LA·NAUTICA·IN

C1FR3

MONITOR

TREND DI MERCATO **2020/2021**



CONFINDUSTRIA NAUTICA

FONDAZIONE EDISON

LA·NAUTICA·IN

C1FR3

MONITOR

N. 3

TREND DI MERCATO **2020/2021**

CON IL PATROCINIO DEL

Ministero
delle Infrastrutture
e dei Trasporti

CONFINDUSTRIA
NAUTICA

FONDAZIONE
EDISON



Indice

Prima parte

L'INDUSTRIA NAUTICA

1. IL QUADRO MACROECONOMICO DEL 2020 7
   a. Scenario internazionale 7
   b. L'economia italiana 9
2. L'INDUSTRIA DELLA NAUTICA IN ITALIA: PRECONSUNTIVO 2020 13
3. IL FINANZIAMENTO IN LEASING DELLE IMBARCAZIONI NEL 2020 17
4. IL SETTORE DEI SUPERYACHT 23
5. I TREND DI MERCATO PER L'ANNO NAUTICO 2020/2021 25
   a. Sondaggio fra le aziende associate 25
   b. I mercati globali 26

Seconda Parte

IL DIPORTISMO

6. IL PARCO NAUTICO 31
   a. In Italia 31
   b. Nel mondo 38
7. LA RICETTIVITÀ 45
   a. In Italia 45
   b. Nel mondo 49
8. LE PATENTI NAUTICHE IN ITALIA 53

Prima Parte

L'INDUSTRIA NAUTICA



1. Il quadro macro-economico del 2020

a cura di Fondazione Edison[1]

1.a Scenario internazionale

Il 2020 è stato l'anno del Covid-19. Inizialmente circoscritto ai Paesi asiatici, e prevalentemente a Cina e Corea del Sud, il virus ha fatto il suo prepotente ingresso in Europa a metà febbraio colpendo dapprima l'Italia (e la Lombardia in primis) con un'aggressività ormai nota, per poi espandersi rapidamente anche alle altre economie europee (con Spagna, Regno Unito, Francia e Germania in testa). Il contagio, in un secondo tempo, ha raggiunto il Nord America, colpendo soprattutto gli Stati Uniti (che ancora oggi sono il Paese con il maggior numero di contagi), per poi diffondersi prepotentemente anche in Sud America e penetrare anche in Africa e Australia. Assumendo, in conclusione, i tratti di una vera e propria pandemia.
Le conseguenze economiche e sociali della diffusione dell'epidemia da coronavirus non hanno tardato a manifestarsi. E, per farvi fronte, i governi dei maggiori Paesi avanzati sono intervenuti (più o meno) prontamente, introducendo misure fiscali rilevanti a sostegno dei redditi dei cittadini e delle attività produttive; mentre le banche centrali dei principali Paesi sono intervenute ripetutamente per sostenere la domanda, offrendo fondi a tassi nulli o negativi, e garantire la liquidità sui mercati.
Nonostante le ingenti misure adottate dai vari Paesi per contrastare la diffusione del virus, le ripercussioni sulle rispettive economie e, conseguentemente, sulla crescita globale sono state imponenti, di portata addirittura superiore a quelle della recessione del biennio 2008-2009. A differenza di allora però, la natura dello shock di oggi è di tipo reale (e non finanziario) e se nella prima fase ha colpito soprattutto i servizi, in cui è più elevata la componente occupazionale, non ha tuttavia tardato ad estendersi rapidamente anche al settore manifatturiero, non solo in seguito al temporaneo arresto delle attività produttive (applicato, seppur in misura differente, dalle autorità nazionali di tutte le principali economie avanzate), ma anche per via della riduzione degli scambi internazionali.
La prima parte dell'anno è stata dunque dominata dal crollo, di portata storica, dell'attività economica globale a seguito delle severe misure di contenimento del virus adottate dai governi dei Paesi più colpiti che hanno portato alla chiusura completa dell'attività produttiva in molti settori. Tuttavia, a partire dal terzo trimestre dell'anno, grazie all'allentamento delle misure restrittive e all'annuncio della disponibilità di un vaccino in tempi brevi, si è assistito ad una iniziale ripresa del ciclo economico mondiale, cui ha anche contribuito il rapido recupero della Cina, in anticipo di circa un trimestre sul resto del mondo in questa crisi economica e sanitaria.
Alla fine del 2020 il quadro sanitario ed economico è apparso piuttosto differenziato tra Asia, Europa e Stati Uniti. Nel quarto trimestre la Cina è, infatti, ormai tornata a una situazione di quasi normalità, con i contagi praticamente azzerati (stando alle statistiche ufficiali) e l'attività economica ripartita a pieno ritmo; ed anche in India e in Giappone l'emergenza sanitaria è apparsa in fase di miglioramento. Al contrario, Stati Uniti ed Europa sono nel pieno di una seconda ondata del virus, presentatosi negli ultimi mesi dell'anno con una recrudescenza in parte inattesa: qui una progressiva attenuazione dei contagi è attesa con l'arrivo della primavera grazie alla diffusione dei primi vaccini, la cui somministrazione, iniziata negli ultimi giorni di dicembre, ha visto un rapido incremento a partire dagli inizi del 2021. Non mancano, tuttavia, le incertezze in merito ai tempi della loro disponibilità per tutti, alla loro efficacia quando somministrati su larga scala e all'adeguatezza dell'attuale catena di produzione e distribuzione.
In tale contesto, stando alle ultime previsioni del FMI[2], il 2020 si chiuderà con un calo del Pil mondiale

1. con il contributo di Marco Fortis e Monica Carminati.
2. IMF, World Economic Outlook Update, January 2021

del -3,5%. Tra le grandi economie, solo quella cinese eviterà nel 2020 una flessione del Pil dando un contributo positivo al prodotto mondiale. La ripresa di Stati Uniti ed Eurozona sarà meno rapida e intensa di quella cinese, sebbene i loro Pil abbiano registrato nel terzo trimestre dell'anno una accelerata, anche superiore alle attese, cui tuttavia è seguito un nuovo rallentamento nel quarto trimestre, più accentuato nell'Eurozona, dovuto alle nuove misure di contenimento instaurate per la recrudescenza del virus. Quanto al commercio mondiale, che nei mesi estivi ha registrato una accelerazione grazie al maggior assorbimento di prodotti esteri da parte della Cina, si evidenzia su base annua una contrazione davvero significativa, stimata al -9,3% per Prometeia[3] e al -10,3% per l'OECD[4].
Entrando nel dettaglio delle principali aree economiche del pianeta, negli **Stati Uniti**, stando al FMI, il calo del Pil nel 2020 sarà del -3,4%. Permane la debolezza del mercato del lavoro e sul finire dell'anno si è osservato un peggioramento del clima di fiducia delle famiglie, complice anche l'aumento dei nuovi contagi. Le incognite sul futuro dell'economia sono legate tuttavia non solo all'evoluzione della pandemia, ma anche al passaggio dall'Amministrazione Trump all'Amministrazione Biden, tutt'altro che semplice, come messo drammaticamente in luce dall'assalto al Congresso da parte dei sostenitori di Trump in occasione della proclamazione di Joe Biden a Presidente degli Stati Uniti. Positivo, tuttavia, che membri dei due partiti, democratico e repubblicano, abbiano trovato un accordo per presentare al Congresso una proposta di interventi a sostegno dell'economia per 908 miliardi di dollari distribuiti in 10 anni, essenzialmente destinati a puntellare l'economia in questa fase di grande difficoltà.
Il quadro relativo ai **paesi emergenti** è molto vario: alcuni di essi, soprattutto asiatici, presentano buone prospettive di ripresa, anche in relazione ai successi nel contenimento del virus; mentre quelli di Africa e Sud America sono ostacolati dal fardello degli elevati debiti pubblici, che ne mettono a rischio la stabilità macroeconomica.
In **Europa**, l'elemento di maggiore rilievo è stata l'approvazione del programma Next Generation European Union, uno strumento di ripresa da 750 miliardi di euro che consentirà alla Commissione di ottenere fondi sul mercato dei capitali, con l'obiettivo di riparare i danni economici e sociali immediati causati dalla pandemia di coronavirus e, nel lungo periodo, creare un'Europa post Covid-19 più verde, digitale e resiliente.
Quanto alla dinamica economica europea[5], dopo il crollo del primo semestre, la ripresa dei mesi estivi si è rivelata non solo molto vigorosa, ma anche migliore delle attese: la forte espansione del Pil registratasi in molti Paesi Ue nel terzo trimestre dell'anno, conseguente all'allentamento delle restrizioni dovute alla pandemia, ha consentito loro di recuperare quanto perso nel secondo trimestre; tra questi l'Italia, che ha anche visto ridursi il differenziale di crescita rispetto a quello della media delle economie dell'area dell'euro. In generale, il principale driver della crescita del terzo trimestre è stato il forte recupero della domanda interna, particolarmente marcato per Francia, Spagna e Italia, e molto più contenuto per la Germania. Il quarto trimestre è stato invece all'insegna del rallentamento per Germania e Spagna, che conservano il segno positivo, e di contrazione dell'attività economica per Italia e Francia. La **Germania**, in particolare, è tra i principali Paesi europei quello che ha registrato nel terzo trimestre l'incremento congiunturale del PIL meno marcato (+8,5%), ma anche quello che nel primo semestre ha subito le minori conseguenze economiche della crisi sanitaria e uno dei pochi Paesi europei a chiudere il quarto trimestre con il segno positivo (+0,1%). A trainare la crescita tedesca sono stati soprattutto i consumi delle famiglie; meno incisivo il contributo degli investimenti; quanto alla spesa pubblica è rimasta sostanzialmente invariata per tutto il 2020. Il settore manifatturiero ha recuperato parzialmente, così come il settore dei servizi privati.
Per il 2020, la Commissione Europea stima una flessione dell'economia tedesca del -5,0%. In **Francia**, il Pil del terzo trimestre è aumentato del 18,5% rispetto al secondo; molto positivo il contributo della domanda interna, con riferimento a tutte le voci che la compongono: consumi delle famiglie, spesa pubblica, investimenti delle imprese; solo lievemente positivo l'apporto della domanda estera. Quanto ai settori, la ripresa è stata molto forte per l'industria manifatturiera (+24%), il settore delle costruzioni (+38%) e quello dei servizi privati (+16,5%). Il quarto trimestre si è chiuso invece con una contrazione del Pil del -1,3%. Nel complesso il calo del Pil francese nel 2020 è stimato dalla Commissione europea nella misura del -8,3%. In **Spagna** il rimbalzo del Pil nel terzo trimestre 2020 è stato del +16,4% rispetto al secondo trimestre dell'anno, dovuto soprattutto alla crescita dei consumi delle famiglie e degli investimenti. Positiva anche la componente estera. Il settore più performante è stato quello manifatturiero, mentre quello dei servizi ha recuperato solo parzialmente, con i comparti maggiormente colpiti dalla crisi (commercio, artistico, intrattenimento e ricreazione) ancora notevolmente al di sotto dei livelli pre-crisi. Positiva anche la chiusura del quarto trimestre, previsto in crescita del +0,4%. Nelle previsioni della Commissione europea, il calo del Pil spagnolo nel 2020 sarà del -11,0%.
Anche il **Regno Unito**, nonostante il forte recupero del terzo trimestre, che ha interessato i consumi delle famiglie, gli investimenti e la spesa pubblica, è ancora lontano dai livelli di Pil pre-Covid, segnando uno dei peggiori risultati in Europa, con un calo pari al -10% nelle previsioni del FMI: la manifattura, che ha un peso relativamente più modesto, è quella che ha recuperato di più, mentre i servizi e le costruzioni rimangono ben lontani dai livelli di inizio anno. E si profila una nuova diminuzione dell'attività economica a causa degli sviluppi dell'epidemia che nella parte finale dell'anno ha ripreso vigore nel Paese, anche in seguito alla comparsa della "variante inglese" più contagiosa, portando ad una nuova ondata di provvedimenti restrittivi. Da febbraio 2020, inoltre, il Regno Unito non è più membro dell'Unione Europea e a dicembre si è concluso il periodo di transizione della Brexit.

1.b L'economia italiana

In Italia, l'emergenza sanitaria si è venuta a sovrapporre a una condizione economica già abbastanza compromessa, che già alla fine del 2019 presentava evidenti sintomi di stagnazione solo in parte mitigati a inizio 2020 da alcuni segnali positivi provenienti dalla produzione industriale e dal commercio con l'estero, azzerati dall'esplosione della crisi pandemica.
Tuttavia, nonostante l'entità dello shock causato dal Covid-19, nel 2020 l'economia italiana ha mostrato una buona resilienza. E ad oggi la contrazione del PIL attesa per il 2020 è inferiore rispetto a quanto previsto nei primi mesi dell'emergenza sanitaria: le ultime stime dell'Istat e della Commissione Europea[6] indicano infatti un calo del Pil del -8,8% nel 2020, a fronte della stima del -12,8% nelle previsioni di giugno dell'IMF[7], del -14% nelle stime di giugno dell'OECD[8] (nel caso di una seconda ondata del virus in autunno, come poi è avvenuto) e del -11,2% nelle previsioni di luglio della Commissione Europea[9].
Le drastiche misure di contenimento dell'emergenza sanitaria adottate dal governo a partire da fine febbraio per fronteggiare l'epidemia, e rimaste in essere fino al 4 maggio, hanno infatti generato un effetto profondo sull'economia del Paese, impattando negativamente su produzione, investimenti, consumi e mercato del lavoro. Anche la domanda estera ha pesantemente risentito della forte riduzione degli scambi internazionali e il settore turistico, importante risorsa dell'economia italiana, ha subito una imponente battuta d'arresto.
Ma con la fine del *lockdown* primaverile anche l'Italia ha registrato nel terzo trimestre dell'anno un forte rimbalzo della crescita (+16%), decisamente più alto delle attese, risultando tra le economie più brillanti in Europa. Protagoniste di questo successo sono state l'industria manifatturiera e le costruzioni che, crescendo rispettivamente del +30% e del +46% rispetto al trimestre precedente, sono tornate durante l'estate ai livelli pre-Covid, con crescite record degli investimenti in beni strumentali e delle esportazioni, che hanno più che compensato le difficoltà di quei comparti dei servizi dove l'interazione sociale è preponderante, come il turismo, la ristorazione o l'intrattenimento. Oltre alla domanda estera molto positivo è stato infatti il contributo della domanda interna, con la spesa per i consumi delle famiglie in crescita del +12,4% e quella per

3. Prometeia, Rapporto di previsione, dicembre 2020.
4. OECD, Economic Outlook, December 2020.
5. European Commission, European Economic Forecasts, Winter 2021, February 2021.
6. European Commission, European Economic Forecasts, Winter 2021, February 2021.
7. IMF, World Economic Outlook, June 2020
8. OECD, Economic Outlook, June 2020
9. European Commission, European Economic Forecasts, Summer 2020, July 2020.

investimenti del +31,3%.

L'ottimismo innescato dall'andamento positivo del terzo trimestre è stato tuttavia gelato non solo dalla ripresa dei contagi nei mesi autunnali, ma anche dalla rapidità con cui il sistema sanitario si è nuovamente ritrovato sotto stress, imponendo nuove ed estese misure di distanziamento sociale. Ora l'approntamento del vaccino e l'avvio della campagna vaccinale, pur con qualche lentezza e difficoltà, sta alimentando grandi speranze.

In tale contesto, gli interventi posti in essere dal governo per contrastare gli effetti negativi sull'economia generati dalle misure di restrizione alla mobilità introdotte da metà ottobre (i cosiddetti decreti "Ristori") si sono tradotti in una manovra senza precedenti, pari al 6,6% del Pil[10], che non ha tuttavia potuto impedire una nuova contrazione del Pil nell'ultimo trimestre del 2020, pari al -2%.

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

Lo stimolo più importante per la ripresa economica potrà derivare dal programma Next Generation EU, sulla cui implementazione permangono ancora molte criticità che auspichiamo possano essere rimosse dal nuovo governo Draghi, insediatosi a febbraio 2021. In base a tale programma gli investimenti pubblici dovrebbero arrivare al 3,4% del Pil, rispetto a una media del 2,2% degli ultimi anni, il che impone che le amministrazioni pubbliche, da quelle nazionali a quelle locali, siano in grado di portare a compimento i progetti che saranno approvati dalla Commissione, così come le imprese nazionali. È inoltre cruciale che i progetti di investimento che verranno finanziati con i fondi europei siano mirati a colmare i limiti strutturali che hanno ostacolato la crescita del nostro Paese nel passato e che ad essi si accompagnino tutte quelle riforme, a partire dalla Pubblica Amministrazione, che in tutti questi anni, per quanto annunciate, non si è stati in grado di attuare. A tali condizioni gli investimenti, unitamente alla spesa aggiuntiva da essi indotta, potranno portare l'economia italiana a robusti tassi di crescita. Una sfida, senza precedenti, per l'intero sistema economico italiano che confidiamo il governo Draghi sappia cogliere e sfruttare appieno.



10. Prometeia, Rapporto di previsione, dicembre 2020.

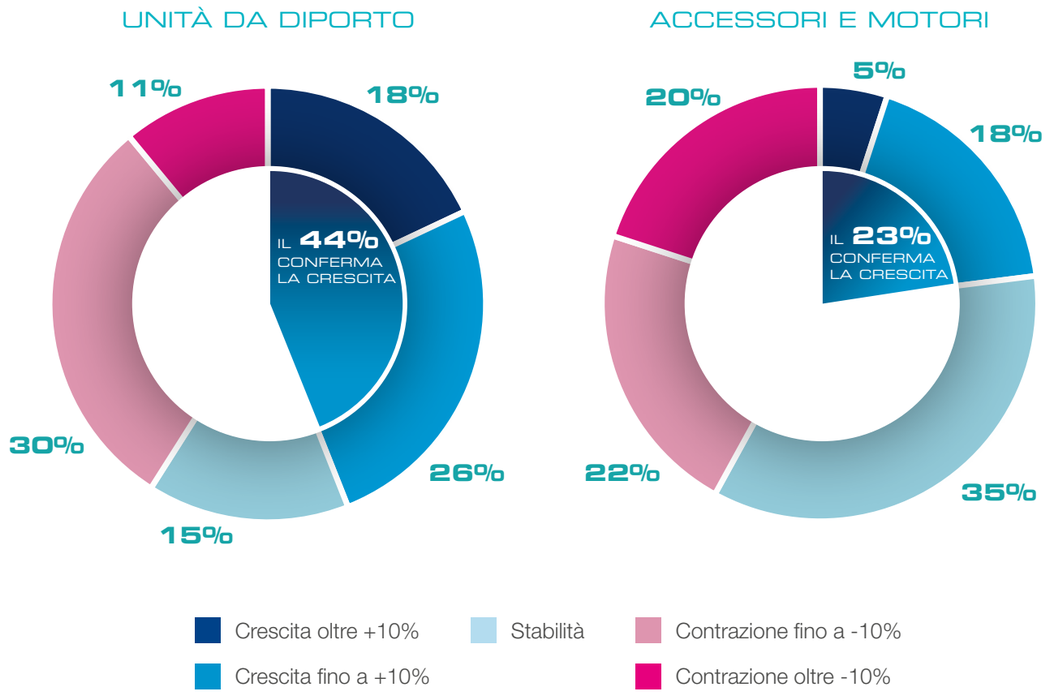


2. L'industria della nautica in Italia

Preconsuntivo 2020

Nel corso dell'Assemblea Generale di Confindustria Nautica del 16 dicembre 2020 sono stati presentati i risultati del questionario statistico relativo all'andamento del fatturato nautico, elaborato sulla base delle previsioni di chiusura dei bilanci 2020.
L'indagine, condotta dall'Ufficio Studi sulla base di un campione significativo di aziende Associate, ha confermato le indicazioni qualitative emerse alla conclusione della stagione nautica, con una evidente dicotomia fra la componente industriale e quella delle imprese del turismo nautico.
La distribuzione delle risposte per il settore delle unità da diporto appare equilibrata, con il 44% del campione che indica una crescita di fatturato e il 41% che stima una contrazione.
Dai segmenti merceologici degli accessori e dei motori emergono indicazioni più conservative: se la fascia di riduzione di fatturato risulta percentualmente simile a quella della cantieristica, quella di stabilità raggiunge il 35%, erodendo una quota di quella di crescita di fatturato.
Tali indicazioni, specificate in dettaglio nella figura 2.1, determinano una possibile chiusura del 2020 su livelli di fatturato globale analoghi a quelli

Fig. 2.1 Andamento dell'industria nautica in Italia: trend di fatturato 2020 sulla base delle previsioni di chiusura di bilancio

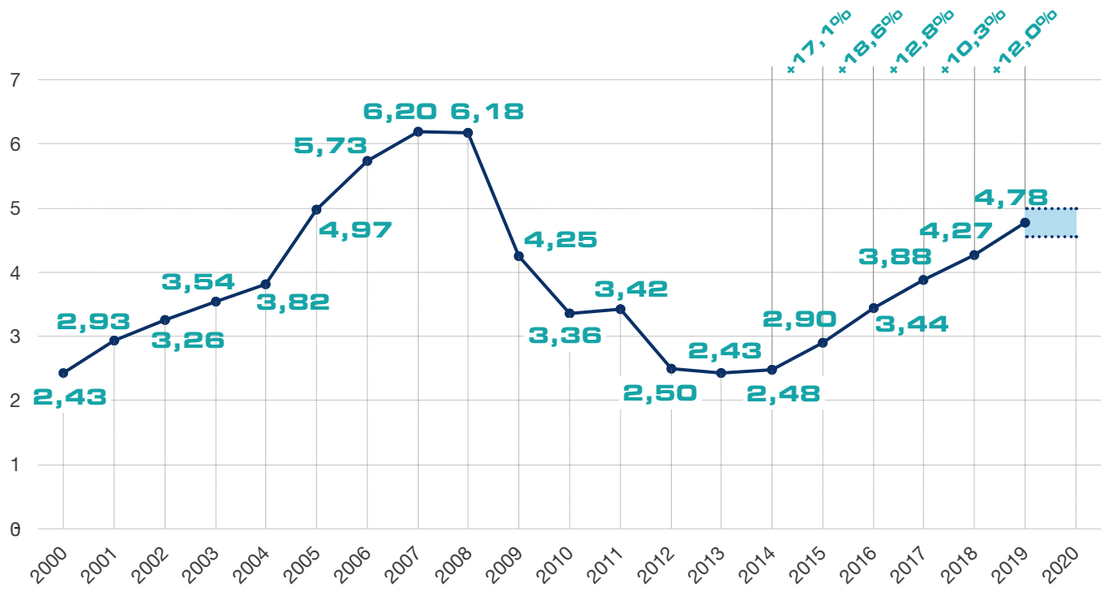


Fonte: Indagine statistica Ufficio Studi Confindustria Nautica – dicembre 2020

dell'anno precedente, intorno a 4,8 miliardi di euro (figura 2.2).
Analizzando invece l'indotto a valle del turismo nautico (figura 2.3) emergono tutte le criticità derivanti dagli effetti della pandemia sugli spostamenti internazionali, con l'evidente mancanza di clientela extra UE nel Mediterraneo.
Se per la portualità e i servizi circa il 57% del campione segnala una riduzione di fatturato, questo dato sale addirittura all'82% per il segmento del charter nautico, con due imprese su tre che indicano una contrazione del volume di affari superiore al 20%.

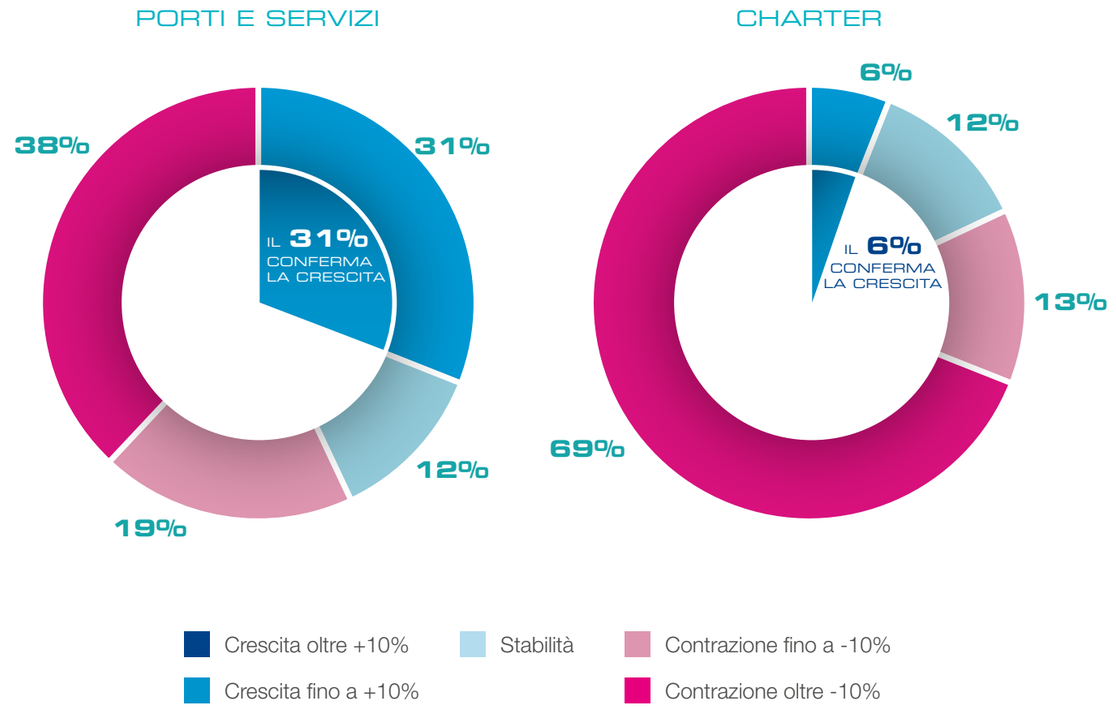
Fig. 2.2 Industria italiana della nautica: andamento del fatturato globale 2000-2020

valori in miliardi di euro



Fonte: Elaborazioni Ufficio Studi Confindustria Nautica

Fig. 2.3 Andamento delle attività legate al turismo nautico in Italia: trend di fatturato 2020 sulla base delle previsioni di chiusura di bilancio



Fonte: Indagine statistica Ufficio Studi Confindustria Nautica – dicembre 2020



3. Il finanziamento in leasing delle imbarcazioni

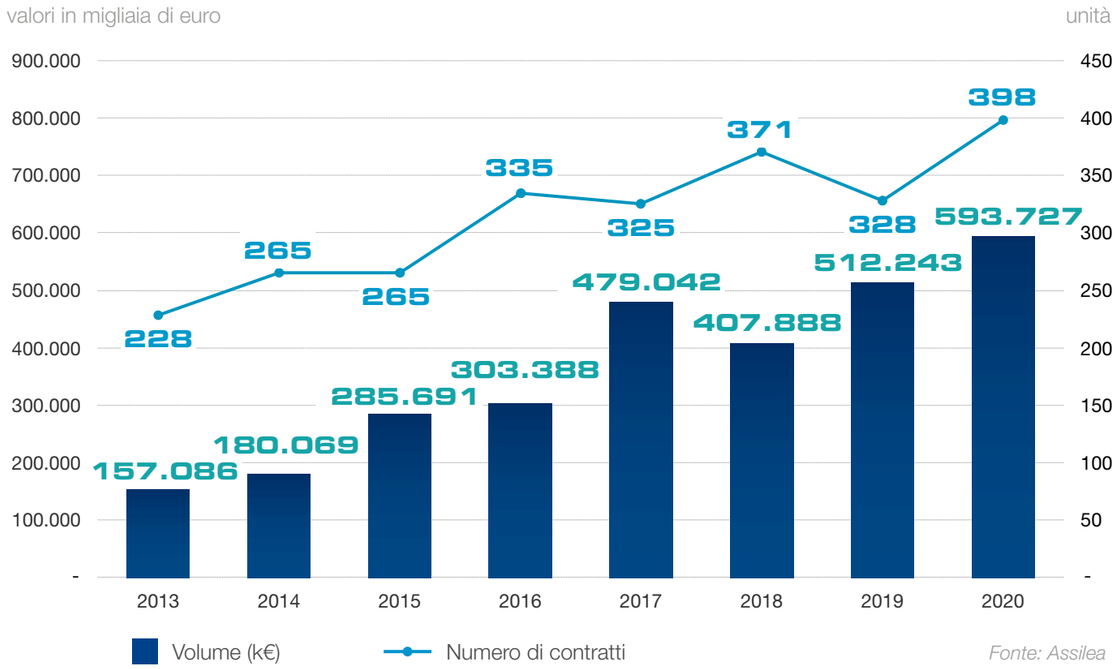
a cura di Assilea

ASSILEA – Associazione Italiana Leasing – raggruppa la quasi totalità degli operatori del leasing in Italia, costituiti da banche universali o pluriprodotto, banche specializzate, intermediari finanziari e società di noleggio a lungo termine. Accoglie, quali soci aggregati: agenti in attività finanziaria, esercenti attività di Recupero crediti, outsourcer di attività strumentali o connesse a quella di leasing. Compito fondamentale dell'Associazione è di svolgere istituzionalmente l'attività di informazione ed assistenza a favore degli Associati, collaborando a diversi livelli e nelle varie sedi, nazionali ed estere, alla soluzione dei problemi inerenti al leasing. Maggiori informazioni si possono reperire sul sito ***www.assilea.it***

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

Lo stipulato leasing nautico, che comprende le unità da diporto e navale commerciale, dopo essere più che triplicato dal 2013 al 2017 ha registrato nel 2018 una flessione. Dal 2019 il volume di stipulato è tornato a crescere raggiungendo nel 2020 un valore dei contratti complessivo pari a 593,7 milioni di euro (figura

Fig. 3.1 Dinamica dello stipulato leasing nautico: trend 2013-2020



Fonte: Assilea

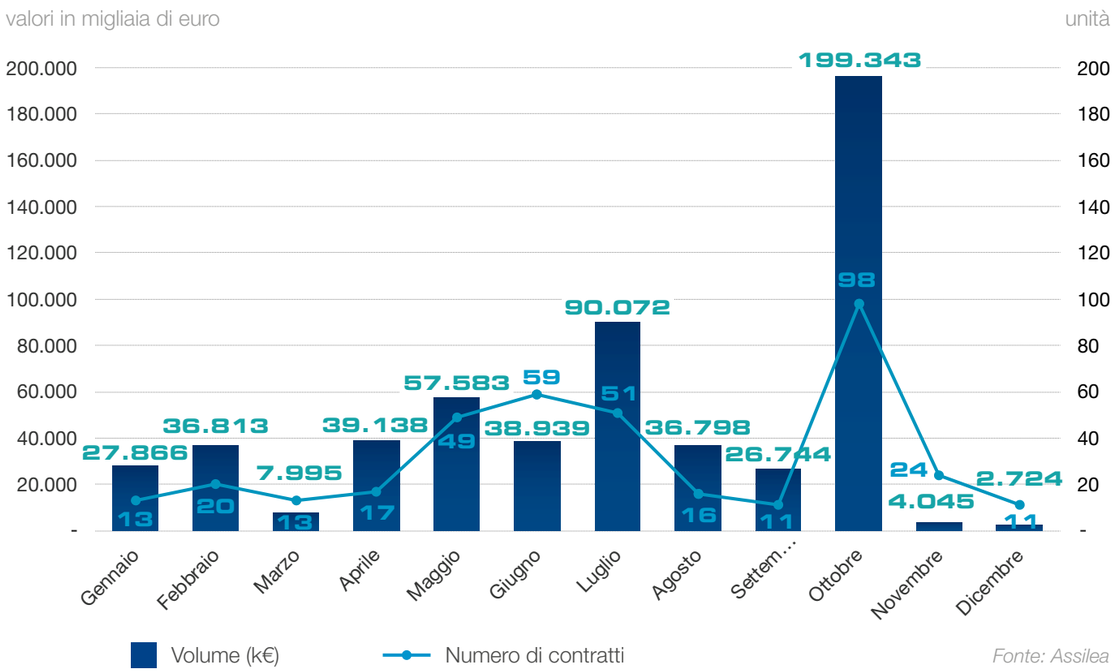
3.1), il 15,9% in più rispetto al 2019.
Il sotto comparto della nautica da diporto continua a ricoprire la quota predominante del leasing nautico complessivo, pari al 96%, registrando un incremento sia in numero che in valore. Anche il comparto navale commerciale ha visto un'ottima dinamica nel 2019, raddoppiando il numero di contratti per un valore complessivo di 25,6 milioni di euro (+82,9% rispetto all'anno precedente) (tabella 3.1).
La dinamica mensile del 2020 è stata segnata da un significativo picco ad ottobre (figura 3.2) dove si è registrato per la nautica da diporto un volume di stipulato otto volte maggiore rispetto a settembre 2020 e quattro volte maggiore rispetto ad ottobre 2019, portando lo stipulato del comparto leasing nautico a superare il mezzo miliardo di euro. L'incremento delle nuove stipule verificatosi nel mese di ottobre è da ricondurre al cambio del regime di applicazione per il calcolo dell'imponibile IVA, entrato in vigore nel mese di novembre 2020, che ha anticipato le decisioni di spesa nel settore causando poi una flessione nei mesi subito successivi.
L'analisi effettuata da Assilea sulla Banca Dati Centrale Rischi (BDCR) ha consentito di individuare la ripartizione dello stipulato per forma giuridica dei destinatari del leasing nautico. L'incidenza delle ditte individuali, persone fisiche e professionisti si conferma preponderante, con una quota dell'85,24% in numero di contratti e dell'84,36% in valore (figura 3.3). Segue quello delle società di capitali pari al 12,72% in numero e dell'11,01% in valore.
Nel 2020 continua ad essere significativamente maggiore il numero delle unità da diporto nuove rispetto a quelle usate, con un peso sul totale della nautica da diporto pari all'87,37% (1,85 punti percentuali in più rispetto al 2019). (figura 3.4).
A livello territoriale, in linea con gli scorsi anni, lo stipulato leasing nau-

Tab. 3.1 Stipulato leasing nautico: variazioni 2019/2020

	2019		2020		Variazione percentuale	
	Numero contratti	**Valore** (k€)	**Numero contratti**	**Valore** (k€)	**Numero contratti**	**Valore** (k€)
Nautica da diporto	321	498.211	382	568.060	+19,00%	+14,02%
Navale commerciale	7	14.032	16	25.667	+128,57%	+82,92%
Totale Leasing Nautico	**328**	**512.243**	**398**	**593.727**	**+21,34%**	**+15,91%**

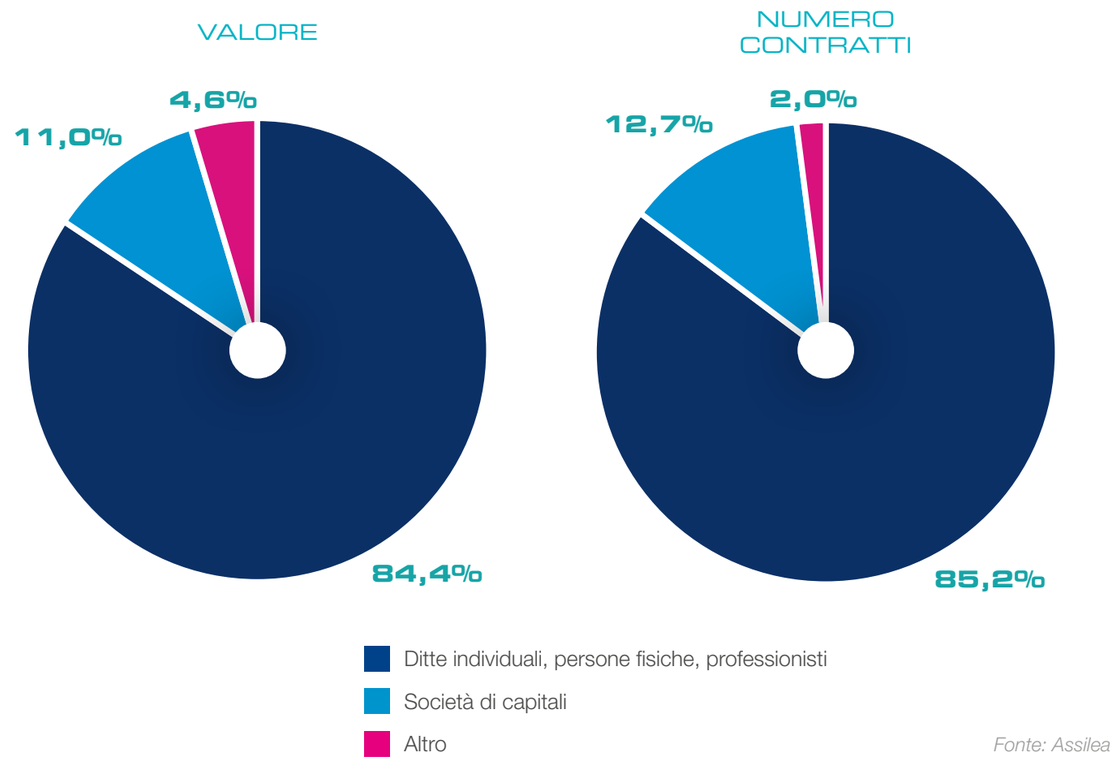
Fonte: Assilea

Fig. 3.2 Trend mensile dello stipulato leasing nautico: anno 2020



Fonte: Assilea

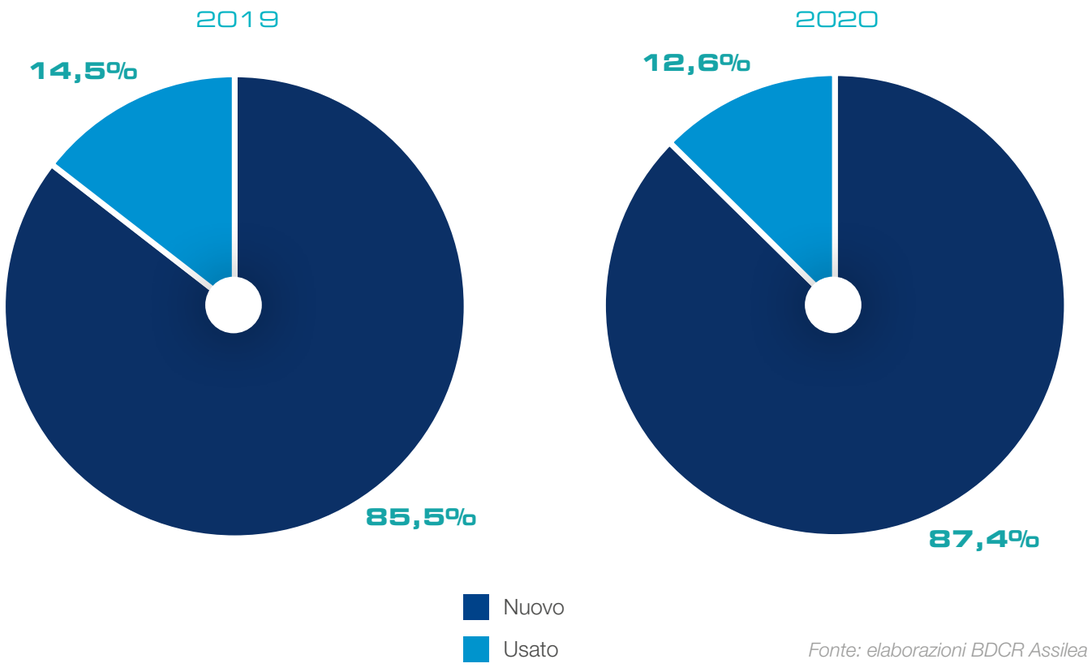
Fig. 3.3 Ripartizione dello stipulato leasing nautico per sottocomparto: anno 2020



Fonte: Assilea

tico si concentra nelle regioni del Nord d'Italia, dove si registra nel 2020 oltre il 55% dei contratti per un valore pari a quasi il 73% del totale. (tabella 3.2).
Il Nord-Est è la macro-area che vede aumentare di più la sua quota sul numero di stipule (+8,0 p.p. rispetto al 2019) mentre, guardando al valore dei contratti, l'incremento più significativo si è registrato per la quota relativa al Centro Italia (+5,1 p.p.). Si osserva invece una contrazione dell'incidenza delle regioni del Sud e delle Isole nel 2020 sia sul numero (-12,8 p.p.) sia sul valore dello stipulato nautico (-5,4 p.p.), regioni che invece avevano visto una dinamica positiva nel 2019.

Fig. 3.4 Ripartizione dello stipulato leasing nautico tra unità da diporto nuove e usate. Anni 2019 e 2020



Fonte: elaborazioni BDCR Assilea

Tab. 3.2 Ripartizione dello stipulato leasing nautico per macro-aree geografiche. Anni 2019 e 2020

	2019		2020	
	Numero contratti	**Valore** (k€)	**Numero contratti**	**Valore** (k€)
Nord-est	16,8%	30,3%	24,8%	30,0%
Nord-ovest	27,8%	42,3%	30,5%	42,8%
Centro	17,2%	7,9%	19,4%	13,0%
Sud e Isole	38,1%	19,5%	25,3%	14,1%
Totale	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**

Fonte: Assilea



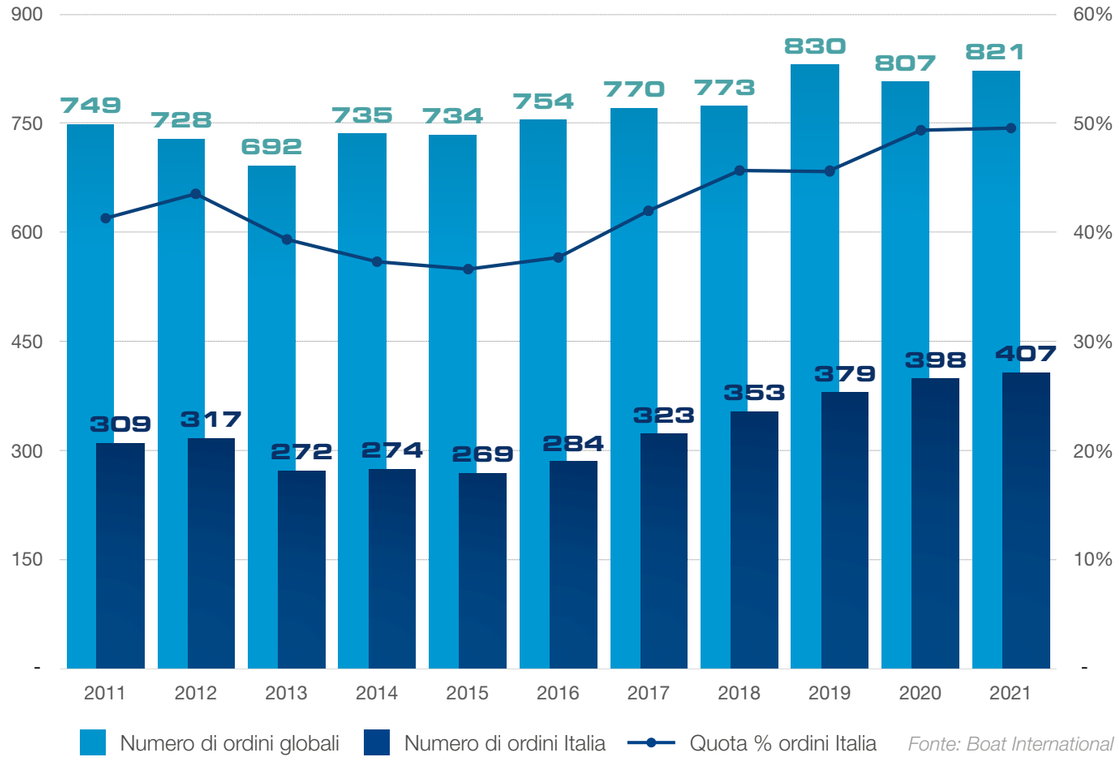


4. Il settore dei superyacht

L'Italia conferma anche per il 2021 la propria egemonia a livello mondiale nel settore dei superyacht. Il Global Order Book, elaborato da Boat International, posiziona l'industria italiana al vertice per gli ordini delle unità superiori a 24 metri, con 407 yacht in costruzione su un totale di 821 a livello globale. Per l'Italia si tratta del maggiore numero di ordini registrato nel GOB dal 2009 in poi.

Come indicato nella figura 4.1 la quota italiana rappresenta poco meno della metà degli ordini mondiali, raggiungendo il 49,6% del totale, con un incremento di 9 unità rispetto al 2020, corrispondente a una crescita dello 0,3%.
Turchia e Paesi Bassi seguono nella classifica con, rispettivamente, 76 e 74 ordini.
A livello di *gross tonnage*, la top-three vede sempre l'Italia al primo posto, con un totale di 145.691 GT, seguita dalla Germania (101.547 GT per 18 progetti) e dai Paesi Bassi (87.305 GT). Il *gross tonnage* medio per gli ordini di queste tre nazioni è molto eterogeneo e rispecchia le rispettive specializzazioni: gigayacht per la Germania (media di 5.642 GT), megayacht per i Paesi Bassi (media di 1.180 GT) e superyacht per l'Italia (media di 358 GT).

Fig. 4.1 Andamento degli ordini globali di superyacht e quota italiana
anni 2011-2021



Fonte: Boat International



5. I trend di mercato per l'anno nautico 2020/2021

5.a **Sondaggio fra le Aziende associate**

Nel corso dell'Assemblea Generale di Confindustria Nautica del 16 dicembre 2020 sono stati anche presentati i risultati del questionario alle aziende associate relativo al sentiment sull'anno nautico in corso (da settembre 2020 ad agosto 2021).

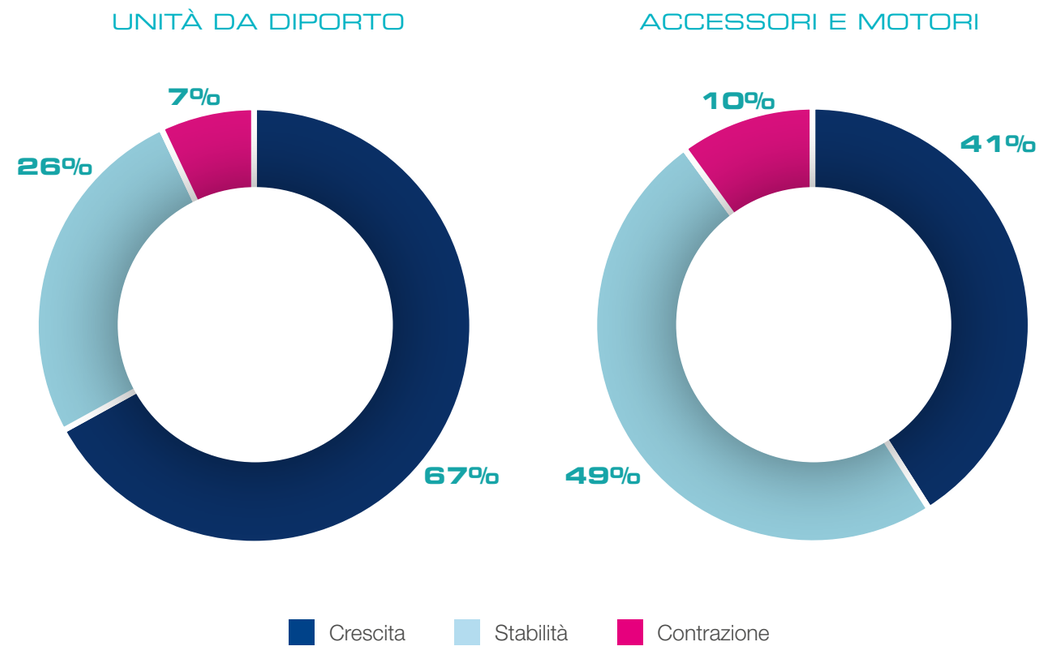
Le imprese dell'industria nautica (figura 5.1) sembrano dimostrare una maggiore fiducia rispetto al 2020: per il settore delle unità da diporto oltre due aziende associate su tre indicano una crescita rispetto al precedente anno nautico, con soltanto il 7% del campione che indica invece una possibile contrazione.

Per il segmento accessori/motori il 41% dei rispondenti segnala una crescita e il 49% una stabilità.

Nell'ambito delle attività legate al turismo nautico (figura 5.2) si registra una distribuzione più positiva rispetto al consuntivo 2020: 44% crescita e 50% stabilità per marina e servizi, 50% crescita e 26% stabilità per il settore del charter.

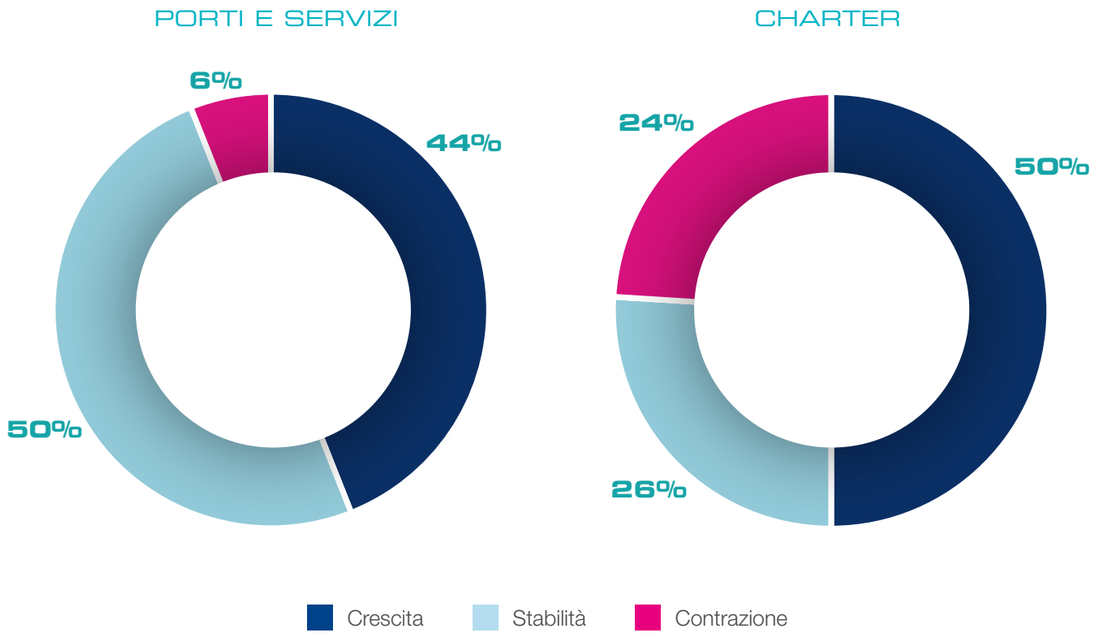
È importante sottolineare però che i dati, in particolare per il charter, si riferiscono a un confronto con la peggiore stagione degli ultimi 20 anni e che una previsione di crescita non potrà senz'altro corrispondere a un ritorno ai livelli pre Covid.

Fig. 5.1 Andamento dell'industria nautica in Italia: sentiment delle aziende sulle previsioni di fatturato per l'anno nautico 2020/21



Fonte: Indagine statistica Ufficio Studi Confindustria Nautica – dicembre 2020

Fig. 5.2 Andamento delle attività legate al turismo nautico in Italia: sentiment delle aziende sulle previsioni di fatturato per l'anno nautico 2020/21



Fonte: Indagine statistica Ufficio Studi Confindustria Nautica – dicembre 2020

5.b I mercati globali

L'andamento dei mercati internazionali descritto in figura 5.3 deriva dalle indicazioni provenienti dal comitato tecnico Market Intelligence Taskforce di ICOMIA – International Council of Marine Industry Associations, la federazione internazionale delle industrie nautiche a cui aderisce Confindustria Nautica.

In particolare è rappresentato - a livello nazionale - l'economic outlook per l'industria nautica in relazione al primo semestre 2021. I dati sono stati raccolti da ICOMIA nel mese di gennaio con un questionario inviato alle proprie Associate.

I dati risultano generalmente tendenti a una crescita rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente; anche in considerazione degli effetti dei lockdown nell'industria della primavera 2020, il quadro globale per il primo semestre 2021 appare in gran parte positivo o stabile.

Nel Mediterraneo la situazione appare contrastata, con trend positivi per Italia, Turchia e Grecia, stabilità per la Spagna e outlook negativo per Francia e Croazia.

Nel nord Europa il sentiment è positivo per Regno Unito, Germania e Polonia, Estonia e Irlanda, così come in Scandinavia per Svezia e Norvegia. Paesi Bassi, Finlandia e Danimarca sono invece più prudenti, prevedendo una stabilità di mercato.

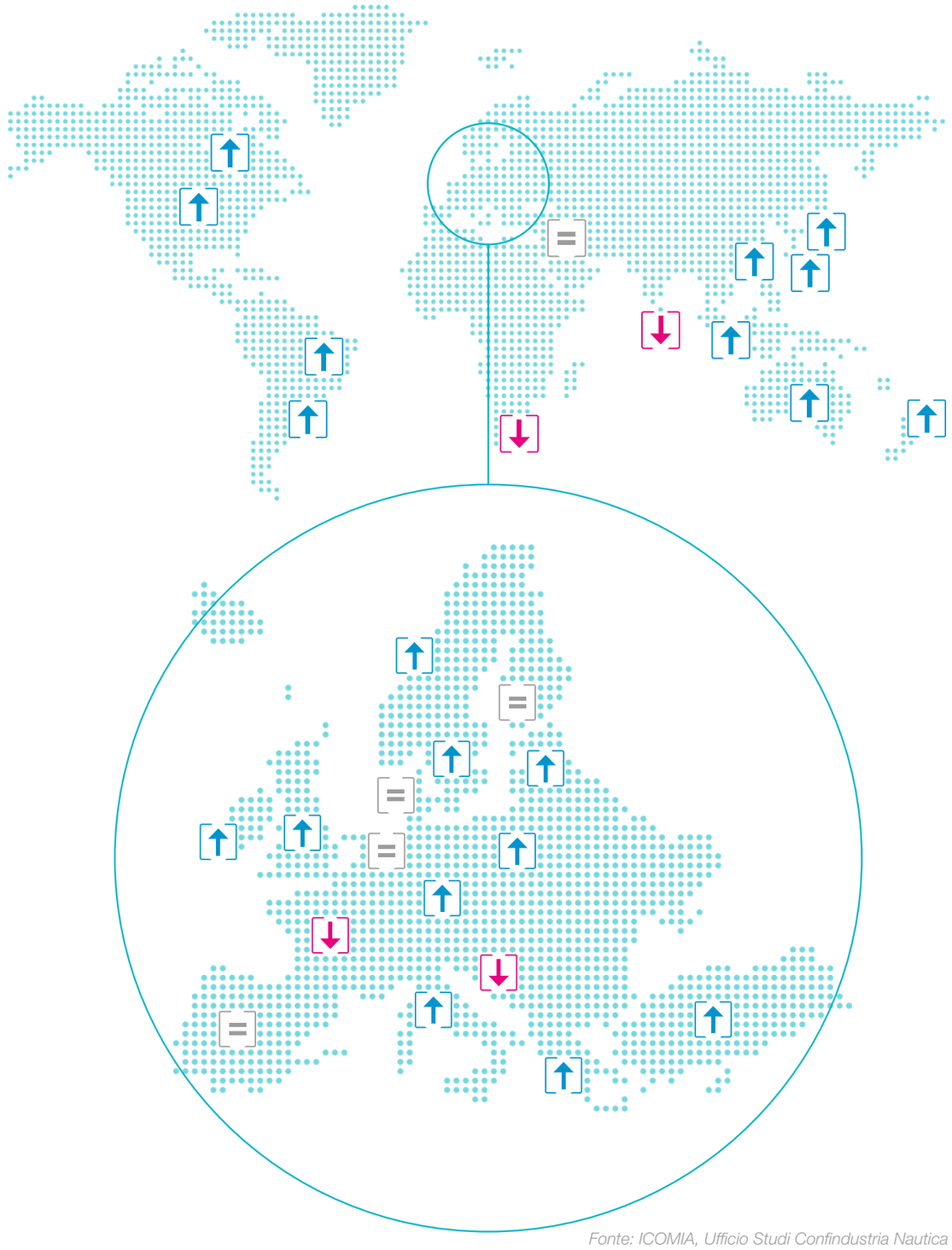
Fra i mercati extra UE che procedono con un trend positivo si distinguono le Americhe, con particolare attenzione agli Stati Uniti, che vedono un'outlook positivo, registrando pertanto un intero decennio di crescita di mercato. Anche Brasile e Argentina, dopo alcuni anni di sofferenza, tornano a indicare trend di mercato positivi.

Spostando l'obiettivo a est, i Paesi del Golfo e il Libano indicano una probabile stabilità, lo Sri Lanka una flessione. Decisamente migliori le aspettative per l'Estremo Oriente, con outlook positivi per Singapore, Hong Kong, Taiwan e Giappone.

Sia l'Australia sia la Nuova Zelanda, meno impattate dalle conseguenze della pandemia, segnalano trend di mercato con prospettive di crescita.

Infine, il Sudafrica registra un sentiment negativo, che prosegue i trend di flessione già registrati nel 2020.

Fig. 5.3 Trend 1° semestre 2021 nei principali mercati internazionali e focus sull'Europa



Fonte: ICOMIA, Ufficio Studi Confindustria Nautica

Seconda Parte

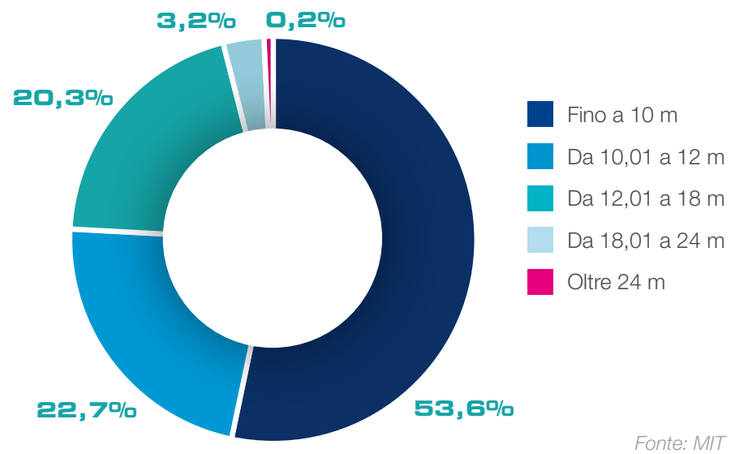
IL DIPORTISMO

6. Il parco nautico

6.a In Italia

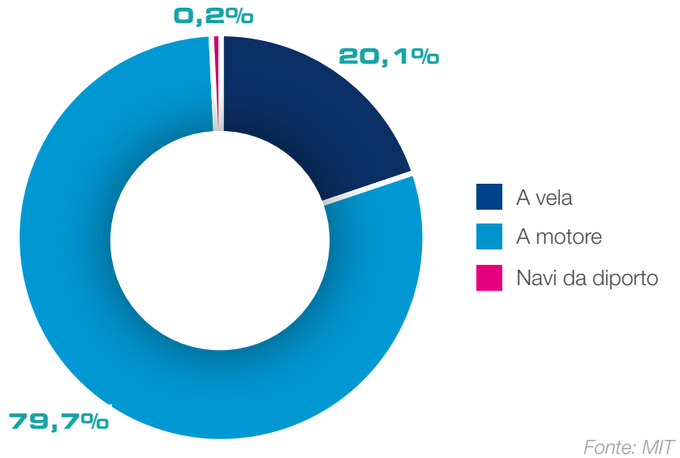
Vengono elaborati in questo capitolo i dati relativi al parco nautico immatricolato per l'anno 2019, divulgati ad Ottobre 2020 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella pubblicazione "Il Diporto Nautico in Italia – Anno 2019".
Tutti i dati comprendono sia le registrazioni presso gli Uffici Marittimi (Capitanerie di Porto e Uffici Circondariali Marittimi) sia le registrazioni presso gli Uffici della Motorizzazione Civile (U.M.C.).

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



Fonte: MIT

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



Fonte: MIT

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

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

Fonte: MIT

Tab. 6.2 Unità da diporto immatricolate nel 2019

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

Fonte: MIT

Tab. 6.3 Unità da diporto cancellate nel 2019

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

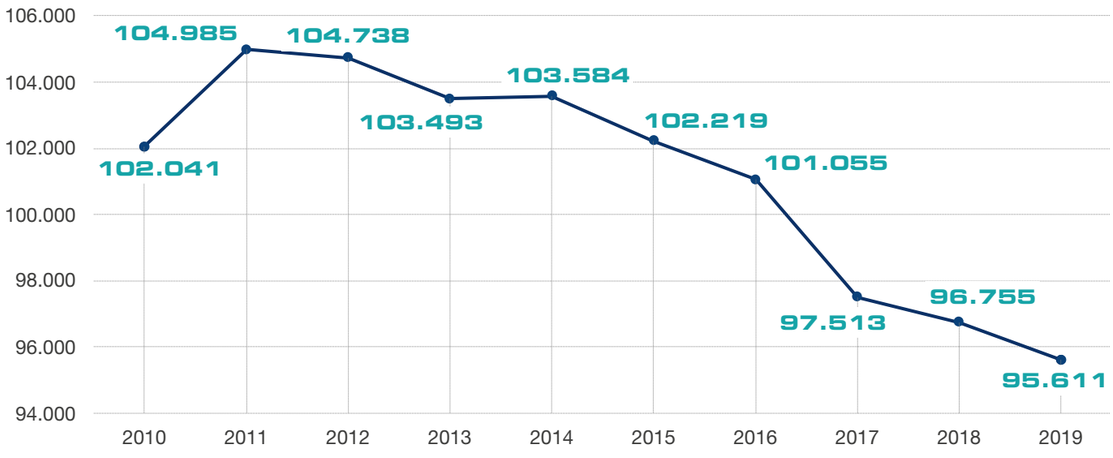
Fonte: MIT

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

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

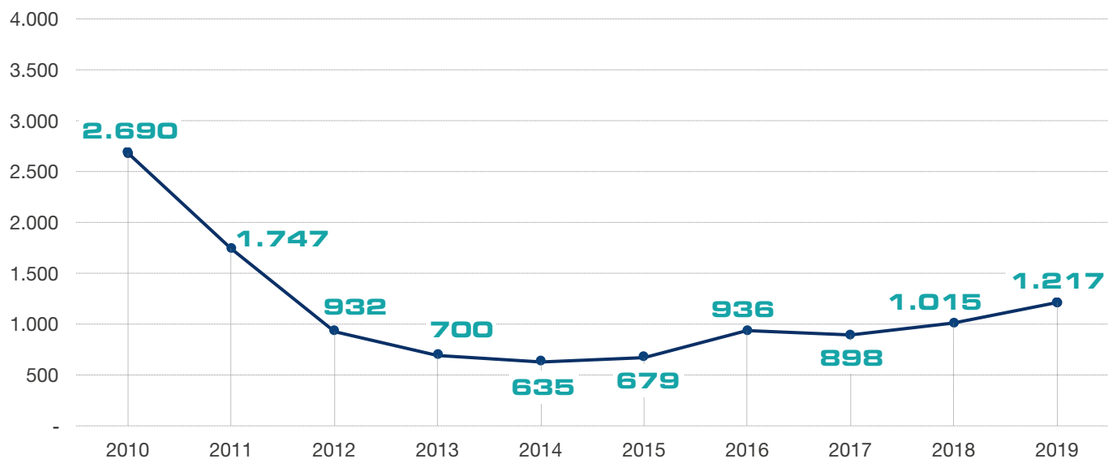
Fonte: MIT

Fig. 6.3 Andamento annuale del parco nautico immatricolato



Fonte: MIT

Fig. 6.4 Andamento annuale delle nuove immatricolazioni



Fonte: MIT

Tab. 6.5 Composizione parco nautico complessivo

anno 2019, stima Confindustria Nautica

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

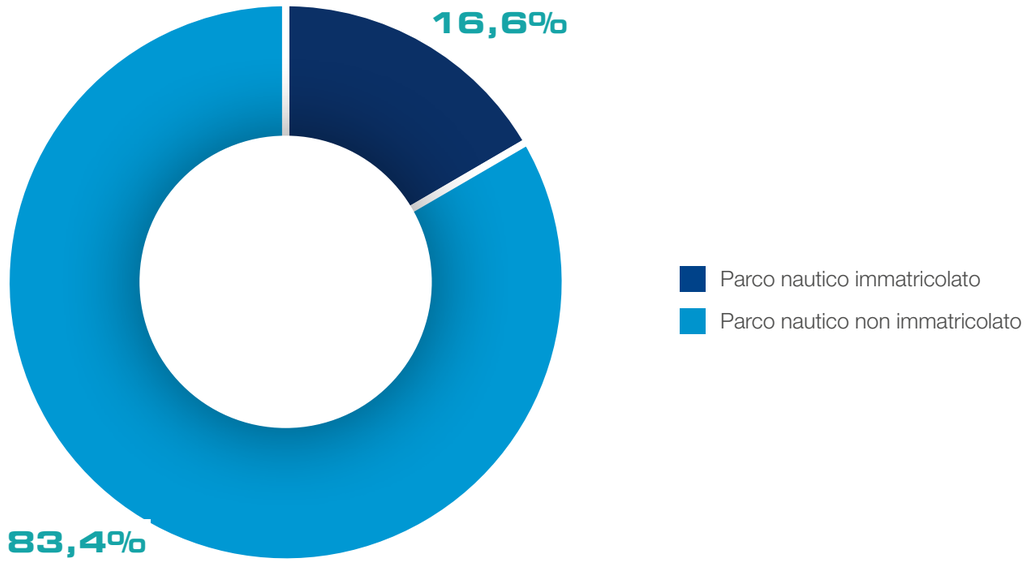
Se la stima del parco nautico immatricolato già da anni è effettuata con precisione grazie ai dati divulgati annualmente dal Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, il computo del parco nautico non immatricolato presenta maggiori criticità proprio a causa dell'assenza di fonti univoche e ufficiali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

Per stimare il parco nautico non immatricolato si è provveduto a suddividere le unità non registrate in tre tipologie: unità a motore; unità a vela senza motore; altre unità minori (canoe, kajak, altri natanti per uso sportivo, pattini, pedalò, mosconi, altri natanti a remi). La stima delle unità a motore dismesse è stata effettuata in base alla quota media di unità eliminate, calcolata sulla serie storica degli anni precedenti. Per le unità minori e le unità a vela senza motore i dati sono stati corretti eliminando le unità dismesse, sulla base della vita media stimata per tipologia di unità, ovvero 20 anni per le unità a vela e 10 per le altre unità minori. Sono state poi aggiunte le nuove unità acquistate calcolate sulla base dei dati UCINA relativi al numero di unità vendute sul territorio nazionale da un campione significativo, ponderando il dato sul fatturato nazionale del settore. Per le unità a vela e le unità a motore sono state infine escluse quelle immatricolate sotto i 10 metri, in quanto già parte del parco nautico immatricolato. La stima è stata ulteriormente integrata da una proiezione relativa al trend annuale delle unità non immatricolate di nuova costruzione, mutuandone l'andamento sulla curva delle nuove immatricolazioni.

Il parco nautico complessivo comprende sia le unità non immatricolate stimate precedentemente, sia il totale immatricolazioni per il 2019 secondo quanto indicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (tabella 6.5 e figura 6.5).

Fig. 6.5 Composizione percentuale parco nautico complessivo

valori percentuali, anno 2019, stima Confindustria Nautica



6.b Nel mondo

La situazione del parco nautico mondiale per l'anno 2019 è stata analizzata alla luce dei dati forniti da ICOMIA (International Council of Marine Industry Association), che li raccoglie direttamente dalle associazioni nazionali dei Paesi più rilevanti.
Nelle diverse tabelle del presente capitolo sono stati presi in considerazione i dati relativi a Croazia, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Italia, Norvegia, Paesi Bassi, Regno Unito, Repubblica Ceca, Polonia, Spagna, Svezia e Svizzera per quanto riguarda l'area europea, e ad Argentina, Australia, Brasile, Canada, Cina, Giappone, Israele, Nuova Zelanda, Stati Uniti, Sri Lanka e Turchia relativamente al resto del mondo.
È opportuno precisare che i metodi di raccolta dei dati e la relativa affidabilità variano secondo i diversi Paesi, e che in alcuni casi non sono disponibili tutte le informazioni; pertanto non è sempre possibile un confronto diretto dei dati. Alcuni Paesi non hanno aggiornati i dati rispetto allo scorso anno. Per Polonia, Svizzera, Argentina e Cina sono stati recuperati i dati Icomia 2018.

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

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

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

Tab. 6.6 Parco nautico mondiale
anno 2019

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

** Per Polonia Svizzera Argentina e Cina i dati relativi al parco nautico sono gli stessi dello scorso anno.*
*** Per Germania, Croazia e Canada i dati sono gli stessi dal 2017.*
**** USA, altre unità: dato 2018.*
***** Per l'Italia la fonte è "Il Diporto Nautico in Italia - Anno 2019", MIT*

Fonte: ICOMIA

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

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

Con riferimento al resto del mondo spicca certamente il dato relativo agli Stati Uniti, che contano un parco nautico di quasi 16 milioni di unità.

Per quanto riguarda gli altri Paesi, il Canada risalta per l'ingente parco nautico (8.600.000, invariato rispetto al 2017), e per il considerevole numero di imbarcazioni per mille abitanti (circa 230). Seguono Australia e Nuova Zelanda, con numeri importanti, e Giappone, Argentina e Cina sopra le 100.000 unità. Chiudono la classifica Turchia, Brasile, Israele e Sri Lanka.

Per quanto riguarda la composizione per tipologia di motorizzazione e imbarcazione (figura 6.6), il grafico non tiene conto dei Paesi per cui è disponibile solo il dato complessivo: il numero di unità cui si riferisce ammonta a 23.870.640 (circa tre quarti del parco nautico complessivo). Si segnala la forte influenza esercitata dalla ripartizione del parco nautico USA, che pesa per il 48% sul dato complessivo e per il 66% sul parco nautico di cui è disponibile la suddivisione.

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

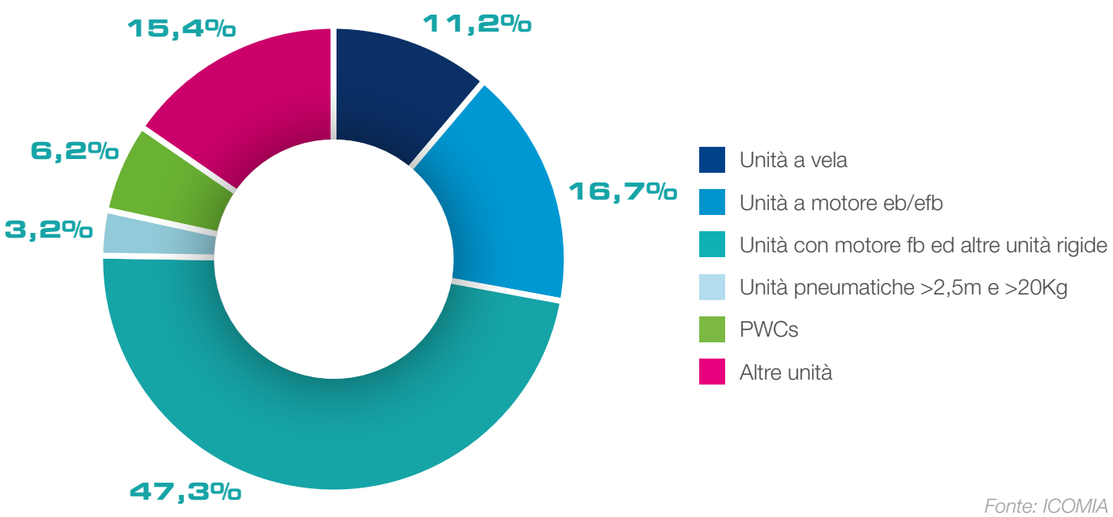
Va infine considerato che alcune categorie non prevedono l'obbligo di registrazione, e che nelle statistiche fornite da alcuni Paesi non sono conteggiate le navi da diporto oppure le unità pneumatiche. Questo impedisce di comprendere quanto influiscano i superyacht, o le piccole imbarcazioni, come le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

La tabella 6.7 illustra la distribuzione delle unità da diporto in relazione alla lunghezza delle coste dei Paesi oggetto di osservazione. L'indicazione della densità di imbarcazioni lungo le coste permette di effettuare una valutazione sullo sviluppo del diportismo. Nella tabella non sono conteggiate le acque interne, per cui è possibile che il numero di imbarcazioni per 100 km di costa di alcuni Paesi appaia particolarmente elevato; nello specifico, per quanto riguarda i Paesi Bassi (124.500 unità ogni 100 km di costa) e la Germania (13.245 unità) deve essere considerato il forte sviluppo delle vie d'acqua interne navigabili (canali e fiumi), mentre per la Svezia (8.483 unità) è necessario ricordare la notevole incidenza del diportismo lacustre.

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

Fig. 6.6 Parco nautico mondiale, ripartizione per tipologia

valori percentuali, anno 2019



Fonte: ICOMIA

Tab. 6.7 Distribuzione delle unità da diporto lungo le coste

anno 2019

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

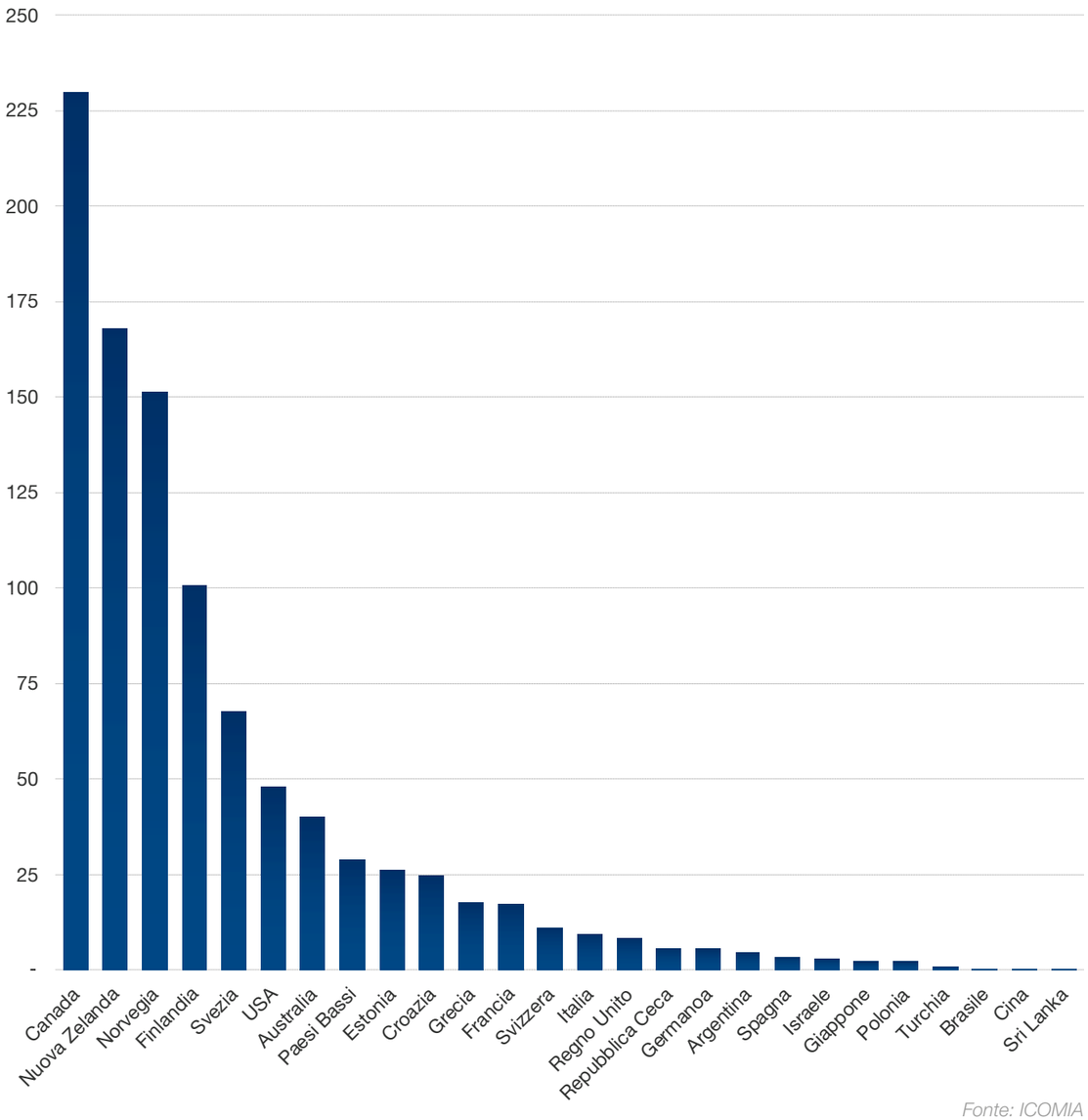
** Polonia, Argentina e Cina: dati 2018.*
*** Germania, Croazia e Canada: dati 2017.*
**** USA, altre unità: dato 2018.*
***** Per l'italia la fonte è "Il Diporto Nautico in Italia - Anno 2019", MIT.*

Fonte: ICOMIA

La figura 6.7 illustra la diffusione di imbarcazioni da diporto nei Paesi oggetto di osservazione, in termini di unità ogni mille abitanti. La posizione in classifica dipende naturalmente dalla consistenza del parco nautico e dalla numerosità della popolazione residente. La figura 6.8 riporta la suddivisione del parco nautico mondiale per area geografica, mentre nella figura 6.9 possiamo osservarne il trend negli ultimi 10 anni. Si nota la superiorità del parco nautico statunitense (48%). La ripartizione è stabile rispetto allo scorso anno.

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

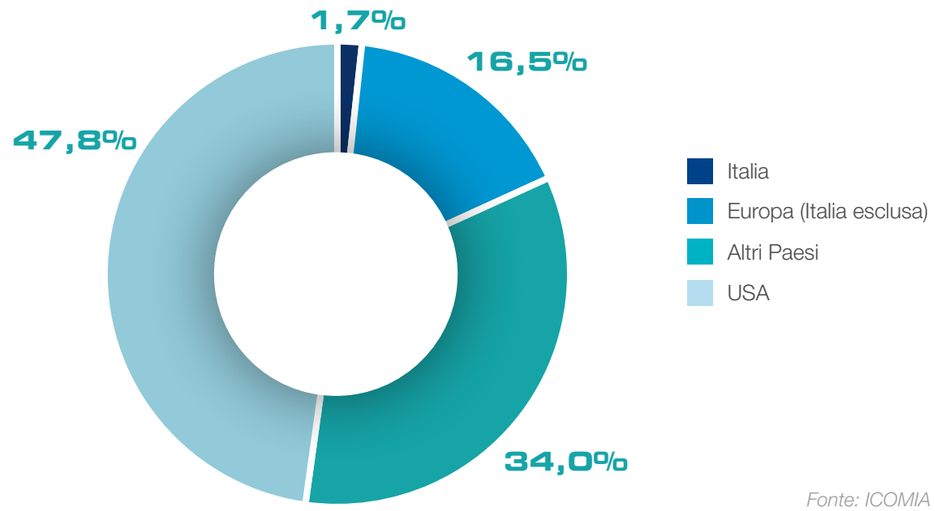
anno 2019



Fonte: ICOMIA

Fig. 6.8 Parco nautico mondiale, ripartizione geografica

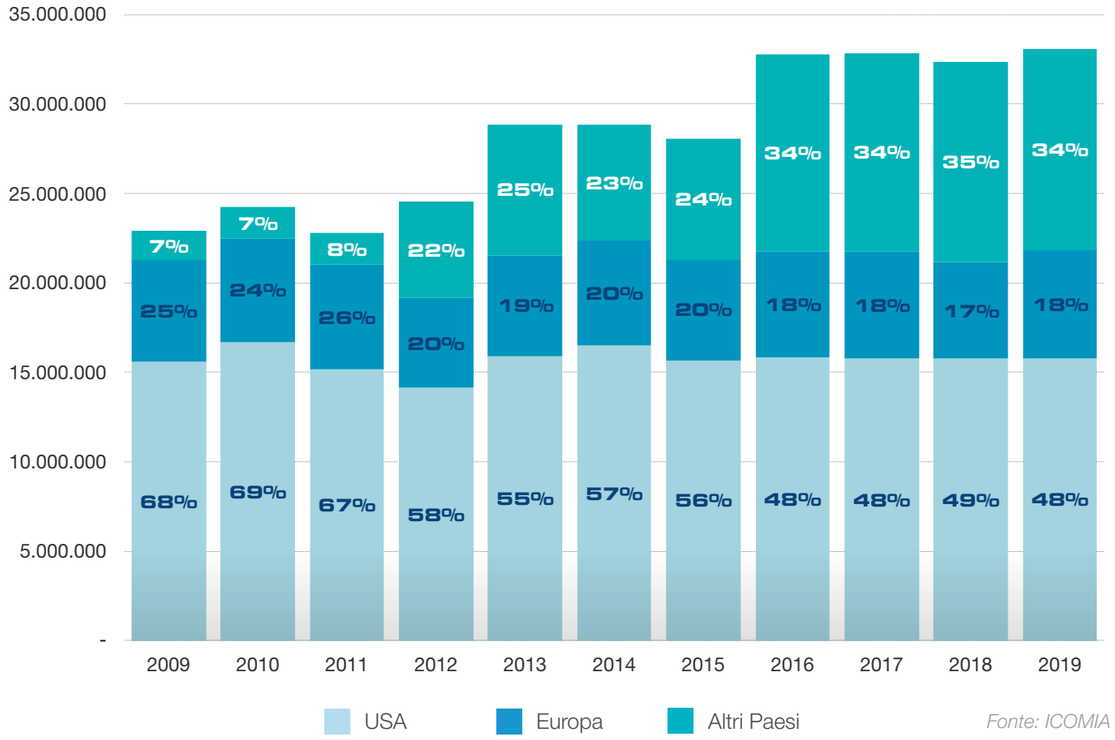
valori percentuali, anno 2019



Fonte: ICOMIA

Fig. 6.9 Parco nautico mondiale, trend 2009-2019

valori percentuali



Fonte: ICOMIA



7. La ricettività

7.a In Italia

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

La tabella 7.1 presenta il dato delle strutture portuali in Italia, suddivise in tre macro categorie:

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

Dalla tabella 7.1 si evince come la maggior parte dei porti in Italia siano polifunzionali (458, pari al 59% delle strutture), seguiti dai punti di ormeggio (236, pari al 30%) e dai marina (85, 11% circa). Sicilia e Sardegna registrano il maggior numero di infrastrutture, rispettivamente 137 e 118 unità, seguite da Liguria, Puglia, Campania e Toscana che superano le 60 strutture. Rispetto alle tabelle disponibili sulle Pagine Azzurre, si segnala che Fano - Marina dei Cesari, nelle Marche, è stato catalogato come Marina; Santo Stefano al Mare, in Liguria, è stato considerato come darsena; Marina Sveva, in Molise, è stato catalogato come marina.

Rispetto al 2018 le uniche variazioni nel numero di strutture si registrano in Campania (un marina in più) e in Sicilia (due porti e due darsene in meno).

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

Per quanto riguarda la divisione per tipologia portuale, prevale il numero di posti barca nei porti polifunzionali (99.309 posti, pari al 62% circa del totale), seguita dai marina (43.905 posti, 28%); i punti di ormeggio ospitano complessivamente il 10% dei posti barca a livello nazionale.

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

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

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

Tab. 7.1 Le infrastrutture portuali italiane: distribuzione per tipologia

anno 2019, elaborazioni su dati Pagine Azzurre

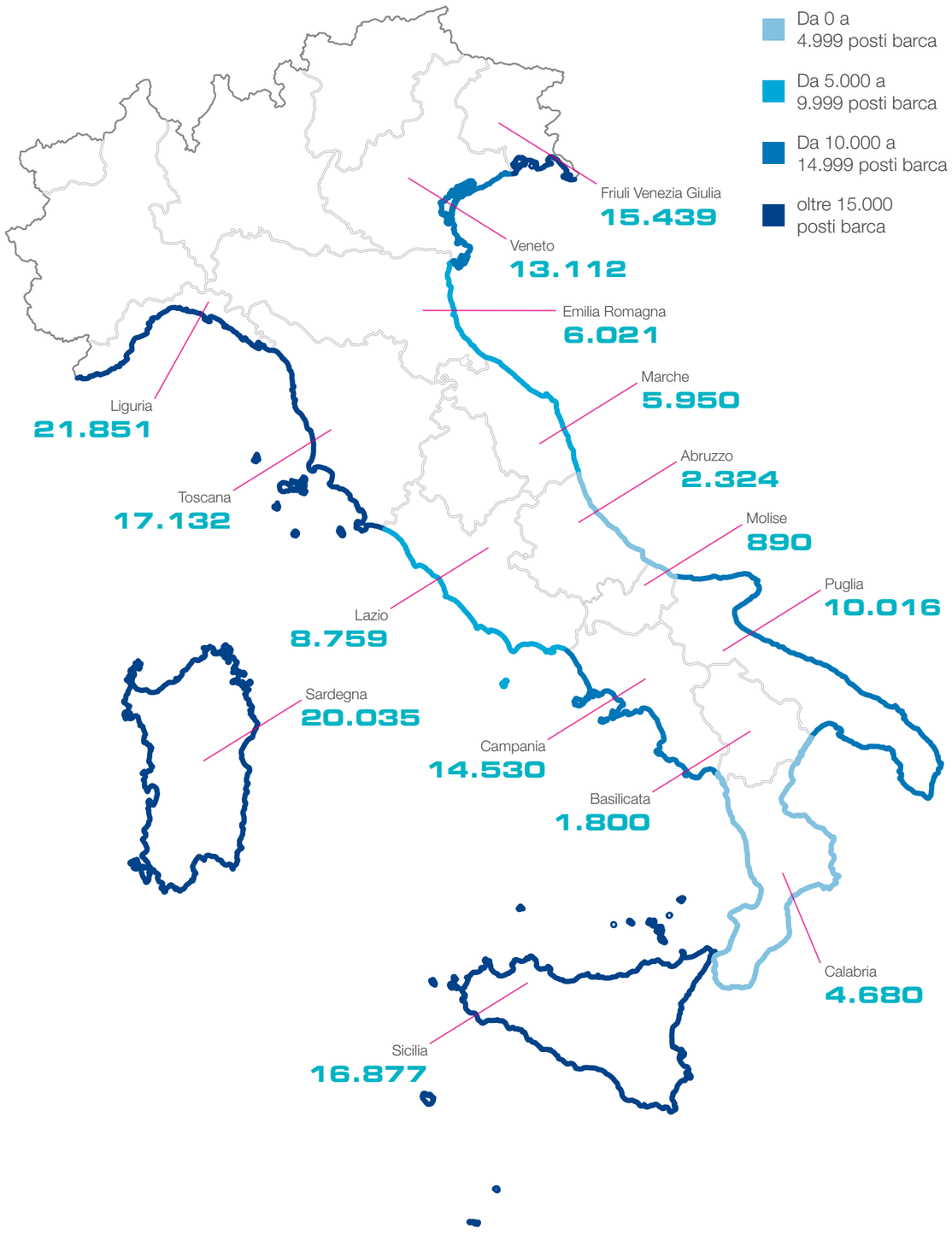
Regione	n. infrastrutture	Porti turistici	Porti polifunzionali					Punti di ormeggio			
		marina	porto	porto industriale / commerciale	porto canale	darsena	totale porti funzionali	banchina / pontile	spiaggia attrezzata	approdo / rada	totale punti di ormeggio
Liguria	**70**	13	34	4	1	6	**45**	8	1	3	**12**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

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

anno 2019, elaborazioni su dati Pagine Azzurre

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

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



7.b Nel mondo

In questo paragrafo sono sinteticamente presentati i dati riguardanti le infrastrutture portuali dedicate alla nautica da diporto nel mondo, analizzando il numero di marine e porticcioli e il numero di posti barca.
Si specifica che i differenti criteri di raccolta e classificazione dei dati, adottati nei diversi Paesi, possono in parte comprometterne l'affidabilità e la confrontabilità.
La tabella 7.3 illustra le dotazioni infrastrutturali dei vari Paesi. Al di là del mero dato relativo alla consistenza numerica di tali strutture, vengono calcolati due indici: il primo riguarda il rapporto tra numero di unità da diporto e numero di posti barca; il secondo misura la

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

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

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

** Polonia, Argentina e Cina: dati 2018.*
*** Germania, Croazia e Canada: dati 2017.*
**** USA, altre unità: dato 2018.*
***** Per l'Italia la fonte è la pubblicazione "Pagine Azzurre 2019"*
Fonte: ICOMIA

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

Si precisa che il parco nautico complessivo non coincide in questo caso con quello delle tabelle precedenti, in quanto per alcuni Paesi non sono disponibili i dati sulle strutture dedicate alla nautica (Norvegia, Croazia), e poiché non sono compresi i Paesi senza sbocco al mare. In termini assoluti, gli USA sono il Paese con il maggior numero di marine (11.500) e di posti barca (2.070.000), anche in virtù della maggiore estensione delle coste (oltre 133.000 km – tabella 6.7). In termini relativi, invece, la disponibilità di posti barca rapportata al parco nautico non è elevatissima (8 unità per posto barca), ma questo dato può essere in parte spiegato dalla consuetudine di molti americani a tenere le imbarcazioni, anche di dimensioni rilevanti, in ormeggi privati presso la propria abitazione, oppure, generalmente in caso di barche fino a 10 metri, di utilizzare carrelli e scivoli.

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

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

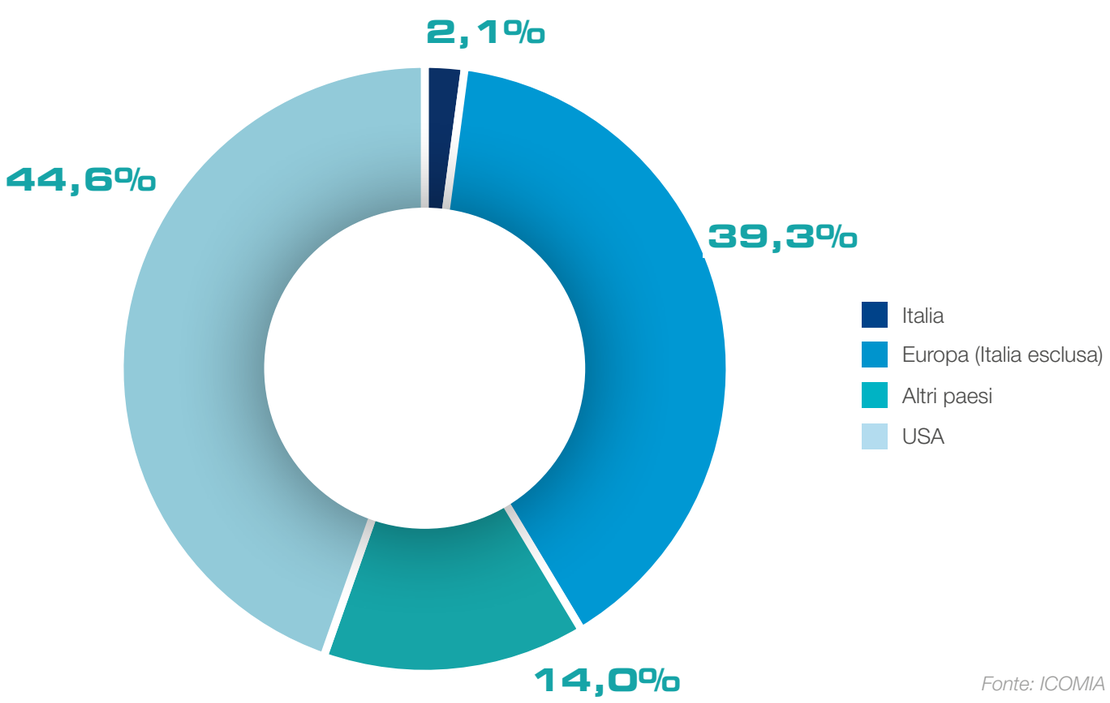
Alcuni dei Paesi in cui la percentuale di imbarcazioni con posto barca è elevata non hanno in realtà una buona dotazione infrastrutturale, ma sono invece caratterizzati da un parco nautico molto ridotto.

Tra i Paesi oggetto di analisi, per quanto riguarda il numero di imbarcazioni con posto barca, spiccano Spagna e Svezia, seguite da Polonia, e Paesi Bassi, dove rispettivamente il 77%, 74%, 60%, 49% delle imbarcazioni dispone di un posto barca; seguono Italia (25%) e Francia (22%). Negli altri Paesi è da notare il dato del Brasile (217%), dove il numero il numero di posti barca è più che doppio rispetto al parco nautico.

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

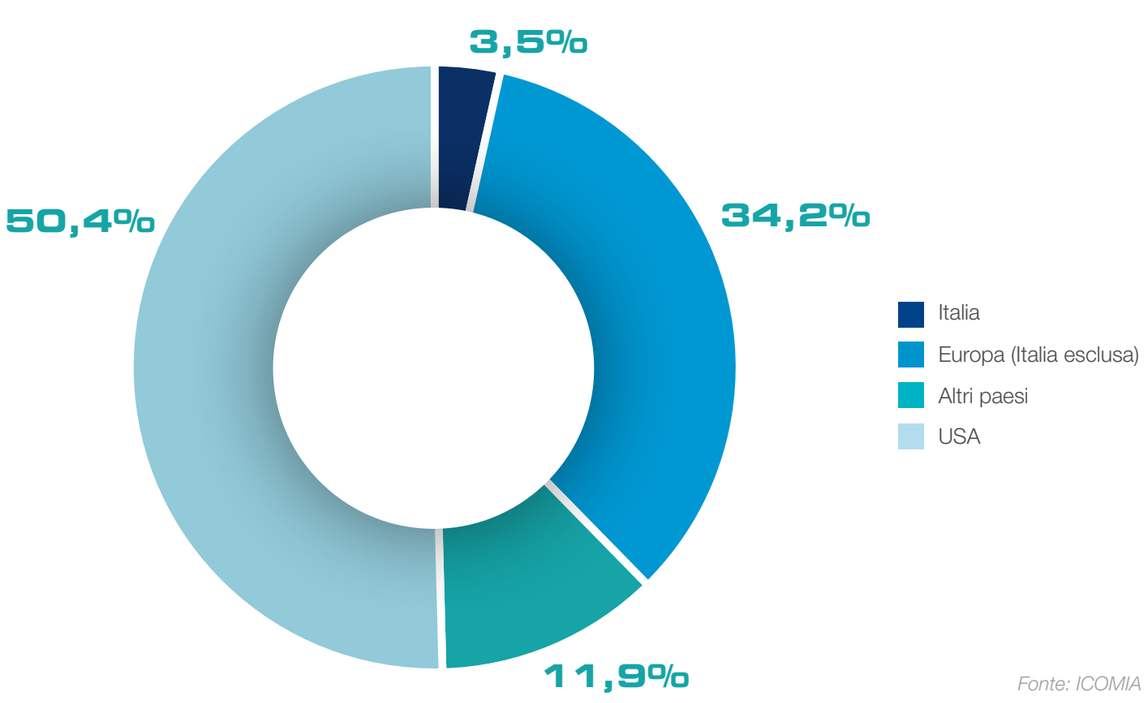
Dall'analisi dei grafici emerge come, per quanto riguarda la distribuzione geografica di marine e porticcioli, gli Stati Uniti prevalgano nei confronti dell'Europa, con il 44,6% contro il 41,4%, mentre gli altri Stati di cui è disponibile il dato contano per il 14%. Analogamente, la figura 7.3 mostra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

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



Fonte: ICOMIA

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



Fonte: ICOMIA



8. Le patenti nautiche in Italia

Vengono elaborati in questo capitolo i dati relativi alle patenti nautiche in Italia per l'anno 2019, resi pubblici dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ultima edizione de "Il Diporto Nautico in Italia - Anno 2019".

La figura 8.1 riporta il trend delle patenti emesse o rinnovate dal 2010 al 2019. Il dato mostra una certa variabilità, con anni di forte crescita alternati ad anni di calo. In particolare nel 2019 si assiste a una diminuzione del 5% circa e al raggiungimento del minimo storico (54.630 patenti). Questa riduzione è in parte spiegata dal fatto che molti Uffici della Motorizzazione Civile non hanno reso pubblico il dato relativo al 2019, come riportato nella nota della tabella 8.1.

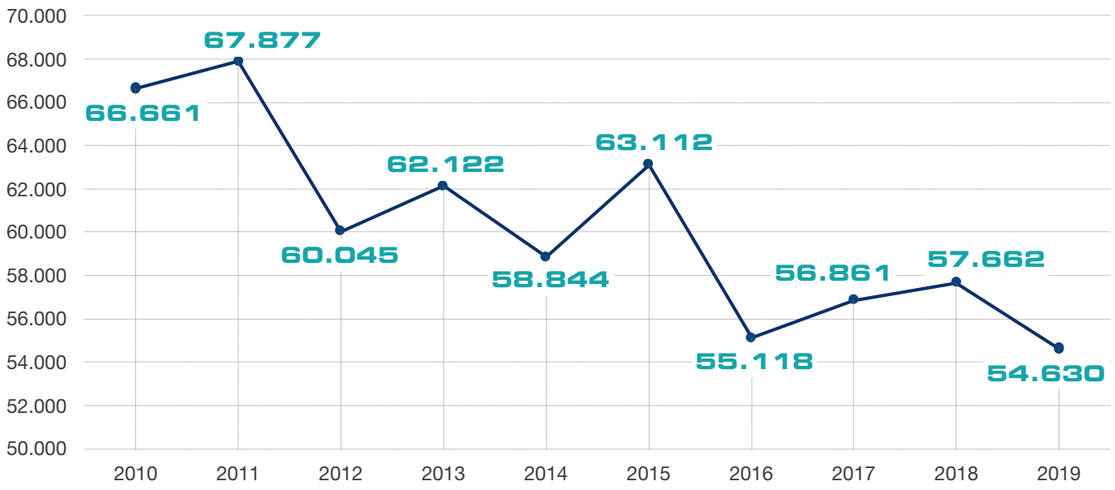
La tabella 8.1 mostra il numero di patenti emesse o rinnovate nel corso del 2019 per tipo di abilitazione. La maggior parte delle patenti (64%) hanno un'abilitazione entro i 12 metri dalla costa, prevalentemente per le sole imbarcazioni a motore. Per contro, si nota come le patenti senza alcun limite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

Quasi tre quarti (72%) delle patenti sono rinnovate o sostituite, mentre il 28% sono patenti emesse per la prima volta. La Liguria (8.577) mostra il maggior numero di patenti emesse o rinnovate nel 2019, seguita dal Lazio (8.094) e dalla Campania (7.054). Emilia Romagna, Toscana e Sicilia hanno un valore superiore a 4.000 patenti.

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

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

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



Fonte: MIT

Tab. 8.1 Patenti nautiche: rilasci e rinnovi

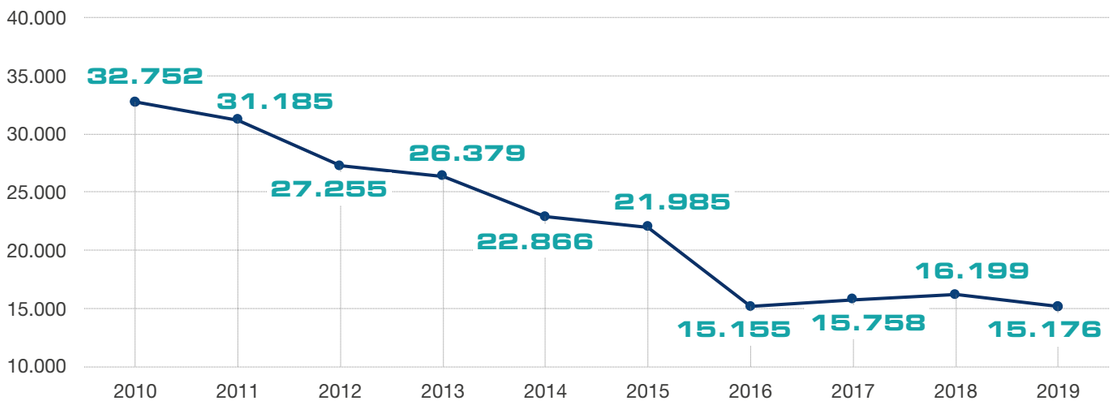
anno 2019

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

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

Fonte: MIT

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



Fonte: MIT

LA·NAUTICA·IN
C1FR3

MONITOR

N. 3

Trend di mercato 2020/2021

www.lanauticaincifre.it

Progetto e coordinamento editoriale:
Ing. Stefano Pagani Isnardi - Direttore Ufficio Studi Confindustria Nautica

La Nautica in Cifre è dal 1980 l'unica collana editoriale che fornisce alle imprese, alle istituzioni e agli operatori di settore un sintetico strumento di lettura del quadro economico dell'industria italiana della nautica da diporto.
Questo rapporto - che ha il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti -
è realizzato dall'Ufficio Studi di Confindustria Nautica (www.confindustrianautica.net)
in partnership con Fondazione Edison - diretta dal prof. Marco Fortis - (www.fondazioneedison.it);
ha contribuito alla redazione di questa edizione ASSILEA - Associazione Italiana Leasing (www.assilea.it).
Il team di ricerca della presente edizione è formato da
Marco Fortis e Monica Carminati per Fondazione Edison,
Stefano Pagani Isnardi ed Elena Morchio per Confindustria Nautica.
Per le elaborazioni statistiche sono stati anche utilizzati dati pubblicati da: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
Pagine Azzurre; ICOMIA - International Council of Marine Industry Associations.
Sono graditi commenti, suggerimenti e segnalazioni a statistiche@confindustrianautica.net

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

Confindustria Nautica
Via San Nazaro, 11/1 - 16145 Genova
www.confindustrianautica.net
Fondazione Edison
Foro Buonaparte, 31 - 20121 Milano
www.fondazioneedison.it

Progetto grafico Fuoricentro Studio - www.fuoricentrostudio.com

La presente edizione è stata chiusa in redazione il 26 febbraio 2021.
ISBN 978-88-946050-0-6

www.lanauticaincifre.it

CONFINDUSTRIA NAUTICA

CONFINDUSTRIA NAUTICA è l'Associazione di settore aderente a Confindustria che dal 1967 ha la rappresentanza istituzionale di tutta la filiera della nautica dalla cantieristica alla componentistica, dai servizi fino al turismo.
Opera a livello istituzionale come soggetto di confronto con le forze politiche, sociali e di governo per la crescita del settore nautico, anche attraverso la proposta legislativa, la raccolta e la diffusione dei dati di settore, la promozione della cultura del mare e lo sviluppo del turismo nautico.

FONDAZIONE EDISON

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