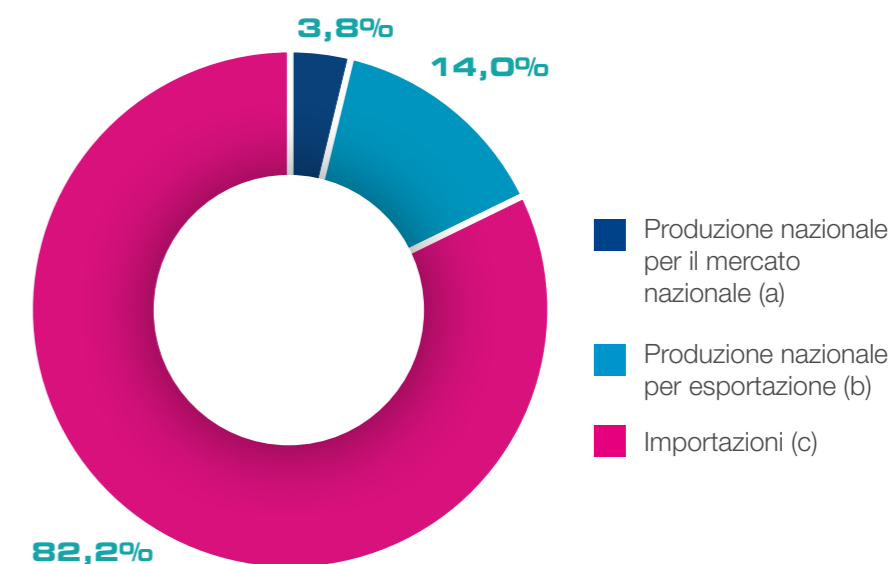
## I motori

Il comparto dei motori presenta per l'anno 2020 una stima del fatturato complessivo pari a 376 mln di €, derivante per il 18% da produzione nazionale e per l'82% da importazioni (tabella 5.1). Questa ripartizione si discosta da quella degli altri comparti dell'industria nautica, dove i volumi realizzati in Italia e gli introiti da essi derivanti superano generalmente quelli relativi ai prodotti provenienti dall'estero (figura 5.1). Le importazioni provengono per l'84% da Paesi UE e vengono quasi interamente vendute in Italia.

La figura 5.2 mostra la particolarità del settore con l'andamento molto simile del fatturato globale e della destinazio-

**Fig. 5.1** Produzione e importazione di motori: ripartizione del fatturato globale

valori percentuali, anno 2020



**Tab. 5.1** Comparto dei motori

anno 2020, valori in euro

	Valori in €	Valori %
<b>Produzione nazionale</b>	<b>66.750.000</b>	<b>18%</b>
per il mercato nazionale (a)	14.240.000	21%
per esportazione (b)	52.510.000	79%
di cui verso Paesi UE	39.380.000	75%
di cui verso Paesi extra UE	13.130.000	25%
<b>Importazioni</b>	<b>308.820.000</b>	<b>82%</b>
provenienti da Paesi UE	259.410.000	84%
provenienti da Paesi extra UE	49.410.000	16%
vendute in Italia (c)	299.560.000	97%
vendute all'estero (d)	9.260.000	3%
<b>Fatturato globale</b>	<b>375.570.000</b>	<b>100%</b>
destinazione finale all'estero (b+d)	61.770.000	16%
<b>destinazione finale Italia (a+c)</b>	<b>313.800.000</b>	<b>84%</b>



ne finale Italia, entrambe in crescita a partire al 2015 e in calo nell'ultimo anno. Dalla [tabella 5.2](#) si osserva la contrazione del fatturato del comparto dei motori (-8,5%); tale calo è confermato da quello del fatturato dei motori importati (-8,5%).

Il comparto dei motori è l'unico che presenta un saldo negativo della bilancia commerciale. Si osserva tuttavia come la maggior parte dei motori importati venga successivamente installata su imbarcazioni di produzione nazionale destinate sia

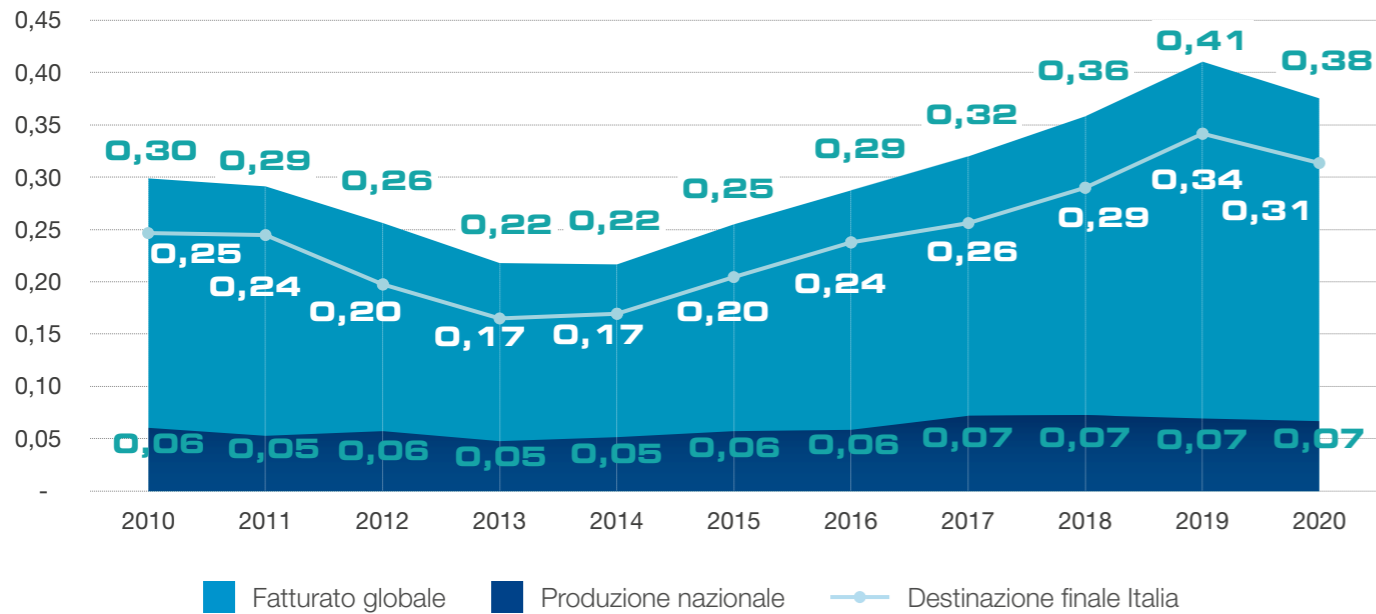
al mercato interno sia a quello internazionale; il valore delle importazioni viene così incorporato in quello delle unità da diporto vendute, riequilibrando in tal modo la bilancia dei pagamenti dell'industria nautica nel suo complesso.

L'andamento del fatturato delle importazioni e della produzione nazionale nel comparto dei motori è chiaramente evidenziato nella [figura 5.3](#), che rivela il calo dell'ultimo anno. Osservando la ripartizione della produzione nazionale in export e mercato

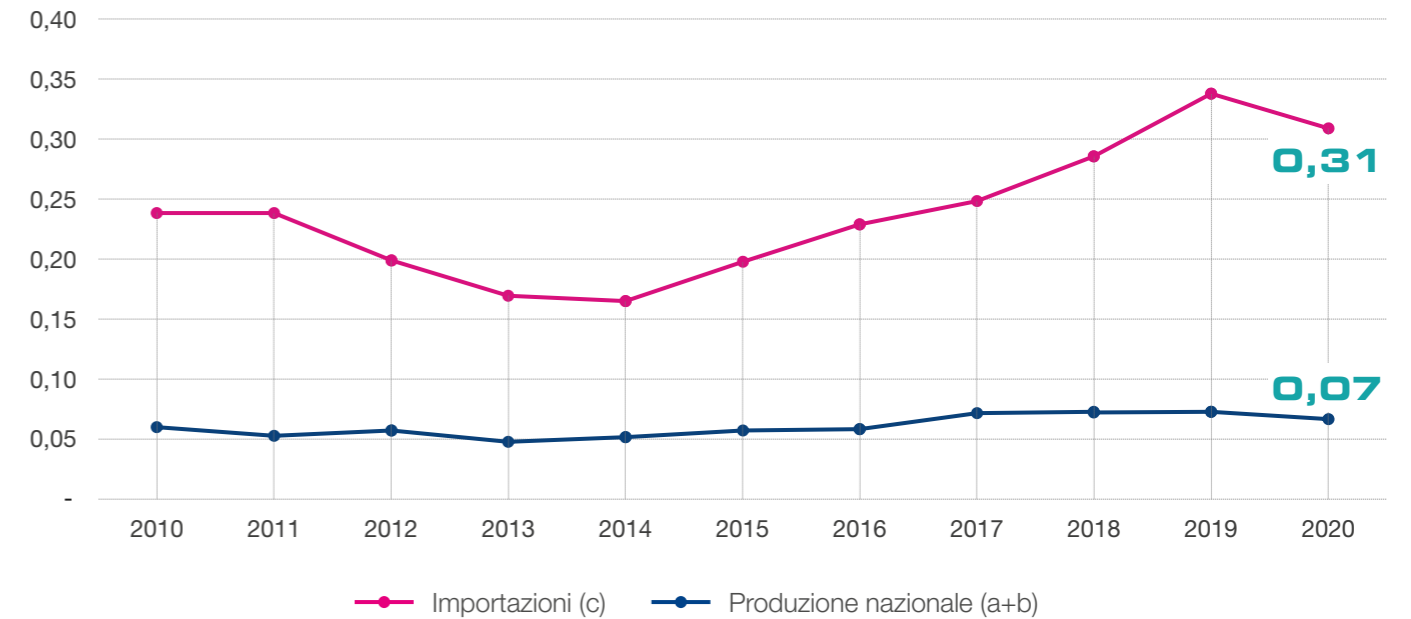
nazionale ([figura 5.4](#)), si nota come la forbice tra le due componenti si sia stabilizzata negli ultimi anni, con un valore delle esportazioni di poco inferiore all'80% rispetto al totale dei motori prodotti in Italia. La [figura 5.5](#) presenta l'andamento

delle vendite in Italia di motori fuoribordo (2tempi + 4 tempi) dal 2010 al 2020. Nel 2020 si assiste ad una flessione del 4% rispetto all'anno precedente, che interrompe il trend di crescita in atto dal 2014.

**Fig. 5.2** ~ Produzione e importazione di motori: andamento dati di fatturato 2010 - 2020  
valori in miliardi di euro



**Fig. 5.3** ~ Produzione e importazione di motori: composizione del fatturato globale, andamento 2010 - 2020  
valori in miliardi di euro

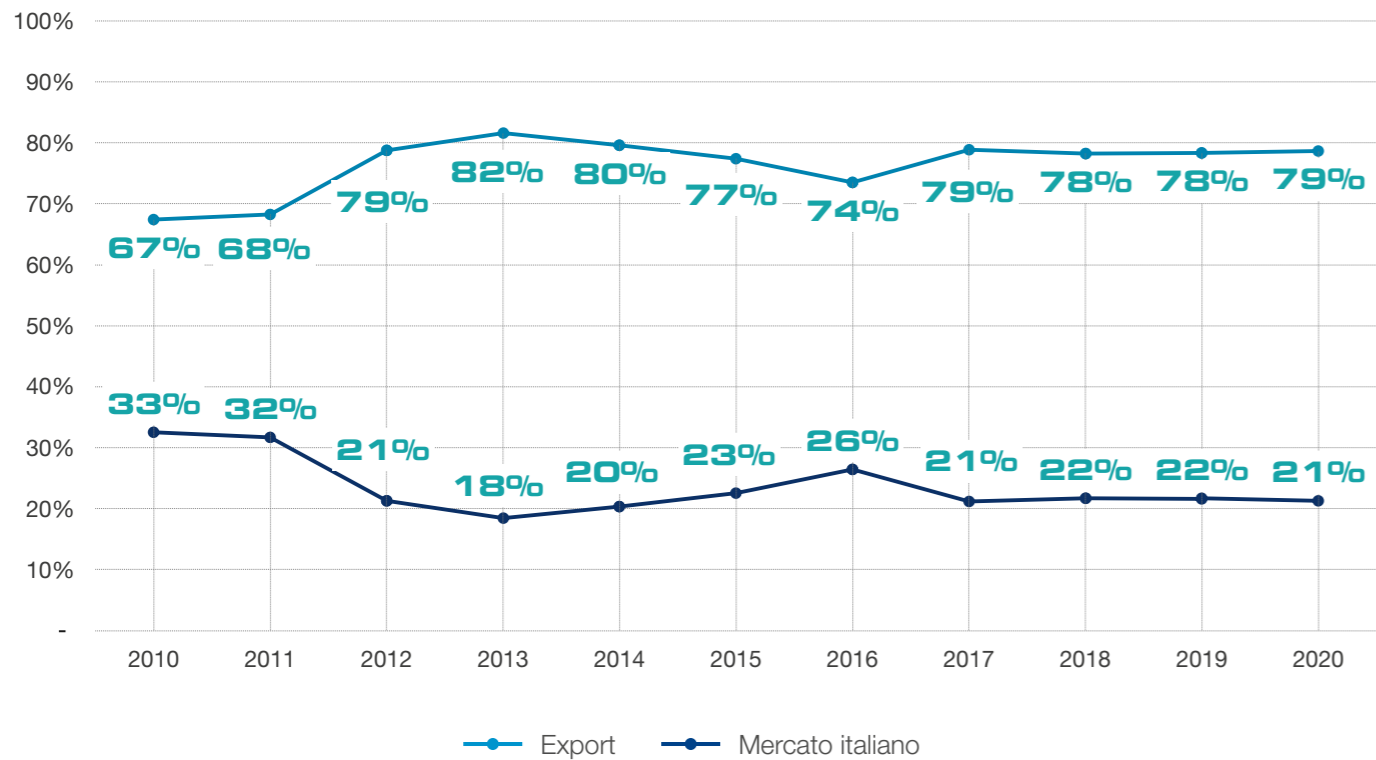


**Tab. 5.2** ~ Produzione e importazione di motori: andamento 2010 - 2020  
valori in euro

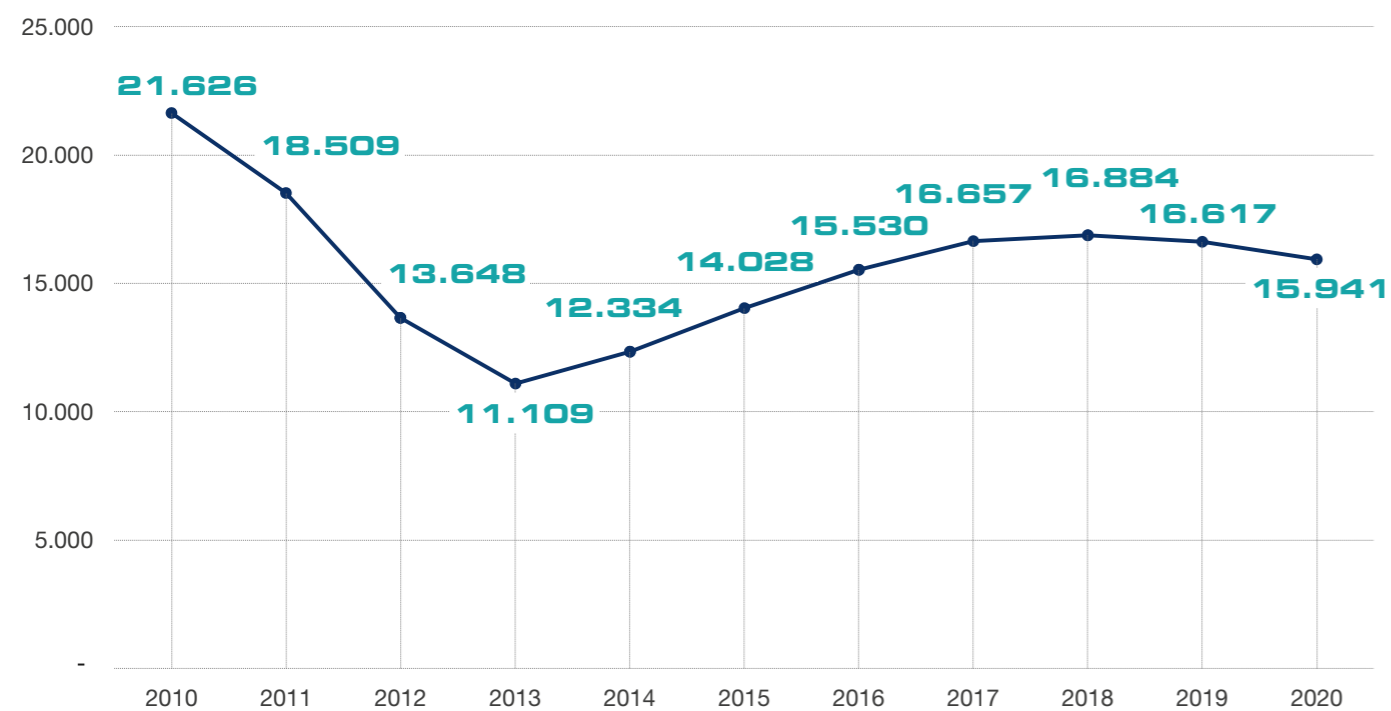
Anno	Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)	Produzione nazionale per esportazione (b)	Produzione nazionale (a+b)	Importazioni (c)	Saldo Export-Import	Fatturato globale (a+b+c)
2010	19.580.000	40.510.000	60.090.000	238.680.000	-198.170.000	298.770.000
2011	16.730.000	36.050.000	52.780.000	238.330.000	-202.280.000	291.110.000
2012	12.190.000	45.150.000	57.340.000	198.710.000	-153.560.000	256.050.000
2013	8.810.000	38.990.000	47.800.000	169.790.000	-130.800.000	217.590.000
2014	10.510.000	41.130.000	51.640.000	164.850.000	-123.720.000	216.490.000
2015	12.890.000	44.170.000	57.060.000	197.780.000	-153.610.000	254.840.000
2016	15.470.000	42.940.000	58.410.000	228.930.000	-185.990.000	287.340.000
2017	15.170.000	56.560.000	71.730.000	248.390.000	-191.830.000	320.120.000
2018	15.780.000	56.840.000	72.620.000	285.650.000	-228.810.000	358.270.000
2019	15.820.000	57.140.000	72.960.000	337.650.000	-280.510.000	410.610.000
<b>2020</b>	<b>14.240.000</b>	<b>52.510.000</b>	<b>66.750.000</b>	<b>308.820.000</b>	<b>-256.310.000</b>	<b>375.570.000</b>
<b>Variaz. % 2020-2019</b>	<b>-10,0%</b>	<b>-8,1%</b>	<b>-8,5%</b>	<b>-8,5%</b>		<b>-8,5%</b>



**Fig. 5.4** ~ Produzione nazionale di motori: ripartizione per mercato di sbocco, andamento 2010 - 2020  
valori percentuali



**Fig. 5.5** ~ Motori fuoribordo: vendite in Italia, andamento 2010 - 2020  
numero di pezzi



Fonte: ICOMIA-IMEC





Seconda Parte

IL DIPORTISMO







## 6.

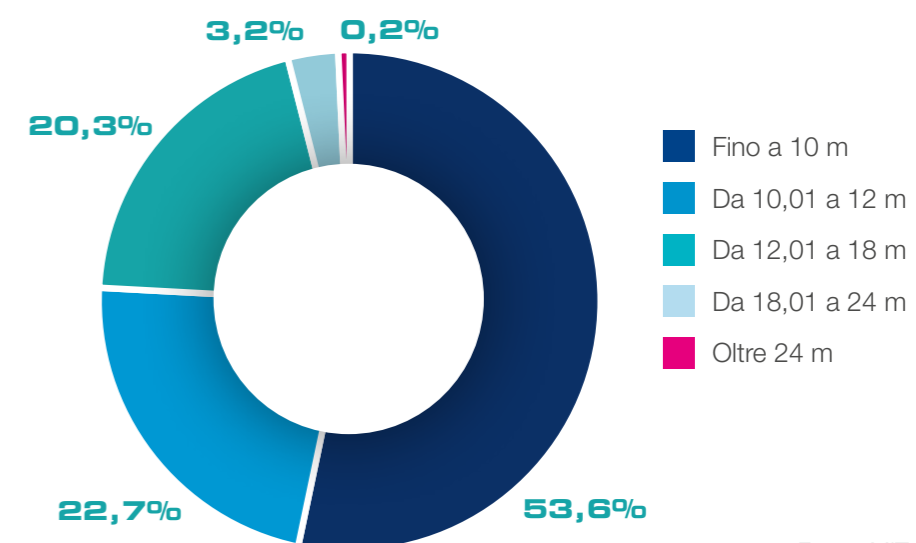
# Il parco nautico

### 6.a In Italia

Vengono elaborati in questo capitolo i dati relativi al parco nautico immatricolato per l'anno 2019, divulgati ad Ottobre 2020 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella pubblicazione "Il Diporto Nautico in Italia - Anno 2019".

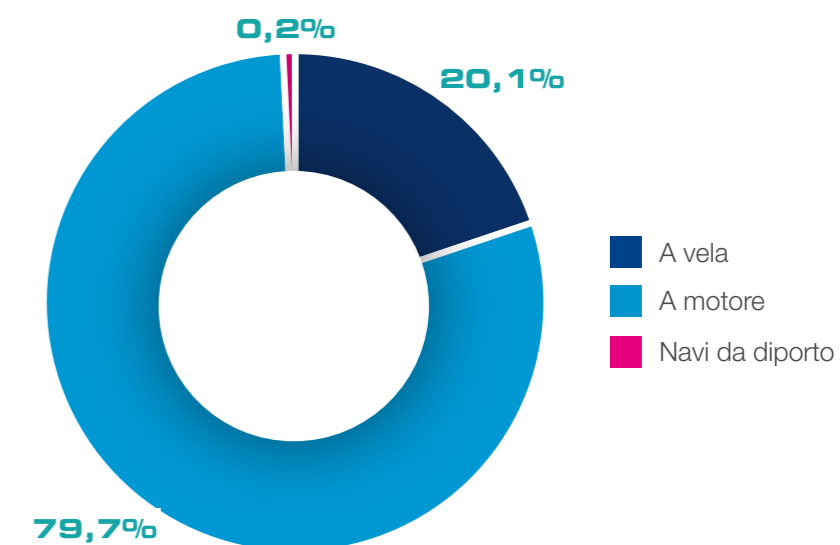
Tutti i dati comprendono sia le registrazioni presso gli Uffici Marittimi (Capitanerie di Porto e Uffici Circondariali Marittimi) sia le registrazioni presso gli Uffici della Motorizzazione Civile (U.M.C.).

**Fig. 6.1** ~ Ripartizione per lunghezza del parco nautico immatricolato valori percentuali, anno 2019



Fonte: MIT

**Fig. 6.2** ~ Ripartizione per propulsione del parco nautico immatricolato valori percentuali, anno 2019



Fonte: MIT



**Tab. 6.1** ~~~~~ Unità da diporto iscritte (Uffici Marittimi e Motorizzazione Civile) anno 2019

Regione	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore					Navi	
	fino a 10m	da 10,01 a 12m	da 12,01 a 18m	da 18,01 a 24m	Totale	fino a 10m	da 10,01 a 12m	da 12,01 a 18m	da 18,01 a 24m	Totale	oltre 24m	Totale
Liguria	587	2.126	1.848	899	5.460	5.220	3.342	3.664	570	12.796	40	18.296
Toscana	258	1.080	973	71	2.382	3.526	1.693	1.828	406	7.453	80	9.915
Lazio	374	936	774	28	2.112	4.611	1.548	1.582	349	8.090	36	10.238
Campania	78	308	327	27	740	10.447	2.065	1.611	141	14.264	12	15.016
Calabria	123	65	119	1	308	1.136	127	76	13	1.352	1	1.661
Puglia	68	176	151	7	402	2.059	354	222	11	2.646	-	3.048
Molise	2	3	4	-	9	21	15	13	4	53	-	62
Abruzzo	22	75	67	6	170	525	99	50	8	682	1	853
Marche	93	306	201	13	613	1.110	559	664	89	2.422	3	3.038
Emilia Romagna	124	958	715	23	1.820	1.223	840	548	75	2.686	5	4.511
Veneto	262	811	555	19	1.647	3.253	784	687	70	4.794	6	6.447
Friuli Venezia Giulia	153	981	641	26	1.801	814	547	632	98	2.091	1	3.893
Sardegna	96	331	277	13	717	1.297	479	415	52	2.243	2	2.962
Sicilia	113	300	315	18	746	3.111	508	355	81	4.055	2	4.803
Piemonte e Valle d'Aosta	59	5	-	-	64	3.591	57	45	-	3.693	-	3.757
Lombardia	207	8	1	-	216	6.377	185	32	-	6.594	-	6.810
Trentino Alto Adige	27	8	2	-	37	25	2	-	-	27	-	64
Umbria	6	1	-	-	7	230	-	-	-	230	-	237
<b>Totale</b>	<b>2.652</b>	<b>8.478</b>	<b>6.970</b>	<b>1.151</b>	<b>19.251</b>	<b>48.576</b>	<b>13.204</b>	<b>12.424</b>	<b>1.967</b>	<b>76.171</b>	<b>189</b>	<b>95.611</b>

Fonte: MIT

**Tab. 6.2** ~~~~~ Unità da diporto immatricolate nel 2019

Regione	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore					Navi	
	fino a 10m	da 10,01 a 12m	da 12,01 a 18m	da 18,01 a 24m	Totale	fino a 10m	da 10,01 a 12m	da 12,01 a 18m	da 18,01 a 24m	Totale	oltre 24m	Totale
Liguria	16	45	78	4	143	45	24	48	19	136	-	279
Toscana	7	9	38	6	60	2	11	11	6	30	5	95
Lazio	8	20	40	3	71	16	14	52	16	98	-	169
Campania	4	10	29	-	43	16	24	48	7	95	-	138
Calabria	3	10	19	-	32	-	3	-	-	3	-	35
Puglia	3	5	12	-	20	12	5	6	-	23	-	43
Molise	1	-	-	-	1	1	-	-	1	2	-	3
Abruzzo	-	-	4	-	4	1	6	7	1	15	-	19
Marche	1	3	7	-	11	6	5	6	2	19	-	30
Emilia Romagna	8	8	23	1	40	13	5	26	10	54	1	95
Veneto	5	21	21	3	50	11	5	5	2	23	-	73
Friuli Venezia Giulia	-	13	15	1	29	9	5	26	6	46	-	75
Sardegna	3	13	36	-	52	14	10	15	3	42	1	95
Sicilia	1	9	22	-	32	5	7	20	2	34	-	66
Piemonte e Valle d'Aosta	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	1
Lombardia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Trentino Alto Adige	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Umbria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>60</b>	<b>167</b>	<b>344</b>	<b>18</b>	<b>589</b>	<b>152</b>	<b>124</b>	<b>270</b>	<b>75</b>	<b>621</b>	<b>7</b>	<b>1.217</b>

Fonte: MIT

**Tab. 6.3** ~~~~~ Unità da diporto cancellate nel 2019

Regione	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore					Navi	
	fino a 10m	da 10,01 a 12m	da 12,01 a 18m	da 18,01 a 24m	Totale	fino a 10m	da 10,01 a 12m	da 12,01 a 18m	da 18,01 a 24m	Totale	oltre 24m	Totale
Liguria	16	36	39	10	101	92	55	58	29	234	2	337
Toscana	11	13	23	1	48	62	24	27	15	128	5	181
Lazio	9	15	13	3	40	49	18	14	8	89	1	130
Campania	2	8	8	-	18	44	12	14	3	73	1	92
Calabria	1	3	1	-	5	7	4	-	-	11	-	16
Puglia	1	2	1	-	4	15	2	6	-	23	-	27
Molise	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	1
Abruzzo	2	5	3	1	11	9	-	-	-	9	-	20
Marche	5	5	3	-	13	26	9	11	5	51	-	64
Emilia Romagna	10	24	20	2	56	21	13	12	2	48	-	104
Veneto	6	3	11	1	21	29	9	14	2	54	-	75
Friuli Venezia Giulia	7	19	12	3	41	23	17	12	7	59	-	100
Sardegna	4	6	2	2	14	25	6	8	1	40	-	54
Sicilia	3	5	13	-	21	18	6	6	2	32	1	54
Piemonte e Valle d'Aosta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lombardia	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2	-	2
Trentino Alto Adige	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Umbria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>77</b>	<b>144</b>	<b>149</b>	<b>23</b>	<b>393</b>	<b>422</b>	<b>176</b>	<b>182</b>	<b>74</b>	<b>854</b>	<b>10</b>	<b>1.257</b>

Fonte: MIT

**Tab. 6.4** ~~~~~ Saldo immatricolazioni-cancellazioni unità da diporto nel 2019

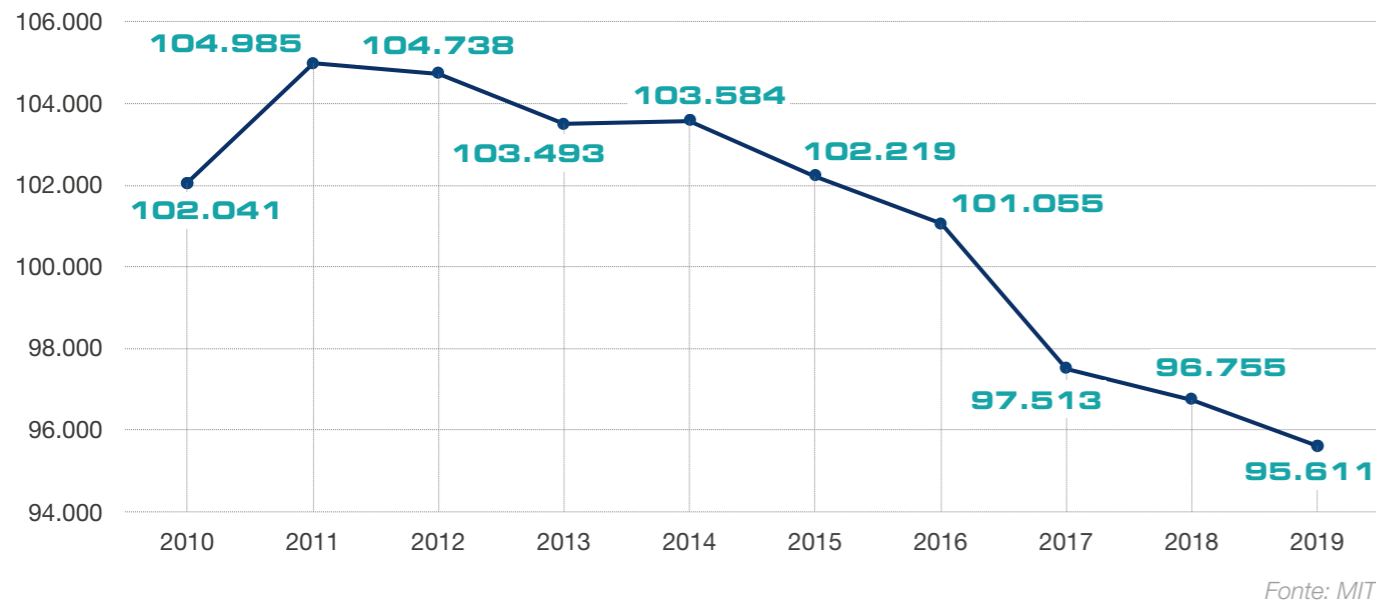
Regione	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore					Navi	
	fino a 10m	da 10,01 a 12m	da 12,01 a 18m	da 18,01 a 24m	Totale	fino a 10m	da 10,01 a 12m	da 12,01 a 18m	da 18,01 a 24m	Totale	oltre 24m	Totale
Liguria	-	9	39	-6	42	-47	-31	-10	-10	-98	-2	-58
Toscana	-4	-4	15	5	12	-60	-13	-16	-9	-98	-	-86
Lazio	-1	5	27	-	31	-33	-4	38	8	9	-1	39
Campania	2	2	21	-	25	-28	12	34	4	22	-1	46
Calabria	2	7	18	-	27	-7	-1	-	-	-8	-	19
Puglia	2	3	11	-	16	-3	3	-	-	-	-	16
Molise	1	-	-	-	1	1	-1	-	1	1	-	2
Abruzzo	-2	-5	1	-1	-7	-8	6	7	1	6	-	-1
Marche	-4	-2	4	-	-2	-20	-4	-5	-3	-32	-	-34
Emilia Romagna	-2	-16	3	-1	-16	-8	-8	14	8	6	1	-9
Veneto	-1	18	10	2	29	-18	-4	-9	-	-31	-	-2
Friuli Venezia Giulia	-7	-6	3	-2	-12	-14	-12	14	-1	-13	-	-25
Sardegna	-1	7	34	-2	38	-11	4	7	2	2	1	41
Sicilia	-2	4	9	-	11	-13	1	14	-	2	-1	12
Piemonte e Valle d'Aosta	-	0	-	-	-	-2	-	-	-	1	-	1
Lombardia	-	-	-	-	-	-7	1	-	-	-2	-	-2
Trentino Alto Adige	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Umbria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>-17</b>	<b>23</b>	<b>195</b>	<b>-5</b>	<b>196</b>	<b>-270</b>	<b>-52</b>	<b>88</b>	<b>1</b>	<b>-233</b>	<b>-3</b>	<b>-40</b>

Fonte: MIT

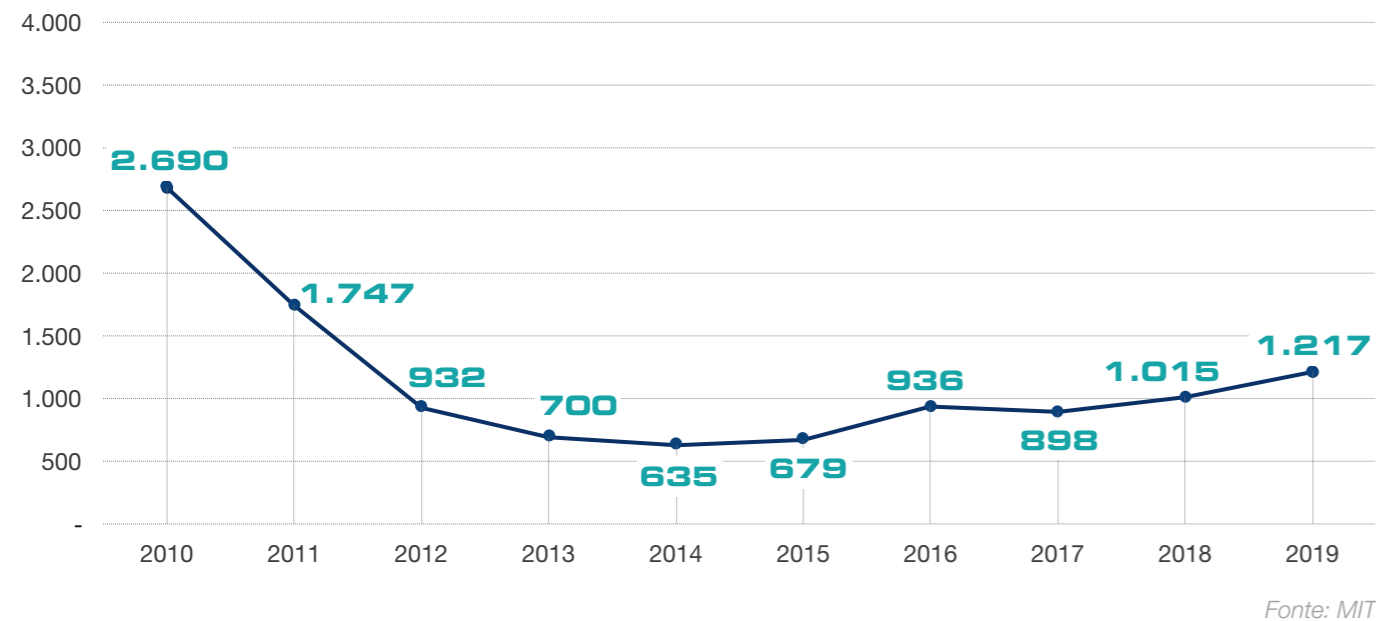




**Fig. 6.3** ~~~~~ **Andamento annuale del parco nautico immatricolato**  
numero di imbarcazioni, 2010-2019



**Fig. 6.4** ~~~~~ **Andamento annuale delle nuove immatricolazioni**  
numero di imbarcazioni, 2010-2019



**Tab. 6.5** ~~~~~ **Composizione parco nautico complessivo**  
anno 2019, stima Confindustria Nautica

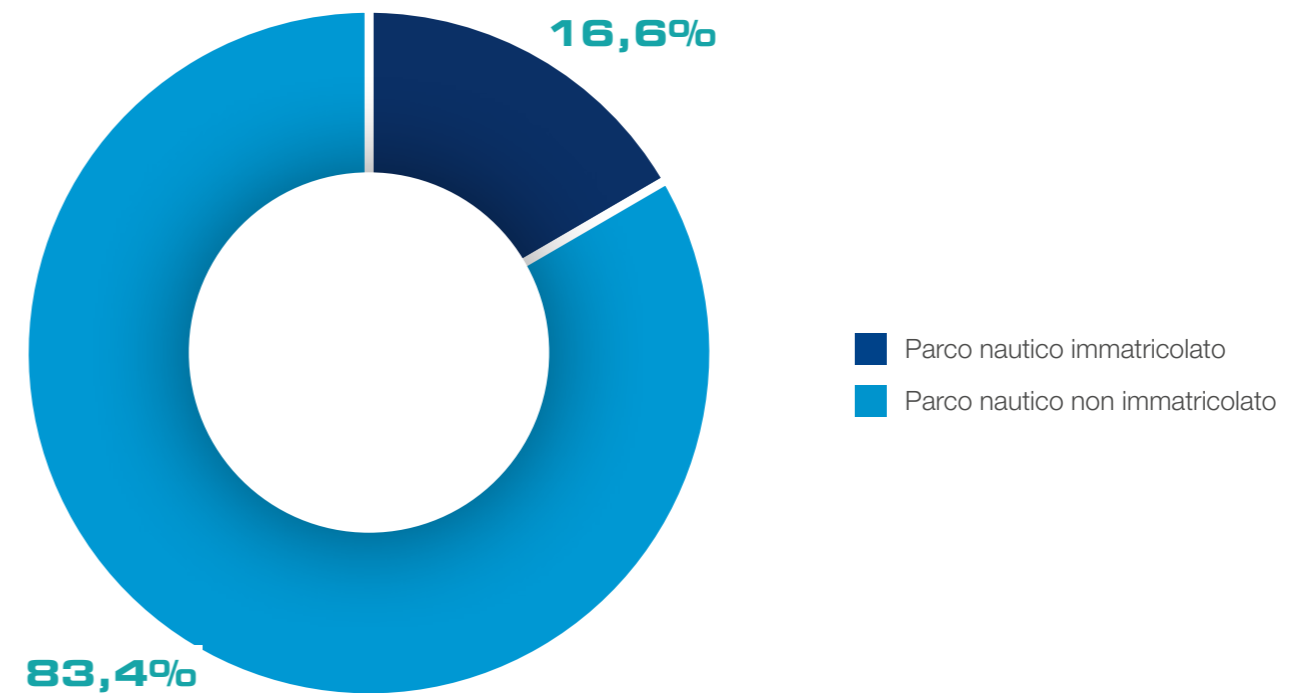
	Unità
Parco nautico immatricolato (al 31/12/2019)	95.611
Parco nautico non immatricolato (stima 2019)	480.000
<b>Totale</b>	<b>575.611</b>

Se la stima del parco nautico immatricolato già da anni è effettuata con precisione grazie ai dati divulgati annualmente dal Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, il computo del parco nautico non immatricolato presenta maggiori criticità proprio a causa dell'assenza di fonti univoche e ufficiali cui fare riferimento. Si osservi inoltre come l'obbligo di iscrizione ai registri non include i natanti che possono comunque essere iscritti nei registri delle imbarcazioni da diporto, assumendone in tal caso il regime giuridico. Per stimare il parco nautico non immatricolato si è provveduto a suddividere le unità non registrate in tre tipologie: unità a motore; unità a

vela senza motore; altre unità minori (canoe, kayak, altri natanti per uso sportivo, pattini, pedalò, mosconi, altri natanti a remi). La stima delle unità a motore dismesse è stata effettuata in base alla quota media di unità eliminate, calcolata sulla serie storica degli anni precedenti. Per le unità minori e le unità a vela senza motore i dati sono stati corretti eliminando le unità dismesse, sulla base della vita media stimata per tipologia di unità, ovvero 20 anni per le unità a vela e 10 per le altre unità minori. Sono state poi aggiunte le nuove unità acquistate calcolate sulla base dei dati di Confindustria Nautica relativi al numero di unità vendute sul territorio nazionale da un campione

significativo, ponderando il dato sul fatturato nazionale del settore. Per le unità a vela e le unità a motore sono state infine escluse quelle immatricolate sotto i 10 metri, in quanto già parte del parco nautico immatricolato. La stima è stata ulteriormente integrata da una proiezione relativa al trend annuale delle unità non immatricolate di nuova costruzione, mutuandone l'andamento sulla curva delle nuove immatricolazioni. Il parco nautico complessivo comprende sia le unità non immatricolate stimate precedentemente, sia il totale immatricolazioni per il 2019 secondo quanto indicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (tabella 6.5 e figura 6.5).

**Fig. 6.5** ~~~~~ **Composizione percentuale parco nautico complessivo**  
valori percentuali, anno 2019, stima Confindustria Nautica



**6.b Nel mondo**

La situazione del parco nautico mondiale per l'anno 2019 è stata analizzata alla luce dei dati forniti da ICO-MIA (International Council of Marine Industry Association), che li raccoglie direttamente dalle associazioni nazio-

nali dei Paesi più rilevanti.

Nelle diverse tabelle del presente capitolo sono stati presi in considerazione i dati relativi a Croazia, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Italia, Norvegia, Paesi Bassi, Regno Unito, Repubblica Ceca, Polonia, Spagna, Svezia e Svizzera per quanto

riguarda l'area europea, e ad Argentina, Australia, Brasile, Canada, Cina, Giappone, Israele, Nuova Zelanda, Stati Uniti, Sri Lanka e Turchia relativamente al resto del mondo.

È opportuno precisare che i metodi di raccolta dei dati e la relativa affidabilità variano secondo i diversi Paesi, e

che in alcuni casi non sono disponibili tutte le informazioni; pertanto non è sempre possibile un confronto diretto dei dati. Alcuni Paesi non hanno aggiornati i dati rispetto allo scorso anno. Per Polonia, Svizzera, Argentina e Cina sono stati recuperati i dati Icomia 2018.

Nella [tabella 6.6](#), per ogni Paese preso in considerazione, vengono illustrati i dati relativi al parco nautico complessivo, scomposto nelle seguenti categorie merceologiche:

- unità a vela
- unità a motore entro-bordo o entrofuoribordo

- unità a motore fuoribordo e unità rigide
- unità pneumatiche di lunghezza >2,5m e di peso >20kg
- PWCs (moto d'acqua).

Nella tabella compare inoltre il numero di unità da diporto ogni 1.000 abitanti, ottenuto dal rapporto tra parco

**Tab. 6.6** Parco nautico mondiale

anno 2019

Nazione	Popolazione	Unità da diporto per 1000 abitanti	Totale parco nautico	Unità a vela	Unità a motore eb o efb	Unità con motore fb e unità rigide	Unità pneumatiche >2,5m >20kg	PWCs	Altre unità
Francia	65.129.731	17,42	1.134.438	207.987	198.752	397.683	204.546	59.075	66.395
Norvegia	5.378.859	151,33	814.000	41.000	164.000	426.000	170.000	13.000	-
Svezia	10.036.391	67,61	678.600	67.300	86.700	524.600	-	-	-
Italia****	60.550.092	9,51	575.611	19.251	76.360	-	-	-	480.000
Regno Unito	67.530.161	8,34	563.178	216.732	97.123	170.987	63.939	14.397	-
Finlandia	5.532.159	100,76	557.400	18.600	56.600	475.000	500	6.700	-
Paesi Bassi	17.097.123	29,13	498.000	185.000	140.000	173.000	-	-	-
Germania**	83.517.046	5,75	480.000	-	-	-	-	-	-
Grecia	10.473.452	17,63	184.689	6.145	13.635	133.799	24.410	6.700	-
Spagna	46.736.782	3,63	169.490	88.390	53.300	6.400	12.900	8.500	-
Croazia**	4.130.299	24,81	102.475	-	-	-	-	-	-
Svizzera*	8.500.000	11,35	96.466	28.584	61.562	6.320	-	-	-
Polonia*	37.887.771	2,13	80.886	71.685	226	4.923	2.000	2.052	-
Repubblica Ceca	10.689.213	5,97	63.820	15.505	6.315	11.000	30.000	1.000	-
Estonia	1.325.649	26,36	34.948	1.054	11.657	14.331	6.666	1.228	12
<b>EUROPA</b>	<b>434.514.728</b>	<b>482</b>	<b>6.034.001</b>	<b>967.233</b>	<b>966.230</b>	<b>2.344.043</b>	<b>514.961</b>	<b>112.652</b>	<b>546.407</b>
Canada**	37.411.038	229,88	8.600.000	-	-	-	-	-	-
Australia	25.203.200	40,21	1.013.308	30.780	86.588	761.190	55.250	79.500	-
Nuova Zelanda	4.783.062	167,97	803.408	49.870	22.589	217.680	33.129	24.390	455.750
Giappone	126.860.299	2,30	292.200	13.300	46.000	138.500	32.600	61.800	-
Argentina*	44.500.000	4,68	208.456	3.961	20.229	150.688	33.578	-	-
Cina*	1.393.800.000	0,08	116.475	2.776	8.956	47.374	57.369	-	-
Turchia	83.429.607	1,19	99.390	11.090	32.800	33.450	22.050	-	-
Brasile	211.049.519	0,34	72.432	8.934	18.948	34.750	4.860	4.940	-
Israele	8.519.373	3,14	26.734	-	-	18.193	-	8.541	-
Sri Lanka	21.323.734	0,07	1.487	55	200	1.150	22	60	-
<b>ALTRI PAESI</b>	<b>1.956.879.832</b>	<b>5,74</b>	<b>11.233.890</b>	<b>120.766</b>	<b>236.310</b>	<b>1.402.975</b>	<b>238.858</b>	<b>179.231</b>	<b>455.750</b>
<b>USA***</b>	<b>329.064.917</b>	<b>47,97</b>	<b>15.785.224</b>	<b>1.580.043</b>	<b>2.787.436</b>	<b>7.555.690</b>	<b>1.190.044</b>	<b>2.672.011</b>	
<b>Totale</b>	<b>2.720.459.477</b>	<b>12,15</b>	<b>33.053.115</b>	<b>2.668.042</b>	<b>3.989.976</b>	<b>11.302.708</b>	<b>753.819</b>	<b>1.481.927</b>	<b>3.674.168</b>

\* Per Polonia Svizzera Argentina e Cina i dati relativi al parco nautico sono gli stessi dello scorso anno.

\*\* Per Germania, Croazia e Canada i dati sono gli stessi del 2017.

\*\*\* USA, altre unità: dato 2018.

\*\*\*\* Per l'Italia la fonte è "Il Diporto Nautico in Italia - Anno 2019", MIT

Fonte: ICOMIA





nautico complessivo e popolazione residente nei diversi Paesi: tale dato fornisce un'indicazione della predisposizione verso la nautica da diporto. La tabella è suddivisa in tre sezioni: nella prima troviamo i Paesi europei, nella seconda quelli extraeuropei, e a parte vengono poi considerati gli Stati Uniti d'America, per evidenziarne l'importanza in termini quantitativi. Le prime due sezioni della tabella sono ordinate in senso decrescente in funzione del parco nautico.

Complessivamente, il parco nautico censito risulta in crescita rispetto al 2018, superando 33 milioni di unità. Nell'ambito del continente europeo, la Francia passa al primo posto, superando Norvegia e Svezia, con oltre 1 milione di unità. Al quarto posto l'Italia, con 576.611 imbarcazioni. Troviamo poi Regno Unito, Finlandia, Paesi Bassi e Germania, con oltre 400.000 unità. Seguono poi, con numeri decisamente inferiori, Grecia, Spagna, Croazia. Sotto le 100.000

unità troviamo infine Svizzera, Polonia, Repubblica Ceca ed Estonia, in ordine decrescente.

Con riferimento al resto del mondo spicca certamente il dato relativo agli Stati Uniti, che contano un parco nautico di quasi 16 milioni di unità. Per quanto riguarda gli altri Paesi, il Canada risalta per l'ingente parco nautico (8.600.000, invariato rispetto al 2017), e per il considerevole numero di imbarcazioni per mille abitanti (circa 230). Seguono Australia e Nuova Zelanda, con numeri importanti, e Giappone, Argentina e Cina sopra le 100.000 unità. Chiudono la classifica Turchia, Brasile, Israele e Sri Lanka.

Per quanto riguarda la composizione per tipologia di motorizzazione e imbarcazione (figura 6.6), il grafico non tiene conto dei Paesi per cui è disponibile solo il dato complessivo: il numero di unità cui si riferisce ammonta a 23.870.640 (circa tre quarti del parco nautico complessivo). Si

segnala la forte influenza esercitata dalla ripartizione del parco nautico USA, che pesa per il 48% sul dato complessivo e per il 66% sul parco nautico di cui è disponibile la suddivisione.

Le unità a vela rappresentano l'11,2% del totale; nell'ambito delle unità a motore, le unità fuoribordo e rigide (47,3%) prevalgono largamente sulle unità entro bordo ed entrofuoribordo (16,7%) e su quelle pneumatiche (3,2%).

Va infine considerato che alcune categorie non prevedono l'obbligo di registrazione, e che nelle statistiche fornite da alcuni Paesi non sono conteggiate le navi da diporto oppure le unità pneumatiche. Questo impedisce di comprendere quanto influiscano i superyacht, o le piccole imbarcazioni, come le derive, i surf, le canoe, etc., nella composizione del parco nautico.

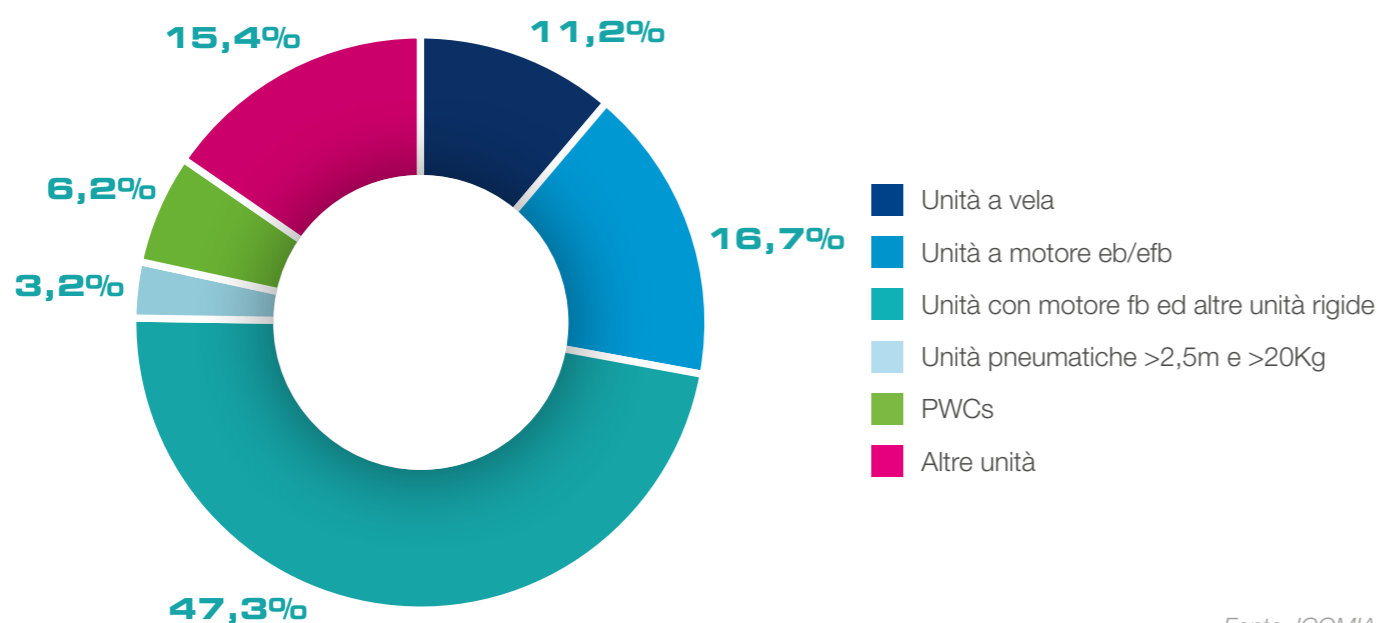
La tabella 6.7 illustra la distribuzione delle unità da diporto in relazione alla

lunghezza delle coste dei Paesi oggetto di osservazione. L'indicazione della densità di imbarcazioni lungo le coste permette di effettuare una valutazione sullo sviluppo del diportismo. Nella tabella non sono conteggiate le acque interne, per cui è possibile che il numero di imbarcazioni per 100 km di costa di alcuni Paesi appaia

particolarmente elevato; nello specifico, per quanto riguarda i Paesi Bassi (124.500 unità ogni 100 km di costa) e la Germania (13.245 unità) deve essere considerato il forte sviluppo delle vie d'acqua interne navigabili (canali e fiumi), mentre per la Svezia (8.483 unità) è necessario ricordare la notevole incidenza del diportismo lacustre.

In Italia, il numero di unità da diporto ogni 100 km di costa è di 7.805 unità, stabile rispetto agli anni passati. Gli Stati Uniti, che contano 133.342 km di costa, presentano un valore significativo di unità da diporto ogni 100 km di costa (11.838 unità). Tra gli altri Paesi extraeuropei si segnalano Israele e Nuova Zelanda.

**Fig. 6.6** ~~~~~ Parco nautico mondiale, ripartizione per tipologia  
valori percentuali, anno 2019



Fonte: ICOMIA

**Tab. 6.7** ~~~~~ Distribuzione delle unità da diporto lungo le coste  
anno 2019

Nazione	Popolazione	Parco nautico complessivo	km di costa	Unità da diporto per 100 km di costa
Francia	65.129.731	1.134.438	5.700	19.902
Norvegia	5.378.859	814.000	53.200	1.530
Svezia	10.036.391	678.600	8.000	8.483
Italia****	60.550.092	575.611	7.375	7.805
Regno Unito	67.530.161	563.178	17.381	3.240
Finlandia	5.532.159	557.400	46.200	1.206
Paesi Bassi	17.097.123	498.000	400	124.500
Germania**	83.517.046	480.000	3.624	13.245
Grecia	10.473.452	184.689	15.000	1.231
Spagna	46.736.782	169.490	7.880	2.151
Croazia**	4.130.299	102.475	5.835	1.756
Polonia*	37.887.771	80.886	770	10.505
Estonia	1.325.649	34.948	8.750	399
<b>EUROPA</b>	<b>415.325.515</b>	<b>5.873.715</b>	<b>180.115</b>	<b>3.261</b>
Canada**	37.411.038	8.600.000	233.802	3.678
Australia	25.203.200	1.013.308	66.530	1.523
Nuova Zelanda	4.783.062	803.408	15.134	5.309
Giappone	126.860.299	292.200	33.889	1.931
Argentina*	44.500.000	208.456	5.087	615
Cina*	1.393.800.000	116.475	18.000	2.290
Turchia	83.429.607	99.390	8.533	1.165
Brasile	211.049.519	72.432	7.500	966
Israele	8.519.373	26.734	273	9.793
Sri Lanka	21.323.734	1.487	1.340	111
<b>ALTRI PAESI</b>	<b>1.956.879.832</b>	<b>11.233.890</b>	<b>390.088</b>	<b>27.380</b>
<b>USA***</b>	<b>329.064.917</b>	<b>15.785.224</b>	<b>133.342</b>	<b>11.838</b>
<b>Totale</b>	<b>2.701.270.264</b>	<b>32.892.829</b>	<b>703.545</b>	<b>4.675</b>

\* Polonia, Argentina e Cina: dati 2018.

\*\*\* USA, altre unità: dato 2018.

Fonte: ICOMIA

\*\* Germania, Croazia e Canada: dati 2017.

\*\*\*\* Per l'Italia la fonte è "Il Diporto Nautico in Italia - Anno 2019", MIT.

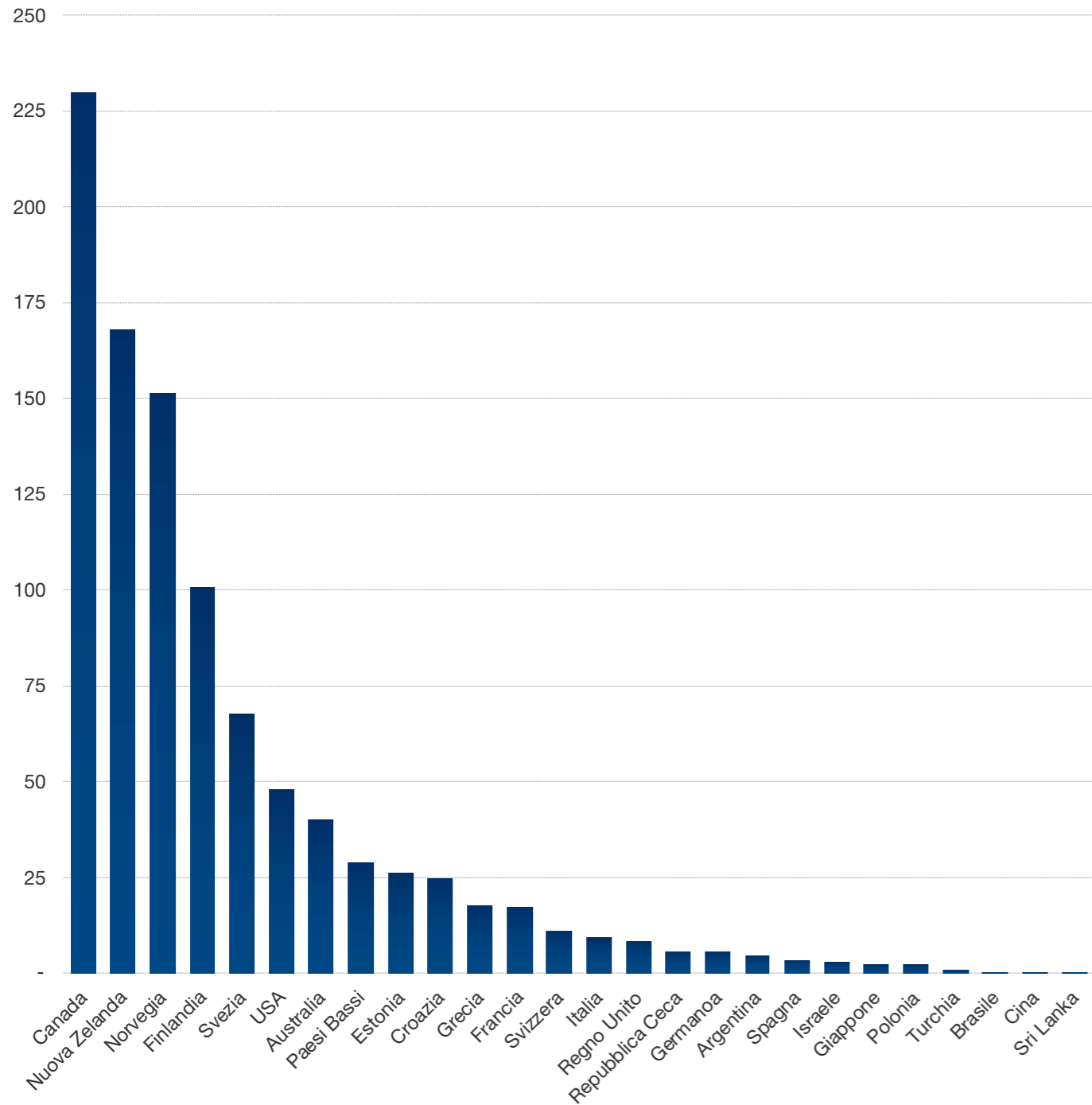


La figura 6.7 illustra la diffusione di imbarcazioni da diporto nei Paesi oggetto di osservazione, in termini di unità ogni mille abitanti. La posizione in classifica dipende naturalmente dalla consistenza del parco nautico e dalla nu-

merosità della popolazione residente. La figura 6.8 riporta la suddivisione del parco nautico mondiale per area geografica, mentre nella figura 6.9 possiamo osservarne il trend negli ultimi 10 anni. Si nota la superiorità del parco

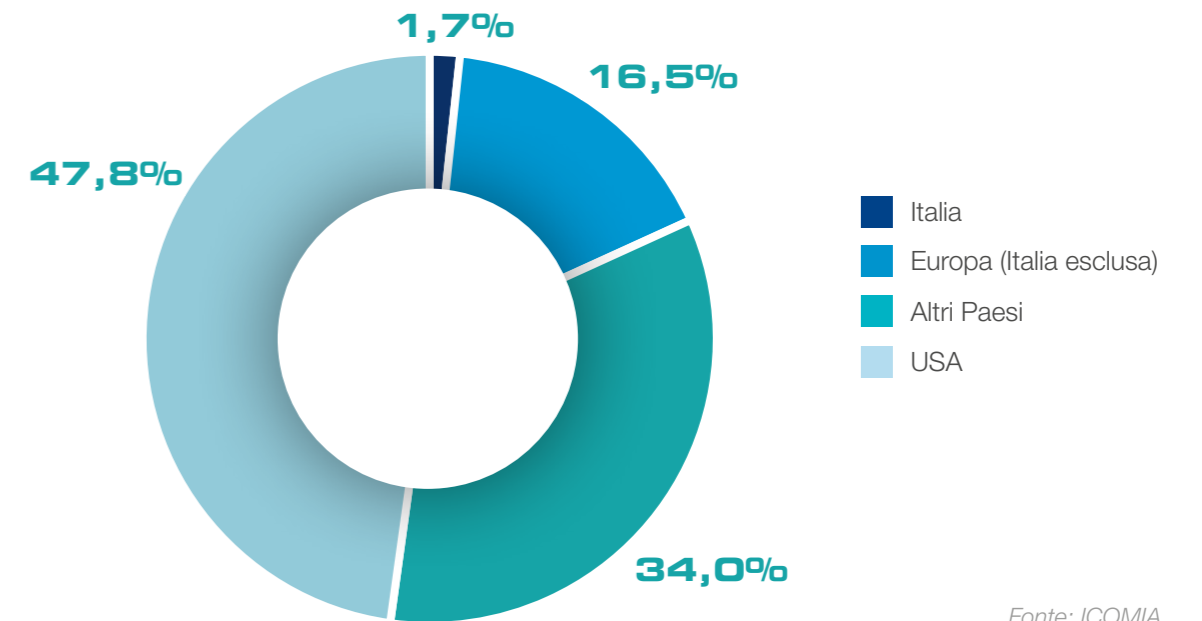
nautico statunitense (48%). La ripartizione è stabile rispetto allo scorso anno.

**Fig. 6.7** Parco nautico mondiale, densità unità da diporto per 1000 abitanti  
anno 2019



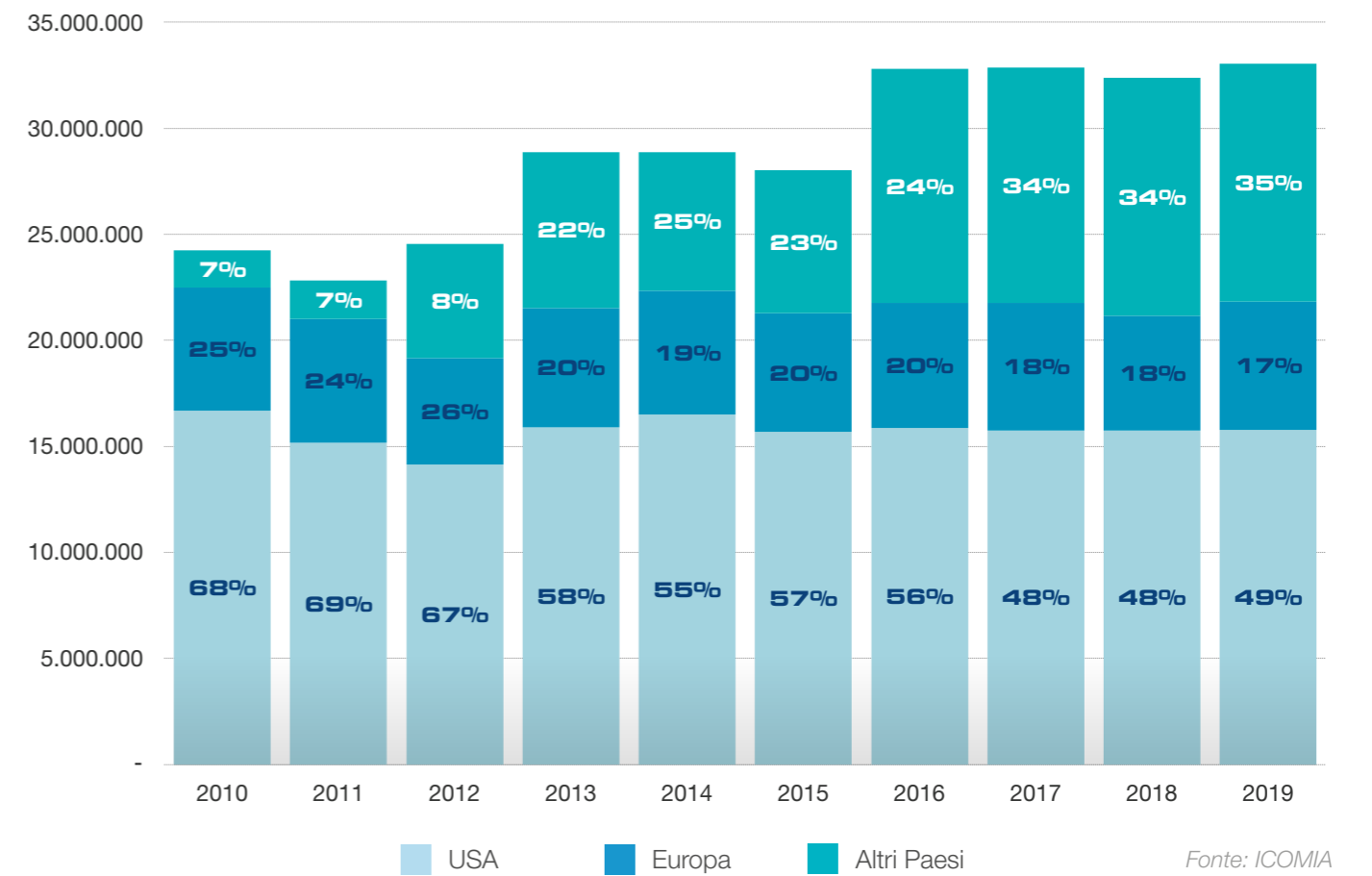
Fonte: ICOMIA

**Fig. 6.8** Parco nautico mondiale, ripartizione geografica  
valori percentuali, anno 2019



Fonte: ICOMIA

**Fig. 6.9** Parco nautico mondiale, trend 2009-2019  
valori percentuali



Fonte: ICOMIA



**7.**

## La ricettività

### 7.a In Italia

Le analisi condotte in questa parte del rapporto riguardano la ricettività delle regioni italiane per il 2019 in termini di infrastrutture e posti barca a disposizione dei diportisti. I dati sono stati estratti dalle Pagine Azzurre 2020.

La [tabella 7.1](#) presenta il dato delle strutture portuali in Italia, suddivise in tre macro categorie:

- porti turistici, costituiti dalle strutture interamente dedicate al diportismo (i marina)
- porti polifunzionali, prevalentemente di proprietà o a gestione pubblica, costituiti da una pluralità di tipologie di strutture al cui interno, accanto ad eventuali altre destinazioni, vi è comunque una porzione utilizzata esclusivamente per la nautica da diporto (porti e porticcioli, porti industriali e commerciali, porti canale e darsene)
- punti di ormeggio, costituiti dalle strutture a carattere stagionale non dotate di banchine “fisse” ma di strutture rimovibili nella stagione invernale, quando la conformazione del sito che li ospita non permette una buona protezione dall'azione del mare (banchine e pontili, spiagge attrezzate, approdi e rade).

Dalla [tabella 7.1](#) si evince come la maggior parte dei porti in Italia siano polifunzionali (458, pari al 59% delle strutture), seguiti dai punti di ormeg-

gio (236, pari al 30%) e dai marina (85, 11% circa). Sicilia e Sardegna registrano il maggior numero di infrastrutture, rispettivamente 137 e 118 unità, seguite da Liguria, Puglia, Campania e Toscana che superano le 60 strutture. Rispetto alle tabelle disponibili sulle Pagine Azzurre, si segnala che Fano - Marina dei Cesari, nelle Marche, è stato catalogato come Marina; Santo Stefano al Mare, in Liguria, è stato considerato come darsena; Marina Sveva, in Molise, è stato catalogato come marina.

Rispetto al 2018 le uniche variazioni nel numero di strutture si registrano in Campania (un marina in più) e in Sicilia (due porti e due darsene in meno). Il secondo aspetto rilevante della ricettività fa riferimento ai posti barca, ossia alla capacità delle strutture portuali di accogliere le imbarcazioni ([tabella 7.2](#)). In Italia si contano quasi 160 mila posti barca, con una riduzione del 2,5% circa rispetto allo scorso anno. La regione con il più alto numero di posti è la Liguria (21.851), seguita da Sardegna, Toscana, Sicilia e Friuli Venezia Giulia, tutti sopra ai 15.000. La concentrazione minore si registra in Basilicata e Molise, ossia le regioni dove sono presenti il minor numero di strutture portuali (rispettivamente 3 e 4).

Per quanto riguarda la divisione per tipologia portuale, prevale il numero di posti barca nei porti polifunzionali

(99.309 posti, pari al 62% circa del totale), seguita dai marina (43.905 posti, 28%); i punti di ormeggio ospitano complessivamente il 10% dei posti barca a livello nazionale.

Riguardo alla distribuzione dei posti barca fra le singole tipologie di infrastrutture si può notare come i posti barca nei marina siano concentrati in Liguria (7.546 posti), Friuli Venezia Giulia (5.469), Sardegna (4.999) e Toscana (3.999): queste quattro regioni insieme offrono il 50% dei posti complessivi nei marina italiani. I punti di ormeggio sono invece situati prevalentemente in Sardegna e Sicilia (rispettivamente 3.881 e 3.866) e in Veneto (poco meno di 2.000). Queste tre regioni raggiungono il 60% dei punti di ormeggio complessivamente disponibili sul territorio.

La [tabella 7.2](#) mostra anche la dimensione media dei porti italiani (circa 205 posti barca, in lieve diminuzione rispetto ai 209 del 2018) e la dimensione media delle diverse tipologie di strutture: i marina hanno un numero medio di posti barca (517) più che doppio rispetto ai porti polifunzionali (217), mentre i punti di ormeggio presentano una dimensione media di 69 posti barca.

La [figura 7.1](#) mostra graficamente i dati sopra enunciati. Per ogni regione, attraverso l'indicazione numerica e il colore della costa, viene indicato il numero di posti barca.

**Tab. 7.1** Le infrastrutture portuali italiane: distribuzione per tipologia

anno 2019, elaborazioni su dati Pagine Azzurre

Regione	n. infrastrutture	Porti turistici	Porti polifunzionali				Punti di ormeggio				
		marina	porto	porto industriale / commerciale	porto canale	darsena	totale porti funzionali	banchina / pontile	spiaggia attrezzata	approdo / rada	totale punti di ormeggio
Liguria	70	13	34	4	1	6	45	8	1	3	12
Toscana	64	7	21	2	9	5	37	15	1	4	20
Lazio	41	3	13	1	11	9	34	1	1	2	4
Campania	68	5	39	2	4	1	46	14	-	3	17
Basilicata	3	2	1	-	-	-	1	-	-	-	-
Calabria	40	1	15	4	-	-	19	8	10	2	20
Sicilia	137	5	51	7	1	3	62	63	-	7	70
Sardegna	118	12	37	5	3	5	50	42	-	14	56
Puglia	69	3	38	4	2	9	53	13	-	-	13
Molise	4	1	3	-	-	-	3	-	-	-	-
Abruzzo	12	1	7	-	1	1	9	2	-	-	2
Marche	17	3	5	2	2	2	11	1	1	1	3
Emilia Romagna	27	8	2	1	10	4	17	2	-	-	2
Veneto	59	8	6	2	7	27	42	9	-	-	9
Friuli Venezia Giulia	50	13	13	5	5	6	29	8	-	-	8
<b>Totale</b>	<b>779</b>	<b>85</b>	<b>285</b>	<b>39</b>	<b>56</b>	<b>78</b>	<b>458</b>	<b>186</b>	<b>14</b>	<b>36</b>	<b>236</b>

**Tab. 7.2** Le infrastrutture portuali italiane: distribuzione dei posti barca

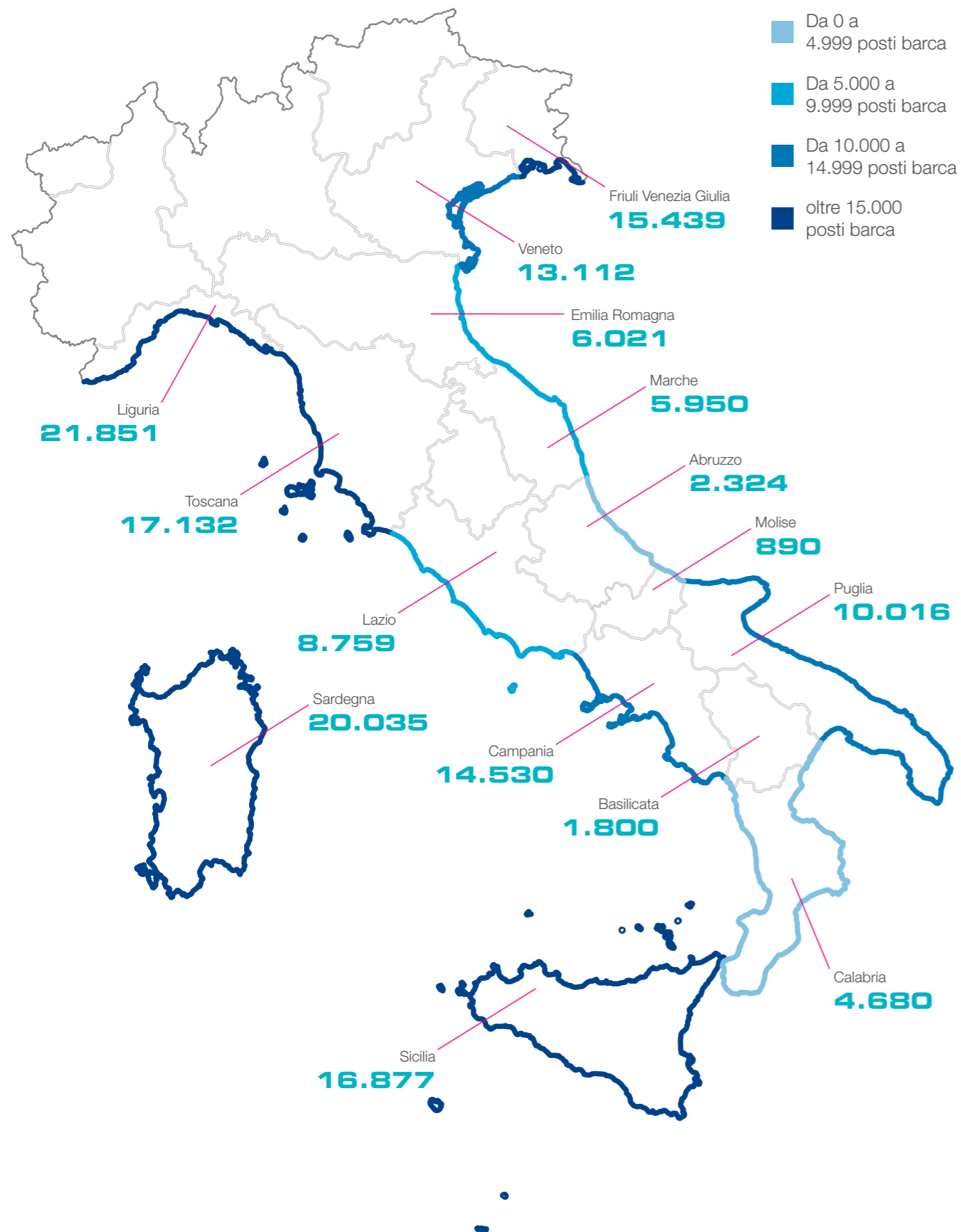
anno 2019, elaborazioni su dati Pagine Azzurre

Regione	totale		Porti turistici	Porti polifunzionali				Punti di ormeggio				
	postì barca	n. infrastrutture	marina	porto	porto industriale / commerciale	porto canale	darsena	totale porti funzionali	banchina / pontile	spiaggia attrezzata	approdo / rada	totale punti di ormeggio
Liguria	21.851	70	7.546	10.456	1.182	2.000	430	14.068	117	60	60	237
Toscana	17.132	64	3.999	5.616	-	4.847	1.174	11.637	326	-	1.170	1.496
Lazio	8.759	41	2.978	2.370	-	2.477	926	5.773	-	8	-	8
Campania	14.530	68	2.943	9.021	1.175	300	40	10.536	1.051	-	-	1.051
Basilicata	1.800	3	1.200	600	-	-	-	600	-	-	-	-
Calabria	4.680	40	205	3.588	137	-	-	3.725	208	342	200	750
Sicilia	16.877	137	2.195	9.606	600	160	450	10.816	3.716	-	150	3.866
Sardegna	20.035	118	4.999	9.829	-	730	596	11.155	3.839	-	42	3.881
Puglia	10.016	69	1.648	6.393	8	100	839	7.340	1.028	-	-	1.028
Molise	890	4	420	470	-	-	-	470	-	-	-	-
Abruzzo	2.324	12	1.250	974	-	100	-	1.074	-	-	-	-
Marche	5.950	17	2.510	2.210	-	966	264	3.440	-	-	-	-
Emilia Romagna	6.021	27	3.512	124	-	1.252	385	1.761	748	-	-	748
Veneto	13.112	59	3.031	605	-	2.170	5.336	8.111	1.970	-	-	1.970
Friuli Venezia Giulia	15.439	50	5.469	2.583	733	4.380	1.107	8.803	1.167	-	-	1.167
<b>Totale</b>	<b>159.416</b>	<b>779</b>	<b>43.905</b>	<b>64.445</b>	<b>3.835</b>	<b>19.482</b>	<b>11.547</b>	<b>99.309</b>	<b>14.170</b>	<b>410</b>	<b>1.622</b>	<b>16.202</b>
<b>Media posti barca</b>	<b>204,64</b>		<b>516,53</b>					<b>216,83</b>				<b>68,65</b>





**Fig. 7.1** Le infrastrutture portuali italiane: distribuzione regionale dei posti barca anno 2019, elaborazioni su dati Pagine Azzurre



**7.b Nel mondo**

In questo paragrafo sono sinteticamente presentati i dati riguardanti le infrastrutture portuali dedicate alla nautica da diporto nel mondo, analizzando il numero di marine e por-

ticcioli e il numero di posti barca. Si specifica che i differenti criteri di raccolta e classificazione dei dati, adottati nei diversi Paesi, possono in parte comprometterne l'affidabilità e la confrontabilità. La tabella 7.3 illustra le dotazioni

infrastrutturali dei vari Paesi. Al di là del mero dato relativo alla consistenza numerica di tali strutture, vengono calcolati due indici: il primo riguarda il rapporto tra numero di unità da diporto e numero di posti barca; il secondo misura la

**Tab. 7.3** Parco nautico e strutture dedicate al diporto nel mondo anno 2019

Nazione	Parco nautico complessivo	Marine e porticcioli	Posti barca	Unità da diporto per posto barca	% unità da diporto con posto barca
Francia	1.134.438	403	253.040	4	22%
Svezia	678.600	2.000	500.200	1	74%
Italia****	575.611	543	143.214	4	25%
Regno Unito	563.178	575	103.000	5	18%
Finlandia	557.400	1.300	80.900	7	15%
Paesi Bassi	498.000	1.160	245.000	2	49%
Germania**	480.000	2.700	n.a.	n.a.	n.a.
Grecia	184.689	60	23.305	8	13%
Spagna	169.490	370	130.925	1	77%
Croazia**	102.475	245	18.179	6	18%
Polonia*	80.886	1.310	48.900	2	60%
Repubblica Ceca	63.820	50	2.000	32	3%
Estonia	34.948	222	843	41	2%
<b>EUROPA</b>	<b>5.024.767</b>	<b>10.666</b>	<b>1.546.663</b>	<b>3</b>	<b>31%</b>
Canada**	8.600.000	1.472	n.a.	n.a.	n.a.
Australia	1.013.308	340	62.891	16	6%
Nuova Zelanda	803.408	45	17.279	46	2%
Giappone	292.200	560	57.000	5	20%
Argentina*	208.456	280	145.000	1	70%
Cina*	116.475	101	13.000	9	11%
Turchia	99.390	80	32.970	3	33%
Brasile	72.432	715	157.223	0,46	217%
Israele	26.734	8	3.760	7	14%
Sri Lanka	1.487	4	322	5	22%
<b>ALTRI PAESI</b>	<b>11.233.890</b>	<b>3.605</b>	<b>489.445</b>	<b>23</b>	<b>4%</b>
<b>USA***</b>	<b>15.785.224</b>	<b>11.500</b>	<b>2.070.000</b>	<b>8</b>	<b>13%</b>
<b>Totale</b>	<b>32.043.881</b>	<b>25.771</b>	<b>4.106.108</b>	<b>8</b>	<b>13%</b>

Si precisa che il parco nautico complessivo non coincide in questo caso con quello delle tabelle precedenti, in quanto per alcuni Paesi non sono disponibili i dati sulle strutture dedicate alla nautica, e poiché non sono stati inseriti i Paesi senza sbocco al mare.

\* Polonia, Argentina e Cina: dati 2018.  
\*\* Germania, Croazia e Canada: dati 2017.

\*\*\* USA, altre unità: dato 2018.  
\*\*\*\* Per l'Italia la fonte è la pubblicazione "Pagine Azzurre 2019"

Fonte: ICOMIA



corrispondente percentuale di unità da diporto con possibilità di ormeggio sulla totalità del parco nautico. Questi due indici permettono di determinare il livello di dotazione infrastrutturale dei vari Paesi in rapporto al rispettivo parco nautico. Questa valutazione è particolarmente importante, in quanto il livello quantitativo (oltre a quello qualitativo) delle infrastrutture da diporto influenza nettamente lo sviluppo del settore: la scarsa o abbondante disponibilità di posti barca può rappresentare un ostacolo o un incentivo alla diffusione del diportismo.

Si precisa che il parco nautico complessivo non coincide in questo caso

con quello delle tabelle precedenti, in quanto per alcuni Paesi non sono disponibili i dati sulle strutture dedicate alla nautica (Norvegia, Croazia), e poiché non sono compresi i Paesi senza sbocco al mare. In termini assoluti, gli USA sono il Paese con il maggior numero di marine (11.500) e di posti barca (2.070.000), anche in virtù della maggiore estensione delle coste (oltre 133.000 km – [tabella 6.7](#)). In termini relativi, invece, la disponibilità di posti barca rapportata al parco nautico non è elevatissima (8 unità per posto barca), ma questo dato può essere in parte spiegato dalla consuetudine di molti americani a tenere le imbarcazioni,

anche di dimensioni rilevanti, in ormeggi privati presso la propria abitazione, oppure, generalmente in caso di barche fino a 10 metri, di utilizzare carrelli e scivoli.

Per quanto concerne il numero complessivo di marine e porticcioli, gli USA sono seguiti dall'Europa considerata nel suo complesso (10.666). In Europa, Germania, Svezia, Polonia, Finlandia e Paesi Bassi presentano ognuno oltre 1.000 infrastrutture. L'Europa dispone di 1.546.663 posti barca: primeggiano Svezia Francia, Paesi Bassi, Italia, Spagna e Regno Unito, con oltre 100.000 posti.

Le ultime due colonne della tabella

presentano i dati relativi alle unità da diporto per posto barca e la percentuale di unità da diporto con posto barca. Naturalmente questo dato rispecchia da un lato la dotazione infrastrutturale del Paese e dall'altro la consistenza del parco nautico.

Alcuni dei Paesi in cui la percentuale di imbarcazioni con posto barca è elevata non hanno in realtà una buona dotazione infrastrutturale, ma sono invece caratterizzati da un parco nautico molto ridotto.

Tra i Paesi oggetto di analisi, per quanto riguarda il numero di imbarcazioni con posto barca, spiccano Spagna e Svezia, seguite da Polonia, e Paesi Bassi, dove rispettivamente il

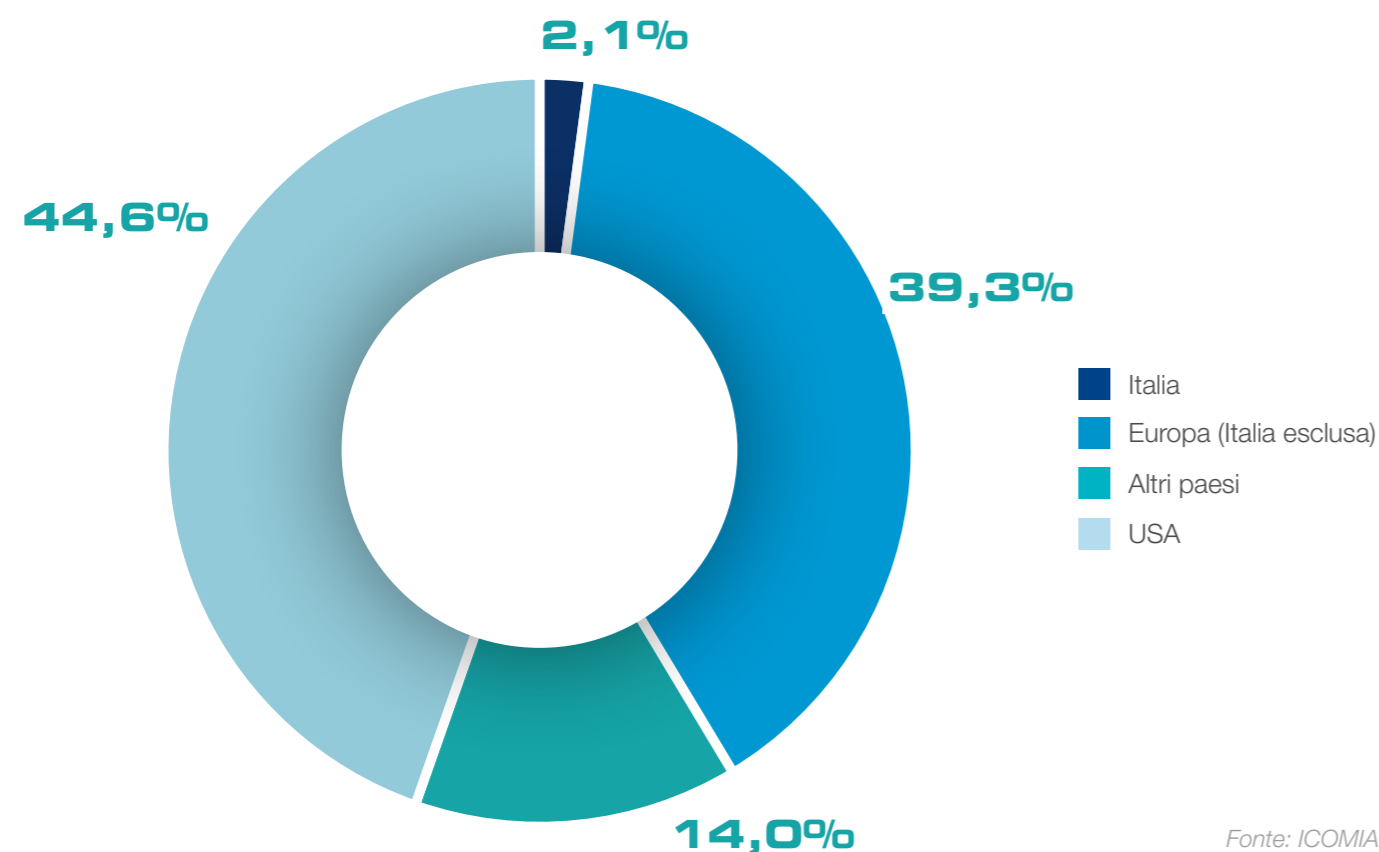
77%, 74%, 60%, 49% delle imbarcazioni dispone di un posto barca; seguono Italia (25%) e Francia (22%). Negli altri Paesi è da notare il dato del Brasile (217%), dove il numero di posti barca è più che doppio rispetto al parco nautico.

In Europa, i Paesi con la dotazione infrastrutturale inferiore rispetto al parco nautico sono Estonia e Repubblica Ceca (2% e 3%). Le [figure 7.2 e 7.3](#) presentano la distribuzione geografica di marine e porticcioli e di posti barca.

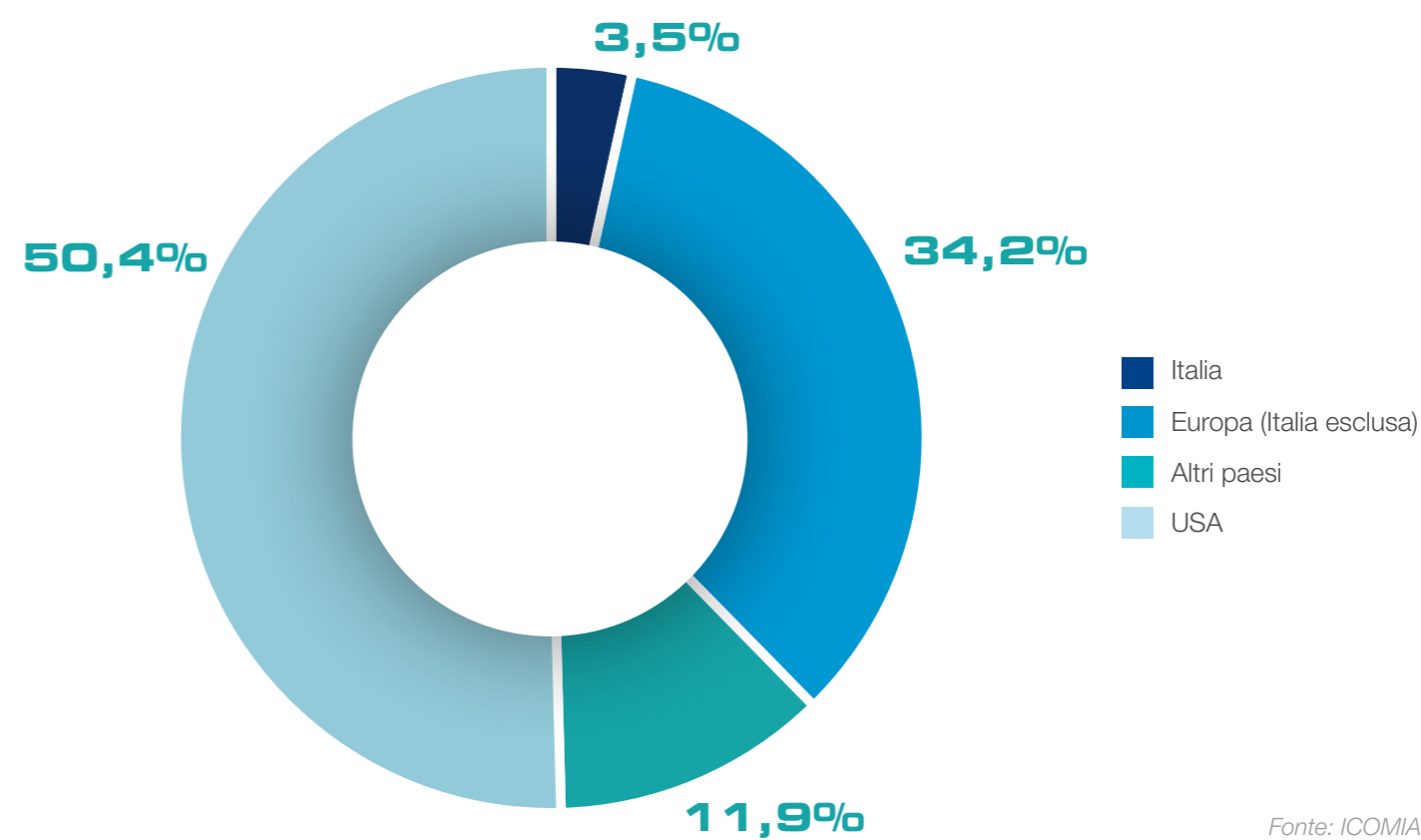
Dall'analisi dei grafici emerge come, per quanto riguarda la distribuzione geografica di marine e porticcioli, gli Stati Uniti prevalgano nei confron-

ti dell'Europa, con il 44,6% contro il 41,4%, mentre gli altri Stati di cui è disponibile il dato contano per il 14%. Analogamente, la [figura 7.3](#) mostra come gli Stati Uniti abbiano la maggioranza assoluta dei posti barca (50,4%), contro il 38% circa dell'Europa e il 12% degli altri Paesi di cui è disponibile il dato. L'Italia conta per poco più del 2% nella suddivisione mondiale di marine e porticcioli, mentre nello stesso contesto il numero di posti barca e ormeggi ammonta al 3,5% circa del totale. Rispetto all'Europa invece l'Italia ha il 5% delle strutture e il 9% circa dei posti barca.

**Fig. 7.2** Marine e porticcioli, distribuzione geografica  
valori percentuali, anno 2019



**Fig. 7.3** Posti barca, distribuzione geografica  
valori percentuali, anno 2019







8.

## Le patenti nautiche in Italia

Vengono elaborati in questo capitolo i dati relativi alle patenti nautiche in Italia per l'anno 2019, resi pubblici a ottobre 2020 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ultima edizione de "Il Diporto Nautico in Italia - Anno 2019". La [figura 8.1](#) riporta il trend delle patenti emesse o rinnovate dal 2010 al 2019. Il dato mostra una certa variabilità, con anni di forte crescita alternati ad anni di calo. In particolare nel 2019 si assiste a una diminuzione del 5% circa e al raggiungimento del minimo storico (54.630 patenti). Questa riduzione è in parte spiegata dal fatto che molti Uffici della Motorizzazione Civile non hanno reso pubblico

il dato relativo al 2019, come riportato nella nota della [tabella 8.1](#).

La [tabella 8.1](#) mostra il numero di patenti emesse o rinnovate nel corso del 2019 per tipo di abilitazione. La maggior parte delle patenti (64%) hanno un'abilitazione entro i 12 metri dalla costa, prevalentemente per le sole imbarcazioni a motore. Per contro, si nota come le patenti senza alcun limite dalla costa sono in prevalenza per imbarcazioni a vela e a motore.

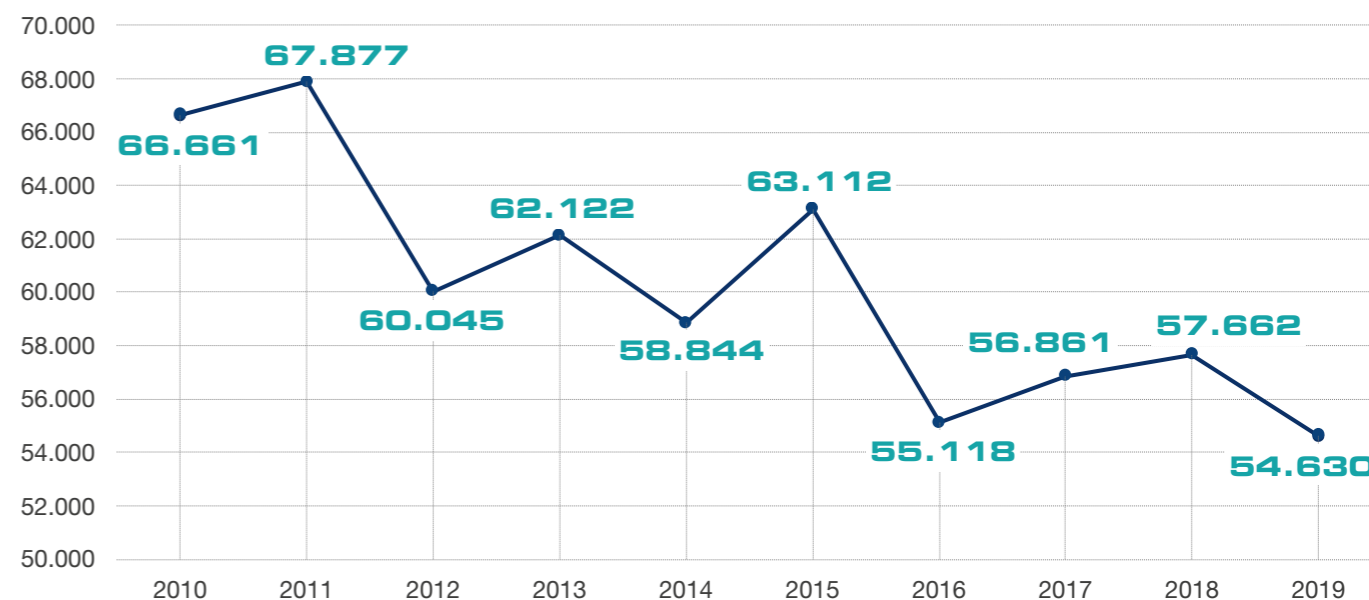
Quasi tre quarti (72%) delle patenti sono rinnovate o sostituite, mentre il 28% sono patenti emesse per la prima volta. La Liguria (8.577) mostra il maggior numero di patenti emesse o rinnovate nel 2019, seguita

dal Lazio (8.094) e dalla Campania (7.054). Emilia Romagna, Toscana e Sicilia hanno un valore superiore a 4.000 patenti.

Il dato della Liguria è particolarmente rilevante se commisurato alla popolazione residente (poco superiore a un milione e mezzo di persone), e confrontato con la popolazione delle altre regioni sopra citate.

Dal [grafico 8.2](#) emerge come il calo del numero di patenti complessive nel 2019 sia in parte imputabile alla diminuzione dei nuovi rilasci, con oltre 1.000 nuove patenti in meno rispetto al 2018.

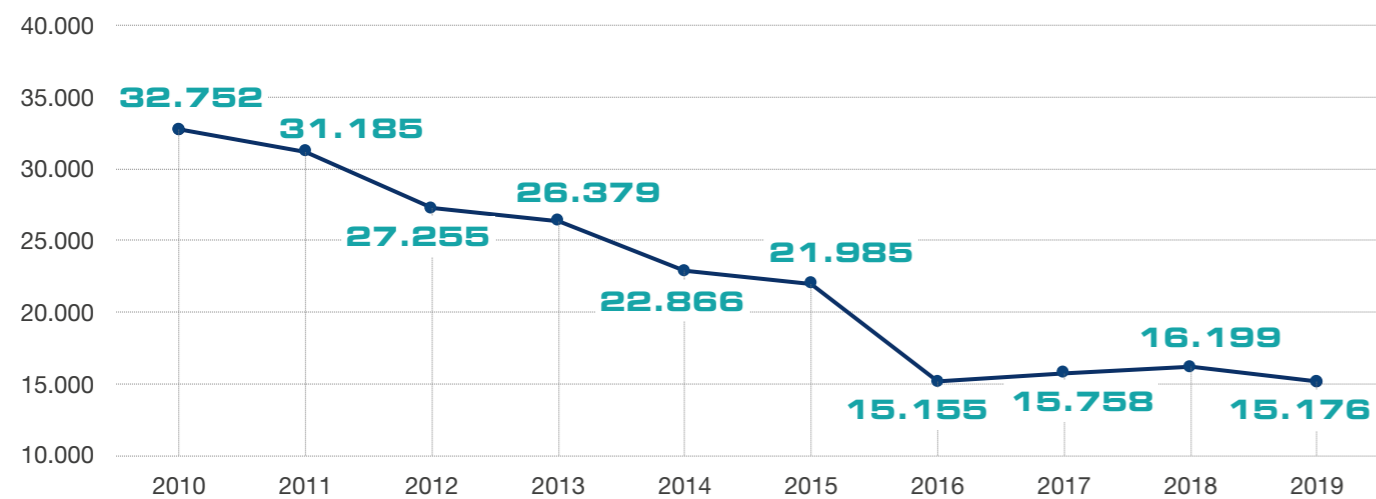
**Fig. 8.1** Andamento annuale rilasci e rinnovi patenti nautiche, trend 2010-2019



Fonte: MIT

**Tab. 8.1** ~~~~~ Patenti nautiche: rilasci e rinnovi  
anno 2019

Regione	Patenti rilasciate per la prima volta						Patenti rinnovate e sostituite						
	Entro 12M dalla costa		Senza alcun limite dalla costa		Nave da diporto	Totale	Entro 12M dalla costa		Senza alcun limite dalla costa		Nave da diporto	Totale	Totale
	Solo motore	Vela e motore	Solo motore	Vela e motore			Solo motore	Vela e motore	Solo motore	Vela e motore			
Liguria	965	658	88	621	9	2.341	977	198	510	4.474	77	6.236	8.577
Toscana	709	372	15	120	40	1.256	1.683	232	553	850	107	3.425	4.681
Lazio	1.405	363	70	262	7	2.107	2.277	330	1.226	2.041	113	5.987	8.094
Campania	984	62	56	70	47	1.219	4.457	174	712	406	86	5.835	7.054
Calabria	285	37	8	12	10	352	581	54	92	94	10	831	1.183
Puglia	515	66	31	72	18	702	1.225	38	229	331	31	1.854	2.556
Molise	46	12	1	5	-	64	4	3	-	1	-	8	72
Abruzzo	145	20	16	38	6	225	165	11	73	128	11	388	613
Marche	111	38	32	132	10	323	219	20	230	350	6	825	1.148
Emilia Romagna	522	274	43	468	8	1.315	1.733	258	244	1.087	12	3.334	4.649
Veneto	481	254	16	116	5	872	214	69	224	574	10	1.091	1.963
Friuli Venezia Giulia	203	192	31	112	6	544	432	295	176	543	26	1.472	2.016
Sardegna	599	141	41	21	3	805	1.082	176	138	172	38	1.606	2.411
Sicilia	1.013	91	76	58	57	1.295	2.215	91	418	304	68	3.096	4.391
Basilicata	34	-	-	-	-	34	55	-	-	-	-	55	89
Piemonte e Valle d'Aosta	170	180	-	-	-	350	312	85	-	-	-	397	747
Lombardia	940	180	-	-	-	1.120	2.690	99	-	-	-	2.789	3.909
Trentino Alto Adige	37	126	-	-	-	163	17	55	-	-	-	72	235
Umbria	56	33	-	-	-	89	120	33	-	-	-	153	242
<b>TOTALE</b>	<b>9.220</b>	<b>3.099</b>	<b>524</b>	<b>2.107</b>	<b>226</b>	<b>15.176</b>	<b>20.458</b>	<b>2.221</b>	<b>4.825</b>	<b>11.355</b>	<b>595</b>	<b>39.454</b>	<b>54.630</b>

**Fig. 8.2** ~~~~~ Andamento annuale delle patenti rilasciate per la prima volta, trend 2010-2019

Fonte: MIT

\* Gli Uffici della Motorizzazione Civile di Asti, Biella, Cuneo, Verbano-Cusio-Ossola, Aosta, Bergamo, Como, Lecco, Cremona, Mantova, Venezia, Belluno, Padova, Rovigo, Treviso, Verona, Vicenza, Trieste, Gorizia, Pordenone, Udine, Imperia, La Spezia, Savona, Ravenna, Ascoli Piceno, Isernia, Avellino, Benevento, Caserta, Salerno, Bari, Brindisi, Taranto, Catanzaro, Cosenza, Reggio Calabria, Palermo, Catania, Agrigento, Caltanissetta, Enna, Ragusa, Nuoro e Sassari non hanno fornito i dati.

Fonte: MIT



LA • NAUTICA • IN  
**C1FR3**  
  
**.LOG.**

Analisi del mercato per l'anno 2020 - Edizione n. 42

[www.lanauticaincifre.it](http://www.lanauticaincifre.it)

Progetto e coordinamento editoriale:

Ing. Stefano Pagani Isnardi - Direttore Ufficio Studi Confindustria Nautica

Supervisione scientifica:

Prof. Marco Fortis - Vice Presidente Fondazione Edison

La Nautica in Cifre è dal 1980 l'unica collana editoriale che fornisce alle imprese, alle istituzioni e agli operatori di settore un sintetico strumento di lettura del quadro economico dell'industria italiana della nautica da diporto.

Questo rapporto - che ha il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti -

è realizzato dall'Ufficio Studi di Confindustria Nautica ([www.confindustrianautica.net](http://www.confindustrianautica.net))

in partnership con Fondazione Edison - diretta dal prof. Marco Fortis - ([www.fondazioneedison.it](http://www.fondazioneedison.it))

e con la collaborazione del Centro Italiano di Eccellenza sulla Logistica Integrata ([www.cieli.unige.it](http://www.cieli.unige.it));

ha contribuito alla redazione di questa edizione ASSILEA - Associazione Italiana Leasing ([www.assilea.it](http://www.assilea.it)).

Il team di ricerca della presente edizione è formato da

Stefano Pagani Isnardi, Elena Morchio, Stefano Pozzi e Paolo Cavalieri per Confindustria Nautica,

Marco Fortis, Monica Carminati, Stefano Corradini e Andrea Sartori per Fondazione Edison,

Enrico Ivaldi per CIELI.

Per le elaborazioni statistiche sono stati anche utilizzati dati pubblicati da: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

Pagine Azzurre; ICOMIA - International Council of Marine Industry Associations.

Sono graditi commenti, suggerimenti e segnalazioni a [statistiche@confindustrianautica.net](mailto:statistiche@confindustrianautica.net)

L'uso, anche parziale, dei dati, delle informazioni, delle tabelle, dei grafici e delle elaborazioni statistiche del presente rapporto è consentito, citando la fonte, esclusivamente dietro espressa autorizzazione di Confindustria Nautica e, per i capitoli di relativa competenza, di Fondazione Edison e Assilea. Ogni abuso o utilizzo non autorizzato sarà perseguito a termini di legge.

Confindustria Nautica

Via San Nazaro, 11/1 - 16145 Genova

[www.confindustrianautica.net](http://www.confindustrianautica.net)

Fondazione Edison

Foro Buonaparte, 31 - 20121 Milano

[www.fondazioneedison.it](http://www.fondazioneedison.it)

Progetto grafico Fuoricentro Studio - [www.fuoricentrostudio.com](http://www.fuoricentrostudio.com)

La presente edizione è stata chiusa in redazione il 15 settembre 2020.

ISBN 978-88-946050-1-3



[www.lanauticaincifre.it](http://www.lanauticaincifre.it)



CONFINDUSTRIA NAUTICA è l'Associazione di settore aderente a Confindustria che dal 1967 ha la rappresentanza istituzionale di tutta la filiera della nautica dalla cantieristica alla componentistica, dai servizi fino al turismo.

Opera a livello istituzionale come soggetto di confronto con le forze politiche, sociali e di governo per la crescita del settore nautico, anche attraverso la proposta legislativa, la raccolta e la diffusione dei dati di settore, la promozione della cultura del mare e lo sviluppo del turismo nautico.



La FONDAZIONE EDISON, nata a Milano nel 1999, sostiene e svolge iniziative nel campo della cultura e della ricerca scientifica per favorire la conoscenza e lo studio degli aspetti socioeconomici, culturali e civili che riguardano i sistemi produttivi locali, ivi incluse le connesse problematiche relative alla formazione, alla ricerca e alla innovazione.