



Università  
Ca' Foscari  
Venezia

Corso di Laurea in

**ECONOMIA e COMMERCIO**

Tesi di Laurea

—  
Ca' Foscari  
Dorsoduro 3246  
30123 Venezia

*La cantieristica da diporto in Italia, situazione  
e prospettive.*

**Relatore**

*Ch. mo Prof. Dino Martellato*

**Laureando**

*Fabio Pescarolo*

*Matricola 772345*

**Anno Accademico**

**2011 / 2012**

*La cantieristica da diporto in Italia, situazione e prospettive*

## **INDICE-SOMMARIO**

	<i>Pag.</i>
<i>Introduzione</i> .....	1

### **Capitolo I**

#### **LO SCENARIO DI RIFERIMENTO**

1.1 La produzione mondiale ed europea di unità da diporto.....	5
1.2 La produzione nazionale.....	8
1.3 La concorrenza sleale.....	12
1.4 La portualità in Italia.....	13

### **Capitolo II**

#### **LE DIMENSIONI DEL SETTORE CANTIERISTICO**

2.1 Definizione.....	19
2.2 Il fatturato.....	20
2.2.1 Unità a motore entrobordo, entrofuoribordo e idrogetto.....	23
2.2.2 Unità a motore fuoribordo.....	24
2.2.3 Unità a vela.....	24

## *La cantieristica da diporto in Italia, situazione e prospettive*

	<i>Pag.</i>
2.2.4 Unità pneumatiche.....	25
2.2.5 Il fatturato delle singole unità a confronto.....	26
2.3 I settori correlati.....	27
2.3.1 Refitting, riparazioni e rimessaggio.....	28
2.3.2 Accessori e componenti.....	29
2.3.3 Motori marini.....	33
2.3.3.1 Motori marini: il fatturato.....	34
2.3.3.2 Motori marini: le tipologie merceologiche.....	36
2.4 La localizzazione territoriale delle imprese.....	38
2.4.1 Le dimensioni delle aziende.....	41
2.5 Studio di una tipologia merceologica: i superyacht.....	44
2.5.1 La produzione Italiana dei superyacht.....	46
2.5.2 Vendite nazionali e reddito pro capite.....	50

## **Capitolo III**

### **I VALORI ECONOMICI DEL COMPARTO**

3.1 I livelli occupazionali.....	53
3.2 L'incidenza del diporto sul Prodotto Interno Lordo.....	60
3.2.1 Contributo al PIL: vari settori a confronto.....	64
3.3 Analisi delle importazioni e delle esportazioni.....	66

## **Capitolo IV**

### **LE PROSPETTIVE DI SVILUPPO**

	<i>Pag.</i>
<b>4.1 l'innovazione tecnologica e la tutela dell'ambiente.....</b>	<b>73</b>
<b>4.1.1 La dematerializzazione nei processi produttivi.....</b>	<b>75</b>
<b>4.1.2 I nuovi sistemi di propulsione.....</b>	<b>76</b>
<b>4.1.3 Le certificazioni come valore aggiunto.....</b>	<b>77</b>
<b>4.2 Il leasing come strumento a sostegno del comparto.....</b>	<b>79</b>
<b>4.3 Il charter nautico.....</b>	<b>81</b>
<b><i>Conclusioni.....</i></b>	<b>85</b>
<b><i>Bibliografia.....</i></b>	<b>89</b>

*La cantieristica da diporto in Italia, situazione e prospettive*

# *La cantieristica da diporto in Italia, situazione e prospettive*

## **Introduzione**

La crisi economico-finanziaria, scoppiata a livello mondiale nell'autunno del 2008, ha pesantemente colpito l'intero comparto cantieristico navale, che ha dovuto ricalibrare i livelli di produzione e rivedere le aspettative di crescita, misurandosi con un mercato globalizzato dove possono posizionarsi solamente imprese solide, efficienti ed attente all'innovazione tecnologica.

In questo scenario competitivo, l'analisi dello stato della cantieristica da diporto<sup>1</sup> italiana non può prescindere dall'analisi del mercato mondiale delle costruzioni navali, dove economie emergenti, quali Cina, Corea ed India, paesi già leader con circa l'80-85% (38,9 milioni di Tslc<sup>2</sup>, nel 2010)<sup>3</sup> delle lavorazioni nelle produzioni navali tradizionali "standard"<sup>4</sup>, si presentano come nuovi competitors anche nel segmento produttivo dei superyachts e

---

<sup>1</sup> Per "unità da diporto" si intende ogni costruzione di qualsiasi tipo e con qualunque mezzo di propulsione destinata alla navigazione da diporto. Si distinguono in 1) nave da diporto: ogni unità con scafo di lunghezza superiore a 24 metri; 2) imbarcazione da diporto: si intende ogni unità con scafo e lunghezza superiore a 10 metri e fino a 24 metri di lunghezza; 3) natante da diporto: ogni unità da diporto a remi o con scafo di lunghezza pari o inferiore a 10 metri. Tutte le misurazioni si intendono effettuate secondo gli opportuni standard armonizzati.

<sup>2</sup> **Tonnellate di Stazza Lorda Compensata:** unità di misura internazionale che offre un indice comune per la produzione commerciale dell'attività cantieristica. Questo indice valuta il carico di lavoro di un cantiere tenendo conto del volume delle capacità di carico della nave, ma anche della forza lavoro necessaria alla per produrla.

<sup>3</sup> Fonte :"**ASSONAVE**, relazione del presidente all'assemblea degli associati e degli aderenti- 19 luglio 2012".

<sup>4</sup> I dati sono forniti da *assonave e ministero delle infrastrutture e dei trasporti* relativi alle costruzioni di: petroliere, porta container, petrolchimiche, navi gasiere ecc.

delle imbarcazioni ad elevato contenuto tecnologico (*navi hi-tech*), settore in cui il nostro paese riveste un ruolo di assoluto rilievo a livello mondiale.

I paesi del *Far East*,<sup>5</sup> con la loro sovraccapacità produttiva, un costo della manodopera nettamente inferiore e una politica commerciale spesso sleale, hanno sicuramente alimentato un fenomeno speculativo che sta influenzando negativamente tutto il comparto.

La situazione dell'industria navale italiana, ancorché prevalentemente posizionata in nicchie specialistiche di eccellenza, non si discosta da quella del resto del mondo: la capacità produttiva (sulla spinta dell'elevata domanda presente fino al 2007-2008) risulta nettamente superiore agli ordini. Tale squilibrio tra domanda ed offerta<sup>6</sup> si concretizza in grossi esuberi nel settore che portano alla chiusura di stabilimenti, a ristrutturazioni aziendali e ad un ricorso diffuso a politiche di sostegno del lavoro (cassa integrazione guadagni).

Oltre ai sopracitati problemi del comparto, che potremmo definire "comuni" a tutto il settore, l'Italia è condizionata da una serie di variabili sfavorevoli interne, quali la netta diminuzione della domanda interna, la scarsa dotazione infrastrutturale (bacini di costruzione), lo scarso supporto finanziario alle imprese, la carenza di posti barca (rispetto alla capacità potenziali), i scarsi investimenti in ricerca e sviluppo, l'incertezza e la complessità degli aspetti fiscali e doganali.

---

<sup>5</sup> Con il termine "**far East**", si intendono i paesi dell'estremo oriente quali Cina, Corea, India, Vietnam.

<sup>6</sup> Molti cantieri si sono visti annullare gli ordini e molti armatori cercano di acquistare a prezzi "stracciati" le imbarcazioni costruite e rimaste invendute, questo fenomeno incide negativamente sulla ripresa del mercato.

Di fronte a tale situazione particolarmente difficile, la cantieristica navale italiana ha dispiegato le sue migliori capacità di reazione: dal miglioramento dell'efficienza produttiva, ad un riposizionamento strategico nel mercato, alla specializzazione.

Chiaramente il settore necessita di una decisa attenzione da parte dello Stato, in particolare con interventi mirati e selettivi che supportino la Ricerca, lo Sviluppo, l'Innovazione, la sicurezza ed il rispetto delle normative ambientali, leve fondamentali per acquisire vantaggi competitivi nelle produzioni nazionali, caratterizzate da alta tecnologia e segmenti produttivi altamente specializzati.

La situazione risulta ancor più complessa per i cantieri medio – piccoli, il cui posizionamento strategico è generalmente più debole, sia con riferimento al portafoglio prodotti (offerta merceologica), che alla specializzazione (know-how), per i quali non è facile (poiché condizionati dal vincolo di bilancio) destinare ingenti somme alla Ricerca e all'Innovazione.

L'analisi che svolgeremo consentirà di tracciare, sulla base di dati statistici<sup>7</sup> forniti dai principali analisti del settore - associazioni di categoria (nazionali ed estere), Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ISTAT (istituto nazionale di statistica) - un quadro sulla situazione della cantieristica navale da diporto italiana: faremo riferimento alle singole categorie merceologiche che la compongono e ai possibili futuri sviluppi, alla luce dell'attuale situazione dei mercati nazionali ed internazionali e delle

---

<sup>7</sup> I dati principali sono riferiti al periodo 2010-2011: gli specialisti di settore pubblicano generalmente i risultati statistici a distanza di circa 2 anni dall'anno di riferimento, questo accade per la complessità delle operazioni di raccolta dati e per la presenza di molte categorie merceologiche all'interno di ogni settore ( in particolare nel diporto).

politiche economiche di sostegno, volte al rilancio della domanda nell'ambito europeo e ad una migliore competitività sul mercato globale.

## **Capitolo I**

### **LO SCENARIO DI RIFERIMENTO**

**1.1 La produzione mondiale ed europea di unità da diporto 1.2 la produzione nazionale 1.3 La concorrenza sleale 1.4 La portualità in Italia.**

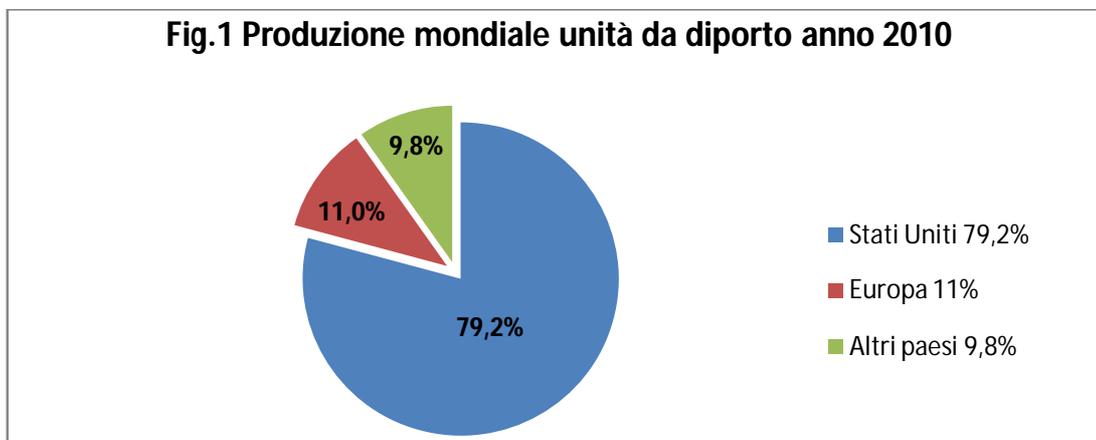
#### **1.1 La produzione mondiale ed europea di unità da diporto**

Dopo un periodo di continua crescita degli ordini mondiali, che ha raggiunto il suo massimo nel 2007, nel corso del 2009 il mercato nautico ha registrato il livello di domanda più basso mai registrato negli ultimi 45 anni, determinando una forte contrazione della produzione di tutto il comparto, con chiusure aziendali e uscita dal mercato di molte imprese.

Il 2011 non presenta molti segnali di miglioramento, a causa del perdurare della crisi finanziaria e del diffondersi di un clima di sfiducia, che ha inciso negativamente sul mercato dell'industria nautica da diporto.

La produzione mondiale nel 2010 si attesta a 653.152 imbarcazioni (664.746 nel 2009, -1,7%). Di queste, 517.360 vengono prodotte negli Stati Uniti con una quota di mercato pari al 79,2%.

Nel grafico seguente (fig.1) è possibile osservare la produzione mondiale in base alle zone geografiche.



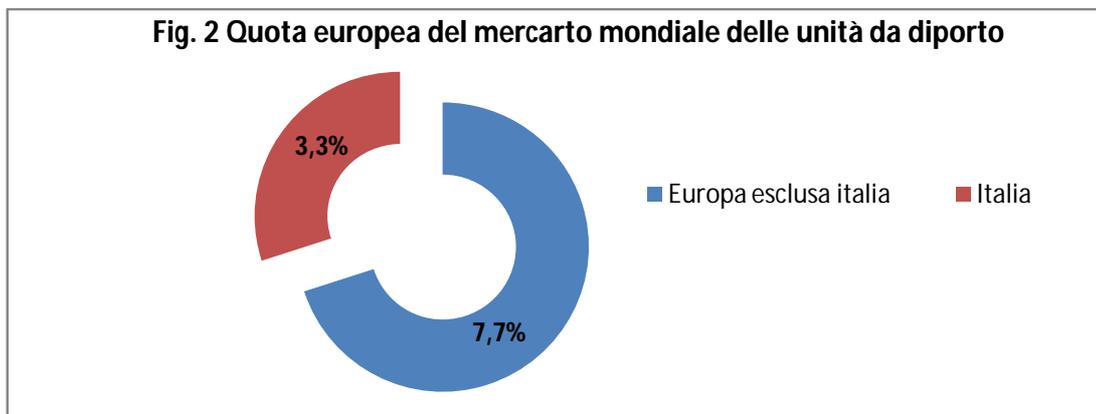
Fonte ICOMIA<sup>8</sup>, anno 2010.

Dall' analisi grafica risulta chiaro come gli Stati Uniti siano il primo produttore a livello mondiale, seguiti dall'Europa, con una produzione di 71.734 imbarcazioni.

Nella valutazione dei dati europei risulta importante analizzare la rilevante quota di mercato detenuta dalla cantieristica italiana da diporto (fig.2).

---

<sup>8</sup> International Council of Marine industry Associations.



Fonte ICOMIA, anno 2010.

La forte spinta delle economie emergenti, che, sostenute dai propri governi, tentano di conquistare quote di mercato anche in questo settore, ha portato alla contrazione della presenza europea: dal 17% del 2008 si passa al 12% nel 2009 ed all'11% nel 2010 (perdita di 6 punti percentuali in 2 anni).

L'Europa ha posto attenzione al problema nella conferenza "Leadership 2015" tenutasi il 21 aprile 2010 a Bilbao: a tal proposito sono state promosse, a possibile rimedio della situazione di stallo, azioni di stimolo per gli investimenti, mediante finanziamenti agevolati e iniziative a garanzia della concorrenza (questo per garantire parità di condizioni non solo a livello europeo ma soprattutto a livello mondiale).

Per un rilancio della domanda di nuove costruzioni è stata, inoltre, promossa una strategia volta ad incentivare lo svecchiamento e la "rottamazione" di flotte composte da imbarcazioni ormai obsolete ed altamente inquinanti<sup>9</sup>.

Nell'ambito europeo resta stabile la presenza dell'Italia, che, grazie alla spinta di alcune categorie merceologiche del settore poco sensibili alla

<sup>9</sup> Le imbarcazioni sono definite inquinanti con riferimento ai valori delle emissioni e dei consumi.

crisi come i superyacht<sup>10</sup> e le imbarcazioni definite di “lusso”, produce circa un terzo delle imbarcazioni complessivamente prodotte in Europa.

## 1.2 La produzione nazionale

La produzione italiana di unità da diporto nel 2010 si attesta a 21.207 imbarcazioni (23.965 nel 2009), con una quota di mercato mondiale pari al 3,3% (3,6% nel 2009).

Diverso è il peso della produzione italiana nel mercato europeo, dove l'Italia produce circa il 29,5% delle 71.734 imbarcazioni costruite.

I dati forniti fanno riferimento all'intero segmento della cantieristica navale da diporto, composta al suo interno dalle seguenti categorie merceologiche:

- Imbarcazioni a vela.
- Imbarcazioni a motore *entro bordo* (eb)<sup>11</sup>, *entrofuori bordo* (efb) e idrogetti.
- Imbarcazioni a motore *fuori bordo* (fb)<sup>12</sup> e unità minori<sup>13</sup>.
- Unità pneumatiche.

---

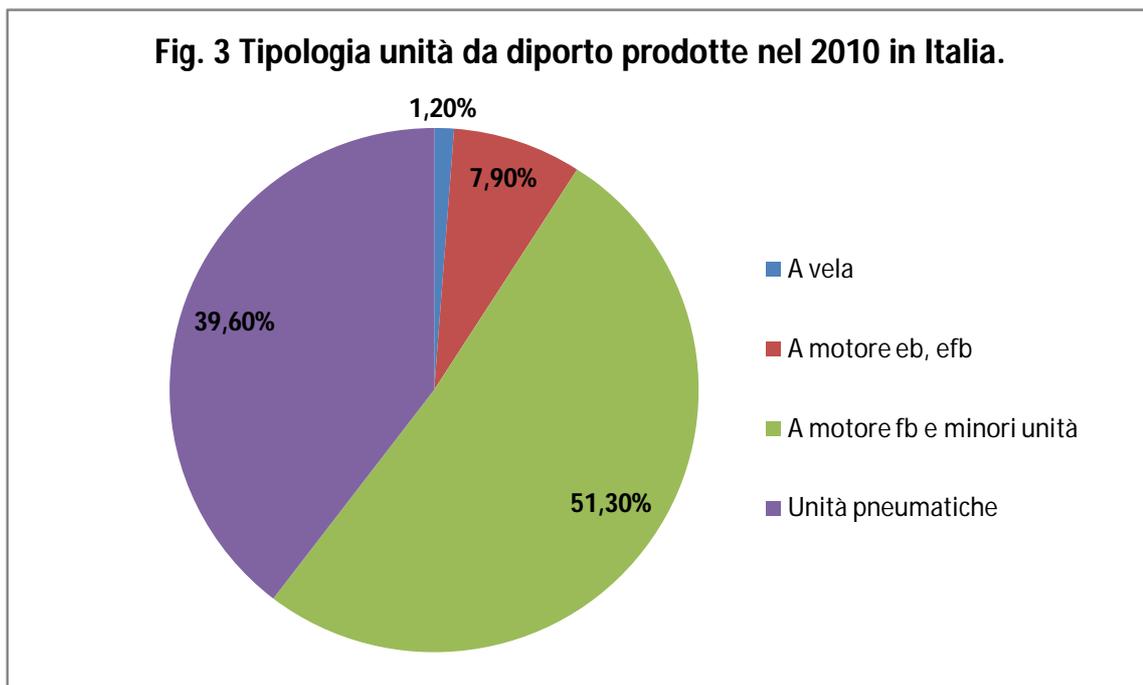
<sup>10</sup> Con il termine “superyacht” o “mega-yacht” si intendono le imbarcazioni superiori ai 70m di lunghezza.

<sup>11</sup> Con il termine **entro bordo** si intendono i motori che stanno all'interno della barca della nave o dello scafo.

<sup>12</sup> Con il termine **fuori bordo** si intende tutto ciò che sta oltre il bordo della barca o della nave, il motore fuori bordo è il motore che sta appunto all'estremità esterna di poppa dello scafo.

<sup>13</sup> Per **minori unità** si intendono: unità pneumatiche < 2,5m - unità a vela < 2,5m – derive e tavole a vela – moto d'acqua – canoe – kajak – pattini – pedalò.

La figura 3 mostra la produzione totale suddivisa nelle varie tipologie di unità da diporto. Dall'analisi dei dati è possibile valutare il peso percentuale di ogni prodotto sulla produzione totale.



*Fonte: elaborazione propria su dati UCINA<sup>14</sup>, anno 2011*

Il grafico mostra chiaramente come la quota principale (in termini numerici) sia rappresentata dalle imbarcazioni di fascia medio – bassa, che con il 51,3%, rappresenta l'aggregato merceologico più consistente e più eterogeneo dell'intero settore.

<sup>14</sup> UCINA: Unione nazionale industrie nautiche ed affini.

Per una migliore comprensione dell'andamento del mercato, nella tabella 1 vengono riportati i dati relativi alla produzione delle singole categorie di prodotto riferite al periodo 2006-2010.

Nell'ultima riga sono evidenziate le variazioni numeriche della produzione riguardante il biennio 2009-2010.

**Tabella 1. Produzione unità da diporto**

Anno	Tipologia unità da diporto				Totale
	A vela	A motore eb, efb	Motore fb, unità minori	Unità pneumatiche	
2006	1.018	8.575	1.489	14.167	25.249
2007	1.460	4.629	4.253	15.319	25.661
2008	1.206	5.080	4.839	15.193	26.318
2009	734	3.835	9.252	10.144	23.965
2010	259	1.670	10.873	8.405	21.207
Differenza 2010-2009	-475	-2.165	+1.621	-1.739	-2.758

*Fonte: elaborazione propria su dati UCINA, anni 2006-2011.*

Dall'esame dei dati risulta certa la diminuzione costante della produzione a partire dall'inizio della crisi del mercato.

È inoltre particolarmente evidente come sia diminuita la produzione di barche a vela (-475 unità solo nel 2010) e di imbarcazioni a motore entro bordo (-2.165 unità solo nel 2010); per contro, invece, l'aumento della richiesta di imbarcazioni definite "minori", dimostra come la domanda si stia di anno in anno spostando verso categorie di prodotti più economici, non solo per il costo di acquisto ma anche per i consumi e i costi di gestione.

La diminuzione della produzione italiana è conseguenza di un calo della domanda di imbarcazioni da diporto estera e particolarmente di quella interna.

La contrazione della domanda a livello nazionale è riconducibile non solo agli aspetti negativi indotti dalla crisi ma anche a quelli fiscali: l'introduzione della tassa annuale sulle unità da diporto<sup>15</sup> (imbarcazioni superiori ai 10 m di lunghezza dello scafo<sup>16</sup>) determina oggi e presumibilmente anche in futuro, un allargamento del fenomeno di abbandono delle imbarcazioni di categoria superiore.

Di seguito nella tabella 2 sono riportati gli importi dovuti all'erario dai possessori di unità da diporto in base alla lunghezza dell'imbarcazione.

**Tabella 2.**

<b>Lunghezza unità da diporto</b>		<b>Importo tassa in €</b>
<b>Da 10,01 m</b>	<b>A 12 m</b>	<b>800,00</b>
<b>Da 12,01 m</b>	<b>A 14 m</b>	<b>1.160,00</b>
<b>Da 14,01 m</b>	<b>A 17 m</b>	<b>1.740,00</b>
<b>Da 17,01 m</b>	<b>A 20 m</b>	<b>2.600,00</b>
<b>Da 20,01 m</b>	<b>A 24 m</b>	<b>4.400,00</b>
<b>Da 24,01 m</b>	<b>A 34 m</b>	<b>7.800,00</b>
<b>Da 34,01 m</b>	<b>A 44 m</b>	<b>12.500,00</b>
<b>Da 44,01 m</b>	<b>A 54 m</b>	<b>16.000,00</b>
<b>Da 54,01 m</b>	<b>A 64 m</b>	<b>21.500,00</b>
<b>Oltre 64 m</b>		<b>25.000,00</b>

**Fonte: elaborazione propria: dati dell'Agenzia delle Entrate.**

<sup>15</sup> Agenzia delle entrate- circolare n. 16/E del 30 maggio 2012.

<sup>16</sup> La lunghezza delle unità da diporto è misurata sulla base delle norme armonizzate EN/ISO/DIS 8666 per la misurazione dei natanti e delle imbarcazioni da diporto.

### 1.3 La concorrenza sleale

L'allargamento del mercato, oltre all'internazionalizzazione delle imprese, ha portato allo sviluppo di politiche protezionistiche e pratiche commerciali scorrette.

L'Italia, come molti altri paesi europei, non potendo concorrere in termini di politiche di prezzo con le imprese asiatiche (agevolate da un costo del lavoro nettamente inferiore ed una politica di sostegno statale), paga le conseguenze di queste devianze perdendo quote di mercato (i Competitors possono a queste condizioni offrire prodotti a prezzi nettamente inferiori).

Per porre rimedio a tale problema, l'OCSE<sup>17</sup> ha costituito un apposito gruppo di lavoro dedicato alla cantieristica navale (WP6).

Il WP6 (*working party on Shipbuilding*) costituito da paesi OCSE e non OCSE (presenti come uditori), ha riaperto i lavori sui negoziati definiti *Shipbuilding Agreement*, con obiettivo primario il *pricing*, ossia la regolazione del mercato mondiale della cantieristica navale per evitare distorsioni del mercato o aiuti di stato "mascherati".

Il Segretario del WP6, per limitare i danni legati al *market distorting practices* (concorrenza sleale), ha cercato di rendere trasparenti gli aiuti di stato, concessi dai Governi, attraverso la loro pubblicazione nell'*Inventory*<sup>18</sup>.

La ricerca di una politica comune tra gli stati, con l'ipotesi di fissare tabelle di prezzo sulla manodopera (*pricing*), non si è rivelata vincente,

---

<sup>17</sup> OCSE: Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico è composta da 34 paesi ed ha sede a Parigi, svolge prevalentemente un ruolo consultivo, per la risoluzione dei problemi comuni, l'identificazione di pratiche commerciali ed il coordinamento delle politiche dei paesi membri.

<sup>18</sup> Documento periodicamente aggiornato con dati istituzionali degli stati membri sugli aiuti di stato e sui sussidi di altra natura erogati è pubblicato sull'intranet OLIS dell'OCSE a cui accedono solo gli utenti abilitati.

mancando l'accordo in generale fra l'UE e la Corea, i lavori si sono conclusi con una sospensione dello *Shipbuilding Agreement*.

Il gruppo di lavoro WP6 è comunque rimasto un punto di riferimento per tutti gli accordi bilaterali sulle politiche di prezzo tra i Paesi, allo scopo di stabilire normali condizioni alla concorrenza e arginare la concorrenza sleale per mezzo di una maggiore trasparenza dovuta all'aggiornamento periodico del sopracitato *Inventory* da parte degli Stati aderenti.

Parallelamente alle operazioni svolte dall'OCSE, vengono svolti tavoli di confronto tra gli Esperti dei Crediti all'Esportazione: tali atti vengono concordati a livello Unione Europea.

L'Italia è rappresentata, nel Gruppo degli Esperti dei Crediti all'Esportazione, dal Ministero dello Sviluppo Economico<sup>19</sup>.

Nonostante gli sforzi posti in essere dalla politica nazionale ed internazionale per standardizzare le procedure produttive e l'utilizzo dei fattori della produzione, risulta evidente la necessità di regole coercitive (e non solo di indirizzo), comuni a tutto il mercato poiché, solo in questo modo tutte le imprese avranno le stesse possibilità di sviluppo.

## **1.4 La portualità in Italia**

L'Italia occupa il secondo posto nell'area mediterranea per estensione costiera (7.500 Km), dietro alla Grecia (con 14 mila Km di costa). Mancato il

---

<sup>19</sup> Dipartimento per l'impresa e l'internazionalizzazione - Direzione Generale per le Politiche di internazionalizzazione e la Promozione degli scambi.

primo posto solo per l'estensione: l'Italia, con oltre 151 mila posti barca e il 40% dei porti, detiene il primato europeo in ambito portuale.

Nonostante ciò, considerate le diversità di computo delle imbarcazioni e dei posti barca, in Italia i posti barca, rapportati al parco nautico, sono decisamente meno numerosi rispetto a quelli presenti negli altri Stati europei<sup>20</sup>. Resta inoltre ancora elevato, il divario infrastrutturale tra il Nord e il Sud del paese; in particolare, nei litorali dell'Italia meridionale si registra un numero di posti barca, per km di costa, pari a 11,7, contro i 69,1 presenti nelle Regioni Settentrionali ed i 28,5 di quelle del Centro.

I prospetti statistici che seguono, relativi ai posti barca lungo le coste italiane, sono stati individuati in base alle seguenti tipologie di strutture così definite<sup>21</sup>:

- **Porto turistico:** complesso delle strutture amovibili e inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o principalmente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari.
- **Approdo turistico:** ovvero la porzione dei porti polifunzionali aventi le funzioni di cui art. 4, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n°84, destinata a servire la nautica da diporto e il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari.

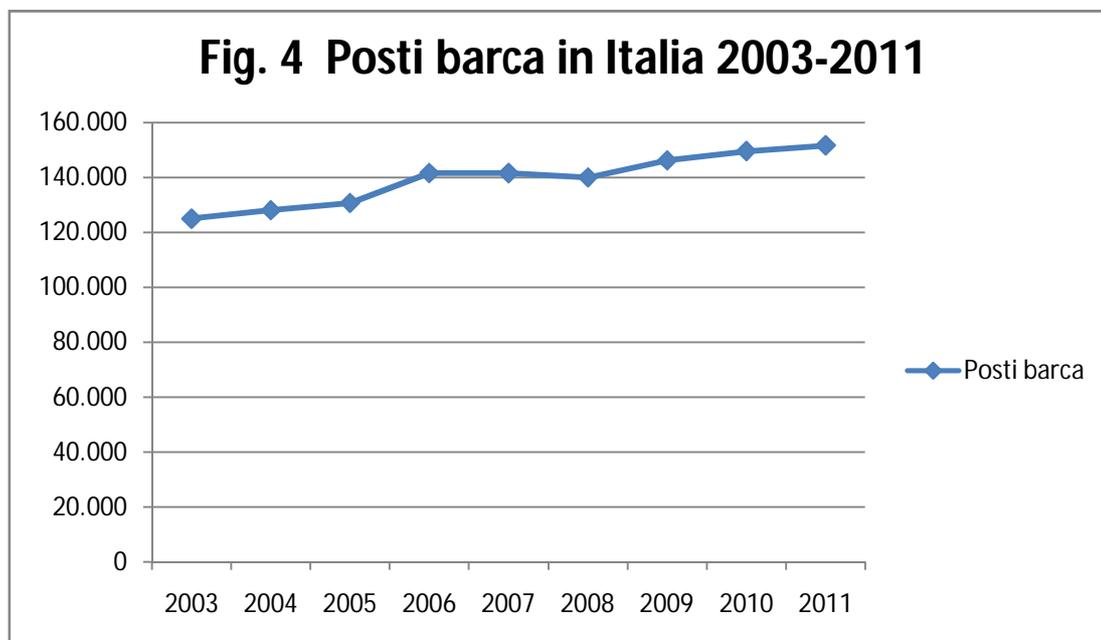
---

<sup>20</sup> In Italia i posti barca sono 20 per km di litorale contro i 40 della Francia.

<sup>21</sup> Classificazione desunta dal D.P.R. 2 dicembre 1997, n°509, articolo2.

- **Punti di Ormeggio:** ovvero le aree demaniali marittime e gli specchi acquei dotati di strutture che non comportino impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, alaggio, varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto.

Il grafico (figura 4) illustra l'andamento della dotazione di posti barca al livello nazionale al 31 dicembre, anni 2003-2011.



*Fonte: Elaborazione propria dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.*

La tabella che segue (Tabella 3) fornisce indicazioni dettagliate sui 151.632 posti barca disponibili in Italia, ripartiti per Regione e tipologia di struttura (al 31 dicembre 2011).

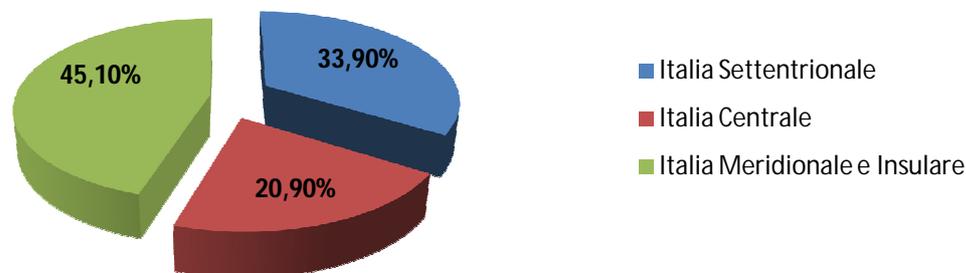
**Tabella 3. Ripartizione regionale dei posti barca**

Regione	Tipologia di struttura			Posti barca totali -2011-
	Porto turistico	Approdo Turistico	Punto di ormeggio	
<b>Liguria</b>	11.468	5.537	6.191	23.196
<b>Toscana</b>	4.160	4.769	8.966	17.922
<b>Lazio</b>	2.464	2.133	4.694	9.291
<b>Campania</b>	3.710	4.406	5.817	13.933
<b>Calabria</b>	3.315	1.636	1.012	5.963
<b>Puglia</b>	4.351	2.129	5.774	12.254
<b>Molise</b>	430	153	-----	583
<b>Abruzzo</b>	1.684	1.199	-----	2.883
<b>Marche</b>	2.733	1.152	631	4.516
<b>Emilia R.</b>	2.497	1.275	859	4.631
<b>Veneto</b>	2.485	3.457	222	6.164
<b>Friuli V.G.</b>	4.400	7.423	5.657	17.480
<b>Sardegna</b>	10.161	4.620	4.194	18.975
<b>Sicilia</b>	3.046	5.542	5.253	13.841
<b>TOTALE</b>	<b>56.904</b>	<b>45.458</b>	<b>49.270</b>	<b>151.632</b>

*Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Capitanerie di Porto anno 2011.*

Il grafico (figura 5) mostra la ripartizione percentuale dei posti barca tra le tre macroaree: Italia Settentrionale, Italia Centrale, Italia Meridionale e Insulare.

**Fig. 5 distribuzione geografica dei posti barca**



*Fonte: elaborazione propria*

Dallo studio dei dati, emerge che, nonostante un incremento costante annuale del numero dei posti barca<sup>22</sup>, resta ancora troppo ampia la forbice tra disponibilità e richiesta (la domanda risulta 4 volte superiore all'effettiva dotazione esistente - Unione Trasporti, ISMART<sup>23</sup> 2010).

Questo conferma la necessità di interventi Governativi a sostegno del settore, in particolare nelle Regioni meridionali, che, con 11,7 posti barca per km di litorale, non sono in grado di soddisfare la domanda e conseguentemente di favorire il rilancio del mercato interno di imbarcazioni.

Dall'indagine condotta dall'Unione Trasporti, emerge che le maggiori criticità che attualmente ruotano intorno al turismo nautico e che inevitabilmente hanno ricadute anche sull'attività imprenditoriale, sono i costi degli ormeggi e le carenze infrastrutturali.

In Italia il costo di un posto barca è nettamente superiore a quello degli altri paesi europei, con maggiorazioni che oscillano tra il 40% e il 150%.

<sup>22</sup> In particolare, incrementi significativi sono stati registrati nel 2011: Lazio (+46%), Sicilia(+22%), Abruzzo(+18,2%), Friuli Venezia Giulia(+9,7%).

<sup>23</sup> Istituti Nazionale Ricerche Turistiche: società del Sistema Camerale, realizza studi e pubblicazioni sul turismo.

Da una ricerca condotta sulle imprese portuali e turistiche, emerge che il successo del turismo nautico è riconducibile alle seguenti leve fondamentali:

- Offerta di qualità, specializzata e fornita di un'ampia gamma di servizi<sup>24</sup>.
- Gestione imprenditoriale per mezzo di formazione specializzata del personale, innovazione dei servizi offerti.
- Territorio dotato di infrastrutture e strutture dedicate al turismo nautico<sup>25</sup>.
- Semplificazione normativa e burocratica.

Appare chiaro, come la qualità e la specializzazione, siano ormai i perni su cui fare orbitare non solo la produzione, ma anche tutto lo sviluppo dell'indotto e dei servizi accessori al comparto.

---

<sup>24</sup> Servizi di rifornimento, servizi radiotelegrafici, assistenza tecnica, servizi di assistenza a terra, servizi turistici, servizi commerciali, accesso a beni territoriali.

<sup>25</sup> La maggior parte dei porti è stata progettata e realizzata per scopi commerciali e non turistici, sono quindi scarsamente forniti di attrezzature e servizi per il diportismo.

## **Capitolo II**

### **LE DIMENSIONI DEL SETTORE CANTIERISTICO**

**2.1 Definizione 2.2 Il fatturato 2.3 I settori correlati 2.4 La localizzazione territoriale delle imprese 2.5 Studio di una tipologia merceologica: i superyacht**

#### **2.1 Definizione**

La cantieristica si occupa della produzione di unità da diporto, ovvero delle costruzioni destinate alla navigazione a scopo ricreativo e sportivo senza fini di lucro<sup>1</sup>.

Il settore rappresenta la parte più importante della produzione nazionale dell'industria da diporto, che verrà analizzato nei singoli sottosettori che lo compongono.

I cantieri navali possono essere raggruppati, in base alle lavorazioni effettuate, nella seguente classificazione:

---

<sup>1</sup> Definizione data dalla normativa sulla navigazione da diporto- art.1 legge 11febbraio 1971 n°50.

**Tabella 1**

<b><i>Cantieri Marginali</i></b>	Cantieri piccoli e medi legati a zone geografiche di mare, fiumi laghi, i quali producono barche autonomamente o per i cantieri maggiori.
<b><i>Cantieri di nicchia</i></b>	Cantieri con produzioni specializzate in una sinergia positiva fra artigianato e qualità della produzione. Questi cantieri valorizzano produzioni artigianali o idee innovative non adatte alle grandi masse.
<b><i>Grandi cantieri</i></b>	Cantieri con produzione in <i>serie</i> di grande qualità.
<b><i>Cantieri maggiori</i></b>	Cantieri per la produzione di Megayachts.

*Fonte: CAZZANIGA FRANCESETTI - Struttura e problemi dei cantieri commerciali e da diporto -*

A ciascuna delle tipologie elencate è affiancata un'attività di *refitting*<sup>2</sup>, che spesso è articolata in cantieri autonomi e specializzati.

## **2.2 Il fatturato**

La fase di stallo del settore, viene confermata dal fatturato totale della cantieristica italiana, che nel corso del 2011 è di € 2.046.930.000 (€ 2.006.040.000 nel 2010). Resta praticamente invariata la sua composizione rispetto all'anno precedente: 96% derivante dalla produzione nazionale (94% nel 2010), 4% attribuibile alle vendite di importazioni (6% nel 2010).

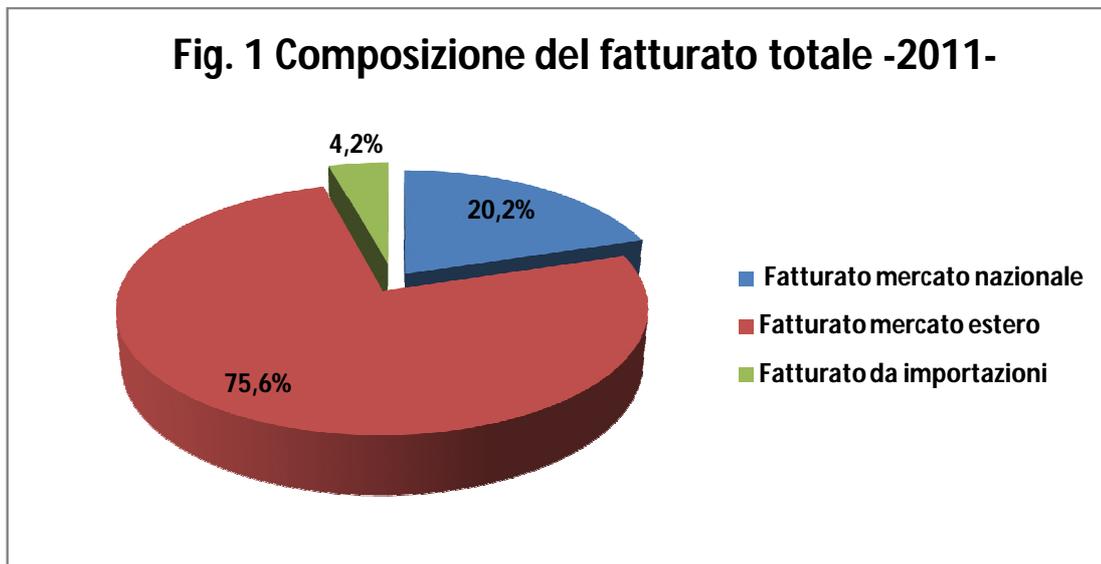
Variazioni di rilievo si registrano, invece, nel venduto sul mercato nazionale, che passa dal 33% del 2010 (€ 616.730.000), al 21% del 2011 (€ 413.780.000), a conferma di una forte diminuzione della domanda interna.

---

<sup>2</sup> Il *refitting* comprende le attività di manutenzione, ristrutturazione e movimentazione dell'unità.

I livelli di vendite pressoché invariate sono garantiti da un incremento cospicuo del mercato estero che passa dal 67% del 2010 (€ 1.263.420.000), al 79% del 2011 (€ 1.546.900.000).

Nel grafico in fig.1 il fatturato globale viene scomposto nelle varie componenti.



*Fonte: elaborazione propria*

La tabella 2 raccoglie i valori disgiunti come nel grafico precedente relativi al periodo 2006-2011<sup>3</sup>.

Come di consueto nell'ultima riga viene riportato un confronto, in termini di variazione percentuale, degli ultimi due anni, al fine di rendere di chiara lettura la performance dell'industria nel biennio 2010- 2011.

---

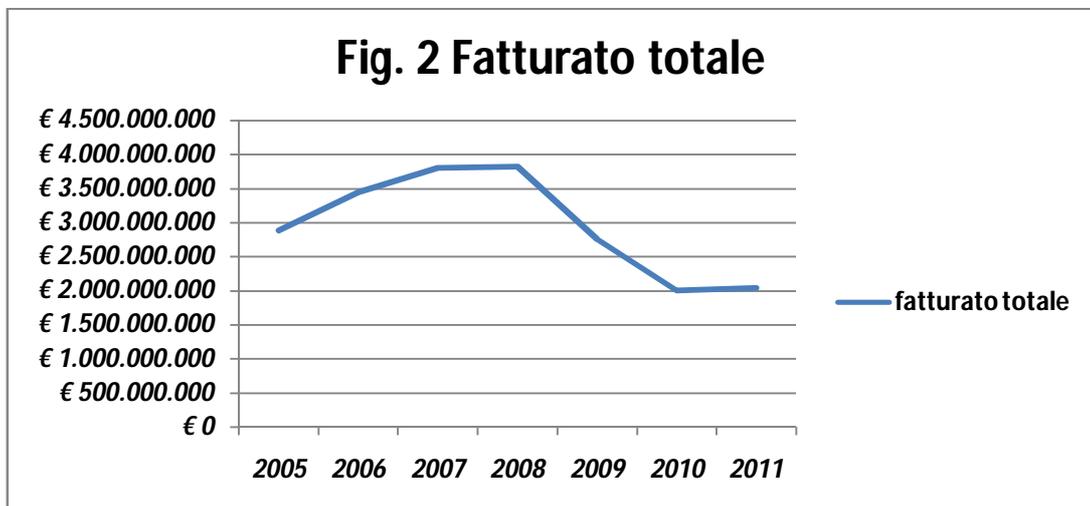
<sup>3</sup> In tutte le analisi delle serie storiche è di notevole importanza porre attenzione ai livelli di produttività raggiunti nel biennio 2007-2008.

**Tabella 2. Fatturato totale, valore in €**

Anno	Fatturato nazionale	Fatturato estero	Fatturato da importazioni	Fatturato totale
2006	1.225.620.000	1.757.960.000	467.220.000	3.450.800.000
2007	1.457.690.000	1.865.150.000	482.350.000	3.805.190.000
2008	1.508.250.000	1.855.740.000	457.980.000	3.821.970.000
2009	1.055.070.000	1.476.020.000	222.710.000	2.753.800.000
2010	616.730.000	1.263.420.000	125.890.000	2.006.040.000
2011	413.780.000	1.546.900.000	86.250.000	2.046.930.000
<b>Var.% 11-10</b>	<b>-32,9%</b>	<b>+22,4%</b>	<b>-31,5%</b>	<b>+2%</b>

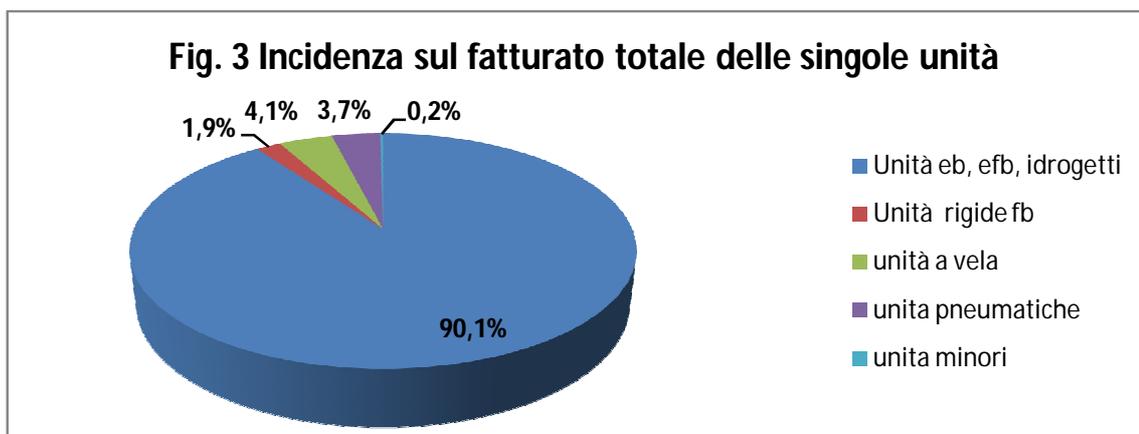
Fonte: UCINA, "la nautica in cifre 2011"

In figura 2 è rappresentato l'andamento del fatturato nel periodo 2005-2011.



Fonte: Elaborazione propria

Nel capitolo I (paragrafo 1.2) abbiamo ripartito il settore nelle sue componenti merceologiche; procederemo ora all'analisi del peso di ogni tipologia di imbarcazione sul fatturato totale come riportato in figura 3.



### 2.2.1 Unità a motore entro bordo, entrofuoribordo e idrogetto

La produzione di queste unità origina un fatturato pari a € 1.775.980.000 che, sommato ai € 63.650.000 di fatturato derivante dalle importazioni, genera un fatturato globale di € 1.839.630.000.

La tabella 3 illustra i fatturati relativi al periodo 2006-2011 e la variazione percentuale registrata nel 2011.

**Tabella 3. Unità eb, efb, idrogetti, valore in €**

Anno	Fatturato nazionale	Fatturato estero	Fatturato da importazioni	Fatturato totale
2006	1.004.320.000	1.562.870.000	340.920.000	2.908.110.000
2007	1.239.010.000	1.677.690.000	381.380.000	3.298.080.000
2008	1.287.390.000	1.679.730.000	385.190.000	3.352.310.000
2009	921.720.000	1.352.170.000	164.300.000	2.438.190.000
2010	526.250.000	1.120.130.000	92.380.000	1.738.760.000
2011	349.860.000	1.426.120.000	63.650.000	1.839.630.000
<b>Var.% 11-10</b>	<b>-33,5%</b>	<b>+27,3%</b>	<b>-31,1%</b>	<b>+5,8%</b>

Fonte: UCINA, "la nautica in cifre 2011"

Nonostante l'aumento osservato nel 2011, è evidente che i dati sono ancora lontani dai valori "record" registrati nel biennio 2007-2008.

### 2.2.2 Unità a motore fuoribordo

Il sottosettore delle unità fuoribordo registra nel 2011 una riduzione del fatturato complessivo del 21,8%, passando da € 50.650.000 del 2010 a € 36.610.000 del 2011.

La tabella 4 illustra i fatturati relativi al periodo 2006-2011 e la variazione percentuale registrata nel 2011.

**Tabella 4. Unità fb, valore in €**

Anno	Fatturato nazionale	Fatturato estero	Fatturato da importazioni	Fatturato totale
2006	55.290.000	42.650.000	23.470.000	121.410.000
2007	59.860.000	27.470.000	26.800.000	114.130.000
2008	61.230.000	25.760.000	20.040.000	107.030.000
2009	39.080.000	22.250.000	11.450.000	72.780.000
2010	24.230.000	17.680.000	8.740.000	50.650.000
2011	14.150.000	16.990.000	8.470.000	39.610.000
<b>Var.% 11-10</b>	<b>-41,6%</b>	<b>-3,9%</b>	<b>-3,1%</b>	<b>-21,8%</b>

Fonte: UCINA, "la nautica in cifre 2011"

### 2.2.3 Unità a vela

Questa categoria di imbarcazioni, dal punto di vista economico, rappresenta la seconda tipologia di prodotto per importanza. Le unità a vela

nel 2011 hanno subito un calo di fatturato in termini assoluti pari al 27%, attestando il fatturato a € 87.580.000. La tabella 5 illustra i fatturati relativi al periodo 2006-2011 e la variazione percentuale registrata nel 2011.

**Tabella 5. Unità a vela, valore in €**

Anno	Fatturato nazionale	Fatturato estero	Fatturato da importazioni	Fatturato totale
2006	67.840.000	104.650.000	84.280.000	256.770.000
2007	69.300.000	107.960.000	61.090.000	238.350.000
2008	75.590.000	93.160.000	43.710.000	212.460.000
2009	38.190.000	65.060.000	32.090.000	135.340.000
2010	18.410.000	89.960.000	11.560.000	119.930.000
2011	13.090.000	68.970.000	5.520.000	87.580.000
<b>Var.% 11-10</b>	<b>-28,9%</b>	<b>-23,3%</b>	<b>-52,2%</b>	<b>-27%</b>

Fonte: UCINA, "la nautica in cifre 2011"

L'andamento del fatturato dimostra come questo segmento della cantieristica sia particolarmente sensibile al trend negativo del settore.

#### **2.2.4 Unità pneumatiche**

Al terzo posto, in termini di produzione e fatturato, si posiziona il sottocomparto delle unità pneumatiche, che realizza nel 2011 un fatturato di € 75.730.000. Come per le altre tipologie di prodotto, la tabella 6 illustra i fatturati relativi al periodo 2006-2011 e la variazione percentuale registrata nel 2011.

**Tabella 6. Unità pneumatiche, valore in €**

<b>Anno</b>	<b>Fatturato nazionale</b>	<b>Fatturato estero</b>	<b>Fatturato da importazioni</b>	<b>Fatturato totale</b>
2006	91.580.000	43.860.000	10.670.000	146.110.000
2007	82.720.000	47.500.000	7.080.000	137.300.000
2008	76.580.000	54.780.000	6.250.000	137.610.000
2009	53.910.000	35.010.000	8.030.000	96.950.000
2010	45.600.000	33.780.000	6.640.000	86.020.000
2011	34.370.000	34.510.000	6.850.000	75.730.000
<b>Var.% 11-10</b>	<b>-24,6%</b>	<b>+2,2%</b>	<b>-13,2%</b>	<b>-12%</b>

*Fonte: UCINA, "la nautica in cifre 2011"*

Anche in questa categoria di unità si riscontra un andamento negativo; particolarmente sfavorevole è l'andamento delle vendite sul mercato nazionale, che registra un calo del 24,6%.

Per avere un quadro completo del fatturato totale del settore dobbiamo aggiungere alla produzione di ogni categoria di prodotto anche il contributo (anche se residuale 0,2%) delle unità minori, che hanno registrato nel 2011 un volume di vendite pari a € 4.380.000.

### **2.2.5 Il fatturato delle singole unità a confronto**

Nei sottoparagrafi precedenti abbiamo fatto uno studio dettagliato delle vendite di ogni tipologia merceologica. Nella tabella 7 i dati relativi al 2011 sono stati raggruppati considerando le diverse unità, ottenendo così il volume d'affari dell'intero settore.

**Tabella 7. Composizione del fatturato nei sottosectori, 2011, valore in €**

<b>Tipologia merceologica</b>	<b>Fatturato nazionale</b>	<b>Fatturato estero</b>	<b>Fatturato da importazioni</b>	<b>Fatturato totale</b>
<b>unità eb, efb, idrogetti</b>	349.860.000	1.426.120.000	63.650.000	1.839.630.000
<b>unità fb</b>	14.150.000	16.990.000	8.470.000	39.610.000
<b>unità a vela</b>	13.090.000	68.970.000	5.520.000	87.580.000
<b>unità pneumatiche</b>	34.370.000	34.510.000	6.850.000	75.730.000
<b>Unità minori</b>	2.310.000	310.000	1.760.000	4.380.000
<b>Totali</b>	<b>413.780.000</b>	<b>1.546.900.000</b>	<b>86.250.000</b>	<b>2.046.930.000</b>

*Fonte: elaborazione propria.*

## **2.3 I settori correlati**

Per stabilire la produzione aggregata della nautica da diporto, procederemo ora allo studio particolareggiato dei tre settori ad essa collegati:

1. Refitting, riparazioni e rimessaggio.
2. Accessori e componenti<sup>4</sup>.
3. Motori marini<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Questo settore comprende prodotti necessari alla costruzione delle unità, inoltre raccoglie tutti i prodotti definibili come opzionali per il diportista.

<sup>5</sup> Questo settore comprende motori: entrofuoribordo(benzina e diesel), entrofuoribordo(benzina e diesel), idrogetti(benzina e diesel),fuoribordo(2 e 4 tempi benzina e diesel), elettrici.

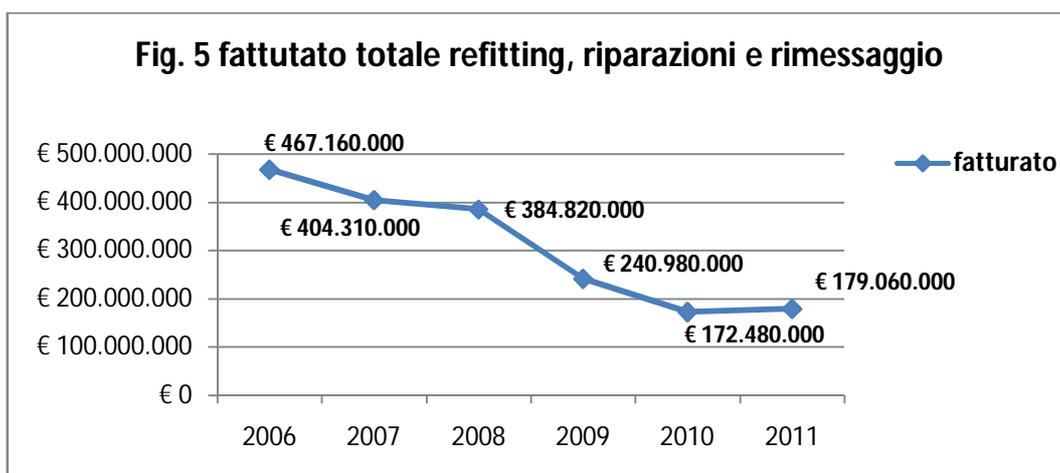
### 2.3.1 Refitting, riparazioni e rimessaggio

Le operazioni di refitting e riparazione si svolgono attraverso la manutenzione ordinaria<sup>6</sup> oppure sono conseguenza del restauro totale delle imbarcazioni. Il rimessaggio, invece, consiste nel ricovero e nella relativa movimentazione delle unità presso strutture portuali a terra.

Dopo un periodo di continuo calo del fatturato, il 2011 mostra un lieve aumento rispetto all'anno precedente (+3,8%), attestandosi a € 179.060.000: di questo importo, il 72% deriva da imbarcazioni battenti bandiera italiana, il restante 28% da unità straniere.

Il settore, a differenza della cantieristica da costruzione, si occupa dell'erogazione di un servizio; il fatturato risulta, quindi, interamente generato da produzione nazionale.

Nella figura 5, esamineremo l'andamento del fatturato totale solo a partire dal 2006 dal momento che, nel periodo antecedente il settore non era oggetto di analisi.



*Fonte: elaborazione propria.*

<sup>6</sup> Rientra nella manutenzione ordinaria la riparazione dello scafo e degli interni delle unità da diporto.

La leggera crescita registrata nel 2011, se messa a confronto con i dati del 2009, mostra un calo di oltre il 25%, dovuto alla diminuzione del fatturato sulle imbarcazioni nazionali (-42%): il calo interno non è stato compensato dalla crescita di lavorazioni su unità straniere, che pur avendo triplicato il loro valore non hanno mantenuto il fatturato totale a livello degli anni precedenti.

Da uno studio svolto dall'*ucina*<sup>7</sup> su un campione formato dal 34% del fatturato complessivo, si evince che le barche oggetto d'intervento sono principalmente imbarcazioni di dimensioni medio – piccole, a cui seguono superyacht e navi a vela. Diverso il peso sul fatturato del settore, che risulta derivare per circa l'80% dalle lavorazioni effettuate sui superyacht.

### **2.3.2 Accessori e componenti**

Le imprese che formano questo settore sono principalmente di dimensioni medio-piccole, con una struttura spesso artigianale; esse rivestono un ruolo fondamentale nell'industria nautica grazie alla qualità ed all'elevato livello tecnologico delle loro produzioni.

Le tipologie merceologiche definite come "accessorio" sono di difficile classificazione, poiché è di non facile valutazione capire cosa possa essere ritenuto accessorio sostanzialmente nautico e cosa, indirettamente connesso al comparto, rientri nel computo della produzione e del fatturato.

Per una migliore stima dei dati, gli analisti hanno deciso di dividere il settore in due macro settori: quello dei componenti, formato da elementi che sono parte integrante e indispensabili alla realizzazione dell'imbarcazione, e

---

<sup>7</sup> Ufficio studi dell'*ucina* in collaborazione con la sezione di geografia economica e geografia dei trasporti del Dipartimento di Economia dell'università di Genova.

quello degli accessori, non essenziali, ma comunque impiegati nell'allestimento dell'unità stessa.

Di seguito, per una più facile lettura, riportiamo un'elencazione dei principali manufatti e servizi che compongono il settore:

- Produttori di componenti<sup>8</sup>.
- Produttori di accessori<sup>9</sup>.
- Produttori alberi, vele velerie<sup>10</sup>.
- Produttori di equipaggiamenti(forniture e dotazioni di bordo).
- Produttori carrelli di trasporto imbarcazioni.
- Produttori attrezzature per pesca sportiva e subacquea.
- Produttori abbigliamento nautico<sup>11</sup>.
- Forniture materie prime<sup>12</sup>.
- Servizi rifornimento e assistenza tecnica.
- Servizi revisioni, pratiche, patenti.
- Noleggio Imbarcazioni.
- Servizi editoria, eventi.

Dopo le necessarie precisazioni sulle tipologie di prodotti e servizi, comunemente definite accessori, passiamo ora all'analisi del fatturato complessivo dell'intero settore, che viene stimato per il 2011 in

---

<sup>8</sup> Elementi che sono parte integrante ed essenziale dell'imbarcazione.

<sup>9</sup> Elementi aggiuntivi all'allestimento dell'unità, ma non essenziali per la navigazione.

<sup>10</sup> Rientrano in questa tipologia: avvolgibili elettrici, stecche per le vele costruiti in materiali compositi, sartame, moschettoni, alberi.

<sup>11</sup> Rientrano in questa tipologia: borse sportive, cappellini, cerate, giubbotti, guanti, impermeabili, scarpe, stivali, tute.

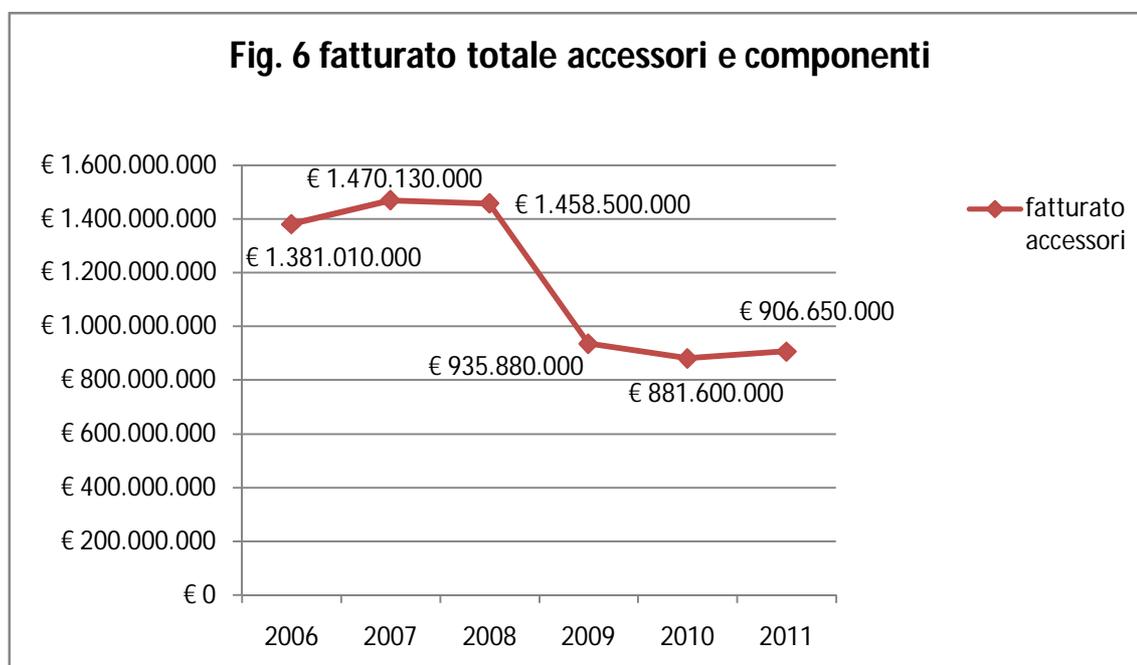
<sup>12</sup>Per materie prime si intendono: Anticorrosivi, colle e adesivi, compensati, resine, sigillanti, legnami, vernici, prodotti per ignifugazione, materiali in PVC, fibre di vetro, detersivi, paste coloranti.

€ 906.650.000: di questo importo, € 664.820.000 derivano da produzione nazionale, i restanti € 241.830.000 da importazioni. I valori registrati nel 2011 riportano una crescita del 2,8% rispetto al fatturato dell'anno precedente che si attestava a € 881.600.000.

Il volume di vendite del 2011 mostra l'importanza di questo settore all'interno del comparto dell'industria nautica.

la produzione nazionale registra nell'anno di riferimento un incremento del 6,6% rispetto al 2010: il risultato positivo, anche in questo caso, è garantito da una crescita delle esportazioni (+9%), che compensano la contrazione della domanda interna (-4,4%). Anche le vendite di prodotti di importazione hanno un segno positivo nel 2011 (+8,57%).

Nella figura 6, esamineremo i dati storici del fatturato totale a partire dal 2006.

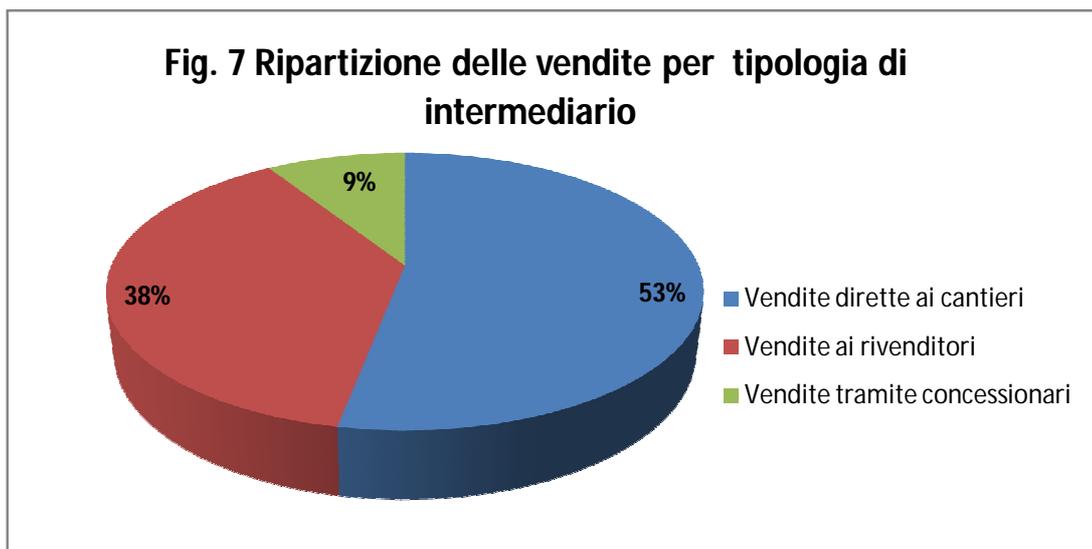


Fonte: elaborazione propria.

La modesta variazione positiva registrata nel 2011 non è sufficiente a modificare sostanzialmente un trend negativo che caratterizza l'intero comparto nautico.

A conclusione dello studio di questo settore, riportiamo, di seguito in figura 7, la ripartizione percentuale delle vendite in base alla tipologia di intermediario<sup>13</sup> con cui vengono effettuate:

- Vendite dirette ai cantieri.
- Vendite ai rivenditori.
- Vendite tramite concessionari.



Fonte: UCINA "La nautica in cifre, 2011"

Dalla figura 7, si osserva come il 53% del fatturato derivi da vendite dirette ai cantieri, il 38% da vendite tramite rivenditori e solo un marginale 9% venga distribuito tramite concessionari.

<sup>13</sup> I dati sono riferiti ad un campione che rappresenta il 57% del fatturato del settore.

### 2.3.3 Motori marini

Come ultimo settore collegato alla cantieristica, analizzeremo la produzione di motori marini. Il settore dei motori viene spesso considerato in modo marginale dalla nautica da diporto; in realtà si tratta di una componente molto importante composta da imprese di dimensioni rilevanti.

In Italia sono rare le imprese che si occupano di costruzione<sup>14</sup> in senso stretto dei motori: generalmente vengono trattati motori fabbricati all'estero. Anche la produzione svolta in Italia non comprende la fabbricazione di tutte le parti componenti del motore; spesso si limita all'assemblaggio e marchiatura di parti costituenti provenienti da officine meccaniche straniere.

La produzione o vendita del motore è, per le imprese, il principio di una serie di servizi accessori che seguono la vita tecnica del motore stesso, quali assistenza tecnica e riparazioni, atte a creare una fidelizzazione del cliente, sia esso impresa o privato.

Fatta questa premessa, procediamo ora a classificare i motori utilizzati dalla nautica, che, come per quelli terrestri, sono di due tipologie: motori a combustione interna (endotermici) e motori elettrici.

I motori a combustione interna in base alle loro caratteristiche tecniche possono essere :

- *Motori a due tempi*<sup>15</sup>: sono motori altamente inquinanti che rilasciano nell'ambiente sia gas che oli; essi si caratterizzano per elevati consumi.

---

<sup>14</sup> Tra i principali produttori italiani abbiamo: Selva Marine, Nanni diesel, Lombardini.

<sup>15</sup> Il funzionamento si verifica durante un ciclo di due tempi (si ha una combustione del carburante ogni giro dell'albero motore), si tratta di motori poco complessi, fuoribordo e alimentati a miscela.

- *Motori a quattro tempi*<sup>16</sup>: sono motori recentemente introdotti nel settore nautico caratterizzati da ridotti consumi ed emissioni, sia sonore sia gassose, inferiori rispetto ai due tempi.
- *Motori diesel*<sup>17</sup>: i motori di questa tipologia sono generalmente a quattro tempi e per le loro caratteristiche garantiscono consumi ridotti.

Oltre ai motori che abbiamo appena elencato, negli ultimi anni come conseguenza di una maggiore coscienza ambientalista, si sono sviluppati soluzioni alternative quali: motori elettrici, motori a Gpl, e prototipi di motori ad idrogeno<sup>18</sup>.

Risulta chiaro che il settore della nautica è orientato allo sviluppo di sistemi di propulsione sostenibili. Molte case costruttrici stanno investendo ingenti cifre nello sviluppo e perfezionamento di tecnologie che garantiscano ottime performance e il rispetto dell'ambiente, utilizzando spesso come componenti elementi della natura quali acqua, sole e vento.

### **2.3.3.1 Motori marini: il fatturato**

Nel 2011 il settore dei motori marini ha generato un fatturato complessivo pari a € 291.130.000; di tale importo € 52.790.000 derivano da

---

<sup>16</sup> Il funzionamento si verifica durante un ciclo di quattro tempi (un'accensione ogni due giri dell'albero motore), sono più efficienti dei motori a due tempi, hanno un sistema di lubrificazione interno, quindi non necessitano di miscele.

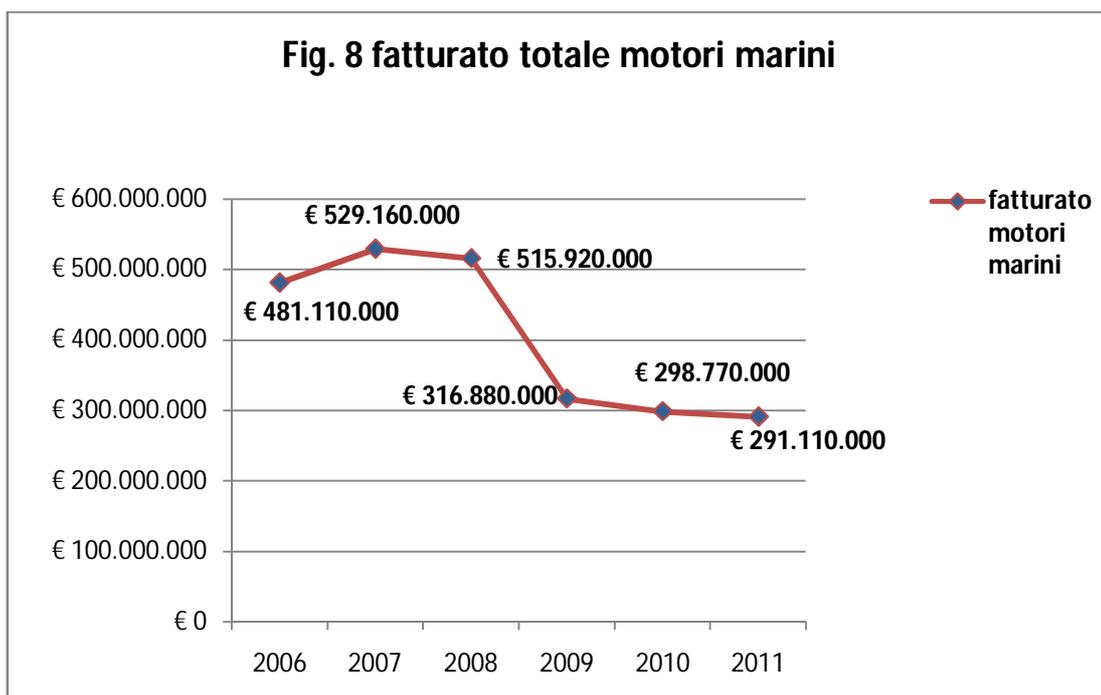
<sup>17</sup> In questi motori la combustione è conseguenza dell'elevata compressione, non sono presenti carburatori, il combustibile (nafta), viene direttamente iniettato nei cilindri senza essere miscelato come avviene nei motori a 2 tempi.

<sup>18</sup> La propulsione di questi motori è interamente "verde", non presenta emissioni di nessun tipo, dai tubi di scarico si ha solo fuoriuscita di vapore acqueo.

produzione nazionale(circa 18%) e i restanti € 238.340.000 provengono da importazioni<sup>19</sup>(circa 80%).

Dalla valutazione del fatturato, si evidenzia come questo settore si differenzi dagli altri precedentemente analizzati. Gli introiti derivanti dall'estero sono maggiori rispetto ai volumi realizzati in Italia. Tale fenomeno è spiegabile attraverso le considerazioni fatte sulla produzione dei motori marini all'inizio del paragrafo.

Nella figura 8, riportiamo i dati relativi al fatturato del periodo 2006-2011 dell'intero aggregato dei motori marini, nella valutazione non sono considerate le varie tipologie merceologiche singolarmente.



**Fonte: elaborazione propria.**

<sup>19</sup> Le importazioni sono per il 71% provenienti da paesi dell'Unione Europea, il restante 29% deriva da paesi extracomunitari.

Dal grafico si evince come anche il trend del settore dei motori sia negativo, ed in particolare nel periodo di riferimento(2010-2011) siamo in presenza di un calo del 2,6%. Sulla variazione percentuale incide un forte calo delle vendite nazionali, che registrano nel 2011 un -14,6%.

### **2.3.3.2 Motori marini: le tipologie merceologiche**

In questo paragrafo forniremo un'analisi approfondita del settore dei motori marini, tenendo presente le diverse categorie merceologiche analizzate come aggregato nel paragrafo precedente.

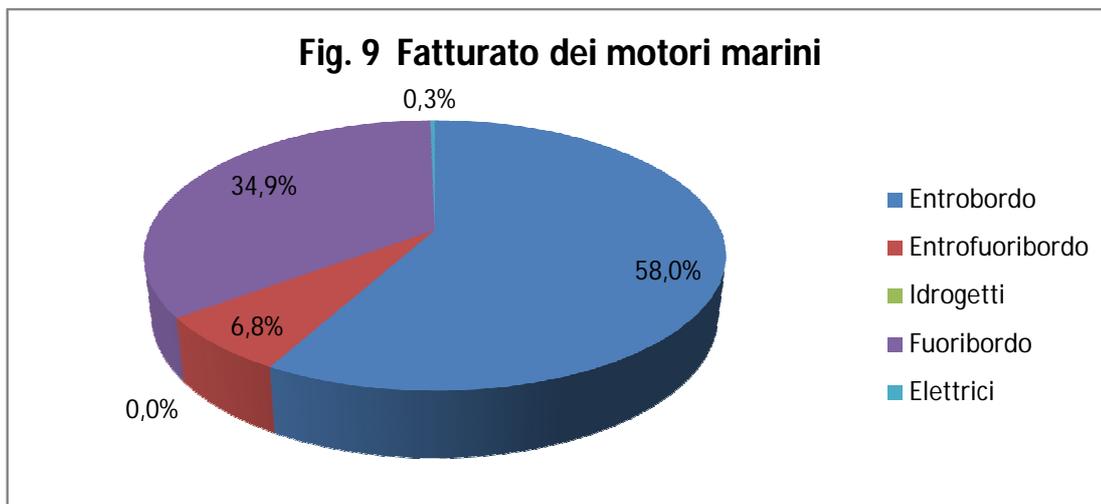
Di seguito riportiamo un'elencazione delle diverse tipologie di motori presenti nel mercato:

- Motori entro bordo (benzina e diesel)
- Motori entrofuoribordo (benzina e diesel)
- Idrogetti (benzina e diesel)
- Elettrici

Nel grafico 9, il fatturato totale del settore viene ripartito in base alle categorie di prodotto che lo generano: l'analisi viene svolta sulla base di un campione che rappresenta circa il 65% del giro d'affari utilizzando dati provenienti da IMEC<sup>20</sup> (*International Council of Marine Industry Associations' Marine engine Committee*).

---

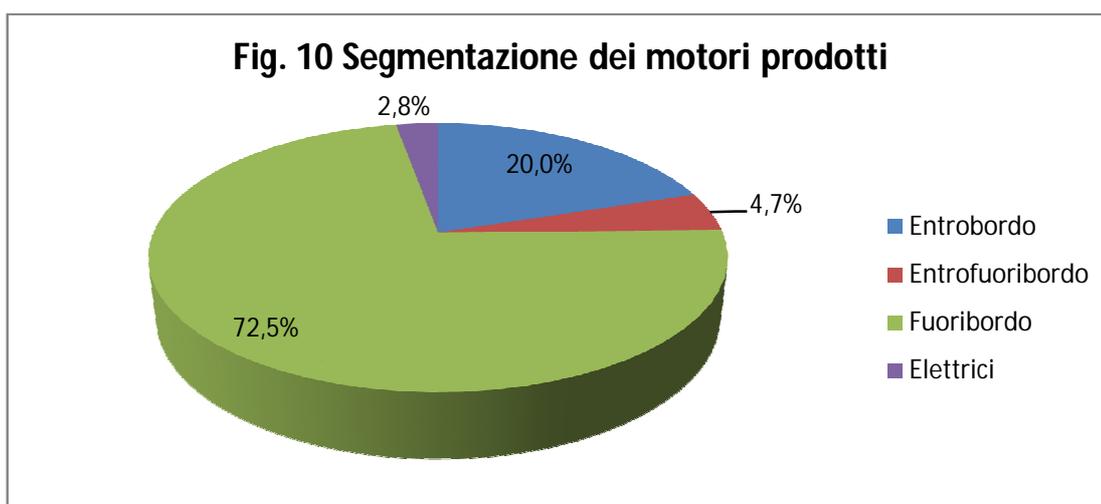
<sup>20</sup> Questa associazione rappresenta i maggiori produttori di motori marini a livello mondiale.



*Fonte: elaborazione propria, su dati IMEC-2011-*

Risulta chiaro come motori entrobordo e fuoribordo siano le due tipologie di prodotto che maggiormente incidono sul fatturato del settore, a differenza dei motori elettrici e idrogetti che rivestono ancora un ruolo marginale, con valori economici praticamente trascurabili.

Nel grafico 10, il numero totale di motori prodotti viene ripartito in base alle categorie merceologiche.



*Fonte: elaborazione propria*

## 2.4 La localizzazione territoriale delle imprese

Le imprese che si occupano di produzioni navali non sono equamente distribuite sul territorio nazionale. Valutare la loro dislocazione geografica e il posizionamento degli aggregati industriali, ci permette di capire l'incidenza di questo settore sull'economia di ogni singola Regione.

Per una chiara lettura della materia, nella tabella 8, vengono illustrati i dati percentuali relativi alla localizzazione delle imprese e degli addetti di tutto il comparto al livello nazionale.

**Tabella 8. Nautica da diporto: distribuzione e addetti del comparto.**

<b>Regione</b>	<b>Aziende</b>	<b>Addetti</b>
<b>Lombardia</b>	<b>30,8%</b>	<b>21,7%</b>
<b>Liguria</b>	<b>15,9%</b>	<b>10,0%</b>
<b>Emilia Romagna</b>	<b>10,9%</b>	<b>24,8%</b>
<b>Toscana</b>	<b>9,3%</b>	<b>14,9%</b>
<b>Piemonte</b>	<b>6,5%</b>	<b>14,3%</b>
<b>Campania</b>	<b>5,6%</b>	<b>5,9%</b>
<b>Sicilia</b>	<b>5,3%</b>	<b>1,9%</b>
<b>Lazio</b>	<b>4,7%</b>	<b>1,1%</b>
<b>Veneto</b>	<b>3,4%</b>	<b>1,4%</b>
<b>Puglia</b>	<b>2,5%</b>	<b>0,6%</b>
<b>Friuli Venezia Giulia</b>	<b>2,2%</b>	<b>1,0%</b>
<b>Calabria</b>	<b>1,2%</b>	<b>0,7%</b>
<b>Marche</b>	<b>0,6%</b>	<b>1,4%</b>
<b>Abruzzo</b>	<b>0,3%</b>	<b>0,1%</b>
<b>Basilicata</b>	<b>0,3%</b>	<b>0,1%</b>
<b>Sardegna</b>	<b>0,3%</b>	<b>0,1%</b>

*Fonte: la nautica in cifre 2011*

Dall'analisi dei dati, si vede che la Lombardia è la prima regione in Italia per numero di aziende con la presenza sul suo territorio di circa un terzo delle aziende nazionali. Cede invece, all'Emilia Romagna il primato regionale del numero di addetti impiegati<sup>21</sup> nel comparto.

Dalla tabella è inoltre possibile notare la presenza di regioni (Piemonte, Toscana, Emilia Romagna, Campania) con una percentuale di impiegati superiore alla percentuale di aziende presenti sul suolo: da qui si evince la presenza di aziende di carattere industriale.

Le Tabelle successive forniscono informazioni dettagliate sui singoli settori del comparto della nautica da diporto.

**Tabella 9. Nautica da diporto: settore della costruzione di unità da diporto.**

<b>Regione</b>	<b>Aziende</b>	<b>Addetti</b>
<b>Lombardia</b>	<b>25,9%</b>	<b>11,2%</b>
<b>Sicilia</b>	<b>10,7%</b>	<b>2,6%</b>
<b>Campania</b>	<b>9,8%</b>	<b>10,0%</b>
<b>Toscana</b>	<b>8,9%</b>	<b>20,0%</b>
<b>Emilia Romagna</b>	<b>8,0%</b>	<b>30,3%</b>
<b>Lazio</b>	<b>8,0%</b>	<b>1,0%</b>
<b>Liguria</b>	<b>8,0%</b>	<b>4,9%</b>
<b>Piemonte</b>	<b>5,4%</b>	<b>16,3%</b>
<b>Veneto</b>	<b>4,5%</b>	<b>0,6%</b>
<b>Calabria</b>	<b>3,6%</b>	<b>1,2%</b>
<b>Puglia</b>	<b>3,6%</b>	<b>0,4%</b>
<b>Friuli Venezia Giulia</b>	<b>2,7%</b>	<b>1,2%</b>
<b>Sardegna</b>	<b>0,9%</b>	<b>0,2%</b>

*Fonte: la nautica in cifre 2011*

<sup>21</sup> Fino al 2010 la Lombardia con il 28,2% sul numero nazionale, deteneva anche il primato del numero di addetti.

**Tabella 10. Nautica da diporto: settore degli accessori e componenti.**

<b>Regione</b>	<b>Aziende</b>	<b>Addetti</b>
<b>Lombardia</b>	<b>31,9%</b>	<b>31,2%</b>
<b>Liguria</b>	<b>22,2%</b>	<b>16,5%</b>
<b>Emilia Romagna</b>	<b>12,4%</b>	<b>20,0%</b>
<b>Toscana</b>	<b>10,3%</b>	<b>10,0%</b>
<b>Piemonte</b>	<b>7,0%</b>	<b>12,2%</b>
<b>Campania</b>	<b>3,8%</b>	<b>1,1%</b>
<b>Lazio</b>	<b>2,7%</b>	<b>1,2%</b>
<b>Sicilia</b>	<b>2,7%</b>	<b>1,2%</b>
<b>Friuli Venezia Giulia</b>	<b>2,2%</b>	<b>0,8%</b>
<b>Veneto</b>	<b>2,2%</b>	<b>1,7%</b>
<b>Puglia</b>	<b>1,8%</b>	<b>0,4%</b>
<b>Marche</b>	<b>1,1%</b>	<b>3,6%</b>

*Fonte: la nautica in cifre 2011*

**Tabella 11. Nautica da diporto: settore dei motori marini.**

<b>Regione</b>	<b>Aziende</b>	<b>Addetti</b>
<b>Lombardia</b>	<b>45,8%</b>	<b>54,1%</b>
<b>Emilia Romagna</b>	<b>12,5%</b>	<b>6,0%</b>
<b>Piemonte</b>	<b>8,3%</b>	<b>10,8%</b>
<b>Veneto</b>	<b>8,3%</b>	<b>6,8%</b>
<b>Abruzzo</b>	<b>4,2%</b>	<b>1,3%</b>
<b>Basilicata</b>	<b>4,2%</b>	<b>1,7%</b>
<b>Lazio</b>	<b>4,2%</b>	<b>1,3%</b>
<b>Liguria</b>	<b>4,2%</b>	<b>12,8%</b>
<b>Puglia</b>	<b>4,2%</b>	<b>3,8%</b>
<b>Toscana</b>	<b>4,2%</b>	<b>1,3%</b>

*Fonte: la nautica in cifre 2011*

Dal confronto delle tabelle risulta evidente, che la Lombardia<sup>22</sup> risulta essere la Regione dove è maggiormente sviluppata la cantieristica da diporto.

<sup>22</sup> Sono registrate nel 2010, **3.497** imprese operanti nella filiera della cantieristica navale.

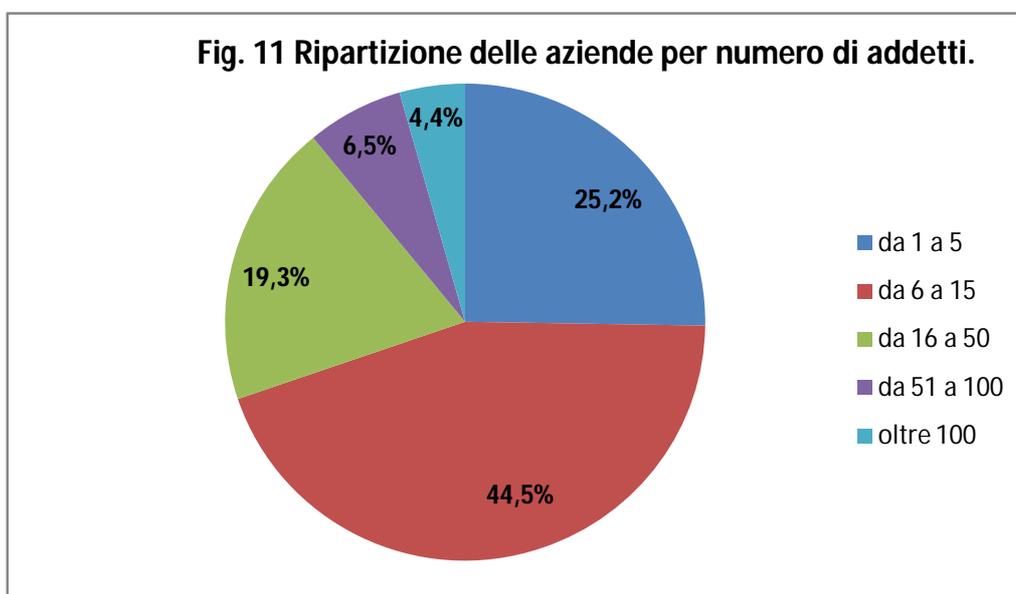
Per ragioni logistiche e di strategia aziendale, anche l'indotto del diporto (tab.10,11) ha concentrato le proprie sedi produttive in questa regione.

### 2.4.1 Le dimensioni delle aziende

Per una valutazione ottimale delle aziende nautiche, procederemo con lo studio delle dimensioni considerando i seguenti aspetti:

- Numero di addetti
- Fatturato

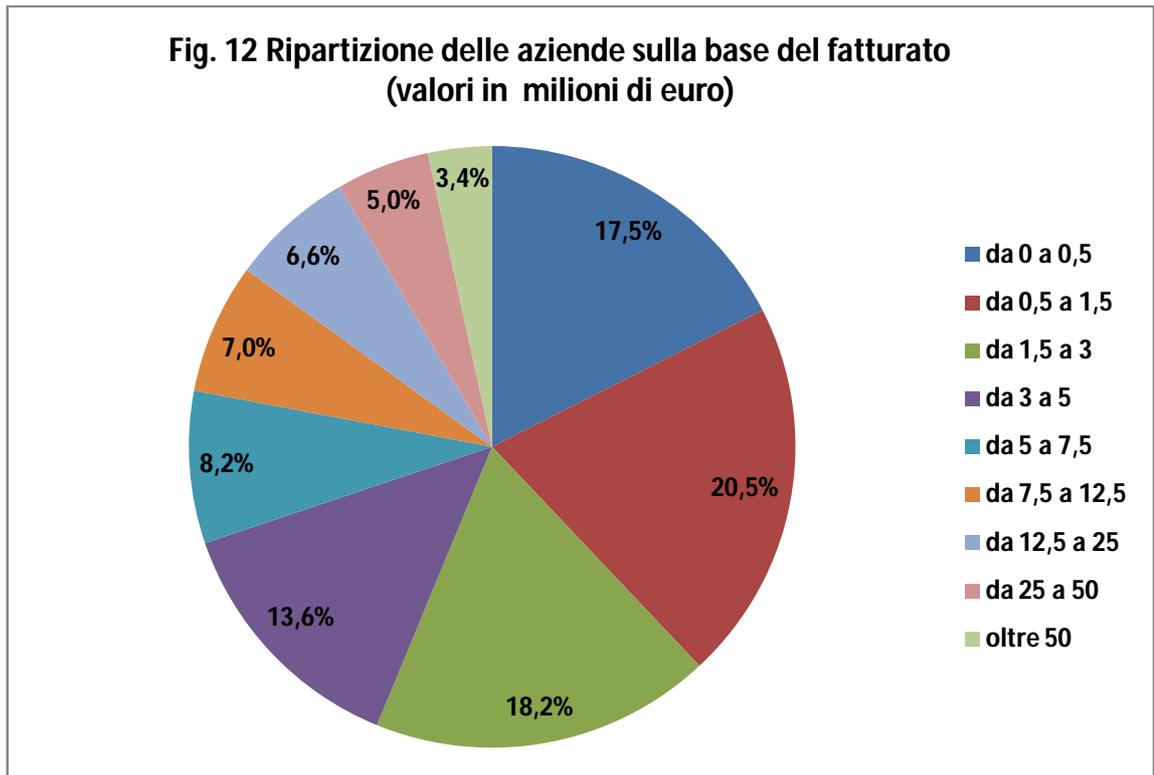
Nel grafico in figura 11 le aziende<sup>23</sup> sono state ripartite percentualmente in base al numero di dipendenti, creando cinque aree: da uno a cinque dipendenti, da sei a quindici dipendenti, da sedici a cinquanta dipendenti, da cinquantuno a cento dipendenti ed infine aziende con oltre cento dipendenti.



**Fonte: elaborazione propria su dati: "la nautica in cifre 2011".**

<sup>23</sup> Le aziende oggetto dell'indagine sono riferite all'intero aggregato della nautica da diporto, che comprende: cantieristica, motori e accessori - componenti.

La successiva valutazione, che svolgeremo attraverso il grafico in figura 12, considera le aziende in termini di fatturato. Il numero totale delle aziende è stato ripartito in nove classi a seconda del fatturato: i valori percentuali riportati sono riferiti al volume d'affari espresso in milioni di euro.



Fonte: elaborazione propria su dati: "la nautica in cifre 2011".

A conferma delle peculiarità del settore, l'immagine delle aziende che otteniamo è di unità produttive che contano per il 70% meno di 15 dipendenti, con fatturati nel 60% dei casi inferiori ai 3 milioni di euro.

Per contro le aziende con più di 100 dipendenti sono limitate ad un 4,4%, un simile valore emerge in ordine ai fatturati, che solo nel 3,4% dei casi superano i 50 milioni di euro.

In Italia operano nel settore della costruzione di navi ed imbarcazioni circa 5.150<sup>24</sup> aziende (4.177 costruiscono e riparano unità sportive e da diporto), che sulla base dei dati forniti possiamo qualificare principalmente (in particolare quelle operanti nelle costruzioni da diporto) come aziende artigianali, spesso a conduzione familiare, dove si unisce l'innovazione tecnologica ad una componente umana altamente qualificata.

Da ultimo, nel grafico in figura 13, svolgeremo una ripartizione delle imprese finora esaminate con riferimento alle categorie delle micro-imprese, piccole imprese e medie imprese (PMI).

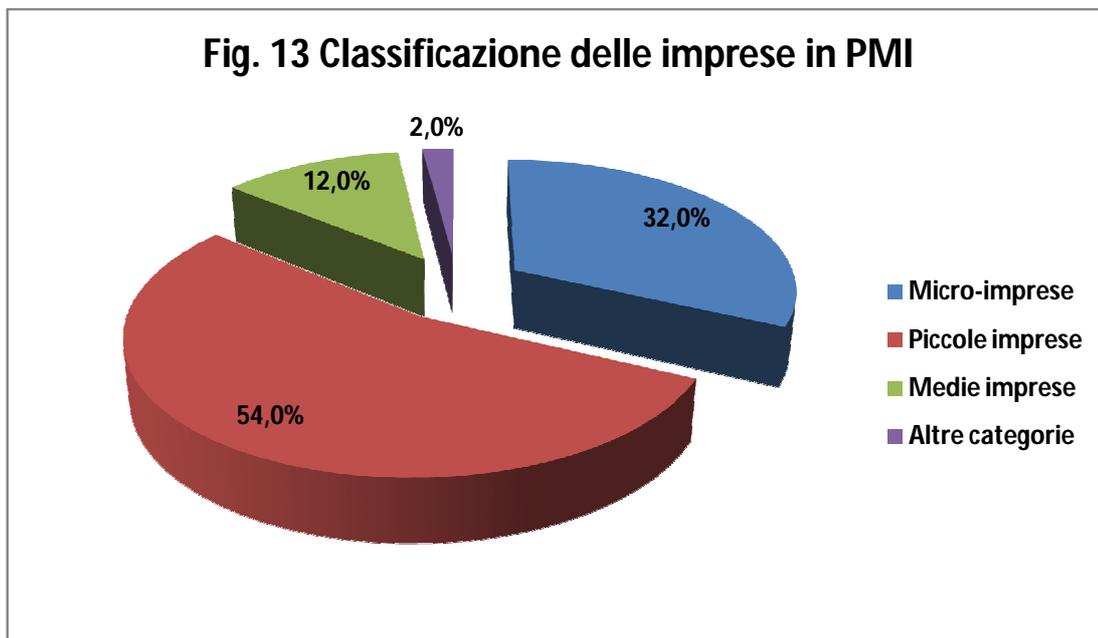
I parametri di riferimento sono forniti dalla Commissione Europea, con raccomandazione 2003/361/CE, del 6 maggio 2003<sup>25</sup>, che stabilisce la seguente classificazione:

- **Microimpresa:** meno di 10 lavoratori e fatturato annuo non superiore a 2 milioni di euro.
- **Piccola impresa:** meno di 50 lavoratori e fatturato annuo non superiore a 10 milioni di euro.
- **Media impresa:** meno di 250 lavoratori e fatturato annuo non superiore a 50 milioni di euro.

---

<sup>24</sup> Il valore è riferito alle imprese registrate nella cantieristica navale e da diporto(codice Attività economica –*ATECO- 30.1*). Fonte *infocamere* 2010.

<sup>25</sup> **Con la raccomandazione 2003/361/CE pubblicata nella Gazzetta ufficiale L 124 del 20.05.2003**, la definizione delle microimprese, delle piccole medie imprese viene aggiornato al fine di poter meglio definire la loro realtà economica. La definizione delle imprese in funzione del loro organico e fatturato risulta indispensabile per valutare i potenziali beneficiari dei programmi delle politiche dell'Unione Europea specifici per piccole e medie imprese(PMI). La classificazione delle imprese in microimprese, piccole medie imprese non è vincolante se non in alcune materie, come gli aiuti di Stato, l'attuazione di programmi comunitari o fondi strutturali. Al fine di garantire una transizione agevole a livello comunitario e nazionale, la data di entrata in vigore della seguente definizione avrà luogo dal 1 gennaio 2005.



*Fonte: la nautica in cifre 2011*

Solo il 2% delle imprese considerate non è riconducibile alla categoria delle piccole e medie imprese (PMI). Inoltre il 54% delle aziende rientranti nella fattispecie considerata sono piccole imprese e un terzo micro-imprese.

Anche utilizzando questo metodo di valutazione, i dati forniti confermano le singolarità del comparto, caratterizzato da imprese di ridotte dimensioni, con un ridotto numero di addetti per unità produttiva.

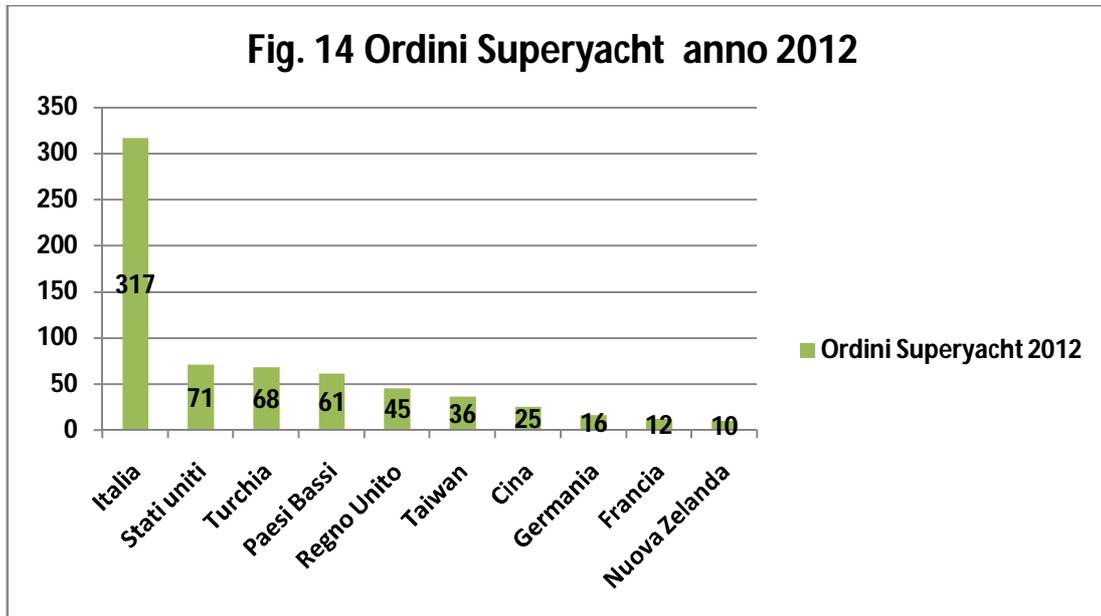
## **2.5 Studio di una tipologia merceologica: i superyacht**

Nel settore della cantieristica da diporto, diverse imprese italiane rivestono posizioni di leadership a livello mondiale, con particolare specializzazione nelle produzioni di unità di medie-grandi dimensioni.

Secondo il rapporto pubblicato nel 2011 "the global order book", l'Italia riveste un ruolo di rilievo nello scenario mondiale, con le proprie realizzazioni apprezzate in tutto il mondo per design, stile e finiture degli interni.

La qualità delle imbarcazioni di lusso prodotte in Italia, ha consentito che 8 imprese italiane (Overmarine, gruppo Baglietto, Sanlorenzo, Ferretti Yachts, Azimut-Benetti, Leopards Yachts, Fipa Group) nel 2011 entrassero nella "top 20" stilata da Showboats International<sup>26</sup>.

A fronte della crisi economica, la quota mondiale si è ridotta di circa il 3%, ma nonostante ciò l'Italia rimane leader nel settore con 317 ordini su 728 globali ed una quota di mercato mondiale pari al 44% (+3% rispetto al 2011). Nella figura 14 viene illustrato l'andamento degli ordini nel 2012 dei primi dieci Paesi produttori.

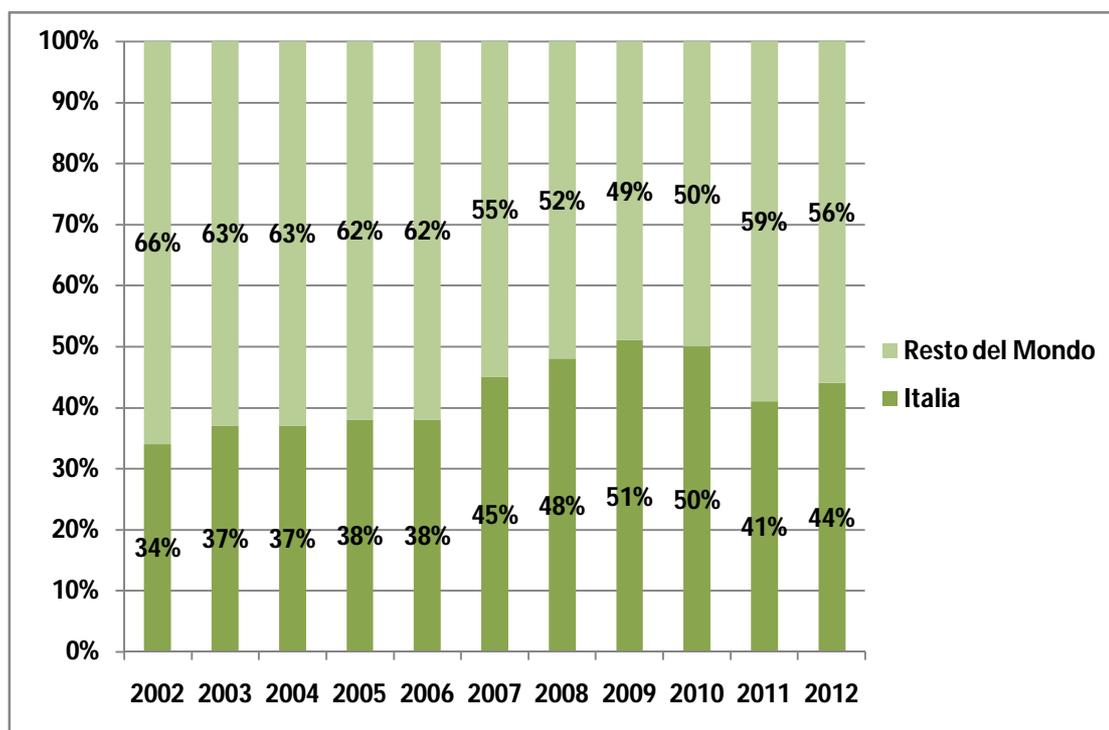


Fonte: Elaborazione propria su dati: Showboats International

<sup>26</sup> Si tratta di una rivista Americana fondata nel 1988, che si occupa di informazione e pubblicazioni specializzate nel settore delle imbarcazioni di lusso.

Per completare lo studio della quota mondiale detenuta dall'Italia in questa categoria di imbarcazioni, procederemo col fornire una serie storica sull'andamento degli ordini ricevuti (rispetto al numero globale) dai cantieri navali Italiani nel periodo 2002-2012 (Fig.15).

**Figura 15**



*Fonte: Elaborazione propria su dati: Showboats International*

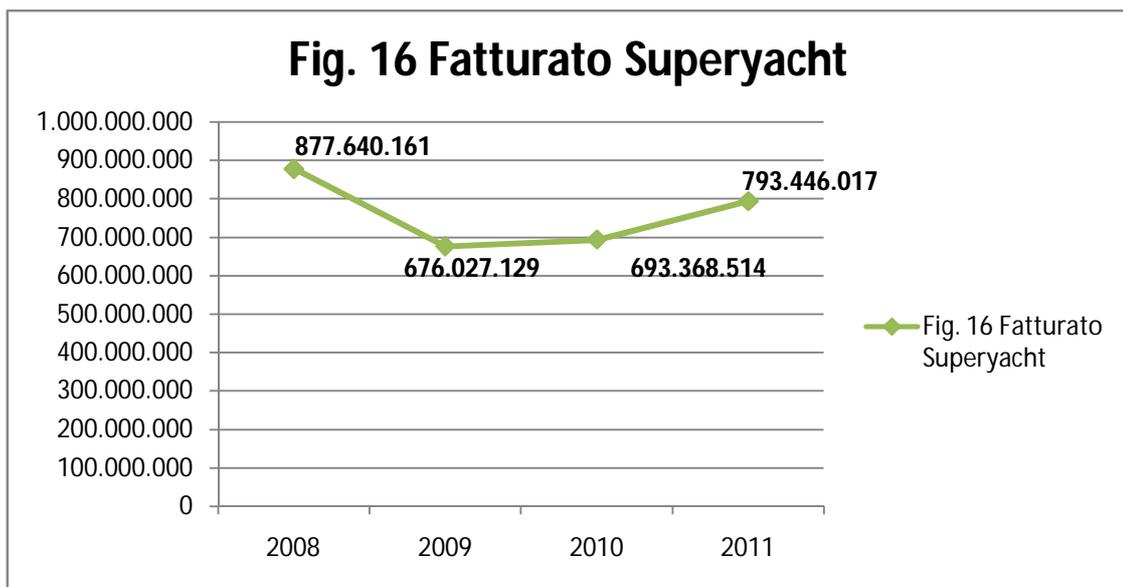
### 2.5.1 La produzione Italiana dei superyacht

L'Italia, grazie alla sua cultura, alle sue tradizioni manifatturiere e attraverso una crescita di rilievo, ha conquistato la leadership mondiale nel segmento della produzione di yacht.

Valuteremo ora l'andamento di questa tipologia merceologica sulla base dei dati forniti da un campione rappresentativo<sup>27</sup> di cantieri specializzati nella costruzione di megayacht.

I dati rilevati indicano un fatturato nel 2011 pari a € 793.446.017, con una crescita rispetto all'anno precedente di circa il 14,4%: l'andamento positivo è garantito da una crescita sia del mercato interno (+12,5%), sia di quello estero (+14,8).

Riportiamo in figura 16 l'andamento del fatturato totale del periodo 2008-2011 (i dati sono relativi ad un campione rappresentativo).



**Fonte: Elaborazione propria**

L'andamento del fatturato, a differenza delle altre categorie di imbarcazioni, mostra segnali di crescita significativi.

I dati considerano solo unità superiori ai 24 metri di lunghezza, come ogni bene di elevato valore economico, anche Yachts e superyachts risultano

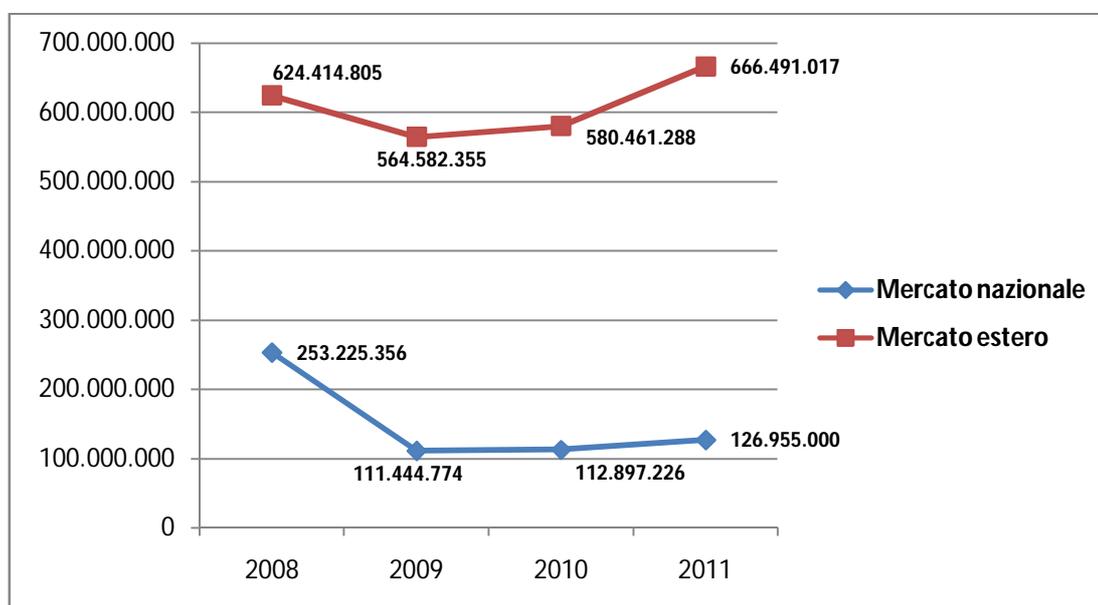
<sup>27</sup> Il campione fornisce dati attraverso questionari compilati dalle imprese: vengono presi in considerazione solo questionari completi. Sono riportati valori puntuali e non arrotondati.

meno sensibili alla crisi rispetto alle altre imbarcazioni da diporto: questo si verifica sia a livello nazionale sia nelle esportazioni.

Nel grafico 1 vengono confrontate le vendite derivanti dal mercato nazionale, con quelle derivanti dal mercato estero.

I dati relativi al medesimo periodo considerato per la rilevazione del fatturato: anni 2008-2011.

**Figura 17**

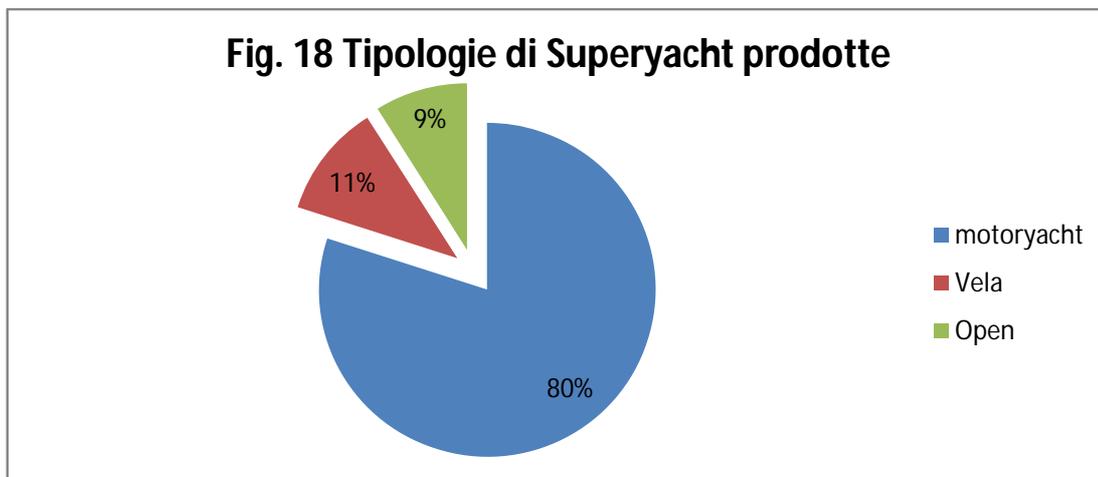


**Fonte: Elaborazione propria**

Come ultima valutazione, in figura 18 consideriamo il peso percentuale sul campione delle seguenti tipologie di yacht:

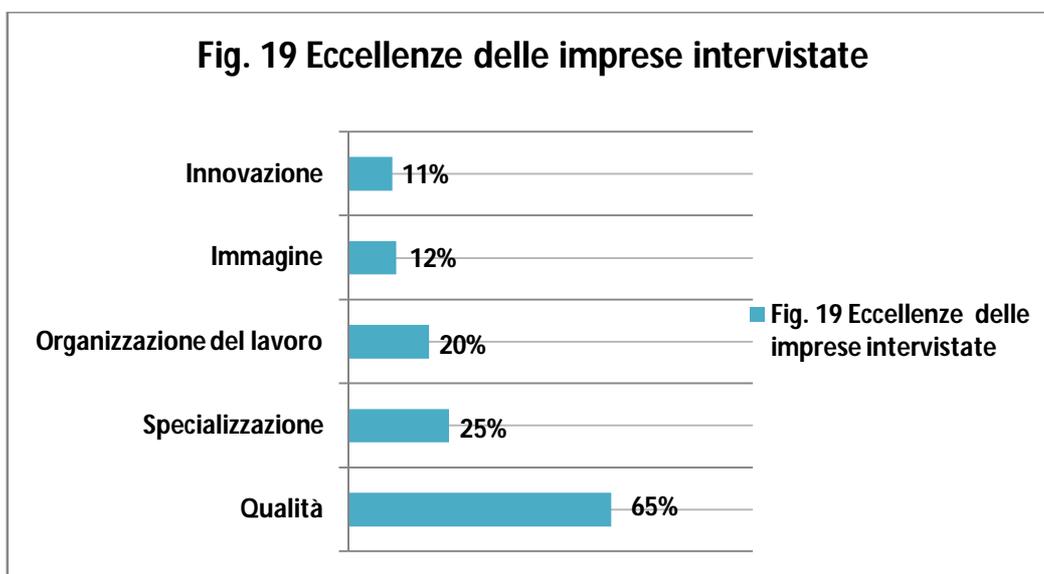
- Motoryacht
- Vela
- Open<sup>28</sup>

<sup>28</sup> Sono yacht privi di cabina nella parte superiore, possono avere una pilotina o essere semicabinati.



Fonte: *la nautica in cifre 2011*

La certezza diffusa, tra le imprese intervistate sulla qualità della produzione nautica italiana nel mondo, trova riscontro anche nell'auto-valutazione delle eccellenze, di cui le singole imprese si sentono portatrici (fig.19).



Fonte: *CNA centro studi (Il totale è superiore a 100 poiché erano possibili più risposte).*

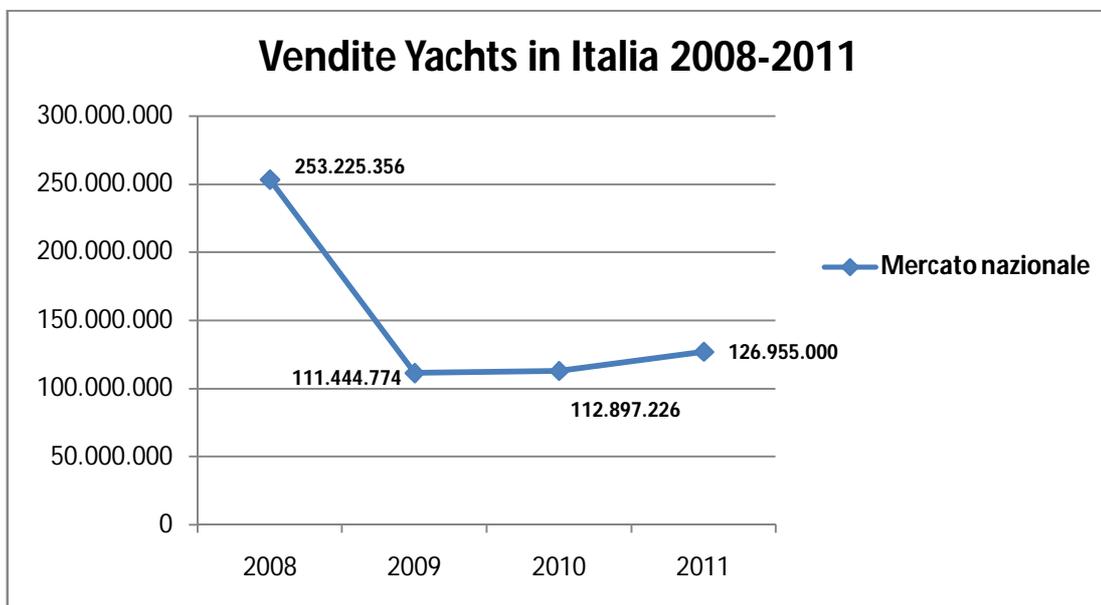
## 2.5.2 Vendite nazionali e reddito pro capite

Le navi da diporto, per le loro caratteristiche e per l'elevato valore economico, sono definite beni superiori: per esse la domanda aumenta più che proporzionalmente rispetto al reddito (elasticità superiore a 1).

Questo conferma la controtendenza di questa tipologia merceologica, che, a differenza delle altre imbarcazioni da diporto, mostra un segnale positivo nel mercato interno, con una crescita costante dopo il drastico calo del volume di vendite del 2009.

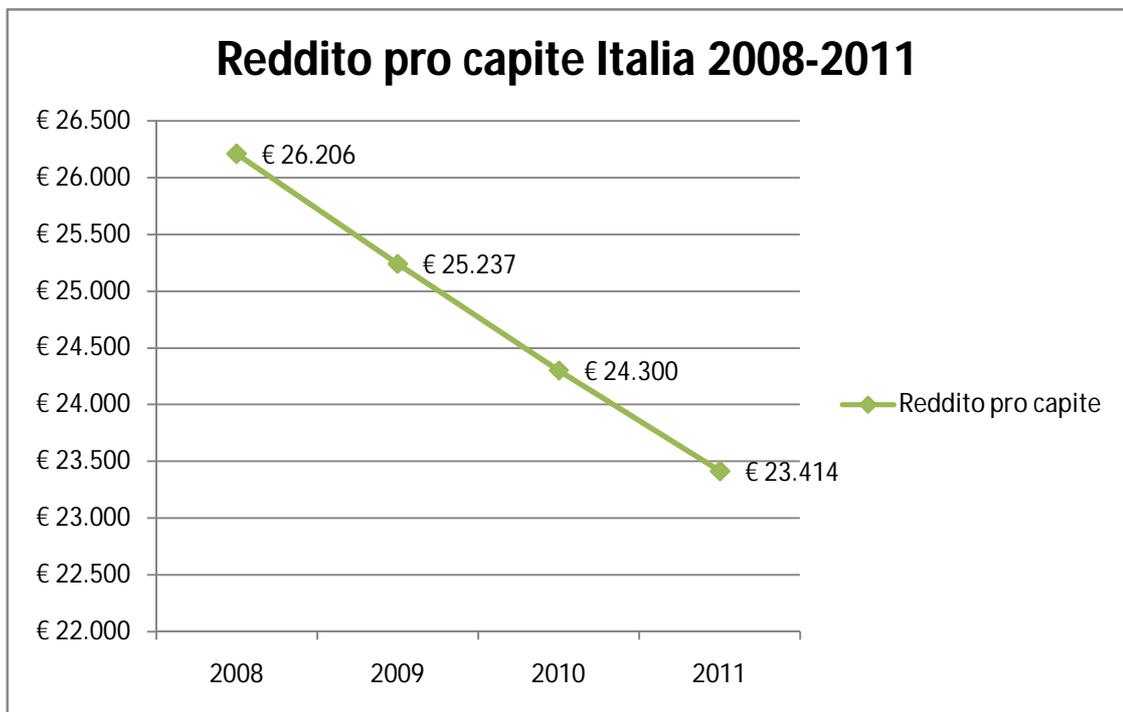
Valuteremo ora, nel periodo 2008-2011, l'andamento delle vendite nazionali (figura 20), mettendole a confronto con l'andamento del reddito pro capite dell'Italia (figura 21).

Figura 20



Fonte: Elaborazione propria

Figura 21



Fonte: Elaborazione propria, dati Istat.

Le due curve fino al 2009 hanno lo stesso andamento decrescente: tale fenomeno trova giustificazione in un atteggiamento prudentiale da parte dei potenziali acquirenti, atteggiamento conseguente alla crisi del 2008.

Negli anni successivi, invece, la domanda di Yachts nel mercato nazionale è in crescita nonostante il reddito nazionale abbia un trend negativo. Ciò conferma come la domanda di beni superiori sia meno sensibile alle variazioni di reddito rispetto alle altre tipologie di beni.

*La cantieristica da diporto in Italia, situazione e prospettive*

## **Capitolo III**

### **I VALORI ECONOMICI DEL COMPARTO**

**3.1 I livelli occupazionali 3.2 L'incidenza del diporto sul Prodotto Interno Lordo**

**3.3 Analisi delle importazioni e delle esportazioni**

#### **3.1 I livelli occupazionali**

Il settore navale in Europa occupa, in maniera diretta, circa 130 mila addetti, il valore sale a oltre 500 mila se consideriamo l'intera *supply-chain*<sup>1</sup>.

Per quanto riguarda il mercato del lavoro italiano, il numero di persone impiegate nel 2011 come dipendenti o addetti esterni all'intero comparto ammonta a 20.142 unità.

Nell'anno precedente i posti totali ammontavano a 23.350: si è verificata una perdita, in soli dodici mesi, di 3.208 posti di lavoro (-13.74%).

La valutazione del mercato del lavoro implica necessariamente uno studio delle serie storiche riferite al comparto. Nella tabella 1, vengono riportati i livelli occupazionali del periodo 2006-2011, relativi all'intero

---

<sup>1</sup> I dati sono ricavati da una ricerca effettuata da "Il sole 24 ore".

comparto del diporto: i numeri sono riferiti al personale dipendente in modo continuativo e agli addetti esterni, cioè impiegati nell'impresa con contratti atipici<sup>2</sup>.

**Tabella 1.**

<b><i>L'occupazione nel settore</i></b>	
<b><i>Anno di riferimento</i></b>	<b><i>Addetti</i></b>
<b>2006</b>	<b>34.480</b>
<b>2007</b>	<b>36.640</b>
<b>2008</b>	<b>35.110</b>
<b>2009</b>	<b>27.148</b>
<b>2010</b>	<b>23.350</b>
<b>2011</b>	<b>20.142</b>

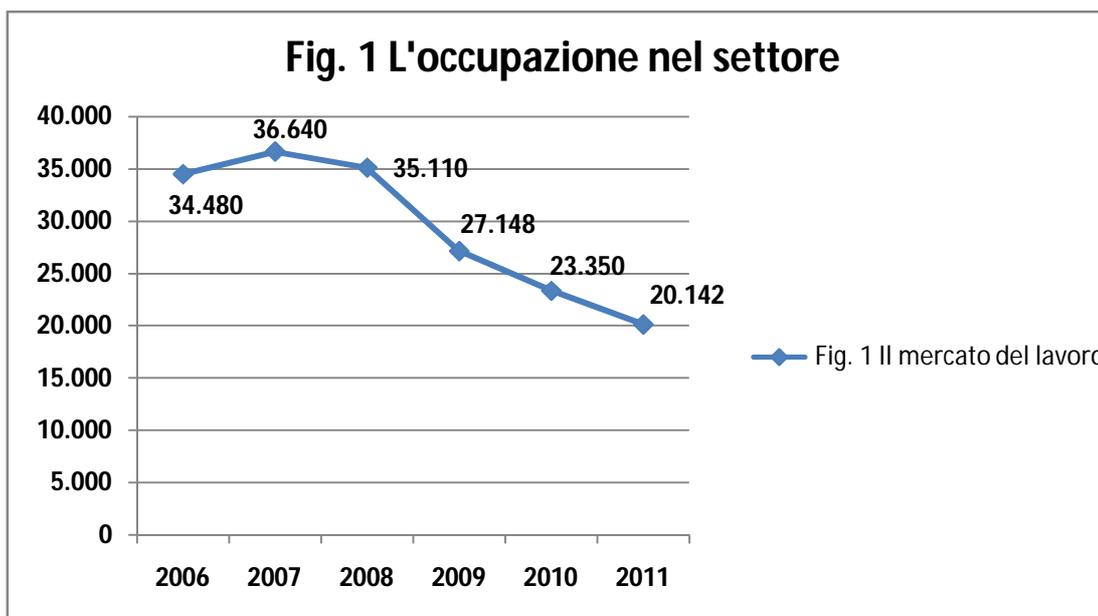
*Fonte: "la nautica in cifre 2006-2011"*

È facile notare come i livelli occupazionali abbiano toccato il massimo sviluppo in corrispondenza del periodo 2006-2007, quando il settore del diporto ha raggiunto il picco più alto della domanda di imbarcazioni; per contro si vede come, in seguito alla crisi economico-finanziaria del 2008, i dati sul lavoro siano costantemente scesi, arrivando ad una perdita nel quinquennio 2007-2011, di 16.498 posti di lavoro, con un calo di circa il 45%.

---

<sup>2</sup> Per contratti atipici (definiti anche contratti innominati) si intendono quei contratti non disciplinati espressamente dal codice civile, ma creati *ad hoc* dalle parti, per particolari esigenze. Essi possono essere costituiti da elementi di diversi contratti tipici, oppure possono prescindere totalmente da altri modelli già esistenti. La nascita di queste tipologie contrattuali è conseguenza dello sviluppo di nuove attività economiche non contemplate nel codice civile. In Italia questa tipologia di contratti è regolata all'articolo 1322 del codice civile.

Nel grafico in figura 1, lo studio dell'andamento della curva dell'occupazione renderà di più facile comprensione il trend del mercato del lavoro.



Fonte: "la nautica in cifre 2006-2011"

Come già evidenziato, il numero di personale impiegato nel comparto per il 2011 è di 20.142 unità: di questi, 17.610 sono dipendenti, mentre i restanti 2.532 sono addetti esterni<sup>3</sup>.

I numeri oggetto dell'indagine risultano dalla sommatoria del personale occupato nei seguenti settori: cantieristica, produzione di accessori e componenti nautici, impiegati nelle attività di refitting, riparazioni e rimessaggio.

Procederemo ora (tabella 2) alla ripartizione del numero totale delle unità di lavoro nei vari settori d'impiego, ponendo anche particolare

<sup>3</sup> Questa categoria di lavoratori opera nelle imprese per un periodo medio di 9 mesi. Il 46% lavora per un periodo compreso tra undici e dodici mesi, mentre il 78% lavora per periodi maggiori di sei mesi.

attenzione alla tipologia di contratto di lavoro. Nel 2011, i periodi di impiego di lavoratori esterni è stato superiore rispetto all'anno precedente (tabella 2a).

**Tabella 2.**

<b>Ripartizione degli addetti nei vari settori, anni 2010- 2011</b>				
<b>SETTORE</b>	<b>Lavoratori Dipendenti</b>		<b>Lavoratori esterni</b>	
	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
Costruzione unità da diporto	10.500	8.540	2.150	1.671
Accessori e componenti	5.820	5.930	340	279
Motori	730	680	30	76
Refitting, riparazioni e rimessaggio	2.740	2.460	1.040	506
<b>TOTALE</b>	<b>19.790</b>	<b>17.610</b>	<b>3.560</b>	<b>2.532</b>

*Fonte: "la nautica in cifre 2010-2011"*

**Tabella 2a.**

<b>Numero medio mesi di utilizzo addetti esterni, anno 2010-2011</b>			
<b>SETTORE</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>Variazione %</b>
Costruzione unità da diporto	8	9	12,5%
Accessori e componenti	8	10	25%
Motori	9	12	33,3%
Refitting, riparazioni e rimessaggio	7	6	-14,3%
<b>Valore medio</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>+12,5%</b>

*Fonte: Elaborazione propria, dati "la nautica in cifre 2010-2011"*

La successiva tabella 3 evidenzia come la continua diminuzione del numero di lavoratori esterni abbia comportato un calo del numero dei

lavoratori effettivi, che risultano ridotti di circa il 12% rispetto al 2010. Risultati particolarmente negativi si trovano nella cantieristica, che registra una perdita di addetti di circa il 18%; lo stesso trend negativo viene registrato anche per il refitting, con un calo di circa il 19%.

Gli unici segnali positivi arrivano dal settore dei motori, che mantiene gli stessi livelli dell'anno precedente, e da quello degli accessori, che registra un modesto aumento degli addetti effettivi (+2%).

L'andamento del mercato del lavoro sembra non seguire l'andamento positivo del fatturato dell'industria nautica nel suo complesso. Tale fenomeno viene giustificato dagli analisti con la consistente riduzione dei fatturati degli anni precedenti al 2011 e col diffuso senso di incertezza sulle prospettive di sviluppo dell'economia.

**Tabella 3.**

<b>Variazioni percentuali dell'occupazione, anno 2010-2011</b>			
<b>SETTORE</b>	<b>Dipendenti</b>	<b>Addetti esterni</b>	<b>Addetti effettivi</b>
Costruzione unità da diporto	-19%	-22%	-18%
Accessori e componenti	+2%	-18%	+2%
Motori	-7%	+153%	0%
Refitting, riparazioni e rimessaggio	-10%	-51%	-19%
<b>Valore medio</b>	<b>-11%</b>	<b>-29%</b>	<b>-12%</b>

Fonte: "la nautica in cifre 2011"

L'aumento del fatturato da un lato e la diminuzione del numero dei dipendenti dall'altro, comporta necessariamente una crescita della redditività dei singoli dipendenti.

Nella tabella 4 analizzeremo il rapporto tra fatturato e numero dei dipendenti nel periodo 2010-2011.

**Tabella 4.**

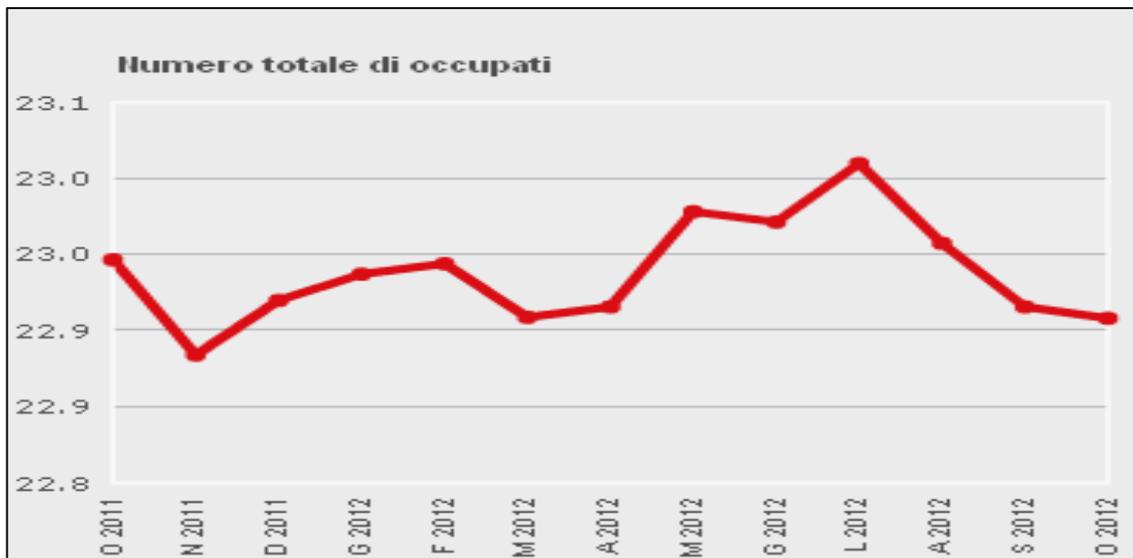
<b>Rapporto fatturato-addetti, anni 2010-2011</b>			
<b>SETTORE</b>	<b>Fatturato per Dipendente</b>	<b>Fatturato per addetto effettivo</b>	<b>Addetti effettivi per milione di €</b>
Costruzione unità da diporto	+25%	+25%	-20%
Accessori e componenti	+1%	+1%	-1%
Motori	+5%	-3%	+3%
Refitting, riparazioni e rimessaggio	+16%	+28%	-22%

*Fonte: "la nautica in cifre 2011"*

Per un eventuale confronto dei livelli occupazionali della nautica da diporto con quelli dell'intero mercato del lavoro italiano, riportiamo delle tabelle elaborate dall'Istat.

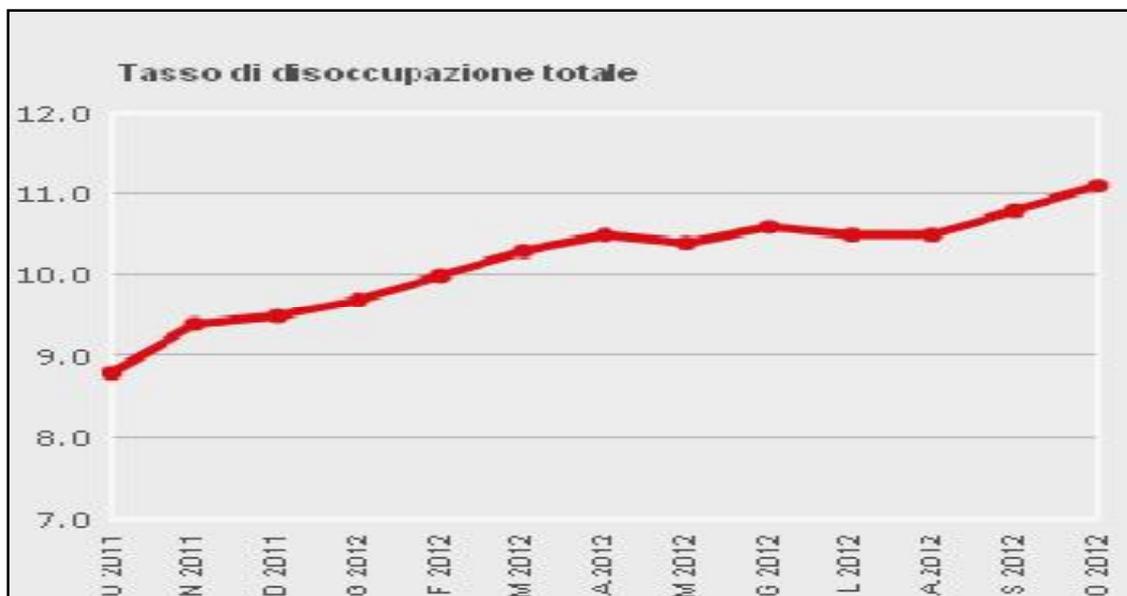
I dati sono riferiti al periodo ottobre 2011-ottobre 2012 e vengono espressi in milioni di unità per quanto riguarda gli occupati ed in variazione percentuale, per quanto riguarda il tasso di disoccupazione.

### Numero di occupati in Italia, in milioni di unità.



Fonte: Istat 2012

### Tasso di disoccupazione in Italia variazione percentuale.



Fonte: Istat 2012

### 3.2 L'incidenza del diporto sul Prodotto Interno Lordo

Analizzando l'andamento di un comparto economico, valutare il suo impatto sul Prodotto Interno Lordo (PIL), consente di avere informazioni rilevanti circa l'incidenza del comparto stesso sull'intera economia del paese.

Il contributo al PIL del comparto nautico è originato dal valore aggiunto<sup>4</sup> di tutti i settori che lo compongono. Tale importo si ottiene sottraendo dal valore della produzione totale le seguenti voci:

- *Costi intermedi dei settori<sup>5</sup>: cantieristica, rimessaggio, accessori e componenti, motori.*
- *Margini di intermediazione.*

Chiarita la composizione del valore della produzione, numericamente per il 2011 essa risulta pari a € 2.848.920.000: tale importo è formato da valore aggiunto per € 821.700.000 (circa 29%), da costi intermedi per € 1.693.320.000 (circa 59%) e infine da € 333.900.000 per margini di intermediazione (circa 12%).

Riportiamo, per una successiva analisi e per un confronto con il comparto nautico, l'andamento del PIL italiano a prezzi di mercato dal terzo trimestre del 2009 al terzo trimestre del 2012 (le variazioni percentuali sono riferite al trimestre precedente).

---

<sup>4</sup> Il valore aggiunto da un settore al sistema produttivo è dato dal valore della sua produzione al netto del valore dei beni intermedi usati nella produzione stessa.

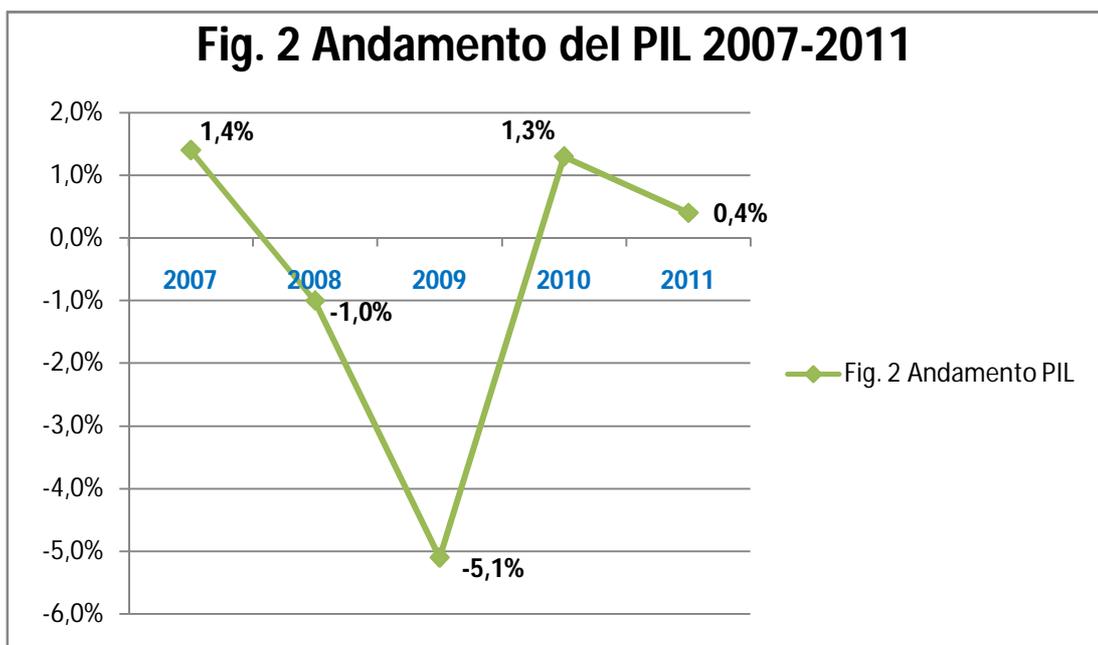
<sup>5</sup> I valori sono calcolati al netto degli acquisti che ciascun settore effettua da altri settori, ovvero i costi derivano da transizioni tra industrie relative a beni e servizi intermedi, che entrano nella produzione come input dei processi produttivi

## Prodotto interno lordo Italia, variazioni trimestrali 2009-2012



Fonte: Istat 2012

Nel grafico in figura 2, forniamo l'andamento del PIL (variazioni percentuali annuali) relativo al periodo 2007-2011.



Fonte: elaborazione propria

Si nota come la crisi economica del 2008 abbia fatto scendere in modo significativo il valore del PIL, che fino a quel punto era positivo. La situazione si mantiene stabile nel 2010 e nel 2011, per poi peggiorare nuovamente nel 2012.

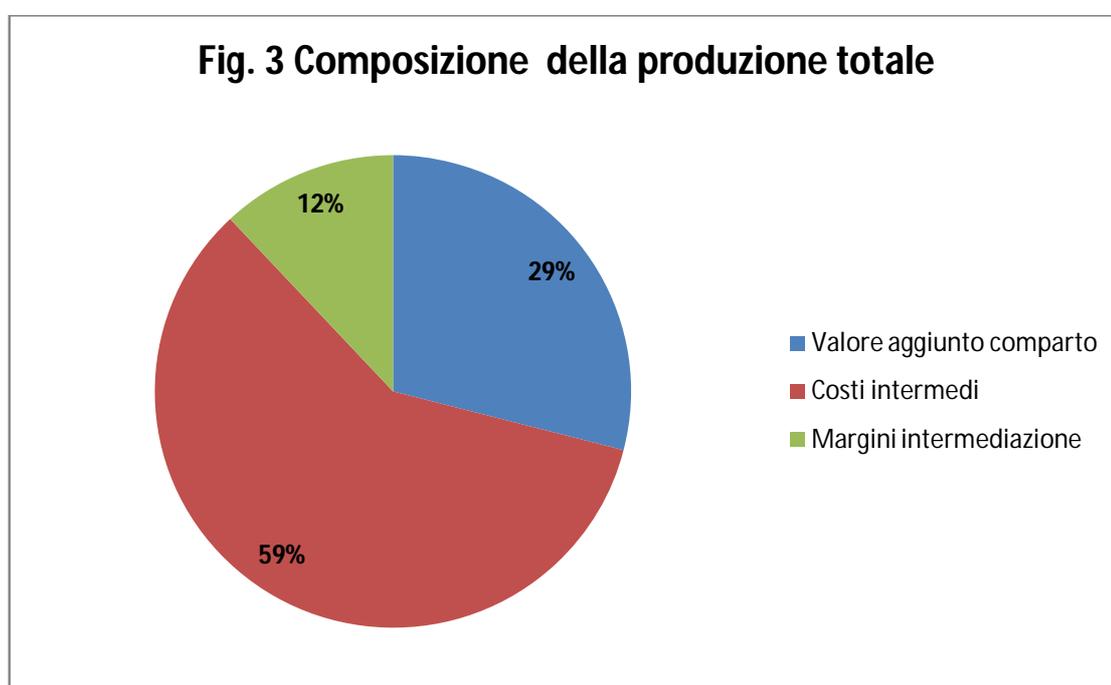
Procederemo ora con lo studio del contributo della nautica da diporto al PIL. I dati forniti nella tabella 5 sono riferiti al 2011.

**Tabella 5.**

<b>Contributo della nautica da diporto al Prodotto Interno Lordo, anno 2011</b>		
<b>Descrizione</b>	<b>Valore in euro</b>	<b>Peso*</b>
<b>Valore della produzione totale 2011</b>	<b>€2.848.920.000</b>	
<i>Costi intermedi cantieristica e riparazioni</i>	€1.357.850.000	
<i>Costi intermedi accessori e componenti</i>	€256.490.000	
<i>Costi intermedi motori marini</i>	€78.980.000	
<b>Totale costi intermedi</b>	<b>€1.693.320.000</b>	59%
<b>Margini intermediazione per collocamento della produzione sul mercato</b>	<b>€333.900.000</b>	12%
<b>Valore aggiunto del comparto</b>	<b>€821.700.000</b>	29%
<b>Contributo al PIL 2010</b>	<b>€806.150.000</b>	
<b>Contributo al PIL 2011</b>	<b>€821.700.000</b>	
<b>Variazione contributo 2010-2011</b>	<b>Circa +1,9%</b>	
<b>Contributo al PIL ‰ 2010</b>	<b>Circa 0,52‰</b>	
<b>Contributo al PIL ‰ 2011</b>	<b>Circa 0,52‰</b>	
<b>Variazione contributo al PIL 2010-2011‰</b>	<b>—————</b>	

(\*) Incidenza percentuale sul valore della produzione totale. **Fonte: "la nautica in cifre 2011"**

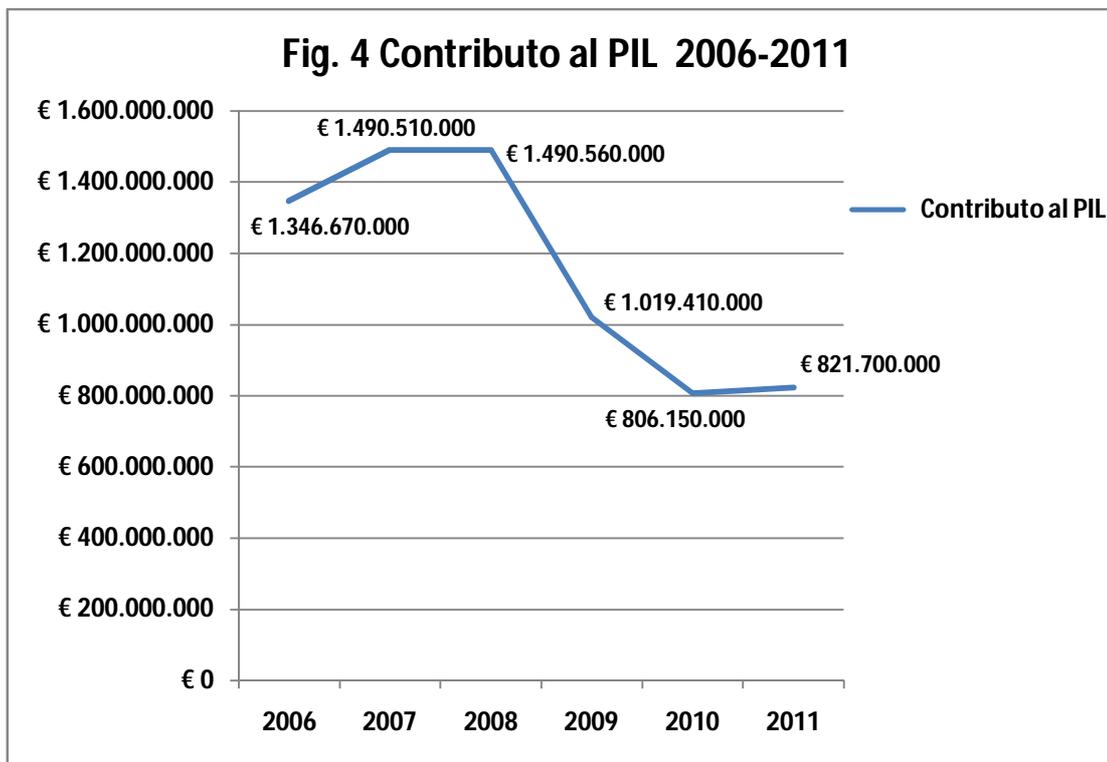
I pesi percentuali delle singole componenti che formano la produzione totale del comparto del diporto sono ripartiti in modo specifico nel grafico in figura 3, ove si nota come più della metà del valore sia costituito dai costi intermedi, un quarto circa derivi dal valore aggiunto e la parte residua dai costi di intermediazione per la collocazione dei prodotti sul mercato.



*Fonte: "la nautica in cifre 2011"*

Nel grafico in figura 4 riportiamo l'evoluzione del contributo della nautica al PIL, relativamente al periodo 2006-2011.

È facile notare come il valore aggiunto sia salito dal 2006 al 2008, passando da circa € 1.346.670.000 ad € 1.490.560.000, per poi diminuire ad € 806.150.000 nel 2010. Il 2011 presenta una lieve inversione di tendenza, con un aumento dell' 1,9%, il contributo al PIL si porta a € 821.700.000.



*Fonte: elaborazione propria*

Confrontando il tasso di crescita del Pil in Italia e l'andamento del valore aggiunto del comparto nautico, si osserva come quest'ultimo abbia un andamento diverso rispetto agli altri settori.

Se durante il periodo di crescita (fino a metà 2008) il trend è migliore rispetto all'economia nazionale, per contro la crisi economica mostra i suoi effetti in modo più marcato nel settore che stiamo analizzando, seppur con un certo ritardo rispetto agli altri settori.

### **3.2.1 Contributo al PIL: vari settori a confronto**

Come appena evidenziato il diporto incide sul Prodotto Interno Lordo con € 821.700.000: per valutare il peso di questo comparto procederemo col

fornire il contributo di altri settori che si occupano della produzione di beni superiori.

Da una ricerca effettuata dal Censis<sup>6</sup>, pubblicata l'11 luglio 2012, emerge come il settore definito della "bellezza" abbia, avuto nel 2011 un valore di oltre 70 miliardi di euro, concorrendo al PIL per circa il 4,7%.

Il comparto del lusso è economicamente eterogeneo, esso comprende: turismo, cultura, prodotti di oreficeria, prodotti di abbigliamento, elettronica, meccanica, etc.

Quanto al contributo di ogni singola tipologia produttiva emerge che il turismo genera oltre 17 miliardi di euro, seguito dall'edilizia (8,2 miliardi), dal tessile e dall'abbigliamento (6,8 miliardi), dall'editoria (6,6 miliardi), dalla meccanica (5,4 miliardi), elettronica (5 miliardi), oreficeria-gioielleria (3,1 miliardi), prodotti di alta gastronomia (2,3 miliardi). A conferma della diversità della filiera del "lusso" i restanti oltre 15 miliardi provengono da settori non inquadrati nella precedente classificazione.

Nonostante la crisi economica, sembra che questo comparto sia meno sensibile alle variazioni negative, garantendo all'Italia il quarto posto nel mondo nell'esportazione di beni "creativi" con 18 miliardi di euro.

Tra i paesi del G8<sup>7</sup> invece, l'Italia è il primo esportatore di *design* con 15,4 miliardi di euro.

---

<sup>6</sup> Il Censis, Centro Studi Investimenti Sociali, è un istituto di ricerca socio-economica fondato nel 1964. Il CENSIS svolge da oltre quarant'anni attività di ricerca, consulenza e assistenza tecnica in ambito socio-economico attraverso la redazione di studi sul sociale, sull'economia e l'evoluzione territoriale, programmi d'intervento e iniziative culturali.

Il "Rapporto sulla situazione sociale del paese", redatto dal CENSIS dal 1967, viene considerato il più qualificato e completo strumento di interpretazione della realtà italiana.

<sup>7</sup> Il G8 è un forum dei governi delle otto principali potenze più industrializzate del mondo: Stati Uniti, Giappone, Germania, Francia, Regno Unito, Italia, Canada, Russia dal 1998.

### 3.3 Analisi delle importazioni e delle esportazioni

Altro importante indicatore da considerare è l'andamento della bilancia commerciale.

Le informazioni che vengono periodicamente fornite dall' ISTAT sul commercio con l'estero fanno riferimento al sistema di commercio speciale che si compone di :

<b>Esportazioni:</b>
<i>Merci esportate con destinazione definitiva</i>
<i>Merci imbarcate come provviste di bordo di navi o aerei esteri</i>
<i>Merci esportate temporaneamente per la fabbricazione di prodotti da reimportare, per subire un completamento di manodopera o riparazione.</i>
<b>Importazioni:</b>
<i>Merci importate con destinazione definitiva</i>
<i>Merci importate in via temporanea per la fabbricazione di prodotti da riesportare, per subire un completamento di manodopera o riparazione.</i>
<i>Merci reimportate precedentemente esportate</i>

Considerando le transazioni commerciali dell'Italia inerenti il settore nautico, osserviamo che i valori delle esportazioni sono nettamente superiori

a quelli delle importazioni; in termini di valori percentuali le importazioni nel 2011 sono poco meno del 20% delle transazioni, mentre le esportazioni sono oltre l'80% del valore totale.

Il valore della bilancia commerciale<sup>8</sup> è fortemente positivo, evidenziando l'elevato potere di mercato dell'industria nautica italiana a livello mondiale.

Nelle tabelle 6a e 6b riportiamo i valori delle importazioni e delle esportazioni Italiane rispetto ai continenti di destinazione, con riferimento al periodo 2010-2011.

**Tabella 6a.**

<b>Valore import ed export 2010-2011</b>				
	<b>Valori % sul totale</b>			
	<b>2010</b>		<b>2011</b>	
<b>Continente:</b>	<b>Import</b>	<b>Export</b>	<b>Import</b>	<b>Export</b>
<i>UE</i>	59,19%	53,04%	62,35%	31,26%
<i>America</i>	22,98%	29,53%	18,65%	51,78%
<i>Europa(*)</i>	9,64%	6,78%	14,46%	6,53%
<i>Oceania</i>	1,19%	0,56%	0,47%	2,47%
<i>Africa</i>	4,68%	3,46%	2,66%	0,33%
<i>Asia</i>	2,32%	6,63%	1,41%	7,63%
<b>Totale</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

(\*) Paesi extra Unione Europea.

**Fonte: Istat**

<sup>8</sup> La **bilancia commerciale** in contabilità nazionale è un conto nel quale viene registrato l'ammontare delle **importazioni** e delle **esportazioni** delle merci di un paese. La bilancia commerciale può essere in **attivo**, quando il valore delle esportazioni supera quello delle importazioni, con conseguente ingresso di capitale monetario nello Stato, o in **passivo**, quando il valore delle importazioni supera il valore delle esportazioni, con conseguente uscita di capitale monetario dalla nazione. L'attività o passività della bilancia commerciale di un paese è un indicatore fondamentale della sua solidità e della sua ricchezza economica.

**Tabella 6b.**

<b>Valore import ed export 2010-2011</b>				
	<b>Valori in €</b>			
	<b>2010</b>		<b>2011</b>	
<b>Continente</b>	<b>Import</b>	<b>Export</b>	<b>Import</b>	<b>Export</b>
<i>UE</i>	211.709.514	753.579.908	188.045.393	461.708.347
<i>America</i>	82.196.007	419.632.802	56.234.762	764.757.752
<i>Europa(*)</i>	34.488.914	96.267.124	43.621.657	96.507.548
<i>Oceania</i>	4.271.867	7.911.330	1.420.869	36.432.672
<i>Africa</i>	16.727.965	49.122.559	8.045.916	4.876.730
<i>Asia</i>	8.281.697	94.158.328	4.238.680	112.569.171
<b>Totale</b>	<b>357.675.964</b>	<b>1.420.672.951</b>	<b>301.607.277</b>	<b>1.476.852.220</b>

(\*) Paesi extra Unione Europea.

Fonte: Istat

Valutando le transazioni totali, si nota come le importazioni siano in calo mentre le esportazioni registrano un incremento di valore tra il 2010 e il 2011. Risulta inoltre evidente come le principali aree di destinazione della produzione italiana siano l'Unione Europea e l'America.

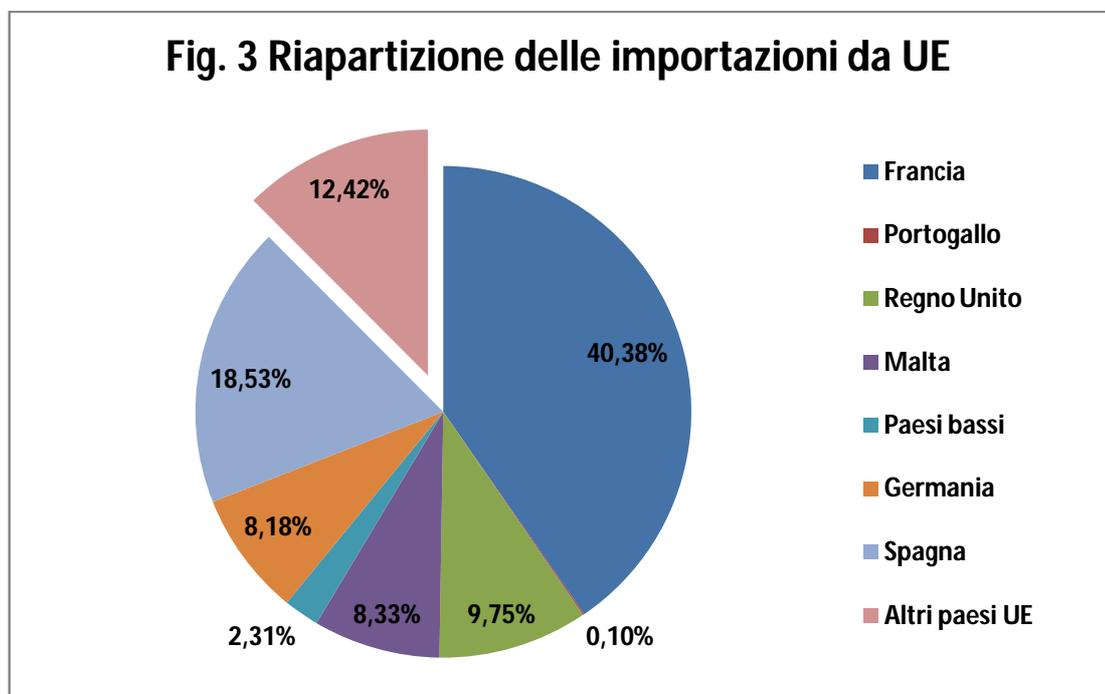
Nella tabella 7 e nelle corrispondenti figure 3 (importazioni) e figura 4 (esportazioni), riportiamo i dati relativi agli scambi con i principali partner<sup>9</sup> commerciali dell'Italia nell'area dell'UE.

<sup>9</sup> Oltre ai paesi dell'UE indicati in tabella 7 rientrano nei rapporti commerciali di settore con l'Italia: Austria, Danimarca, Grecia, Belgio, Svezia, Slovenia, Finlandia, Polonia, Cipro, Lussemburgo, Paesi Bassi, Slovenia.

**Tabella 7.**

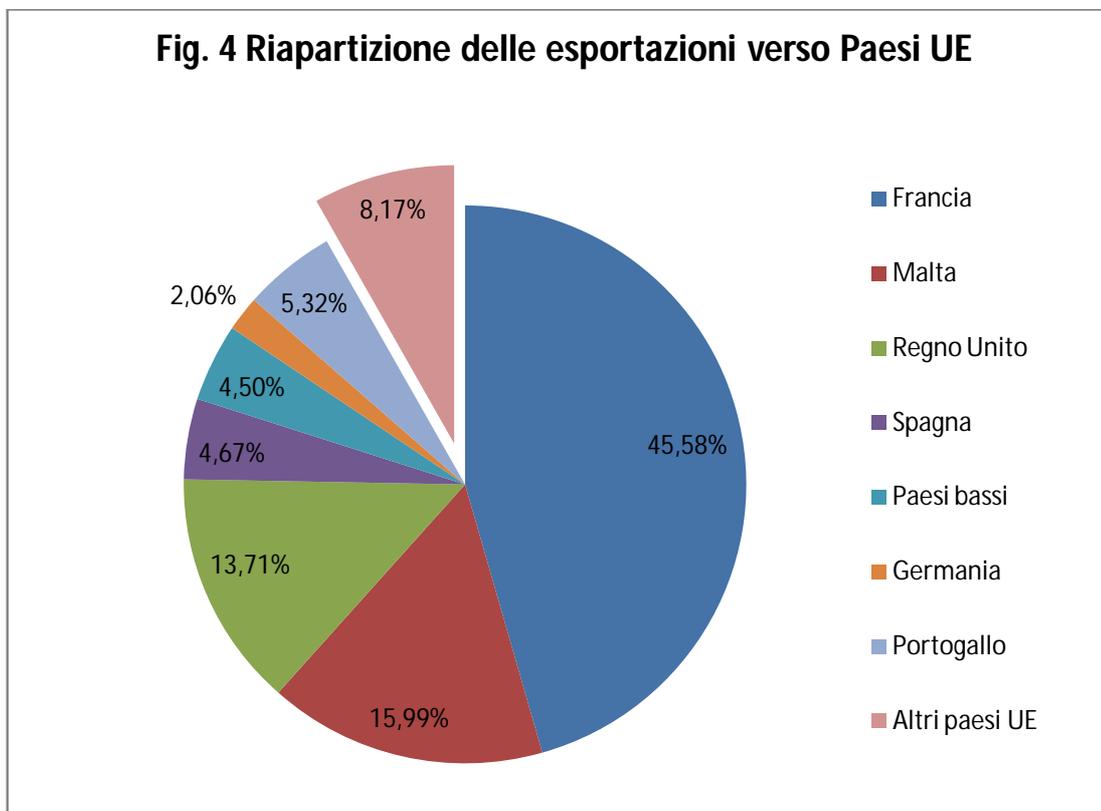
<b>Valore import ed export primi 7 partner UE, anno2011</b>				
<b>PAESE</b>	<b>valore % sul totale UE</b>		<b>valore in €sul totale UE</b>	
	<b>Import</b>	<b>Export</b>	<b>Import</b>	<b>Export</b>
<i>Francia</i>	40,38%	45,58%	75.937.579	210.469.734
<i>Malta</i>	8,33%	15,99%	15.661.447	73.840.176
<i>Regno Unito</i>	9,75%	13,71%	18.327.383	63.281.579
<i>Spagna</i>	18,53%	4,67%	34.837.042	21.549.454
<i>Paesi Bassi</i>	2,31%	4,50%	4.351.216	20.796.222
<i>Germania</i>	8,18%	2,06%	15.379.267	9.514.711
<i>Portogallo</i>	0,10%	5,32%	194.125	24.553.336
<b>TOTALE</b>	<b>87,58%</b>	<b>91,83%</b>	<b>164.688.059</b>	<b>424.005.212</b>

Fonte: Istat, dati relativi ai primi 7 partner.



Fonte: Istat, anno 2011

**Fig. 4 Riartizione delle esportazioni verso Paesi UE**



Fonte: Istat, anno 2011

La Francia, sia in termini di importazioni sia in termini di esportazioni, risulta, come da tradizione, il primo partner commerciale dell'Italia. Con riferimento agli scambi, la Francia origina oltre il 40% delle importazioni ed assorbe oltre il 45% delle esportazioni italiane in area UE.

Malta risulta il secondo paese di destinazione delle unità prodotte in Italia e riveste una posizione di rilievo anche nelle importazioni<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> Malta non è una nazione produttrice, ma entra nella bilancia commerciale attraverso il trasferimento in Italia di unità iscritte nei registri maltesi.

Le imbarcazioni costruite in Spagna e Regno Unito occupano una quota rilevante delle importazioni, così come quelle tedesche, per quanto concerne i flussi di esportazione verso queste nazioni, assumono rilevanza quelle britanniche che si attestano a circa il 14%.

Considerando il mercato totale dell'Unione Europea, i sette paesi oggetto dell'analisi originano quasi l'88% delle importazioni verso l'Italia e la destinazione di oltre il 91% delle esportazioni.

È possibile, inoltre, notare che le esportazioni hanno un livello di concentrazione inferiore rispetto alle importazioni: quest'ultime si distribuiscono in maniera più regolare sui Paesi europei.

In conclusione, il saldo della bilancia commerciale italiana è positivo, sia nei valori complessivi, sia nei flussi generati dagli scambi con i vari continenti presi singolarmente, e ciò è segno dell'elevato potere di mercato che la produzione nautica italiana esercita a livello mondiale.

Le esportazione superano le importazioni negli scambi commerciali con Stati Uniti, Paesi Europei (appartenenti UE, in misura inferiore, extra UE), Oceania, Asia. Il fenomeno, a partire dal 2007, è in controtendenza in Africa (bilancia commerciale negativa), dove sono operativi, in pianta stabile, stabilimenti (filiali) di imprese di costruzioni navali europee.

Anche se nel 2011 il saldo è superiore all'anno precedente, i valori restano inferiori al 2009; questo è dovuto all'incremento del saldo import-export verso gli Stati americani. In ambito europeo il saldo attivo invece è diminuito.

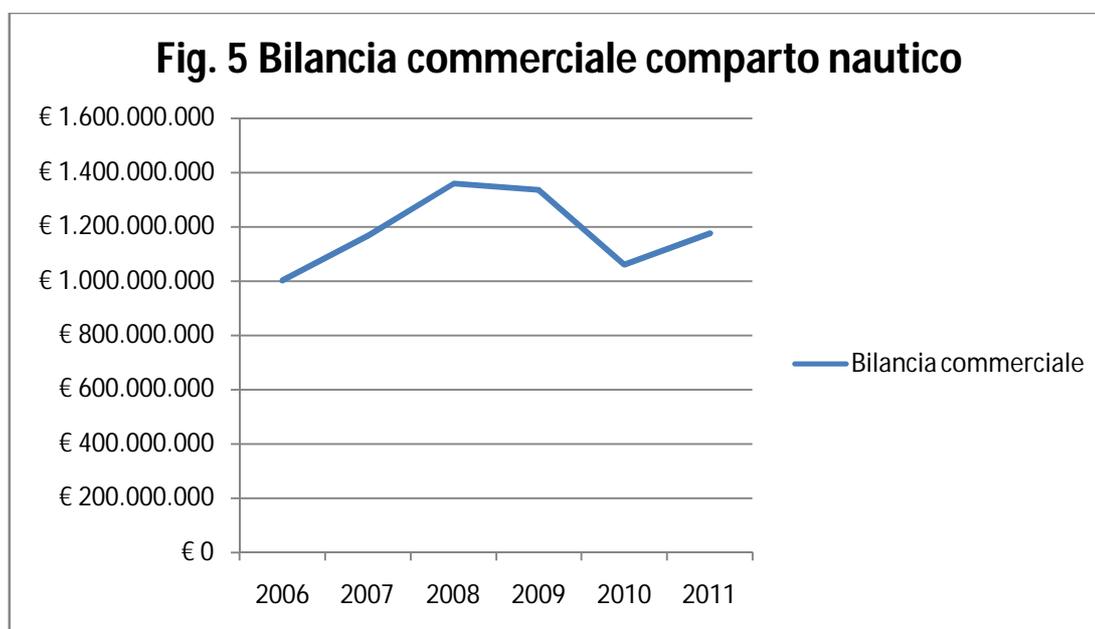
In tabella 8, riportiamo i valori della bilancia commerciale verso i vari continenti del periodo 2006-2011.

**Tabella 8.**

<b>BILANCIA COMMERCIALE DELL'ITALIA PER IL DIPORTO, 2006-2011</b>						
<b>Continente</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
<i>UE</i>	307.064.443	332.672.535	541.943.166	539.693.078	539.778.000	273.662.954
<i>America</i>	473.636.132	468.511.014	354.584.679	523.514.728	338.232.795	708.522.990
<i>Asia</i>	99.686.729	200.288.625	202.041.567	101.854.312	84.703.073	108.330.491
<i>Europa no UE</i>	94.587.922	140.614.385	191.472.094	109.167.337	61.853.230	52.885.891
<i>Oceania</i>	17.351.113	25.678.599	70.766.974	64.348.021	32.394.594	35.011.803
<i>Africa</i>	9.581.058	-1.149.856	-1.351.386	-2.153.621	3.639.463	-3.169.186

*Fonte: Istat, anno 2011*

Nel grafico in figura 5 è possibile osservare l'andamento della curva relativa alla bilancia commerciale italiana dell'intero comparto nautico; i valori sono ottenuti dalla sommatoria dei dati riportati nella tabella precedente e sono riferiti al periodo 2006-2011.



*Fonte: Elaborazione propria su dati Istat, anno 2011*

## **Capitolo IV**

### **LE PROSPETTIVE DI SVILUPPO**

**4.1 l'innovazione tecnologica e la tutela dell'ambiente 4.2 Il leasing come strumento a sostegno del comparto 4.3 Il charter nautico**

#### **4.1 l'innovazione tecnologica e la tutela dell'ambiente**

La nautica da diporto italiana, come gli altri settori produttivi, ha compreso come sostenibilità e tecnologia, uniti al design e alla funzionalità dei prodotti, siano, nel mercato odierno, un fattore differenziale capace di garantire un vantaggio nella competitività internazionale.

Seguire questa strada richiede investimenti importanti in tecnologia di processo e di prodotto; richiede, inoltre, nuove figure professionali e la necessaria riorganizzazione dei rapporti nella filiera produttiva. Tale tipo di rinnovamento è stato avviato principalmente da grandi imprese, che offrono tipologie merceologiche di fascia alta, rivolte ad un mercato internazionale dove la richiesta di imbarcazioni eco-sostenibili è in continua crescita. Solo

recentemente le aziende che producono imbarcazioni di modeste dimensioni (inferiori ai 24 metri), rivolte quindi ad una clientela di fascia media, hanno iniziato a valutare la sostenibilità come un valore aggiunto.

Per rendere concreti questi aspetti, i processi produttivi stanno focalizzando la loro attenzione sul fine vita delle imbarcazioni, con particolare interesse rivolto a quelle con scafo realizzato in vetroresina (FRP)<sup>11</sup> ( Si stima che circa il 90%, delle oltre 82.000 imbarcazioni iscritte nei registri marittimi italiani fino al 2010, abbiano lo scafo in FRP).

Tra i progetti più avanzati troviamo *l'end of life boat*, promosso da Confindustria nautica e da Ucina, che punta alla nascita di centri specializzati a carattere industriale; sfruttando l'elevato livello della tecnologia italiana<sup>12</sup>, si procede al disassemblaggio delle imbarcazioni e alla valorizzazione dei materiali di risulta. Tali processi permettono di lavorare materiali come vetroresina e polistirolo, precedentemente non riciclabili, e di trasformarli in materiale di prima e seconda scelta da reimpiegare nella filiera produttiva: ciò ha reso conveniente utilizzare anche tutto ciò il cui precedente costo di smaltimento era assai elevato, trasformandolo in un valore economico.

Sullo stesso fronte è in corso una ricerca<sup>13</sup> per il riciclo di materie complesse come il carbonio e il kevlar, che essendo molto costose sul mercato delle materie prime, rendono conveniente il loro recupero.

Chiaramente, allo sviluppo di nuove tecnologie, dovranno anche corrispondere politiche economiche e fiscali di sostegno, atte ad incentivare

---

<sup>11</sup> Acronimo di **Fiber Reinforced Polymers**, materiale composto da resina poliestere e fibra di rinforzo di varia natura. Viene utilizzato da oltre 50 anni nella costruzione della maggior parte delle imbarcazioni.

<sup>12</sup> Si tratta di brevetti del CNR di Pozzuoli.

<sup>13</sup> Tale ricerca è stata avviata dal Gruppo Teseo e da Cale de Medici Servizi.

l'utilizzo di materiali provenienti dal riciclo, non solo in fase di realizzazione finale ma a monte del processo, a partire da una nuova progettualità.

#### **4.1.1 La dematerializzazione nei processi produttivi**

La dematerializzazione consiste nel realizzare imbarcazioni che, pur fornendo le stesse prestazioni delle altre, necessitano di meno materiale nella costruzione, risultando meno pesanti, e quindi più efficienti nei consumi.

Questo modo di progettare e costruire comporta l'uso di carene ottimizzate<sup>14</sup> (con le quali è possibile ridurre la resistenza all'avanzamento), la riduzione dei cablaggi<sup>15</sup>, la riduzione degli arredi, l'utilizzo di materiali leggeri ed innovativi.

Analogamente agli altri comparti industriali dove si realizzano prodotti innovativi e trasformabili, anche nel settore delle costruzioni da diporto si dovranno adottare modelli modulari<sup>16</sup> nella progettazione.

La modularità renderebbe possibile monitorare e conoscere nel dettaglio le parti impiegate, avendo a disposizione informazioni quali: peso, quantità, tipo di materiale, aspetti fondamentali nel ciclo di vita dei prodotti. Con questo sistema le unità potrebbero essere ammodernate attraverso la sostituzione di moduli: trattasi di una procedura semplice e veloce che svilupperebbe il mercato dell'usato.

---

<sup>14</sup> Queste tipologie di carene possono ridurre i consumi dal 10 al 15%.

<sup>15</sup> Tale riduzione si ottiene con un sistema modulare, che consiste nel costruire strutture premontate, posizionate successivamente all'interno dell'imbarcazione, anche questo allo scopo di alleggerire l'unità e ridurre i consumi.

<sup>16</sup> Il progetto prevede attività di ricerca allo scopo di impiegare nuovi materiali e nuove soluzioni tecnico-organizzative e logistiche relativamente all'assemblaggio e al successivo disassemblaggio, smaltimento e recupero dei materiali; creare cioè imbarcazioni considerando l'intero ciclo di vita.

Ottimizzare i processi produttivi ridurrebbe i rischi anche in fase di realizzazione delle unità, con conseguente diminuzione dei rischi sul lavoro e calo delle emissioni in atmosfera. Da alcuni anni il distretto nautico della Regione Lombardia, attraverso la cooperazione tra imprese e Politecnico di Milano, ha dato origine ad un progetto "eco-scafo", che si espleta nel creare un'imbarcazione completamente eco-sostenibile: dal processo produttivo, alla scelta dei materiali, alla riduzione dei consumi e delle emissioni, alla tutela dei lavoratori impiegati nel processo produttivo.

#### **4.1.2 I nuovi sistemi di propulsione**

Altro ambito nel quale l'industria nautica, coadiuvata dalle università, sta effettuando importanti investimenti è quello della produzione di energia: generatori eolici, moduli fotovoltaici, sistemi integrati<sup>17</sup>, sistemi ibridi.

In questo contesto i maggiori impieghi riguardano lo sviluppo dei sistemi di propulsione, capaci di ridurre rumorosità, vibrazioni durante la navigazione, consumi, emissioni.

Il gruppo Ferretti ha sviluppato un sistema di propulsione ibrida in grado di muovere un'imbarcazione superiore ai 20 metri senza nessuna emissione (*zero emission mode*). Lo stesso risultato è stato ottenuto dal Gruppo Azimut-Benetti, che ha dotato alcuni suoi yacht di un sistema di generatori elettrici alimentati ad idrogeno, capaci di produrre energia senza emissioni dannose all'ambiente.

A riprova delle enormi potenzialità delle energie rinnovabili si è portato a compimento nel 2011 il progetto *Exclusive*, ideato da una startup,

---

<sup>17</sup> L'azienda tessile Calamai (Prato), in collaborazione con la facoltà di ingegneria dell'Università di Perugia, sta sperimentando vele fotovoltaiche.

la Gardasolar, che ha realizzato un modello di imbarcazione alimentata esclusivamente ad energia solare, ottenuta dai pannelli solari posizionati sul tettuccio e collegati ad un particolare motore elettrico ( con batterie al litio). L'imbarcazione inoltre, è stata realizzata completamente con materiali riciclati provenienti dalla demolizione di imbarcazioni costruite in vetroresina.

#### 4.1.3 Le certificazioni come valore aggiunto

Adottare le soluzioni più innovative, oltre a garantire un risparmio e un'ottimizzazione delle risorse, diviene l'unico metodo per riuscire ad ottenere i certificati di prodotto *Green Star* e *Green Plus*. Si tratta delle più rigide classificazioni ambientali rilasciate dal **Rina s.p.a.**<sup>18</sup>, a garanzia che ogni parte dell'imbarcazione, compreso lo smaltimento dei rifiuti siano eco-compatibili.

In genere si nota un aumento dell'interesse per le certificazioni rilasciati sulla base delle norme **ISO 9000**<sup>19</sup> e **ISO 14001**<sup>20</sup>, relative all'innovazione di prodotto e di processo, attraverso sistemi di gestione della qualità e sistemi di gestione ambientale delle aziende.

L'attenzione della nautica a questi tipi di certificazioni è legato all'incremento di regole sempre più severe sulla navigazione, la cui inosservanza preclude l'accesso a tutte le aree di mare ad elevato valore

---

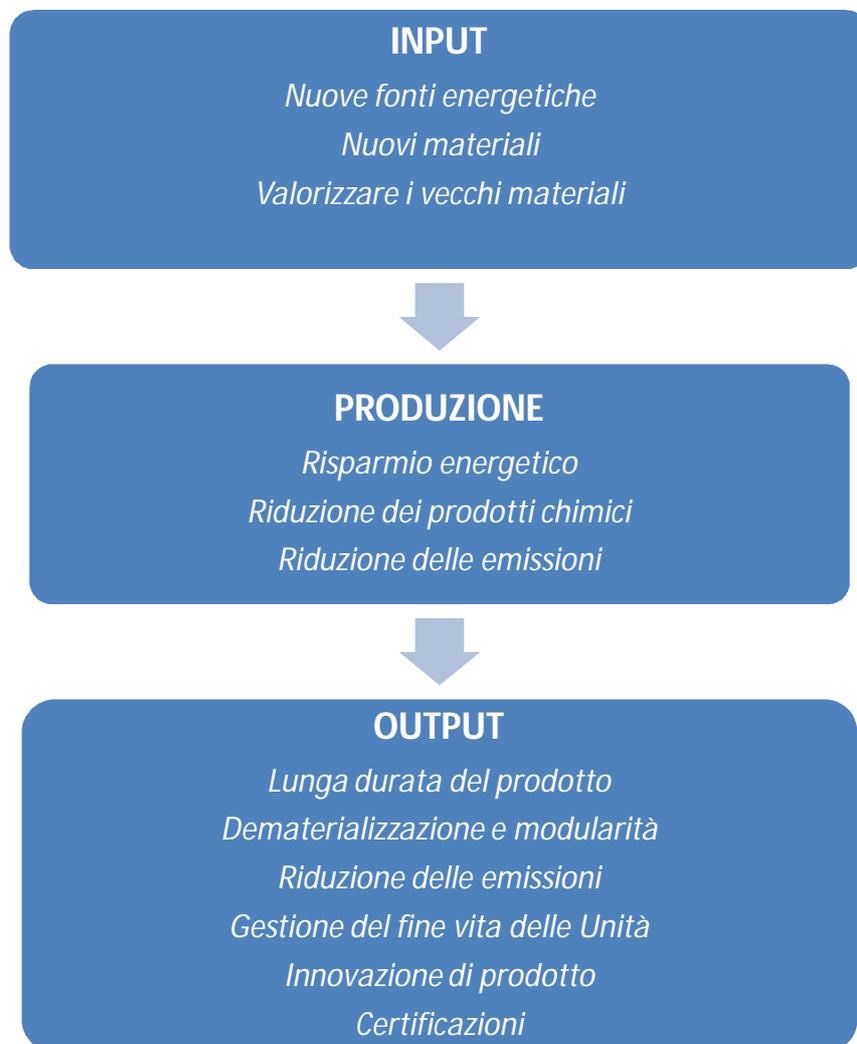
<sup>18</sup> Si tratta di una delle più antiche società di classificazione e certificazione presenti al mondo, che opera nei settori dell'ambiente, dell'energia, dei trasporti, della logistica, della sicurezza, della qualità e responsabilità sociale.

<sup>19</sup> Con la sigla ISO 9000 si identifica una serie di normative e linee guida sviluppate dall'organizzazione internazionale per la normativa(ISO), le quali definiscono i requisiti per la realizzazione, in una organizzazione, di un sistema di gestione della qualità, al fine di condurre i processi aziendali, migliorare efficacia ed efficienza nel realizzare i prodotti o nell'erogare i servizi.

<sup>20</sup> La sigla ISO 14001 indica uno standard di gestione ambientale, che fissa i requisiti di un "sistema di gestione ambientale" di una qualsiasi organizzazione. Rientra tra le norme della serie ISO 14000.

naturalistico, basti pensare alle aree Marine Protette, istituite dall'Italia per preservare le coste da un devastante sfruttamento.

**La sostenibilità ambientale nella filiera produttiva del comparto nautico da diporto**



## 4.2 Il leasing come strumento a sostegno del comparto

Uno degli aspetti da valutare, per un futuro incremento del settore nautico, è l'uso di uno strumento finanziario che si è diffuso per l'acquisto di unità da diporto: il leasing<sup>21</sup>.

Il leasing finanziario consente di disporre immediatamente di un bene, previo pagamento di un canone periodico ad una società di leasing, allo scopo di acquistare, alla scadenza del contratto, la proprietà del bene a seguito del pagamento di un prezzo prestabilito.

Nel caso del leasing nautico, l'utilizzatore prende in consegna dal cantiere l'imbarcazione e la società di leasing, che acquista la proprietà dell'unità finanziaria, sostiene l'intero costo di acquisizione della barca.

I potenziali clienti utilizzatori di questo strumento sono sia i privati, sia le società. Ad oggetto del contratto possono rientrate tutte le tipologie di imbarcazioni da diporto, a vela e a motore, battenti bandiera italiana.

In accordo con i favorevoli provvedimenti fiscali e normativi<sup>22</sup>, il leasing nautico, a partire dal 2001, è cresciuto notevolmente in termini di volumi e di contratti stipulati.

L'utilizzo di questo tipo di finanziamento è strettamente legato all'andamento del mercato: dopo un periodo di eccezionale sviluppo (2003-2008), nel triennio 2009-2011 i numeri di stipulato leasing si sono

---

<sup>21</sup> La locazione finanziaria (leasing) è un contratto atipico tra una società di leasing (concedente) e un cliente (utilizzatore) in forza del quale la società cedente dà in uso un bene all'utilizzatore acquistato dalla società cedente stessa. In cambio, l'utilizzatore deve pagare dei canoni periodici con la possibilità di acquistare la proprietà del bene attraverso il riscatto previsto dal contratto stesso.

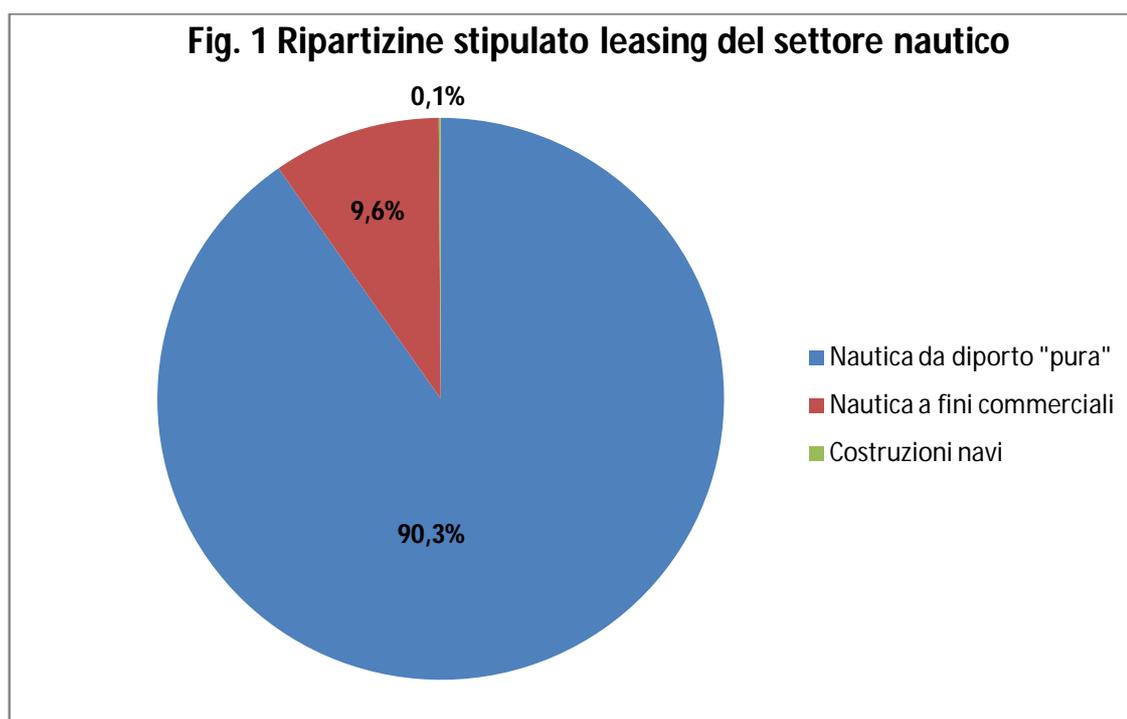
<sup>22</sup> I provvedimenti sono entrati in vigore allo scopo di impedire che il consumatore italiano si rivolgesse al mercato francese dove da tempo sono presenti agevolazioni fiscali per le imbarcazioni da diporto destinate al noleggio e alla locazione finanziaria.

notevolmente ridotti, in coerenza con la riduzione della domanda dopo la crisi economica.

Secondo ASSILEA<sup>23</sup>, nel 2011, dei 1.196 contratti stipulati, per un valore complessivo di circa € 702.000.000, il 90,3% ha riguardato il leasing sulla nautica da diporto "pura".

Possiamo concludere affermando che il leasing rimane la forma di finanziamento privilegiata per chi desidera acquistare un'imbarcazione, sia essa nuova o usata.

Nel grafico in figura 1, i numeri dello stipulato leasing del settore vengono ripartiti sulla base dell'attività del cliente.



Fonte: ASSILEA, 2011

<sup>23</sup> ASSILEA è l'associazione italiana leasing, raggruppa la quasi totalità degli operatori italiani del leasing, ha lo scopo di svolgere istituzionalmente l'attività di informazione e assistenza a favore degli associati, collaborando alla soluzione dei problemi inerenti il leasing.

### 4.3 Il charter nautico

Il charter nautico è quella particolare forma di utilizzo delle imbarcazioni, per cui i proprietari delle stesse le mettono a disposizione, a tempo pieno o per determinati periodi, dietro pagamento di un corrispettivo, stabilito da speciali listini.

Il parco nautico, dal punto di vista quantitativo, non viene assolutamente condizionato da questo fenomeno, che invece si presenta come un moltiplicatore positivo per il settore del diporto, rendendo disponibile la pratica del diportismo e del turismo nautico anche a persone estranee al settore.

In base ai contenuti del contratto, il charter nautico può essere classificato nelle seguenti tipologie:

- **Noleggio:** il noleggiante mette a disposizione di un terzo imbarcazione ed equipaggio per un determinato periodo di tempo allo scopo di navigare in un'area stabilita.
- **Locazione:** il proprietario trasferisce la disponibilità dell'imbarcazione a favore del conduttore, che si assume tutti i rischi connessi alla navigazione e gli eventuali oneri legati a danni cagionati a cose o persone.

Il charter nautico, ormai diffuso in tutto il mondo del turismo da diporto, ha imposto delle regole fondamentali che le imprese devono osservare per entrare in modo competitivo in questo settore:

- *Trasparenza delle tariffe, pubblicate periodicamente in internet.*
- *Qualità delle imbarcazioni offerte: corrispondenza tra mezzi offerti e prezzi.*
- *Valutazione dei mercati principalmente interessati al fenomeno.*
- *Valutazione dei condizionamenti ambientali: i costi logistici (posto barca, personale) incidono sul margine di guadagno e variano in base alla zona geografica in cui si opera.*

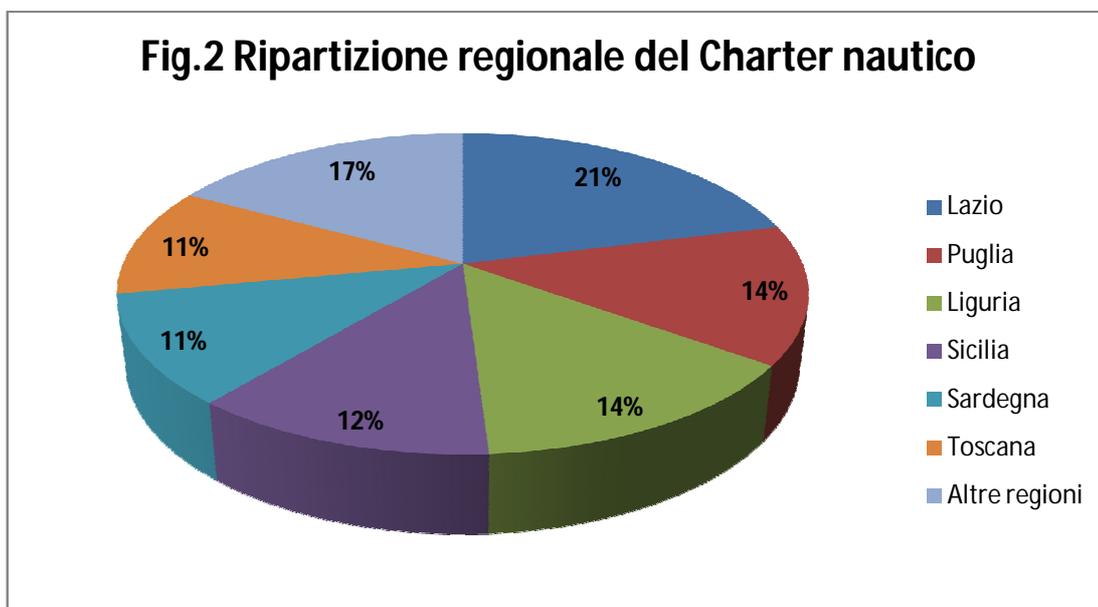
Anche in Italia negli ultimi anni il mercato del charter nautico si è ampiamente sviluppato. Il maggior numero di imprese operanti in questo settore sono presenti in: Lazio, Puglia, Liguria, Sicilia, Sardegna e Toscana.

Secondo i dati forniti dall'Osservatorio Nautico<sup>24</sup> nel 2009, le imprese che operano nel noleggio e locazione di imbarcazioni hanno un fatturato medio annuo di circa € 185.000.

---

<sup>24</sup> L'osservatorio nautico nazionale nasce su proposta UCINA (unione nazionale dei cantieri industrie nautiche ed affini), per rispondere alle esigenze degli operatori della nautica con l'obiettivo di analizzare e approfondire le tematiche relative alla domanda turistica legata all'acqua dagli aspetti territoriali, produttivi, economici, di mercato, legislativi e dare vita ad un insieme di informazioni utilizzabili per lo sviluppo di questo comparto.

Nel grafico in figura 2, ripartiamo il charter nautico totale in base alle regioni di interesse.



Fonte: Osservatorio Nautico Nazionale

Nel grafico in figura 3, riportiamo la suddivisione percentuale della flotta charter per tipologia di imbarcazione:



Fonte: Osservatorio Nautico Nazionale

*La cantieristica da diporto in Italia, situazione e prospettive*

## *La cantieristica da diporto in Italia, situazione e prospettive*

### **Conclusioni**

Dal quadro configurato emerge come la produzione di unità da diporto in Italia, ad eccezione di alcune tipologie merceologiche (yacht e superyacht), stia attraversando una fase di profonda crisi, che non sembra possa concludersi nel breve periodo, a causa di una persistente sovraccapacità produttiva rispetto alle commesse e per una carenza di dotazioni infrastrutturali particolarmente marcata nelle regioni meridionali e insulari.

La crisi economico-finanziaria del 2008 ha ridotto i volumi mondiali di vendita delle imbarcazioni, colpendo particolarmente il mercato europeo che ha perso, negli ultimi anni, importanti quote di mercato.

Sulla spinta di questi aspetti economici, in Italia si continua a registrare una rilevante contrazione della domanda interna, che coinvolge in modo particolare le unità definite "medie": è diffuso un fenomeno di abbandono delle imbarcazioni superiori ai 10 metri a favore di unità minori, meno costose e di più facile movimentazione.

Il calo delle nuove immatricolazioni è anche giustificato da una crescita consistente del mercato dell'usato, che negli ultimi anni si è rivelato un valido modo alternativo e sicuramente più economico per acquistare un'imbarcazione.

La durata maggiore della vita delle imbarcazioni ed il ricorso al mercato dell'usato hanno alimentato il settore del *refitting*, che spesso per i cantieri di costruzione è diventato un'attività integrativa, capace di ripianare parte dei margini erosi dalla contrazione della domanda.

Passando, invece, alla gestione delle singole imprese Italiane è da valutare positivamente la sempre più diffusa adozione di modelli produttivi orientati all'efficienza e all'ottimizzazione dei processi.

Le scelte strategiche sono rivolte al mercato con una diversificazione del portafoglio prodotti, offrendo unità con caratteristiche vicine alle esigenze del cliente, sempre più attento alla qualità, alla tecnologia e alla sostenibilità dei prodotti.

Fortunatamente resta solida la posizione di leader dell'Italia nella costruzione di navi da diporto di categoria superiore: esse entrano nel comparto con ridotti valori quantitativi, ma elevati valori economici, rivelandosi una delle produzioni trainanti anche in questo particolare periodo di recessione economica.

Data la difficile situazione generale, le imprese italiane devono necessariamente valorizzare le note qualità del prodotto "*made in Italy*", molto apprezzato all'estero: l'Italia si conferma paese esportatore, con una bilancia commerciale nettamente positiva.

In conclusione lo sforzo posto in essere dalle imprese deve necessariamente incontrare un sostegno Istituzionale attraverso un

incremento degli investimenti in Ricerca e Sviluppo e un potenziamento delle infrastrutture quali porti, disponibilità di posti barca, bacini di costruzione.

Solo in questo modo si riuscirà a superare la crescente concorrenza estera, incrementando le quote di mercato e rilanciando la domanda interna di tutte le tipologie di unità che compongono il diporto.

*La cantieristica da diporto in Italia, situazione e prospettive*

## *La cantieristica da diporto in Italia, situazione e prospettive*

### **Bibliografia**

**ASSONAVE** – *Relazione del Presidente all'assemblea degli associati e degli aderenti, Roma, 2012*

**AGENZIA DELLE ENTRATE**, *Nautica & fisco, 3<sup>a</sup> edizione, anno 2007.*

**BONO G.** – *RELAZIONE, L'industria navalmeccanica: situazione e prospettive, anno 2010.*

**CAZZANIGA FRANCESETTI D.** - *Struttura e problemi dei cantieri commerciali e da diporto, Milano, Franco Angeli, 2005.*

**CENSIS** – *46° Rapporto sulla situazione sociale del paese, Roma, anno 2012.*

**CNA**- *Dinamiche economiche, valori e competenze delle imprese nella produzione nautica in Italia, rapporto di ricerca 2011.*

**CNA Centro studi**, *La nautica negli studi di settore, anno 2012.*

**CONFINDUSTRIA**, *Il parco nautico, la produzione, i mercati e le strutture portuali, anno 2012.*

**FEDERAZIONE DEL MARE-** *III Rapporto sull'economia del mare Crescita economica, capitale umano e tutela dell'ambiente nel cluster marittimo italiano Sotto l'Alto Patronato della Presidenza della Repubblica 2006, Franco Angeli, Milano.*

**FEDERAZIONE DEL MARE – IV** *Rapporto sull'economia del mare, Cluster marittimo e sviluppo in Italia e nelle Regioni Sotto l'Alto Patronato della Presidenza della Repubblica 2011, Franco Angeli, Milano.*

**FEDERAZIONE DEL MARE-** *Mediterraneo prossimo venturo Il riavvio dei processi di ricomposizione dopo la crisi globale 2009, Censis, Roma.*

**FEDERAZIONE DEL MARE-** *Le risorse umane nel processo evolutivo del cluster marittimo 2007, Franco Angeli, Milano.*

**FEDERAZIONE DEL MARE -** *L'economia del mare per l'ambiente. Best-practice del sistema marittimo nella tutela ambientale 2004, Franco Angeli, Milano.*

**FORTEZZA, FULVIO -** *Processi strategici e di marketing nel settore della nautica da diporto, anno 2008*

**INFORMEST**, *Il settore della cantieristica e della nautica da diporto in Italia, anno 2011.*

**ISTAT**, *Commercio con l'estero, febbraio 2012.*

**ISTAT**, *Le prospettive per l'economia italiana 2012-2013, anno 2012.*

**ISTAT**, *La performance delle imprese manifatturiere sui mercati esteri, anno 2012*

*La cantieristica minore in provincia di Venezia, anno 2003.*

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI** – *Relazione sull'industria cantieristica navale, Roma, 2010.*

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI** – *il Diporto nautico in Italia, Roma, 2010.*

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI** – *il Diporto nautico in Italia, Roma, 2011.*

**MONTE DEI PASCHI DI SIENA**, *La cantieristica in Italia: analisi e prospettive per il futuro, anno 2010.*

**OSSERVATORIO NAUTICO NAZIONALE** – *Rapporto sul turismo nautico, 2010.*

**UCINA**, *La nautica in cifre analisi di mercato per l'anno 2006, Genova 2007.*

**UCINA**, *La nautica in cifre analisi di mercato per l'anno 2007, Genova 2008.*

**UCINA**, *La nautica in cifre analisi di mercato per l'anno 2008, Genova 2009.*

**UCINA**, *La nautica in cifre analisi di mercato per l'anno 2009, Genova 2010.*

**UCINA**, *La nautica in cifre analisi di mercato per l'anno 2010, Genova 2011.*

**UCINA**, *La nautica in cifre analisi di mercato per l'anno 2011, Genova 2012.*

**UNIONCAMERE**, *La nautica italiana: reti, territori e sostenibilità, anno 2011.*

**UNIONCAMERE-TOSCANA**, *La nautica da diporto in Italia: imprese e territori, anno 2012.*

**ZANIN, VALTER** - *Organizzazione e trasformazioni nella navalmeccanica: il caso della Fincantieri di Porto Marghera, anno 2002.*