



**MONTE
DEI PASCHI
DI SIENA**
BANCA DAL 1472



CONFINDUSTRIA
Toscana



Unioncamere
Toscana



ANCE
TOSCANA

LA NAUTICA DA DIPORTO: PRODUZIONE, PORTUALITÀ E IMPRESE

Dalla Toscana per il mondo

Sommario

- ❑ ***La nautica da diporto in Italia: imprese e territori*** **3**
Unioncamere Toscana

- ❑ ***Il parco nautico, la produzione, i mercati e le strutture portuali*** **20**
Confindustria Toscana/ANCE Toscana

- ❑ ***Focus: il polo della nautica da diporto di Viareggio*** **51**
Banca MPS Area Pianificazione Strategica, Research & IR

- ❑ ***Riferimenti/Disclaimer*** **76**



La nautica da diporto in Italia: imprese e territori

Unioncamere Toscana – Ufficio Studi



**LA NAUTICA DA DIPORTO:
PRODUZIONE, PORTUALITÀ E IMPRESE**

Indice

❑ <i>Premessa</i>	5
❑ <i>Quadro generale: la struttura imprenditoriale</i>	6
❑ <i>Quadro generale: i sistemi territoriali</i>	7
❑ <i>Cantieristica, riparazione e manutenzione di imbarcazioni</i>	9
❑ <i>Noleggjo e commercio al dettaglio di natanti ed accessori</i>	13
❑ <i>Una ricostruzione per la Toscana della filiera nautica</i>	15
❑ <i>La filiera della nautica in Toscana: considerazioni conclusive</i>	19



Premessa

- ❑ La presente sezione del report si propone di offrire un quadro strutturale delle attività connesse alla nautica da diporto, individuandone l'articolazione settoriale, le tipologie di impresa operanti, la relativa localizzazione e distribuzione territoriale.

- ❑ L'analisi si divide in due parti:
 - ✓ la prima riguarda l'intero territorio nazionale, e focalizza l'attenzione su quegli ambiti economici che, in base alle classificazioni ufficiali delle attività economiche in vigore, identificano in modo univoco le iniziative imprenditoriali direttamente riconducibili al settore della nautica: queste attività comprendono la costruzione di imbarcazioni da diporto, il commercio all'ingrosso ed al dettaglio di natanti ed accessori, il noleggio di imbarcazioni da diporto, la manutenzione e riparazione di navi commerciali e imbarcazioni da diporto;
 - ✓ la seconda si concentra invece sul territorio toscano, nel tentativo di fornire una ricostruzione della complessa articolazione che la filiera della nautica assume all'interno della regione: la realizzazione di imbarcazioni da diporto costituisce infatti un processo complesso nel quale confluiscono molteplici competenze e specializzazioni, ed è in grado di attivare una domanda nei confronti di un vasto ed eterogeneo insieme di imprese fornitrici sia di beni che di servizi -tanto a monte come a valle del processo produttivo strettamente considerato- non adeguatamente colto dalle classificazioni ufficiali.

- ❑ Per perseguire le precedenti finalità conoscitive, l'analisi sviluppata si è basata:
 - ✓ per quanto riguarda la prima parte, sui dati resi disponibili dalla banca dati Infocamere-StockView (aggiornati al 31 dicembre 2010), che consente di derivare un set predefinito di informazioni dal Registro delle Imprese;
 - ✓ per quanto riguarda la seconda parte, sulle informazioni direttamente desumibili dal Registro delle Imprese tenuto presso le Camere di Commercio (aggiornate al 31 dicembre 2009), ed in particolare su quelle estraibili tramite libere interrogazioni dell'oggetto sociale e della descrizione dell'attività svolta dalle imprese registrate.



Quadro generale: la struttura imprenditoriale

❑ L'insieme delle imprese direttamente riconducibili al settore della nautica da diporto, sulla base delle classificazioni ufficiali in vigore (1), è composto in Italia da 10.864 unità locali registrate agli archivi delle Camere di Commercio (per un totale di circa 30 mila addetti), così suddivise:

✓ costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive (ateco 30.12.00)	4.177 unità locali (38,4%)
✓ commercio all'ingrosso di imbarcazioni da diporto (ateco 46.69.11)	267 unità locali (2,5%)
✓ commercio al dettaglio di natanti e accessori (ateco 47.64.20)	1.462 unità locali (13,5%)
✓ noleggio senza equipaggio di imbarcazioni da diporto (ateco 77.21.02)	2.852 unità locali (26,3%)
✓ riparazione e manutenzione di imbarcazioni (ateco 33.15.00)	2.106 unità locali (19,4%)

❑ Si tratta di un insieme costituito da realtà organizzative mediamente più strutturate rispetto a quelle operanti in altri settori economici. L'incidenza sul totale delle società di capitali, pari al 27% per il complesso delle imprese registrate agli archivi camerali, sale infatti al 42% per quelle operanti nella nautica, con la seguente articolazione:

✓ costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive	44%
✓ commercio all'ingrosso di imbarcazioni da diporto	76%
✓ commercio al dettaglio di natanti e accessori	52%
✓ noleggio di imbarcazioni da diporto	36%
✓ riparazione e manutenzione di imbarcazioni	37%

❑ Malgrado ciò, la componente artigiana resta di grande importanza tanto nella costruzione di imbarcazioni (1.892 unità locali, pari al 45% del relativo totale) che nella collegata attività di riparazione e manutenzione (1.024 unità locali, pari al 49%), confermando il rilievo tuttora assunto da competenze di tipo "tradizionale", sedimentatesi nel tempo nei diversi contesti locali.

(1) Ci si riferisce alla classificazione Ateco 2007, di cui sono stati considerati i seguenti codici: 30.12.00 costruzioni di imbarcazioni da diporto e sportive ; 46.69.11 commercio all'ingrosso di imbarcazioni da diporto ; 47.64.20 commercio al dettaglio di natanti e accessori ; 77.21.02 noleggio senza equipaggio di imbarcazioni da diporto ; 33.15.00 riparazione e manutenzione di navi commerciali e imbarcazioni da diporto (esclusi i loro motori)



Quadro generale: i sistemi territoriali (1)

- ❑ La distribuzione territoriale delle attività legate alla nautica da diporto mostra un elevato grado di concentrazione spaziale: le prime cinque province coprono il 31% delle unità locali registrate in Italia, le prime venti il 66%. In termini assoluti, emerge non soltanto l'addensamento di tali attività nelle realtà che si affacciano lungo la costa ed il ruolo che le grandi infrastrutture portuali (in primis, quelle di Napoli e Genova) occupano quali attrattori di iniziative imprenditoriali, ma anche l'importanza assunta da alcuni grandi centri urbani (sette delle prime 20 province sono anche capoluoghi regionali), sebbene ciò non sempre si accompagni effettivamente a maggiori livelli di specializzazione (come nel caso di Roma e Milano).
- ❑ La distribuzione fra ripartizioni nazionali appare più equilibrata rispetto a quella delle unità locali complessivamente registrate, con il 38% di localizzazioni al Nord, il 27% al Centro ed il 36% al Sud-Isole (i corrispondenti valori per il totale delle unità locali sono rispettivamente del 47%, del 21% e del 32%). La Toscana è la regione con più unità locali (1.607), seguita da Liguria (1.408), Campania (1.182), Sicilia (983), Lazio (933), Sardegna (896), Lombardia (891), Veneto (625) ed Emilia Romagna (793).
- ❑ In Italia sono 33 le province che presentano indici di specializzazione superiori alla media nazionale, 17 delle quali con valori pari ad oltre il doppio del resto del territorio italiano. La mappa territoriale consente di individuare le principali aree nelle quali si sviluppano attività legate alla nautica da diporto:
 - ✓ sul versante tirrenico, tutto l'arco costiero compreso fra la provincia di Imperia da un lato e quella di Grosseto dall'altro, con indicatori particolarmente elevati a La Spezia, Livorno, Lucca e Massa-Carrara;
 - ✓ sul versante adriatico, l'arco settentrionale che da Trieste va fino a Venezia (passando per Gorizia e Udine) e l'alto-medio adriatico, includendo Ravenna, Forlì-Cesena, Rimini, Pesaro e Urbino, Ancona;
 - ✓ nell'Italia insulare, sia la Sardegna (Sassari, Cagliari, Nuoro), in particolare nella parte settentrionale, che la Sicilia (Messina, Trapani, Siracusa, Palermo, Ragusa);
 - ✓ altri addensamenti, sebbene di entità meno rilevante, sono presenti in Campania (Napoli e Salerno) e Sicilia (Vibo Valentia e Crotone), mentre altre più isolate realtà si trovano nell'Italia centro-meridionale (Latina e Lecce) e settentrionale (Como).



Quadro generale: i sistemi territoriali (2)

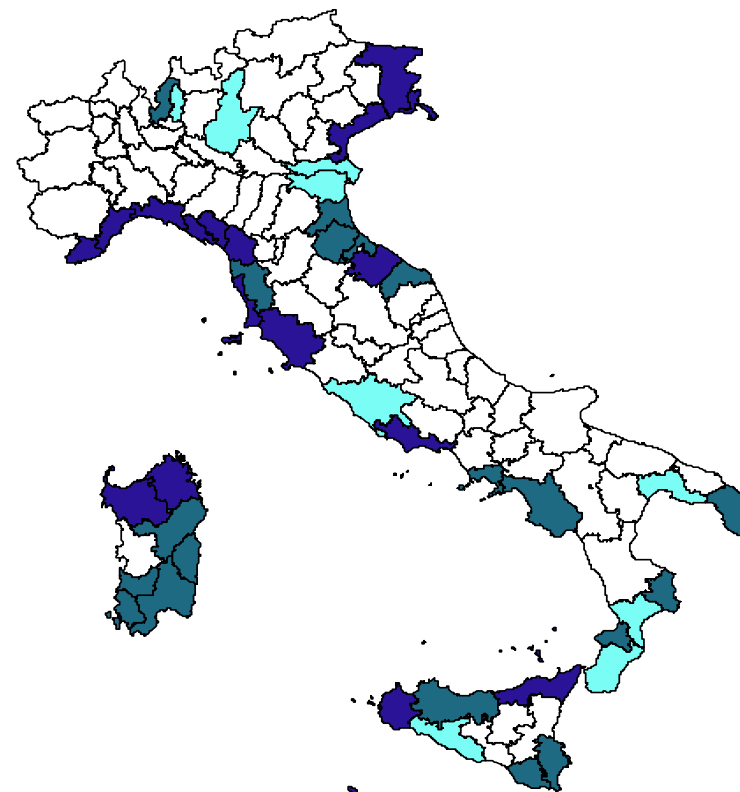
NAUTICA DA DIPORTO

Unità locali registrate al 31-12-2010

	Valori assoluti	Valori %	I.S.I. (1) Italia=100
Napoli	839	7,7	182
Genova	795	7,3	485
Roma	633	5,8	83
Sassari	560	5,2	564
Lucca	508	4,7	626
Livorno	403	3,7	669
Venezia	388	3,6	257
La Spezia	284	2,6	712
Messina	280	2,6	264
Salerno	264	2,4	127
Latina	261	2,4	260
Grosseto	257	2,4	470
Milano	247	2,3	37
Cagliari	237	2,2	186
Massa-Carrara	221	2,0	554
Brescia	220	2,0	100
Pesaro e Urbino	212	2,0	285
Udine	207	1,9	212
Savona	200	1,8	330
Palermo	196	1,8	115
Altre province	3.652	33,6	-
Totale	10.864	100,0	-

(1) I.S.I. = Indicatore di Specializzazione Imprenditoriale
 N.B.: In evidenza le province a più elevata specializzazione, in riquadro le province toscane

Indice di specializzazione imprenditoriale



White	0 - 70	despecializzazione
Light Blue	70 - 100	lieve despecializzazione
Dark Blue	100 - 200	debole specializzazione
Very Dark Blue	200 - 2000	specializzazione

Cantieristica, riparazione e manutenzione di imbarcazioni (1)

- ❑ L'industria della nautica comprende, in Italia, 4.177 unità locali che operano direttamente nella **costruzione di imbarcazioni da diporto**. In termini assoluti, rispetto al quadro in precedenza tracciato, risulta leggermente meno accentuato il ruolo dei grandi centri urbani (che passano da 7 a 6 nella graduatoria delle prime 20 province), ed invece maggiormente rilevante il contributo delle province che non si affacciano lungo la costa (che passano da 2 a 4 includendo tuttavia, oltre a Milano e Torino, anche Brescia e Como, i cui territori si affacciano comunque su importanti specchi d'acqua interni).
- ❑ L'asse produttivo è inoltre più spostato verso il Centro-Nord, con il 42% di localizzazioni nelle regioni settentrionali ed il 31% in quelle centrali, mentre il contributo del Sud e delle Isole scende al 27%. Toscana e Liguria si contendono ancora la leadership, con rispettivamente 764 e 579 unità locali, seguite da Lombardia (447), Campania (370) e Lazio (341).
- ❑ In Italia sono 28 le province che presentano indici di specializzazione superiori alla media nazionale (17 delle quali con valori pari ad oltre il doppio). Fra i principali poli produttivi si confermano alcune aree già viste in precedenza, ed in particolare:
 - ✓ tutta la fascia costiera ligure e toscana, l'alto ed il medio-alto adriatico, la Sardegna, alcune aree della costa tirrenica centro-meridionale (Latina, Napoli e Salerno), il messinese per quanto riguarda la Sicilia
 - ✓ accanto a questi emergono tuttavia poli legati alla cantieristica anche nella parte settentrionale della penisola, localizzati in particolare nella Lombardia (Como, Lecco e Brescia)
- ❑ Strettamente collegata alla costruzione è l'attività di **riparazione e manutenzione di imbarcazioni da diporto**, costituita da 2.106 unità locali che evidenziano, rispetto alle altre attività qui considerate, il più spiccato livello di concentrazione territoriale: le prime cinque province contribuiscono infatti al totale per il 38%, le prime venti per il 74%. Rispetto alla dislocazione dei cantieri risulta inoltre più marcata, in questo caso, la localizzazione di tali attività in corrispondenza delle province costiere (in tal senso, Brescia costituisce l'unica parziale eccezione fra le prime 20 province della graduatoria).



Cantieristica, riparazione e manutenzione di imbarcazioni (2)

- ❑ Anche nell'attività di riparazione gli insediamenti imprenditoriali di maggior rilievo si trovano principalmente al Nord (40%) ed al Centro (31%), con solo un leggero spostamento del baricentro verso il Meridione (28%). È in questo comparto che la Liguria presenta il maggior numero di unità locali (439), e su livelli analoghi si colloca la Toscana (417); distanziate si trovano Campania (198), Sicilia (163) e Sardegna (133). Le province toscane della costa si confermano anche in questo caso ai vertici nazionali: Lucca, in particolare, rafforza il proprio posizionamento, riportando il più elevato indice di specializzazione imprenditoriale.

- ❑ In conseguenza del maggior grado di concentrazione territoriale, i cluster di specializzazione territoriale risultano più circoscritti rispetto all'attività di costruzione, e comprendono:
 - ✓ l'alto Tirreno (costa ligure e costa costa settentrionale della Toscana) e la costa centro-meridionale della Toscana (Livorno e Grosseto) sul versante occidentale, l'arco settentrionale della costa adriatica (da Trieste a Rovigo), parte della costa romagnola (Ravenna e Forlì-Cesena) e la costa nord marchigiana (Ancona e Pesaro-Urbino) su quello orientale
 - ✓ l'Italia insulare, si in relazione alla Sardegna che alla Sicilia (tutta la costa settentrionale e la punta meridionale), con ulteriori insediamenti di rilievo nel meridione -anche se isolati- nel Lazio (Latina), nella Campania (Napoli) e nella Puglia (Taranto)

- ❑ Caratteristiche analoghe a quanto visto per la costruzione e la riparazione-manutenzione sono riscontrabili anche nelle 264 unità locali che compongono il **commercio all'ingrosso di imbarcazioni da diporto**. Gli aspetti che emergono in questo caso con maggiore forza sono:
 - ✓ una concentrazione territoriale ancora più spiccata di quanto visto nel caso delle riparazioni (in valore assoluto, le prime 5 province della graduatoria coprono il 43% del relativo totale): in questo caso, in particolare, si rafforza il rilievo assunto dai principali centri urbani (sono 11 i capoluoghi regionali fra le prime venti province), così come le localizzazioni in province che non si affacciano sulla costa (cinque)
 - ✓ il preponderante peso assunto dalle aree centro-settentrionali (solo 3 province fra le prime venti sono del Sud): in Toscana spicca soprattutto Grosseto, quarta in termini assoluti e prima per livelli di specializzazione

Cantieristica, riparazione e manutenzione di imbarcazioni (3)

COSTRUZIONE DI IMBARCAZIONI DA DIPORTO

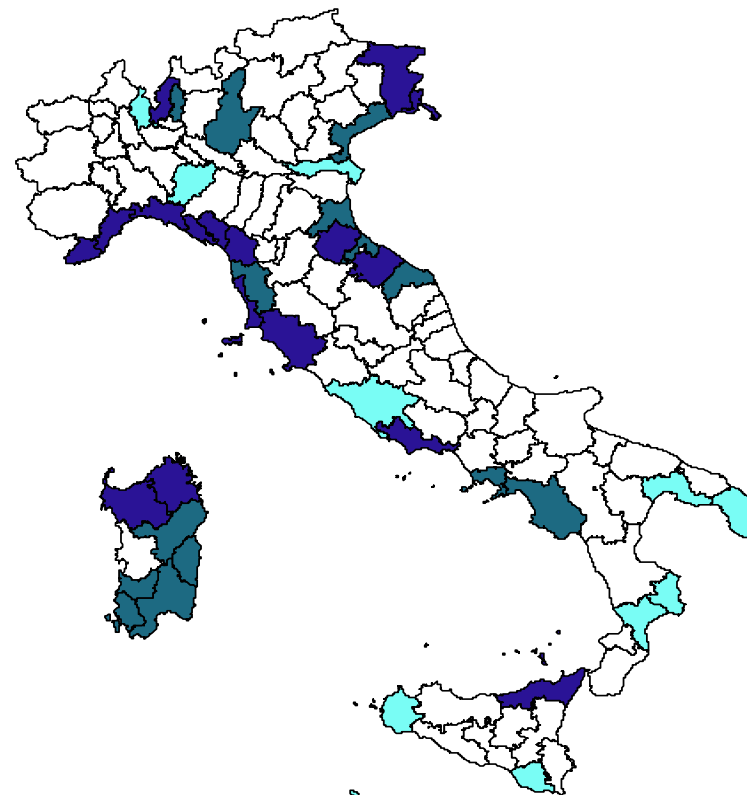
Unità locali registrate al 31-12-2010

	Valori assoluti	Valori %	I.S.I. (1) Italia=100
Genova	328	7,9	521
Lucca	268	6,4	859
Napoli	234	5,6	132
Roma	215	5,1	73
Livorno	157	3,8	677
Sassari	153	3,7	401
Massa-Carrara	144	3,4	939
Pesaro e Urbino	119	2,8	415
La Spezia	112	2,7	730
Latina	111	2,7	287
Venezia	105	2,5	181
Grosseto	105	2,5	499
Messina	103	2,5	252
Udine	103	2,5	274
Brescia	99	2,4	117
Savona	96	2,3	412
Milano	95	2,3	37
Salerno	92	2,2	115
Torino	83	2,0	50
Como	83	2,0	229
Altre province	1.372	32,8	-
Totale	4.177	100,0	-

(1) I.S.I. = Indicatore di Specializzazione Imprenditoriale

N.B.: In evidenza le province a più elevata specializzazione, in riquadro le province toscane

Indice di specializzazione imprenditoriale



White	0 - 70	despecializzazione
Light Blue	70 - 100	lieve despecializzazione
Dark Blue	100 - 200	debole specializzazione
Very Dark Blue	200 - 2000	specializzazione

Cantieristica, riparazione e manutenzione di imbarcazioni (4)

RIPARAZIONE E MANUTENZIONE DI NAVI COMMERCIALI E IMBARCAZIONI DA DIPORTO

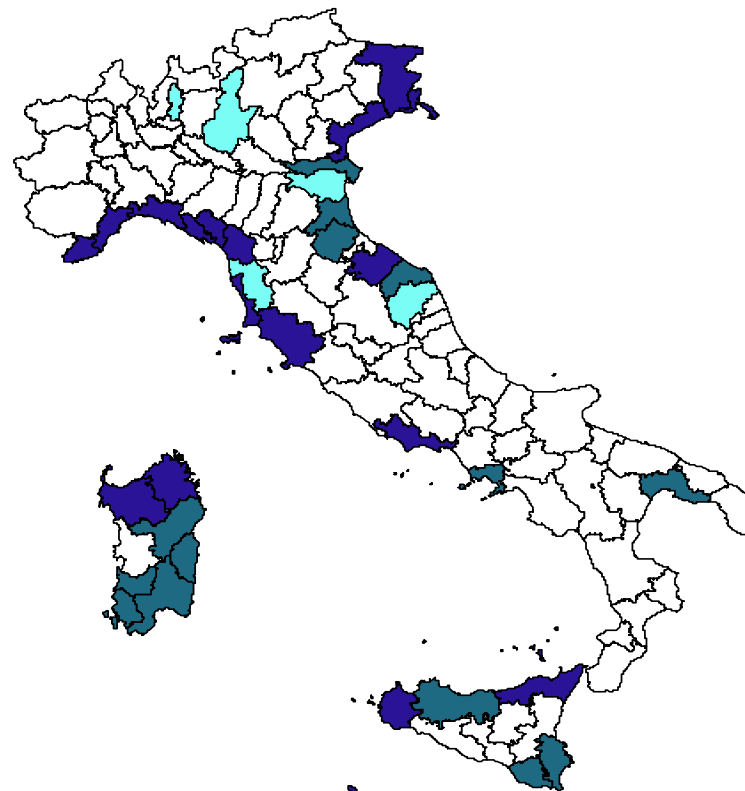
Unità locali registrate al 31-12-2010

	Valori assoluti	Valori %	I.S.I. (1) Italia=100
Genova	255	12,1	803
Lucca	197	9,4	1252
Napoli	162	7,7	181
La Spezia	92	4,4	1190
Sassari	91	4,3	473
Livorno	90	4,3	770
Roma	86	4,1	58
Venezia	79	3,8	270
Savona	63	3,0	537
Massa-Carrara	58	2,8	750
Pesaro e Urbino	57	2,7	395
Messina	47	2,2	228
Grosseto	45	2,1	425
Latina	39	1,9	200
Udine	38	1,8	201
Trapani	35	1,7	220
Palermo	34	1,6	103
Ancona	33	1,6	198
Brescia	31	1,5	72
Imperia	29	1,4	297
Altre province	545	25,9	-
Totale	2.106	100,0	-

(1) I.S.I. = Indicatore di Specializzazione Imprenditoriale

N.B.: In evidenza le province a più elevata specializzazione, in riquadro le province toscane

Indice di specializzazione imprenditoriale



White	0 - 70	despecializzazione
Light Blue	70 - 100	lieve despecializzazione
Dark Blue	100 - 200	debole specializzazione
Very Dark Blue	200 - 2000	specializzazione

Noleggior e commercio al dettaglio di natanti ed accessori (1)

- ❑ Caratteristiche localizzative in parte diverse dalle precedenti si osservano invece nel caso del commercio al dettaglio e del noleggio di imbarcazioni da diporto. Nel caso delle 1.462 unità locali del **commercio al dettaglio di natanti ed accessori**, in particolare, si riduce il peso delle province del Centro-Nord a beneficio di quelle meridionali: il contributo delle regioni settentrionali, in termini di localizzazioni, scende al 36% e quello del Centro al 25%, mentre il Sud-Isole sale al 39%. Lazio (192 unità locali), Campania (170), Liguria (163) e Sicilia (144) guidano tale graduatoria, mentre la Toscana perde posizioni collocandosi al quinto posto (135): Livorno e Grosseto, tuttavia, realizzano i più elevati indici di specializzazione imprenditoriale a livello nazionale.
- ❑ Nel caso delle 2.852 unità locali di **noleggio di imbarcazioni da diporto** si rafforzano ulteriormente alcuni tratti evidenziati per il commercio al dettaglio. Si contrae infatti ulteriormente il peso del Nord (29%) e del Centro (19%), mentre l'area meridionale si porta addirittura al 52%: Sardegna (429 unità locali) e Sicilia (401) si collocano in testa a questa graduatoria, seguite da Campania (398), Toscana (261) e Lazio (240). Soltanto Livorno e Grosseto, in Toscana, restano fra le prime venti province per numero di localizzazioni, nel caso di Grosseto con una perdita significativa di posizioni rispetto agli altri settori presi in esame.
- ❑ Gli addensamenti imprenditoriali maggiormente significativi si trovano in questo caso:
 - ✓ nell'Italia insulare, con particolare riferimento alla Sardegna (Sassari presenta il più elevato indice di specializzazione a livello nazionale), alla costa nord della Sicilia ed alla punta meridionale, ed in altre aree dell'Italia meridionale, con addensamenti particolarmente significativi in Calabria ed altri di minor rilievo in Campania (Napoli, Salerno), Puglia (Lecce) e Lazio (Latina)
 - ✓ nella costa meridionale della Toscana e nell'alto Tirreno (costa ligure e costa settentrionale della Toscana), nel medio-alto Adriatico (Venezia, Trieste e Gorizia, Rimini) ed in Italia settentrionale con riferimento alle enclave lombarde di Como e Brescia

Noleggino e commercio al dettaglio di natanti ed accessori (2)

NOLEGGIO DI IMBARCAZIONI DA DIPORTO

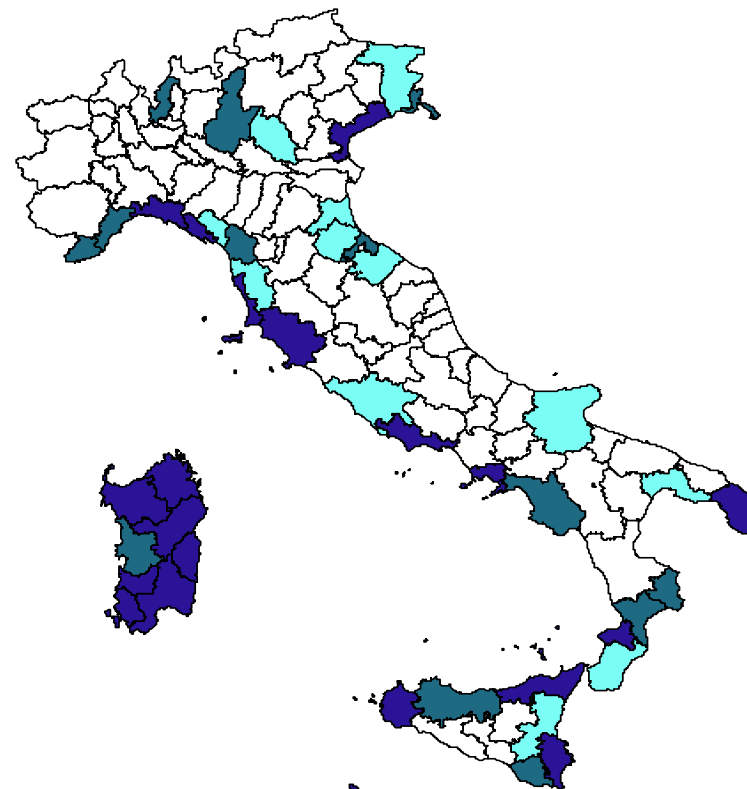
Unità locali registrate al 31-12-2010

	Valori assoluti	Valori %	I.S.I. (1) Italia=100
Napoli	271	9,5	224
Sassari	253	8,9	971
Roma	150	5,3	75
Venezia	150	5,3	378
Cagliari	129	4,5	385
Salerno	109	3,8	200
Messina	107	3,8	384
Livorno	106	3,7	670
Trapani	102	3,6	473
Genova	97	3,4	225
Palermo	87	3,1	194
Latina	82	2,9	311
Milano	77	2,7	44
Lecce	69	2,4	211
Brescia	61	2,1	105
La Spezia	48	1,7	458
Grosseto	44	1,5	307
Siracusa	38	1,3	233
Nuoro	38	1,3	294
Verona	37	1,3	81
Altre province	797	27,9	-
Totale	2.852	100,0	-

(1) I.S.I. = Indicatore di Specializzazione Imprenditoriale

N.B.: In evidenza le province a più elevata specializzazione, in riquadro le province toscane

Indice di specializzazione imprenditoriale



White	0 - 70	despecializzazione
Light Blue	70 - 100	lieve despecializzazione
Dark Blue	100 - 200	debole specializzazione
Very Dark Blue	200 - 2000	specializzazione

Una ricostruzione per la Toscana della filiera nautica (1)

- ❑ Le classificazioni ufficiali delle attività economiche fin qui utilizzate consentono, come visto, di effettuare comparazioni omogenee fra territori, ma non permettono di definire compiutamente i contorni di una filiera, come quella della nautica da diporto, particolarmente complessa ed articolata: tale complessità, in particolare, è funzione di un prodotto la cui realizzazione richiede l'apporto di una molteplicità di competenze diversificate ed il contributo di un insieme di imprese spesso appartenenti a "settori" diversi. Inoltre, la filiera si snoda in una serie di attività "a valle" di quelle strettamente produttive che solo in parte sono colte dall'analisi delle attività di rimessaggio, di noleggio e del commercio.

- ❑ Per superare i limiti insiti nelle classificazioni ufficiali si è pertanto tentato di ricostruire, per la sola Toscana, la filiera della nautica da diporto utilizzando una serie di ulteriori informazioni derivabili dal Registro delle Imprese. In particolare, oltre ai codici di attività economica che identificano in maniera univoca le imprese della nautica, sono state selezionate anche quelle imprese che, pur appartenendo a settori diversi da quelli in precedenza considerati, contengono o nell'oggetto sociale o nella descrizione dell'attività alcune "parole chiave" che, di per sé, sono in grado di segnalare realtà organizzative operanti nella filiera presa in esame.

- ❑ In particolare, si è proceduto a selezionare (1):
 - ✓ tutte le unità locali appartenenti ai settori con i codici di attività economica relativi alla costruzione, riparazione e manutenzione di imbarcazioni da diporto e sportive (compresa l'attività di impiantistica), al commercio al dettaglio di natanti (compresi parti ed accessori) ed al noleggio (senza equipaggio) di imbarcazioni da diporto;
 - ✓ tutte le unità locali con almeno una key-word fra "diport", "imbarcaz" e "nautic" in almeno uno dei campi "Oggsoc" e "Descatt" del Registro Imprese.

(1) Si ricorda che, in questo caso, i dati sono riferiti al 31-12-2009 ed alla classificazione Ateco 2002: per tali motivi, alcuni dati proposti possono differire dalle analisi svolte in precedenza (riferite come detto alla fine del 2010 ed alla classificazione Ateco 2007). Per quanto riguarda i codici utilizzati, si tratta in questo caso dei seguenti: 35.12 costruzione, riparazione e manutenzione di imbarcazioni da diporto e sportive (compresa l'attività di impiantistica); 52.48.8 commercio al dettaglio di natanti (compresi parti ed accessori); 71.40.22 noleggio (senza equipaggio) di imbarcazioni da diporto.



Una ricostruzione per la Toscana della filiera nautica (2)

□ Sulla base dei parametri definiti in precedenza, sono state selezionate 4.255 unità locali. Di queste:

- ✓ il 28,2% appartiene alla **costruzione e riparazione** di imbarcazioni da diporto;
- ✓ un ulteriore 12,6% realizza **altre attività manifatturiere** (fra cui: meccanica, elettronica, legno-mobile, gomma e materie plastiche, tessile);
- ✓ il 21,7% svolge attività di **servizi alle imprese o alla persona**, che vanno dai servizi avanzati (es. studi tecnici), all'informatica, alle scuole nautiche, alle attività turistico-ricreative;
- ✓ per il 37,5% comprende **attività commerciali, di noleggio, edilizie ed immobiliari** (oltre ad un 9,0% di attività non classificate).

Industria manifatturiera	1.735	40,8%
Costruzione e riparazione di imbarcazioni da diporto	1.200	28,2%
Fabbricazione di macchine ed apparecchi meccanici	88	2,1%
Fabbricazione e lavorazione dei prodotti in metallo	79	1,9%
Fabbricazione di macchine elettriche, elettroniche ed ottiche	31	0,7%
Fabbricazione di mobili	123	2,9%
Industria del legno e dei prodotti in legno	44	1,0%
Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche	31	0,7%
Industrie tessili	43	1,0%
Altre industrie manifatturiere	96	2,3%
Servizi alle imprese	278	6,5%
Servizi avanzati alle imprese	48	1,1%
Informatica e altri servizi alle imprese	129	3,0%
Richiesta certificati e disbrigo pratiche	101	2,4%
Servizi alla persona	647	15,2%
Autoscuole, scuole di pilotaggio e nautiche	107	2,5%
Trasporti e relative attività di supporto ed ausiliarie	306	7,2%
Attività ricreative, sportive e turistiche	234	5,5%
Commercio al dettaglio e riparazioni elettro-meccaniche	583	13,7%
Commercio al dettaglio di natanti e accessori	131	3,1%
Commercio al dettaglio di altro materiale per la nautica	245	5,8%
Riparazioni elettro-meccaniche	207	4,9%
Noleggio di imbarcazioni e attrezzature per la nautica	396	9,3%
Noleggio senza equipaggio di imbarcazioni da diporto	260	6,1%
Noleggio di altri macchinari e attrezzature per la nautica	136	3,2%
Costruzioni e attività immobiliari	234	5,5%
Costruzioni	99	2,3%
Attività immobiliari	135	3,2%
Altre attività e attività non classificate	382	9,0%
TOTALE	4.255	100,0%



Una ricostruzione per la Toscana della filiera nautica (3)

□ Il passaggio da un approccio "per settori" (quello alla base delle classificazioni ufficiali) ad uno "per filiera" modifica in modo sostanziale la percezione del fenomeno anche da un punto di vista territoriale, facendo emergere maggiormente le aree più interne del territorio toscano che, in virtù di particolari specializzazioni locali a monte o a valle delle attività in precedenza considerate, svolgono attività che contribuiscono alla realizzazione del prodotto/servizio finale.

La nautica da diporto:	dai "settori"	alla "filiera"
Lucca	31,6%	23,7%
Livorno	25,1%	21,2%
Grosseto	16,0%	15,8%
Firenze	4,4%	10,5%
Pisa	6,2%	9,0%
Massa-Carrara	13,8%	8,9%
Pistoia	0,7%	3,8%
Prato	0,7%	2,8%
Arezzo	0,7%	2,4%
Siena	0,9%	1,9%
Toscana	100,0%	100,0%

□ In particolare, la diversa distribuzione delle unità locali nei territori provinciali mostra che:

- ✓ Lucca e Livorno continuano ad ospitare la quota più consistente di iniziative imprenditoriali, riducendo tuttavia la propria incidenza sul totale regionale dal 57% al 45%: nel caso di Lucca tale incidenza si attesta su valori particolarmente elevati nelle attività manifatturiere (35%, soprattutto nella costruzione di imbarcazioni e nel legno-mobili), mentre nel caso di Livorno i valori più elevati si raggiungono nel noleggio di imbarcazioni e nelle attività ricreative, sportive e turistiche (40% in entrambi i casi);
- ✓ Grosseto mantiene sostanzialmente invariato il proprio peso (16%), mentre una più consistente riduzione si osserva per Massa-Carrara (dal 14% al 9%): nel primo caso un contributo al totale regionale particolarmente rilevante è raggiunto nel commercio al dettaglio di natanti e accessori (41%), nelle attività di trasporto e nella meccanica (31% in entrambi i casi), nel secondo nelle attività manifatturiere (14%);
- ✓ tutte le altre province vedono un incremento della relativa quota sul totale, particolarmente significativa a Firenze (da 4% all'11%) ed a Pisa (dal 6% al 9%): rilevanti addensamenti si osservano a Pisa nelle attività manifatturiere (10%), a Firenze nei servizi alle imprese (17%), nelle riparazioni elettro-meccaniche (22%), nelle costruzioni e nelle attività immobiliari (21%)



Una ricostruzione per la Toscana della filiera nautica (4)

□ L'utilizzo di una "maglia" territoriale più fine consente di apprezzare maggiormente l'esistenza di cluster locali dove si concentrano le attività legate alla nautica. A questo proposito si osserva che:

- ✓ i 9 comuni con almeno 100 unità locali appartenenti alla filiera nautica contribuiscono per il 50% al relativo totale regionale (i primi 30 al 78%): cinque di questi comuni sono capoluoghi regionali (Livorno, Massa-Carrara, Firenze, Pisa e Prato), fra i primi 30 solo Siena non compare nella graduatoria;
- ✓ l'elevata specializzazione della provincia di Lucca dipende in via esclusiva dall'elevato addensamento raggiunto a Viareggio e nei comuni limitrofi (Camaione, Massarosa e Pietrasanta);
- ✓ l'importanza di Viareggio emerge, in particolare, per il contributo offerto al totale regionale nelle attività di costruzione e riparazione di imbarcazioni da diporto, pari al 27% di quelle complessivamente presenti in Toscana: le attività manifatturiere incidono per il 62% sul totale delle unità locali di Viareggio, ed incidenze altrettanto elevate si riscontrano a Carrara (67%) e Massa (63%);
- ✓ l'incidenza dell'insieme di attività di servizi alle imprese, servizi alla persona e noleggio è invece relativamente elevata a Livorno (40%), Monte Argentario (39%), Firenze (43%), Pisa (35%), Rosignano Marittimo (33%) e Prato (38%).

1 Viareggio	LU	665	15,6%
2 Livorno	LI	273	6,4%
3 Monte Argentario	GR	255	6,0%
4 Firenze	FI	228	5,4%
5 Carrara	MS	161	3,8%
6 Pisa	PI	160	3,8%
7 Massa	MS	159	3,7%
8 Rosignano Marittimo	LI	107	2,5%
9 Prato	PO	104	2,4%
10 Piombino	LI	97	2,3%
11 Orbetello	GR	96	2,3%
12 Portoferraio	LI	96	2,3%
13 Camaione	LU	89	2,1%
14 Castiglione della Pescaia	GR	88	2,1%
15 Grosseto	GR	86	2,0%
16 Massarosa	LU	80	1,9%
17 Lucca	LU	76	1,8%
18 Cecina	LI	60	1,4%
19 Follonica	GR	51	1,2%
20 Pistoia	PT	49	1,2%
21 San Giuliano Terme	PI	38	0,9%
22 Arezzo	AR	34	0,8%
23 Campo nell'Elba	LI	34	0,8%
24 San Vincenzo	LI	34	0,8%
25 Scarlino	GR	34	0,8%
26 Capoliveri	LI	31	0,7%
27 Castagneto Carducci	LI	30	0,7%
28 Isola del Giglio	GR	30	0,7%
29 Pietrasanta	LU	30	0,7%
30 Campi Bisenzio	FI	29	0,7%
Altri comuni	FI	951	22,4%
TOSCANA		4.255	100,0%



La filiera della nautica in Toscana: considerazioni conclusive

Dall'analisi della distribuzione territoriale della filiera toscana della nautica emergono in sintesi le seguenti caratteristiche:

- ❑ La provincia di Lucca ospita il 37% delle unità locali toscane del comparto nella costruzione e riparazione di imbarcazioni da diporto, che per 74% si localizzano nel territorio del solo **comune di Viareggio**. Tale concentrazione si replica per il complesso delle unità locali manifatturiere della filiera, il 35% delle quali si colloca nella provincia di Lucca, che assume così un ruolo di primo piano non solo nella produzione di imbarcazioni, ma anche nelle fasi produttive a monte, quali la fabbricazione di componenti e accessori e nella produzione di beni intermedi per la nautica da diporto: si tratta di segnali di integrazione funzionale tra le unità locali della filiera che connotano il tessuto produttivo viareggino e lucchese con elementi di distrettualità.
- ❑ Il legame con gli altri sistemi produttivi toscani emerge comunque con riferimento ad alcuni segmenti della **filiera a monte**, quali la fabbricazione di mobili, che si localizza a Pisa con il 22% delle unità locali toscane, e i servizi alle imprese, per i quali assumono importanza le province di Firenze -che con il suo milieu metropolitano offre il 21% dei servizi avanzati- e di Livorno, che anche grazie alla sua realtà portuale contribuisce per il 23% al complesso dei servizi alle imprese della Toscana riferibili alla nautica da diporto.
- ❑ La distribuzione territoriale delle unità locali delle **fasi più a valle della filiera**, maggiormente legate al rapporto con il consumatore-fruitor finale, risente dell'importanza della morfologia della costa e delle caratteristiche paesaggistiche del territorio. La preminenza delle province di Livorno e di Grosseto spicca nelle attività di noleggio di imbarcazioni da diporto ed altre attrezzature per la nautica (rispettivamente 34% e 17%), nei servizi alla persona, quali scuole nautiche, attività ricreative, sportive e turistiche (Livorno 30%, Grosseto 23%), e nel commercio al dettaglio (19% e 21%), anche per la capacità di intercettare una domanda dove giocano un ruolo rilevante i flussi turistici e diportistici verso l'Arcipelago toscano.



Il parco nautico, la produzione, i mercati e le strutture portuali

Confindustria Toscana/ANCE Toscana



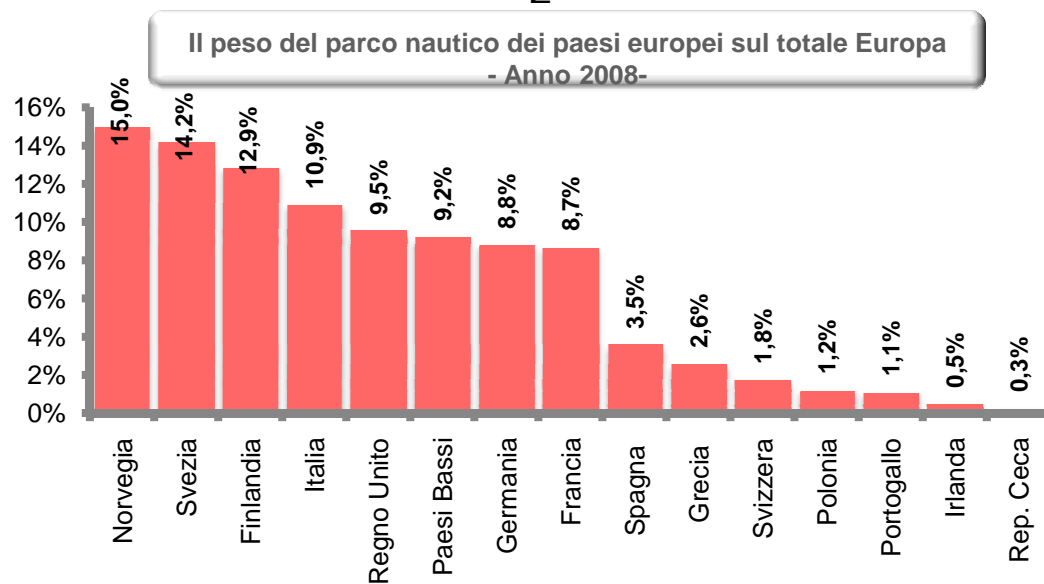
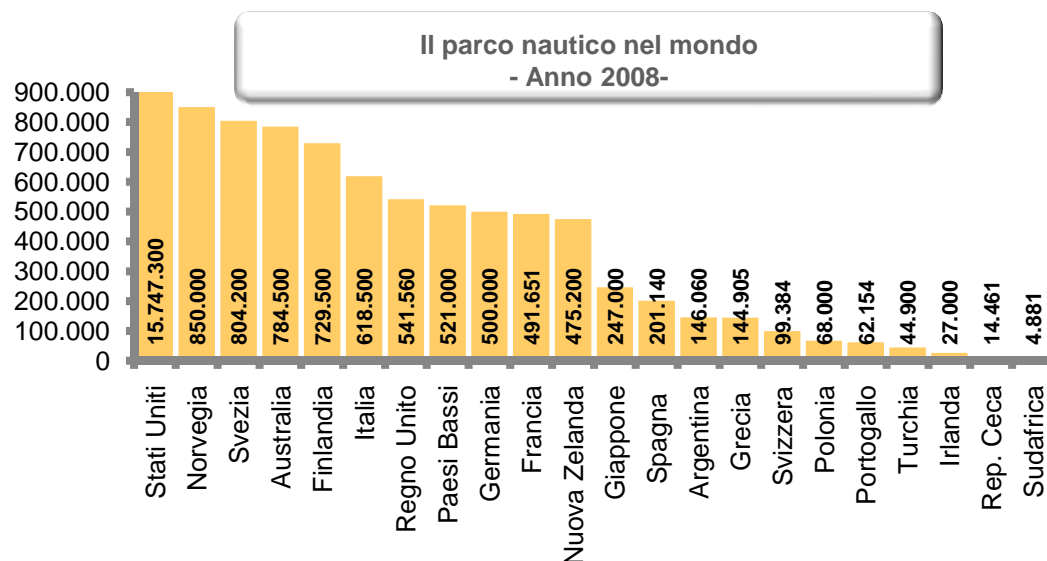
**LA NAUTICA DA DIPORTO:
PRODUZIONE, PORTUALITÀ E IMPRESE**

Sommario

❑ <i>Le consistenze nel mondo e ... in Europa</i>	22
❑ <i>La passione per la nautica</i>	23
❑ <i>La ricchezza e la nautica</i>	24
❑ <i>La produzione nel mondo</i>	25
❑ <i>La produzione in Italia</i>	26
❑ <i>I superyacht</i>	27
❑ <i>Gli yacht</i>	28
❑ <i>Gli scambi commerciali</i>	30
❑ <i>La situazione italiana</i>	33
❑ <i>I principali paesi per l'export e l'import italiano</i>	34
❑ <i>Le dinamiche dei comparti</i>	35
❑ <i>Il turismo nautico in Italia</i>	37
❑ <i>Le strutture portuali</i>	43
❑ <i>Indice di affollamento "interno"</i>	48
❑ <i>Le possibilità future</i>	49



Le consistenze nel mondo e ... in Europa



□ In termini assoluti, senza quindi relativizzare il dato, sono gli USA ad avere la maggiore consistenza di parco nautico infatti, nonostante la flessione registrata fra il 2002 e 2008 (-7,1%), in questo Paese si raggiungono quasi le 16 milioni di unità.

□ Fatto 100 il totale mondo, gli USA da soli rappresentano il 68% mentre tutti i paesi europei nel loro complesso pesano per il 24%.

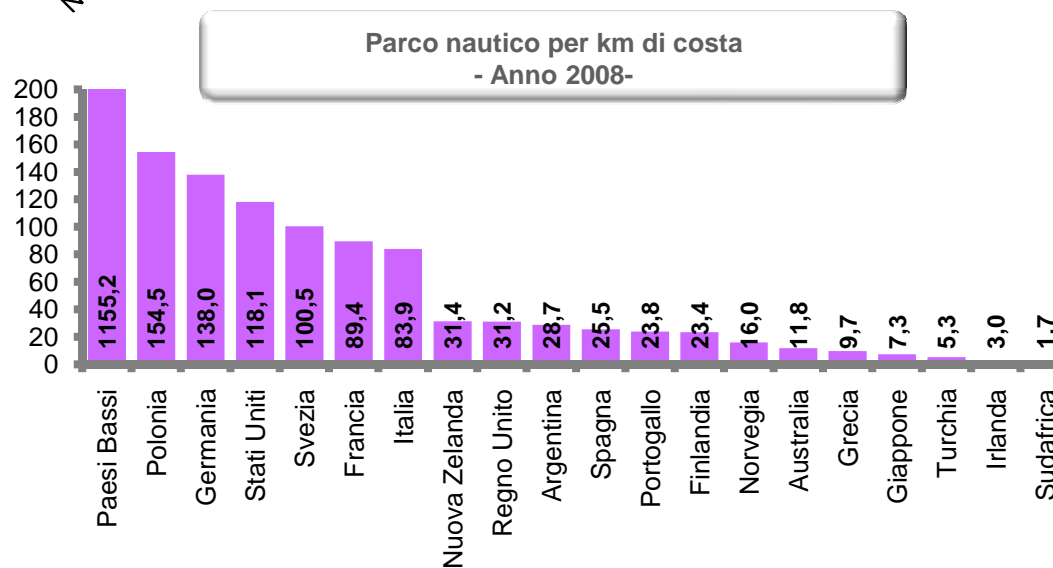
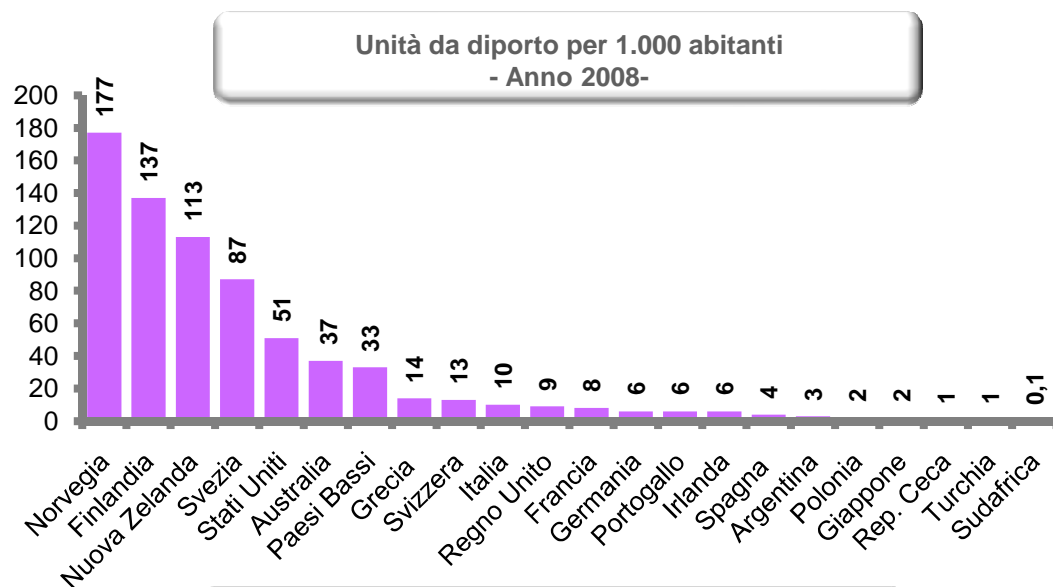
□ In Europa, il **primato** in termini di contributo al parco nautico proviene dalla **Norvegia**, seguita dalla **Svezia** e dalla **Finlandia**.

□ L'**Italia** con le sue **618.500 unità da diporto** si colloca in **quarta posizione** superando Regno Unito e Paesi Bassi.

Fonte: ns. elaborazioni su dati UCINA.



La passione per la nautica



Relativizzando i dati con il numero degli abitanti non sorprende che i paesi con il parco nautico più consistente in rapporto alla popolazione, siano quelli del **nord Europa** (e nell'ordine: Norvegia, Svezia e Finlandia).

Tra i paesi mediterranei prevalgono **Grecia, Italia e Francia**, rispettivamente con 14,10 e 8 unità da diporto ogni mille abitanti.

Il raffronto tra il dato degli Stati Uniti e quello dei paesi europei è decisamente a favore dei primi (**51** unità da diporto ogni mille abitanti contro il **13** medio europeo).

Contribuiscono ad abbassare la media europea **Germania, Portogallo, Irlanda e Spagna**.

La conformazione territoriale è senza dubbio un fattore discriminante per il settore della nautica.

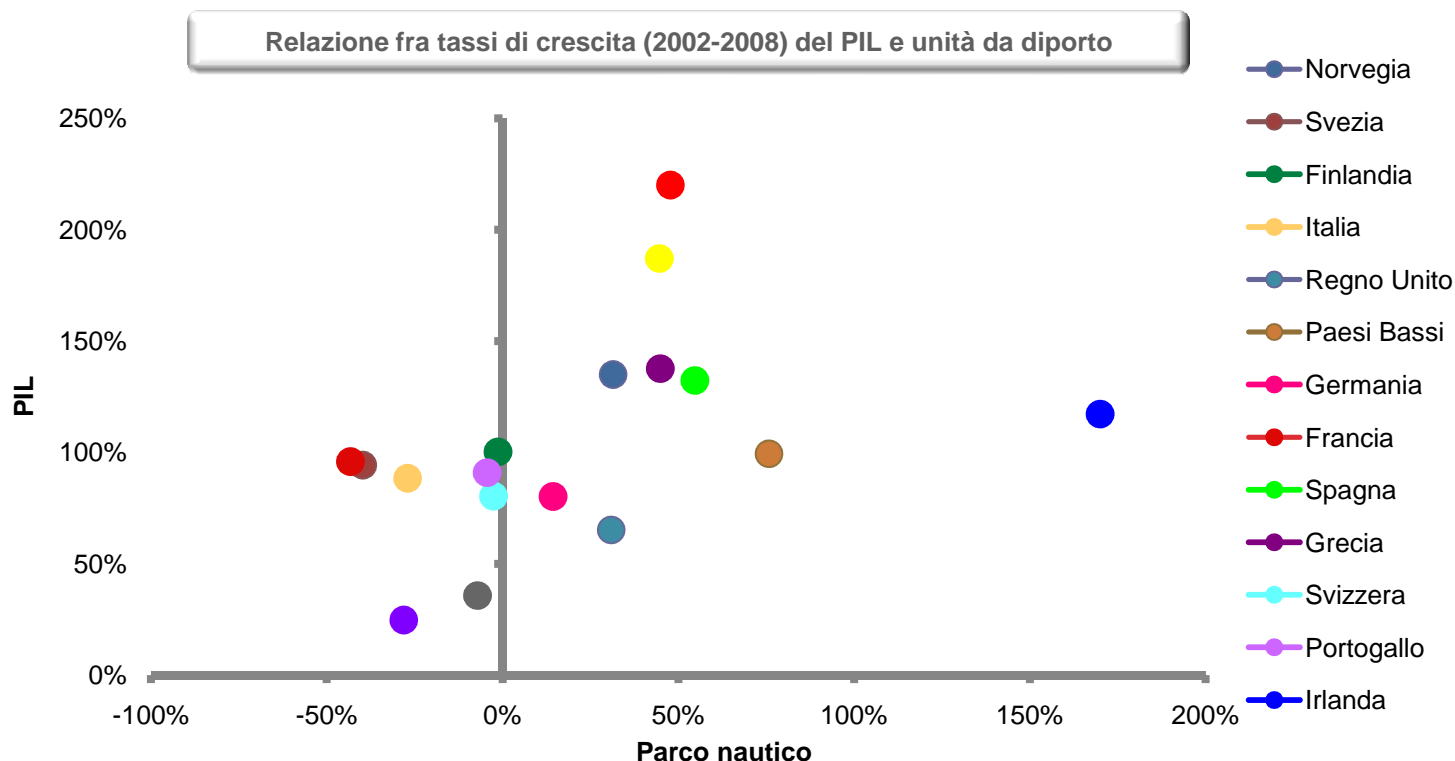
In termini di densità di unità da diporto per km di costa, **primeggiano i Paesi Bassi**.

L'Italia segue Polonia, Germania, Stati Uniti, Svezia e Francia.

Fonte: ns elaborazioni su dati UCINA.



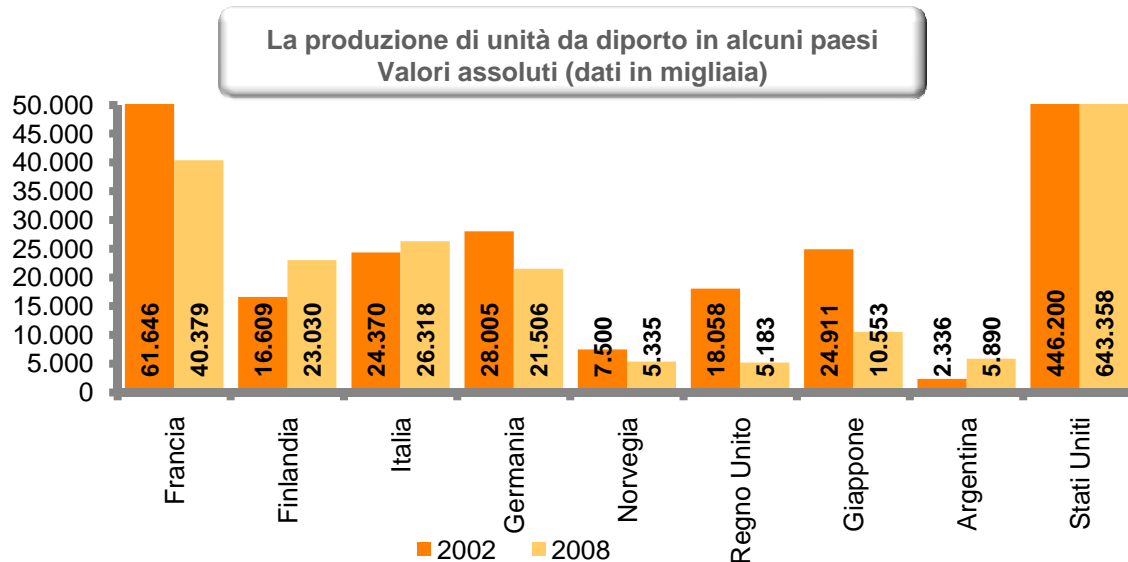
La ricchezza e la nautica



Fonte: ns. elaborazioni su dati UCINA e ISTAT.

- ❑ Stretta correlazione fra **ricchezza** e **consistenza del parco nautico**.
- ❑ Irlanda, Paesi Bassi e Spagna, a seguito di un incremento di PIL rispettivamente del 117%, 99% e 132%, tra il 2002 e il 2008, hanno aumentato la consistenza del parco nautico rispettivamente del 170%, 76% e 55%.
- ❑ Le **flessioni** più marcate riguardano: Francia, Svezia, Giappone e Italia, paesi a più lenta crescita di ricchezza.

La produzione nel mondo



Fonte: ns. elaborazioni su dati UCINA.

- ❑ **Gli Stati Uniti primeggiano per produzione di unità da diporto**, nonostante la flessione registrata tra il 2007 e il 2008 (643.358 il dato 2008 e 761.920 il dato 2007, il 15% in meno).
- ❑ Significativo in questo paese il salto numerico tra il 2002 e l'ultimo anno disponibile: circa **200.000 unità in più**.
- ❑ Differenti le dinamiche delle altre aree monitorate: -21 mila unità in Francia, -14 mila unità in Giappone, -13 mila unità nel Regno Unito.
- ❑ **In questo contesto di diffusa contrazione, aumenta la consistenza dell'Italia.**

- ❑ Il contributo degli **Stati Uniti** è più marcato per le unità a motore.
- ❑ Per le unità a vela spiccano Francia e Germania.
- ❑ **L'Italia** detiene complessivamente una quota pari al **2,9%** con un forte sbilanciamento a favore delle unità a vela (4,9% contro 1,2% del motore).

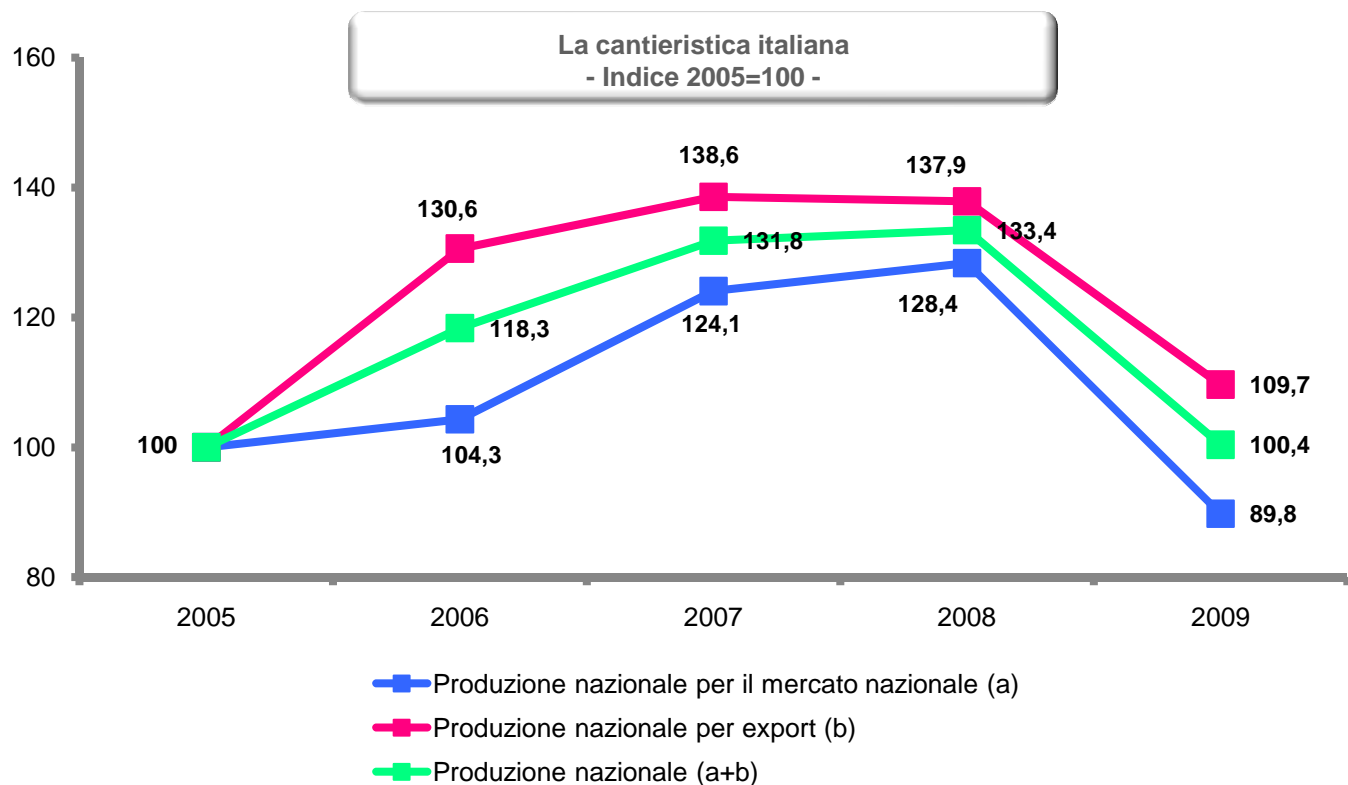
La produzione di unità da diporto
-Quote per paese-

(dati cumulati 2007-2008)

	A motore	A vela
Stati Uniti	87,6%	38,9%
Francia	1,2%	29,6%
Germania	2,1%	11,7%
Italia	1,2%	4,9%
Regno Unito	0,4%	3,8%
Nuova Zelanda	0,8%	3,7%
Danimarca	0,0%	3,0%
Polonia	nd	1,7%
Turchia	0,1%	1,1%
Giappone	0,5%	0,6%
Argentina	0,5%	0,4%
Finlandia	3,3%	0,3%
Croazia	0,2%	0,2%
Grecia	1,3%	0,2%
Norvegia	0,7%	0,0%
Portogallo	0,2%	0,0%

Fonte: ns. elaborazioni su dati UCINA.

La produzione in Italia



Fonte: ns. elaborazioni su dati UCINA.

- ❑ La produzione dell'industria cantieristica italiana negli ultimi anni ha assistito ad un significativo incremento fino al 2008 poi, a causa della crisi, nel 2009 il dato si è sensibilmente ridotto.
- ❑ Il fatturato complessivo del settore nel 2009 flette di quasi il 28% rispetto al 2008.
- ❑ Le perdite maggiori interessano il mercato interno (-30% la produzione) mentre quello estero (che pesa sul valore complessivo per oltre il 58%) si ferma a -20%.

I superyacht

La proprietà dei superyacht per paese (luglio 2009 – luglio 2010)

Paesi	lug-09	lug-10	Var.% 2010/2009
Nord America	329	342	4,0%
America Centrale	19	21	10,5%
Sud America	17	18	5,9%
Europa	562	633	12,6%
<i>Europa dell'Ovest</i>	274	306	11,7%
<i>Europa dell'Est</i>	195	213	9,2%
<i>Scandinavia</i>	17	16	-5,9%
Medio Oriente	114	122	7,0%
Asia	34	36	5,9%
Australasia	35	35	0,0%
Altri Paesi del Mondo	13	13	0,0%
	1.123	1.220	8,6%

Fonte: Boat International Media.

- La maggiore concentrazione di imbarcazioni di lusso si trova nel Nord America (28%).
- Seguono i paesi dell'Europa Occidentale, Orientale e in coda il Medio Oriente.

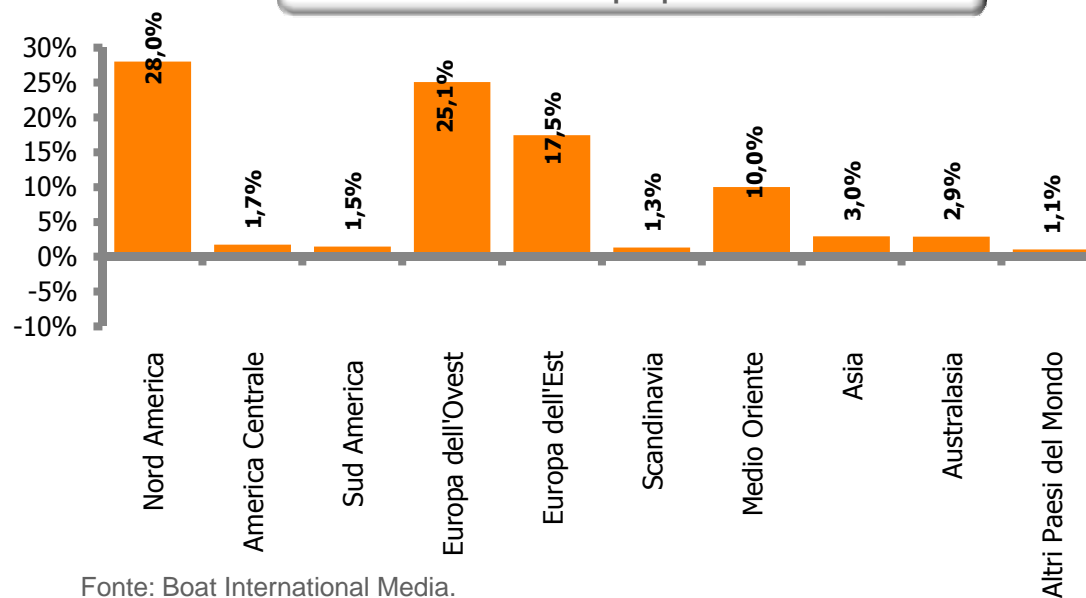
La nautica di lusso gode di ottima salute sia a livello nazionale che internazionale.

Tra luglio 2009 e 2010, i dati sulla proprietà dei superyacht risultano in crescita in tutte le principali aree...

... e soprattutto in Europa (12,6%).

10 unità in più in Italia, 6 in Spagna e Regno Unito, 7 in Grecia e in Russia.

La proprietà dei superyacht
- Quote per paese -



Fonte: Boat International Media.

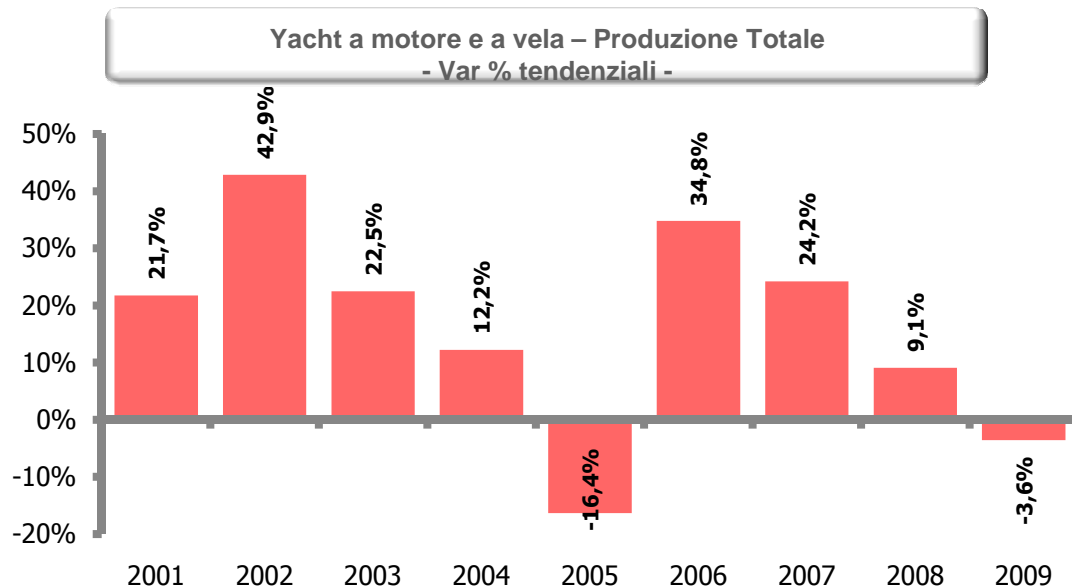
Gli yacht ... la produzione

Yacht a motore e a vela (2000 – Luglio 2010)

Produzione

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	lug-10
Yacht a motore	17	23	31	39	45	42	51	68	78	68	59
Yacht a vela	6	5	9	10	10	4	11	9	6	13	10
Totale	23	28	40	49	55	46	62	77	84	81	69

Fonte: SYBAss Statistical Requests 2010.



Fonte: SYBAss Statistical Requests 2010.

Completivamente la produzione di yacht (con le eccezioni del 2005 e 2009) ha seguito un percorso di generale incremento passando dalle 23 unità prodotte nel 2000 alle 81 del 2009, anno in cui si è ridotto il comparto a motore a vantaggio di quello a vela.

Significativi gli incrementi del 2002 e del 2006 mentre, nei successivi periodi, le dinamiche sono state più contenute.

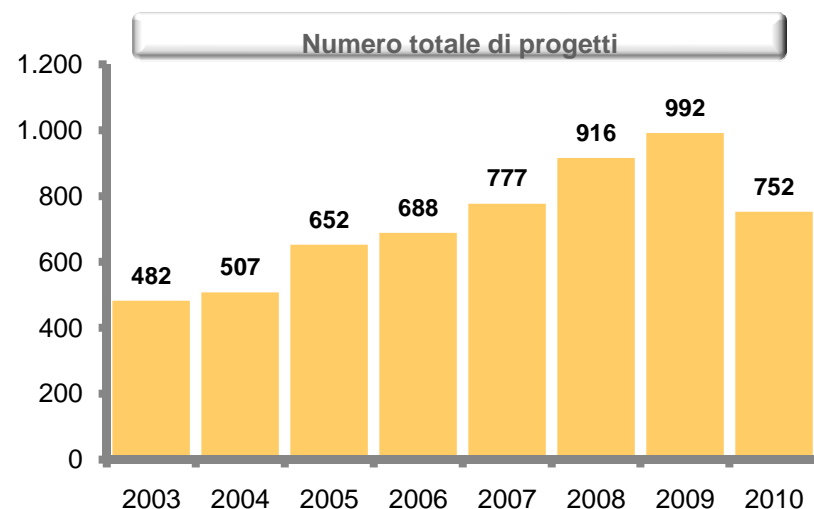
Gli yacht ... per classi di lunghezza

Gli yacht a motore e a vela (2000 – Luglio 2010)
Per classi di lunghezza

	40-49	50-59	60-69	70-79	80-89	90-99	100+	Totale
Yacht a motore	300	107	59	25	11	7	12	521
Yacht a vela	51	35	3	1	1	2	0	93
Totale	351	142	62	26	12	9	12	614
Quote	57,2%	23,1%	10,1%	4,2%	2,0%	1,5%	2,0%	100,0%

Fonte: SYBAss Statistical Requests 2010.

- ❑ Secondo posto per gli **Stati Uniti**,
- ❑ Sul gradino più basso del podio troviamo i Paesi Bassi.
- ❑ Il numero totale di progetti risulta in crescita dal 2003 al 2009; in rallentamento nel 2010.



❑ Fatto 100 il totale yacht prodotti dal 2000 al luglio 2010 (614 il valore assoluto), le quote maggiori riguardano le lunghezze comprese tra i **40 e i 59 metri**.

❑ Abbassano notevolmente la media le unità a vela.

❑ **L'Italia nel 2010 risulta la prima nazione per "lunghezza totale prodotta"** (13.699 metri per un numero di progetti pari a 383).

La classifica dei paesi per lunghezza prodotta

2010 GOB RANK	PAESE	LUNGHEZZA TOTALE DEI PROGETTI (M.)	NUMERO DEI PROGETTI	LUNGHEZZA MEDIA 2010 (M.)
1	Italia	13.699	383	36
2	Stati Uniti	2.763	63	44
3	Paesi Bassi	2.591	49	53
4	Germania	2.344	31	76
5	Inghilterra	2.051	68	30
6	Turchia	1.572	35	45
7	Taiwan	1.351	44	31
8	Cina	614	21	29
9	Nuova Zelanda	337	8	42
10	Brasile	305	10	30

Fonte: ICOMIA International Council of Marine Industry Associations "Recreational Boating Industry Statistics 2009".

Gli scambi commerciali ... IL MONDO

Valore import – export nelle principali nazioni
Anno 2008, valori in milioni di €

	Vela			Motore			Saldo totale
	Export	Import	Saldo	Export	Import	Saldo	
Italia	89,8	140,5	-50,7	1.877,2	575,3	1.301,9	1.251,2*
Germania	238,9	41,2	197,7	1.147,3	180,5	966,9	1.164,6
Regno Unito	120,2	174,3	-54,2	1.105,3	129,0	976,4	922,2
Francia	643,5	81,2	562,3	489,3	512,4	-23,1	539,3
Stati Uniti	85,4	76,5	8,9	811,5	433,7	377,8	386,8
Paesi Bassi	31,6	87,6	-56,0	553,8	121,9	431,9	375,9
Spagna	17,3	76,2	-58,9	178,8	100,1	78,7	19,8
Finlandia	92,3	13,8	78,5	99,9	29,8	70,0	148,6

Fonte: ns. elaborazioni su dati Ucina.

* = include solo i codici 890391 e 890392

- ❑ Limitandoci ai principali paesi coinvolti nell'industria della nautica da diporto e, in particolare soffermandoci sui principali rappresentanti, **l'Italia detiene indubbiamente la migliore bilancia commerciale: le sue esportazioni superano abbondantemente le importazioni.**
- ❑ Questo è vero per le unità a motore ma non trova conferma in quelle a vela.
- ❑ **Opposta la situazione della Francia** (positiva la bilancia della vela, negativa quella a motore).
- ❑ **Saldo positivo per entrambe le tipologie per la Germania.**



Gli scambi commerciali ... L'EUROPA

Le esportazioni dell'Unione Europea per Paese.
Dati in Milioni di euro e valori percentuali

	2000	2009	Var. %	Quote 2009
Stati Uniti	439,9	285,7	-35,1%	5,5%
Svizzera	74,2	72,1	-2,8%	1,4%
Germania	221,4	168,3	-24,0%	3,2%
Spagna	197,0	204,6	3,9%	3,9%
Francia	302,6	422,5	39,6%	8,1%
Regno Unito	346,3	580,9	67,7%	11,2%
Hong Kong	11,0	103,4	840,3%	2,0%
Croazia	26,5	237,2	795,5%	4,6%
Italia	86,9	288,8	232,1%	5,6%
Malta	49,3	167,6	240,1%	3,2%
Paesi Bassi	119,1	109,2	-8,3%	2,1%
Norvegia	105,3	210,4	99,8%	4,0%
Portogallo	63,8	94,6	48,3%	1,8%
Svezia	56,9	79,0	38,8%	1,5%
Turchia	29,4	102,1	247,9%	2,0%
Extra Ue	3417,5	2728,6	-20,2%	52,5%
Unione Europea	1716,9	2473,4	44,1%	47,5%
Mondo	5134,4	5202,0	1,3%	100,0%
<i>Di cui...</i>				
Isole Cayman	755,9	390,5	-48,3%	7,5%
Isole Marshall	5,8	85,8	1370,6%	1,6%
Isole Vergini Britanniche	208,0	254,9	22,6%	4,9%
Gibilterra	258,9	310,4	19,9%	6,0%

Fonte: ns elaborazioni su dati Eurostat

- ❑ Soffermandoci sul dato complessivo dell'UE 27, il **principale paese di destinazione** risulta il **Regno Unito**, seguito da **Francia** e **Italia**.
- ❑ Anche se in flessione (rispettivamente -35% e -24% tra il 2000 e il 2009), USA e Germania continuano ad assorbire il 5,5% e il 3,2% dell'export europeo.
- ❑ I paesi **Extra UE** raccolgono **oltre il 50%** delle vendite totali e i **paesi schermo** da soli raggiungono quote **superiori al 20%**.

Le importazioni dell'Unione Europea per Paese.
Dati in Milioni di euro e valori percentuali

	2000	2009	Var. %	Quote 2009
Stati Uniti	397,7	278,9	-29,9%	11,6%
Belgio	14,1	48,6	244,7%	2,0%
canada	40,4	43,9	8,6%	1,8%
Germania	95,7	109,1	14,0%	4,5%
Danimarca	17,2	47,9	178,6%	2,0%
Spagna	28,2	45,3	60,4%	1,9%
Finlandia	31,7	72,2	128,2%	3,0%
Francia	180,8	266,4	47,4%	11,1%
Regno Unito	239,4	262,7	9,7%	10,9%
Italia	270,2	394,9	46,2%	16,4%
Paesi Bassi	42,9	86,3	101,0%	3,6%
Norvegia	52,8	24,8	-53,1%	1,0%
Polonia	37,6	50,4	34,0%	2,1%
Svezia	45,1	38,5	-14,5%	1,6%
Turchia	12,1	89,2	639,8%	3,7%
Taiwan	24,8	56,3	127,2%	2,3%
Extra Ue	2567,7	907,7	-64,7%	37,7%
Unione Europea	1084,4	1497,7	38,1%	62,3%
Mondo	3652,1	2405,4	-34,1%	100,0%
<i>Di cui...</i>				
Saint Vincent e Grenadine	85,2	94,2	10,5%	3,9%

Fonte: ns elaborazioni su dati Eurostat

- ❑ Dal lato delle importazioni, l'Europa nel suo complesso acquista per oltre il **60% da paesi europei**.
- ❑ Continuano, tra gli altri a spiccare gli **Stati Uniti** che infatti, nonostante la flessione del periodo 2000-2009, **rappresentano ancora il 12% del totale import europeo**.
- ❑ **Decisamente rilevante il contributo dell'Italia**.

Gli scambi commerciali ... i BRIC e ... i principali paesi dell'UE

Qualche dato dell'Unione Europea sui BRIC.
Dati in Milioni di euro e valori percentuali

		2000	2009	Var. %	Quote 2009
Export	Brasile	6,3	42,6	571,7%	0,8%
	Federazione Russa	6,0	62,6	947,7%	1,2%
	India	0,3	2,3	636,3%	0,0%
	Cina	0,5	17,5	3515,1%	0,3%
Import	Brasile	0,5	1,3	160,9%	0,1%
	Federazione Russa	0,9	2,3	162,7%	0,1%
	India	0,0	0,0	257,2%	0,0%
	Cina	24,3	73,3	201,2%	3,0%

Fonte: ns elaborazioni su dati Eurostat.

□ Tra i principali paesi esportatori europei, **l'Italia nel 2009 detiene il primo posto** (1.709 milioni di euro venduti).

□ Seguono Regno Unito e Francia anche se quest'ultima rispetto al 2000 ha ceduto agli altri paesi ben 30 punti percentuali in termini di quota sul totale export europeo.

□ **L'Italia ha incrementato il proprio contributo** di 16 p.p. tra il 2000 e il 2009 **raddoppiando il valore complessivo delle esportazioni** (+18% la crescita media annua 2000-2008 mentre in calo il dato 2009).

□ Per i **Bric**, nonostante il significativo incremento sia dei flussi in entrata che in uscita, resta ancora **marginale la quota** nel contesto mondiale.

□ La soglia dell'**1%** risulta infatti superata solo dalle esportazioni in Russia e dalle importazioni dalla Cina (nel 2009 hanno raggiunto rispettivamente i 63 e 73 milioni di euro).

Le esportazioni dei principali paesi dell'Unione Europea.
Dati in Milioni di euro e valori percentuali

(Panfili ed altre navi ed imbarcazioni da diporto o da sport; imbarcazioni a remi e canoe)

Paesi	2009	Quote		Var. %	
		2000	2009	2000/2008 (media annua)	2009/2008
Italia	1.708,6	16,6%	32,8%	18,1%	-17,9%
Regno Unito	802,2	10,2%	15,4%	17,4%	-36,2%
Francia	755,5	45,4%	14,5%	-5,5%	-41,7%
Paesi bassi	639,9	3,9%	12,3%	25,4%	4,6%
Germania	405,1	11,5%	7,8%	17,8%	-71,6%
Finlandia	158,3	2,1%	3,0%	23,9%	-48,5%
Spagna	136,6	4,0%	2,6%	0,6%	-35,7%
Polonia	122,5	0,8%	2,4%	76,6%	-57,8%
Unione Europea	5.202,0	100,0%	100,0%	7,5%	-36,6%

Fonte: ns elaborazioni su dati Eurostat.

□ **Il 2009 anno negativo per tutti i paesi** (ad eccezione dei Paesi Bassi) anche se le entità delle perdite sono molto differenti.

La situazione italiana

L'import-export dell'Italia nel mondo
Dati in Milioni di euro.

Anno	Export	Import	Bilancia commerciale	Var. %		Quota sul totale	
				Export	Import	Export	Import
2000	850	200	650	--	--	0,3%	0,1%
2001	1.173	347	826	38,0%	73,6%	0,4%	0,1%
2002	1.148	342	806	-2,1%	-1,5%	0,4%	0,1%
2003	1.255	514	741	9,3%	50,2%	0,5%	0,2%
2004	1.432	731	701	14,1%	42,2%	0,5%	0,3%
2005	1.760	873	886	22,9%	19,5%	0,6%	0,3%
2006	1.749	747	1.002	-0,6%	-14,5%	0,5%	0,2%
2007	2.048	835	1.214	17,1%	11,7%	0,6%	0,2%
2008	2.080	778	1.302	1,6%	-6,8%	0,6%	0,2%
2009	1.709	374	1.335	-17,9%	-51,9%	0,6%	0,1%
2010	1.412	359	1.053	-17,3%	-4,0%	0,4%	0,1%

Fonte: ns elaborazioni su dati Istat.

- ❑ La **nautica in Italia** negli anni ha seguito un processo di vigoroso rafforzamento ... gli scambi commerciali ne danno dimostrazione.
- ❑ Il contributo della nautica nel tempo è incrementato significativamente soprattutto per quando riguarda l'export: dallo **0,3%** del **2000**, allo **0,6%** del **2007, 2008 e 2009**. In frenata il **2010 (0,4%** la quota e **-17,3%** la variazione tendenziale).
- ❑ In termini assoluti le vendite italiane all'estero nel 2010 si sono fermate a **1.412** milioni di euro.
- ❑ Più contenute le importazioni (**359 milioni di euro**) che determinano quindi una **bilancia commerciale decisamente elevata ... più elevata degli altri paesi**.



I principali paesi per l'export e l'import italiano

Le esportazioni dell'Italia
Valori in milioni di euro e %

	Valore assoluto		Var. %			Quote nel triennio			
	2000	2010	2008/2007	2009/2008	2010/2009	2001-2003	2004-2006	2007-2009	2010
Francia	197,8	238,4	-22,1%	-7,7%	-8,1%	20,0%	15,5%	15,4%	16,9%
Regno Unito	135,3	223,3	-11,2%	57,2%	-7,9%	13,1%	12,2%	9,8%	15,8%
Stati Uniti	148,8	110,5	-5,4%	-13,1%	-27,8%	12,7%	11,1%	8,8%	7,8%
Malta	5,0	66,3	250,6%	-23,0%	11,3%	0,6%	1,0%	2,7%	4,7%
Lussemburgo	29,1	44,6	109,0%	-45,6%	493,5%	3,8%	1,9%	0,5%	3,2%
Grecia	12,8	40,3	-7,8%	-31,9%	-23,9%	2,6%	3,0%	3,7%	2,9%
Spagna	33,3	37,1	-7,6%	-51,3%	-22,0%	4,1%	5,9%	4,3%	2,6%
Hong Kong	1,5	36,9	-26,1%	16,5%	-17,3%	1,0%	1,2%	2,3%	2,6%
Mondo	850,0	1.412,2	1,6%	-17,9%	-17,3%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Totale BRIC	0,9	81,1	126,2%	-8,8%	46,9%	0,6%	1,3%	2,4%	5,7%
Totale Paesi Schermo	135,7	273,2	-8,9%	2,0%	-42,5%	23,7%	26,5%	24,9%	19,3%

Fonte: ns elaborazioni su dati Istat

Le importazioni dell'Italia
Valori in milioni di euro e %

	Valore assoluto		Var. %			Quote nel triennio			
	2000	2010	2008/2007	2009/2008	2010/2009	2001-2003	2004-2006	2007-2009	2010
Francia	29,6	102,5	5,5%	-63,3%	10,6%	15,7%	27,4%	29,4%	28,6%
Stati Uniti	41,2	40,9	17,4%	-63,9%	-6,1%	7,4%	10,7%	13,4%	11,4%
Regno Unito	33,1	31,8	-19,4%	-40,5%	-49,5%	25,1%	13,3%	15,1%	8,9%
Turchia	0,2	23,2	-1,1%	-64,4%	116,1%	1,0%	1,2%	3,6%	6,5%
Germania	20,8	18,8	-23,2%	-44,7%	-13,3%	5,2%	5,1%	5,6%	5,2%
Finlandia	0,6	10,6	-23,6%	90,9%	-50,6%	0,7%	1,8%	2,4%	2,9%
Spagna	3,6	10,0	-16,4%	-74,1%	16,3%	2,0%	3,9%	4,1%	2,8%
Sudafrica	0,0	9,4	252,0%	-96,3%	3262,3%	0,6%	0,2%	0,5%	2,6%
Mondo	200,1	359,0	-6,8%	-51,9%	-4,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Totale BRIC	3,0	11,1	110,5%	102,6%	61,0%	0,6%	0,6%	0,6%	3,1%
Totale Paesi Schermo	29,5	35,4	-29,4%	-58,0%	95,9%	21,7%	18,3%	6,1%	9,9%

Fonte: ns elaborazioni su dati Istat

□ Per quanto riguarda la destinazione delle imbarcazioni italiane, le maggiori quote nonostante le flessioni del 2010 (rispettivamente -8,1%, -7,9% e -27,8%) continuano ad interessare: Francia (17%), Regno Unito (16%) e Stati Uniti (8%).

□ Aumenta l'incidenza dei BRIC resa evidente anche dalla crescita registrata nell'ultimo anno (+46,9%).

□ Anche dal lato delle importazioni ai primi posti troviamo Francia (28,6%), Stati Uniti (11,4%) e Regno Unito (8,9%), seguiti dalla Turchia (6,5%). Mentre le importazioni da Francia e Turchia nell'ultimo anno sono aumentate (+10,6% e +116,1%), flettono quelle dagli Stati Uniti e dal Regno Unito (-6,1% e -49,5%).

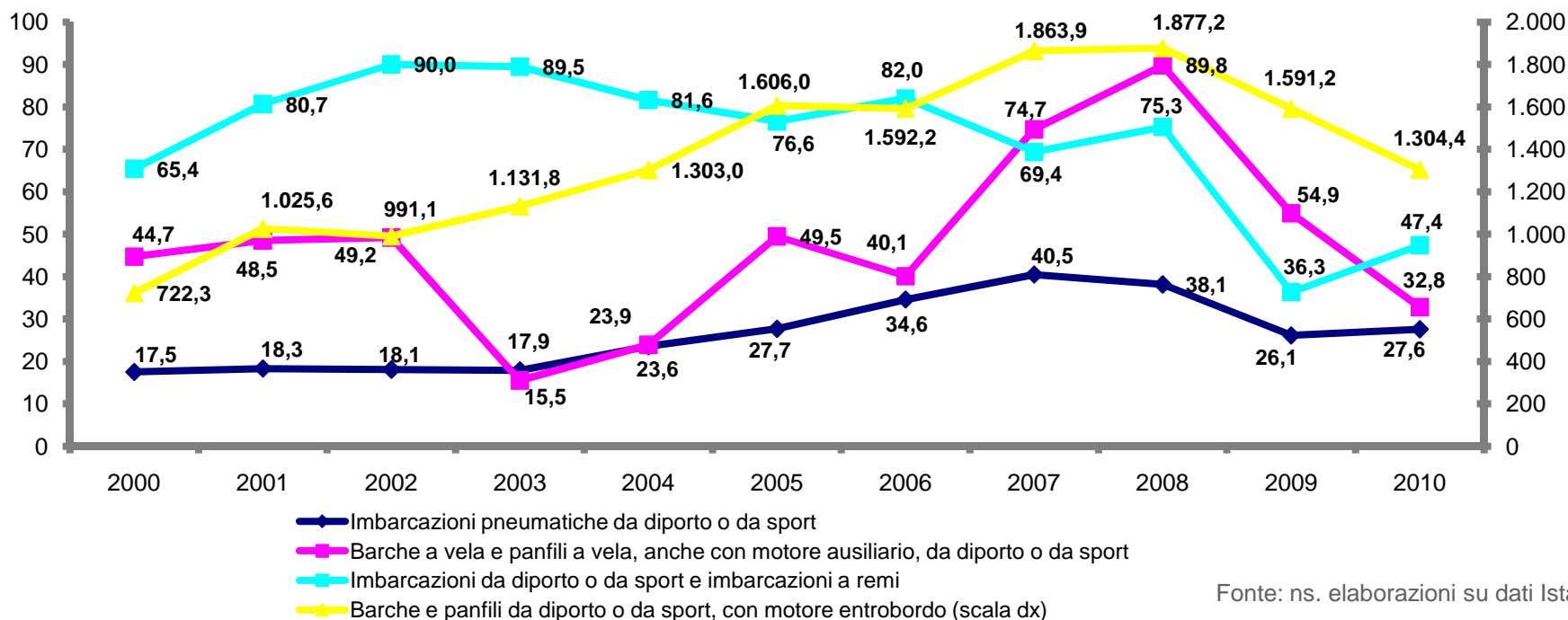
□ Significativo il dato dei paradisi fiscali la cui quota raggiunge il 9,9%.

□ Ancora poco significativi i BRIC (3,1%) nonostante la consistente crescita registrata tra il 2009 e il 2010 (+61%).



Le dinamiche dei comparti: le esportazioni

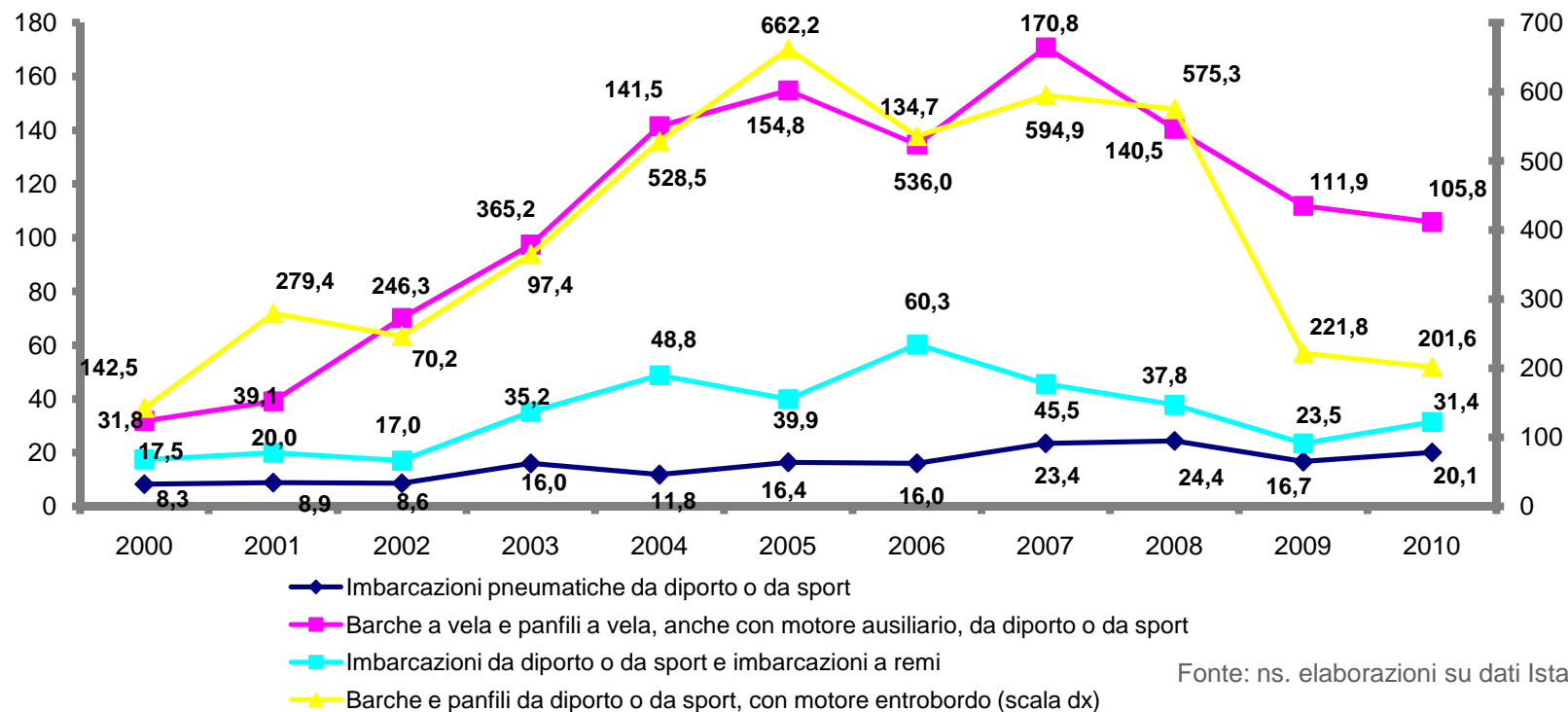
Le esportazioni dell'Italia per prodotto – Dati in milioni



- A livello di tipologia di imbarcazioni, il 2010 continua a manifestare contrazioni per le barche a vela (-63,5% la var.% 2010/2008) e per i panfili (-30,5%), mentre per le imbarcazioni pneumatiche e soprattutto per le imbarcazioni da diporto, l'ultimo anno mostra segnali di miglioramento.
- Il comparto principale resta comunque quello delle barche e panfili da diporto o da sport con motore entrobordo che ha raggiunto la sua massima espansione nel 2008 con un giro di affari pari a 1.877 milioni di euro.
- Significativa anche l'evoluzione della vela passata dal minimo del 2003 (15,5 milioni di euro) al massimo del 2008 (90 milioni di euro).

Le dinamiche dei comparti: le importazioni

Le importazioni dell'Italia per prodotto – Dati in milioni

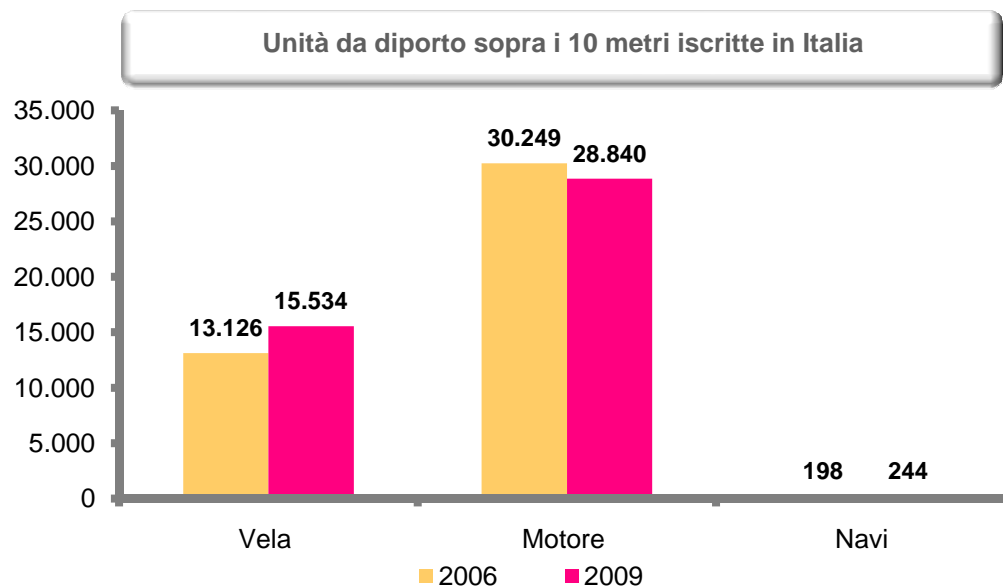


□ Lievi segnali di miglioramento dal lato delle importazioni per le imbarcazioni pneumatiche e da diporto anche se i valori restano nettamente inferiori rispetto a quelli antecedenti la grave crisi avviata nel 2007.

□ Nel 2010 il valore complessivo delle importazioni italiane ammonta a 359 milioni di euro circa il 4% in meno rispetto al 2009 e il 54% in meno rispetto al valore 2008.



Il turismo nautico in Italia: le unità da diporto

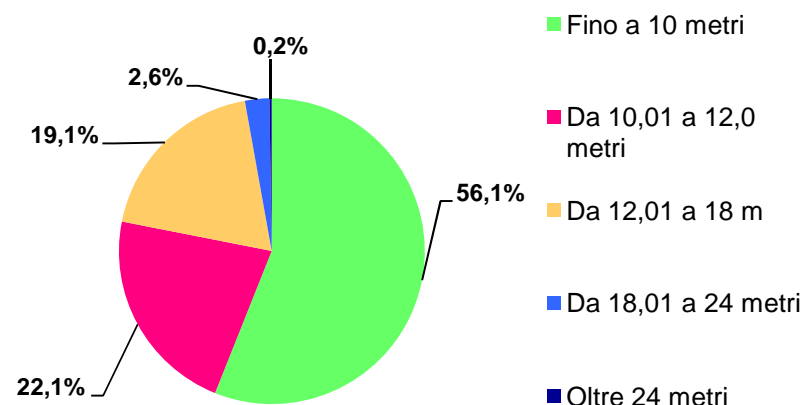


Fonte: ns elaborazione su dati "Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti".

□ Nel 2009 oltre 100.000 le unità da diporto iscritte in Italia (ma quelle non registrate nel 2005 erano stimate in oltre 500.000).

□ Più della metà sono imbarcazioni di lunghezza inferiore a 10 metri, la quota decresce al crescere della lunghezza.

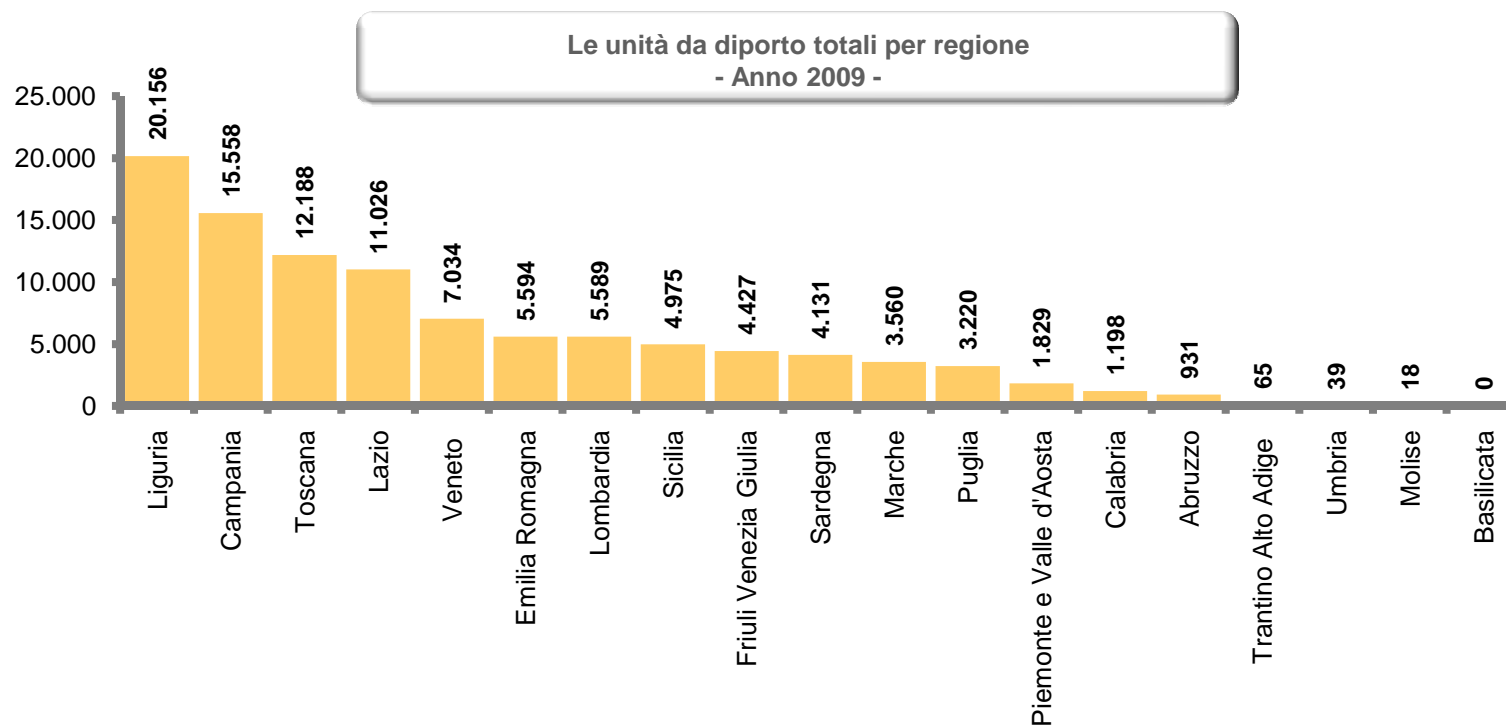
Distribuzione delle unità da diporto iscritte in Italia per classi di lunghezza - Anno 2009 -



Fonte: ns elaborazione su dati "Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti".



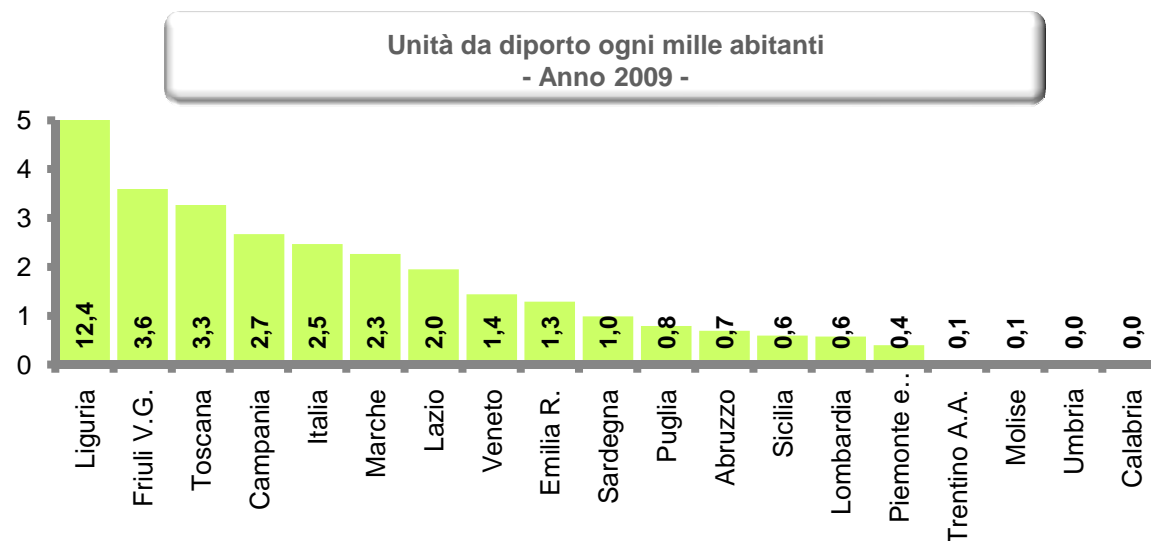
Il turismo nautico in Italia: le regioni



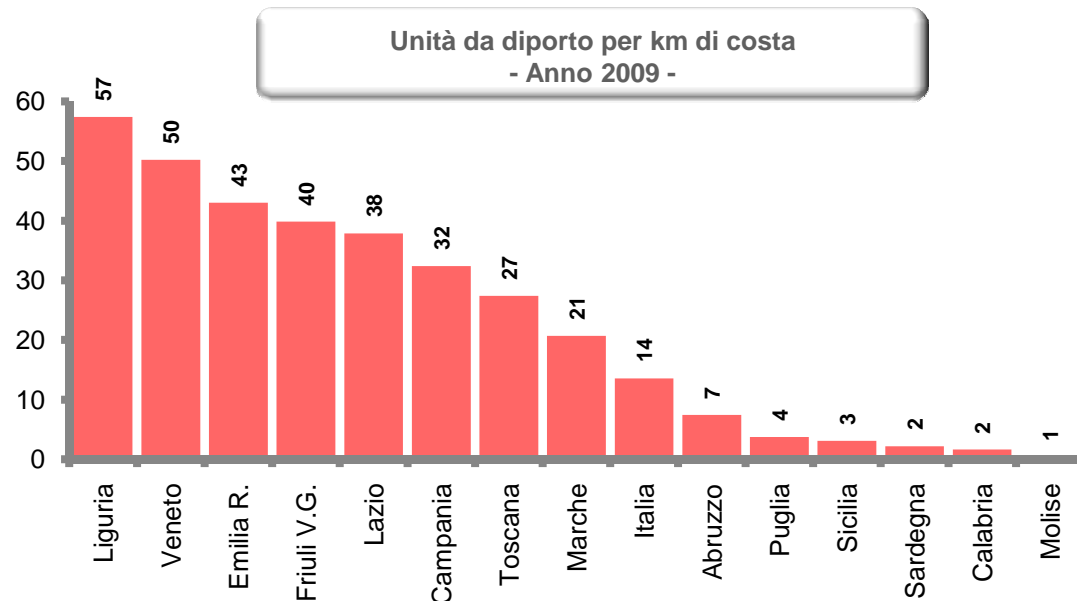
Fonte: ns elaborazione su dati "Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti".

☐ Analizzando i dati a livello regionale, si osserva che oltre la metà delle unità registrate sono iscritte nei registri degli uffici localizzati in Liguria, Toscana, Lazio e Campania, ovvero nell'arco di costa che va da Ventimiglia al Golfo di Sapri.

Il turismo nautico in Italia: dati per abitanti e km di costa



La Liguria con 12,4 unità da diporto ogni mille abitanti, si mantiene ancora in prima posizione nella graduatoria nazionale. Segue il Friuli Venezia Giulia (3,6 unità) e quindi, la **Toscana con 3,3 unità da diporto ogni mille abitanti.**



Passando all'analisi per Km di costa, continua a mantenersi al primo posto la Liguria, seguita da Veneto ed Emilia Romagna.

La Toscana si colloca in settima posizione con 27 unità ogni Km di costa.

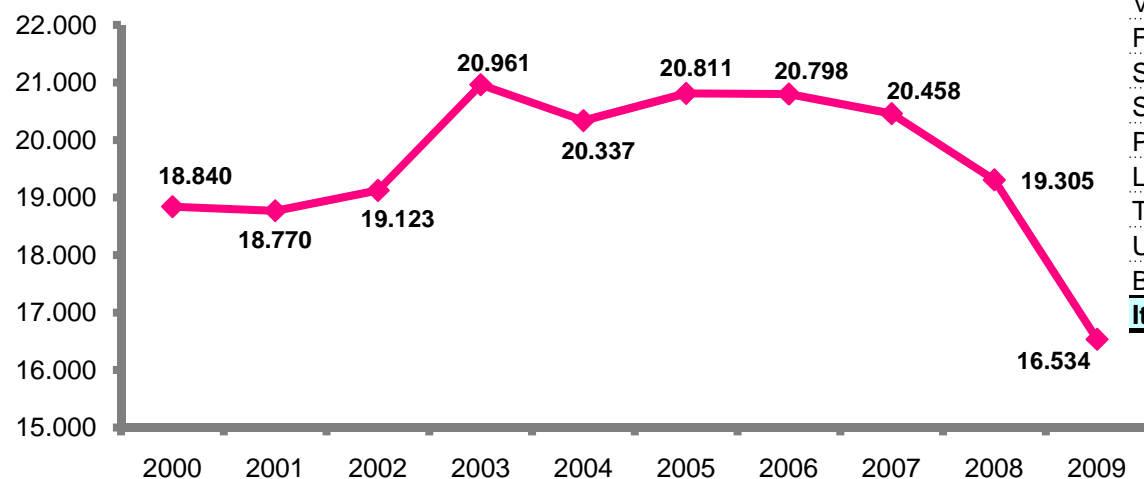
Fonte: ns. elaborazioni su dati "Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti" e Istat.



Il turismo nautico in Italia: i diportisti

□ Dal 2000 al 2006 crescono le patenti nautiche rilasciate ogni anno, dal 2007 la crisi economica inizia un calo che accelera nel 2008 e 2009.

Patenti nautiche rilasciate per la prima volta dagli uffici marittimi dal 2000 al 2009



Fonte: ns. elaborazioni su dati "Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti".

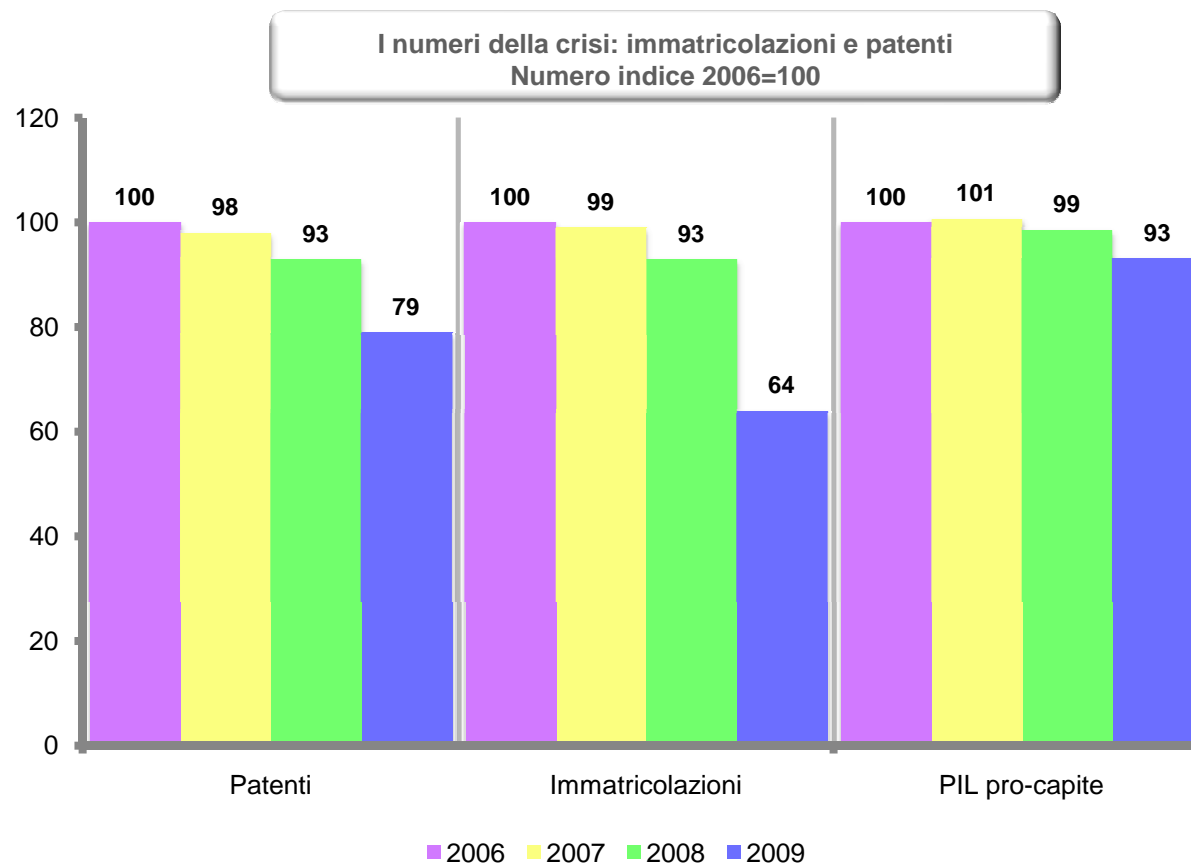
Patenti nautiche rilasciate, rinnovate e sostituite nel 2006 e nel 2009 per regione

Regioni	2006	2009	Var. %
Liguria	9.082	7.981	-12,1%
Toscana	4.896	5.336	9,0%
Lazio	6.556	5.947	-9,3%
Campania	8.625	7.719	-10,5%
Calabria	2.701	1.847	-31,6%
Puglia	4.521	3.485	-22,9%
Molise	63	86	36,5%
Abruzzo	805	685	-14,9%
Marche	1.475	1.398	-5,2%
Emilia Romagna	6.309	4.134	-34,5%
Veneto	6.170	5.312	-13,9%
Friuli V.G.	2.547	1.967	-22,8%
Sardegna	3.373	2.988	-11,4%
Sicilia	5.115	3.999	-21,8%
Piemonte e Valle d'Aosta	846	916	8,3%
Lombardia	5.583	6.182	10,7%
Trentino A.A.	183	149	-18,6%
Umbria	156	147	-5,8%
Basilicata	241	72	-70,1%
Italia	69.247	60.350	-12,8%

□ Tra il 2006 e il 2009 si riduce del 12,8% il numero totale di patenti nuove e rinnovate, la Toscana invece segna un +9%.



Il turismo nautico in Italia: i numeri della crisi



Fonte: Rapporto Turismo Nautico 2010.

☐ La crisi ha avuto un impatto non solo sul numero delle patenti ma anche e più forte sul numero delle nuove unità immatricolate.

Il turismo nautico in Italia: la spesa e i servizi

Spesa totale dei diportisti stanziati nei marina 2009 (milioni di €)

	Servizi portuali e gestione barca	Spesa sul territorio	Spesa Totale
Alto Tirreno	222,9	330,6	553,5
Tirreno Centrale	108,9	147,2	256,1
Alto Adriatico	108,6	70,9	179,5
Sud	39,7	71,4	111,1
Italia	480,1	620,1	1.100,2

Servizi portuali e gestione barca (€ per imbarcazione)

	2009	2010	var.% 2010/2009
Natante	5.779	5.028	-13%
Imbarcazione minore	14.314	12.024	-16%
Imbarcazione maggiore	27.982	22.665	-19%
Nave da diporto	73.418	57.266	-22%

Fonte: Rapporto Turismo Nautico 2010.

- ❑ La spesa dei diportisti nautici nel 2009 (riferita solo alla marina) è stata 1,1 miliardi di €, il 40% per il posto barca e le spese di gestione dell'unità, il 60% di spesa sul territorio.
- ❑ La crisi è stata pesante e le spese di gestione sono calate sensibilmente: analogo trend (-26%) per la spesa sul territorio.



Le strutture portuali: posti barca per regione

Numero di posti barca per regione al 31 dicembre

	1997	2009	incremento (val.ass.)	Var.%
Liguria	15.696	24.306	8.610	54,9%
Sardegna	9.611	17.119	7.508	78,1%
Toscana	10.971	16.890	5.919	54,0%
Campania	9.778	15.405	5.627	57,5%
Friuli V.G.	8.828	13.629	4.801	54,4%
Sicilia	8.615	12.851	4.236	49,2%
Puglia	7.845	12.195	4.350	55,4%
Lazio	6.658	8.472	1.814	27,2%
Veneto	4.291	5.933	1.642	38,3%
Marche	4.751	5.627	876	18,4%
Calabria	2.268	5.415	3.147	138,8%
Emilia Romagna	3.641	5.329	1.688	46,4%
Abruzzo	1.539	2.453	914	59,4%
Molise	40	542	502	1255,0%
Totale	94.532	146.166	51.634	54,6%

Fonte: ns elaborazione su dati "Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti".

- ❑ Oltre 146.000 i posti barca in Italia nel 2009 (+55% sul 1997); sono 24.000 in Liguria, 17.000 in Sardegna e Toscana.

Le strutture portuali: dotazione di servizi

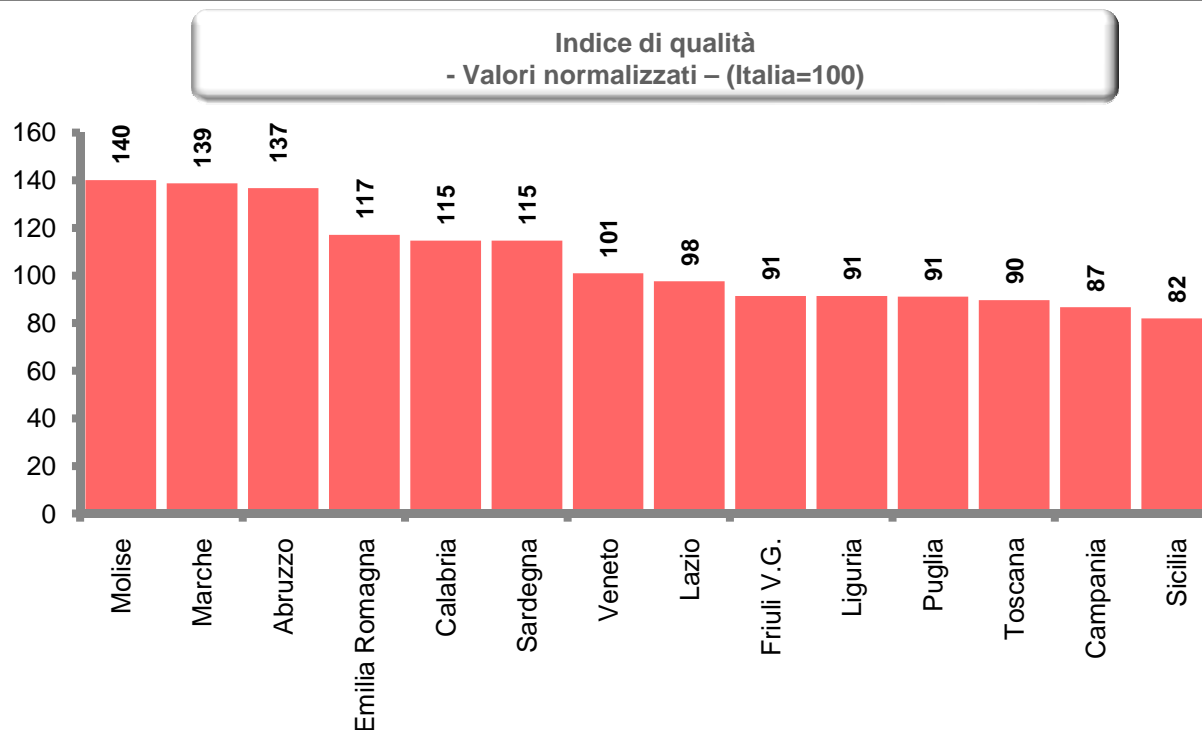
% posti barca per dotazione di servizi per regione al 31/12/2009

Regione	Attracco	Acqua	Luce	Carburante	Vigilanza	Informazioni turistiche	Servizi igienici	Parcheggio	Alaggio	Rifiuti
Liguria	91%	91%	85%	38%	52%	44%	81%	58%	78%	71%
Toscana	97%	86%	63%	49%	49%	50%	53%	57%	58%	66%
Lazio	86%	93%	80%	66%	62%	47%	80%	73%	72%	68%
Campania	95%	93%	90%	59%	88%	47%	62%	57%	65%	84%
Calabria	88%	94%	81%	54%	58%	49%	73%	74%	89%	82%
Puglia	97%	89%	85%	29%	85%	47%	81%	57%	54%	81%
Molise	100%	100%	100%	47%	100%	47%	100%	79%	70%	100%
Abruzzo	85%	100%	100%	70%	83%	73%	84%	67%	74%	98%
Marche	100%	92%	92%	82%	81%	82%	89%	94%	85%	78%
Emilia Romagna	87%	98%	95%	35%	85%	72%	88%	69%	69%	87%
Veneto	100%	99%	95%	61%	94%	94%	94%	87%	97%	99%
Friuli V.G.	98%	89%	84%	43%	51%	51%	63%	65%	64%	52%
Sardegna	100%	99%	97%	59%	81%	87%	81%	81%	78%	86%
Sicilia	96%	89%	86%	39%	88%	46%	66%	56%	68%	65%
Italia	95%	92%	85%	49%	70%	56%	74%	65%	71%	75%

Fonte: ns elaborazione su dati "Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti".

- ❑ La dotazione di servizi non appare all'altezza delle esigenze: bassa quella per parcheggi (65%), Informazioni turistiche (56%), carburante (49%).

Le strutture portuali: indicatore sintetico di qualità dell'offerta di posti barca



Fonte: Rapporto Turismo Nautico 2010.

- ❑ Un indice sintetico di qualità mette in luce le carenze della **Toscana, al terz'ultimo posto.**
- ❑ Le criticità sono: la luce (63% contro 85% medio), vigilanza (49% contro 70%), servizi igienici (53% contro 74%), informazioni turistiche (50% contro 56%), **ma si vede che nel Tirreno c'è poco bisogno di informazione...**

Le strutture portuali: posti barca per tipologia di struttura

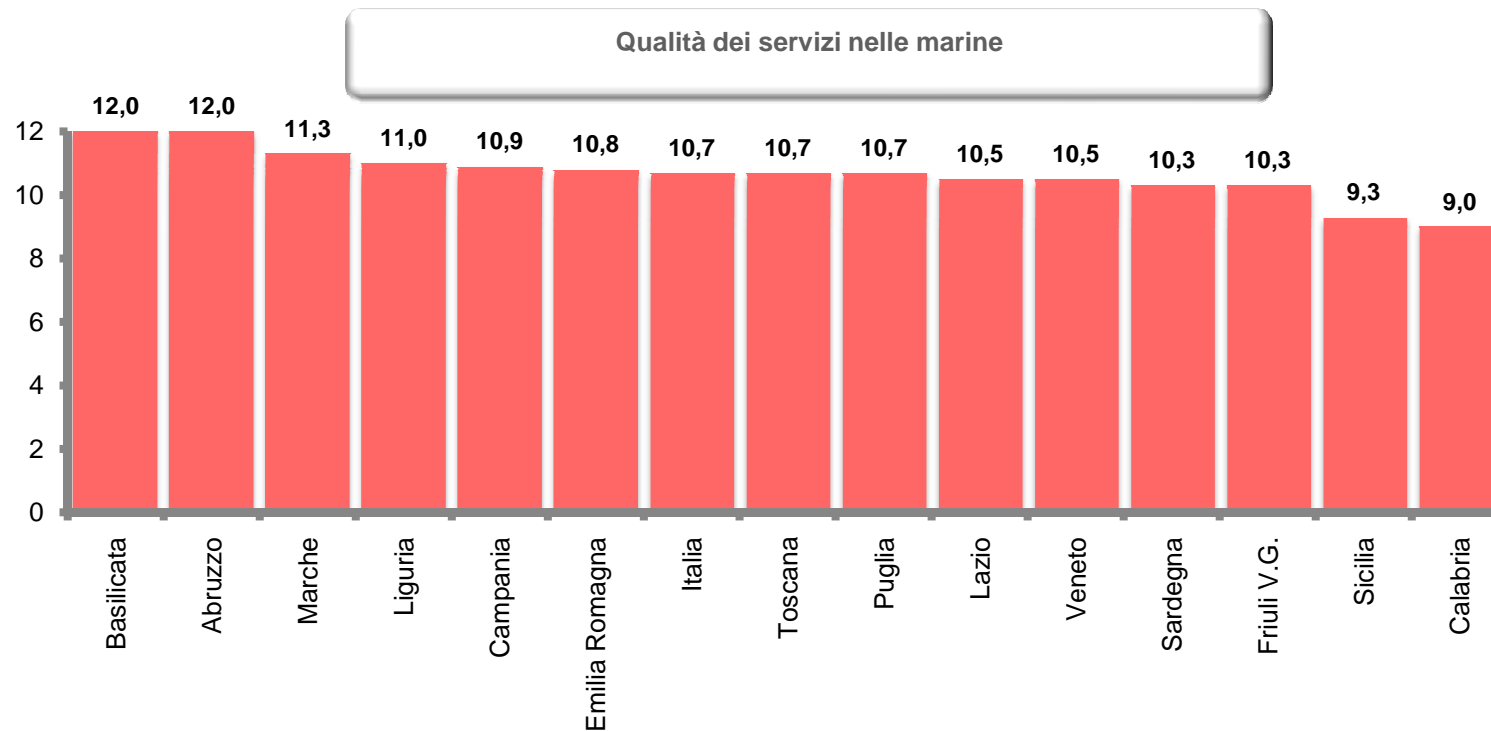
Tipologia di struttura

	Porto turistico	Approdo turistico	Punto di ormeggio
Liguria	31,6%	36,5%	31,8%
Toscana	34,4%	25,8%	39,8%
Lazio	31,1%	51,5%	17,4%
Campania	27,1%	38,1%	34,8%
Calabria	53,1%	32,4%	14,4%
Puglia	35,5%	26,1%	38,4%
Molise	79,3%	20,7%	0,0%
Abruzzo	74,6%	25,4%	0,0%
Marche	82,0%	11,1%	6,9%
Emilia Romagna	57,4%	27,0%	15,7%
Veneto	26,2%	71,7%	2,2%
Friuli V.G.	18,4%	70,8%	10,8%
Sardegna	59,3%	16,6%	24,1%
Sicilia	23,4%	37,1%	39,5%
Italia	37,4%	36,1%	26,5%

Fonte: Rapporto Turismo Nautico 2010.

□ E' la tipologia di struttura a fare la differenza nella qualità dei servizi: in Toscana il 40% dei posti barca sono in punti di ormeggio contro il 26% medio nazionale e solo il 34,4% in marine (37,4% medio nazionale).

Le strutture portuali: la qualità dei servizi



Fonte: Rapporto Turismo Nautico 2010.

❑ Anche nella qualità della marina, la Toscana non brilla (classifica dell'Osservatorio del Turismo nautico).

Indice di affollamento “interno” – offerta di posti barca per unità da diporto per regione

Numero di posti barca per regione, tipologia di struttura e classi di lunghezza 31/12/2009

Regione	Classi di lunghezza			Indice affollamento totale		
	fino a 10 metri o non specificato	da 10 a 24 metri	oltre 24 metri	fino a 10 metri o non specificato	da 10 a 24 metri	oltre 24 metri
Liguria	17.808	6.117	381	0,4	2,0	0,2
Toscana	10.927	4.552	1.411	0,4	1,5	0,1
Lazio	5.041	3.253	178	0,9	1,5	0,3
Campania	8.484	6.383	538	0,6	0,6	0,0
Calabria	4.033	1.327	55	0,2	0,2	0,0
Puglia	9.749	2.357	89	0,2	0,4	0,0
Molise	302	238	2	0,0	0,0	0,0
Abruzzo	1.906	545	2	0,2	0,5	1,5
Marche	3.427	2.105	95	0,4	0,9	0,0
Emilia Romagna	2.395	2.835	99	0,7	1,2	0,1
Veneto	2.226	3.622	85	1,0	0,8	0,1
Friuli V.G.	10.555	3.040	34	0,1	1,0	0,1
Sardegna	11.460	5.382	277	0,2	0,4	0,0
Sicilia	8.241	4.361	249	0,4	0,3	0,0
Italia	96.554	46.117	3.495	0,4	1,0	0,1

Fonte: ns. elaborazioni su dati "Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti".

☐ Oltre due terzi dei posti barca possono ospitare solo unità fino a 10 metri; l'indice di affollamento “interno” (unità da diporto iscritte in regione per posto barca in regione) mostra la sua criticità tra i 10 ed i 24 metri con sovraffollamento in Liguria, Toscana, Lazio ed Emilia Romagna.

Le possibilità future

Posti ricavabili per il diporto da strutture esistenti

	Posti ricavabili	Subito	Tempi brevi	Tempi lunghi
Liguria	2.500	25%	25%	50%
Toscana	4.500	25%	25%	50%
Lazio	1.500	35%	15%	50%
Campania	6.500	20%	35%	45%
Calabria	3.500	45%	20%	35%
Sicilia	6.800	35%	45%	20%
Sardegna	3.000	35%	35%	30%
Puglia	5.800	45%	35%	20%
Molise, Abruzzo e Marche	1.000	35%	45%	20%
Emilia Romagna	2.000	25%	35%	40%
Veneto e Friuli V. G.	2.000	25%	25%	50%
Italia	39.100	35%	25%	40%

Fonte: Rapporto Turismo Nautico 2010.

❑ L'Osservatorio sul Turismo Nautico stima in quasi 40.000 i posti barca ricavabili da strutture esistenti: 13.000 subito, 10.000 in tempi brevi e 16.000 in tempi lunghi ma ... **siamo in Italia ed i processi decisionali sono una neverending story.**



Il prossimo passaggio della nostra ricerca?...

... monitorare la neverending story in Toscana: come avanzano i progetti per nuove infrastrutture e per la riqualificazione dell'esistente.



Focus: il polo della nautica da diporto di Viareggio

BANCA MPS - Area Pianificazione Strategica, Research & IR



**LA NAUTICA DA DIPORTO:
PRODUZIONE, PORTUALITÀ E IMPRESE**

Indice

❑ <i>L'andamento dell'attività</i>	53
❑ <i>La struttura dei bilanci aziendali 2007 – 2009</i>	59
❑ <i>Il credito alle imprese nella provincia di Lucca</i>	66
❑ <i>Il leasing nautico: dati di sistema</i>	69
❑ <i>APPENDICE: nota metodologica e definizioni</i>	71



L'andamento dell'attività



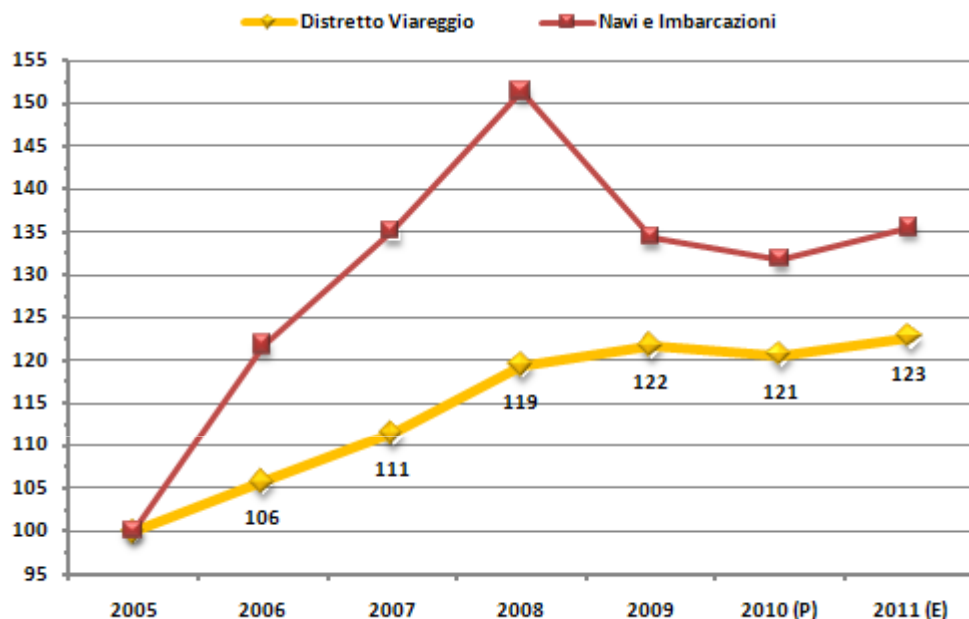
Il polo di Viareggio: presentazione

- ❑ Nel febbraio 2009, con un protocollo sottoscritto dalla Regione Toscana, dalle cinque province costiere (Lucca, Pisa, Massa, Livorno e Grosseto) e dai rispettivi Centri Servizi, è stata ufficialmente sancita a Viareggio la nascita del DIR (Distretto Integrato Regionale) della Nautica, con l'obiettivo di ottimizzare le risorse e di sviluppare le potenzialità della diportistica, settore trainante dell'economia del territorio.
- ❑ Il fulcro della filiera è localizzato nella provincia di Lucca e, all'interno di questa, nello storico insediamento di Viareggio, che concentra oltre i due terzi delle imprese provinciali del comparto ed è ai vertici internazionali nel segmento delle imbarcazioni di lusso, realizzando il 17% della produzione di mega-yacht nel mondo. L'Italia è a sua volta leader mondiale della produzione di mega-yacht, con una quota di mercato di oltre il 50% nel 2009: 7 dei 20 più importanti produttori in assoluto costruiscono in Italia, di cui 5 a Viareggio.
- ❑ Le aziende del comprensorio distrettuale si occupano principalmente della costruzione di unità da diporto dai 20 ai 50 metri e della ristrutturazione di barche d'epoca, oltre che del *refitting* navale (manutenzione, riparazione e *upgrade*); nella filiera si possono distinguere sostanzialmente tre livelli:
 - ✓ le imprese direttamente connesse alle fasi di progettazione e fabbricazione (in tale ambito ricadono i cantieri, che spesso svolgono anche il ruolo di coordinatori della commessa);
 - ✓ le piccole aziende specializzate nella manutenzione e nella fornitura di impianti e accessori di elevato livello qualitativo e tecnologico (dai motori, all'elettronica, all'arredamento);
 - ✓ le aziende del *service* nautico (servizi in fase di acquisto, di charter e di gestione, servizi portuali e turistici).



Viareggio vs Industria nazionale: produzione

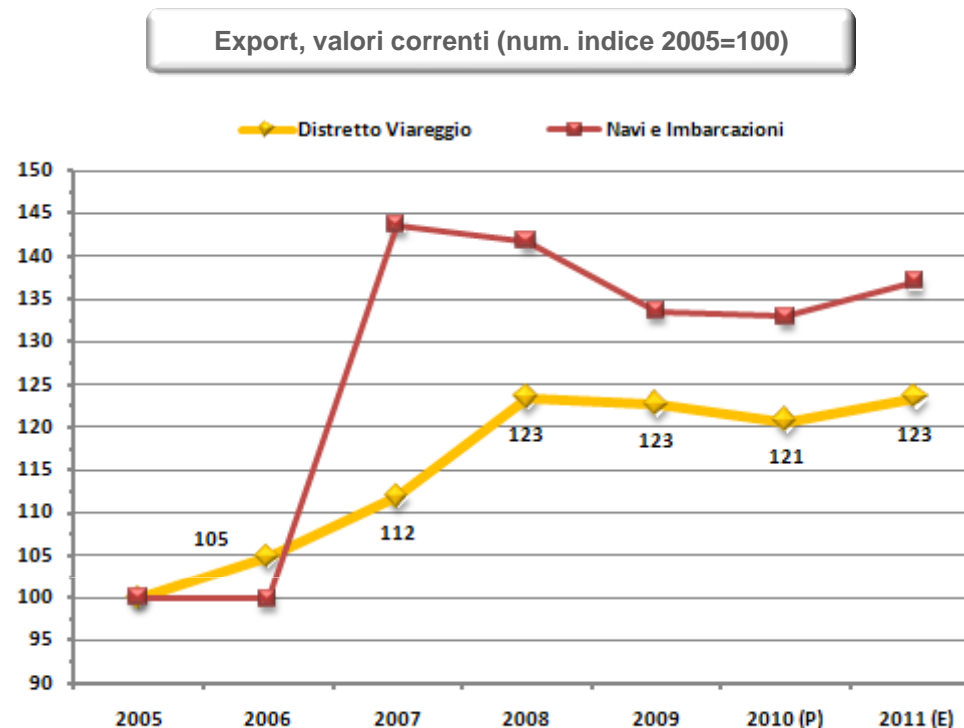
Produzione, valori correnti (num. indice 2005=100)



- ❑ Le **conseguenze negative della fase più acuta della crisi economica sul distretto di Viareggio** sono state **contenute** nell'immediato, se valutate **in relazione a** quanto accaduto per l'industria nazionale delle **"Navi e Imbarcazioni"** (cfr. appendice): nel corso del **2009**, infatti, la **produzione in valore** è comunque **aumentata** su base tendenziale annua (**+1,9%**).
- ❑ La **cancellazione degli ordini** anche per le imbarcazioni delle fasce *top*, **in aumento a partire dalla seconda metà del 2008**, nonché la **riduzione del reddito disponibile e della ricchezza delle famiglie**, hanno però **eroso la crescita del 2010 (-0,8% a/a)**.

- ❑ In confronto all'industria nazionale (-2,0%) la flessione risulta comunque contenuta, anche grazie all'**effetto di compensazione esercitato dall'attività di refitting** (stimata intorno al 18/20% del giro d'affari del distretto), tipicamente in aumento nei periodi di crisi.
- ❑ I **segnali di risveglio della raccolta ordini emersi sul finire del 2010** dovrebbero consolidarsi gradualmente ma l'**impatto positivo sulla produzione** si verificherà **solo a partire dalla seconda metà dell'anno in corso**: nella **media del 2011**, la crescita dovrebbe posizionarsi intorno al **+1,8%** (+2,8% per l'intera industria domestica), incorporando anche un aumento dal lato dei prezzi.

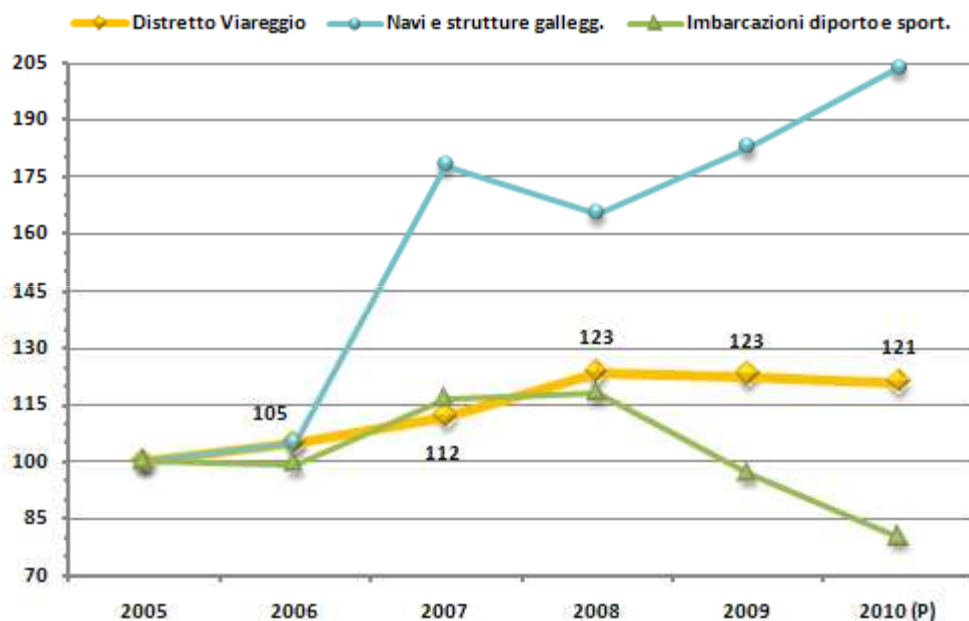
Viareggio vs Industria nazionale: esportazioni (1/2)



- ❑ Il **trend di continua crescita** delle esportazioni sperimentato dal distretto di Viareggio si era **interrotto** già nel **2009 (-0,6% a/a)**. Tale **tendenza**, in base ai recentissimi dati ISTAT per il settore industriale di interesse nella provincia di Lucca, si è **accentuata nel corso del 2010 (-1,6%)**, determinando una flessione superiore a quella dell'industria nazionale (-0,5%).
- ❑ Per l'**anno in corso**, in presenza di una **domanda interna ancora stagnante**, dovrebbe essere proprio l'**aumento dell'export distrettuale (+2,3%, vs. +3,0% per il comparto di riferimento)** a supportare la crescita della produzione prima richiamata.

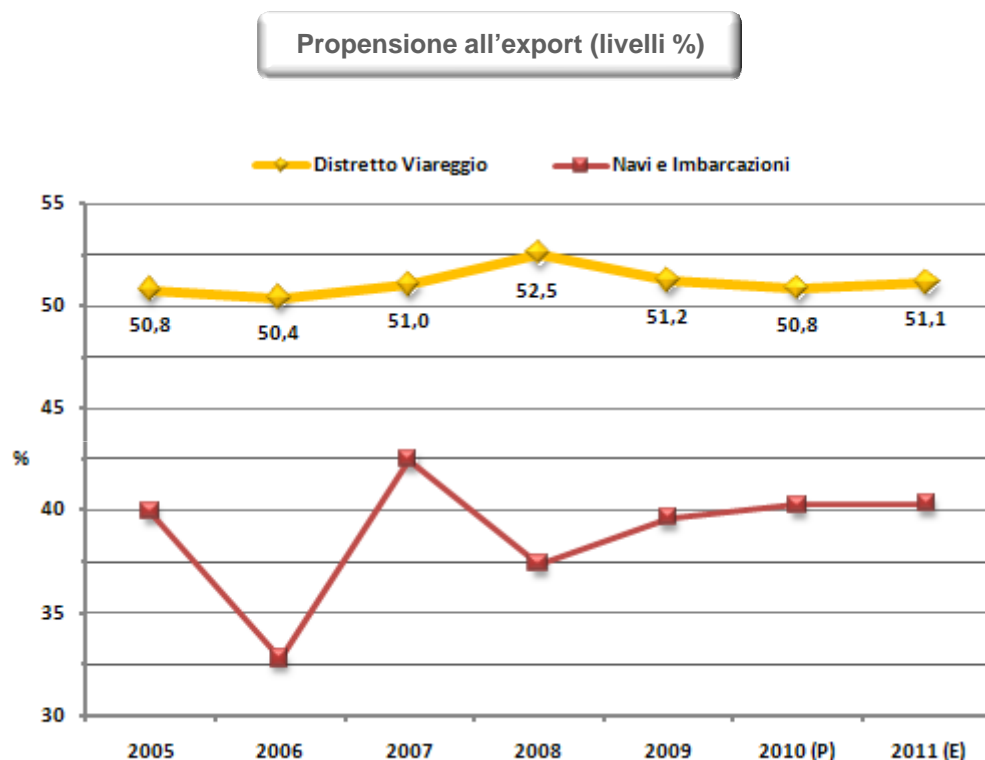
Viareggio vs Industria nazionale: esportazioni (2/2)

Export per classi, valori correnti (num. indice 2005=100)



- La disponibilità di un **maggiore livello di dettaglio per i dati del commercio estero** consente peraltro di approfondire il confronto storico delle dinamiche esportative tra distretto e comparto.
- Il lieve **calo dell'export registrato nel 2010 dall'industria nazionale** a livello complessivo è il **risultato sintetico degli opposti andamenti** presentati dai due sottogruppi componenti (fin dal 2009): da un lato, il significativo aumento delle **"Navi e strutture galleggianti" (+11,4% a/a)**, sul quale hanno inciso le ottime *performance* dei compressori di Venezia e La Spezia; dall'altro, la marcata contrazione delle **"Imbarcazioni da diporto e sportive" (-17,3%)**, che rappresenta la branca più direttamente confrontabile con il distretto di Viareggio.
- Alla luce di tali evidenze, la **flessione** registrata dal **polo viareggino nel 2010 (-1,6%)** va dunque **piuttosto** considerata come un'**eccellente tenuta**.

Viareggio vs Industria nazionale: propensione all'export



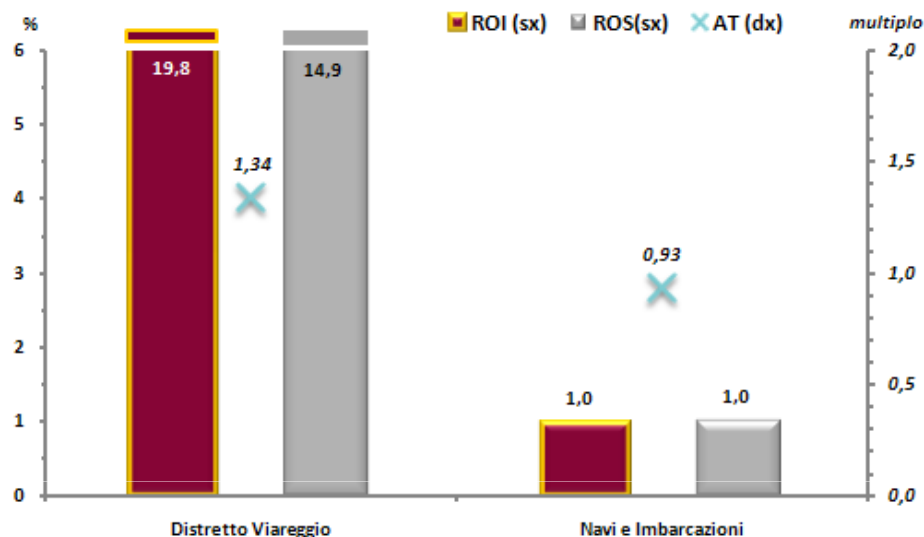
- Nel **2010**, la **propensione all'export del distretto** di Viareggio – notoriamente molto elevata – è tornata al di sotto del **51%**, risultando comunque superiore di oltre 10pp. rispetto al livello, peraltro significativo, dell'industria nazionale. Con riguardo ai **principali mercati di destinazione**, si segnalano le **marcate flessioni** dei flussi verso il **Regno Unito** e i **possedimenti britannici d'oltremare** (la cui incidenza sull'export complessivo è scesa **dal 50,4% del 2009 al 39,4% del 2010**) e verso gli **USA** (dall'**8,6% al 6,9%**); in **forte aumento**, invece, le quote di **Brasile** (dall'**1,8% al 7,4%**) e **Grecia** (dallo **0,5% al 4,7%**), Paesi di più recente ingresso nella lista dei *partner* distrettuali.
- La **lieve risalita di quest'anno** - diretta conseguenza delle dinamiche prima descritte per la produzione e l'export - dovrebbe consentire di recuperare all'incirca il livello del 2009.

La struttura dei bilanci aziendali 2007-2009

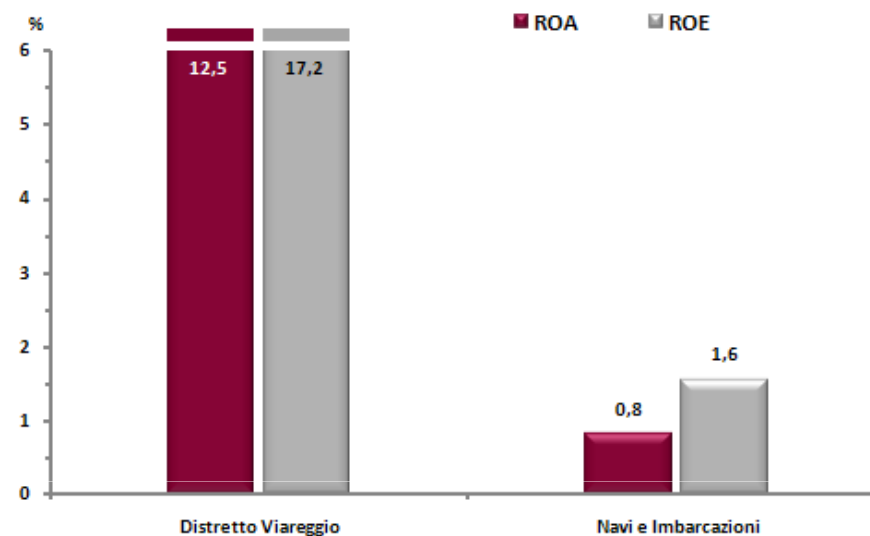


Viareggio vs Industria nazionale: la redditività

Scomposizione del ROI (media 2007-2009)



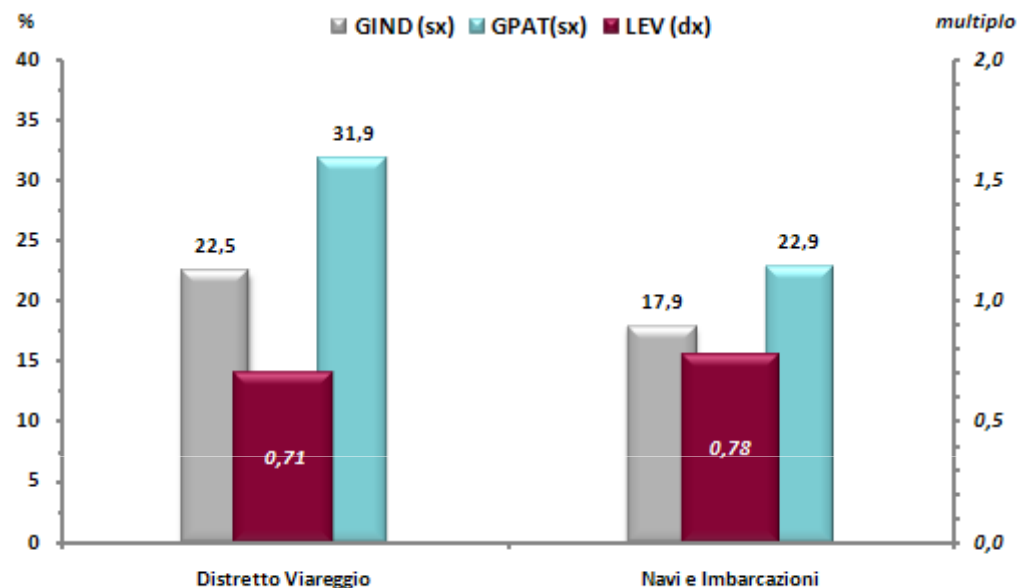
ROA e ROE (media 2007-2009)



- Nel confronto con il comparto delle "Navi e Imbarcazioni" (cfr. appendice), la redditività della gestione operativa delle imprese del polo di Viareggio risulta largamente superiore (ROI medio 19,8%, fuori scala nel grafico). Il generalizzato deterioramento dei conti aziendali intervenuto nel 2009 ha maggiormente penalizzato l'industria nazionale che - almeno in base al campione esaminato - ha chiuso l'esercizio in perdita, con un risultato negativo già a livello di MON.
- Il **moltiplicatore del capitale investito** delle aziende viareggine, **ben al di sopra dell'unità**, ha amplificato il contributo al ROI del **ritorno sulle vendite**, il cui **elevato livello** testimonia un solido potere di *mark-up*.
- La disparità riscontrata sui livelli medi di ROA e ROE rappresenta in buona misura la diretta conseguenza delle considerazioni appena svolte.

Viareggio vs Industria nazionale: la patrimonializzazione

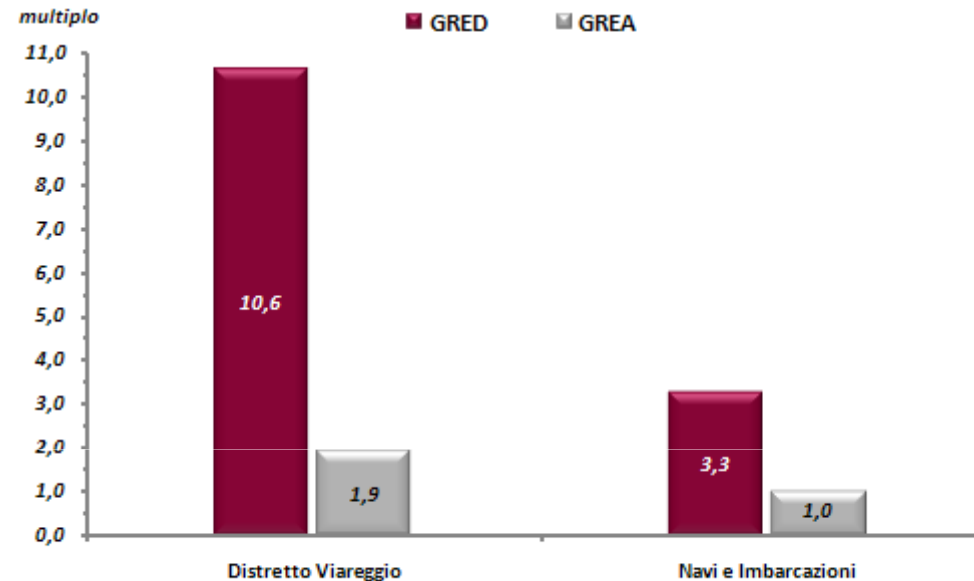
Scomposizione del *leverage* (media 2007-2009)



- ❑ **Più comparabile** è invece **il livello medio della leva finanziaria (0,71x Viareggio vs 0,78x Navi e Imbarcazioni)**. Anche in questo caso tuttavia emergono differenze strutturali di un certo rilievo.
- ❑ Infatti, le **società di capitale del distretto risultano molto più patrimonializzate (+8,9pp rispetto all'industria nazionale)** ma, allo stesso tempo, presentano un **grado di indebitamento finanziario corrispondentemente maggiore (+4,6pp)**.

Viareggio vs Industria nazionale: l'affidabilità finanziaria

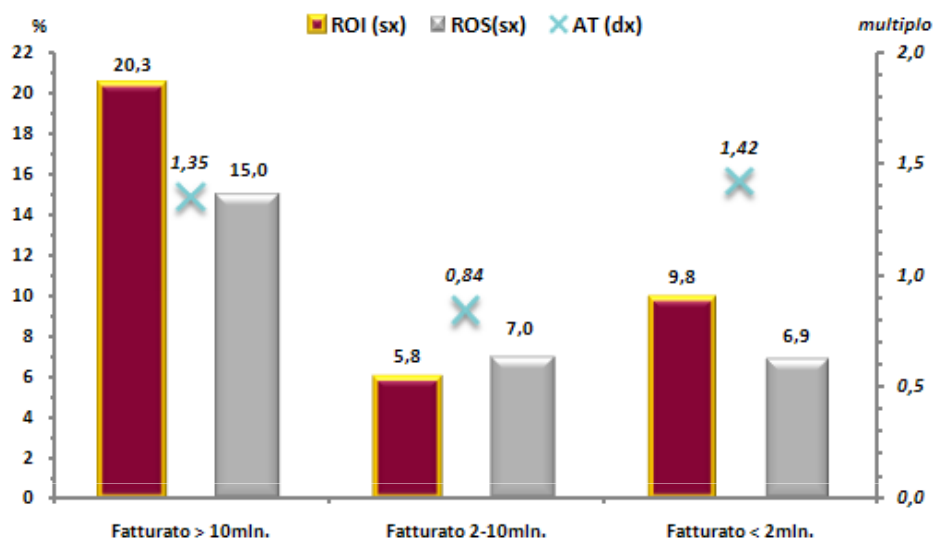
Garanzie reali e reddituali (media 2007-2009)



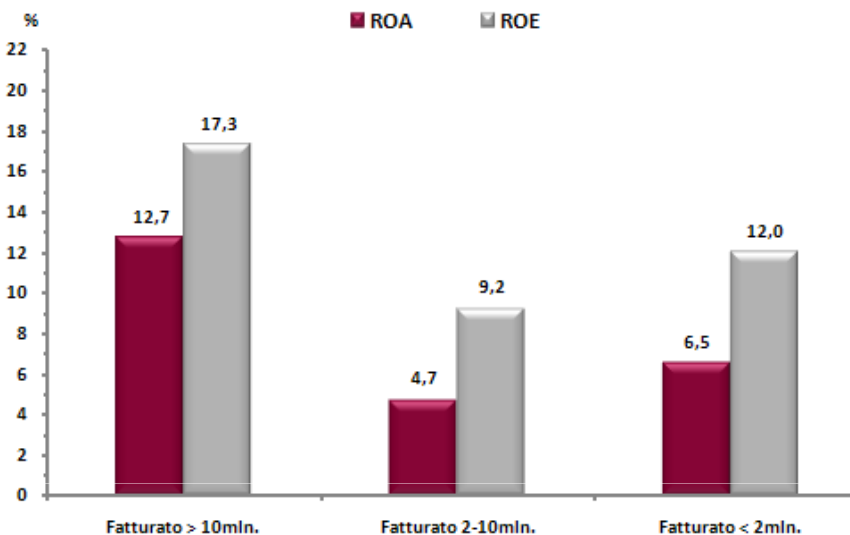
- ❑ Con riferimento infine al **grado di affidabilità delle imprese distrettuali**, il **mercato divario positivo rispetto alla media nazionale** sull'indicatore delle "garanzie reddituali" non è sorprendente, viste le diverse *performance* in termini di profittabilità della gestione: il **MOL** delle aziende viareggine è di **oltre 10 volte superiore al flusso degli oneri finanziari**, malgrado il maggiore livello di indebitamento.
- ❑ Quest'ultimo pesa invece negativamente dal lato delle "garanzie reali": lo **stock del debito** è infatti **quasi il doppio delle immobilizzazioni tecniche**, a fronte di una sostanziale parità per l'industria nazionale.

Viareggio: la redditività per classi di fatturato

Scomposizione del ROI (media 2007-2009)



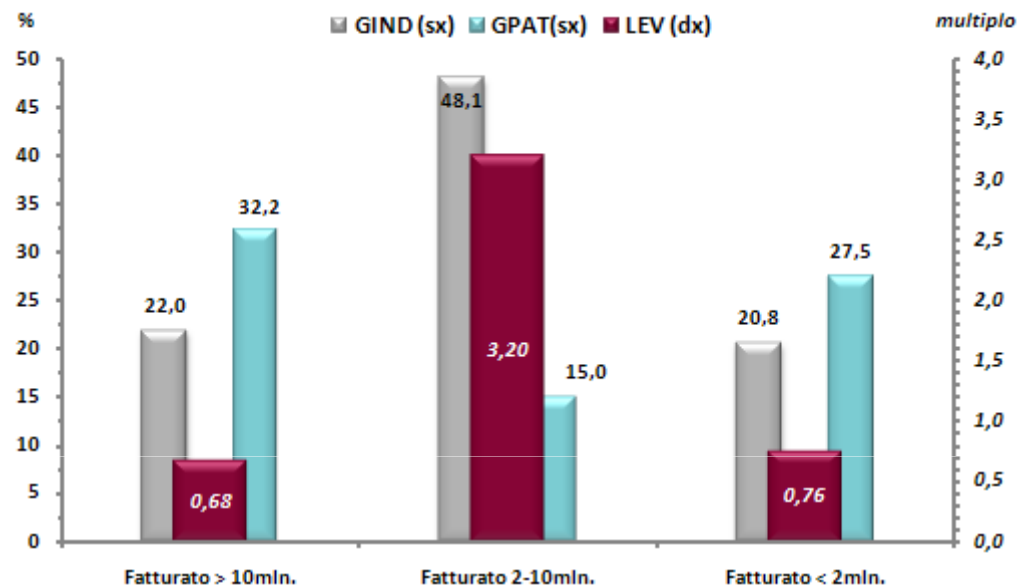
ROA e ROE (media 2007-2009)



- Le **imprese di media dimensione (turnover tra 10 e 50mln. di euro)** rappresentano la **quota nettamente preponderante del fatturato complessivo delle società di capitale del distretto** e ad esse vanno in gran parte attribuite i risultati di bilancio prima esaminati. L'apertura per classi di fatturato consente in aggiunta di approfondire le performance delle **aziende di minore dimensione** che, seppure non predominanti a livello globale, rappresentano comunque un'importante realtà del **tessuto produttivo viareggino**, con particolare riferimento all'**attività di refitting**.
- In particolare, le **micro-imprese (fatturato entro i 2mln. di euro)** mostrano una **notevole efficienza del ciclo produttivo**: il moltiplicatore di *asset turnover* è il più alto in assoluto (1,42x) e, a **parità di ritorno sulle vendite con la classe delle piccole imprese (turnover tra 2 e 10mln. di euro)**, consente un **ROI medio** nettamente **superiore** (9,8% contro 5,8%).

Viareggio: la patrimonializzazione per classi di fatturato

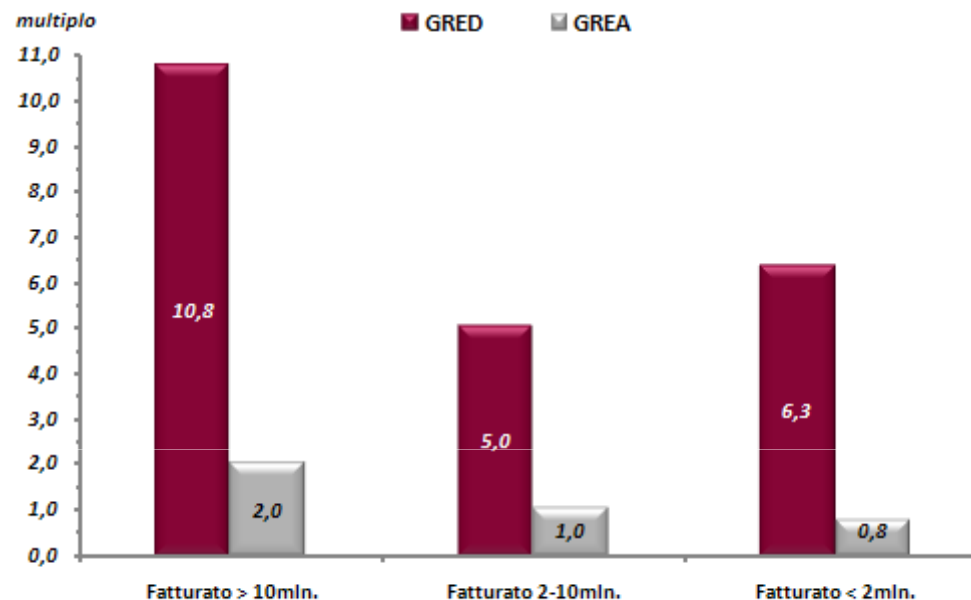
Scomposizione del *leverage* (media 2007-2009)



- ❑ **Differenze** ancora più **marcate** tra le **micro** e le **piccole imprese** del distretto emergono **sul fronte della struttura patrimoniale**. Le seconde presentano un *leverage* medio alquanto teso (3,20x), per l'effetto combinato di un grado di capitalizzazione contenuto (15,0%) e di un'incidenza dello stock del debito sul totale del passivo relativamente elevata (48,1%).
- ❑ Al contrario le **micro-imprese** mostrano una **struttura patrimoniale** praticamente **allineata a quella delle aziende più grandi e**, per esse, **alla media ponderata** dell'intero distretto. In questo caso potrebbe giocare un ruolo importante la difficoltà di ricorrere a fonti esterne di finanziamento, notoriamente tanto maggiore quanto più è ridotta la dimensione aziendale.

Viareggio: l'affidabilità finanziaria per classi di fatturato

Garanzie reali e reddituali (media 2007-2009)



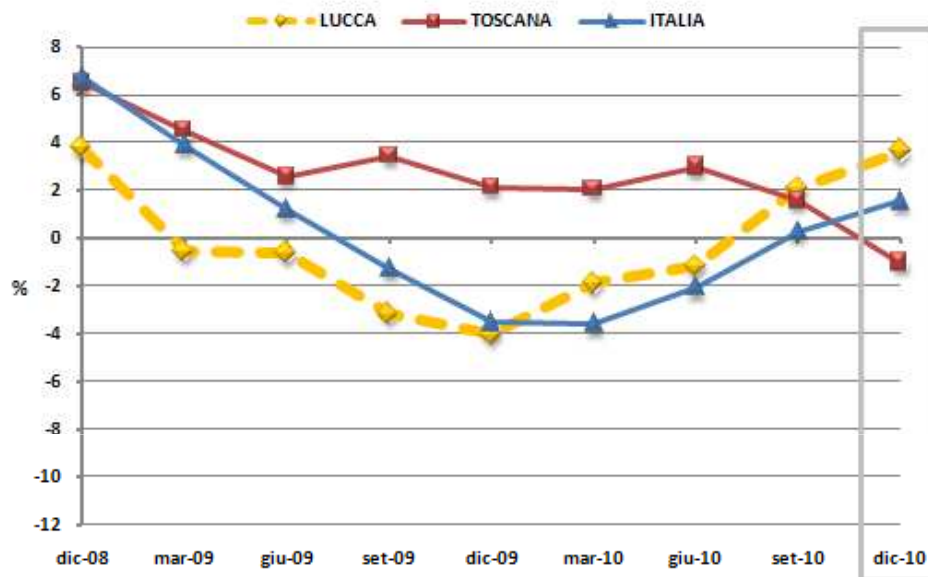
- ❑ Il **grado di affidabilità delle imprese di minore dimensione appare simile**. Le **micro**, anche in virtù della maggiore redditività, mostrano comunque una **capacità di fronteggiare il costo del debito superiore** rispetto alle piccole (6,3x contro 5,0x).
- ❑ **Sostanzialmente uguale** nei due casi **la valutazione delle garanzie reali**, in quanto lo stock del debito è all'incirca pareggiato dall'ammontare delle immobilizzazioni materiali. Da questo punto di vista, è la situazione delle imprese medie - e, per quanto detto, dell'insieme del distretto - a risultare meno favorevole.

Il credito alle imprese nella provincia di Lucca

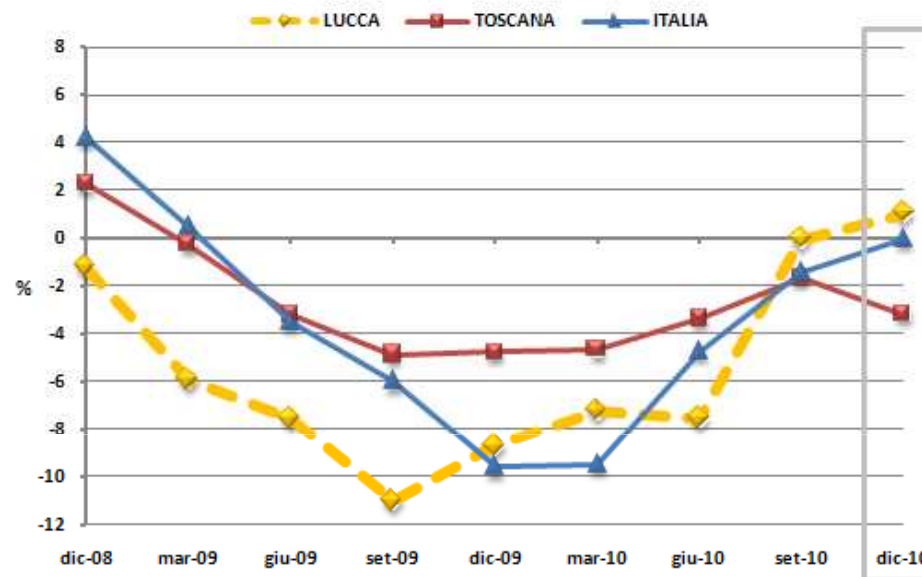


La dinamica del credito

Impieghi vivi alle imprese
(%var. a 12M)



Impieghi vivi alle imprese manifatturiere
(%var. a 12M)

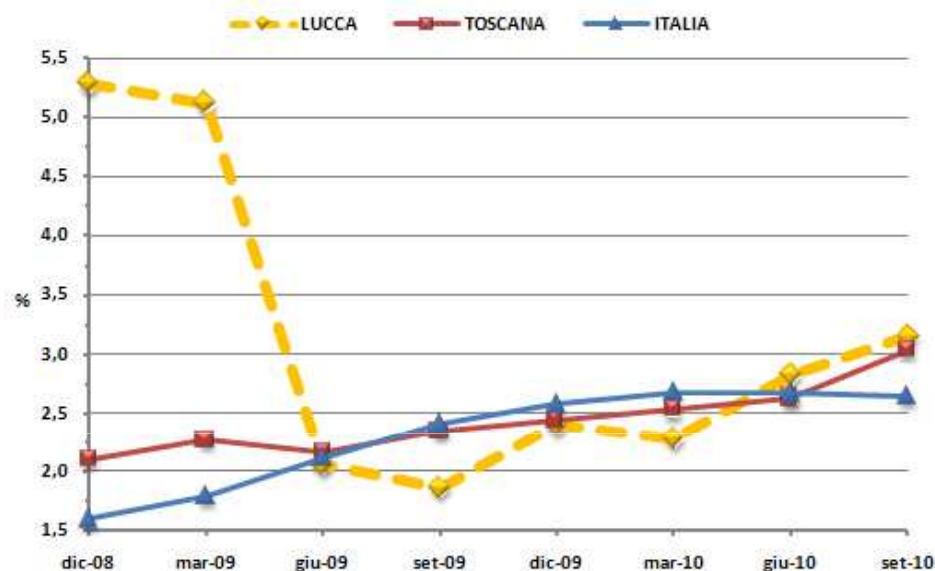


- ❑ **La dinamica del credito al settore manifatturiero nella provincia di Lucca risulta in contrazione già dal quarto trimestre 2008** e fino a settembre 2009 evidenzia tassi di variazione tendenziale negativi sistematicamente superiori alla media regionale e nazionale.
- ❑ Il ritmo del calo su base annua rallenta dalla fine del 2009, riallineandosi gradualmente a quello delle medie di riferimento. **A dicembre 2010, per la prima volta nell'ultimo biennio, la dinamica provinciale torna ad essere positiva (+1,0%, dal -0,1% di settembre)**; in recupero anche il dato nazionale (-0,04% rispetto al -1,4% del trimestre precedente) mentre quello regionale risulta in controtendenza (-3,2% a fronte di -1,6%).

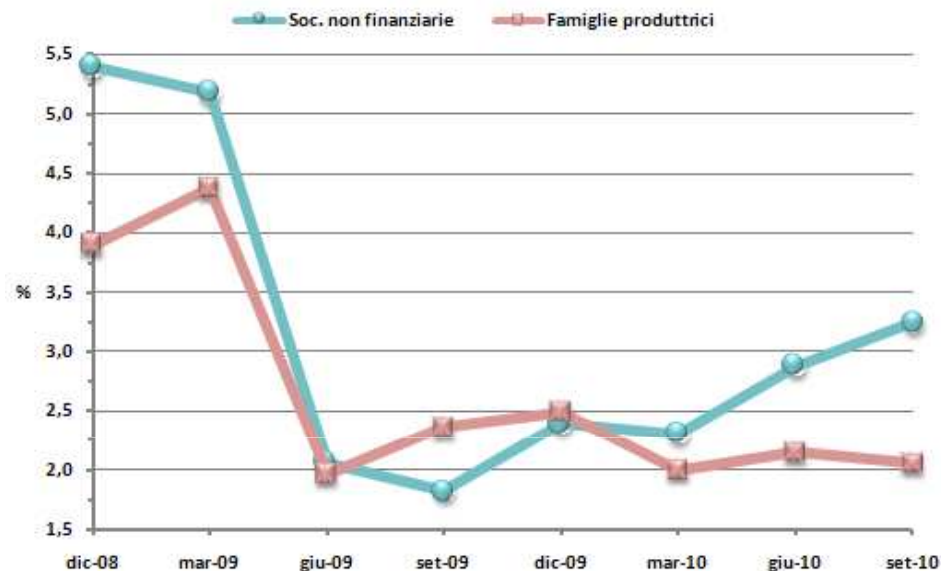


La qualità del credito

Tasso di decadimento dei finanziamenti alle imprese (annualizzato; livelli %)



Tasso di decadimento per tipologia di impresa nella provincia di Lucca (annualizzato; livelli %)



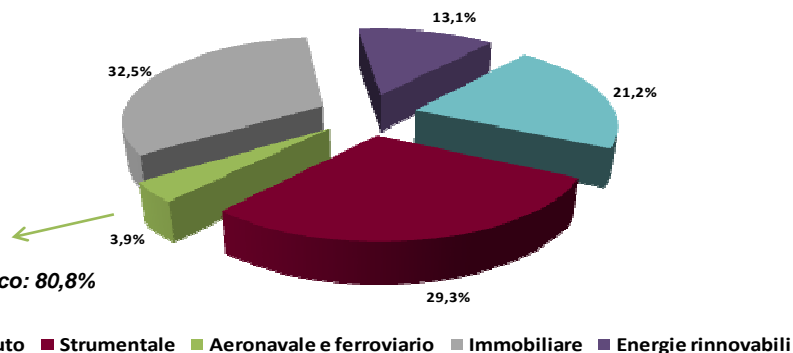
- Dopo il rientro del pronunciato "picco" del flusso di sofferenze rettificato iniziato a giugno 2008, **il tasso di decadimento degli impieghi alle imprese della provincia di Lucca si mantiene costantemente al di sotto del dato regionale e nazionale fino a marzo 2010; nei due trimestri successivi evidenzia tuttavia una crescita significativa, che ne riporta il livello al di sopra delle medie di riferimento (3,15%, a fronte del 3,04% della Toscana e del 2,65% dell'Italia). Nell'arco di un anno (set2009- set2010) è aumentato di ben 129 punti base.**
- Il **dettaglio provinciale per tipologia di impresa** mostra che il richiamato **aumento è imputabile** alla componente dei finanziamenti alle **società non finanziarie** – che pesano per oltre il 90% sugli impieghi della specie – atteso che la **qualità del credito alle famiglie produttrici appare in miglioramento** rispetto al trimestre precedente.

Il leasing nautico: dati di sistema

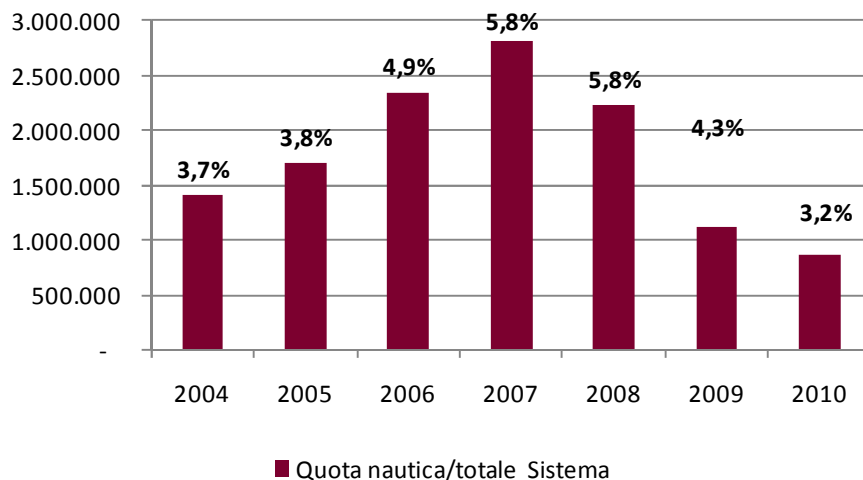


Il leasing nautico: dati di sistema

Ripartizione stipulato totale per categorie di prodotto al 31/12/2010



Il leasing nautico e suo peso sul totale stipulato- Dati di Sistema



Il leasing navale comprende due sottosegmenti (nautica da diporto e navale commerciale) ed è una delle branche che compongono il leasing aereonavale e ferroviario (che pesa il 3,9% sul totale stipulato).

Pur in presenza di una evidente contrazione del mercato della nautica, in conseguenza della crisi economica, il leasing nautico continua a risultare lo strumento più idoneo per l'acquisto di un'imbarcazione.

Il totale **stipulato del nautico** (nautica da diporto + navale commerciale) è stato nel **2010 pari a 0,9 mld €**, per una quota del 3,2% sul totale stipulato.

L'ulteriore flessione del comparto nautico nel **2010 (-22,5% su a.p.)** ha riportato il valore dei contratti stipulati ad un livello inferiore al 2003; considerando, infatti, gli ultimi 7 anni, il **CAGR (2004 - 2010) dello stipulato nautico è stato del -7,7%**.

A differenza del dato di mercato, il **CAGR (2004-2010) dello stipulato nautico di MPS L&F risulta positivo (+11,4%)** con un'incidenza sul totale stipulato all'**8,7%** vs il 3,2% di mercato.

MPS Leasing & Factoring a dicembre 2010 detiene il **13,9% di quota di mercato** del leasing da diporto, attestandosi come **secondo operatore italiano** nel comparto (era l'8° operatore nel 2004).

Agenda

Appendice



**LA NAUTICA DA DIPORTO:
PRODUZIONE, PORTUALITÀ E IMPRESE**

Nota metodologica e definizioni (1/3)

□ Nel presente elaborato, il termine industria nazionale di riferimento (o anche comparto) si riferisce, nell'ambito degli schemi ufficiali ISTAT di classificazione delle attività economiche, al gruppo ATECO 2007 30.1 "Costruzione di Navi e Imbarcazioni". Tale tipologia di attività non comprende le parti di imbarcazioni (fatta eccezione per le parti di chiglia delle grandi navi) ed esclude anche la manutenzione, riparazione e trasformazione di imbarcazioni che rientrano in altro specifico codice (33.15, esclusa la riparazione di motori). Il Gruppo 30.1 è a sua volta suddiviso nelle due classi:

- ✓ 30.11 "Costruzione di navi e strutture galleggianti" ;
- ✓ 30.12 "Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive".

Il confronto del distretto di Viareggio con l'intero gruppo 30.1 piuttosto che con i sottogruppi 30.12 e 33.15, coerentemente comparabili in senso merceologico, è dovuto alla scarsità di statistiche reperibili per i livelli di dettaglio maggiori.

□ Anche le informazioni sul credito alle imprese su base provinciale presentano una profondità limitata, non consentendo, ad esempio, di scendere nel dettaglio delle singole branche produttive del manifatturiero. Peraltro, volendo risalire al livello regionale, la recente adozione da parte di Banca d'Italia della classificazione ATECO 2007, in sostituzione del precedente schema proprietario, impedisce al momento la disponibilità di serie storiche sufficientemente estese per esprimere valutazioni di tipo dinamico.

□ Il confronto sui *key performance indicators* medi di bilancio (cfr. la successiva *legenda*) è basata sui conti aziendali relativi agli esercizi dal 2007 al 2009 per un campione rappresentativo delle società di capitale operanti nel distretto e nel comparto nazionale delle "Navi e Imbarcazioni".

□ Per quanto sia stato curato l'obiettivo di rappresentare i conti dell'azienda "tipo" del distretto (segmentazione del campione per classi di fatturato, correzione degli *outliers*), il confronto con l'industria di riferimento va naturalmente inteso come una indicazione di massima, in presenza delle differenti specializzazioni produttive e delle difformità strutturali tra le aziende distrettuali e quelle non appartenenti ai distretti. Va poi tenuto presente il "peso" economico delle imprese che non redigono bilanci, in quanto non organizzate in forma di società di capitale.

□ E' infine da tener presente che i dati dell'esercizio 2008 potrebbero incorporare gli effetti delle modificazioni introdotte dal D.L. 185/2008 in materia di rivalutazione di alcune tipologie di cespiti di impresa, con la conseguenza di una riduzione puramente contabile degli indicatori di redditività riferiti a quel bilancio e, per essi, anche della media triennale.



Nota metodologica e definizioni (2/3)

AGGREGATI E INDICI DI BILANCIO

- ❑ **CAPITALE INVESTITO:** è dato dalla somma di Immobilizzazioni tecniche nette, Rimanenze magazzino e Crediti vs. clienti, ovvero degli impieghi direttamente connessi all'attività produttiva.
- ❑ **ROI** (Return On Investments): misura la redditività operativa degli impieghi direttamente connessi all'attività produttiva. E' dato dal rapporto percentuale tra il Margine Operativo Netto e il Capitale Investito (v.). Risulta anche dal prodotto dei due indici sotto riportati.
- ❑ **ROS** (Return On Sales): è la quota del fatturato trasformata in utile; può essere anche considerato come un'indicazione del potere di mercato dell'azienda, nel senso della sua capacità di "imporre" il prezzo. E' dato dal rapporto percentuale tra il Margine Operativo Netto e i Ricavi Netti.
- ❑ **AT** (Asset Turnover): esprime il tasso di rotazione del Capitale Investito (v.), ovvero l'efficienza del ciclo produttivo. Espresso in termini di multiplo (x), in quanto può amplificare (se >1) o erodere (se <1) il contributo della redditività delle vendite (v. ROS) a quella corrente (v. ROI), è dato dal rapporto tra Ricavi Netti e Capitale Investito (v.).
- ❑ **ROA** (Return On Assets): misura le redditività operativa degli impieghi complessivi. E' dato dal rapporto percentuale tra il Margine Operativo Netto e il Totale Attivo.
- ❑ **ROE** (Return On Equity): misura le redditività netta per gli azionisti. E' dato dal rapporto percentuale tra l'Utile Netto e il Patrimonio Netto.
- ❑ **LEV** (Leverage): è la nota leva finanziaria. Espresso in termini di multiplo (x), è dato dal rapporto tra i Debiti Finanziari e il Patrimonio Netto; può essere scomposto nel rapporto tra i due indici sotto riportati.
- ❑ **GIND:** è il grado di indebitamento dell'azienda, in quanto misura l'incidenza dello stock del debito sul totale delle fonti. E' dato dal rapporto percentuale tra i Debiti Finanziari e il Totale Passivo.
- ❑ **GPAT:** è il grado di patrimonializzazione dell'azienda, in quanto misura l'incidenza del capitale proprio sul totale delle fonti. E' dato dal rapporto percentuale tra il Patrimonio Netto e il Totale Passivo.
- ❑ **GREDD** (Garanzie Redditali): misura la capacità di fronteggiare il costo del debito. Espresso in forma di multiplo (x), è dato dal rapporto tra il Margine Operativo Lordo e gli Oneri Finanziari.
- ❑ **GREM** (Garanzie Reali): misura la capacità di fronteggiare lo stock del debito. Espresso in forma di multiplo (x), è dato dal rapporto tra i Debiti Finanziari e le Immobilizzazioni Materiali.



Nota metodologica e definizioni (3/3)

AGGREGATI E INDICATORI DEL CREDITO

- ❑ A seguito del Regolamento BCE/2008/32 e di alcune modifiche apportate alle Segnalazioni di vigilanza, da giugno 2010 la serie storica degli impieghi registra una discontinuità statistica, per effetto dell'inclusione (prima di quella data non contemplata) di tutti i prestiti cartolarizzati, o altrimenti ceduti, che non soddisfano i criteri di cancellazione previsti dai principi contabili internazionali (IAS), in analogia alla redazione dei bilanci.
- ❑ **IMPIEGHI VIVI:** impieghi al netto delle sofferenze e dei pct attivi.
- ❑ **SOFFERENZE RETTIFICATE:** posizioni che, sulla base di specifici parametri individuati dalla Banca d'Italia (cfr. il *Glossario nell' Appendice alla Relazione della Banca d'Italia sull'anno 2008*), sono riconosciute in *default* a livello di sistema nel trimestre di contabilizzazione mentre erano segnalate *in bonis* nel trimestre precedente.
- ❑ **TASSO DI DECADIMENTO (ANNUALIZZATO):** rapporto tra il flusso trimestrale di "sofferenze rettificata" (v.) e lo stock di impieghi *in bonis* in essere a fine trimestre precedente; l'annualizzazione è effettuata rapportando la somma di 4 flussi trimestrali consecutivi di sofferenze rettificate alla media dei corrispettivi valori degli impieghi vivi.



Fonti

Tutti i dati presentati sono il frutto di elaborazioni del Servizio Research di Banca MPS a partire dalle seguenti fonti:

- ✓ Andamento dell'attività: ISTAT, Consorzio NAVIGO, Databank (Cerved Group), Prometeia
- ✓ La struttura dei bilanci aziendali 2007 – 2009: Databank (Cerved Group), Prometeia
- ✓ Il credito alle imprese nella provincia di Lucca: Banca d'Italia (Bollettino Statistico e relativo supplemento, Base Informativa Pubblica, Statistiche Provinciali).
- ✓ Il leasing nautico: dati di sistema: Assilea, MPS Leasing e Factoring



Riferimenti/Disclaimer



Banca Monte dei Paschi
di Siena S.p.A.
Capogruppo Bancaria

Piazza Salimbeni, 3 Siena
<http://www.mps.it/>
Tel. 0577 296909

Gruppo di lavoro
Giuseppe Alfano
Pietro Ripa
Raffaella Stirpe



Centro Studi Confindustria Toscana -
ANCE Toscana

Palazzo Levi
Piazza della Repubblica, 6
Firenze

Sara Pucci
s.pucci@confindustria.toscana.it
055-2773612

Anna Taorchini
a.taorchini@confindustria.toscana.it
055-2773614



Unioncamere Toscana – Ufficio studi

Via Lorenzo il Magnifico, 24
Firenze

Riccardo Perugi
riccardo.perugi@tos.camcom.it
055-4688210

Silvia Rettori
silvia.rettori@tos.camcom.it
055-4688237



Centro Studi Confindustria Toscana -
ANCE Toscana

Palazzo Levi
Piazza della Repubblica, 6
Firenze

Luciano Pallini
l.pallini@ancetoscana.it
055-280096

Mariella Chiarelli
m.chiarelli@ancetoscana.it
055-280096

This analysis has been prepared solely for information purposes. This document does not constitute an offer or invitation for the sale or purchase of securities or any assets, business or undertaking described herein and shall not form the basis of any contract. The information set out above should not be relied upon for any purpose. Banca Monte dei Paschi, Confindustria Toscana, Unioncamere Toscana and ANCE Toscana (from now on “the corporations”) have not independently verified any of the information and does not make any representation or warranty, express or implied, as to the accuracy or completeness of the information contained herein and it (including any of its respective directors, partners, employees or advisers or any other person) shall not have, to the extent permitted by law, any liability for the information contained herein or any omissions therefrom or for any reliance that any party may seek to place upon such information. “The corporations” undertake no obligation to provide the recipient with access to any additional information or to update or correct the information. This information may not be excerpted from, summarized, distributed, reproduced or used without the consent of “the corporations”. Neither the receipt of this information by any person, nor any information contained herein constitutes, or shall be relied upon as constituting, the giving of investment advice by “the corporations” to any such person. Under no circumstances should “the corporations” and their shareholders and subsidiaries or any of their employees be directly contacted in connection with this information.