

Ottobre 2010

# La cantieristica in Italia: analisi e prospettive per il futuro

## Il ruolo di MPS Leasing & Factoring nel panorama nazionale

*Area Pianificazione Strategica, Research & IR*



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



<b>□ Lo shipping italiano e il predominante ruolo della nautica da diporto</b>	<b>4</b>
▪ Panoramica sulla nautica italiana	5
▪ Lo shipping italiano: andamento dell'industria tra il 2005 e il 2009	6
▪ Lo shipping italiano nel I semestre 2010	7
▪ Shipping e Nautica da Diporto: confronto sull'export	8
▪ I principali mercati di sbocco della nautica da Diporto italiana	9
▪ Il primato dell'Italia nel segmento degli Yacht e Mega Yacht	10
<b>□ I principali Distretti della cantieristica in Italia: un'analisi comparata</b>	<b>11</b>
▪ La congiuntura nei settori industriali di riferimento	12
▪ Presentazione dei Distretti	16
▪ La rappresentatività dei Distretti analizzati	22
▪ Distretti vs Comparto: congiuntura e previsioni	25
▪ Distretti vs Comparto: evidenze di bilancio	29
▪ Le provincie di riferimento dei Distretti	34
▪ Appendice	40



<b>□ Focus: Mps Leasing &amp; Factoring per la Nautica</b>	<b>44</b>
▪ Il leasing nautico: comparazione MPS L&F vs Sistema	45
▪ Stipulato leasing: ripartizione per categorie di prodotto –Sistema vs MPS L&F	46
▪ Evoluzione stipulato leasing – MPS L&F vs Sistema	47



# **Lo shipping italiano e il predominante ruolo della nautica da diporto**

# Panoramica sulla nautica italiana



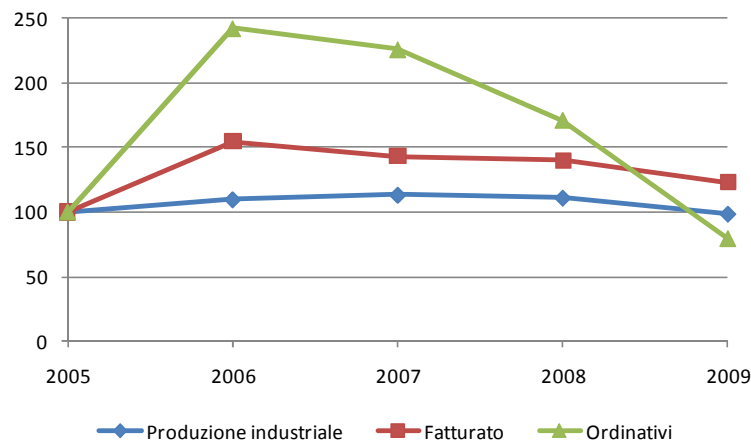
- ❑ Il **2009** è stato **uno tra gli anni più difficili** dell'epoca moderna per lo **shipping\***: la crisi dei paesi economicamente più sviluppati si è tradotta in un calo dei consumi e nel blocco sostanziale degli ordini per nuove costruzioni ai cantieri navali.
- ❑ Per quanto riguarda il solo comparto della **Nautica da Diporto**, si è registrata una **contrazione delle vendite 2009 vs 2008 di circa il 30,5%\*\***. All'interno del comparto, le attività maggiormente in sofferenza sono *motori e componentistica*.
- ❑ L'andamento dello shipping italiano è inevitabilmente condizionato da una serie di **variabili sfavorevoli**:
  - ✓ scarsa dotazione infrastrutturale: carenza di posti barca e mancanza di un'Agenzia Nazionale dei Porti a coordinamento degli interventi di miglioramento delle strutture portuali
  - ✓ mancata approvazione della legge portuale 84/94 e incertezze interpretative sugli aspetti fiscali e doganali
  - ✓ diffuso ricorso alla CIG in conseguenza della cancellazione degli ordini
- ❑ Il presente report prende avvio commentando lo stato dell'arte dello **shipping italiano** per focalizzarsi sullo specifico comparto delle **Navi da Diporto** e, solo successivamente, incentrare l'attenzione su alcuni tra i **distretti industriali** italiani di riferimento.

•Nel presente studio rappresentiamo con il termine **"shipping"** il comparto **Navi e Imbarcazioni**, cod. CL 301 Ateco 2007, che rappresenta l'industria nazionale di riferimento per l'analisi della cantieristica, pur se l'attività produttiva di questo settore comprende anche un'ampia gamma di lavorazioni accessorie e di servizi afferenti ad altri raggruppamenti economici.  
\*\*Dati pre consuntivo 2009

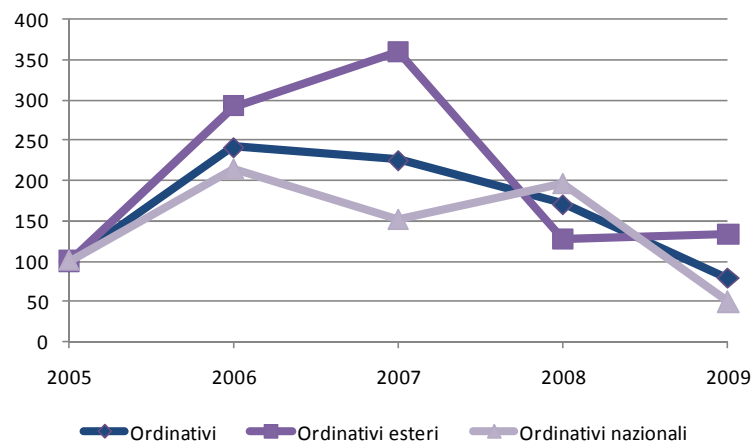
# Lo shipping italiano: andamento dell'industria tra il 2005 e il 2009



### Produzione industriale, fatturato e ordinativi



### Ordinativi: domanda estera e nazionale a confronto

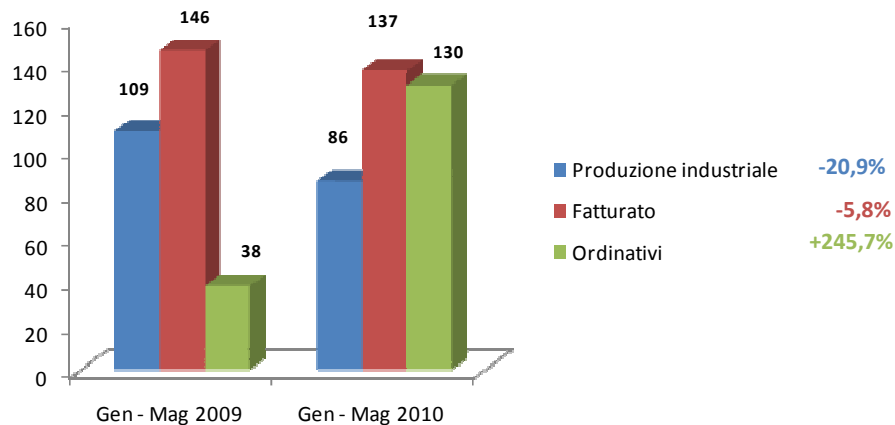


- ❑ I grafici a lato evidenziano l'andamento di produzione industriale, fatturato e ordinativi del comparto Istat "**Navi e Imbarcazioni**", nel periodo dal 2005 (base dei numeri indice) al 2009.
- ❑ La produzione industriale (dato corretto per i giorni lavorativi), **in crescita fino al 2007, ha cominciato a rallentare dall'anno successivo**; nel **2009** il ritmo della diminuzione si è accentuato (**-11,1% a/a**).
- ❑ Dopo la marcata crescita registrata nel 2006, il **fatturato e, soprattutto, i nuovi ordinativi** hanno registrato una progressiva flessione, proseguita anche nel corso del 2009 (nell'ordine, **-11,9% e -53,7% su base annua**).
- ❑ Il calo degli **ordinativi** nel 2009 è conseguenza della **forte caduta degli ordini nazionali (-74,5% a/a)**, in quanto nello stesso arco di tempo la **componente estera è invece aumentata (+4,8% a/a)**.

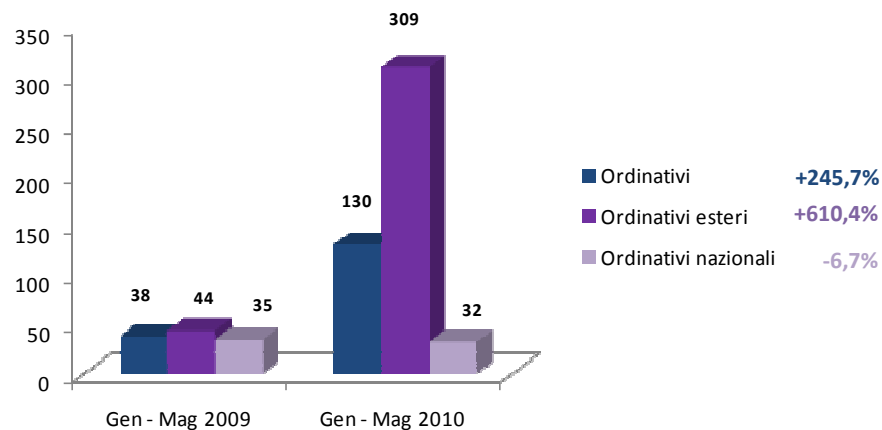
# Lo shipping italiano nel I semestre 2010



**Produzione industriale, fatturato e ordinativi  
Gen - Mag 2010 vs Gen - Mag 2009**

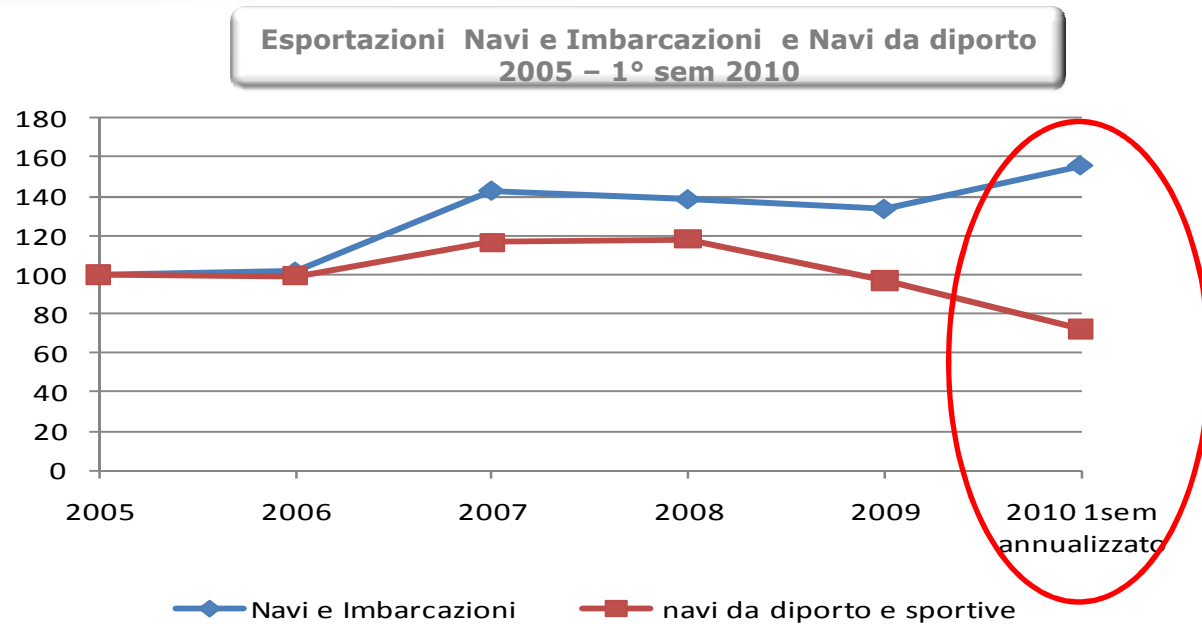


**Ordinativi: domanda estera e nazionale a confronto  
Gen - Mag 2010 vs Gen - Mag 2009\***



- ❑ Nel corso del **primo semestre 2010** (dati a maggio 2010), emergono **importanti segnali di ripresa con riferimento agli ordinativi**. In termini tendenziali, la crescita è stata pari a circa il +246% e, come mostrato dall'apertura nel grafico in basso, risulta **interamente** ascrivibile alla **componente estera (+610,4%)**, laddove quella **nazionale è diminuita (-6,7%)**.
- ❑ **Prosegue** invece la **flessione del fatturato (-5,8%)** e della **produzione industriale (-20,9%)**. Peraltro, se la ripresa degli ordinativi dovesse consolidarsi nella seconda parte del 2010, è ragionevole attendersi un'inversione di tendenza anche per queste variabili: a titolo esemplificativo, ove la variazione del fatturato sperimentata nel primo semestre dovesse proseguire a ritmo invariato, si registrerebbe in media d'anno una crescita di oltre l'11% rispetto al 2009.

# Shipping e Nautica da Diporto: confronto sull'export



- ❑ Come evidenziato dal grafico sopra, tra il 2006 e il 2007 si è verificato un notevole incremento delle esportazioni nel comparto **Navi e Imbarcazioni** \* (+40%). Negli anni a seguire i flussi verso l'estero sono moderatamente diminuiti in valore, salvo mostrare **nei primi sei mesi del 2010\*\*** un deciso aumento: se tale ritmo di crescita dovesse essere confermato nel secondo semestre, si registrerebbe **un aumento del 16,5% su base annua**.
- ❑ Anche nel raggruppamento delle **Imbarcazioni da Diporto e sportive**\* si è registrato nel 2007 un boom dell'export, ma dal 2009 è in atto una tendenza riflessiva, proseguita anche nei **primi sei mesi del 2010: una proiezione di tale trend a fine anno**, porterebbe il calo al **-25,3%**.

\* comparto Navi e Imbarcazioni, cod. CL 301 Ateco 2007 rappresenta l'industria nazionale di riferimento per l'analisi della cantieristica, pur se l'attività produttiva di questo settore, come già accennato, comprende anche ad un'ampia gamma di lavorazioni accessorie e di servizi afferenti ad altri raggruppamenti economici.

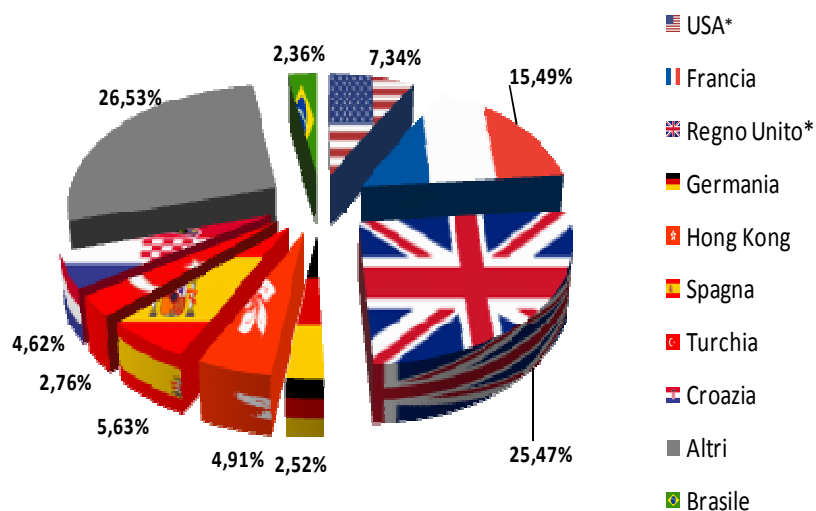
\*\* Al momento di andare in stampa era disponibile l'aggiornamento a giugno 2010 per i soli dati sull'export dei comparti produttivi in esame.



# I principali mercati di sbocco della Nautica da Diporto italiana



Paesi di sbocco export italiano Navi da Diporto  
1° sem 2010



\* Le quote del Regno Unito e degli Usa includono i rispettivi possedimenti d'oltremare

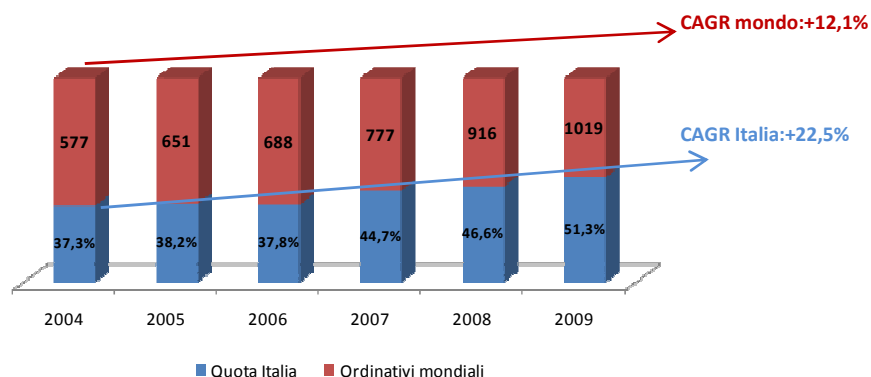
- ❑ L'Italia è il primo Paese esportatore nel comparto della **Nautica da Diporto**. Il principale partner commerciale dell'Italia è il **Regno Unito** (25,5%) che, unitamente alla **Francia**, rappresenta **oltre il 40% delle esportazioni** complessive.
- ❑ Nella graduatoria dei prodotti italiani esportati, la Nautica da Diporto è al quinto posto e la riduzione dell'export è stata inferiore rispetto ai principali settori del Made in Italy.
- ❑ Il considerevole potere di mercato dell'industria italiana della Nautica da Diporto a livello mondiale è evidenziato dal **saldo della bilancia commerciale**, nettamente **positivo**: nel **2009 le esportazioni hanno pesato per circa l'80%** sulle transazioni totali, 4 volte la quota rappresentata dalle importazioni.

# Il primato dell'Italia nel segmento degli Yacht e Mega Yacht

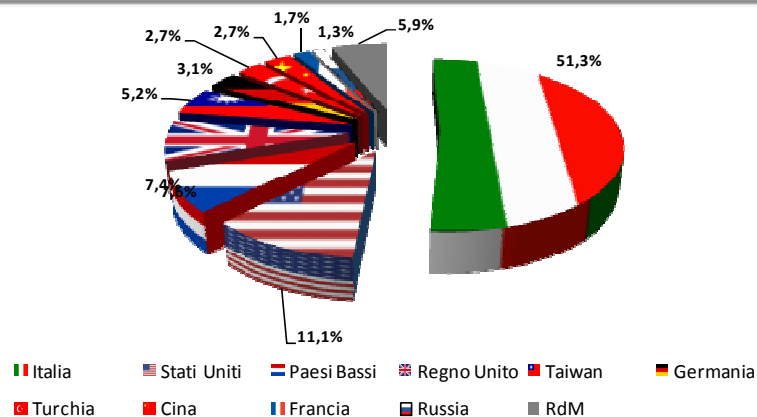


- Il **segmento** degli **yacht** e dei **Mega yacht** (imbarcazioni con lunghezza > 24 m.) è un mercato in **costante crescita a livello mondiale a partire dal 2004** e dove l'Italia è leader mondiale.

Orderbook complessivo Mega yacht



Le nazioni leader per n° di progetti – anno 2009



- Italia e USA rappresentano più del 65%** del mercato mondiale, seguiti con quote minori da **Paesi Bassi (8,0%)** e **Regno Unito (7,8%)**.
- Cresce considerevolmente il ruolo dell'Italia nel segmento: ad un incremento costante del portafoglio ordini segue un aumento della **quota di mercato mondiale**, passata dal 37,3% al **51,3%**.
- Negli ultimi anni è cresciuto il ruolo di **Taiwan, Cina e Turchia**, grazie all'emergere di un ricco mercato di clienti locali dall'elevato potere d'acquisto.
- La recessione a livello mondiale ha impattato sul segmento dei mega Yacht in maniera minore rispetto agli altri comparti della cantieristica: in particolare per l'Italia, la crescita del numero di ordini è stata costante negli ultimi 10 anni, con un **incremento nel 2009 del 22,3% su a.p.** (superiore ai *followers*, **USA +9,7%** e **Paesi Bassi +22,2%**).



# **I principali Distretti della cantieristica in Italia: un'analisi comparata**

# Agenda

---



## La congiuntura nei settori industriali di riferimento

# La congiuntura nei settori industriali di riferimento (1/3)



- ❑ Dopo la crisi del 2009 l'**economia** si conferma **in ripresa**, con tassi di crescita vivaci per le economie emergenti ma più contenuti per i paesi maturi. Con riferimento a questi ultimi, in particolare ai partner commerciali più importanti per l'Italia, le **prospettive sulla seconda parte dell'anno** appaiono **tuttavia incerte**: a fronte di indicazioni positive provenienti da Germania e Francia circa i nuovi ordinativi industriali, emergono dubbi sulla tenuta della ripresa in USA, date le sfavorevoli condizioni del mercato immobiliare e di quello del lavoro.
- ❑ Secondo nostre stime, il **Pil italiano crescerà quest'anno dello 0,7%**, per accelerare lievemente nel **2011 (+1%)**. La ripresa, ancora lieve e incerta nel suo sviluppo, continuerà ad essere pilotata dal **recupero della domanda estera**, mentre gli **investimenti** dovrebbero crescere a tassi modesti (**+1,4% e +2,3% nel 2010 e nel 2011** rispettivamente) ed i **consumi delle famiglie** rimanere deboli almeno fino alla seconda metà del prossimo anno (**+0,8% in media nel biennio**). La crisi ha generato, infatti, un eccesso di capacità produttiva per le imprese ed una maggiore selettività negli acquisti da parte delle famiglie. Se da un lato quindi le aziende tenderanno a posticipare i nuovi piani di investimento, fatta eccezione per quelli volti a favorire un miglioramento della produttività (ICT soprattutto), dall'altro la debolezza del mercato del lavoro lascerà stagnanti i consumi.
- ❑ Le prospettive di consolidamento della ripresa per l'economia italiana dipenderanno quindi soprattutto dalla capacità delle imprese di cogliere le opportunità sui mercati esteri ed in particolare nel posizionarsi con successo in **mercati emergenti, soprattutto in Asia** che nei prossimi 3 anni contribuirà per circa il 60% della crescita mondiale.

# La congiuntura nei settori industriali di riferimento (2/3)



	NAVI E IMBARCAZIONI		ALTRI MEZZI DI TRASPORTO		TOTALE MANIFATTURIERO	
	VARIAZIONI TENDENZIALI (%)		VARIAZIONI TENDENZIALI (%)		VARIAZIONI TENDENZIALI (%)	
	giu-10	Gen-Giu10	giu-10	Gen-Giu10	giu-10	Gen-Giu10
	giu-09	Gen-Giu09	giu-09	Gen-Giu09	giu-09	Gen-Giu09
Produzione Industriale <sup>(1)</sup>	-22,0	-21,1	-11,0	-12,0	8,4	5,7
Fatturato totale <sup>(2)*</sup>	-55,6	-5,8	-29,5	-4,5	12,5	7,2
Ordinativi totali <sup>(2)*</sup>	886,8	245,7	223,4	66,5	26,6 <sup>(3)</sup>	13,2 <sup>(3)</sup>
- di cui: esteri	2.171,9	610,4	428,0	128,4	49,2 <sup>(3)</sup>	23,6 <sup>(3)</sup>
Importazioni	68,5	55,7	18,3	13,7	29,2	18,8
Esportazioni	32,6	16,5	14,5	3,4	23,7	13,2

\* Per fatturato e ordinativi totali i dati si riferiscono a mag 2010/mag 2009 e Gen-Mag 10/ Gen-Mag 09 in assenza del dato di giugno al momento della stampa del rapporto  
 (1) Indici corretti per gli effetti di calendario (2) Indici grezzi (3) Totale Industria al netto del settore delle Costruzioni

□ La tabella in alto riassume le **informazioni più recenti** con riferimento alle **attività manifatturiere nel loro insieme**, al settore degli **“altri mezzi di trasporto”** (esclusi cioè autoveicoli e lavorazioni connesse, cod. Ateco 30) ed al comparto delle **“navi e imbarcazioni”** (navi e strutture galleggianti e imbarcazioni da diporto e sportive, cod. Ateco 30.1): quest’ultimo, in particolare, rappresenta l’**industria nazionale di riferimento per l’analisi dei distretti della cantieristica**, la cui attività produttiva, come si vedrà in seguito, comprende tuttavia anche un’ampia gamma di lavorazioni accessorie e di servizi afferenti ad altri raggruppamenti economici (basti pensare, ad esempio, al *refitting* nautico).

## La congiuntura nei settori industriali di riferimento (3/3)



- Partendo dal livello gerarchico superiore, tutti i principali indicatori del **settore manifatturiero** confermano il **recupero della dinamica tendenziale, sia con riferimento al mese di maggio** (ultima osservazione utile ai fini di un confronto omogeneo in quanto disponibile per tutte le variabili), **sia nella media dei primi cinque mesi del 2010**.
- Il dato maggiormente positivo è il flusso dei **nuovi ordinativi** (a maggio 2010) che, **in particolare nella componente estera**, registrano una vera e propria **impennata**. A prescindere dall'entità del fenomeno (che, per il comparto delle **navi e imbarcazioni** è verosimilmente amplificata dall'**accentuata volatilità tipicamente connessa alle grandi commesse pluriennali** civili e militari), va comunque notato che il marcato recupero degli ordinativi esteri risulta comune anche agli altri settori considerati, a testimonianza del ruolo di *pivot* esercitato dalla domanda internazionale nell'attuale fase di ripresa.
- La situazione resta invece problematica **nei sotto-settori considerati** con riferimento alla **produzione industriale e al fatturato**, caratterizzati da un **andamento ancora negativo**. Per l'industria delle **navi e imbarcazioni**, in particolare, il fatturato risulta in flessione del **-5,8%**; limitatamente alla **produzione industriale**, il dato di **giugno 2010**, recentemente rilasciato dall'Istat, evidenzia una calo del **-21,1% rispetto al primo semestre 2009**, a fronte di -12,0% degli "Altri mezzi di trasporto" e di +5,7% per il settore manifatturiero.
- **Segnali più confortanti per l'industria di riferimento** provengono invece dalle **esportazioni** - per le quali è disponibile il dato a giugno 2010 - aumentate in valore nella media dei primi sei mesi del **+16,5%**; peraltro, la **crescita è interamente** ascrivibile alla componente(\*) delle **"Navi e strutture galleggianti" (+55,0%)**, atteso che l'export del raggruppamento **"Imbarcazioni da diporto e sportive"** risulta invece in contrazione (**-25,3%**).

(\*) in questo caso, è disponibile il dettaglio del dato fino alla quarta cifra dell'Ateco.

# Agenda

---



## Presentazione dei Distretti



# Il Distretto della cantieristica di Fano



## IL DISTRETTO IN SINTESI

La rilevanza economica del settore nautico nelle Marche è stata ufficialmente riconosciuta dalle Autorità regionali nel 2004 con l'approvazione di un primo atto di indirizzo per il progetto del "Distretto del Mare", tuttora in fase sperimentale. All'interno di un'ampia dislocazione territoriale che interessa diversi sistemi produttivi locali lungo l'intero arco costiero regionale, la filiera nautica marchigiana ha in Fano (provincia di Pesaro Urbino), nel suo porto turistico di Marina dei Cesari e nei comuni limitrofi il principale centro storico e nevralgico.

Attorno ai grandi cantieri, presenti sul territorio con alcuni marchi di importanza internazionale, si è sviluppata in tempi relativamente recenti una fitta rete di subfornitura, dalle materie prime alla lavorazione della vetroresina (nella regione si lavora circa un terzo del volume nazionale destinato alla diportistica), all'impiantistica ed agli allestimenti, ai servizi portuali. Anche se non mancano casi di operatori legati a lavorazioni esclusive di tipo artigianale rivolte a specifiche nicchie di mercato, l'attività produttiva del distretto è prevalentemente focalizzata sulla cosiddetta nautica "minore" (costruzione in serie di imbarcazioni medio-piccole), particolarmente sensibile all'andamento del ciclo economico; su un totale di circa 300 aziende, per oltre 2.800 addetti, quelle di piccola dimensione rappresentano la quota rilevante e risultano spesso legate ad un unico committente, mentre quelle più grandi e specializzate operano per più cantieri ed hanno stabilimenti anche in altre regioni.

**Consorzio Navale Marchigiano (CNM):** costituito a Fano nel 1989, aggregando amministrazioni locali e regionali, aziende del settore e associazioni di categoria con l'obiettivo di promuovere la cantieristica e la nautica da diporto delle Marche sia a livello nazionale che internazionale, il CNM svolge un ruolo importante nella condivisione di conoscenze tra università e industria, favorendo la realizzazione di progetti infrastrutturali e l'attività di R&S, e nell'assistenza finanziaria, tutoraggio e formazione delle aziende associate. Attualmente, oltre alla direzione del Fano Yacht Festival ed alla partecipazione alla fase realizzativa del Distretto marchigiano del Mare, il CNM è impegnato nel progetto di studio per la riduzione del rischio chimico nella lavorazione della vetroresina; nello scorso giugno, ha consegnato alle Autorità locali il progetto definitivo della "Strada delle Barche", il percorso che collegherà la zona industriale con il porto di Fano (inizio lavori previsto entro un anno).



## IL DISTRETTO IN SINTESI

Individuato dalla Regione Liguria fin dal 2003, il distretto è stato definitivamente riconosciuto solo nel 2008, con la firma da parte del MIUR dell'atto costitutivo del "Distretto Ligure delle Tecnologie Marine" (DLTM), cui ha fatto seguito nel 2009 l'adesione formale dei soci fondatori pubblici e privati. Territorialmente concentrato nella vasta area portuale di La Spezia e comuni limitrofi, il distretto si caratterizza, oltre che per la componente prettamente industriale, anche per un'importante attività scientifica e di innovazione tecnologica nel campo della nautica e dell'ambiente marino, grazie alla collaborazione con centri di ricerca e istituti universitari di rilevanza nazionale ed al patrimonio di competenze e di dotazioni infrastrutturali assicurate dallo storico insediamento in quei territori della Marina Militare Italiana; significativi, a tale riguardo, anche gli accordi di partnership internazionale siglati nel giugno 2009 con i due poli francesi *Mer Paca* e *Mer Bretagne* per lo sviluppo di progetti comuni nell'ambito dell'economia marina.

La componente industriale del distretto è rappresentata dalle imprese che operano nella cantieristica in senso stretto e nelle attività accessorie (manutenzione e rimessaggio, apparati motori, accessori, componenti di elettronica, impiantistica), per un totale di circa 500 unità locali (in gran parte aziende artigiane e micro-imprese ma anche alcune importanti realtà appartenenti a grandi gruppi italiani ed esteri) e 3.300 addetti; a queste si aggiungono gli operatori del *service* nautico (turismo, logistica portuale). La cantieristica è senza dubbio il *core business* del distretto, sia per fatturato che per numero di aziende indirettamente coinvolte, in virtù della tradizionale specializzazione spezzina nella costruzione/riparazione di navi militari e commerciali; ad essa si è affiancata, nel passato più recente, anche la produzione di imbarcazioni da diporto e sportive che, nello specifico segmento delle unità di grande dimensione, rappresenta ad oggi l'attività più dinamica del distretto, anche se non la più rilevante; in proposito, si segnala che il maggior operatore nazionale della cantieristica (Fincantieri - Cantieri Navali Italiani) è da qualche anno attivo anche nella produzione di mega-yachts proprio nel distretto spezzino (stabilimento di Muggiano).



## IL DISTRETTO IN SINTESI

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 le potenzialità della diportistica, settore trainante dell'economia del territorio. Il fulcro della filiera è localizzato nella provincia di Lucca (1.067 aziende nautiche, di cui 43 cantieri navali, e 6.380 addetti) e, all'interno di questa, nello storico insediamento di Viareggio, che concentra circa il 65% 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 (Azimut-Benetti, Rodriguez, Fipa Group, San Lorenzo, Perini). Le aziende del comprensorio viareggino 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*), con una tipologia di lavorazione non di serie ma quasi sempre realizzata su progetti specifici e con ritmi produttivi tipici da impresa artigianale (produzione media annua di due imbarcazioni per cantiere). Nella filiera distrettuale 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 PMI specializzate nella manutenzione e nella fornitura di impianti e accessori di elevato livello qualitativo e tecnologico (dai motori all'elettronica e all'arredamento), che contribuiscono in modo fondamentale al valore aggiunto dell'intero settore della nautica italiana e, in alcuni casi, sono leader di mercato anche a livello internazionale; le aziende del *service* nautico (servizi in fase di acquisto, di charter e di gestione, servizi portuali e turistici).

**Na.Vi.Go:** nell'aprile del 2007 è nata la società Na.Vi.Go, consorzio misto privato (51%) e pubblico (49%, prevalentemente Provincia di Lucca e comune di Viareggio) che si pone l'obiettivo di favorire la collaborazione tra imprese della filiera, centri di ricerca, strutture di servizi e pubblica amministrazione per l'erogazione di servizi avanzati e per l'attivazione di progetti di innovazione e sviluppo. Un soggetto capace di elaborare ed attuare una funzione di governance in cui produzione nautica, turismo sul mare e servizi ad essi direttamente ed indirettamente connessi possano essere considerati componenti di un unico e competitivo sistema economico regionale, capace di valorizzare e promuovere, su scala internazionale, le diverse vocazioni dei territori in esso compresi. Nell'ambito del Progetto Distretti, a luglio 2008, BMPS ha firmato un protocollo di intesa con Na.Vi.Go., volto a favorire lo sviluppo delle imprese toscane del settore nautico; a novembre 2009 è stato varato il progetto finanziario integrato, che vede coinvolti anche MPS Leasing&Factoring e AXA Corporate Solutions.



## IL DISTRETTO IN SINTESI

Confermato dalla Regione Veneto come uno dei nuovi "distretti produttivi" che hanno sostituito la precedente mappa distrettuale del 2003, il "Distretto provinciale della cantieristica nautica veneziana" coinvolge anche parte delle province di Padova, Rovigo e Treviso. In aggiunta ai numerosi cantieri specializzati in imbarcazioni tradizionali e tipiche della laguna, si riscontra la presenza anche di uno stabilimento di grandi dimensioni di Fincantieri (localizzato a Marghera), specializzato nella produzione, a ciclo pluriennale, di navi da crociera.

Composto da 270 unità locali per un totale di 1.300 addetti, il distretto veneziano è un polo integrato in cui convivono attività diverse ma collegate tra loro: cantieristica civile e da diporto e servizi accessori, porto mercantile, attracchi turistici. La dimensione media d'impresa è molto ridotta: circa il 95% delle imprese ha meno di 5 addetti e si occupa anche di tutte le attività accessorie alla costruzione (rimessaggio, manutenzione); proprio al fine di meglio rappresentare la realtà produttiva del distretto, focalizzata sulla cosiddetta "nautica minore", il giro d'affari collegato al richiamato sito di Fincantieri è stato escluso dall'indagine. All'interno del distretto operano due distinte tipologie di imprese: i cantieri tradizionali che lavorano prevalentemente nell'ambiente lagunare con prodotti legati all'uso nella stessa città (e servizi connessi) e, in minoranza rispetto ai primi, i cantieri innovativi, aziende che producono sia per il mercato nazionale che per quello internazionale, effettuando investimenti mirati in ricerca e utilizzando tecnologie sofisticate. E' possibile operare una suddivisione delle lavorazioni a seconda dell'area territoriale cui si riferiscono: a Venezia e isole si producono imbarcazioni a fondo piatto, adatte all'uso in laguna; a Mestre e Marghera barche a vela, motoryachts e barchini; a Chioggia e Portograndi pescherecci e barche per trasporto passeggeri; nelle province di Rovigo, Treviso e Padova imbarcazioni moderne in metallo e vetroresina. All'interno del distretto sono presenti tutte le tipologie di fornitori, anche se la maggior parte opera a livello artigianale; uno dei punti deboli del distretto veneziano è costituito proprio dal basso grado di innovazione tecnologica che, nel recente passato, ha contribuito all'uscita dal mercato di alcuni operatori tradizionali, non in grado di adeguarsi all'evoluzione della domanda.

# Matrice SWOT



DISTRETTO (addetti intera filiera per unità locale, fonte DATABANK)	COMPARTO PREVALENTE Specializzazioni produttive	Punti di forza (+) e di debolezza (-)	Opportunità (+) e minacce (-)
<b>Fano</b> (9,5)	<b>NAVI E IMBARCAZIONI:</b> ✓ Produzione imbarcazioni da diporto in vetroresina di medio-piccola dimensione; ✓ Manutenzione imbarcazioni e attività portuali	+ Elevata concentrazione geografica delle imprese che compongono la filiera; + Notorietà del polo produttivo e di alcune grandi aziende; - Accentuato rischio di dipendenza da uno/pochi clienti rilevanti per le imprese di minore dimensione; - Carezza di infrastrutture adeguate; - Congestione degli spazi e fondale basso nell'area	+ Miglioramento delle infrastrutture portuali e approvazione del Nuovo Piano Regolatore Regionale dei porti marchigiani; + Ingresso di <i>MDL Marinas</i> (maggior operatore europeo nel settore dei porti turistici) nella compagine azionaria del porto di Marina dei Cesari; + Buon portafoglio ordini nel medio-lungo termine per le imprese più importanti; + Partecipazione a fiere nazionali e internazionali; + Decreto incentivi 2010 anche per il settore nautico; - Eccesso di capacità produttiva del settore; - Nuove realtà emergenti di produzione e trasformazione sui mercati internazionali; - Aumento dei prezzi delle fonti energetiche e tensioni sul mercato delle materie prime
<b>La Spezia</b> (6,6)	<b>NAVI E IMBARCAZIONI:</b> ✓ Produzione e riparazione imbarcazioni militari e commerciali e, in parte, anche da diporto e sportive; ✓ Tecnologie marine ✓ Attività portuali	+ Elevata concentrazione geografica delle imprese che compongono la filiera; + Innovazione tecnologica e attività di R&S; + Supporto di associazioni consortili che favoriscono la collaborazione tra imprese e centri di ricerca e la realizzazione di progetti di innovazione; - Rischio di dipendenza da uno/pochi clienti rilevanti per le imprese di minore dimensione; - Carezza di manodopera specializzata; - Scarso coordinamento fra gli operatori	+ Miglioramento delle infrastrutture portuali; + Buon portafoglio ordini nel medio-lungo termine per le imprese più importanti; + Partecipazione a fiere nazionali e internazionali; + Risorse finanziarie per progetti di R&S resi disponibili dalle istituzioni del Distretto; + Accordi di partnership internazionali per lo sviluppo di progetti nell'economia marina; + Decreto incentivi 2010 anche per il settore nautico; - Eccesso di capacità produttiva del settore; - Aumento dei prezzi delle fonti energetiche e tensioni sul mercato delle materie prime
<b>Viareggio</b> (6,0*)  * intera provincia di Lucca	<b>NAVI E IMBARCAZIONI:</b> ✓ Produzione imbarcazioni da diporto di lusso; ✓ Manutenzione e fornitura impianti e accessori	+ Elevata concentrazione geografica delle imprese che compongono la filiera; + Notorietà del polo produttivo e di alcuni grandi aziende; + Supporto di associazioni consortili che favoriscono la collaborazione tra imprese e centri di ricerca e la realizzazione di progetti di innovazione; - Rischio di dipendenza da uno/pochi clienti rilevanti per le imprese di minore dimensione; - Congestione degli spazi e fondale basso nell'area	+ Nuovo Piano regolatore del porto di Viareggio e miglioramento generale delle infrastrutture portuali; + Buon portafoglio ordini nel medio-lungo termine per le imprese più importanti; + Partecipazione a fiere nazionali e internazionali; + Decreto incentivi 2010 anche per il settore nautico; - Ciclo dell'innovazione che richiede investimenti importanti; - Nuove realtà emergenti di produzione e trasformazione sui mercati internazionali; - Eccesso di capacità produttiva del settore; - Aumento dei prezzi delle fonti energetiche e tensioni sul mercato delle materie prime
<b>Venezia</b> (4,8*)  * escl. sito Fincantieri di Marghera	<b>NAVI E IMBARCAZIONI:</b> ✓ Produzione imbarcazioni da diporto, pescherecci e motoryachts di piccole e medie dimensioni; ✓ Manutenzione e fornitura accessori e servizi	+ Elevata concentrazione geografica delle imprese che compongono la filiera; + Buona rete locale di infrastrutture; - Accentuato rischio di dipendenza da uno/pochi clienti rilevanti per le imprese di minore dimensione; - Scarso capacità di innovazione; - Difficile coesistenza dell'attività produttiva con la vocazione turistica di Venezia	+ Risorse finanziarie per progetti di R&S resi disponibili dalle istituzioni del Distretto; + Discreta tenuta delle produzioni tradizionali nel medio termine; + Partecipazione a fiere nazionali e internazionali; + Decreto incentivi 2010 anche per il settore nautico; - Eccesso di capacità produttiva del settore; - Aumento dei prezzi delle fonti energetiche e tensioni sul mercato delle materie prime

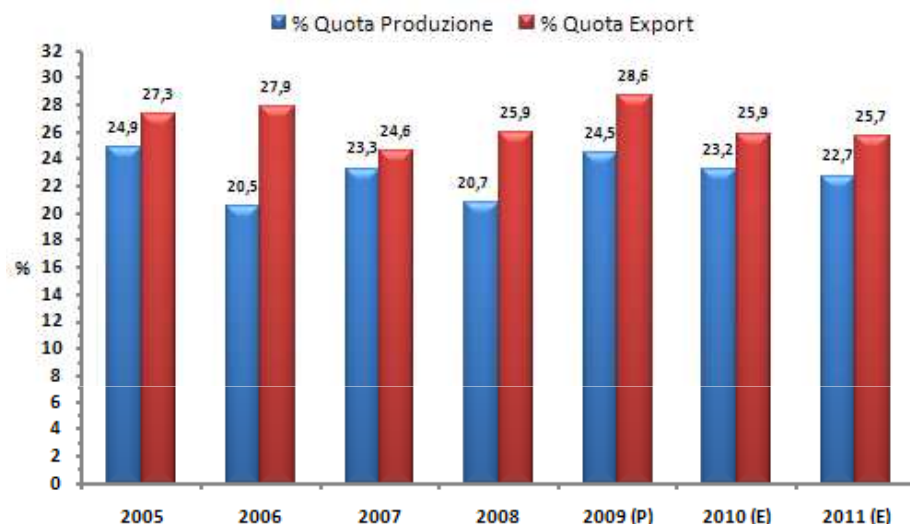


## La rappresentatività dei Distretti analizzati

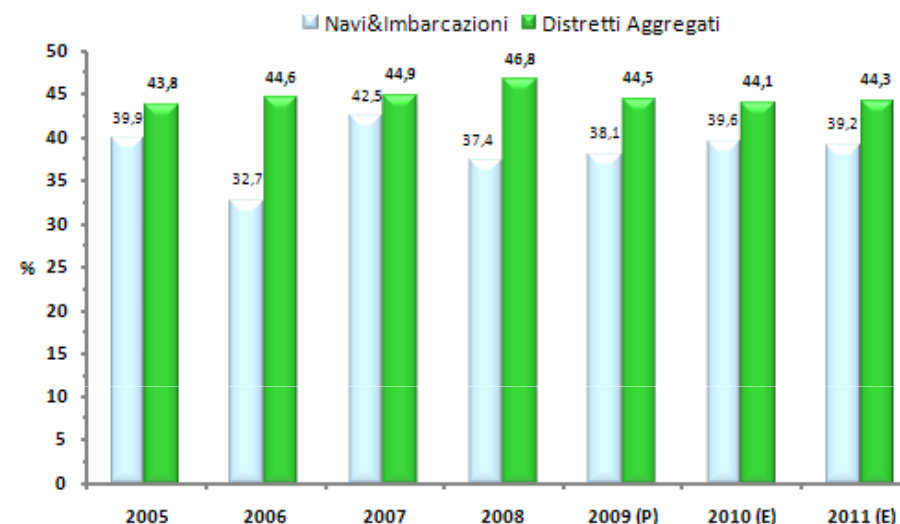
# I “Distretti Aggregati” rispetto al comparto delle Navi e Imbarcazioni



Distretti Aggregati vs. Navi e Imbarcazioni



% Propensione all'Export



❑ I distretti esaminati, considerati nel loro complesso, rappresentano nella media del periodo 2005-2009 circa il 23% della produzione nazionale del comparto “navi e imbarcazioni” ma quasi il 27% delle sue esportazioni, in virtù di una maggiore presenza sui mercati esteri (+7pp circa la propensione all’export).

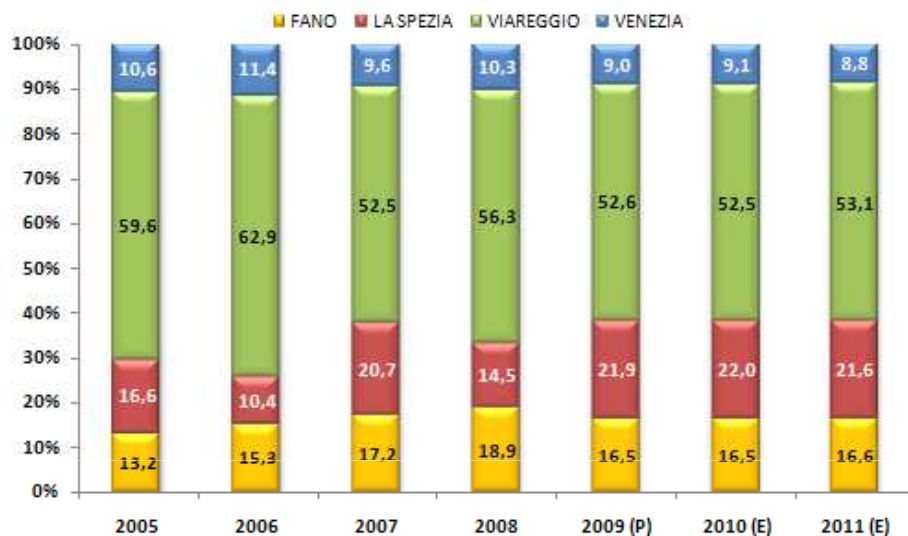
❑ Nel corso del biennio di previsione la quota delle esportazioni sul totale dell’industria di riferimento è attesa in lieve ridimensionamento; il divario positivo registrato sulla propensione all’export dovrebbe ridursi a +5pp circa.

Nei grafici di questo capitolo e del successivo, le notazioni (P) ed (E) indicano, rispettivamente, dati di preconsuntivo e previsioni (cfr. Appendice per le fonti).

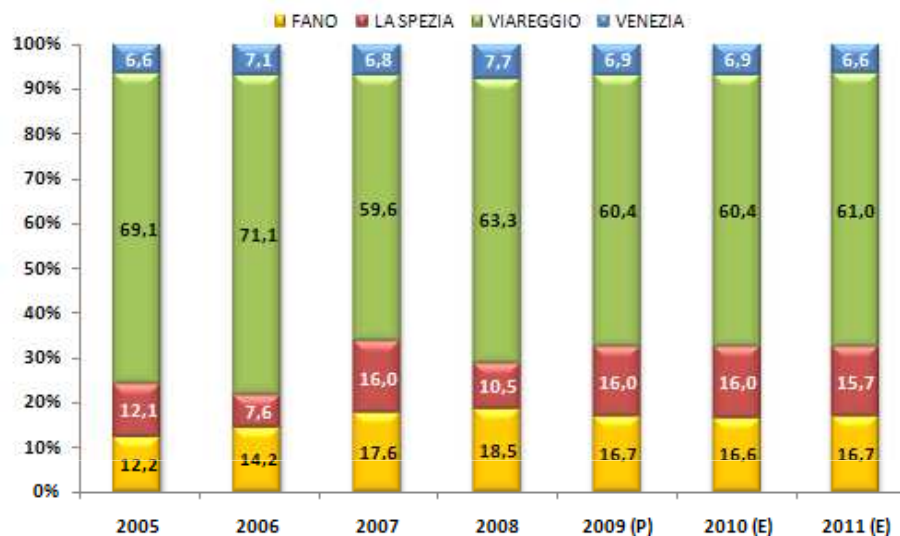
# I singoli Distretti rispetto ai “Distretti Aggregati”



% Produzione su Distretti Aggregati



% Export su Distretti aggregati



❑ Considerando i **singoli distretti in rapporto al loro aggregato**, spicca l’**incidenza molto elevata del polo di Viareggio** (intera filiera provinciale di Lucca) in termini sia di **produzione (56,8% nella media 2005-2009)**, sia di **export (64,7%)**: dati comunque non sorprendenti, vista la dimensione e la specializzazione produttiva del distretto viareggino, che riflettono anche i valori particolarmente positivi registrati nel 2005 e nel 2006.

❑ Nel **biennio di previsione**, le quote dei distretti in esame dovrebbero sostanzialmente stabilizzarsi sui livelli toccati nel 2009; per **Viareggio** si attende un **lieve recupero nel 2011**. In una **valutazione d’insieme**, il distretto di **La Spezia** mostra la **migliore tenuta** mentre quello di **Venezia<sup>(\*)</sup>** accusa un **moderato ridimensionamento**.

(\*) Si ricorda in proposito l’esclusione del giro d’affari collegato al sito di Marghera di Fincantieri



# Agenda

---

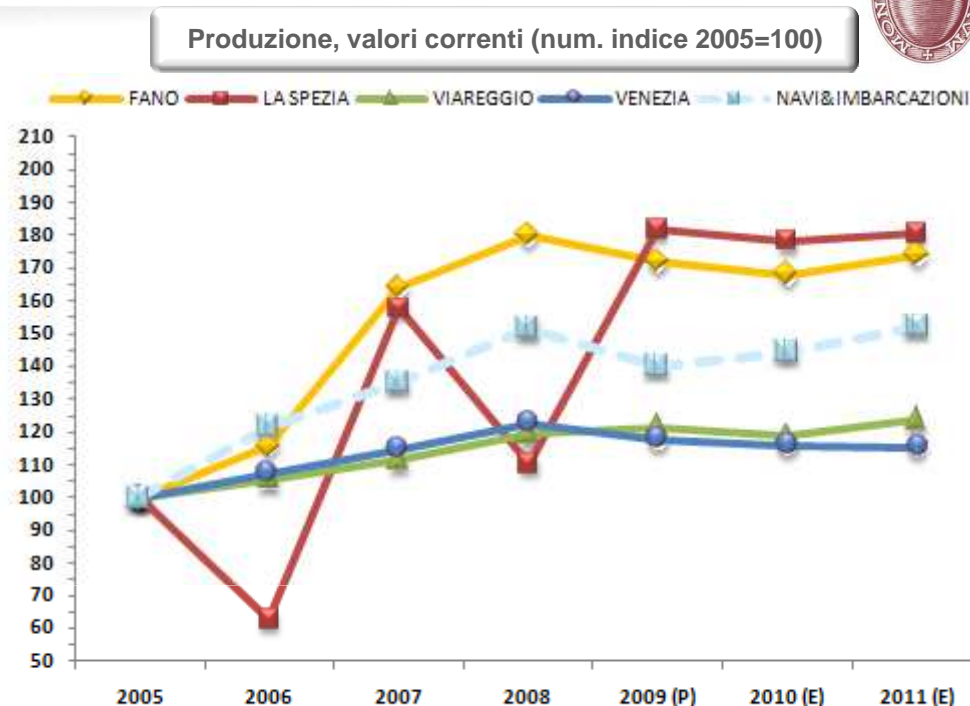


## Distretti vs. Comparto: congiuntura e previsioni

# Distretti vs. Comparto: andamento della produzione



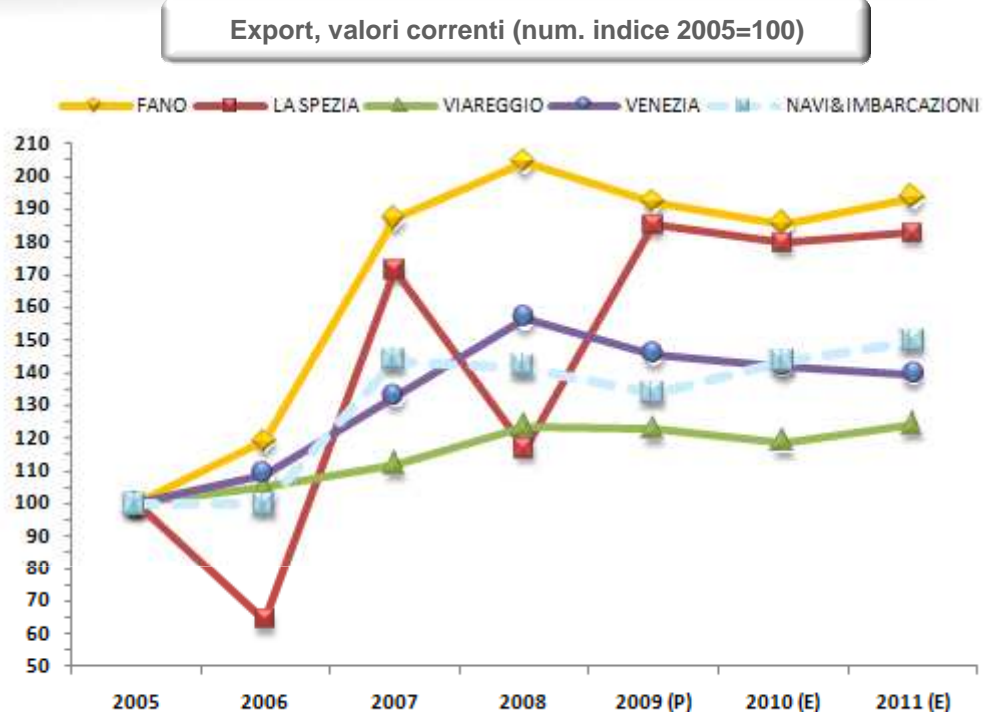
□ Fino al 2008, l'andamento della produzione in termini nominali risulta in crescita significativa, sia per l'industria nazionale di riferimento, sia per i quattro distretti considerati; tra questi, il comprensorio di Fano mostra il ritmo di sviluppo più sostenuto, mentre il distretto di La Spezia - dove la costruzione di navi commerciali e militari rappresenta un'attività importante - si distingue per il profilo tendenziale particolarmente altalenante.



□ Nel 2009, l'impatto della crisi è rilevante per il comparto industriale e per i distretti di Fano e Venezia, penalizzati dalla specializzazione produttiva nella cosiddetta "nautica minore"; a parte La Spezia, in netta controtendenza, Viareggio mostra una tenuta migliore. Tutti i distretti però dovrebbero registrare un ripiegamento dell'attività nel 2010, a fronte di un ritorno alla crescita per l'industria nazionale.

□ Nel 2011 la produzione è attesa in aumento per Viareggio (+4,3% a/a), Fano (+3,6%) e La Spezia (+1,3%); a Venezia ancora in lieve riduzione (-0,4%). In termini reali, dato il previsto rincaro dei principali input utilizzati, solo Viareggio e Fano resterebbero su valori positivi e comunque più contenuti rispetto all'industria nazionale. Da notare infine che il distretto di La Spezia dovrebbe consolidare nel biennio di previsione i più elevati livelli produttivi raggiunti nel 2009.

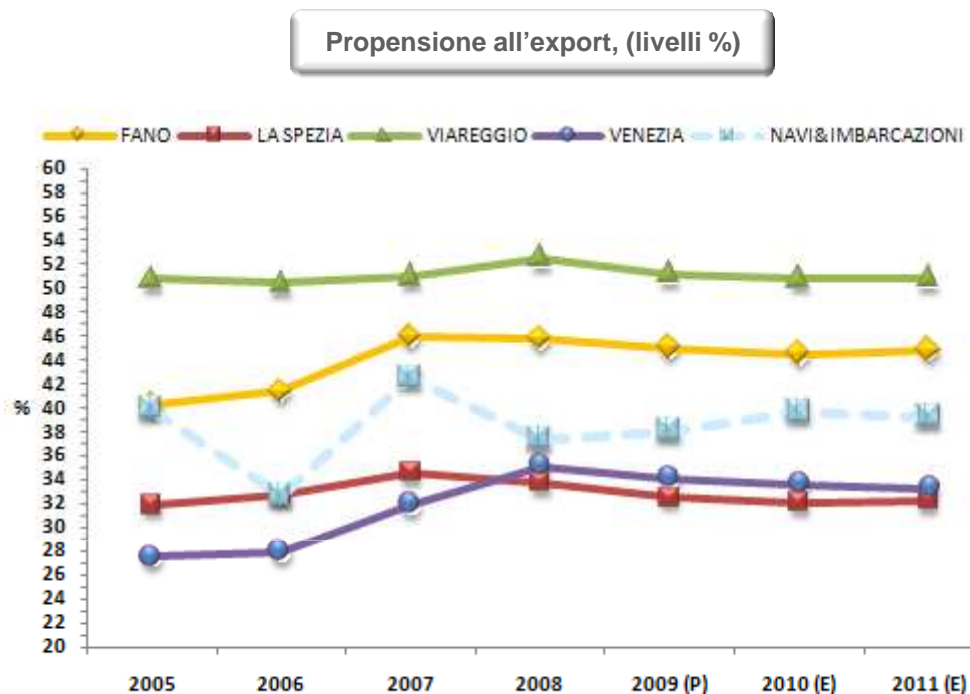
# Distretti vs. Comparto: andamento delle esportazioni



❑ Fatta eccezione per la marcata crescita dell'export del comparto nazionale nel 2007 (causata dall'impennata dei flussi in valore verso l'America centro-meridionale) e del distretto di Venezia tra il 2006 e il 2008, **l'evoluzione delle esportazioni nell'arco di tempo esaminato mostra un profilo tendenziale sostanzialmente analogo a quello già rilevato per la produzione**, dato il significativo peso relativo dei flussi commerciali verso l'estero in tale tipologia di attività.

❑ Anche in questo caso, pertanto, a differenza di quanto atteso per l'industria nazionale, un **moderato recupero dell'export** per i distretti esaminati è **previsto solo a partire dal 2011** con riferimento a **Viareggio (+4,4% a/a)**, **Fano (+4,3%)** e **La Spezia (+1,7%)** mentre per **Venezia** dovrebbe ancora proseguire la **tendenza riflessiva (-1,6%)**.

# Distretti vs. Comparto: propensione all'export



❑ Per effetto delle dinamiche prima evidenziate, nel biennio di previsione la **quota di fatturato destinata all'estero** (propensione all'export) dovrebbe risultare **in ripresa rispetto al livello del 2009 per il comparto nazionale (+1,4pp in media)** e invece **in lieve riduzione per i distretti esaminati** (intorno a **-0,3/-0,4pp per Fano, La Spezia e Viareggio** e circa **-0,6pp per Venezia**); **in nessun caso, comunque, verrebbero recuperati i livelli raggiunti tra il 2007 e il 2008.**

❑ In **livello assoluto, Viareggio** (unico caso di **propensione all'export superiore al 50%**) e **Fano (45% nel 2009)** risultano ben **al di sopra della media nazionale (38% circa)**; **La Spezia e Venezia**, invece, destinano all'export **circa 1/3 della produzione.**

# Agenda

---



## Distretti vs. Comparto: evidenze di bilancio

# Distretti vs. Comparto: evidenze di bilancio

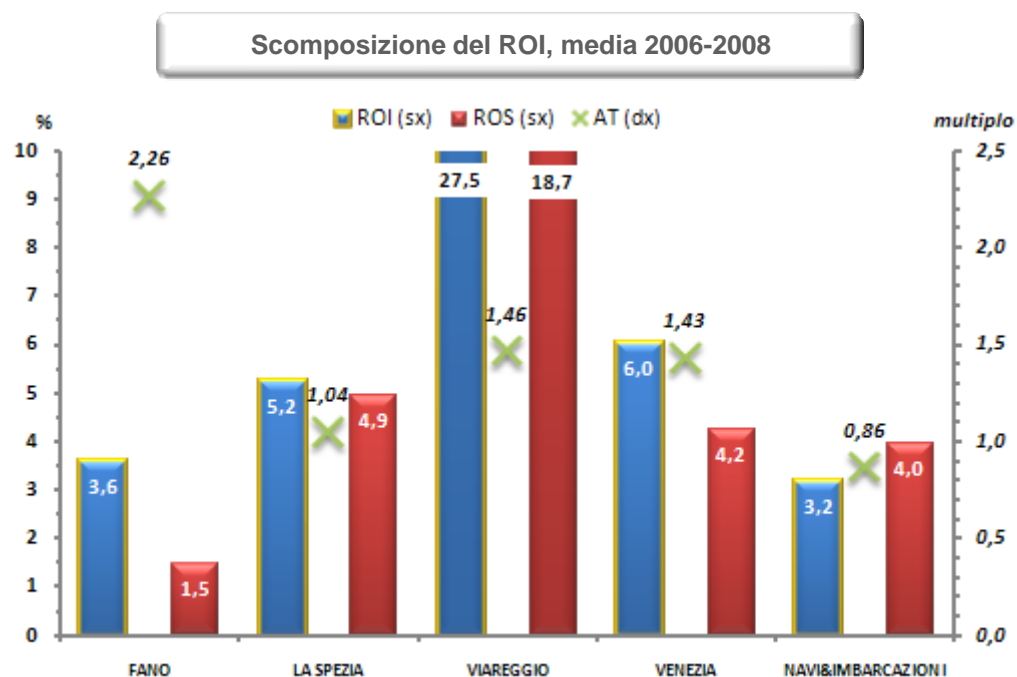


- ❑ La disponibilità dei bilanci relativi agli **esercizi dal 2006 al 2008** (i conti del 2009, disponibili dalla fine di quest'anno, sono comunque previsti molto critici) per un campione rappresentativo delle società di capitale operanti nei distretti della cantieristica considerati e nel comparto nazionale delle "Navi e Imbarcazioni" consente di effettuare un **confronto sui rispettivi *key performance indicators medi*** (cfr. appendice per la legenda degli indicatori).
- ❑ 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 intra-distretti e con l'industria di riferimento va naturalmente inteso come una indicazione di massima**, in presenza di differenti specializzazioni produttive tra i distretti e, spesso, all'interno dello stesso distretto, nonché di difformità strutturali tra le aziende distrettuali e quelle non appartenenti ai distretti.
- ❑ E' infine da tener presente che i dati di bilancio 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 quell'esercizio e, per essi, anche della media triennale.

# Distretti vs. Comparto: scomposizione del ROI



- Nella **media 2006 - 2008**, il **ROI dei distretti** analizzati è stato **superiore a quello dell'industria nazionale di riferimento**.
- Dal grafico in basso, che scompone la redditività della gestione industriale nelle due leve principali, risulta **per tutti i distretti** esaminati un **moltiplicatore del capitale investito (AT) superiore all'unità** e comunque **più elevato rispetto a quello del comparto** (pari a 0,86x), a testimonianza di una maggior efficienza del ciclo produttivo e, in particolare, di una migliore gestione delle scorte.
- In termini di **redditività delle vendite (ROS)** la performance dei vari distretti è, invece, molto più variegata. A parte il caso di **Viareggio** (le cui aziende, in virtù della specializzazione produttiva nel segmento di lusso, beneficiano di un **mark-up molto elevato**), si segnala **La Spezia** con un *Return On Sales* medio di **quasi 1pp maggiore di quello del comparto**; **Venezia** risulta pressoché **allineata**.

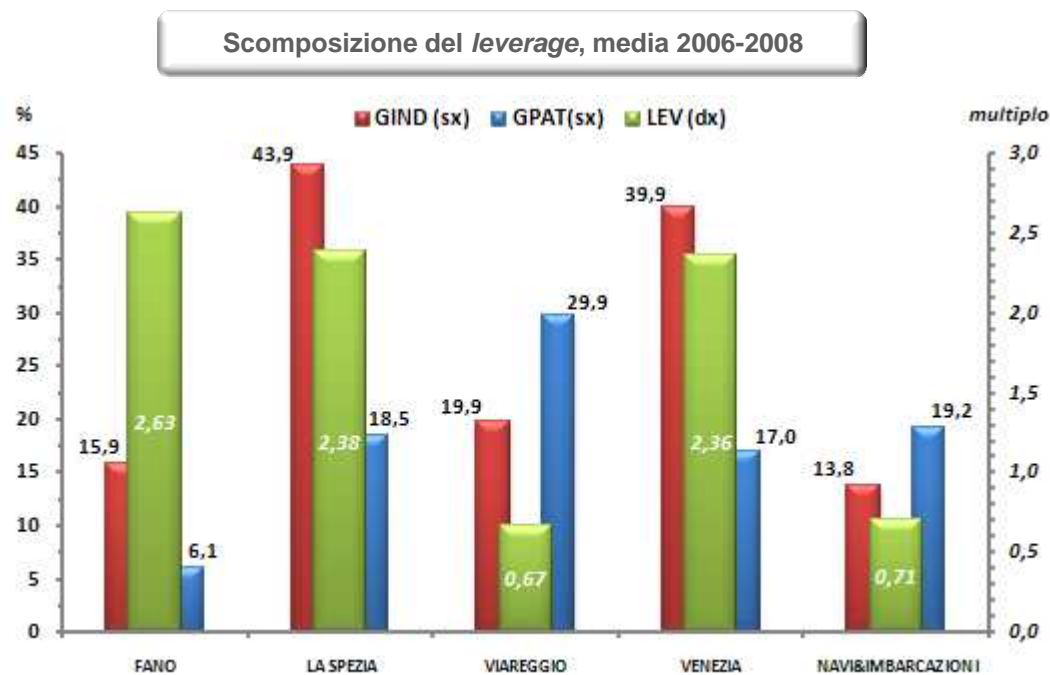


□ Per quanto riguarda **Fano**, va anzitutto precisato che il **campione di bilanci aziendali non include i cantieri più grandi di rilevanza internazionale**, allo scopo di meglio rappresentare la realtà produttiva tipica del distretto, costituita in gran parte dalla costruzione in serie di imbarcazioni di dimensione medio-piccola. La graduale erosione, nel corso del triennio considerato, del Margine Operativo Netto (conseguenza della contenuta dinamica del giro d'affari e dello sfavorevole andamento dei costi di produzione) è all'origine del **basso livello del ROS**; questo, peraltro, viene più che **compensato da un valore medio molto elevato del moltiplicatore del capitale investito**.

# Distretti vs. Comparto: scomposizione della leva finanziaria



- Analizzando l'assetto della struttura finanziaria, si riscontra una certa differenziazione sia tra i vari distretti sia tra questi e il microsetto.
- L'impresa "media" dei distretti di **Fano**, **La Spezia** e **Venezia** si caratterizza per un **leverage (LEV)** decisamente **superiore a quello del comparto** (nell'ordine, 2,63x, 2,38x e 2,36x a fronte di 0,71x) mentre il valore relativo a **Viareggio** (0,67x) risulta sostanzialmente **allineato**. Come si evince dal grafico sottostante, ciò rappresenta il **risultato delle diverse combinazioni** nei conti aziendali **tra il grado di indebitamento (GIND) e il grado di patrimonializzazione (GPAT)**, il rapporto del primo sul secondo essendo appunto la leva finanziaria. Al riguardo, occorre anzitutto notare che il **GIND delle aziende distrettuali è in media sempre superiore a quello del comparto e, in particolare per La Spezia e Venezia, è molto più elevato**.



- Mentre però nel caso di **Viareggio** il maggiore indebitamento è compensato da un **grado di patrimonializzazione nettamente superiore al dato del comparto** (29,9% a fronte di 19,2%), negli altri distretti GPAT risulta **in linea (La Spezia 18,5%) o inferiore (Venezia 17,0% e, soprattutto, Fano 6,1%)**, con il risultato prima evidenziato in termini di leva finanziaria. Il livello molto elevato di quest'ultima nel caso di Fano è quindi pressoché interamente dovuto alla componente della capitalizzazione, in quanto il grado di indebitamento è il più contenuto tra i distretti esaminati ed è solo di poco superiore a quello medio dell'industria di riferimento.

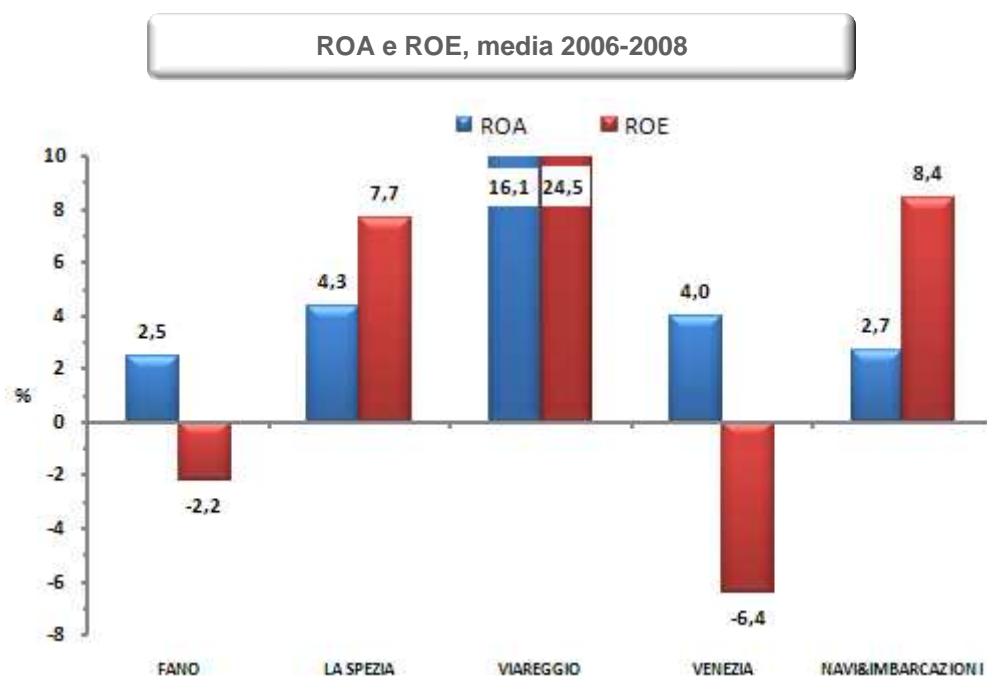


# Distretti vs. Comparto: ROA e ROE



I risultati in termini di **ROA** e **ROE** riflettono le considerazioni già espresse in precedenza con riferimento alla redditività della gestione industriale ed alle sue leve componenti. Ciò vale in particolare per l'azienda "tipo" di **Viareggio**, con **risultati di gran lunga superiori a quelli del comparto nazionale** in virtù di una posizione di **oligopolio nel segmento produttivo più "esclusivo"**, e per quella di **La Spezia**, dove le **grandi commesse commerciali e militari** fungono da **ammortizzatore durante le fasi negative del ciclo**.

Diverso è invece il discorso per **Fano e Venezia**. I bilanci disponibili - che, in funzione del tessuto produttivo e della tipologia di lavorazione tipici dei due distretti, si riferiscono principalmente alle aziende di minore dimensione - evidenziano **diverse criticità già a partire dal 2007**.



Ciò si traduce in una **perdita netta nella media del triennio considerato** e, di conseguenza, in un ROE negativo, particolarmente marcato nel caso del distretto di Venezia. Il livello medio del ROA - che nella nostra definizione è basato sul margine operativo netto - si mantiene invece positivo per ambedue i distretti e, nel caso di Venezia, anche al di sopra del valore registrato dall'industria nazionale di riferimento.



## Le provincie di riferimento dei Distretti

# La demografia delle imprese



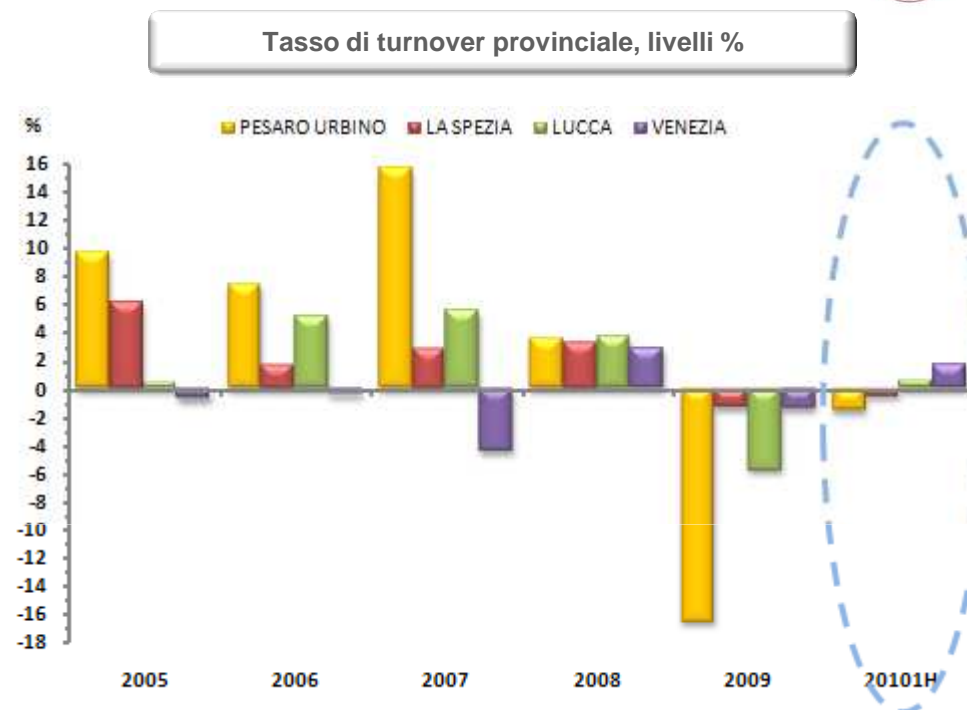
□ I dati disponibili consentono di specificare la **demografia provinciale delle imprese** solo fino agli **"Altri mezzi di trasporto"**, livello gerarchico superiore al comparto delle "Navi e imbarcazioni" (cfr. pag. 14).

□ Fino al 2008 il **tasso di turnover ("saldo iscritte-cessate nette" su "attive")\*** si è mantenuto positivo per le imprese di tutte le provincie in esame, ad eccezione di Venezia, ove è risultato negativo nel 2005 e nel 2007.

□ Il **trend positivo** si è **invertito nel 2009**, in concomitanza con la fase acuta della recessione economica; la contrazione è stata più accentuata per Pesaro Urbino e Lucca.

□ Le evidenze parziali del **primo semestre 2010** segnalano un **miglioramento** rispetto all'anno precedente: il tasso di turnover di Lucca e Venezia è tornato positivo; quello di Pesaro Urbino e La Spezia resta negativo ma su livelli contenuti.

□ Sempre nel **primo semestre del 2010**, su base **tendenziale annua** le ore autorizzate di **CIG ordinaria, straordinaria e in deroga per le imprese della Meccanica delle provincie esaminate sono risultate** in aumento del 141% per Viareggio, del 119% per Pesaro Urbino e del 15% per Venezia; per La Spezia, invece, si è registrato un calo del 22%.



(\*) L'indicatore qui utilizzato può fornire utili informazioni in termini di tendenze di fondo dei movimenti demografici delle imprese nelle provincie esaminate ma non corrisponde alla definizione ISTAT di tasso di turnover netto. Anche se le **imprese cessate** sono **depurate delle "cessate d'ufficio"**, le nuove iscritte non coincidono, ad esempio, con le nate "reali": l'approssimazione è tanto più ampia quanto maggiori risultano le operazioni di trasformazione societaria o comunque collegate ad unità produttive già esistenti.

# Il credito alle imprese: dinamica degli impieghi (1/2)



❑ I grafici riportati alla pagina seguente offrono una **rappresentazione comparata** dell'andamento degli **impieghi bancari alle imprese nelle provincie di riferimento dei distretti** considerati. Non essendo disponibile l'apertura per branche di attività economica, il massimo livello di dettaglio è rappresentato dall'**industria manifatturiera**; il periodo di osservazione copre i trimestri da **dicembre 2008** a **marzo 2010** (ultimo dato disponibile) e, pertanto, corrisponde in gran parte alla fase più critica nella storia recente della dinamica del credito.

❑ Nelle provincie di **Pesaro Urbino, Venezia e Lucca** si registra un **rientro progressivo dello stock di erogazioni per tutto il 2009** (con la parziale eccezione del dato delle imprese manifatturiere della provincia toscana, in lieve recupero nell'ultimo trimestre dell'anno); in tutte le tre provincie, la **linea relativa al settore manifatturiero** resta **costantemente al di sotto di quella riferita al totale delle imprese** fin dall'inizio del periodo di osservazione, con variazioni tendenziali annue negative già a partire dal primo trimestre 2009 (per Lucca, da dicembre 2008). Peraltro, nel **primo trimestre dell'anno in corso**, emergono **segnali di ripresa**: le prossime osservazioni potranno confermare se si tratta di una vera e propria inversione di tendenza.

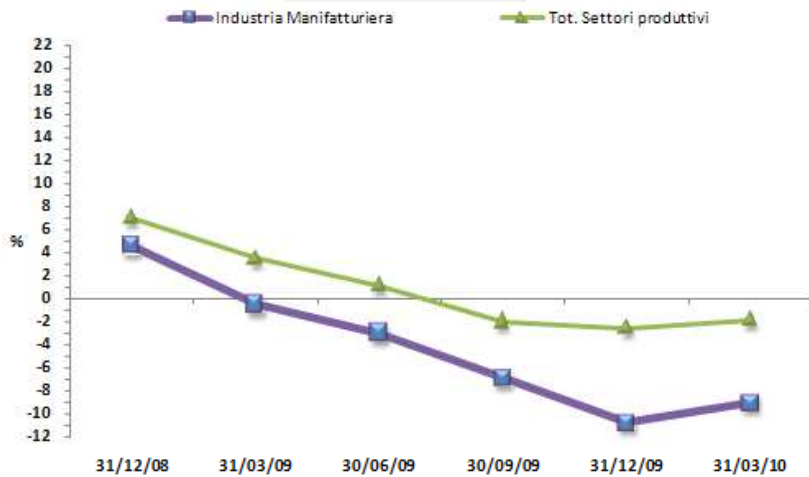
❑ La **situazione** nella provincia di **La Spezia**, invece, è per certi versi **speculare** a quella appena descritta. **Fino al terzo trimestre 2009**, la **dinamica** degli impieghi è risultata **positiva**, con **tassi di variazione tendenziali** sostanzialmente stabili per il totale dei settori produttivi e **in aumento per le imprese del manifatturiero**; nell'**ultima parte dell'anno**, il **ritmo di crescita** è **decelerato bruscamente** e, limitatamente al totale dei settori produttivi, è diventato negativo. **Nonostante il mercato rallentamento**, l'**andamento del credito all'industria manifatturiera** è rimasto **sostenuto anche a marzo 2010**.

# Il credito alle imprese: dinamica degli impieghi (2/2)

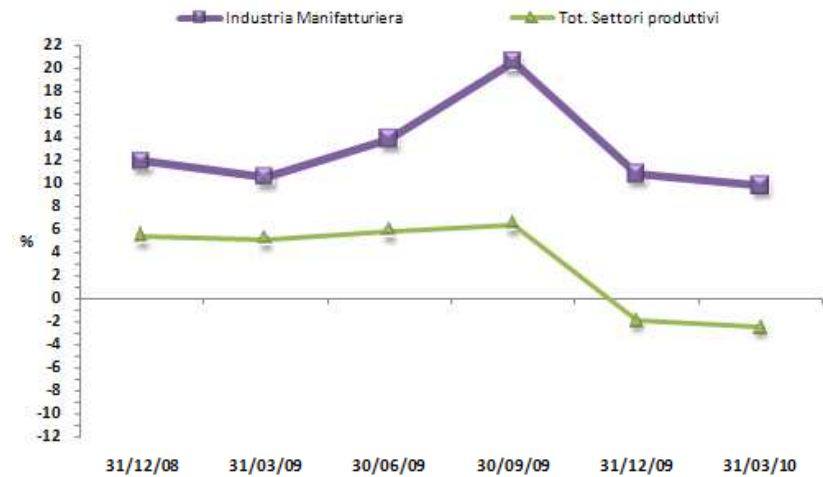


## IMPIEGHI VIVI, VARIAZIONI % TENDENZIALI A 12 MESI

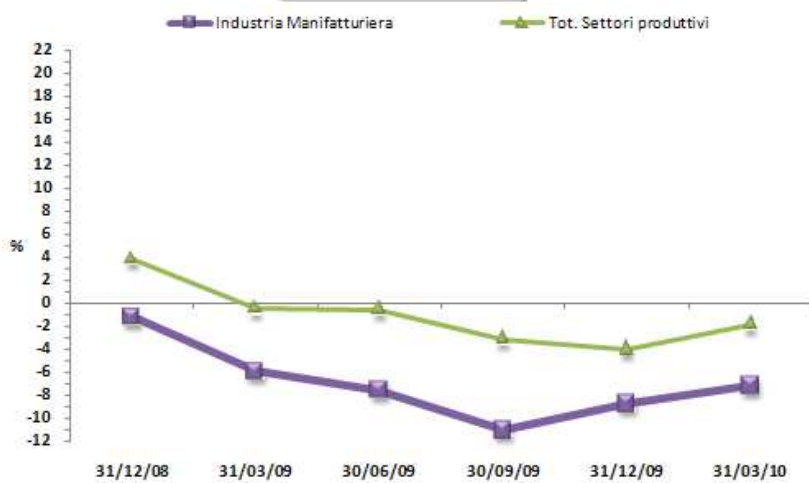
**Pesaro Urbino**



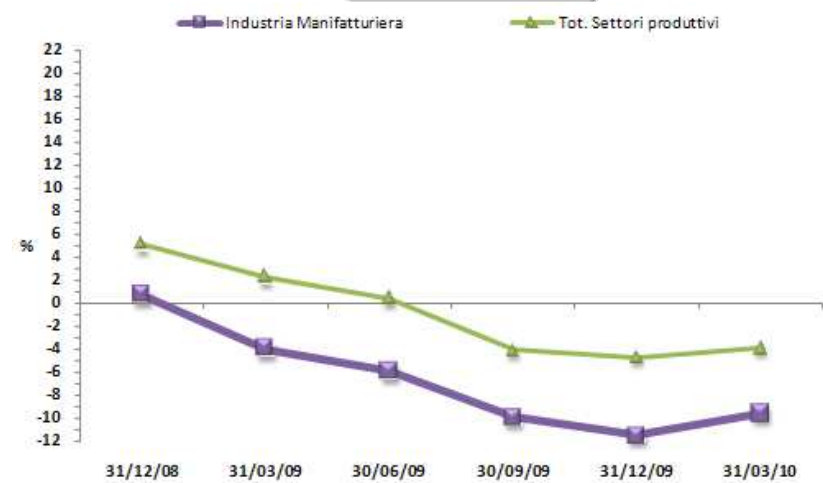
**La Spezia**



**Lucca**



**Venezia**



## Il credito alle imprese: tasso di decadimento (1/2)

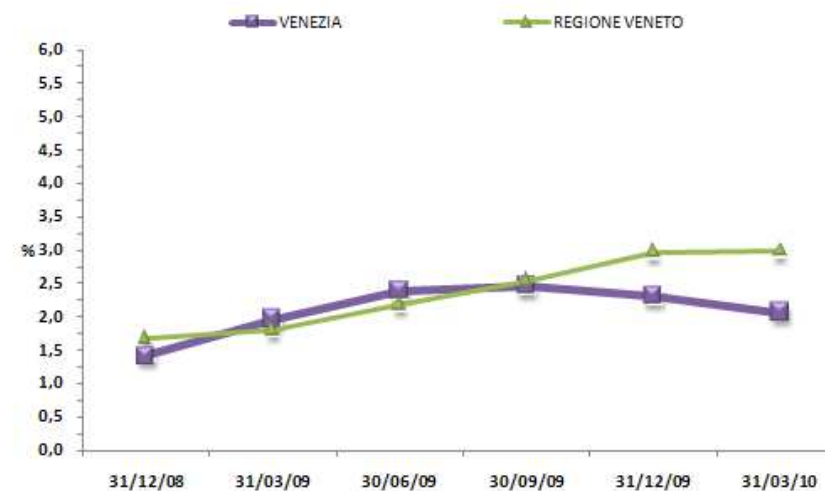
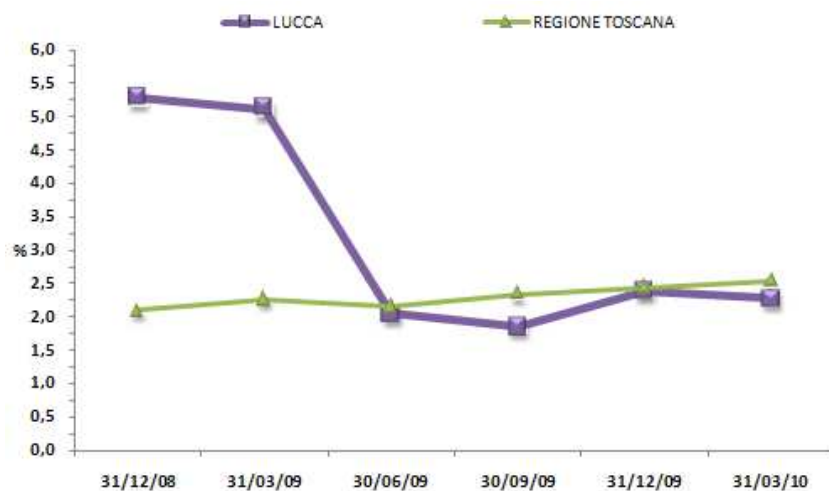
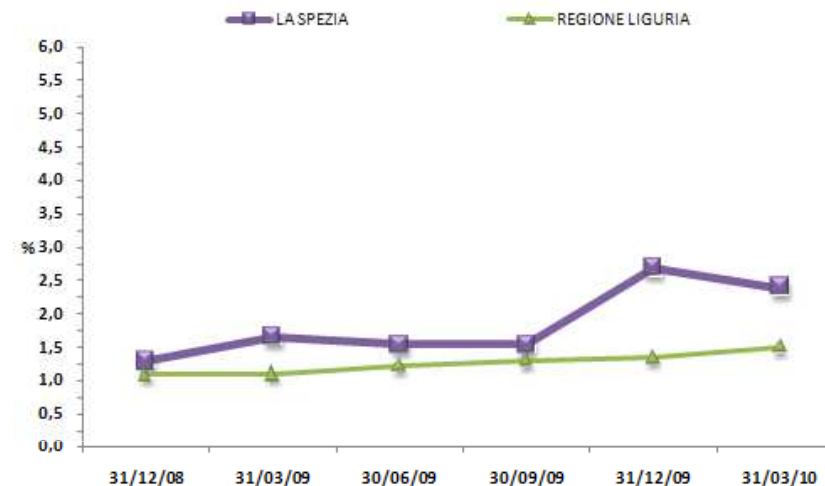
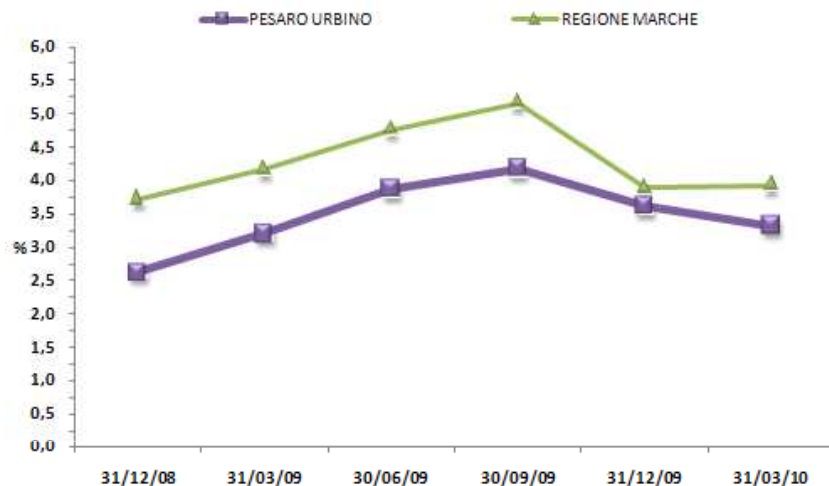


- ❑ Con riferimento al **medesimo arco temporale** considerato per la dinamica del credito, i grafici nella pagina successiva visualizzano i livelli del **tasso di ingresso in sofferenza delle imprese nelle provincie esaminate, in termini annualizzati** (cfr. appendice per la definizione) che rappresenta un diffuso criterio di misurazione della qualità del credito erogato. In questo caso, tuttavia, **non** essendo **disponibile l'apertura settoriale**, le informazioni riguardano **solo il totale delle imprese**; al dato provinciale si affianca anche quello della regione di appartenenza, in modo da verificare eventuali disallineamenti.
- ❑ **A parte** il caso di **Lucca**, di cui si dirà oltre, e pur nella diversità delle situazioni riscontrate, appare anzitutto evidente un **complessivo deterioramento della qualità del credito**, come peraltro è ragionevole attendersi nelle fasi di crisi economica. **Nell'arco di tempo considerato**, nonostante le riduzioni verificatesi tra la fine del 2009 e l'inizio del 2010, il **tasso di decadimento è aumentato di 64bps a Venezia, 69bps a Pesaro Urbino e 109bps a La Spezia**.
- ❑ Il **profilo di crescita** è peraltro **diverso nelle tre provincie**: nel caso di Pesaro Urbino e di Venezia, il tasso di decadimento è salito costantemente fino a settembre 2009, per poi flettere nei trimestri successivi; al contrario, a La Spezia è risultato fino a quella data pressoché stabile, mentre è aumentato significativamente a dicembre 2009.
- ❑ Per quanto concerne la **provincia di Lucca**, occorre notare che il marcato calo del tasso di decadimento a metà 2009 è dovuto al riassorbimento del **notevole "picco" delle sofferenze rettifiche** (numeratore del rapporto, cfr. appendice per la definizione) intervenuto **a giugno 2008** (e "trascinato" ai tre trimestri successivi per effetto della procedura di annualizzazione): si tratta quindi, più che di un miglioramento della qualità del credito, di un **ritorno alle condizioni preesistenti l'eccezionale evento di default**.

# Il credito alle imprese: tasso di decadimento (2/2)



TASSO DI DECADIMENTO ANNUALIZZATO - TOTALE SETTORI PRODUTTIVI PROVINCIA E REGIONE (livelli %)



# Agenda

---



# Appendice



# Fonti

---



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

- ✓ Slide 5, 10: UCINA
- ✓ Slide 7-9: banche dati CONISTAT, COEWEB
- ✓ Slide 14; 23-24; 26-29; 31-33: banche dati CONISTAT, COEWEB, Databank (Cerved Group) e Prometeia.
- ✓ Slide 35: banche dati Movimprese e INPS.
- ✓ Slide 37, 39: Banca d'Italia (Bollettino Statistico e relativo supplemento, Base Informativa Pubblica, Statistiche Provinciali).

# Definizioni (1/2)



## 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.).
- ❑ **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.
- ❑ **ROA** (Return On Assets): misura le redditività operative 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.

## Definizioni (2/2)



### AGGREGATI E INDICATORI DEL CREDITO

- ❑ **IMPIEGHI VIVI:** impieghi al netto delle sofferenze e dei pct attivi; non sono corretti per gli importi delle cartolarizzazioni eventualmente effettuate.
- ❑ **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 rettificate" (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 corrispondenti valori degli impieghi vivi.



---

**Focus:**  
***MPS Leasing e Factoring***  
**per la nautica**



**MPS**

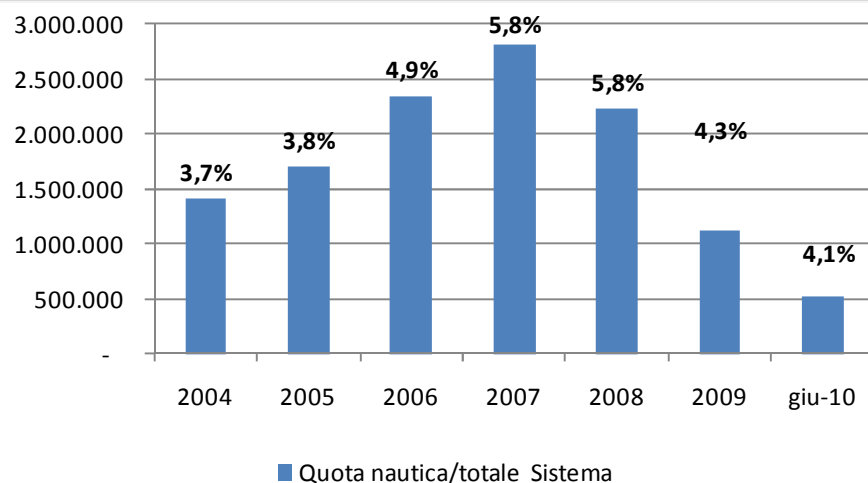
---

**LEASING & FACTORING**  
**GRUPPO MONTEPASCHI**

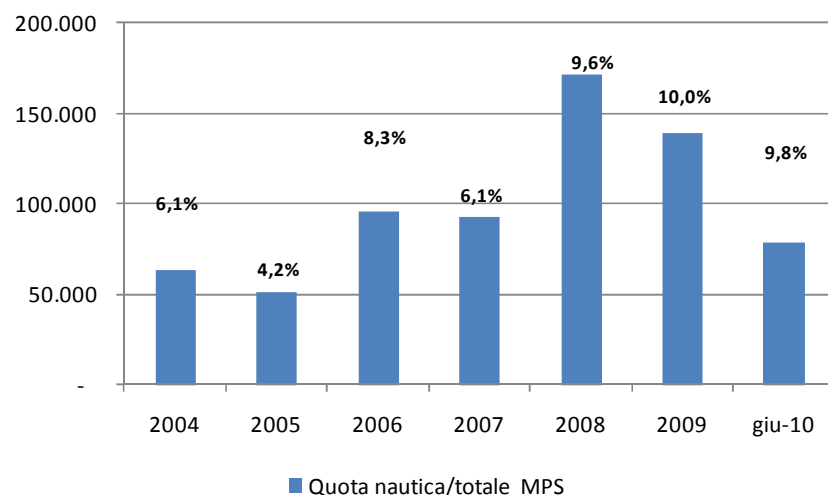
## Il leasing nautico: comparazione Mps L&F vs Sistema



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



### Il leasing nautico e suo peso sul totale stipulato- Dati MPS L&F

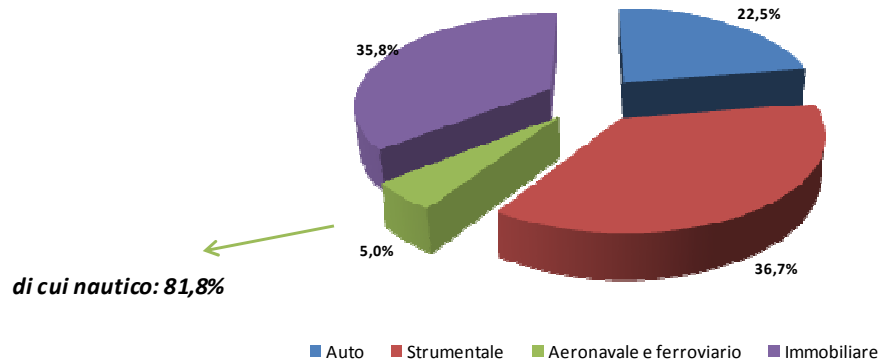


- ❑ Pur in presenza di una evidente contrazione del mercato della nautica, in conseguenza della crisi economica, il leasing nautico continua a risultare lo strumento più idoneo per l'acquisto di un'imbarcazione.
- ❑ Il totale **stipulato del nautico** (nautica da diporto + navale commerciale) è stato nel **2009 pari a 1,1 mld €**, per una quota del 4,3% sul totale stipulato.
- ❑ La flessione del comparto nautico nel **2009 (-49,6% su a.p.)** ha di fatto riportato il valore dei contratti stipulati al livello raggiunto nel 2001; considerando, infatti, gli ultimi 6 anni, il **CAGR (2004 - 2009) dello stipulato nautico è stato del -4,4%**.
- ❑ **Nel 2009 MPS Leasing & Factoring** ha mostrato una flessione decisamente più contenuta rispetto a quella di mercato: **-19,5% su a.p.**
- ❑ A differenza del dato di mercato, il **CAGR (2004-2009) dello stipulato nautico di MPS L&F risulta positivo (+16,8%)** con un'incidenza sul totale stipulato che cresce al **10,0%**.
- ❑ I dati di **giugno 2010** non sembrano mostrare un segnale di inversione sia per il mercato sia per MPS L&F.

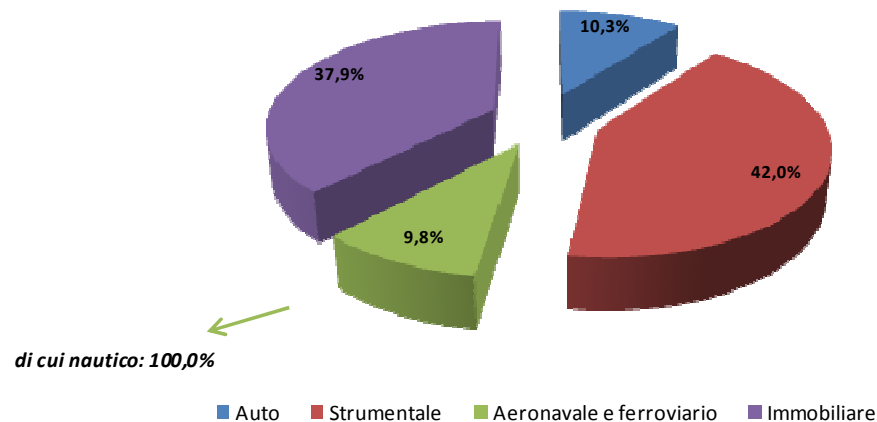
## Stipulato leasing: ripartizione per categorie prodotto - Sistema vs MPS L&F



### Ripartizione stipulato totale per categorie di prodotto - Sistema



### Ripartizione stipulato totale per categorie di prodotto - MPS

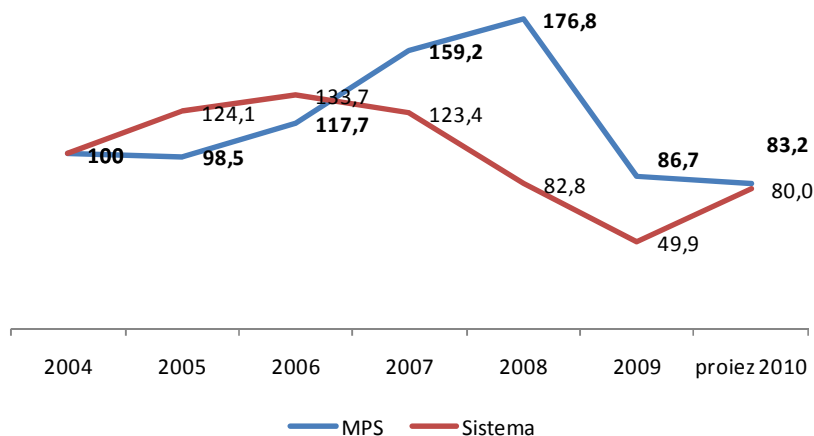


- ❑ Il leasing navale comprende due sottosegmenti (nautica da diporto e navale commerciale) ed è una delle branche che compongono il leasing aereonavale e commerciale.
- ❑ Al 30 giugno 2010 il leasing aereonavale e commerciale rappresenta in MPS L&F il 9,8% del totale stipulato rispetto al dato di sistema pari al 5,0%.
- ❑ MPS Leasing & Factoring grazie alla consolidata esperienza nel settore della nautica e nell'ottica di confermarsi banca di riferimento per la nautica da diporto, registra al 30.06.2010 una quota dell'8,8% di stipulato nautico sul totale, a fronte di una quota di Sistema del 3,9%.

# Evoluzione stipulato leasing - MPS L&F vs Sistema

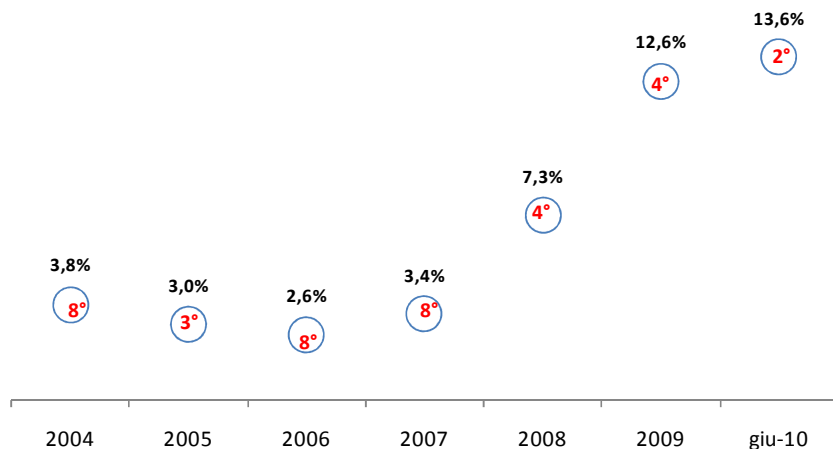


Nautica da diporto: andamento indicizzato MPS vs Sistema



- ❑ L'andamento indicizzato (2004-2009) dello stipulato "nautica da diporto" mostra, dopo la costante crescita degli anni precedenti, la **contrazione intervenuta nel 2009 per MPS L&F**, a fronte dell'andamento del Sistema che evidenzia una flessione progressiva a partire dal 2007.
- ❑ **Le proiezioni al 2010** indicano per MPS L&F una **riduzione del gap nei confronti del Sistema**.
- ❑ **MPS Leasing & Factoring** a giugno 2010 detiene il **13,6% di quota di mercato** del leasing da diporto, attestandosi come **secondo operatore italiano** nel comparto.

Evoluzione % quota di mercato Gruppo MPS Leasing da diporto e relativa posizione rispetto all'intero sistema



# Contatti

## Area Pianificazione Strategica, Research & IR

Alessandro Santoni

### Research

Stefano Cianferotti

### Investor Relations

Elisabetta Pozzi

### Pianificazione Strategica e Business Development

Marco Torre

### Macroeconomia e Congiuntura

Lucia Lorenzoni – Nicola Zambli

### Rating e Debito

Simone Maggi – Paola Fabretti

### Pianificazione Strategica

Antonio Cillis – Laura Governi – Catia Polli

Maria Francesca Mormando

### Mercati Creditizi

Marcello Lucci – Antonella Rigacci

Raffaella Stirpe – Claudia Ticci

### Distretti e Territori

Pietro Ripa – Giuseppe Alfano

### Business Development

Giovanni Papiro – Guido Poli

Cesare Limone – Lorenzo Burelli

### Autori Pubblicazione

Giuseppe Alfano

Pietro Ripa

Raffaella Stirpe

Email: [giuseppe.alfano1@banca.mps.it](mailto:giuseppe.alfano1@banca.mps.it)

[pietro.ripa@banca.mps.it](mailto:pietro.ripa@banca.mps.it)

[raffaella.stirpe@banca.mps.it](mailto:raffaella.stirpe@banca.mps.it)

Tel: +39 0577-296909

+39 0577-298886

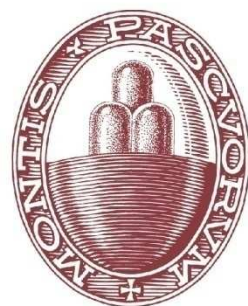
+39 0577-299908

Si ringrazia Serena Russo per la preziosa collaborazione alla realizzazione del report

# Disclaimer

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 has 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. Banca Monte dei Paschi undertakes 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 Banca Monte dei Paschi. 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 Banca Monte dei Paschi to any such person. Under no circumstances should Banca Monte dei Paschi and their shareholders and subsidiaries or any of their employees be directly contacted in connection with this information





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

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