

Italien Schiffbau

Zielmarktanalyse 2022



Durchführer



CAMERA DI COMMERCIO
ITALIANA PER LA GERMANIA
ITALIENISCHE HANDELSKAMMER
FÜR DEUTSCHLAND

IMPRESSUM

Herausgeber

Italienische Handelskammer für
Deutschland e.V., ITKAM

Text und Redaktion

rcm-solutions GmbH,
Ronny Seifert, ITKAM

Stand

14.04.2022

Gestaltung und Produktion

ITKAM

Bildnachweis

Shutterstock

Mit der Durchführung dieses Projekts im Rahmen
des Bundesförderprogramms Mittelstand Global/
Markterschließungsprogramm beauftragt:



Das Markterschließungsprogramm für
kleine und mittlere Unternehmen ist ein
Förderprogramm des:



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Klimaschutz



MITTELSTAND
GLOBAL
MARKTERSCHLIESSUNGS-
PROGRAMM FÜR KMU

Die Studie wurde im Rahmen des Markterschließungsprogramms für KMU des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz für das Projekt Leistungsschau Schiffbau Italien erstellt.

Das Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Die Zielmarktanalyse steht der Germany Trade & Invest GmbH sowie geeigneten Dritten zur unentgeltlichen Verwertung zur Verfügung.

Sämtliche Inhalte wurden mit größtmöglicher Sorgfalt und nach bestem Wissen erstellt. Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Für Schäden materieller oder immaterieller Art, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen unmittelbar oder mittelbar verursacht werden, haftet der Herausgeber nicht, sofern ihm nicht nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden zur Last gelegt werden kann.

Inhalt

1. Italien – Allgemein	4
1.1 Italien – Daten und Fakten	4
1.2 Zahlen, Daten und Fakten (Wirtschaft).....	4
1.3 Importe und Exporte	6
2. Der italienische Markt für Schiffbau	9
2.1 Kategorisierung innerhalb der Studie (Definitionen und Marktsektoren)	9
2.2 Marktentwicklung in Italien	10
2.2.1 Aktuelle Situation – Der Krieg in der Ukraine	10
2.2.2 Das internationale Umfeld	10
2.2.3 Überblick – La Nautica in cifre	11
2.2.4 Entwicklung des Schiffbaus in Italien	11
2.2.5 Die Sektoren des Schiffbaus in Italien.....	14
2.2.6 Bootsführerscheine in Italien	18
2.3 Internationalisierung	19
2.3.1 Vorausgeschickt.....	19
2.3.2 Die Handelsbilanz der italienischen Schiffbauindustrie	20
2.3.3 Die wichtigsten Außenhandelsmärkte	22
2.3.4 Chancen für deutsche Unternehmen	25
2.4 Marktstruktur	25
2.4.1 Unternehmen	25
2.4.2 Branchenverbände und Netzwerke	28
2.4.3 Die wichtigsten Branchenmessen	29
2.4.4 SWOT-Analyse	30
3. Politische und rechtliche Rahmenbedingungen	32
3.1 Politischer Abriss	32
3.2 Corona – Rechtsquellen	32
3.3 Vertragsabschlüsse und Zahlungsverkehr	32

3.4	Elektronische Rechnung.....	33
3.5	Löhne und Gehälter.....	33
3.6	Aufenthaltsrecht und –vorschriften.....	33
3.7	Arbeitsrecht und –bedingungen.....	34
3.8	Steuerrecht.....	34
3.9	Patentrecht.....	35
3.10	Markenrecht.....	35
3.11	Gemeinschaftsmarke.....	35
3.12	Gewerblicher Rechtsschutz.....	36
3.13	Besondere Verträge.....	36
3.13.1	Softwareentwicklungsvertrag.....	36
3.13.2	Verkaufsvertrag einer Software.....	37
3.13.3	Lizenzverträge für Software.....	37
4.	Einstiegs- und Vertriebsinformationen, Eintrittshemmnisse.....	38
4.1	Einstiegs- und Vertriebsinformationen, Interkulturelle Besonderheiten.....	38
4.2	Finanzierungsmöglichkeiten.....	39
4.2.1	EIB-Fonds für KMU.....	39
4.2.2	Wirtschaftsförderungsmaßnahme Nuova Sabatini.....	39
4.3	Ausschreibungen in Italien.....	39
4.4	Tipp: Einstieg per Handelsvertreterrecherche.....	40
4.5	Kurzer Auszug zum Handelsvertreterrecht.....	41
4.6	Eintrittshemmnisse.....	42

Abstract

Die vorliegende Zielmarktanalyse ist im Rahmen des BMWK-Markterschließungsprogrammes für KMU vom Beratungsunternehmen rcm-solutions GmbH aus Bozen (Südtirol/Italien) in enger Zusammenarbeit mit der Italienischen Handelskammer für Deutschland e.V. (ITKAM) erstellt worden. Das Programm wird durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) gefördert. Diese Studie dient in erster Linie als Vorabinformation über den italienischen Markt für Schiffbau für die Teilnehmer der Leistungsschau zu diesem Thema, die in Viareggio/Toskana vom 16.05. bis 19.05.2022 stattfindet. Ziel der Leistungsschau ist es, deutsche Unternehmen bei der Geschäftspartnersuche in Italien zu unterstützen, bereits bestehende Geschäftsbeziehungen zu vertiefen und zu erweitern und den Unternehmen die Möglichkeit zu geben, den italienischen Markt zu sondieren. Wie aus der folgenden Studie hervorgehen wird, bietet der italienische Markt für Schiffbau einige Besonderheiten, die interessierte Unternehmen beachten und wissen sollten. Neben all den Möglichkeiten und Chancen, die der Markt bietet, müssen jedoch auch verschiedene Markteintrittsbarrieren berücksichtigt und ein adäquater Umgang mit ihnen gefunden werden. Nicht zuletzt dadurch empfiehlt sich für deutsche Unternehmen beim Markteinstieg in Italien über eine Kooperation mit italienischen Unternehmen nachzudenken.

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Studie ist die weltweite COVID-19-Pandemie einigermaßen „in Griff“, so hat Italien mit dem 01.04.2022 den Corona-Notstand beendet und zahlreiche Lockerungen eingeführt. Kritischer sind im Moment die fortwährenden kriegerischen Auseinandersetzungen nach der Invasion Russlands in die Ukraine am 24.02.2022 zu bewerten. Die westlichen Länder haben verschiedene Sanktionen gegen Russland beschlossen und umgesetzt. Es werden auch gezielt Sanktionen gegen Politiker, Oligarchen und Personen aus dem Umfeld Putins durchgesetzt, so zum Beispiel das Einfrieren von Vermögenswerten und das Beschlagnahmen von Luxusimmobilien bzw. Luxusjachten, die im Westen greifbar sind. Es ist derzeit nicht abschätzbar, wie sehr die Sanktionen den Bereich des Schiffbaus treffen werden.

Die italienische Schiffbauindustrie hat nach dem schwierigen Jahr 2020 durch die Einschränkungen der Corona Pandemie im Vorjahr wieder kräftig zugelegt. Die Prognosen für den Jahresumsatz von 2021 gehen von 5,5 bis 6 Mrd. Euro aus¹, was einer enormen Steigerung zum Jahr 2020 mit einem Gesamtumsatz der Branche von 4,66 Mrd. Euro bedeutet. Seit 2013 sind die Gesamtumsätze der Schiffbauindustrie in Italien von 2,43 Mrd. Euro auf rund 6 Mrd. Euro gestiegen. Für das Jahr 2022 wird mit neuen Rekordumsätzen gerechnet, die sogar über den bisherigen Spitzenjahren 2007 (6,2 Mrd. Euro) und 2008 (2,18 Mrd. Euro) liegen sollen. Der größte Teil des Gesamtumsatzes stammt dabei aus der Nationalen Produktion Italiens, die im Jahr 2020 einen Wert von 3,91 Mrd. Euro erreichte, bei einem Importvolumen von rund 750 Mio. Euro. Mit einem Anteil von 76,2% werden mehr als drei Viertel der Nationalen Produktion auf dem Exportmarkt umgesetzt (2,98 Mrd. Euro). Der Handelsbilanzüberschuss von Booten für Sport- und Freizeitwecke (Neuproduktionen) ist stark positiv. Diese Zahlen untermauern die starke Spezialisierung der italienischen Volkswirtschaft im Bereich des Schiff- und Bootsbaus. Der Gesamtumsatz der Branche unterteilt sich in unterschiedliche Nachfragesektoren: Neuproduktionen (60,7% am Gesamtumsatz), gefolgt vom Posten Ausrüstung, Komponenten und Zubehör (25,3% am Gesamtumsatz), dem Bereich Überholung, Reparatur, Wartung (5,9% am Gesamtumsatz) sowie Motoren (8,1% am Gesamtumsatz). Unter den größten Exportländern von Booten für Sport- und Freizeitwecke belegt Italien im Jahr 2020 den zweiten Platz (mit einem weltweiten Marktanteil von 14,6%) hinter den Niederlanden (19,7% Marktanteil). Zu den wichtigsten geografischen Zielmärkten der italienischen Bootsbaubauindustrie gehören neben der EU (37,5% der Exporte) Nord- und Lateinamerika sowie Asien bzw. der pazifische Raum. Die weltweiten Bestellungen von Superyachten haben 2022 mit 1.024 Stück einen neuen Rekordwert erreicht, etwas mehr als die Hälfte davon haben italienische Werften an Land gezogen. Die drei wichtigsten Werften beim Bau von Superyachten sind allesamt italienisch; zu ihnen gehören Azimut-Benetti SpA, Ferretti SpA sowie Sanlorenzo SpA.

¹ Die endgültigen Marktdaten für das Wirtschaftsjahr 2021 liegen zum Zeitpunkt der Erstellung der Zielmarktanalyse noch nicht vor.

Diese Zahlen verdeutlichen bereits die entsprechenden Chancen, die sich für deutsche Unternehmen ergeben. Im Hinblick auf die stark positive Handelsbilanz der italienischen Schiffbauindustrie kann von einem hoch spezialisierten und wettbewerbsfähigen Industriezweig der italienischen Volkswirtschaft gesprochen werden, der sich über viele Jahre hinweg durch eine starke Positionierung im Auslandsgeschäft auszeichnet. Italienische Schiffsbauer setzen vor allem auf einheimische Zulieferer. Hier kann jedoch zugleich eine Chance für ausländische Zulieferer liegen, sofern diese wettbewerbsfähig anbieten können. Dabei muss man sich jedes Firmenprofil im Einzelnen ansehen und vergleichen wie die Wettbewerbssituation in dem Bereich vor Ort aussieht. Die Chancen für einen erfolgreichen Markteinstieg in Italien steigen dabei durch innovative Lösungen und unique-selling-points. Da die italienische Schiffbauindustrie die gesamte Wertschöpfungskette abbildet, bieten sich grundsätzlich in allen Wertschöpfungsbereichen Chancen für deutsche Unternehmen.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Italien allgemeine Informationen	4
Abbildung 2: Italien und Deutschland im Vergleich (2021)	5
Abbildung 3: Kernbranchen und Regionen	5
Abbildung 4: Wichtigste Export-Partner Italiens, Export-Anteil in % (2020).....	6
Abbildung 5: Wichtigste Import-Partner Italiens, Import-Anteil in % (2020).....	7
Abbildung 6: Wachstumsrate des realen BIP in %, Deutschland, Italien und EU27 im Vergleich (2011-2021)	7
Abbildung 7: Regionen Italiens	8
Abbildung 8: Kategorisierung Schiffbau innerhalb der Zielmarktanalyse	9
Abbildung 9: Eckdaten Schiffbauindustrie in Italien im Überblick mit prozentuellen Änderungen von 2020-2019.....	12
Abbildung 10: Schiffbauindustrie in Italien, Entwicklung Gesamtumsatz in Mrd. € (2000-2021).....	12
Abbildung 11: Schiffbauindustrie in Italien, Entwicklung Gesamtumsatz (mit Trendlinie), Nationale Produktion sowie Umsatz auf Inlandsmarkt in Mrd. € (2010-2020)	13
Abbildung 12: Eckdaten Schiffbauindustrie, Umsatzanteile nach Herkunft (2020)	13
Abbildung 13: Schiffbauindustrie in Italien, Gesamtumsatz nach Sektoren in % (2020)	14
Abbildung 14: Ausgewählte Industrieproduktion von Schiffen im Bereich „andere Transportmittel“ nach ISTAT (ohne Boote für Sport- und Freizeitzwecke), Umsatz in Tsd. € (2015-2020).....	15
Abbildung 15: Ausgewählte Industrieproduktion von Booten für Sport und Freizeitzwecke im Bereich „andere Transportmittel“ nach ISTAT, Umsatz in Tsd. € (2015-2020)	15
Abbildung 16: Ausgewählte Industrieproduktion von Booten für Sport- und Freizeitzwecke im Bereich „andere Transportmittel“ nach ISTAT, Stückzahlen (2015-2020)	16
Abbildung 17: Weltweite Bestellungen von Superyachten, inkl. Quote in Italien (2011-2022).....	17
Abbildung 18: Schiffbauindustrie in Italien, BIP-Anteil in % (2010-2020)	17
Abbildung 19: Bootsführerscheine, Erstzulassungen und Erneuerungen (2010-2020)	18
Abbildung 20: Schiffbauindustrie in Italien, Gesamtumsatz nach Zielmärkten sowie Importanteil (2020)	19
Abbildung 21: Nationale Produktion in Italien in Mrd. € (2020), nach Zielmärkten, Zuwachsraten (2019-2020)	20
Abbildung 22: Nationale Produktion in Italien, Umsatzanteil (alle Sektoren) nach Zielmarkt in % (2010-2020)	21
Abbildung 23: Nationale Produktion Italien, Umsatzanteil Bootsbau für Sport- und Freizeitzwecke (Neuproduktionen) nach Zielmarkt in % (2011-2020)	21
Abbildung 24: Export von Booten für Sport- und Freizeitzwecke nach Zielmärkten in % (2020)	22
Abbildung 25: Produktionsvolumen von Superyachten: Veränderung des Branchenumsatzes von 2010-2020; Bezugsjahr 2010 = 100	23
Abbildung 26: Umsatzvolumen von Booten für Sport- und Freizeitzwecken nach Unterkategorie in % (2019-2020)	23
Abbildung 27: Die 10 wichtigsten Exportländer von Booten für Sport- und Freizeitzwecke, relative Marktanteile in % (2016-2020).....	24

Abbildung 28: Verschiedene länderspezifische Kennzahlen der Schiffbauindustrie für den Bereich Boote für Sport- und Freizeitzwecke, Anzahl Firmen, Anzahl Mitarbeiter, Volumen der Nationalen Produktion, Saldo der Handelsbilanz (2018; 2019)	24
Abbildung 29: „Nautikunternehmen“ in ausgewählten Regionen nach iNautia (2021)	26
Abbildung 30: Liste der 50 wichtigsten Unternehmen im Bereich Schiff- und Bootsba (incl. Yachten), nach Umsatzerlösen in Tsd. € (2020)	27
Abbildung 31: Wichtige Branchenmessen in Italien (2022)	29
Abbildung 32: Überblick 61. Salone Nautico Genova 2021	30
Abbildung 33: Zielmarkt Schiff- und Bootsbaindustrie in Italien, SWOT-Analyse	31

1. Italien – Allgemein

1.1 Italien – Daten und Fakten

Italien – Allgemeine Informationen	
Ländername	Repubblica Italiana, Italienische Republik
Staatsform	Republik, parlamentarische Demokratie mit Zweikammersystem
Lage	in Südeuropa auf der Apennin-Halbinsel. Nachbarländer: Frankreich, Schweiz, Österreich, Slowenien und innerhalb Italiens San Marino und Vatikanstadt
Zeitzone	MEZ, Sommerzeit: Ende März bis Ende Oktober (MEZ + 1 Stunde)
Internationale Vorwahl	+39, die lokale Vorwahl 0 muss gewählt werden, die Vorwahl 0 bei Mobiltelefonen fällt jedoch weg
Landesfläche	302.068 km ²
Hauptstadt	ROM seit 1871; 2,8 Mio. Einwohner
Bevölkerung	59,862 Mio., davon 8,4% Ausländer
Landessprache	Italienisch, offiziell anerkannte Minderheitensprachen, außerdem Friaulisch, Ladinisch, Deutsch, Slowenisch, Okzitanisch, Französisch, Frankoprovenzalisch, Albanisch, Griechisch, Sardisch, Katalanisch und Kroatisch
Religion	Überwiegend römisch-katholisch, außerdem über 1 Mio. Muslime, rund 120.000 Buddhisten, rund 50.000 Protestanten, rund 41.000 Juden
Währung	Euro
Internet Domain:	.it

ABBILDUNG 1: ITALIEN ALLGEMEINE INFORMATIONEN ²

1.2 Zahlen, Daten und Fakten (Wirtschaft)

Italien ist traditionell welt- und europaweit eines der wichtigsten Industrieländer, welches sich u. a. am Status der Mitgliedschaft der G7-Länder, der sieben wichtigsten Industrieländer der Welt, widerspiegelt. Dabei sprechen funktionierende Industriecluster und eine breitgefächerte Industriestruktur für sich. Im Jahr 2021 lag Italien im EU-Vergleich mit einem Bruttoinlandsprodukt zu Marktpreisen von 1.781,22 Mio. € auf Platz 3 der größten Volkswirtschaften (EU-27). Angeführt wird die Liste von Deutschland mit einem Volumen von 3.570,62 Mio. €, gefolgt von Frankreich (2.483,62 Mio. €). Die Zahlen des Pro-Kopf-Einkommens zu Marktpreisen liegen derzeit für Italien noch nicht vor, sie dürften sich im Vergleich zum Vorjahr weiter verbessert haben. Laut ISTAT ist das BIP von 2020 auf 2021 um 6,3% gestiegen und auch für 2022 wird mit einem Wachstum von über 4% gerechnet. ³ Dennoch hat Italien eine permanente Wachstumsschwäche im Vergleich zu anderen europäischen Ländern und verliert international an Wettbewerbsfähigkeit. Verantwortlich dafür sind Strukturmängel wie wachsende regionale Ungleichgewichte, eine starke

² Quelle: ISTAT (2021), EUROSTAT

³ Quelle: ISTAT: Le prospettive per l'economia italiana nel 2021-2022, <https://www.istat.it/it/archivio/264303>

öffentliche Verschuldung und eine verbesserungswürdige Infrastruktur. Die Wirtschaft konzentriert sich zu ca. 70% auf die Erbringung von Dienstleistungen. Beim Außenhandel steigen die italienischen Exporte seit Jahren kontinuierlich (mit Ausnahme des von der COVID-19 Pandemie geprägten Jahres 2020), Deutschland bleibt für Italien der wichtigste Handelspartner. Die Entwicklung der Beschäftigung wird nach dem Rückgang 2020 wieder das Vorkrisenniveau erreichen. Italiens Wirtschaft nimmt die Impulse durch das nationale Konjunkturprogramm PNRR positiv wahr.

	Italien	Deutschland
Bevölkerung in 1000	59.862	83.121
Bruttoinlandsprodukt (BIP; Mio. €)	1.781	3.571
Reales BIP pro Kopf (€)	26.700	35.290
BIP pro Kopf in KKS (Kaufkraftstandards)	94	123
Exporte (Mio. €)	581.166	1.694.583
Importe (Mio. €)	533.499	1.497.044

ABBILDUNG 2: ITALIEN UND DEUTSCHLAND IM VERGLEICH (2021) ⁴

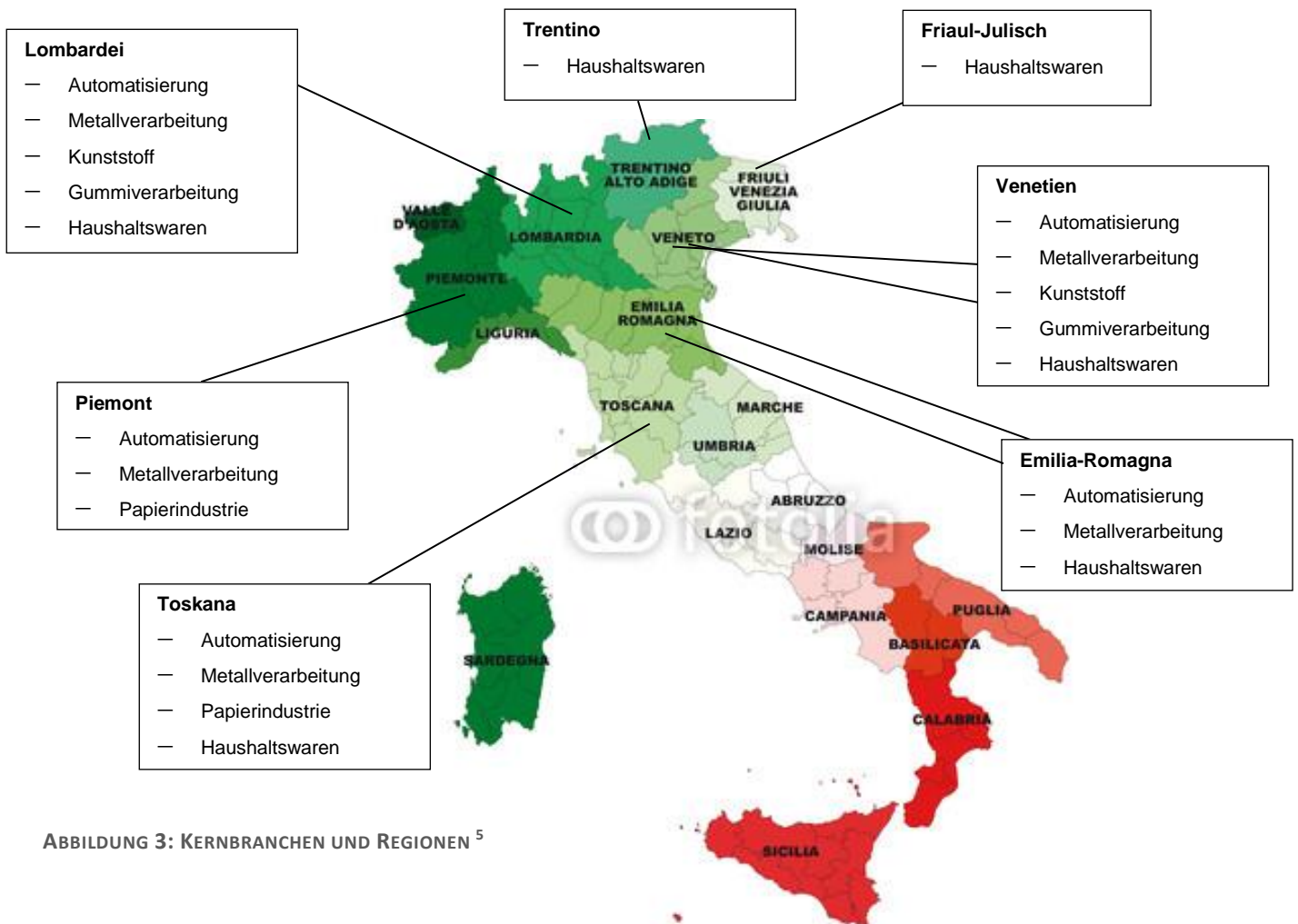


ABBILDUNG 3: KERNBRANCHEN UND REGIONEN ⁵

⁴ Quelle: EUROSTAT, https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/explore/all/all_themes

⁵ Quelle: Bild: Fotolia Bilderdatenbank

Kernbranchen in Italien sind der Maschinenbau, die Kfz-Industrie, die Textil- und Bauindustrie, die Luft- und Raumfahrttechnik und die Nano- sowie Biotechnologie. Traditionell bedeutsam sind ebenso die Nahrungsmittelindustrie und die Modebranche. Außerdem gewinnen erneuerbare Energien immer mehr an Bedeutung. Die Zulieferindustrie Italiens hat ihren Schwerpunkt im Norden und besteht überwiegend aus kleinen und mittelständischen Unternehmen (den sog. PMI – Piccole e Medie Imprese). Die Tätigkeitsschwerpunkte liegen im Bereich der Automatisierung und Metallverarbeitung (Toskana, Emilia-Romagna, Piemont, Lombardei, Venetien), Kunststoff- und Gummiverarbeitung (Lombardei, Venetien), Haushaltswaren (Friaul-Julisch-Venetien, Venetien, Emilia-Romagna, Toskana, Lombardei, Trentino-Südtirol) und der Papierindustrie (Toskana, Piemont).

1.3 Importe und Exporte

Laut OEC (Observatory of Economic Complexity) liegt Italien in der weltweiten Exportstatistik an 8. Stelle. Hauptexportgüter waren unter anderem verpackte Medikamente, Autos und Fahrzeugteile, Maschinenbauerzeugnisse und Leichtindustrienerzeugnisse (Textilwaren, Schuhe, Kleidung) sowie landwirtschaftliche Produkte. Maschinen, Fahrzeuge und chemische Produkte machen in Italien knapp die Hälfte der Exporte aus.⁶

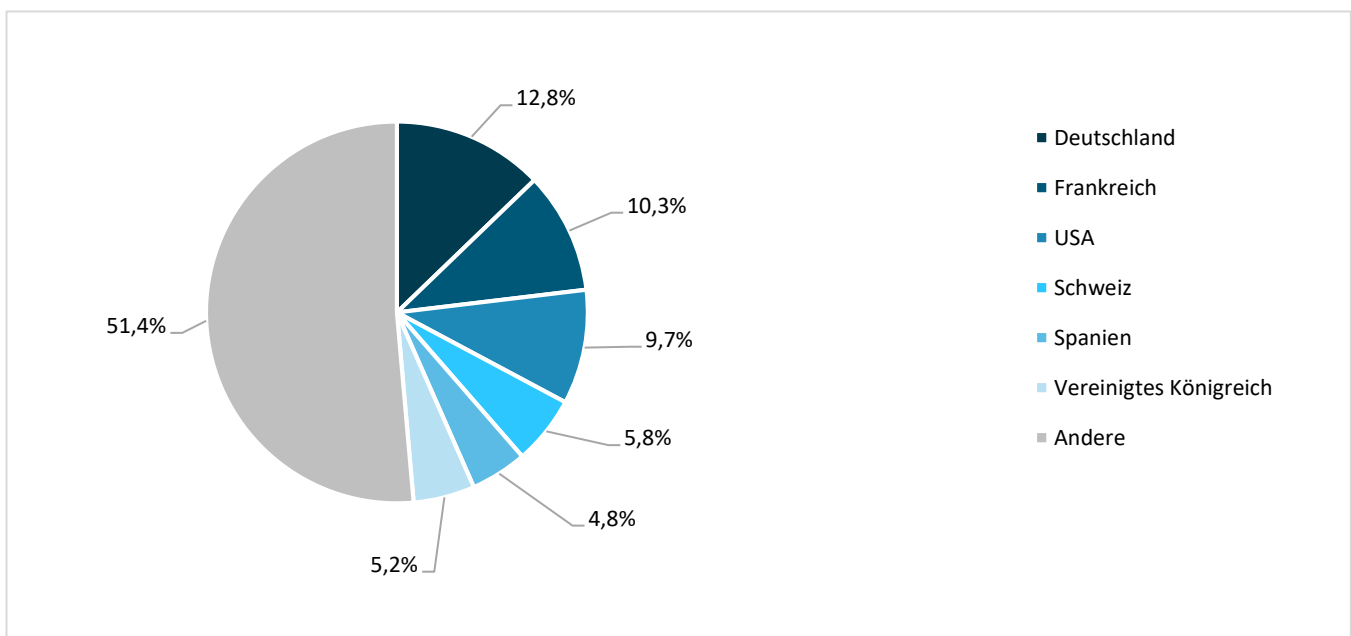


ABBILDUNG 4: WICHTIGSTE EXPORT-PARTNER ITALIENS, EXPORT-ANTEIL IN % (2020)⁷

Die Importe betrachtet liegt Italien weltweit an 11. Stelle, wobei an den vorderen Stellen Rohstoffe wie Erdöl und Erdgas, gefolgt von Autos, Maschinen und Maschinenzulieferprodukt zu finden sind. Weitere wichtige Produktgruppen sind Chemikalien, Metalle, Kleidung und Textilien, sowie Plastik und Gummi. Außerdem werden auch Lebensmittel importiert.⁸ Im Jahr 2021 betrug der Handelsbilanzüberschuss rund 48 Mrd. € (Exporte 581.166 Mio. €; Importe 533.499 Mio. €).⁹

⁶ Quelle: The Observatory of Economic Complexity: Italien (2019) - <https://oec.world/en/profile/country/ita>, letzter Zugriff: 02.03.2022

⁷ Quelle: Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale - Osservatorio Economico; Febbraio 2022 www.infomercatiesteri.it/public/osservatorio/interscambio-commerciale-mondo/Preleva%20tutto%20l'aggiornamento_1645175110.pdf

⁸ Quelle: The Observatory of Economic Complexity: Italien (2019)

⁹ Quelle: EUROSTAT (2021)

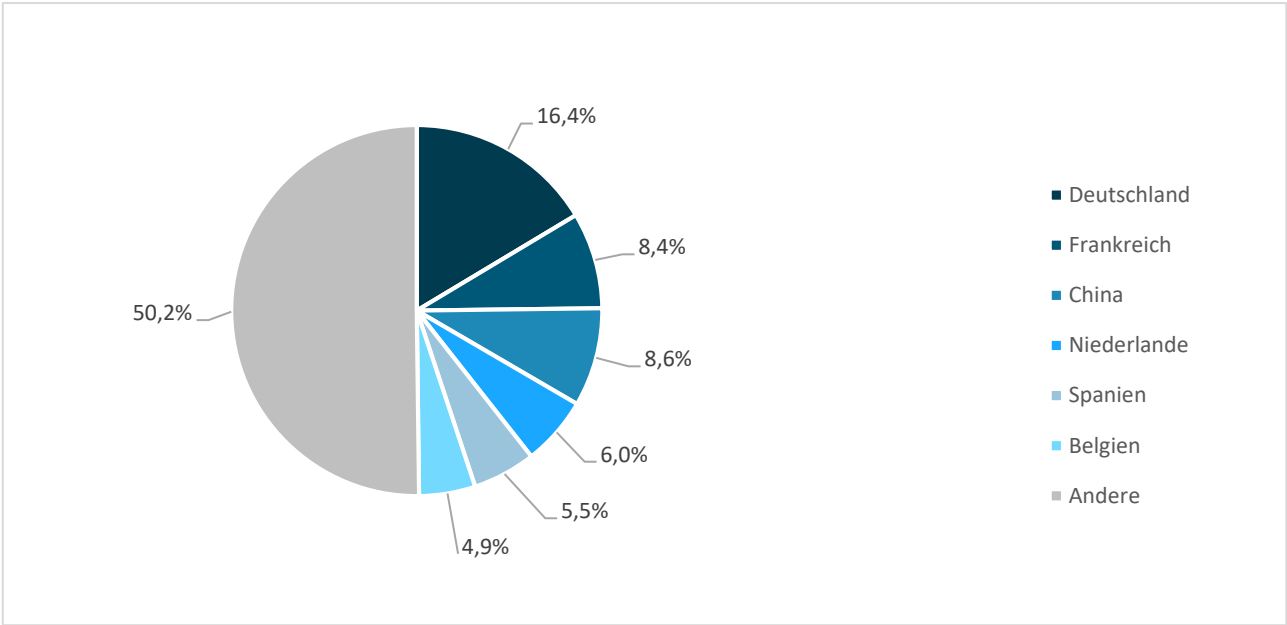


ABBILDUNG 5: WICHTIGSTE IMPORT-PARTNER ITALIENS, IMPORT-ANTEIL IN % (2020)¹⁰

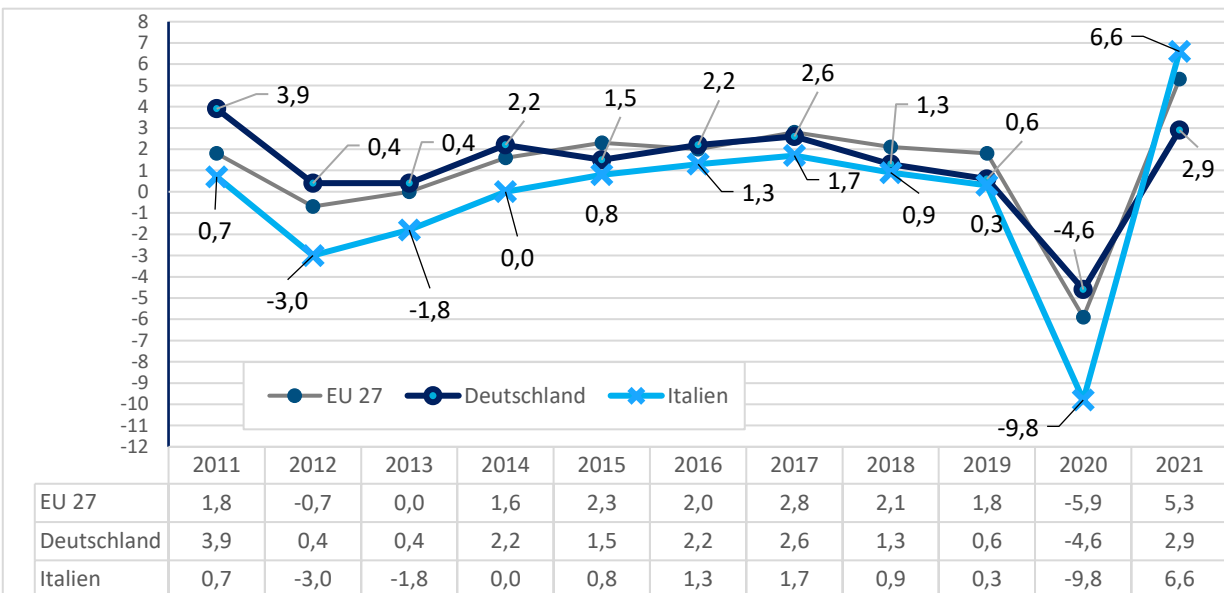


ABBILDUNG 6: WACHSTUMSRATE DES REALEN BIP IN %, DEUTSCHLAND, ITALIEN UND EU27 IM VERGLEICH (2011-2021)¹¹

¹⁰ Quelle: Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale - Osservatorio Economico; Febbraio 2022 www.infomercatiesteri.it/public/osservatorio/interscambio-commerciale-mondo/Preleva%20tutto%20l'aggiornamento_1645175110.pdf

¹¹ Quelle: EUROSTAT (2022), Datencode: TEC00115 - Die Daten für das Jahr 2021 sind provisorisch. Alle Werte berücksichtigen die EU 27 Staaten (EU-Austritt des Vereinigten Königreichs: 31.01.2020)

Aus Abbildung 6 wird ersichtlich, dass die italienische Wirtschaft die Entwicklungen der deutschen Wirtschaft spiegelt. Auf- und Abwärtstrends sind über die letzten 13 Jahre vergleichsweise ähnlich verlaufen. Italiens Wirtschaft steht allerdings auf einem nicht so stabilen Fundament, wie die starken Einbrüche bei Krisen und die längeren Erholungszeiten gezeigt haben. Dies war schon 2008/2009 zu beobachten. Deutschland erholte sich rasch, Italien verzeichnete bis 2011 einen quasi Stillstand und rutschte in der Folge ins Minus. Erst seit 2015 konnten wieder positive Wachstumsraten zwischen 0,8% und 1,7% erreicht werden, jedoch immer unterhalb des EU-Durchschnittes.

Im Jahr 2020 hat Italien unter der globalen COVID-19 Pandemie verhältnismäßig stark durch den Gesundheitsnotstand gelitten, die Wirtschaftsleistung ist um -9,8% eingebrochen. Deutschland konnte die Krise besser als der EU-Durchschnitt meistern, musste aber auch einen Rückgang von -4,6% hinnehmen. 2021 war für Italien von einem sehr positiven Wirtschaftswachstum von 6,6% gekennzeichnet, Deutschlands Wirtschaft ist um 2,9% gewachsen. Von den G7-Staaten konnte Italien im Jahr 2021 das größte Wachstum verzeichnen, in einigen Bereichen z.B. dem Bausektor und dem produzierenden Gewerbe (Handwerk) konnte das Vorkrisenniveau erreicht bzw. überschritten werden.



ABBILDUNG 7: REGIONEN ITALIENS ¹²

¹² Quelle: <http://www.mittelmeerbasar.de/Wissenswertes/Italien/italien.html>; Zugriff: 08.03.2022

2. Der italienische Markt für Schiffbau

2.1 Kategorisierung innerhalb der Studie (Definitionen und Marktsektoren)

Im Folgenden sollen vorab einige Begriffe, die in dieser Studie verwendet werden, näher erläutert werden. Dies scheint notwendig, da es gelegentlich zu unterschiedlichen Auslegungen der Inhalte der Begrifflichkeiten kommt:

Die Zielmarktanalyse (im Folgenden: ZMA) zum italienischen Markt für Schiffbau unterscheidet grundsätzlich zwischen dem Bau von Schiffen bzw. Booten für Sport- und Freizeitwecke (Italienisch: „nautica da diporto“/ „diportismo“; hierzu gehören zum Beispiel Yachten und Superyachten) und dem Bau von Transportschiffen bzw. –booten jeglicher Art im „kommerziellen Bereich“ (u. a. zur Beförderung von Personen und Waren; also Fracht- und Fahrgastschiffen). Die vorliegende Zielmarktanalyse konzentriert sich dabei weitgehend auf den Bereich „Bau von Booten für Sport- und Freizeitwecke (incl. Yachten)“. Anzumerken ist, dass aber u. a. auch der Schiffbau im militärischen Bereich für Italien durchaus von Bedeutung ist. Im Rahmen der Zielmarktanalyse werden zudem folgende Industriesektoren unterschieden (u. a. zur Aufschlüsselung von Umsatzzahlen): Zum einen a) Schiff- und Bootsbau (Neuproduktionen), b) Ausrüstung, c) Überholung, Reparatur, Wartung sowie d) Motoren.

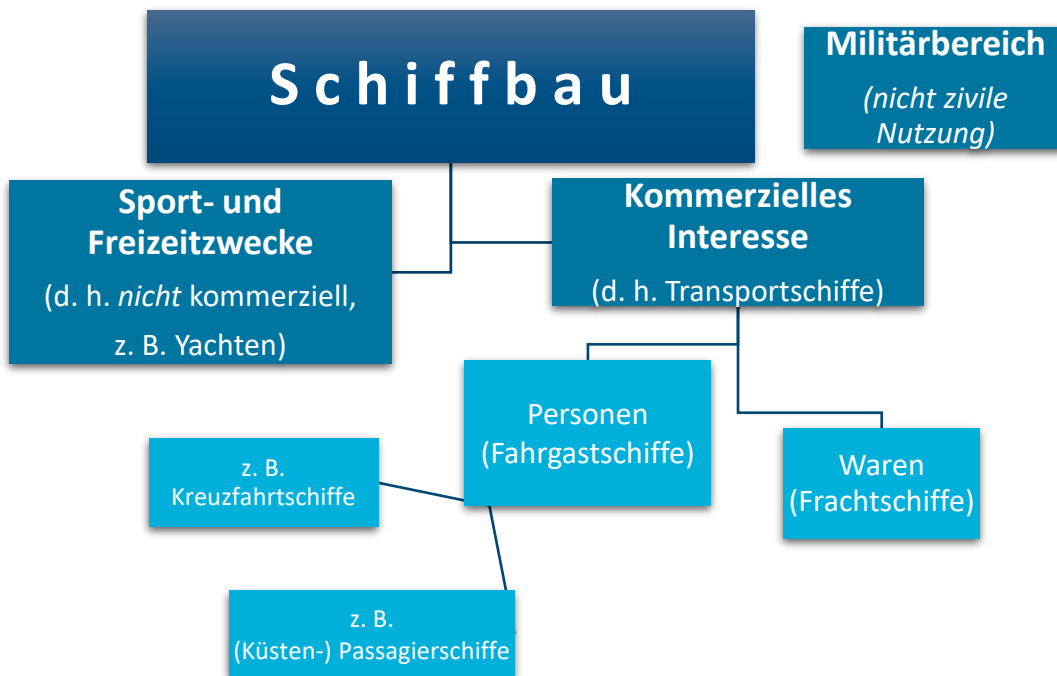


ABBILDUNG 8: KATEGORISIERUNG SCHIFFBAU INNERHALB DER ZIELMARKTANALYSE¹³

Der Begriff „Yacht“ beispielsweise fällt hier also in die Kategorie der Wasserfahrzeuge für Sport- und Freizeitwecke. Weiterführend kann dann z. B. noch einmal nach Antriebsart (Vortriebsmechanik, Bauweise und –material usw.) unterschieden werden, d. h. hier in der Regel zwischen Motor- und Segelyachten. Hervorzuheben ist in Bezug auf den Zielmarkt Italien, dass das Land auf dem Weltmarkt für Luxusyachten eine führende Position einnimmt: Rund 46 % aller Luxusyachten, insbesondere Superyachten mit mehr als 24 Metern Länge, werden hier geortet.

¹³ Quelle: Eigene Darstellung ITKAM

2.2 Marktentwicklung in Italien

2.2.1 Aktuelle Situation – Der Krieg in der Ukraine

Die Stimmung in der italienischen Schiffbaubranche war bis noch vor kurzem sehr gut. Man sprach von neuen Rekordwerten in der Produktion und von vollen Auftragsbüchern. Nach dem Einmarsch von Russland in die Ukraine und einer kriegerischen Auseinandersetzung in Europa ist noch nicht abschätzbar, wie weit sich dies auf die Schiffbaubranche auswirken wird. Tatsache ist, dass Italien aber auch andere Länder Luxusyachten von russischen Oligarchen im Zuge der von der EU beschlossenen Sanktionen gegen Russland beschlagnahmt haben. Durch die Sanktionen der westlichen Staatengemeinschaft wurde zudem auch russisches Vermögen eingefroren und somit für die Besitzer nicht mehr zugänglich gemacht.

Nach zwei Ausnahmejahren aufgrund der Corona-Pandemie, mit vielen Unsicherheiten und z.T. Problemen mit Lieferketten bzw. bei der Materialbeschaffung, steht die Branche vor neuen Herausforderungen. Es gibt zahlreiche Faktoren, die den weltweiten Aufschwung bedrohen, z.B. die Preissteigerungen für Rohstoffe und Energie, die Verzögerungen bei der Lieferung von Komponenten, der Anstieg der Frachtkosten und der allgemeine Anstieg der Inflation. Hinzu kommt jetzt die geopolitische Herausforderung der Krieg zwischen Russland und der Ukraine, die mit Spannungen auf internationaler Ebene verbunden ist. Vor allem die Rolle Chinas ist in diesem Zusammenhang von großer Wichtigkeit. Sollte sich China, das sich bislang neutral gegeben hat, auf die Seite Russlands wechseln, so wären auch Sanktionen der westlichen Länder gegen China denkbar. Ein weiteres Risiko stellt auch das mögliche Wiederaufleben der Covid-19 Pandemie dar, welche durch eine neue Variante akut werden könnte.

Im Moment sind seriöse Einschätzungen das Kriegsgeschehen betreffend nicht machbar. Während der Corona-Pandemie (nach der ersten Welle) haben Schiffe eine zunehmende Beliebtheit erlebt. Mit dem eigenen Schiff war man mobil und von Einschränkungen verschont. Vielleicht geht dieser Trend weiter und die Schiffbaubranche steuert tatsächlich auf neue Rekordumsätze hin.

2.2.2 Das internationale Umfeld

Der Beginn des Jahres 2021 war von großer Unsicherheit gekennzeichnet. Man stand am Anfang einer breit angelegten Impfkampagne, die wesentlich zur Erholung der Weltwirtschaft beigetragen hat. Der wirtschaftliche Aufschwung war jedoch nicht überall auf der Welt im gleichen Ausmaß spürbar. Während die großen Volkswirtschaften gut über die neue Omicron Variante gegen Ende des Jahres 2021 hinweggekommen sind, leiden Länder mit unzureichender Verbreitung von Impfstoffen weiter unter der Pandemie und für diese werden auch eher düstere Aussichten für 2022 gestellt. Länder wie die USA und China fahren ihre Unterstützungszahlungen stark zurück. In Europa sieht die Situation anders aus, einzelne Staaten aber auch Fonds der EU stehen weiter für die Belebung der Wirtschaft zur Verfügung.

2021 wurden zum ersten Mal seit über 25 Jahren wieder relevante Inflationswerte gemessen. Verteuerungen von Rohstoffen (vor allem bei der Energie) und Engpässe bei verschiedenen Waren ließen die Verbraucherpreise stark steigen. Zusätzliche Preissteigerungen sind durch den Ukrainekrieg zu erwarten, die vor allem fossile Brennstoffe, Lebens- bzw. Futtermittel und verschiedene Rohstoffe (z.B. Metalle, Aluminium) betreffen. Es bleibt abzuwarten, wie schnell es zu einer Anhebung der Löhne kommt und ob sich die Wirtschaft in eine gefährliche Lohn-Preis-Spirale verfängt.

2.2.3 Überblick – La Nautica in cifre

Im September 2021 wurde die neue Ausgabe von LA NAUTICA IN CIFRE .LOG. – Marktanalyse für das Jahr 2020, in der 42. Auflage veröffentlicht. Es ist eine der umfangreichsten Studien zur Entwicklung der Schiffbaubranche in Italien und wird unter der Schirmherrschaft des italienischen Verkehrsministeriums vom Forschungsdienst des Industrieverbandes CONFINDUSTRIA NAUTICA in Kooperation mit der Fondazione Edison herausgegeben. Die Trendanalyse ermöglicht es Unternehmen, ihre strategischen Geschäftsbeziehungen anhand aktueller Zahlen und Daten auszurichten, indem einerseits ein Blick auf das jeweils zurückliegende Geschäftsjahr geworfen und gleichzeitig ein Ausblick auf die marktspezifischen Trends des anstehenden Jahres gegeben werden. Die Einschätzungen zum Trend in der Umsatzentwicklung werden vom Forschungsdienst der CONFINDUSTRIA NAUTICA und den internationalen Trendanalysen des ICOMIA – International Council of Marine Industry Associations bereitgestellt.

Zusätzlich zur Reihe LA NAUTICA IN CIFRE .LOG. wird auch der LA NAUTICA IN CIFRE MONITOR – Markttrends 2020/2021 veröffentlicht. Sie sind online verfügbar unter: <https://www.lanauticaincifre.it/pubblicazioni/>.¹⁴ Die Publikationsreihe LA NAUTICA IN CIFRE steht für die Jahre 2020 bis 2016 neben Italienisch auch in englischer Sprache zur Verfügung. Im Anschluss werden einige ausgewählte Fakten präsentiert. Zum Zeitpunkt der Erstellung der Zielmarktanalyse standen die Daten aus dem Trend-Bericht MONITOR 2021/22 und die Daten aus der Reihe LA NAUTICA IN CIFRE 2020 (mit Daten für das Jahr 2019 und teilweise 2020) zur Verfügung.

2.2.4 Entwicklung des Schiffbaus in Italien

Dem Bericht zufolge konnte die italienische Schiffbaubranche nach dem schwierigen Jahr 2020 wieder steigende Auftragseingänge verzeichnen. Der Industrieverband der Schiffbaubranche hat eine Umfrage unter den Mitgliedern durchgeführt. Demzufolge rechnet die italienische Schiffbauindustrie für das Jahr 2021 weltweit mit einem Umsatzzuwachs von 23,8% (Schwankungsbreite $\pm 5\%$). Dieser Zuwachs ist weit größer als die Einbußen, welche durch die Corona-Pandemie hingenommen werden mussten. Dafür verantwortlich sind die gestiegenen Exporte und die vollen Auftragsbücher der italienischen Werften für Yachten und Superyachten, sowie der gesamten Branche des nautischen Zubehörs und der Schiffsmotoren. Sollten die Zahlen des vierten Quartals 2021 bestätigt werden, könnte die italienische Schifffahrtindustrie wieder das Rekordumsatzniveau von 2007/2008 erreichen.¹⁵

Die Regierung Draghi hat in den vergangenen Monaten gezeigt, dass sie in der Lage ist, das Land auch durch schwierige Phasen zu führen. Die Staatsverschuldung ist zwar weiter gestiegen, es scheint aber, als ob die langfristigen Ziele erreicht werden können. Mit verantwortlich für die positive Entwicklung ist unter anderem das Programm Next Generation EU mit einem Volumen von über 800 Mrd. €. Die Aufbau- und Resilienzfähigkeit¹⁶ (PNRR – Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) ist das Herzstück dieses Programmes in Italien, mit Darlehen und Zuschüssen zur Unterstützung von Reformen und Investitionen. Es sollen damit die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf Wirtschaft und Gesellschaft abgefedert werden. Die Maßnahmen reichen bis ins Jahr 2026 und sollen Italien langfristig wettbewerbsfähiger machen, durch die Entwicklung und Nutzung neuer Technologien, die längst überfälligen Reformen von Bürokratie, Justiz und Bildung und nicht zuletzt durch verstärkte Investitionen in den ökologischen Wandel.

¹⁴ Eine kostenlose Anmeldung ist erforderlich (Zugriff: 08.03.2022)

¹⁵ Quelle: https://lanauticaincifre.it/wp-content/uploads/2021/09/NIC20_ITA_light.pdf, Seite 7, Zugriff: 08.03.2022

¹⁶ Quelle: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32021R0241>

Indikator	Wert	Veränderung 2020-2019
Gesamtumsatz	4,66 Mrd. €	-2,6%
Nationale Produktion	3,91 Mrd. €	-1,9%
<i>Produktion für den Export</i>	2,98 Mrd. € (ca. 76%)	-1,2%
<i>Produktion für den italienischen Inlandsmarkt</i>	934 Mio. € (ca. 24%)	-4,2%
Importe	749 Mio. €	-6,0%
Zahl der Beschäftigten	24.070	+2,4%
Beitrag zum BIP 2020	3,91 Mrd. € (2,37%)	-1,3% (+0,15%)

ABBILDUNG 9: ECKDATEN SCHIFFBAUINDUSTRIE IN ITALIEN IM ÜBERBLICK MIT PROZENTUELLEN ÄNDERUNGEN VON 2020-2019¹⁷

Der Gesamtumsatz der italienischen Schiffbauindustrie (Umsatz der Werften, incl. Neubauten, Ausrüstung, Überholung, Reparatur, Wartung, Umbauten sowie Motoren) lag im Jahr 2020 bei 4,66 Mrd. €, das entspricht einem Rückgang von -2,6% gegenüber dem Vorjahr 2019 (4,78 Mrd. €) und ist den negativen Auswirkungen durch die extremen Einschränkungen zur Bekämpfung der Corona-Krise geschuldet. Damit wurde der positive Trend unterbrochen. Im Zeitraum von 2014 bis 2019 hat der Gesamtumsatz um +93% zugelegt (von 2,48 Mrd. € im Jahr 2014 auf 4,78 Mrd. € im Jahr 2019). Von der Prognose ausgehend, dass sich der Gesamtumsatz im Markt für das Jahr 2021 bei etwa 5,5 Mrd. € bis 6,0 Mrd. € bewegen kann, wäre das Rekordumsatzniveau der Jahre 2007 und 2008 mit über 6 Mrd. € in greifbarer Nähe. Die eingezeichnete Trendlinie der letzten 20 Jahre zeigt einen insgesamt ausgeglichenen Trend, trotz der massiven Einbrüche in den Jahren 2009 und 2010. Die Trendlinie verdeutlicht das robuste Marktwachstum nach Überwindung der Schwierigkeiten durch die Banken- und Finanzkrise, mit einem kontinuierlichen Aufwärtstrend in etwa ab dem Jahr 2013. Beeindruckend ist zudem das prognostizierte Wachstum für 2021 (+23,8% mit einer Schwankungsbreite von ±5%).¹⁸

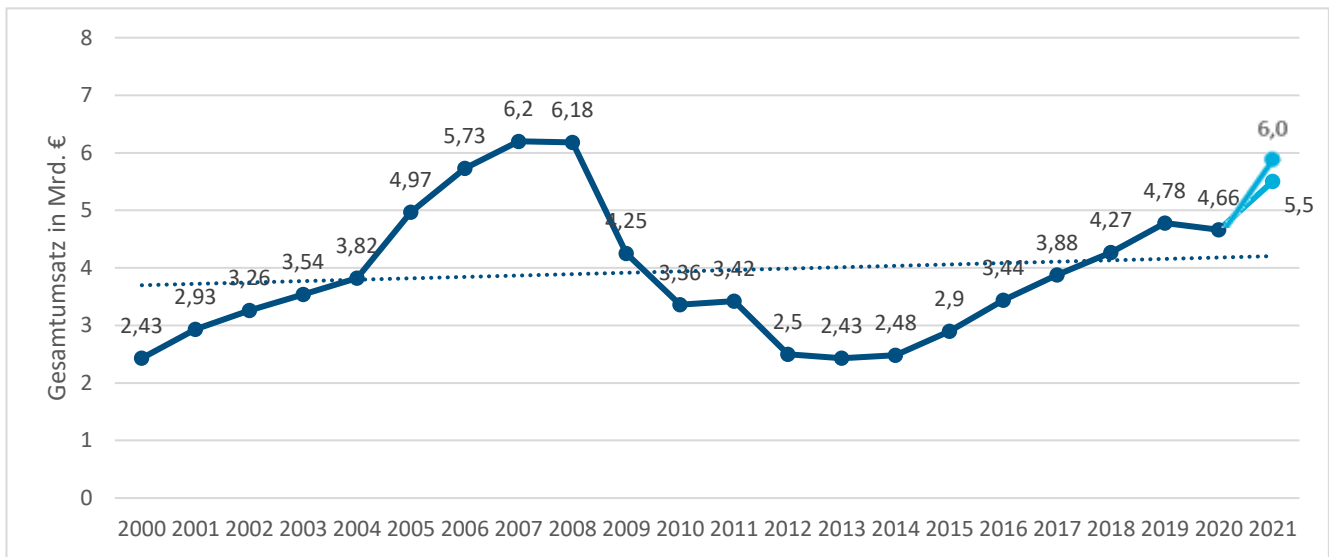


ABBILDUNG 10: SCHIFFBAUINDUSTRIE IN ITALIEN, ENTWICKLUNG GESAMTUMSATZ IN MRD. € (2000-2021)¹⁹

¹⁷ Quelle: Quelle: La Nautica in Cifre .LOG., Seite 12 und Seite 20; Die Daten in dieser Tabelle beziehen sich auf die gesamte Schiffbauindustrie und ihre Sektoren, d. h. Schiff- und Bootsbau, Import von neuen Booten, Überholung, Reparatur, Wartung, Ausrüstung, etc.

¹⁸ Quelle: La Nautica in Cifre, Monitor n. 4 (2022), Seite 13

¹⁹ Quelle: La Nautica in Cifre, Monitor n. 4 (2022), Seite 13, eigene Darstellung

Mit 84% stammt der größte Teil des Gesamtumsatzes aus der nationalen Produktion Italiens, die im Jahr 2020 einen Wert von nahezu vier Mrd. € erreichte. Das Importvolumen liegt mit einem Wert von knapp 750 Mio. € deutlich unter dem von 2019 und erreicht einen Marktanteil von 16% am Gesamtumsatz. Die ausgeprägte Internationalisierung der italienischen Schiffbaubranche erschließt sich insbesondere auch aus dem Umstand, dass 76% der nationalen Produktion für den Exportmarkt bestimmt sind (knapp 3 Mrd. € im Jahr 2020), was einem leichten Rückgang zum Jahr 2019 bedeutet.

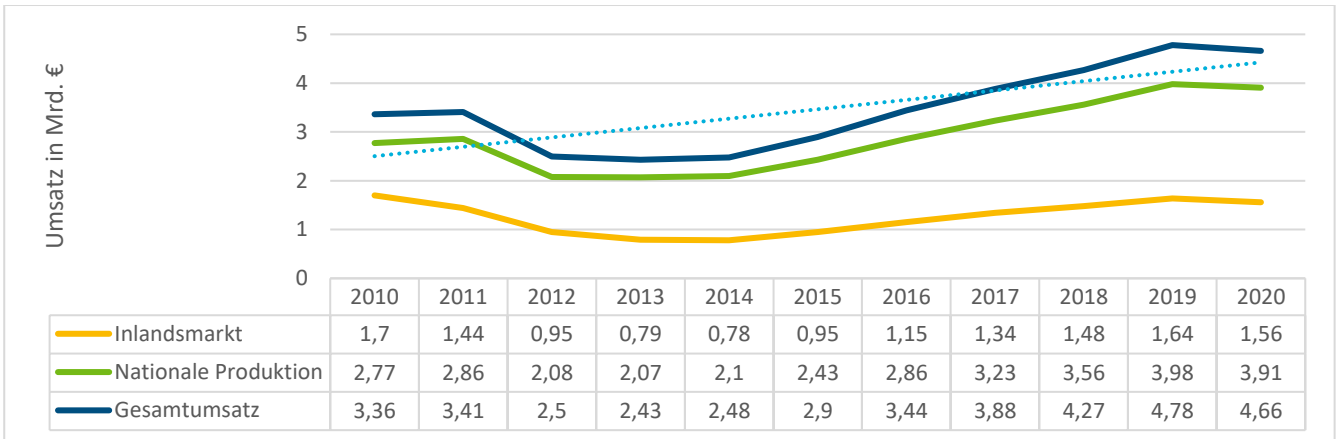


ABBILDUNG 11: SCHIFFBAUINDUSTRIE IN ITALIEN, ENTWICKLUNG GESAMTUMSATZ (MIT TRENDLINIE), NATIONALE PRODUKTION SOWIE UMSATZ AUF INLANDSMARKT IN MRD. € (2010-2020) ²⁰

Die Zahl der Beschäftigten in der Schiffbauindustrie stieg im Jahr 2020 auf insgesamt 24.070, das einem Zuwachs von 2,4% entspricht (im Vergleich zu 2019). Der positive Beschäftigungstrend ist vor allem dem Sektor der Neuproduktionen (Schiffs- und Bootsbau) zuzuschreiben.

Die Nationale Produktion ging 2020 um 1,9% auf 3,1 Mrd. € zurück (im Jahr 2019 waren es noch 3,98 Mrd. €). Die Schiffbauindustrie steuerte 2020 einen anteilmäßigen Gesamtwert von 2,37‰ zum italienischen BIP bei (gegenüber einem Wert von 2,22‰ im Jahr 2019). Für das Jahr 2021 liegen zum Zeitpunkt der Erstellung der Marktstudie noch keine bestätigten Jahresabschluss-Zahlen vor, diese werden jedoch sehr positiv vorhergesagt.

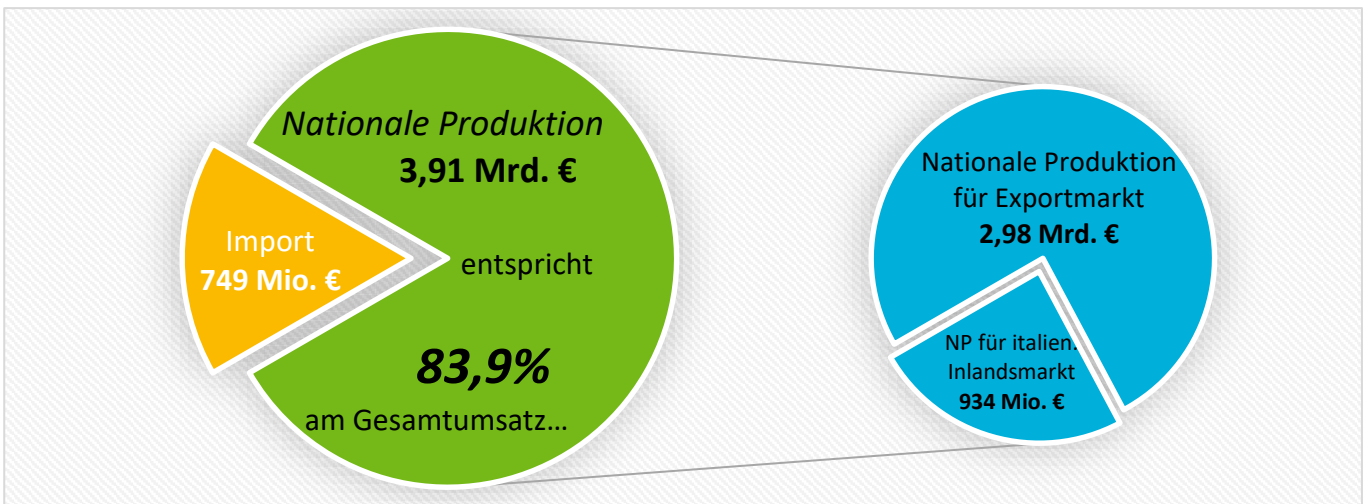


ABBILDUNG 12: ECKDATEN SCHIFFBAUINDUSTRIE, UMSATZANTEILE NACH HERKUNFT (2020) ²¹

²⁰ Quelle: La Nautica in Cifre, .LOG. n. 42 (2021), Seite 20, eigene Darstellung
²¹ Quelle: La Nautica in Cifre, .LOG. n. 42 (2021), Seite 20, eigene Darstellung

2.2.5 Die Sektoren des Schiffbaus in Italien

Der Gesamtumsatz im Schiffbaumarkt im Jahr 2020 setzt sich in den einzelnen Sektoren wie folgt zusammen: Neuproduktionen (2,8 Mrd. €; 60,7% Anteil am Gesamtumsatz), gefolgt vom Posten Ausrüstung, Komponenten und Zubehör (1,2 Mrd. €; 25,3% Anteil am Gesamtumsatz), Überholung, Reparatur, Wartung (275 Mio. €; 5,9% Anteil am Gesamtumsatz) sowie Motoren (377 Mio. €; 8,1% Anteil am Gesamtumsatz). Die Sektoren Neuproduktion und Motoren haben im Vergleich zu 2019 zugenommen, der Bereich Überholung, Reparatur, Wartung ist gleichgeblieben und der Bereich Ausrüstung, Komponenten und Zubehör ist um 1,7% zurückgegangen.²²

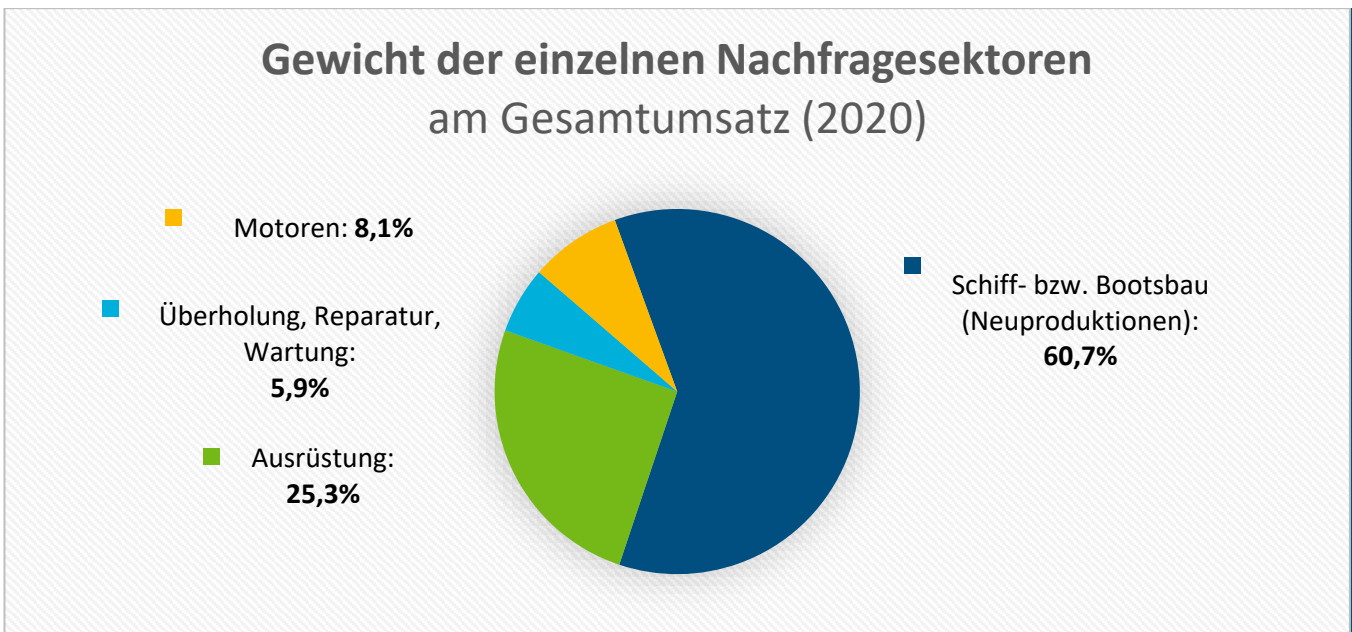


ABBILDUNG 13: SCHIFFBAUINDUSTRIE IN ITALIEN, GESAMTUMSATZ NACH SEKTOREN IN % (2020)²³

Der Neuproduktion von Schiffen und Booten (Werften) kommt in der italienischen Schiffbauindustrie auf nationalem Niveau die größte Bedeutung zu. Er bringt Italien eine Führungsposition sowohl in Bezug auf die Größe des Industriezweiges als auch seine internationale Wettbewerbsfähigkeit ein. Der Umsatz der Werften in Italien belief sich im Jahr 2020 auf 2,83 Mrd. €, wovon 96% durch die Nationale Produktion und nur 4% (106 Mio. €) durch Importe erwirtschaftet wurden. Der Großteil der Produktion wird exportiert (2,35 Mrd. €, das sind 86%), wovon wiederum 33% in Länder der EU gehen und die restlichen 67% außerhalb der EU Absatz finden.²⁴

²² Quelle: La Nautica in Cifre, .LOG. n. 42 (2021), Seite 19

²³ Quelle: La Nautica in Cifre, .LOG. n. 42 (2021), Seite 19

²⁴ Quelle: La Nautica in Cifre, .LOG. n. 42 (2021), Seite 32

Kategorie	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ISTAT Gesamtproduktion in der Kategorie "Andere Transportmittel" ²⁵	22.438.583	19.319.121	26.158.666	18.096.640	22.403.730	20.022.973
Kreuzfahrtschiffe	243.633	374.667	1.208.664	2.029.407	1.772.827	2.427.536
Ro-Ro-Schiffe (Warentransport)	-	-	-	216.871	169.753	134.662
Andere Schiffe, nicht zum Warentransport	119.342	176.556	228.368	64.248	140.047	183.672
Fischereischiffe	172	122	223	-	-	9.191
Fährschiffe	-	-	-	20.949	10.660	
Weitere Wasserfahrzeuge (z. B. Flöße, Ankerbojen, Tanks, Bootsstege)	7.111	8.267	10.852	2.999	3.034	330.715

ABBILDUNG 14: AUSGEWÄHLTE INDUSTRIEPRODUKTION VON SCHIFFEN IM BEREICH „ANDERE TRANSPORTMITTEL“ NACH ISTAT (OHNE BOOTE FÜR SPORT- UND FREIZEITZWECKE), UMSATZ IN TSD. € (2015-2020)²⁶

Die Daten von ISTAT²⁷ zeigen die herausgehobene Stellung beim Bau von Kreuzfahrtschiffen in Italien. 2020 ist diese auf ein Rekordniveau von über 2,4 Mrd. € gestiegen. Nach den umsatzschwachen Jahren von 2013 bis 2016 sind die Auftragsbücher im Bereich Kreuzfahrtschiffbau in jüngster Zeit wieder gut gefüllt (der Marktumsatz schnellte sprunghaft empor und hat ein prozentuelles Umsatzwachstum von über 800% zwischen 2015 und 2018 hingelegt). Von 2019 auf 2020 ist der Umsatz um satte 37% nach oben gegangen, nachdem er zwischen 2018 und 2019 einen Dämpfer von 15% erlitt. Ein besonders großer Zuwachs konnte im Bereich weitere Wasserfahrzeuge registriert werden. Dieser beinhaltet unter anderem schwimmende Geräte wie Senkkästen, Verankerungsbojen, Bojen Markierungen aber auch Flöße, Tanks, Schiffsrümpfe usw.

Kategorie	2015	2016	2017	2018	2019	2020
ISTAT Gesamtproduktion in der Kategorie "Andere Transportmittel" ²⁸	22.438.583	19.319.121	26.158.666	18.096.640	22.403.730	20.022.973
Motorboote für Sport- und Freizeitzwecke, incl. Yachten (ohne Außenbordmotor)	1.719.845	1.821.226	1.581.177	1.857.493	2.342.813	1.652.001
Segelboote für Sport- und Freizeitzwecke (ohne Gummiboote), mit und ohne Hilfsmotor	183.013	258.268	334.442	282.071	646.907	519.424
Luftboote für Sport- und Freizeitzwecke (mit Gummiboote)	49.009	73.609	66.159	140.335	182.211	151.535
Weitere Boote für Sport- und Freizeitzwecke (z. B. Ruderboote, Kanus, Motorboote mit Außenbordmotor)	166.620	73.766	89.353	40.599	42.863	82.619

ABBILDUNG 15: AUSGEWÄHLTE INDUSTRIEPRODUKTION VON BOOTEN FÜR SPORT UND FREIZEITZWECKE IM BEREICH „ANDERE TRANSPORTMITTEL“ NACH ISTAT, UMSATZ IN TSD. € (2015-2020)²⁹

²⁵ Die (Summen-) Angabe zur Gesamtproduktion in der Kategorie „Andere Transportmittel“ umfasst neben dem Schiff- und Bootsbaubau Daten zu weiteren Verkehrsmitteln wie z. B. Eisenbahnen und Rollendem Material, Luftfahrzeugen und Motorrädern (Quelle: ISTAT 2022)

²⁶ Quelle: ISTAT (2022); <http://dati.istat.it/Index.aspx?QueryId=8937>, eigene Darstellung

²⁷ Die Daten von ISTAT variieren in ihrer Summe mitunter von denen aus der Studie La Nautica in Cifre .LOG. Bei summarischem Zusammenzählen sind so u. U. Unterschiede im Hinblick auf den Gesamtumsatz bei den Neuproduktionen erkennbar. Eine mögliche Erklärung liegt in unterschiedlichen Kategorisierungen innerhalb der jeweiligen Studie/Datenquelle.

²⁸ Die (Summen-) Angabe zur Gesamtproduktion in der Kategorie „Andere Transportmittel“ umfasst neben dem Schiff- und Bootsbaubau Daten zu weiteren Verkehrsmitteln wie z. B. Eisenbahnen und Rollendem Material, Luftfahrzeugen und Motorrädern (Quelle: ISTAT 2021)

²⁹ Quelle: ISTAT (2022); <http://dati.istat.it/Index.aspx?QueryId=8937>, eigene Darstellung

Das Umsatzvolumen des Bereiches Motorboote für Sport- und Freizeitwecke, incl. Yachten (ohne Außenbordmotor) ist von 2019 auf 2020 um 29% zurückgegangen. Laut GLOBAL ORDER BOOK³⁰ die vom Boat International herausgegeben wird, liegt Italien 2021 weiterhin an der Spitze bei der Produktion von Superyachten über 24 Meter Länge. Im Jahr 2021 werden von einer globalen Gesamtproduktion von 821 Superyachten mit einer Länge über 24 Metern 407 in Italien produziert (die durchschnittliche Länge der geordneten Yachten beläuft sich auf 36,8 m). Das entspricht einer Gesamtquote von 50% am weltweiten Auftragsbestand und einem Wachstum von 2,3% bei der Anzahl der geordneten Einheiten. Bei den Auftragseingängen von Superyachten folgen hinter Italien die Türkei (76 Einheiten, 2021) und die Niederlande (74 Einheiten, 2021). Bei der Produktion von Superyachten belegen italienische Hersteller die vorderen Plätze, Azimut-Benetti liegt an erster Stelle (3.521 beauftragte Meter), gefolgt vom Yachtbauer Sanlorenzo (3.089 m). Auf Platz drei folgt die holländische Firma Feadship mit 1.162 beauftragten Metern. Unter den siebzehn wichtigsten Werften für Superyachten befinden sich laut Global Order Book sieben italienische, und zwar: Azimut-Benetti, Sanlorenzo, Overmarine, TISG (The Italian Sea Group), Palumbo, Baglietto, Cantiere delle Marche.³¹ Besonders interessant ist die neue Gruppe „TISG“, welche 2021 in Carrara aus den Firmen Admiral und Tecnomar entstanden ist und durch Kooperationen (unter anderem Lamborghini, Giorgio Armani) auf ein oberes Luxuselement zielt. TISG ist an der Mailänder Börse quotiert.³²

Kategorie	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Motorboote für Sport- und Freizeitwecke, incl. Yachten (ohne Außenbordmotor)	4397 St.	3824 St.	4066 St.	3900 St.	5421 St.	8328 St.
Segelboote für Sport- und Freizeitwecke (ohne Gummiboote), mit und ohne Hilfsmotor	2020 St.	2227 St.	2640 St.	786 St.	1408 St.	5278 St.
Luftboote für Sport- und Freizeitwecke (mit Gummiboote)	2200 St.	3078 St.	2383 St.	12381 St.	9995 St.	6774 St.
Weitere Boote für Sport- und Freizeitwecke (z. B. Ruderboote, Kanus, Motorboote mit Außenbordmotor)	1430 St.	2007 St.	3294 St.	3925 St.	7538 St.	4553 St.

ABBILDUNG 16: AUSGEWÄHLTE INDUSTRIEPRODUKTION VON BOOTEN FÜR SPORT- UND FREIZEITZWECKE IM BEREICH „ANDERE TRANSPORTMITTEL“ NACH ISTAT, STÜCKZAHLEN (2015-2020)³³

Die Schiffbauindustrie in Italien führt auch die Liste der Länder mit der größten Bruttoreaum-Zahl (BRZ, in englisch Total Gross Tonnage) an. Mit einem Produktionswert von insgesamt 184.845 BRZ führt Italien dieses Ranking vor Deutschland (103.371 BRZ für 20 Projekte) und den Niederlanden (95.552 BRZ) an. Italien hat eine enorme Steigerung von 27% verzeichnen können, während die Zahlen von Deutschland und den Niederlanden konstant verlaufen. Die durchschnittliche Bruttoreaumzahl der Bestellungen in diesen drei Ländern ist höchst unterschiedlich und spiegelt die jeweilige Spezialisierung der einzelnen Länder wider: Gigayachten für Deutschland (im Durchschnitt: 5.169 BR), Megayachten für die Niederlande (im Durchschnitt: 1.274 BR) und Superyachten für Italien (im Durchschnitt: 353 BRZ).³⁴

³⁰ Quelle: <https://www.boatinternational.com/yacht-market-intelligence/luxury-yachts-on-order/2021-global-order-book>, Zugriff am: 08.03.2022

³¹ Quelle: <https://www.boatinternational.com/yacht-market-intelligence/luxury-yachts-on-order/2021-global-order-book>, Zugriff am: 17.03.2022

³² Quelle: <https://theitalianseagroup.com>, Zugriff am: 17.03.2022

³³ Quelle: ISTAT (2022); <http://dati.istat.it/Index.aspx?QueryId=8937>, eigene Darstellung

³⁴ Quelle: La Nautica in Cifre, MONITOR n. 4 (2022), Seite 23

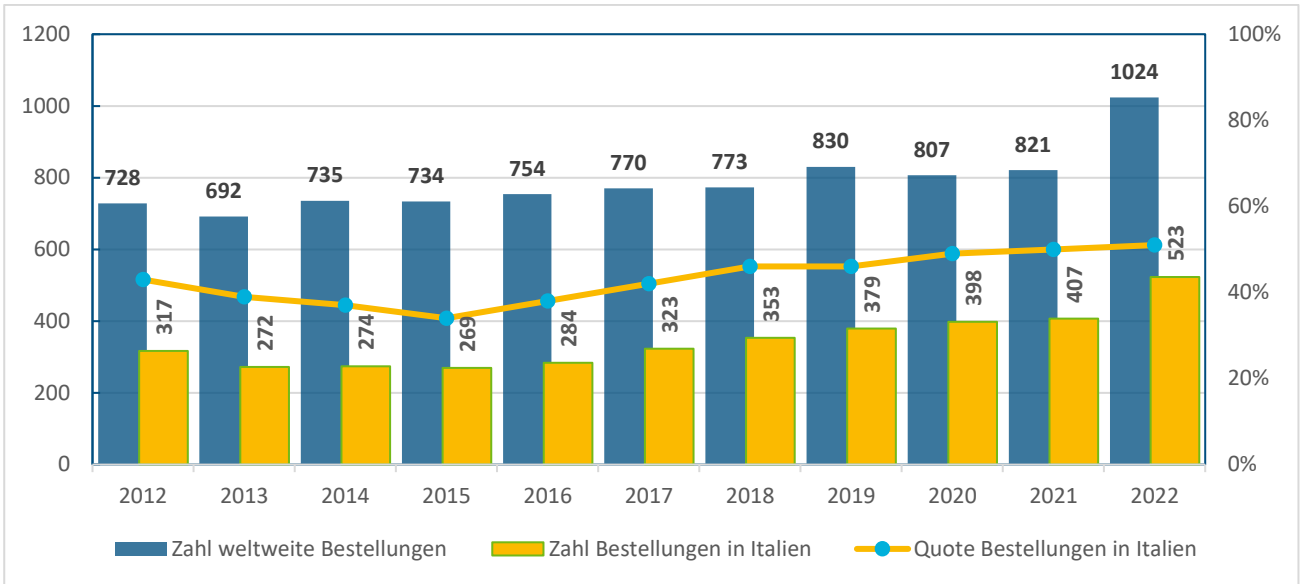


ABBILDUNG 17: WELTWEITE BESTELLUNGEN VON SUPERYACHTEN, INKL. QUOTE IN ITALIEN (2011-2022) ³⁵

Die Nationale Produktion der gesamten Schiffbauindustrie in Italien hatte im Jahr 2020 (Gesamtwert: 3,91 Mrd. €) einen Anteil von 2,37‰ (Promille) am italienischen Bruttoinlandsprodukt (BIP im Jahr 2020: 1.781 Mrd. €). Dies entspricht einem prozentualen Zuwachs von +7% im Vergleich zum Vorjahr 2019. Der Wertschöpfungsanteil lag 2020 bei 29% (wobei ein Anteil von 59% des Produktionsvolumens der Zulieferindustrie zuzurechnen ist).³⁶

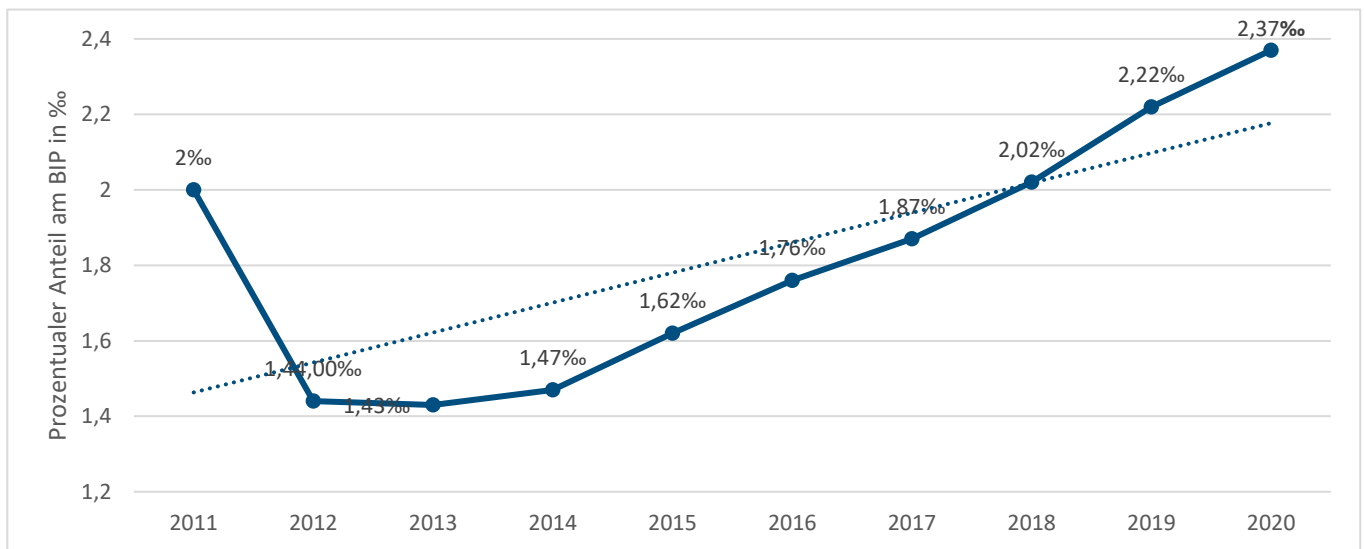


ABBILDUNG 18: SCHIFFBAUINDUSTRIE IN ITALIEN, BIP-ANTEIL IN % (2010-2020) ³⁷

Der Markt für Boote für Sport- und Freizeitwecke ist ein Markt mit besonders hoher Einkommenselastizität der Nachfrage. Das wird besonders gut sichtbar, wenn man die verhältnismäßig starken Schwankungen des BIP-Beitrags des Sektors im Vergleich zur allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung betrachtet. Nichtsdestotrotz wurde der positive Aufwärtstrend der Gesamtbranche in den vergangenen sieben Jahren, auch im Hinblick auf den positiven Umsatzanteil am BIP, erneut bestätigt. Das Wachstum des

³⁵ Quelle: La Nautica in Cifre, MONITOR n. 4 (2022), Seite 23, eigene Darstellung

³⁶ Quelle: La Nautica in Cifre, LOG n. 42 (2020), Seite 27

³⁷ Quelle: La Nautica in Cifre, LOG n. 42 (2020), Seite 27, eigene Darstellung

Industriezweiges vollzog sich in den vergangenen Jahren darüber hinaus selbst dann, wenn der BIP-Zuwachs Italiens tendenziell stagnierte oder sogar leicht zurückging.

2.2.6 Bootsführerscheine in Italien

Die Anzahl der Bootsführerscheine, die in Italien ausgestellt bzw. verlängert werden, gibt einen allgemeinen Trend zur Schifffahrtsbranche wieder. Die neuesten Zahlen, die das Jahr 2020 betreffen, geben eine starke Verminderung wieder (-23% zum Vorjahr). Nur 42.313 Bootsführerscheine wurden demnach 2020 neu ausgestellt oder verlängert, das wäre ein historischer Tiefstwert. In der Studie La Nautica in Cifre. Monitor 4 von 2021/2022 wird jedoch darauf hingewiesen, dass diese Zahlen nicht stimmen, da einige regionale Motorisierungsbehörden die entsprechenden Zahlen noch nicht veröffentlicht bzw. an die zuständigen Ämter weitergeleitet haben.³⁸

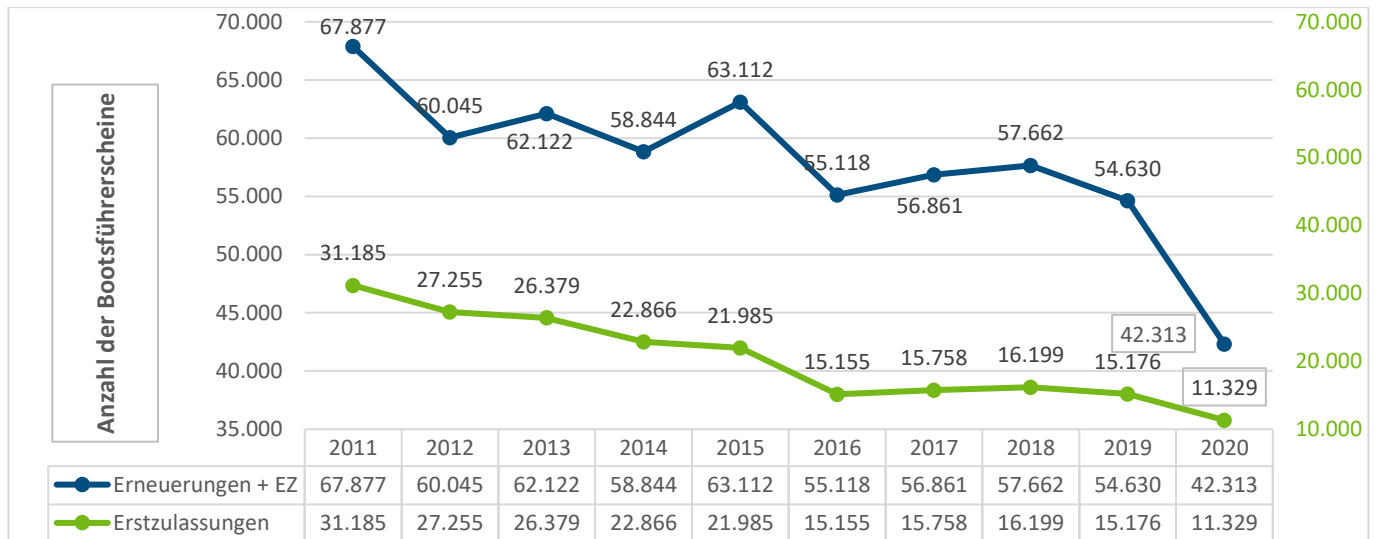


ABBILDUNG 19: BOOTSFÜHRERSCHEINE, ERSTZULASSUNGEN UND ERNEUERUNGEN (2010-2020)³⁹

Insgesamt ist eine gewisse Variabilität zwischen den Jahren sei es bei den Erstzulassungen als bei den Führerscheinverlängerungen festzustellen. Für die letzten Jahre fällt insbesondere der Zuwachs im Jahr 2015 auf (+7% gegenüber dem Vorjahr 2014), gefolgt von einem starken Rückgang im Jahr 2016 (-12,6%). Homogener verläuft die Linie der Führerscheinverlängerungen ab dem Jahr 2016, mit leichten Steigerungen bis 2018 und einer kleinen Korrektur im Jahr 2019. Bei nahezu drei Viertel der abgebildeten Fallzahlen (insgesamt ca. 73%) handelt es sich um Erneuerungen bzw. Verlängerungen des Führerscheins wohingegen ca. 27% der Führerscheine Erstzulassungen sind (Erstzulassungen im Jahr 2019: 15.176). In der Region Ligurien kam es im Jahr 2020 zu den meisten Erneuerungen von Boots-Führerscheinen (5.108), gefolgt vom Latium (4.236) und Sizilien (2.834). Diese Top3 führen auch das Ranking bei den Erstzulassungen an. Die Zahl der Erstzulassungen und Erneuerungen Liguriens ist besonders interessant, wenn man sie der Bevölkerungszahl der Region gegenüberstellt. In Ligurien leben etwas mehr als anderthalb Millionen Einwohnern, die Lombardei hat etwas mehr als 10 Millionen Einwohner und Latium oder Sizilien bewegen sich um die fünf Millionen Einwohner. Die Region Ligurien sticht damit also deutlich hervor: Sie kann, auch im Hinblick auf die ausgegebene Zahl der Bootsführerscheine im Verhältnis zur Bevölkerungszahl, als eines der Zentren der italienischen Schiffbau- (und Schifffahrt-) Industrie gesehen werden.⁴⁰

³⁸ Quelle: La Nautica in Cifre, MONITOR n. 4 (2022), Seite 55

³⁹ La Nautica in Cifre, MONITOR n. 4 (2022), Seite 55 und Seite 57, eigene Darstellung

⁴⁰ Quelle: La Nautica in Cifre, MONITOR n. 4 (2022), Seite 57

2.3 Internationalisierung⁴¹

2.3.1 Vorausgeschick

2021 war ein sehr gutes wirtschaftliches Jahr für Italien, kein anderer Staat der G7 konnte bessere Wachstumsraten vorweisen wie Italien. Allerdings waren die Einbußen im Jahr zuvor aufgrund der restriktiven Corona-Einschränkungen auch größer. Nichtsdestotrotz ist es ein positives Zeichen und unterstreicht die Stärken Italiens, die vor allem auf mittelgroßen Betrieben basiert, welche in schwierigen Zeiten weniger vulnerabel und krisenanfällig scheinen. Hervorheben sollte man den Sektor der Schiffbauindustrie, der durch eine Symbiose von Technologie, Qualität und Design einen neuen Elan des Made in Italy angestoßen hat und ein Wachstum von 27,3% von 2020 auf 2021 vorweisen kann. Im Oktober 2021 konnte ein neues Allzeithoch bei den Exporten von 3 Mrd. € verbucht werden.⁴²

Leider liegen derzeit keine detaillierteren Daten für 2021 vor und der Ausblick 2022 ist aufgrund des Russland-Ukraine-Krieges nur schwer möglich. Italien bezieht ca. 40% des nationalen Gasbedarfs aus Russland. Unmittelbar besteht zwar keine Gefahr einer Knappheit, da die Lager gut gefüllt sind und die milden Frühjahrstemperaturen den Verbrauch zurückgehen lassen. Zudem kann der Zukauf von anderen Ländern (Algerien, Aserbaidschan) teilweise erhöht werden. Was jedoch zum Problem werden könnte, sind die steigenden Energiepreise, die die Inflation weiter nach oben treiben. Nach 20 Jahren ohne Inflation ist diese bereits im letzten Jahr aufgrund der Lieferengpässe wieder aufgetreten. Die italienische Wirtschaft hofft, dass die Politik die richtigen Maßnahmen ergreift, um die Zunahmen der Energiekosten abzufedern.

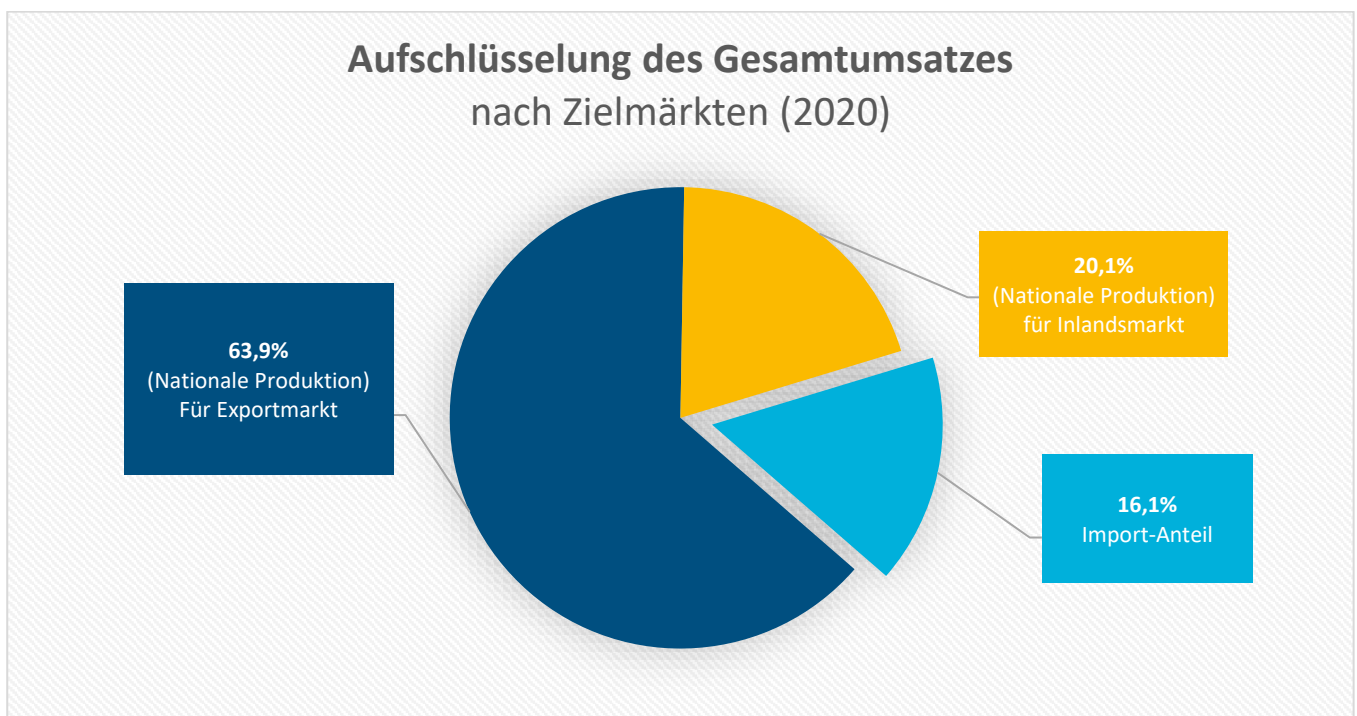


ABBILDUNG 20: SCHIFFBAUINDUSTRIE IN ITALIEN, GESAMTUMSATZ NACH ZIELMÄRKTEN SOWIE IMPORTANTEIL (2020) ⁴³

⁴¹ Umfangreiche Daten und Statistiken zum Außenhandel der italienischen Volkswirtschaft insgesamt stellt (auch in englischer Sprache) u. a. das italienische Außenministerium unter folgendem Link zur Verfügung: <https://www.esteri.it/it/diplomazia-economica-e-politica-commerciale/commercio-internazionale/osservatorio-commercio-internazionale/>, „Statistiche import/export, Zugriff: 17.03.2022

⁴² Quelle: La Nautica in Cifre, MONITOR n. 4 (2022), Seite 10

⁴³ Quelle: La Nautica in Cifre, LOG n. 42 (2020), Daten von UCINA, eigene Darstellung; Die Umsatzanteile nach Zielmarkt beziehen sich auf die Nationale Produktion Italiens; mit einem Gesamtanteil von 83,9% am Gesamtumsatz im Wert von insgesamt 3,91 Mrd. € (2020)

Zur Analyse des Internationalisierungsgrades der Schiffbauindustrie kann der Gesamtumsatz zunächst in zwei grundsätzliche Umsatzanteile unterschieden werden: Nationale Produktion und Importe. Die Nationale Produktion Italiens belief sich im Jahr 2020 auf ca. 3,91 Mrd. €, wobei mit rund 2,98 Mrd. € drei Viertel derselben (ca. 76%) auf dem Exportmarkt umgesetzt wurden. Der Anteil der Exporte am Gesamtumsatz ist leicht auf 64% gestiegen (2019 waren es 63%). Auf dem italienischen Markt wurden Waren im Wert von ca. 934 Mio. € verkauft. Die Importe beliefen sich im Jahr 2020 auf rund 749 Mio. €, das einem Anteil von 16% am Gesamtumsatz entspricht.

2.3.2 Die Handelsbilanz der italienischen Schiffbauindustrie

Im Hinblick auf die stark positive Handelsbilanz⁴⁴ der italienischen Schiffbauindustrie kann von einem hoch spezialisierten und wettbewerbsfähigen Industriezweig der italienischen Volkswirtschaft gesprochen werden, der sich über viele Jahre hinweg durch eine starke Positionierung im Auslandsgeschäft auszeichnet. Der Handelsbilanzsaldo im Jahr 2020 belief sich auf rund +2,23 Mrd. € und ist somit gleich hoch ausgefallen wie im Vorjahr (+2,22 Mrd. €).⁴⁵

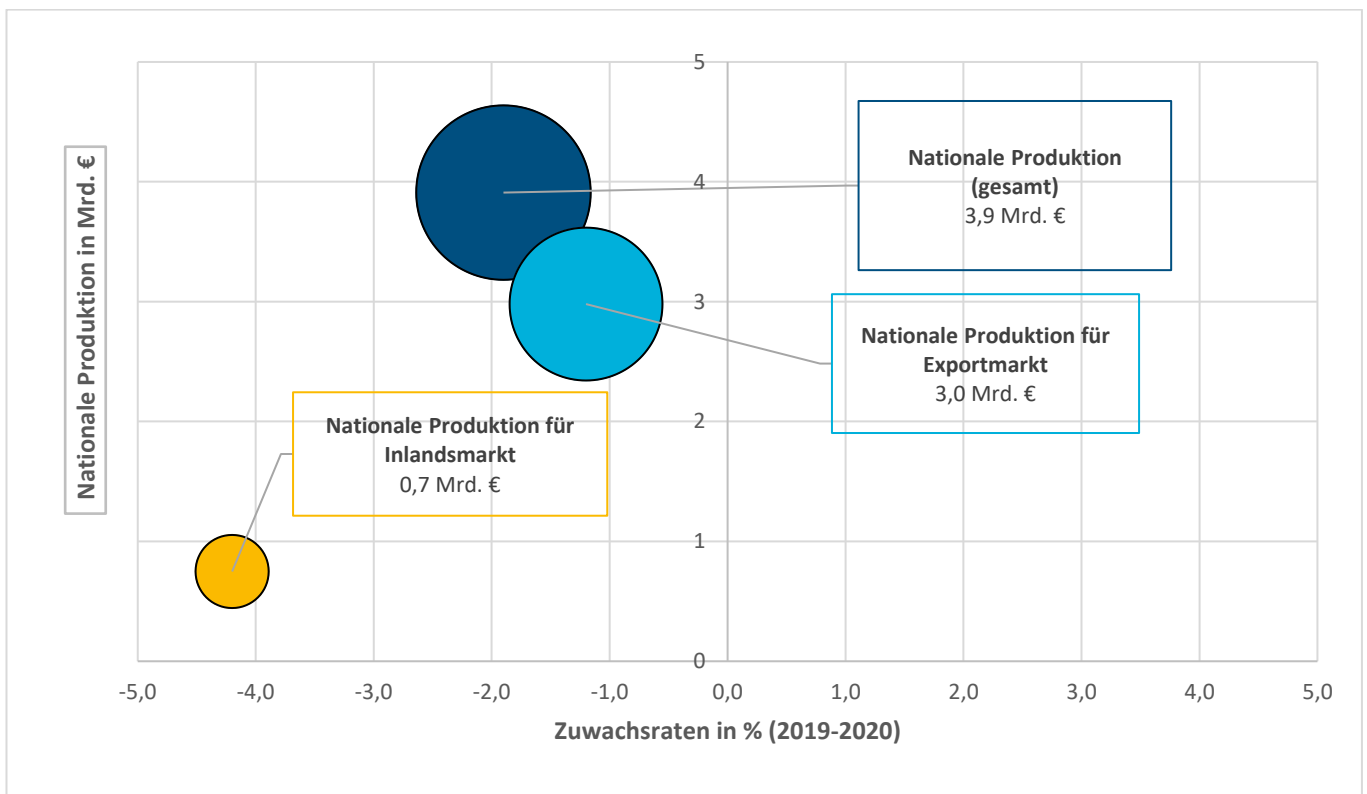


ABBILDUNG 21: NATIONALE PRODUKTION IN ITALIEN IN MRD. € (2020), NACH ZIELMÄRKTEN, ZUWACHSRATEN (2019-2020)⁴⁶

Die Umsatzanteile nach Zielmarkt aus Nationaler Produktion (gemeint sind alle Nachfragesektoren: Neuproduktionen, Ausrüstung, Überholung, Reparatur, Wartung sowie Motoren) haben sich in den vergangenen Jahren dahingehend markant verändert, dass insbesondere im Zeitraum von 2010 bis 2013 eine deutliche Verlagerung des Umsatzes vom Inlandsmarkt hin zum Exportmarkt stattgefunden hat. Seit dem Jahr 2013 sind in etwa drei Viertel der Nationalen Produktion Italiens (aller Sektoren) für den Auslandsmarkt bestimmt. Auch wenn die Gesamtwertschöpfung des Sektors von 2019 auf 2020 leicht rückgängig war, so blieb das Verhältnis zwischen Nationaler Produktion für den Export und Nationaler Produktion für den Binnenmarkt unverändert.

⁴⁴ Handelsbilanz (auch: „Außenbeitrag“) = Exporte – Importe (auch: „Nettoexporte“)

⁴⁵ Quelle: La Nautica in Cifre, LOG n. 42 (2020)

⁴⁶ Quelle: La Nautica in Cifre, LOG n. 42 (2020)

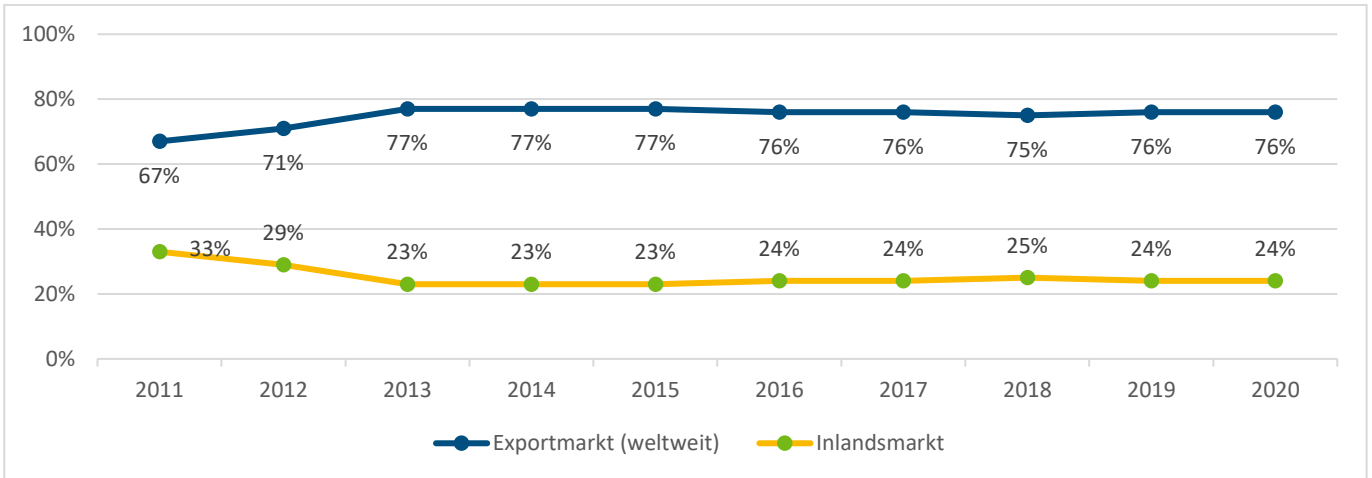


ABBILDUNG 22: NATIONALE PRODUKTION IN ITALIEN, UMSATZANTEIL (ALLE SEKTOREN) NACH ZIELMARKT IN % (2010-2020) ⁴⁷

Im Wirtschaftsjahr 2020 hat sich der Trend der zunehmenden Auseinanderentwicklung der Kennzahlen zwischen Auslands- und Inlandsgeschäft erneut bestätigt und gefestigt, ca. 76% des Umsatzes aller Sektoren wurden auf dem Exportmarkt erbracht, wohingegen ein Geschäftsanteil von ca. 24% dem Inlandsmarkt zuzuschreiben ist. Das Produktionsvolumen aus Nationaler Produktion, das im Jahr 2020 in den Exportmarkt ging, hat im Vergleich zum Vorjahr 2019 einen wesentlich leichteren Rückgang erfahren (-1%), als das Produktionsvolumen, dass auf dem nationalen Inlandsmarkt umgesetzt worden ist (-4%).

Die ausgeprägte Außenhandelsorientierung der italienischen Schiffbauindustrie wird mit Blick auf den Bootsbau für Sport- und Freizeitzwecke besonders deutlich: 86% der Neuproduktionen aus der Nationalen Produktion Italiens wurden im Jahr 2020 auf dem Exportmarkt umgesetzt (mit einem Wert von 2,38 Mrd. €), womit sich auch hier der einschlägige Trend der vergangenen Jahre erneut bestätigt hat. Lediglich ein Anteil von ca. 14% wurde auf dem Inlandsmarkt verkauft (im Wert von 371 Mio. €). Berücksichtigt man den verhältnismäßig kleinen Importanteil bei den Neuproduktionen von Booten für Sport- und Freizeitzwecke (ca. 83 Mio. €) so werden in Italien rund 455 Mio. € für Neuproduktionen erwirtschaftet.

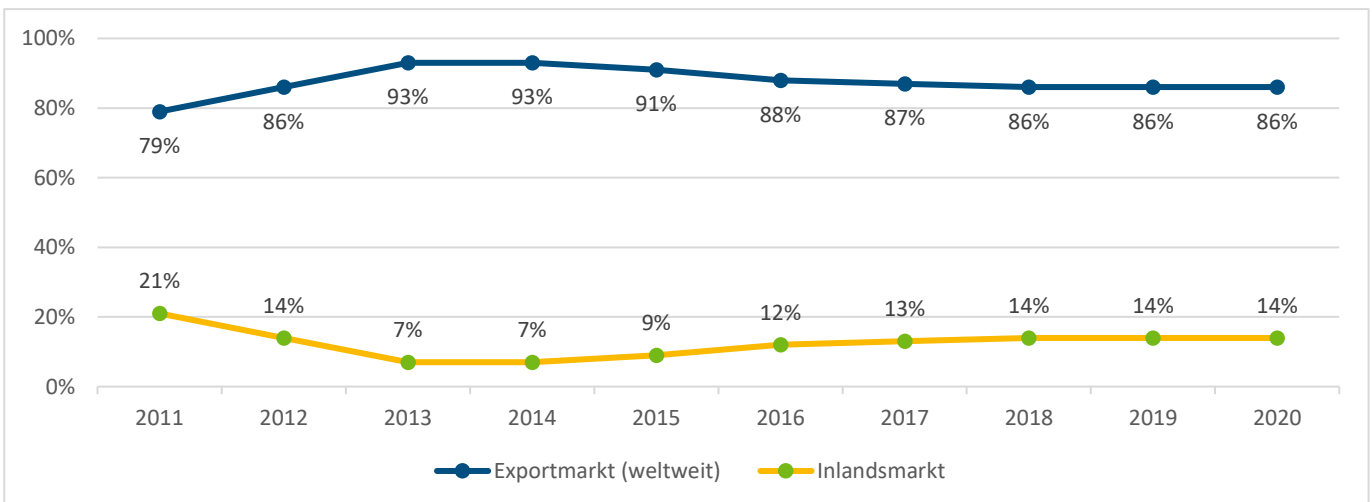


ABBILDUNG 23: NATIONALE PRODUKTION ITALIEN, UMSATZANTEIL BOOTSBAU FÜR SPORT- UND FREIZEITZWECKE (NEUPRODUKTIONEN) NACH ZIELMARKT IN % (2011-2020) ⁴⁸

⁴⁷ Quelle: La Nautica in Cifre, LOG n. 42 (2020), Seite 23, eigene Darstellung
⁴⁸ Quelle: La Nautica in Cifre, LOG n. 42 (2020), Seite 35, eigene Darstellung

2.3.3 Die wichtigsten Außenhandelsmärkte

Beim Verkauf (bzw. Export) von Booten für Sport- und Freizeitwecke teilen sich die geografischen Zielmärkte in etwa gleichmäßig auf zwischen dem Europäischen Markt 52,7% und dem Markt der nicht EU-Länder (47,3%). Der Inlandsmarkt ist mit 15,2% der Ware sehr bedeutend. In den restlichen EU-Staaten werden 37,5% abgesetzt, Tendenz steigend (2019 waren es 33,8%). Bei den extraeuropäischen Märkten ist vor allem Nord- und Lateinamerika von Bedeutung (28,3%) sowie auch die Makroregion Asien/Pazifik (12,2%).

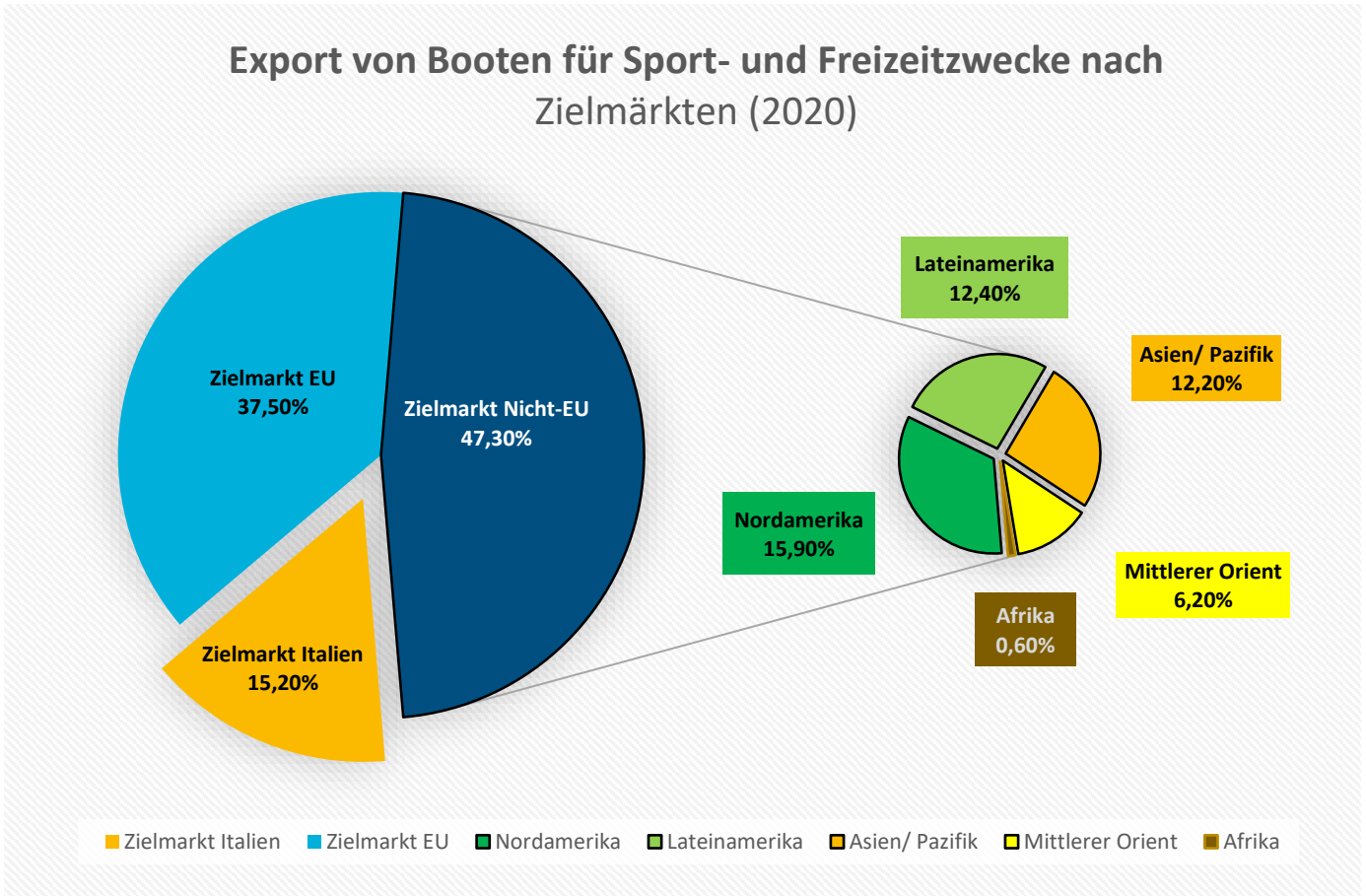


ABBILDUNG 24: EXPORT VON BOOTEN FÜR SPORT- UND FREIZEITZWECKE NACH ZIELMÄRKTEN IN % (2020) ⁴⁹

Die Gesamtliste der wichtigsten Exportmärkte für Boote für Sport- und Freizeitwecke (nach Exportvolumen) wird dabei angeführt von den USA (331,8 Mio. €), gefolgt von den Kaimaninseln (302,6 Mio. €), Malta (242,6 Mio. €), Frankreich (211,2 Mio. €), den Britischen Jungferninseln (148,2 Mio. €), Hongkong (117,9 Mio. €), dem Vereinigten Königreich (65,2 Mio. €), Kroatien (64 Mio. €), Türkei (59,2 Mio. €) und den Marshall Inseln (55,7 Mio. €). Die größten Veränderungen von 2019 auf 2020 waren unter diesen Top 10 im positiven Bereich bei Kroatien (+118% sprich 34,7 Mio. €) und der Türkei (+30%; 13,5 Mio. €) sowie mit negativem Vorzeichen beim Vereinigten Königreich (-47%, respektive 58,8 Mio. €) und Frankreich (-12%; 27,5 Mio. €) festzustellen. ⁵⁰

⁴⁹ Quelle: La Nautica in Cifre, LOG n. 42 (2020), Seite 36, eigene Darstellung

⁵⁰ Quelle: La Nautica in Cifre, LOG n. 42 (2020), Seite 43, Die wichtigsten Exportländer von Booten für Sport- und Freizeitwecken

Der bei Weitem größte Anteil am Export von Booten für Sport- und Freizeitzwecke ist der Unterkategorie Superyacht mit einer Länge von mehr als 24 Metern zuzuordnen. Dieser Bereich steigt seit dem Jahr 2012 kontinuierlich an und hat sich im Verhältnis zu 2010 mehr als verdoppelt.

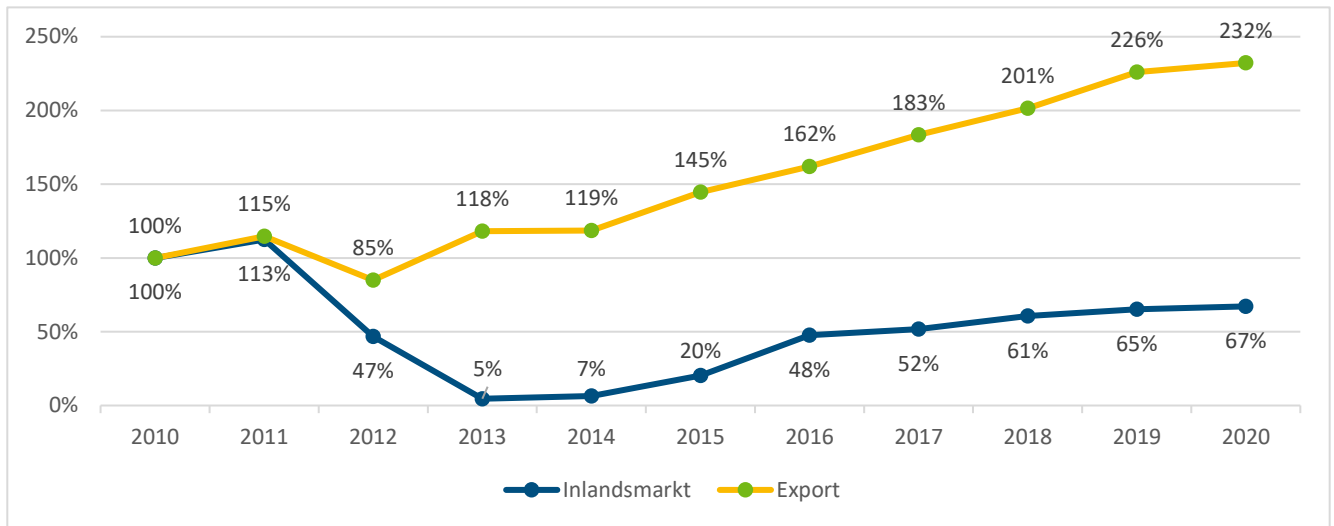


ABBILDUNG 25: PRODUKTIONSVOLUMEN VON SUPERYACHTEN: VERÄNDERUNG DES BRANCHENUMSATZES VON 2010-2020; BEZUGSJAHR 2010 = 100 ⁵¹

Mit einem Anteil von fast 91% an der Nationalen Produktion dominiert die Unterkategorie Boote für Sport- und Freizeitzwecke inklusive Yachten das Produktionsvolumen auch im Jahr 2020. Auch für das Auslandsgeschäft ist diese Kategorie mit großem Abstand die wichtigste. Dem Export von Segelbooten und Luftbooten sowie sonstigen Kategorien von Booten für Sport- und Freizeitzwecke kommt eine klar untergeordnete Bedeutung bei.

Unterkategorien	2019			2020		
	Nationale Produktion Inlandsmarkt	Nationale Produktion Export	Gesamte Nationale Produktion	Nationale Produktion Inlandsmarkt	Nationale Produktion Export	Gesamte Nationale Produktion
Motorboote für Sport- und Freizeitzwecke, incl. Yachten (ohne Außenbordmotor)	68,0%	93,3%	89,8%	71,5%	93,7%	90,7%
Segelboote für Sport- und Freizeitzwecke	21,4%	2,9%	5,5%	16,3%	2,2%	4,1%
Luftboote für Sport- und Freizeitzwecke (mit Gummibooten)	7,9%	2,7%	3,5%	9,2%	3,0%	3,8%
Sonstige	2,7%	1,1%	1,3%	2,9%	1,1%	1,4%

ABBILDUNG 26: UMSATZVOLUMEN VON BOOTEN FÜR SPORT- UND FREIZEITZWECKEN NACH UNTERKATEGORIE IN % (2019-2020) ⁵²

⁵¹ Quelle: La Nautica in Cifre, LOG n. 42 (2020), Seite 37, eigene Darstellung

⁵² Quelle: La Nautica in Cifre, LOG n. 42 (2020), Seite 35, und La Nautica in Cifre, LOG n. 41 (2019), Seite 35

Position	Land	2016	2017	2018	2019	2020
1	Niederlande	15,7	14,9	17,4	20,9	19,7
2	Italien	16,2	14,2	14,8	16,0	14,6
3	Vereinigte Staaten	10,9	11,3	11,0	10,6	8,7
4	Deutschland	11,9	15,8	7,4	6,5	8,1
5	Frankreich	9,4	8,1	7,9	7,6	7,1
6	Großbritannien	8,3	6,1	7,7	11,4	4,8
7	Polen	3,2	4,1	3,8	3,9	4,2
8	China	2,5	2,4	3,2	2,4	2,4
9	Finnland	2,2	2,1	1,8	1,9	1,8
10	Mexiko	4,5	4,5	4,8	5,0	1,5

ABBILDUNG 27: DIE 10 WICHTIGSTEN EXPORTLÄNDER VON BOOTEN FÜR SPORT- UND FREIZEITZWECKE, RELATIVE MARKTANTEILE IN % (2016-2020)⁵³

In der Gesamtklassifikation der weltweit wichtigsten Exportländer von Booten für Sport- und Freizeitwecke rangierte Italien in den vergangenen Jahren auf Platz zwei mit einem weltweiten Exportanteil von rund 15% im Jahr 2020. An erster Stelle liegen die Niederlande mit einem weltweiten Exportanteil von rund 20% im Jahr 2020. Deutschland ist in diesem Ranking vom 3. auf den 4. Platz zurückgefallen.

Position	Land	Anzahl Firmen (2018)	Anzahl Mitarbeiter (2018)	Volumen der Nationalen Produktion (in Mio. €; 2019)	Saldo der Handelsbilanz (in Mio. €; 2019)
1	Niederlande	808	5.559	n.d.	1.221,8
2	Italien	728	8.537	2.578,4	1.958,7
3	Vereinigtes Königreich	499	9.895	1.176,7	1.394,3
4	Schweden	475	1.363	200,0	-49,0
5	Polen	434	6.567	444,4	516,3
6	Deutschland	379	7.136	2.064,3	660,3
7	Frankreich	351	9.110	1.434,3	329,8
8	Finnland	189	1.900	323,5	201,6

ABBILDUNG 28: VERSCHIEDENE LÄNDERSPEZIFISCHE KENNZAHLEN DER SCHIFFBAUINDUSTRIE FÜR DEN BEREICH BOOTE FÜR SPORT- UND FREIZEITZWECKE, ANZAHL FIRMEN, ANZAHL MITARBEITER, VOLUMEN DER NATIONALEN PRODUKTION, SALDO DER HANDELSBI-LANZ (2018; 2019)⁵⁴

⁵³ Quelle: La Nautica in Cifre, LOG n. 42 (2020), Seite 46, Zeilenreihe ITKAM; Klassifizierung laut internationalem Übereinkommen HS2017 – harmonisiertes System zur Bezeichnung und Codierung der Waren

⁵⁴ Quelle: La Nautica in Cifre, LOG n. 42 (2020), Seite 58, Seite 59, Seite 60, Seite 64

2.3.4 Chancen für deutsche Unternehmen

Der italienische Schiffsbaumarkt bietet aufgrund der in den vorangegangenen Kapiteln dargestellten Zahlen entsprechende Chancen für deutsche Unternehmen. So wird für 2021 und 2022 mit einem deutlichen Umsatzwachstum gerechnet. Dafür verantwortlich sind die gestiegenen Exporte und die vollen Auftragsbücher der italienischen Werften für Yachten und Superyachten. Italien liegt weiterhin an der Spitze bei der Produktion von Superyachten über 24 Meter Länge. Im Jahr 2021 werden von einer globalen Gesamtproduktion von 821 Superyachten mit einer Länge über 24 Metern 407 in Italien produziert (die durchschnittliche Länge der geordneten Yachten beläuft sich auf 36,8 m). Das entspricht einer Gesamtquote von 50% am weltweiten Auftragsbestand.

Im Hinblick auf die stark positive Handelsbilanz der italienischen Schiffbauindustrie kann von einem hoch spezialisierten und wettbewerbsfähigen Industriezweig der italienischen Volkswirtschaft gesprochen werden, der sich über viele Jahre hinweg durch eine starke Positionierung im Auslandsgeschäft auszeichnet. Mit 84% stammt der größte Teil des Gesamtumsatzes aus der nationalen Produktion Italiens, die im Jahr 2020 einen Wert von nahezu vier Mrd. € erreichte. Das Importvolumen lag dementsprechend bei gerademal 16%. Das bedeutet, dass italienische Schiffsbauer vor allem auf einheimische Zulieferer setzen. Andererseits können ausländische Zulieferer sofern Sie wettbewerbsfähig anbieten können, gerade hier für Innovationen sorgen. Davon abgesehen muss man sich dann jedes Firmenprofil im Einzelnen ansehen und vergleichen wie die Wettbewerbssituation in dem Bereich vor Ort aussieht. Die Chancen für einen erfolgreichen Markteinstieg in Italien steigen durch innovative Lösungen und unique-selling-points. Grundsätzlich lassen sich aber Produkte deutlich einfacher internationalisieren als Dienstleistungen.

Da die italienische Schiffbauindustrie die gesamte Wertschöpfungskette abbildet, bieten sich grundsätzlich in allen Wertschöpfungsbereichen Chancen für deutsche Unternehmen.

2.4 Marktstruktur

2.4.1 Unternehmen

In diesem Kapitel sollen einige der wichtigsten Unternehmen im italienischen Schiff- und Bootsbaumarkt überblicksmäßig vorgestellt werden. Die Auflistung und dargestellte Rangfolge der Unternehmen orientiert sich dabei an den jeweiligen Kennzahlen zu Umsatzerlösen (in Tsd. €) der Infoplattform der italienischen Handelskammern Telemaco jeweils im Hinblick auf das letztmögliche verfügbare Jahr).

Eine umfangreiche Datenbank für einen ersten Überblick zu verschiedenen „Nautikunternehmen“ in Italien bietet z. B. die Website von iNautia (Link: <https://www.inautia.de/>, Registrierung der jeweiligen Unternehmen erforderlich).

Das Portal bietet eine umfassende Suchmöglichkeit (Link: <https://www.inautia.de/nautikfirmen/in-italien-p1/>) nach verschiedenen Kategorien und listet neben Werften und Schiffbauunternehmen unterschiedlicher Größe beispielsweise auch Dienstleister der Branche auf. Ein Großteil der Suchergebnisse bezieht sich dabei auf Unternehmen, die sich auf den An- und Verkauf von Booten spezialisiert haben.

Das Portal bietet zudem eine praktische Suchfunktion nach Regionen: Eine Suchanfrage für die Region Ligurien beispielsweise ergab: 273 „Nautikfirmen“, davon 22 Werften, 94 Händler von neuen Booten, 163 Gebrauchtoote-Händler, 14 Seefahrtschulen sowie 12 Unternehmen im Bereich Motoren/ Mechanik (Zugriff: 18.03.2022). Eine Suchanfrage für die Region Toskana listete: 250 „Nautikfirmen“, davon 27 Werften, 80 Händler von neuen Booten, 157 Gebrauchtoote-Händler, 17 Seefahrtschulen sowie 8 Unternehmen im Bereich Motoren/ Mechanik (Zugriff: 18.03.2022). Eine Suchanfrage für die Region Friaul-Julisch-Venetien listete: 105 „Nautikfirmen“, davon 12 Werften, 42 Händler von neuen Booten, 59 Gebrauchtoote-Händler, 5 Seefahrtschulen sowie 4 Unternehmen im Bereich Motoren/ Mechanik (Zugriff: 18.03.2022). Insgesamt listet iNautia mit Kontaktmöglichkeit und Adressdaten der jeweiligen Unternehmen für Italien auf: 2.213 „Nautikfirmen“, davon 307 Werften, 707 Händler von neuen Booten, 1.118 Gebrauchtoote-Händler, 136 Unternehmen im Bereich Motoren/ Mechanik, 134 Seefahrtschulen sowie 41 Elektronik-Unternehmen (Zugriff: 18.03.2022).⁵⁵

⁵⁵ Die Auflistung beansprucht selbstverständlich keine Vollständigkeit, sondern soll eine Orientierungshilfe bei der Suche nach entsprechenden Geschäftspartnern der verschiedenen Branchengruppen, insbesondere in den einzelnen Regionen, vermitteln.

	Ligurien	Toskana	Friaul-Julisch-Venetien	Italien insgesamt
Nautikunternehmen	273	250	105	2.213
Werften	22	27	12	307
Händler neue Boote	94	80	42	707
Händler Gebrauchtboote	163	157	59	1.118
Seefahrtsschulen	14	17	5	134
Motoren/Mechanik	12	8	4	136
Elektronik	3	3	4	41

ABBILDUNG 29: „NAUTIKUNTERNEHMEN“ IN AUSGEWÄHLTEN REGIONEN NACH INAUTIA (2021)⁵⁶

Die nachfolgende Auflistung von Unternehmen der italienischen Schiff- und Bootsbauintdustrie basiert auf einer Recherche über die Unternehmensdatenbank AMADEUS bzw. die Infoplattform der italienischen Handelskammern Telemaco jeweils im Hinblick auf das letztmögliche verfügbare Jahr.⁵⁷ Die dort aufgeführten Daten basieren auf nicht gleichzeitig getätigten Aktualisierungen der jeweiligen Unternehmensdaten; es handelt sich demnach also um die (zum Zeitpunkt der Datenextraktion) jeweils aktuellsten verfügbaren Kennzahlen.

Nr.	Name des Unternehmens	Umfirmenssitz	Letztes verfügbares Jahr	Umsatzerlös in €
1	FINCANTIERI S.P.A.	Triest	2020	5.880.000.000
2	AZIMUT - BENETTI S.P.A.	Viareggio	2020	691.017.973
3	FERRETTI S.P.A.	Cattolica	2020	510.844.000
4	SANLORENZO S.P.A. IN SIGLA SL S.P.A.	Ameilia	2020	464.178.000
5	CANTIERE NAVALE VISENTINI S.R.L.	Chioggia	2020	175.027.000
6	THE ITALIAN SEA GROUP S.P.A.	Carrara	2020	120.379.000
7	INTERMARINE - S.P.A.	Sarzana	2020	112.500.405
8	DE WAVE S.P.A.	Mailand	2020	91.917.129
9	ROSSINAVI	Viareggio	2020	81.049.002
10	FRATELLI D AMICO ARMATORI SPA	Rom	2020	79.599.000
11	C.R.N. S.P.A.	Ancona	2019	78.973.000
12	ABSOLUTE S.P.A.	Podenzano	2020	73.890.285
13	OVERMARINE GROUP S.P.A.	Viareggio	2020	59.617.394
14	CANTIERE DEL PARDO S.P.A.	Forli	2020	57.335.622
15	NAVALIMPIANTI GROUP S.P.A.	Ceranesi	2020	51.956.635
16	CANTIERE NAUTICO CRANCHI S.P.A.	Piantedo	2020	50.048.295
17	AMICO & CO. - S.R.L.	Genua	2019	49.670.000
18	BAGLIETTO S.P.A.	La Spezia	2020	41.330.628
19	TECNIMPIANTI S.P.A.	Termini Imerese	2020	39.255.163
20	SOLARIS YACHTS S.R.L.	Aquileia	2020	38.165.588
21	CARTUBI - SOCIETA' A RESPONSABILITA' LIMITATA	Triest	2019	37.008.938

⁵⁶ Quelle: <https://www.inautia.de/>, eigene Darstellung (Zugriff: 18.03.2022)

⁵⁷ Quelle: <https://www.bvdinfo.com/de-de/unsere-losungen/daten/international/amadeus>; Datenexport vom 26.06.2020 (letztes Datenupdate vom 19.06.2020)

22	CANTIERI NAVALI UGO CODECASA - S.P.A.	Viareggio	2020	32.071.000	AB- BIL-
23	TANKOA YACHTS S.P.A.	Genova	2020	29.392.802	
24	MONTE CARLO YACHTS S.P.A.	Turin	2020	27.830.321	
25	ARZANA' NAVI S.R.L.	Rubano	2018	27.042.000	
26	PERSICO MARINE S.R.L.	Nembro	2020	25.420.178	
27	SOCIETA'INDUSTRIALE MECCANICA ED AFFINI NAVALI - S.I.M.A.N. S.R.L.	La Spezia	2019	25.343.861	
28	OPACMARE S.R.L.	Turin	2019	24.642.514	
29	SACS S.R.L.	Mailand	2020	20.215.456	
30	HARKEN ITALY S.P.A.	Limido Comasco	2020	18.340.899	
31	CARBON LINE SRL	Fano	2020	16.581.634	
32	CANTIERI CAPELLI S.R.L.	Spinadesco	2020	16.262.761	
33	CMC MARINE S.R.L.	Mailand	2020	14.967.701	
34	CONIT S.R.L.	Staranzano	2020	14.890.846	
35	O.M.C.I. AEREOTERMICA -S.R.L.	Follo	2020	13.899.484	
36	FILIPPI LIDO SRL	Castagneto Carducci	2020	13.337.777	
37	ARCADIA YACHTS S.R.L.	Torre annunziata	2020	12.805.870	
38	PALUMBO SUPERYACHTS ANCONA SRL	Ancona	2020	11.766.873	
39	SESSA INTERNATIONAL S.R.L.	Civate al Piano	2020	11.470.633	
40	CENTRO NAUTICO PERMARE S.R.L.	Sanremo	2020	10.197.002	
41	ITAQUA S.R.L.	Triest	2020	8.892.233	
42	CANTIERE NAVALE VITTORIA S.P.A.	Adria	2020	8.221.784	
43	MED SPA	Cervia	2019	7.970.000	
44	EUROCOMPOSITI SRL	Massa	2020	7.871.895	
45	NEXT YACHTS	Viareggio	2020	4.693.040	
46	MARITTIMA S.P.A.	Cervia	2019	3.000.000	
47	LISA GROUP SRL - CANTIERE ROSSINI	Pesaro	2020	2.563.479	
48	T. MARIOTTI SOCIETA' PER AZIONI	Genova	2020	1.491.982	
49	CANTIERE NAUTICO TAGLIAPIETRA S.R.L.	Venedig	2020	1.395.012	
50	CANTIERI SAN ROCCO S.R.L.	Muggia	2020	885.816	

DUNG 30: LISTE DER 50 WICHTIGSTEN UNTERNEHMEN IM BEREICH SCHIFF- UND BOOTSBAU (INCL. YACHTEN), NACH UMSATZERLÖSEN IN € (2019, 2020)⁵⁸

Der italienische Markt für Schiff- und Bootsbaue (inkl. Yachten) wird neben einer Vielzahl von kleinen und mittelständischen Unternehmen durch eine überschaubare Anzahl großer Unternehmensgruppen dominiert. Hierzu gehören vor allem die FINCANTIERI Gruppe, die AZIMUT-BENETTI-Gruppe und die FERRETTI-Gruppe sowie der Yachtenbauer SANLORENZO. Allein die größte Unternehmensgruppe FINCANTIERI verzeichnete mit der Produktion aus 18 Werften (weltweit) im Jahr 2020 einen globalen Umsatzerlös von ca. 5,88 Mrd. € (gegenüber einem Erlös von ca. 5,48 Mrd. € im Jahr 2018).

⁵⁸ Quelle: AMADEUS: <https://www.bvdinfo.com/de-de/unsere-losungen/daten/international/amadeus>; Telemaco - Infoplattform der italienischen Handelskammern; letzte Abrufe März 2022

2.4.2 Branchenverbände und Netzwerke

Die nachfolgende Übersicht stellt als Orientierungshilfe lediglich eine Auswahl einiger der größten und wichtigsten Branchenmultiplikatoren und –verbände der italienischen Schiff- und Bootsbauindustrie dar:

- UCINA – CONFINDUSTRIA NAUTICA ist der Schiffbau-Branchenverband des größten italienischen Unternehmensverbandes (der CONFINDUSTRIA). Er vereint alle einschlägigen Industrieunternehmen der Branche und hat seinen Sitz in Genua (Ligurien). Mitgliedsunternehmen sind sowohl Schiffs- als auch Bootshersteller (incl. Yachten).
Link: www.confindustrianautica.net
- ASSONAVE – Associazione Nazionale dell’Industria Navalmecanica (mit Sitz in Rom) ist ähnlich organisiert wie der Branchenverband UCINA. Die Mitglieder von ASSONAVE vereinigen eine Gesamtzahl von ca. 35.000 Mitarbeitern und erwirtschaften einen Jahresumsatz in Höhe von 5 Mrd. €.⁵⁹
Link: www.assonave.it
- Nautica Italiana – Fondazione Altagamma fungiert als Interessenvertretung und vereint insgesamt ca. 100 Marken der Branche.
Link: www.nauticaitaliana.net
- Navigo Toscana ist ein in der Toskana ansässiges Unternehmensnetzwerk der Schiffsbaubranche (mit Sitz in Viareggio). Es vereint ca. 150 Unternehmen und ist Organisator des internationalen Business-Networking-Events „YARE (Yachting Aftersales & Refit)“ im Bereich Superyachten.
Link: www.navigotoscana.it
- Federazione del Sistema Marittimo Italiano (kurz: Federazione del Mare) ist eine Art Dachverband verschiedener Verbände der Branche mit Sitz in Rom. Zudem sind sie Initiatoren von maritimen Netzwerken und Clustern (auch auf Europäischer Ebene, z.B. ENMC – European Network of Maritime Cluster).
Link: www.federazionedelmare.it
- Assonautica Italiana, 1971 vom Handelskammerverband Unioncamere gegründet, um alle Aktivitäten der verschiedenen Handelskammern im Bereich der maritimen Wirtschaft zu bündeln.
Link: www.assonautica.it

⁵⁹ Der Wert bezieht sich auf 2020. Die Homepage wird derzeit neu programmiert und ist deshalb nicht erreichbar. Zugriff: 31.03.2022

2.4.3 Die wichtigsten Branchennessen

Der „Salone Nautico“ in Genua (Ligurien) ist die wichtigste italienische Branchennessen und Plattformen für Unternehmen im Bereich Schiffs- und Bootsbau und dient vor allem der Ausstellung von Produkten und Dienstleistungsneuheiten. In Italien finden unter der Bezeichnung „Salone Nautico“ (Plural: „Saloni Nautici“) an verschiedenen Standorten über das ganze Jahr verteilt unterschiedliche Branchennessen statt, die der Vernetzung dienen und im erweiterten Rahmenprogramm in der Regel verschiedene Seminare, Vorträge und Diskussionsrunden mit führenden Experten und Behördenvertretern der Branche umfassen.

Unten findet sich eine Übersicht zu einer Auswahl der wichtigsten Branchennessen in Italien. Aufgrund der Covid-19 Lage empfehlen wir die Überprüfung der Daten vor einer eventuellen Teilnahme, sowie die Informationsbeschaffung der Zugangsbestimmungen (z.B. Green Pass, oder andere Auflagen).

Branchennessen	Homepage	Veranstaltungsort	Zeitraum
Salone Nautico Genova	https://salonenautico.com/	Messe Genua	22.-27.09.2022
VERSILIA Yachting-Rendez-Vous	https://www.versiliayachtingrendezvous.it/	Viareggio	nicht bekannt
YARE (Salone Nautico Viareggio)	https://yarenetworking.com/	Viareggio	16.-18.03.2022
Salone Nautico Venezia	https://www.salonenautico.venezia.it/	Venedig	28.05.-05.06.2022
Salone Nautico Bologna	https://www.salonenauticobologna.it/	Bologna	nicht bekannt
Seatec Carrara (Salone Nautico Carrara)	https://sea-tec.it/	Marina di Carrara	17.-18.03.2022
NauticSud (Salone Nautico Napoli)	https://www.nauticsudofficial.it/	Neapel	12.-20.02.2022

ABBILDUNG 31: WICHTIGE BRANCHENMESSEN IN ITALIEN (2022) ⁶⁰

Der Salone Nautico di Genova findet einmal jährlich in Genua statt, der nordwestlich gelegenen Hauptstadt Liguriens. Im Jahr 2021 wurde die 61. Ausgabe vom 16. bis zum 21. September 2021 unter strengen Corona-Regeln ausgetragen. Für den Zutritt war der so genannten Green Pass nötig, d.h. die Aussteller und Besucher mussten entweder geimpft, genesen oder getestet sein. Zudem wurde jedem Besucher beim Eintritt die Körpertemperatur gemessen. Der Messeveranstalter hat im Eingangsbereich eine Covid-Teststation sowie eine Möglichkeit zur Impfung eingerichtet. Insgesamt haben den Salone Nautico im Jahr 2021 fast 94.000 Personen besucht, das waren ca. 20.000 Besucher mehr als während der Veranstaltung im Jahr 2020, wo es noch keine Impfung gab. Vor Corona wurden doppelt so hohe Besucherzahlen registriert. Nach Angaben des Veranstalters waren im Jahr 2021 auf der Messe knapp 200.000 Quadratmeter Ausstellungsfläche (auf dem Boden und im Wasser) vorhanden, es wurden 992 Brands ausgestellt und 947 Journalisten akkreditiert. Die Ausstellungsbereiche umfassen das komplette Branchenspektrum; das heißt alle Arten von Schiffen bis hin zu Schiffskomponenten, –zubehör, –motoren und –elektronik sowie Wassersportartikel und Leasing- und Finanzierungsmöglichkeiten. Die 62. Ausgabe der Messe findet vom 22. bis zum 27.09.2022 statt.⁶¹

Unter der Bezeichnung "Road to 2023" hat der Salone Nautico den Blick Richtung Zukunft gerichtet. Die Arbeiten sind bereits voll im Gange, um die Pläne von Renzo Piano's Levante Waterfront umzusetzen, das der Messe ein neues spektakuläres Aussehen verleihen wird. Es sind über 200 zusätzliche Stellplätze und die komplette Renovierung der Ausstellungshalle Palasport vorgesehen. Die diesjährige Messe findet noch im ursprünglichen Rahmen statt, ab 2023 sollen die Neuerungen dann auch für Besucher und Aussteller einen Mehrwert bieten.⁶²

⁶⁰ Quelle: eigene Internetrecherchen

⁶¹ Quelle: <https://salonenautico.com/>, Zugriff am: 31.03.2022

⁶² Quelle: https://salonenautico.com/wp-content/uploads/2021/11/SN_ReportBook_21x21cm_06.pdf, Seite 11, Zugriff am: 31.03.2022

Eine Übersicht mit allen Ausstellern des 62. Salone Nautico Genova findet sich unter folgendem Link:
<https://salonenautico.com/en/exhibitor-list/>

61. Salone Nautico Genova 2021		
Besucher	93.782	(188.404 im Jahr 2019)
Ausstellungsfläche	200.000 m ²	wird ab 2023 stark ausgebaut
Live Streaming von der Messe	40 Stunden	
Probefahrten	5.874	
Teilmessen	Salone TechTrade, Salone SailingWorld, Salone Boat Discovery, Salone Yacht & Superyacht, Area Living the Sea	

ABBILDUNG 32: ÜBERBLICK 61. SALONE NAUTICO GENOVA 2021⁶³

Eine Neuerung hat der Salone Nautico Genova durch Corona eingeführt, und zwar den Messe TV-Sender SaloneTV. Auf diesem Format können während der Messe live und online im Streaming Weltpremierer, Konferenzen, Präsentationen und Interviews mitverfolgt werden (<https://sntv.salonenautico.com/>).

2.4.4 SWOT-Analyse

Für Unternehmen, die in Italien im Bereich der Schiffbauindustrie aktiv werden wollen, empfiehlt sich folgende SWOT-Analyse zur Kenntnis zu nehmen:

Stärken	Schwächen
Nach den beiden schwierigen Corona-Jahren (2020 und 2021) sind die Auftragsbücher so voll wie noch nie.	Infolge der Corona-Pandemie mussten tourismusnahe Branchen signifikante Umsatzrückgänge hinnehmen (vor allem die Schifffahrt; Charter- & Leasingangebote).
Der stabile Wachstumstrend seit 2014 setzt sich nach der Corona bedingten Unterbrechung wieder fort.	Die Sprachbarriere ist nicht zu unterschätzen, vorherrschende Vertrags- und Geschäftssprache ist Italienisch.
Der hohe Exportanteil der Branche schafft Unabhängigkeit vom Binnenmarkt und ist deshalb als weniger risikoreich zu betrachten. Auch international ist die Branche von keinem singulären Markt abhängig.	Italienische Einkaufsverantwortliche bevorzugen grundsätzlich italienische Zulieferer (räumliche Nähe, keine Sprachbarrieren, Trend der regionalen Kreisläufe).
Der positive Beschäftigungstrend und die hohe Konzentration an Know-how sind positiv zu bewerten.	Hohe Exportorientierung mit markantem Handelsbilanzüberschuss schafft Abhängigkeit von Auslandsnachfrage.
Die Maßnahmen aus dem Wiederaufbauprogramm PNRR geben wahrnehmbare positive Impulse.	
Deutsche Unternehmen genießen in Italien ein hohes Ansehen und „Vorschusslorbeeren“.	

⁶³ Quelle: <https://salonenautico.com/>, eigene Darstellung (Zugriff: 31.03.2022)

Chancen	Gefahren
<p>Italien zählt weltweit zu den bedeutendsten Produktionsländern der Branche, Tendenz steigend.</p>	<p>Die COVID-19 Pandemie hat einige Unternehmen gezwungen, Umstrukturierungsmaßnahmen zu setzen. Ansprechpartner könnten sich ändern (der Bereinigungsprozess sollte zum Zeitpunkt der Studienverfassung bereits abgeschlossen sein).</p>
<p>Hoher Exportanteil von Motorbooten für Sport- und Freizeitwecke, incl. Yachten (ohne Außenbordmotor); Relative Krisenbeständigkeit des hochpreisigen Luxussegments.</p>	<p>Kleinere Unternehmen sind ggf. weniger strukturiert und es könnte ein konkreter Ansprechpartnern fehlen.</p>
<p>Eventuelle Markteintrittsbarrieren lassen sich mit Innovationen und Alleinstellungsmerkmalen überwinden.</p>	<p>Die Zahlungsziele können deutlich über den deutschen liegen. Am besten sollten diese vertraglich mit verhandelt und eine Anzahlung verlangt werden.</p>
<p>Die hohe Export-Orientierung ermöglicht ggf. auch den Einstieg in Drittmärkte.</p>	

ABBILDUNG 33: ZIELMARKT SCHIFF- UND BOOTSBAUINDUSTRIE IN ITALIEN, SWOT-ANALYSE⁶⁴

⁶⁴ Quelle: eigene Darstellung

3. Politische und rechtliche Rahmenbedingungen

3.1 Politischer Abriss

Italien ist seit dem Jahr 1946 eine demokratische, parlamentarische Republik. Staatsoberhaupt ist der Staatspräsident, das Parlament besteht aus zwei Kammern, der Abgeordnetenkammer (Camera dei deputati) und dem Senat (Senato della Repubblica), die alle fünf Jahre gewählt werden. Beide Kammern sind im Gesetzgebungsverfahren absolut gleichberechtigt und unterscheiden sich nur hinsichtlich Anzahl, Zusammensetzung und Wahlmodus ihrer Mitglieder. Dieser „bicameralismo perfetto“ (dt.: perfekter Bikameralismus) ist eine Eigenart des italienischen Politiksystems.

Das Land ist in 20 Regionen und 190 Provinzen eingeteilt. Regierungschef ist der Ministerpräsident; seit dem 13. Februar 2021 hat Mario Draghi dieses Amt inne. Diese Regierung der Nationalen Einheit wird von den Parteien Movimento 5 Stelle, dem PD Partito Democratico, der Lega sowie der Partei Forza Italia getragen. Zu den Prioritäten der neuen Regierung gehören vor allem die Krisenbewältigung infolge der COVID-19 Pandemie, der Wiederaufbau im mittellitalienischen Erdbebengebiet, die Bewältigung der Flüchtlingskrise, die Konsolidierung des Bankensystems sowie die Förderung des Wirtschaftswachstums. Hierbei wird insbesondere auch der Versuch einer expansiven Fiskalpolitik vorangetrieben, um die Ziele zu erreichen.

Italien ist Mitglied in mehreren überstaatlichen Organisationen. Mit dem 4. April 1949 erfolgte der Beitritt zur NATO. Seit dem 14. Dezember 1955 gehört Italien den Vereinten Nationen (UNO) an und war Gründungsmitglied der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (EGKS-Vertrag, 18. April 1951) sowie der Europäischen Union (Vertrag von Maastricht, 07. Februar 1992). Nicht zuletzt ist das Land Mitglied der G7-Staaten (Verbund der sieben wichtigsten Industrienationen weltweit). Italien ist seit dem Austritt des Vereinigten Königreiches die drittgrößte Volkswirtschaft der EU und die achtgrößte weltweit.⁶⁵

Germany Trade and Invest (GTAI) hat auf seiner Internetseite unter <http://www.gtai.de> zum Thema „Recht -Kompakt Italien“ wertvolle Informationen veröffentlicht. Wer die gesamte Broschüre einsehen will, muss angemeldet sein. Eine kostenfreie Anmeldung ist möglich. Ein Teil dieser Informationen wird auch im Folgenden wiedergegeben.

3.2 Corona – Rechtsquellen

Einen umfangreichen Überblick zu den einschlägigen Rechtsquellen in Italien (auch auf nationaler Ebene) in Bezug auf die COVID-19 Pandemie bietet z. B. die deutschsprachige Website der Handels-, Industrie-, Handwerks- und Landwirtschaftskammer Bozen unter folgendem Link: <https://www.handelskammer.bz.it/de/dienstleistungen/corona-virus/rechtsquellen/staat>.

3.3 Vertragsabschlüsse und Zahlungsverkehr

Das Übereinkommen der Vereinten Nationen über Verträge über den internationalen Warenkauf vom 11.4.1980 (CISG/Convention on Contracts for the International Sale of Goods) ist für Italien am 1.1.1988 und für Deutschland am 1.1.1991 in Kraft getreten. Dies bedeutet, dass für einen Verkauf mit Vertragsschluss in Deutschland und anschließender Lieferung von Deutschland nach Italien die Regeln des UN-Kaufrechts Anwendung finden. Es bestehen keine Beschränkungen im Zahlungsverkehr mit dem Ausland. Ab einem Wert von 10.320 Euro müssen Devisentransaktionen von bestimmten Unterlagen begleitet sein. Im Gegensatz zu Deutschland ist die doppelte Unterschrift für die Anerkennung der Allgemeinen Geschäftsbedingungen üblich. In Italien

⁶⁵ Quelle: Köppl (2007)

sind durchschnittlich 90 Tage Zahlungsziel die Regel, wobei private Auftraggeber in der Regel deutlich schneller zahlen als öffentliche. Öffentliche Auftraggeber haben nicht selten ein Zahlungsziel von 180 bis manchmal 360 Tagen. In Extremfällen auch bis zu 720 Tage. Bei privaten Auftraggebern sind hingegen ca. 30 Tage üblich, wobei es auch hier zu großen Unterschieden kommen kann.

3.4 Elektronische Rechnung

Seit 01.01.2019 gilt die Pflicht zur elektronischen Rechnungslegung in Italien, geläufig als elektronische Rechnung bezeichnet. Bis auf wenige Ausnahmen müssen seither alle Rechnungen im XML-Format erstellt und an das Austauschsystem der italienischen Einnahmenagentur SDI versendet werden. Im Normalfall stellt der Steuerberater einen Zugang zu dem von ihm genutzten System. Seit 2022 müssen auch Auslandsrechnungen im Portal erfasst werden.

3.5 Löhne und Gehälter

Allgemein ist das Niveau der Löhne und Gehälter in Italien niedriger als in Deutschland. Einen gesetzlich geregelten Mindestlohn wie in Deutschland gibt es in Italien nicht, wobei jedoch in den meisten Fällen der Mindestverdienst durch die nationalen Branchentarifverträge (Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro, CCNL) geregelt ist.

Italien hat, wie andere Staaten der EU ohne Mindestlohn, eine sehr hohe und überdurchschnittliche Tarifbindung für Arbeitnehmer, weswegen ein Mindestlohn auch politisch derzeit nicht angestrebt wird.

Konkret hatten ein Vollzeitarbeitender Italiener 2021 im Schnitt ein Jahreseinkommen von 22.339 Euro. Der EU-Durchschnitt lag 2021 bei 23.597 Euro, der Vergleichswert in Deutschland bei 29.767 Euro. Deutschland positioniert sich somit europaweit auf dem 6. und Italien in dieser Statistik auf dem 16. Rang. An erster Stelle liegt die Schweiz, gefolgt von Luxemburg, der Niederlande, Norwegen und Island.⁶⁶ Italien ist damit knapp unter dem EU-27-Durchschnitt und unterdurchschnittlich für hoch industrialisierte Länder in der Eurozone. Auch sind in Italien die Lohnnebenkosten relativ hoch, d. h. dass 2019 auf 100 Euro Bruttoverdienst im Bereich Produzierendes Gewerbe und wirtschaftliche Dienstleistungen 41 Euro Lohnnebenkosten entfielen. Im Vergleich dazu waren es in Deutschland nur 27 Euro.⁶⁷ Die Arbeitslosigkeit ist in Italien besonders hoch und lag im Februar 2022 bei 8,8%, bei den Jugendlichen zwischen 15 und 24 Jahren, war sogar eine Quote von 25,3% zu verzeichnen (vergleichsweise niedrige Werte zu Vorjahren)⁶⁸. Im Vergleich dazu lag die Arbeitslosigkeit im gleichen Zeitraum in Deutschland bei 5,3%⁶⁹, die Jugendarbeitslosigkeit mit einer Quote von nur 6,1%, europaweit sogar auf dem niedrigsten Stand.⁷⁰

3.6 Aufenthaltsrecht und –vorschriften

Nach drei Monaten Aufenthalt muss jeder Ausländer eine Aufenthaltsgenehmigung vorweisen können. EU-Bürger erhalten diese problemlos. Sie benötigen keine Arbeitsgenehmigung, um in Italien zu arbeiten. Nicht-EU-Bürger dagegen müssen über eine Aufenthaltsgenehmigung und Arbeitserlaubnis verfügen, um in Italien arbeiten zu können.

⁶⁶ Quelle: Eurostat 2021, online Datencode: EARN_NT_NETFT, Zugriff 12/04/2022

⁶⁷ Quelle: Destatis; EU-Vergleich der Lohnnebenkosten (2019)

⁶⁸ Quelle: Il sole24 ore; <https://www.ilsole24ore.com/art/istat-gennaio-tasso-disoccupazione-cala-all-88percento-AEgJbbHB>, Zugriff 12/04/2022

⁶⁹ Quelle: <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Statistiken-Nav.html>, Zugriff 12/04/2022

⁷⁰ Quelle: Statista; Jugendarbeitslosenquoten in den Mitgliedsstaaten im Februar 2021 (2021)

Ende Dezember 2016 trat zudem das neue italienische Arbeitnehmer-Entsendegesetz in Kraft. In diesem sind neue Verpflichtungen für im EU-Ausland ansässige Unternehmen enthalten, die ihre Mitarbeiter für einen gewissen Zeitraum nach Italien entsenden. Neue Verpflichtungen ergeben sich in den folgenden Bereichen: bei den Meldeverfahren für Entsendungen, bei der Bereitstellung von Unterlagen und bei der Ernennung von Ansprechpersonen.

Bis spätestens 24 Stunden vor dem ersten Entsendetag muss eine entsprechende Entsendemeldung beim italienischen Arbeits- und Sozialministerium eingegangen sein. Das Formular enthält Informationen zum entsendenden Unternehmen, zum ernannten Ansprechpartner, zu Dauer und Sitz der Entsendung und zu den entsendeten Arbeitnehmern.

Das entsendende Unternehmen ist verpflichtet, die folgenden Unterlagen während und bis zu 2 Jahre nach der Entsendung bereitzuhalten: Arbeitsverträge, Lohnabrechnungen, Arbeitszeitchronik, Belege über die Lohnauszahlungen, Anmeldungen der Arbeitnehmer bei der zuständigen Behörde und A-1 Formulare. Bei der Ernennung einer Ansprechperson handelt es sich um eine Kontaktperson mit Anschrift in Italien, die dazu berechtigt ist, Dokumente entgegenzunehmen/zu versenden und mit Sozialpartnern wie italienischen Gewerkschaften verhandeln zu können.⁷¹

Mit der Novellierung der Entsenderichtlinie, welche 2020 in Italien umgesetzt wurde, müssen grundsätzlich deutsche Arbeitnehmer die nach Italien zum Arbeiten entsendet werden, vor Reiseantritt in Italien online angemeldet werden. Hintergrund des Gesetzes ist die Vermeidung von Schwarzarbeit und Lohndumping.⁷²

3.7 Arbeitsrecht und –bedingungen

Maßgeblich für das italienische Arbeitsrecht sind im wesentlichen Bestimmungen des italienischen Zivilgesetzbuches (Codice Civile), das Arbeitnehmerstatut (statuto dei lavoratori) sowie weitere Einzelgesetze. Darüber hinaus existieren Tarifverträge (contratti collettivi nazionale del lavoro). Nahezu jedes Arbeitsverhältnis in Italien unterhalb der Führungsebene unterliegt tarifvertraglichen Regelungen. Das Lohnniveau liegt in Italien bis zu 50% unter dem deutschen. Arbeitsmarktspezialisten führen dies u.a. auf die niedrigere Produktivität und den geringeren Wettbewerb auf dem Arbeitsmarkt in Italien zurück.⁷³

3.8 Steuerrecht

Einkommensteuerpflichtig sind die im Staatsgebiet ansässigen sowie die nicht ansässigen natürlichen Personen. Als im Staatsgebiet ansässig gelten die Personen, die während des überwiegenden Teils des Besteuerungszeitraums im Einwohnermelderegister eingetragen sind oder im Staatsgebiet ihr Domizil (Mittelpunkt der Geschäfte und Interessen) oder ihren Wohnsitz (gewöhnlicher Aufenthalt) im Sinne des Zivilgesetzbuches haben. Firmen sind umsatzsteuerpflichtig. Der Unternehmer muss sich an das für seinen steuerlichen Wohnsitz zuständige Finanzamt wenden. Hat er keine feste Niederlassung in Italien, kann er einen Steuervertreter, der in Italien ansässig sein muss, benennen.

Der allgemeine Mehrwertsteuersatz beträgt zurzeit 22% (Mehrwertsteuer – imposta sul valore aggiunto (IVA)). Für einige Grundnahrungsmittel gilt ein Mehrwertsteuersatz von 4%, für die meisten anderen Nahrungsmittel sowie für bestimmte Textilerzeugnisse beträgt der Satz 10%. Aufgrund von EU-Recht sind die EG-Mitgliedstaaten verpflichtet, den in einem anderen Staat ansässigen Unternehmern die Vorsteuern in einem besonderen Verfahren zu erstatten und hierfür eine zentrale Erstattungsbehörde zu bestimmen. Die für Italien zuständige Erstattungsbehörde ist die Agenzia delle Entrate. Italiener und Nichtitaliener sind verpflichtet, eine Steuernummer zu beantragen, die vorgeschrieben ist, um z.B. ein Bankkonto zu eröffnen, ein Fahrzeug zu registrieren oder einen offiziellen Vertrag zu unterschreiben.

⁷¹ Quelle: IHK Würzburg; Entsendung von Arbeitnehmern nach Italien (GvD Nr. 136/2016) (2016)

⁷² Quelle: ITKAM, <https://itkam.org/de/service/mitarbeiterentsendung/>

⁷³ Quelle: GTAI; Recht kompakt Italien (2017)

Der Anteil der Gesamteinnahmen aus Steuern und Sozialbeiträgen (in % des BIP) betrug für Italien im Jahr 2018 rund 42,0 % im Vergleich dazu im selben Betrachtungszeitraum für Deutschland 41,5%. Im Jahr 2017 betragen die Werte 42,1% (Italien) sowie 41,0% (Deutschland). Die durchschnittliche Quote in der EU lag in denselben Zeiträumen bei 40,2% (2017) und 40,3% (2018).⁷⁴

Weitere wichtige Steuern in Italien sind:

- die IRPEF (Einkommensteuer für natürliche Personen), die in 5 verschiedenen Sätzen, gemessen am Einkommen, von 23% bis 43% erhoben wird,⁷⁵
- die IRES (Körperschaftssteuer), mit einem Einheitssatz von 24 %, ⁷⁶
- die IRAP (die regionale Wertschöpfungssteuer), deren Regelsatz bei 4,82 % liegt und in etwa mit der deutschen Gewerbesteuer vergleichbar ist.⁷⁷

3.9 Patentrecht

Der Antrag auf Erteilung eines Patents sowie eines Gebrauchs- oder Geschmacksmusters und einer Marke ist beim italienischen Patent- und Markenamt ("Ufficio italiano brevetti e marchi") einzureichen. Italienische Patente haben grundsätzlich eine Laufzeit von 20 Jahren. Die Laufzeit beginnt mit dem Anmeldetag. Der Fortbestand des Patents hängt davon ab, dass jährliche Gebühren entrichtet werden. Die Schutzdauer für ein Gebrauchsmuster beträgt zehn Jahre und für ein Geschmacksmuster fünf Jahre, die vom Einreichungsdatum der Anmeldung zu berechnen sind. Der Geschmacksmusterschutz kann um jeweils fünf weitere Jahre bis zu einer Maximaldauer von 25 Jahren verlängert werden. Im Unterschied zur Patentanmeldung erfolgt nach Anmeldung eines Gebrauchsmusters lediglich eine formale, keine inhaltliche Prüfung. Die Dauer der Eintragung eines Gebrauchsmusters liegt bei circa zwei bis fünf Monaten.

3.10 Markenrecht

Die Dauer der Eintragung einer Marke, einschließlich einer bestehenden Eintragung, beträgt zehn Jahre seit dem Datum der Einreichung oder seit dem rechtswirksamen Datum der Erneuerung. Eingetragene Handelsmarken müssen obligatorisch innerhalb von fünf Jahren seit ihrem Eintragungsdatum benutzt werden. Ein Versäumnis bei der Benutzung der Marke hat (falls jemand die Löschung beantragt) den Verlust der Eintragung zur Folge, sofern es keine rechtfertigenden Gründe für eine Nichtbenutzung gibt.

3.11 Gemeinschaftsmarke

Neben den auf Italien begrenzten Wirkungen der Eintragung von Patent-, Gebrauchs- und Geschmacksmuster sowie Marken besteht noch die Möglichkeit, EU-weit eine Gemeinschaftsmarke sowie ein Gemeinschaftsgeschmacksmuster zu beantragen. Die Beantragung kann sowohl beim Harmonisierungsamt in Alicante als auch beim italienischen Patent- und Markenamt erfolgen. Ein einheitliches Gemeinschaftspatent ist zwar auf den Weg gebracht, bislang aber noch nicht in Kraft getreten. Derzeit blockiert die deutsche Verfassungsbeschwerde die weitere Ratifizierung des ohnehin schon mehrfach verschobenen Beginns des Gemeinschaftspatents und des Patentgerichts. Ob das Gemeinschaftspatent im Jahr 2021 noch Wirklichkeit wird, bleibt fraglich. Da das BVerfG dies eigentlich behandeln wollte, so wurde die in der Jahresvorschau für 2018 noch erwähnt, es jedoch nicht zu einer Eröffnung kam, bleibt offen inwieweit es 2021 zur Behandlung kommt. Eine Jahresvorschau für 2021 ist zu Datum der Erstellung der Studie nicht verfügbar.⁷⁸

⁷⁴ Quelle: EUROSTAT: Presseerklärung Steuern und Sozialbeiträge im Jahr 2018 (2019)

⁷⁵ Quelle: Fisco e Tasse; *Scaglioni e aliquote Irpef 2016 – 2017* (2017)

⁷⁶ Quelle: Money; IRES. *aliquota 2017, calcolo e tutte le istruzioni* (2017)

⁷⁷ Quelle: Informazione Fiscale; *IRAP 2017: aliquota, istruzioni, calcolo e dichiarazione* (2017)

⁷⁸ Quelle: GTAI: Recht kompakt Italien

3.12 Gewerblicher Rechtsschutz

Folgende Ausführungen sind u.a. für Technologieentwicklungen (u.a. Patente) von Interesse:

Artikel 45 des CPI (Kodex für gewerbliches Eigentum, erlassen am 10.02.2005, n.30) legt Folgendes fest:

1. Inhalte von Patenten können Erfindungen jeder technischen Branche sein, die neu sind, mit einer erfinderischen Tätigkeit einhergehen und gewerblich anwendbar sind.
2. Im Besonderen werden nicht als Erfindungen im Sinne von Komma 1 betrachtet:
 - a) Entdeckungen, wissenschaftliche Theorien und mathematische Methoden;
 - b) Pläne, Regeln und Methoden für intellektuelle Tätigkeiten, Spiele, kommerzielle Tätigkeiten und Computerprogramme als solche...“

Der Kodex für gewerbliches Eigentum sieht im Allgemeinen nicht die Möglichkeit vor, eine Software zu patentieren. Diese Gesetzgebung soll eine Einschränkung der technischen Weiterentwicklung vermeiden. Software kann nur im Ausnahmefall patentiert werden, und zwar dann, wenn diese Software die Lösung eines technischen Problems mit sich bringt (Software, die die Verpackungszeit einer Maschine optimiert, könnte beispielsweise patentiert werden).

Insbesondere im Rahmen der Optimierung von Prozessschritten für den Bahnverkehr kann dies deshalb einige Hürden darstellen.

Zum Urheberrecht besagt Gesetz 663/1941, Art. 2 Komma 8:

„Im Schutz inbegriffen sind:

Computerprogramme, die als original bezeichnet werden können, wenn sie Ergebnis der intellektuellen Schaffung eines Autors sind. Von diesem Schutz ausgeschlossen sind die Ideen und Prinzipien, die Grundlage für ein Programm sind, eingeschlossen sind Schnittstellen. Der Begriff Programm bezieht auch Vorbereitungsmaterial für die Planung des Programms selbst ein;“

Das Urheberrecht sieht auch die Möglichkeit vor, das Werk zu nutzen und darüber zu bestimmen, so etwa es zu veräußern und seine Nutzung zu gewähren.

Die Lizenzvereinbarung ist das am meisten genutzte Instrument für die Vermarktung von Software. Dabei handelt es sich um einen atypischen Vertrag, da er nicht durch das Gesetz geregelt ist, sondern konsensgetragen und entgeltlich ist.

Mit diesem Vertrag gewährt der Lizenzgeber (Eigentümer der Software) dem Lizenznehmer das Recht, die Software gegen Zahlung einer bestimmten Gebühr für einen bestimmten oder unbestimmten Zeitraum zu nutzen.⁷⁹

3.13 Besondere Verträge

3.13.1 Softwareentwicklungsvertrag

Der Vertrag für Softwareentwicklung ist ein Vertrag, mit dem ein Unternehmen oder eine Person bzw. mehrere Programmierer auf eigene Rechnung ein Computerprogramm entwickeln, das bestimmte Funktionen ausführt. Im Entwicklungsvertrag bestimmt der Auftraggeber, was erreicht werden soll. Die Unterstützung des Programmierers ist sehr wichtig, da dieser die technischen Lösungen vorschlagen kann. Dieser Vertrag gestaltet sich als Auftragsvertrag oder Werksvertrag, je nachdem, ob der Programmierer ein Unternehmen oder ein Freelancer ist.

Zunächst muss vereinbart werden, welche Software zu verwenden ist. Dieser Aspekt hat fundamentale Bedeutung, um zukünftige Einsprüche zu vermeiden und um zu vereinbaren, was der Entwickler machen muss und was er hingegen vermeiden sollte. So sind Entwicklungsverträge immer mit Anhängen ausgestattet, die sehr präzise beschreiben, was entwickelt wird und welche Funktionen im Programm enthalten sein werden.

⁷⁹ Quelle: Ufficio Brevetti: Il contratto di sviluppo software, <https://www.ufficiobrevetti.it/software/le-licenze-di-software/>, Zugriff 11/04/2022

Auch sollte der Träger der Software genau beschrieben werden sowie ermittelt werden, wer der Eigentümer der zu entwickelnden Software sein wird, und weiterhin sollte der Programmierer erklären, dass das Programm ein Original ist, das nur seiner eigenen Feder entstammt.

Standardverträge sollten vermieden werden, da jeder Softwareentwicklungsvertrag auf die Bedürfnisse des Auftraggebers zugeschnitten ist.

3.13.2 Verkaufsvertrag einer Software

Dieser Vertrag gleicht einem Kauf und ist daher weniger komplex als ein Softwareentwicklungsvertrag. Auf folgende Aspekte sollte ein Augenmerk gelegt werden:

Notwendig ist, dass der Quellcode übertragen wird, um mögliche Eingriffe in das Programm zuzulassen. Weiterhin ist es von Vorteil, vertraglich zu vereinbaren, dass die Software verändert werden kann, da der Urheber sich einem Einschreiten von Dritten verwehren könnte.

Weiterhin sollte über eventuelle Kopien des Programms verfügt werden (zur Verwahrung beim Käufer oder beim Verkäufer).

3.13.3 Lizenzverträge für Software

Der Lizenzvertrag ist ein Vertrag, in dem man Dritten den Gebrauch gestattet. Lizenzen können unterschiedliche Problematiken mit sich bringen, je nachdem, ob es sich um Standardlizenzen oder persönliche Programmlizenzen handelt. Eine der am meisten verbreiteten Lizenzmodelle für Standardprogramme ist die CD Shrink-Wrap-License und die Schutzhüllenlizenz. Die sind Begriffe für Lizenzbestimmungen, die man mit dem Öffnen der Verpackung akzeptiert, obwohl man den Inhalt erst nach dem Öffnen der Verpackung lesen kann.

Die aus ökonomischer Sicht günstigste Lizenz ist die OEM-Lizenz (Original Equipment Manufacturer), die automatisch an den Kauf von Hardware gekoppelt ist, wie etwa vorinstallierte Windows-Versionen beim Kauf von neuen Laptops.

Ein weiteres Lizenzsoftware-Modell sind Open Source-Lizenzen, bei denen der Lizenznehmer das Recht hat, den Quellcode zu studieren, ihn zu verändern, um weitere Programme zu gestalten sowie Kopien der Originalsoftware als auch von der veränderten Software machen kann und sie sogar gegen Bezahlung vertreiben kann.

Softwareproduzenten müssen oftmals Ad Hoc über Lizenzen verfügen sowie spezifische Verträge mit den eigenen Entwicklern schließen, um sicher zu sein, dass sie über die Rechte auf das Programm verfügen und sie vertreiben können. Diese Vereinbarungen müssen Fall für Fall studiert werden.

Die Variablen in einem Lizenzvertrag können sehr vielseitig sein. Man kann mit Lizenzverträge vereinbaren, ein Programm für eine bestimmte oder unbestimmte Zeit gegen Zahlung zu benutzen sowie Probeverträge festlegen, mit denen die Software für eine bestimmte Zeit an den Lizenznehmer geht, in der er beurteilen kann, ob er sie erwirbt.⁸⁰

⁸⁰ Quelle: Ufficio Brevetti: Il contratto di sviluppo software, <https://www.ufficiobrevetti.it/software/le-licenze-di-software/>, Zugriff 11/04/2022

4. Einstiegs- und Vertriebsinformationen, Eintrittshemmnisse

4.1 Einstiegs- und Vertriebsinformationen, Interkulturelle Besonderheiten

In Italien gibt es so viele KMU wie in keinem anderen europäischen Land. 95% der insgesamt 3,7 Mio. Unternehmen beschäftigen weniger als 10 Mitarbeiter. Weitere 117.000 Unternehmen haben 10 bis 19 Beschäftigte. Insgesamt sind in über 98% der italienischen Unternehmen weniger als 20 Mitarbeiter angestellt. In Deutschland dagegen beschäftigen von 2,5 Mio. Unternehmen 93% weniger als 20 Arbeitnehmer. Die Gründe hierfür liegen vor allem darin, dass man mit einer Mitarbeiterzahl von unter 20 bzw. unter 10 verschiedenen bürokratischen Hürden und Belastungen aus dem Weg geht. Andererseits reagieren die italienischen KMU häufig schnell und flexibel auf die Wünsche der Kunden.⁸¹

Neben diesen Fakten sind die interkulturellen Besonderheiten im Kontakt mit potentiellen italienischen Geschäftspartnern mindestens genauso wichtig. Der Erfolg eines Auslandssegmentes ist vor allem abhängig von der Qualität der eigenen Produkte und Leistungen. Gute Chancen haben spezialisierte Unternehmen, die bereits in Deutschland erfolgreich agieren. Wichtig ist es dabei aber auch zu wissen, dass man bei internationalen Geschäften einen langen Atem braucht und sich mit den Gepflogenheiten des jeweiligen Landes auseinandersetzen muss.

So legen die Italiener großen Wert auf persönliche Beziehungen. Bevor es zu einem Geschäft kommt, sind teilweise mehrere Treffen notwendig. Sie wollen den Privatmenschen hinter dem Geschäftskontakt kennen lernen. Man muss also bereit sein, Zeit zu investieren. Die Teilnahme an Messen oder individuellen Unternehmenstreffen ist ein guter Anfang. Auch sind italienische Unternehmen grundsätzlich hierarchischer als deutsche. Es gilt also, erst einmal den wesentlichen Entscheider ausfindig zu machen. Wert sollte auch stets auf entsprechende Geschäftskleidung gelegt werden.

Bei Verhandlungen ist Flexibilität wichtig. Manchmal ist es sinnvoller über eine Kooperation nachzudenken, als es allein im italienischen Markt zu versuchen. Aber auch die Kommunikationsunterschiede zwischen beiden Ländern sollten beachtet werden.

Ein Verkaufsgespräch kann man mit allen möglichen Themen beginnen, nur nicht mit Geschäftlichem.

Zudem ist die Körpersprache sehr ausgeprägt. Dies ist kein Zeichen mangelnder Seriosität. Auch zeugt Lautstärke nicht von Unhöflichkeit, sondern von Freude an der Kommunikation. Ebenfalls anders als in Deutschland: Den Gesprächspartner zu unterbrechen ist nicht unhöflich, sondern ein Zeichen von Interesse.

Ein weiterer Punkt ist, dass Italiener oftmals ein anderes Zeitverständnis als Deutsche besitzen. Dies äußert sich vor allem in der kurzfristigen Umsetzung von Vorhaben. Wohingegen der „Durchschnittsdeutsche“ z.B. bei der Planung einer Veranstaltung oder einer Geschäftsreise oftmals mehrere Monate im Voraus plant, sind „Durchschnittsitaliener“ deutlich flexibler und können andererseits oftmals die deutsche Inflexibilität nicht verstehen.

Ein Weg, um vor Ort in Projekte eingebunden zu werden ist die Sondierung und die Teilnahme an EU-Projekten. Diese werden im Folgenden näher beleuchtet.

⁸¹ GTAI: Der Mittelstand in Italien erholt sich (2016)

4.2 Finanzierungsmöglichkeiten

4.2.1 EIB-Fonds für KMU

Vereinbarung zwischen der Europäischen Investitionsbank (EIB) und der italienischen Bank Intesa Sanpaolo für die Finanzierung von KMU. Hierbei handelt es sich um eine unterschriebene Vereinbarung der beiden Institutionen, durch die italienische KMU einen Minikredit erhalten, um neue und laufende Projekte zu finanzieren, die nicht mehr als 25 Mio. Euro kosten und eine Laufzeit von max. 15 Jahren haben. Diese Finanzierung kann auch für Weiterbildungsmaßnahmen genutzt werden. Diese Fördermaßnahme gilt zwar nicht direkt für deutsche oder ausländische Unternehmen, kann aber bei Kooperationen evtl. interessant werden. Dies gilt ebenfalls für die Maßnahme unter 4.3.2.

Für weitere Informationen: <http://www.mediocreditoitaliano.com/portalWeb20/nmc/documenti/it/trasparenza/finanziamenti%20luglio%202015/2015%20FINANZIAMENTO%20CON%20FONDI%20BEI.pdf>

4.2.2 Wirtschaftsförderungsmaßnahme Nuova Sabatini

Mit dem Bilanzgesetz sind Finanzmittel für Unternehmen, die technische Geräte erwerben, zugesichert worden. Diese Fördermöglichkeit besteht seit 2017 und wurde inzwischen bis 2024 verlängert und über den neuen Haushaltsplan über 2019 hinweg gesichert. Die vom ital. Ministerium für wirtschaftliche Entwicklung eingeplanten Finanzmittel belaufen sich nun, im neuen Format, auf insgesamt 480 Mio. Euro. – 48 Mio. für das Jahr 2019, 96 Mio. für 2020, 2021 und 2022, sowie erneut 48 Mio. Euro für 2024. 2021 wurden die Mittel kurzfristig um rund 300 Mio. Euro aufgestockt.⁸²

Die Banken fungieren hier als Finanzintermediäre. Um die Unterstützung des Produktionssystems in Richtung Industrie 4.0 abzusichern, werden Unternehmen gefördert, die in Digitalisierung investieren. Der Ankauf von beweglichen Gütern wie Fahrzeugen, Maschinen, Anlagen oder Investitionen in die Digitalisierung eines Betriebs werden mit dem Gesetz gefördert. Die Höhe der Förderung wird durch einen Vertrag auf einen Förderzeitraum von fünf Jahren und einen Betrag in Höhe der Investitionen zu folgendem jährlichen Zinssatz festgelegt:⁸³

2,75% für „normale“ Investitionen und

3,575% für Investitionen in digitale Technologien

4.3 Ausschreibungen in Italien

Die wichtigsten Ausschreibungen finden interessierte Unternehmen auf der Webseite des Ministero delle Infrastrutture e delle mobilità sostenibili, jedoch nur auf Italienisch, unter: <https://www.serviziocontrattipubblici.it/SPInApp/>

Der sogenannte Servizio Contratti Pubblici, der Service für öffentliche Ausschreibungen, SCP, bietet jedoch, so man denn die Sprachbarriere überwunden hat, weitreichende Möglichkeiten, um sich über die anstehenden Ausschreibungen auf nationaler Ebene zu informieren. Auch die regionalen Ausschreibungen werden seit einigen Jahren dort zentral gebündelt und ermöglichen es sich schnell einen Überblick über die „Bandi“ (Ausschreibungen) zu machen.

Direkte Ausschreibungen finden auch über die Plattformen der einzelnen regionalen und lokalen Träger statt. Über die Webseiten der Nahverkehrsunternehmen, welche insbesondere in den größeren Unternehmen relativ übersichtlich gestaltet sind, bietet sich die Möglichkeit die derzeitigen Ausschreibungen zu betrachten und teilweise auch online die eigenen Bewerbungen einzureichen. Die sprachliche Hürde ist jedoch auch hier relativ hoch, da diese Ausschreibungen in der Regel auf Italienisch erfolgen.

⁸² Quelle: FASI, <https://fasi.eu/it/articoli/23-novita/23547-nuova-sabatini-rifinanziamento-agevolazione-beni-strumentali.html>, Zugriff 11/04/2022

⁸³ Quelle: Ministero dello sviluppo economico, <https://www.mise.gov.it/index.php/it/incentivi/impresa/beni-strumentali-nuova-sabatini>, Zugriff 11/04/2022

Zur Überwindung dieses Problems kann man sich eines Geschäftspartners vor Ort bedienen, einen Mitarbeiter vor Ort einstellen oder sich einen Handelsvertreter suchen, der lokal gut vernetzt ist.

Bei den Ausschreibungen im Internet werden häufig unter Reitern mit Namen wie „amministrazione trasparente“ (in etwa: transparente Unternehmen) die aktuellen und vergangenen Ausschreibungen aufgelistet. Dies ist gesetzlich seit 2013 Pflicht.

Beispiel: Das kommunale Unternehmen Mailands: AMAT, welches u.a. für die Planung und Ausführung der Mailänder ÖPNV-Infrastruktur zuständig ist, listet unter www.amat-mi.it/it/amministrazione-trasparente die eigenen Ausschreibungen auf. Unternehmen können sich so auch über vergangene Projekte informieren.

Weiterhin wird in Italien zentral über die Website <https://www.acquistinretepa.it/> das E-Procurement von lokalen, kommunalen und regionalen Unternehmen gebündelt. Als Plattform des staatseigenen Unternehmens Consip welches dem italienischen Ministerium für Finanzen und Wirtschaft untersteht, bietet es nach einer Registrierung auf dem Portal, interessierten Unternehmen eine Vielzahl von Projekten und Ausschreibungen an.

4.4 Tipp: Einstieg per Handelsvertreterrecherche

Wichtig für einen erfolgreichen Markteinstieg sind die Qualität und Innovation der Produkte und Dienstleistungen sowie auch die Wettbewerbsfähigkeit der Preise. Für das Gelingen eines langfristigen Business ist der Aufbau eines Vertriebsnetzes durch einen Handelsvertreter oder einen Vertragshändler von Vorteil. Insbesondere im Umgang mit Behörden ist die Einschaltung einer solchen Vermittlerperson mit genauen Kenntnissen zum Markt, rechtlichen Besonderheiten und kulturellen Eigenschaften erfolgversprechender. Dabei wird der Handelsvertreter im fremden Namen und auf fremde Rechnung tätig und vermittelt Geschäfte für seinen Auftraggeber. Der Vertragshändler hingegen handelt im eigenen Namen und auf eigene Rechnung, d.h. er erwirbt die betreffende Ware vom Unternehmer und verkauft sie weiter. Bei Überschneidungsformen kann die Abgrenzung im Einzelfall jedoch schwierig werden.

Der Handelsvertreter sollte in jedem Fall ein gut ausgebautes Vertriebsnetz mit entsprechenden Kundenkontakten zur Verfügung haben. Weiterhin ist die Kommunikation wichtig, daher sollten mindestens Englischkenntnisse vorhanden sein oder aber sogar Deutschkenntnisse. Gut ist es, verschiedene Handelsvertreter für verschiedene Regionen einzusetzen, da die regionalen Eigenheiten in Italien doch sehr voneinander abweichen.

Der Handelsvertreter kann auf Messen, mittels Anzeigenschaltung in einer nationalen Tageszeitung wie dem Corriere della Sera oder Il Sole 24 Ore oder durch Onlinekontaktbörsen gefunden werden, etwa www.venditori.it oder www.cercoagenti.it. Auch die Beauftragung einer Agentur kann hier der richtige Weg sein. Die Italienische Handelskammer für Deutschland, die über ein weit verzweigtes Netz an Kontakten verfügt, bietet ebenfalls diese Dienstleistung der Handelsvertreterrecherche an.

Auch wenn die erste Kontaktabnahnung schriftlich erfolgt, sollten die Kontakte schnellstmöglich mündlich erfolgen, da, wie oben beschrieben, dem mündlichen Kontakt in Italien eine elementare Rolle zukommt.

Der Handelsvertreter legt üblicherweise einen Verkaufsplan vor. Mindestverkaufsergebnisse werden beziffert und der Vertreter erstellt Berichte über Kunden, ihre finanzielle Lage und Kaufkraft sowie die Geschäftsentwicklung. Wichtige Kundenbesuche sollten in Begleitung des Auftrag gebenden Unternehmens erfolgen. Die Höhe der Vergütungen entscheidet sich danach, ob es sich um Verbrauchs- oder Investitionsgüter bzw. Markenware handelt. Zu Beginn der Tätigkeit wird mit Basisvergütungen gearbeitet. Anschließend ist eine Vergütung auf Provisionsbasis üblich.⁸⁴

⁸⁴ GTAI: Vertrieb und Handelsvertreterrecherche - Italien (2015)

4.5 Kurzer Auszug zum Handelsvertreterrecht

Das italienische Handelsvertreterrecht sieht nach Umsetzung der EU-rechtlichen Harmonisierungsvorschriften grundsätzlich die gleichen Rechte und Pflichten von Unternehmern und Handelsvertretern vor wie das deutsche Recht. Die wichtigsten Vorschriften bzw. Abweichungen werden im Folgenden kurz aufgelistet:

a) Ausschließlichkeit

Gemäß Art. 1742 Codice Civile hat der Handelsvertreter seine Tätigkeit in einem bestimmten Gebiet auszuüben. Für dieses Gebiet gilt gemäß Art. 1743 Codice Civile auch ohne besondere Vereinbarung der Grundsatz der Ausschließlichkeit, d.h. der Unternehmer darf nicht gleichzeitig selbst oder über andere Vertreter im selben Gebiet und für denselben Geschäftszweig tätig werden. Auf der anderen Seite darf der Handelsvertreter im Vertragsgebiet für denselben Geschäftszweig nicht für Konkurrenzunternehmen Geschäfte vermitteln. Will man dieses Ausschließlichkeitsrecht jedoch abbedingen (etwa um gegebenenfalls selbst vor Ort Direktgeschäfte tätigen zu können), so ist es unerlässlich, dies ausdrücklich vertraglich zu vereinbaren.

b) Provisionsanspruch

Für sämtliche Geschäfte, die durch Vermittlung des Handelsvertreters vom Unternehmer abgeschlossen und vom Käufer bezahlt wurden, steht dem Handelsvertreter ein Provisionsanspruch zu. Dies gilt auch für solche Geschäfte, die erst nach Vertragsbeendigung abgeschlossen wurden, aber auf die vom Handelsvertreter zuvor ausgeübte Tätigkeit zurückzuführen sind.

c) Aufwendungsersatzanspruch

Nach Art. 1748 Codice Civile hat der Handelsvertreter grundsätzlich keinen Anspruch auf Erstattung der im Rahmen seiner Vertretertätigkeit anfallenden Kosten. Diese Regelung ist jedoch durch die Kollektivverträge abgedungen, welche gewisse Aufwendungsersatzansprüche vorsehen.

d) Kündigungsfristen

Die Kündigungsfristen betragen für das erste Vertragsjahr einen Monat und addieren sich pro weiteres Vertragsjahr auf höchstens sechs Monate.

e) Ausgleichsanspruch

Wie auch nach dem deutschen Recht steht dem Handelsvertreter bei Vertragsbeendigung, sofern die Ursache der Vertragsbeendigung nicht auf einem vertragswidrigen Verhalten des Handelsvertreters selbst beruht, d.h. eine Kündigung aus wichtigem Grund ausgesprochen wurde, ein Ausgleichsanspruch zu. Die gesetzliche Berechnung dieses Ausgleichsanspruchs folgt im Wesentlichen, da auf EU-Recht basierend, den aus dem deutschen Recht bekannten Grundsätzen. Da dieser Berechnungsmodus jedoch äußerst kompliziert ist, tendiert die italienische Rechtsprechung dazu, sich bei der Berechnung des Ausgleichsanspruchs an dem in den Kollektivverträgen vorgesehenen Berechnungsmodus, der eine einfache prozentuale Berechnung auf der Grundlage der jährlich geflossenen Provisionen vorsieht, zu orientieren. Die Kollektivverträge sehen je nach Branche eine geringe prozentuale Pauschalentschädigung (um 1-4%) der Gesamtprovisionen der Vertragslaufzeit vor. In der Regel fällt der Ausgleichsanspruch daher geringer aus als in Deutschland.⁸⁵

⁸⁵ Quelle: Kühne (2005)

4.6 Eintrittshemmnisse

Ein Eintrittshemmnis in den italienischen Markt ergibt sich vor allem durch die teilweise intransparente Marktübersicht für ausländische Unternehmen, sowie durch die durchaus hohen sprachlichen Hürden. So ist die Digitalisierung vieler italienischer Unternehmen durchaus noch ausbaufähig, was einem ausländischen Unternehmen die Übersicht von möglichen Geschäftspartnern und Ausschreibungen erschwert.

Kritisch ist unternehmensintern dabei u.a. die Entwicklung der Arbeitskosten im Vergleich zur lahmenden Produktivitätssteigerung der KMU. Die subsequenten Regierungen seit der Finanzkrise haben mehrere tiefgreifende Arbeitsmarktreformen durchgeführt, die zum Beispiel für sinkende Lohnnebenkosten bei Neueinstellungen gesorgt haben. Trotz der eher hohen Arbeitskosten investieren KMU vor dem Hintergrund der seit 1-2 Jahren vor allem durch den Export getriebenen wirtschaftlichen Erholung aber wieder mehr. Bei steigendem BIP ist zu erwähnen, dass die Senkung der Materialflusshöhen von rund 9000t pro Kopf auf knapp 8100t pro Kopf über die sechs Jahre von 2012-2017 für eine Effizienzsteigerung sprechen.⁸⁶

Dadurch bedeuten die hohen Arbeitskosten auch höhere Kosten von gefertigten Produkten. Insbesondere für lokal gesourcete Lieferanten im Komponentensektor kann dies also höhere Mehrausgaben implizieren.

Im internationalen Vergleich ist auch die mangelhafte Breitbandausstattung problematisch. Hier hat Italien erheblichen Nachholbedarf. Das Breitbandnetz ist in Italien verbreitet, aber die Verbindungen werden dennoch die 2020 Ziele verfehlen. Jedoch muss konstatiert werden, dass die italienischen Regierungen seit 2011 enorme Fortschritte gemacht haben. So haben zwar noch immer weniger als die Hälfte der ländlichen Haushalte einen Zugang zu Breitbandnetzen, die Anzahl der totalen Haushaltsanbindung ist mit knapp 88% an 12. Stelle in Europa, und damit noch vor Deutschland (knapp 85%).⁸⁷

Auch der Fachkräftemangel im IT-Bereich ist in Italien wie im übrigen Europa ein Thema. Zuletzt hat Eurostat diese Aussage belegt: Zwar haben die IT-Fachkräfte europaweit in den letzten Jahren um 1,5 Millionen zugenommen. Auch im Ingenieur-Markt gibt es eine hohe Nachfrage nach qualifizierten Arbeitskräften. Die Wirtschaftslage in Italien hat jedoch zu einem Exodus von vielen Fachkräften geführt, was die nationalen Engpässe von qualifizierten Arbeitskräften noch bestärkt hat.

Einige Großunternehmen haben Kooperationen mit Universitäten geschlossen, um die Lücke zu schließen. Flexible Fachkräfte, die Kenntnisse in Technologie sowie etwas betriebswirtschaftliche Kenntnisse mitbringen, sind dabei besonders gefragt.⁸⁸ So haben beispielsweise diverse Cluster und multinationale Unternehmen wie Alstom mit den Fakultäten für Ingenieurwesen Kooperationsverträge abgeschlossen.

Doch der internationale Wettbewerb gestaltet es für italienische Unternehmen schwierig, spezialisierte Fachkräfte an sich zu binden, da das Lohnniveau für hochqualifizierte Arbeitskräfte in Italien niedrig bleibt und diese oft ins Ausland abwandern. Eine Veränderung ist die Forcierung der neueren Regierungen Investitionen in künstliche Intelligenz zu tätigen. Industrie 4.0 ist für Italien eine der wichtigsten Chancen die verloren gegangene Wettbewerbsfähigkeit wieder aufzuholen. Die letzten Projekte der sozialdemokratischen Regierung sowie der Regierung aus Lega und 5-Sterne-Bewegung sprechen für eine offene Industriepolitik seitens Rom.⁸⁹

Auch die wenigen finanziellen Investitionsmittel stellen ein Hindernis für italienische Unternehmen dar. Die bereits über Jahre andauernde Krise der Banken stellt große Hürden für KMU dar: Nach einer Studie des italienischen Kleinunternehmerverbands Confederazione Generale Italiana Artigiani Mestre (CGIA) beläuft sich die Summe von Krediten, die italienische Banken belasten, auf über 180 Mrd. Euro. Dies ist auch das Ergebnis fahrlässiger Geschäftspraktiken: Ein Mangel an starken Kontrollmechanismen und uneinheitliche Regeln haben über die Jahre eine unübersichtliche Situation aufgebaut. An Reformen hat es gefehlt

⁸⁶ Quelle: Eurostat Materialflussrechnung (2019) (env_ac_mfa)

⁸⁷ Quelle: EuRH (2018)

⁸⁸ GTAI: Italien hat beim Thema Digitalisierung Nachholbedarf (2016)

⁸⁹ GTAI: Italien entwickelt Strategie für künstliche Intelligenz (2019)

bzw. wurden nicht konsequent umgesetzt. Durch die staatliche Übernahme einiger Banken hat sich die Gesamtsituation der Branche verschlechtert. Italienische Kreditnehmer stellen immer höhere Hürden beim Zugang zu neuen Krediten fest. Besonders die KMU leiden unter einer Verschärfung der Kreditvergabe. Der Anteil der Unternehmen, die ohne Bankenfinanzierung arbeiten, ist von 2009 bis 2014 von 29% auf 36% gestiegen. Die Reformen seit 2014 im Arbeitsmarktbereich haben zwar die hohen Lohnnebenkosten Italiens nicht wesentlich verringern können. Das Stagnieren der Bruttolöhne hat jedoch zur Folge, dass für die Unternehmen die Gesamtlohnkosten eher dem europäischen Durchschnitt entsprechen.⁹⁰ Paolo Zabeo von CGIA hebt hervor, dass große italienische Konzerne traditionell gute Beziehungen zu Banken pflegen, während kleine und mittelständische Unternehmen diese Art von Verhandlungsvorteil nicht aufweisen können. Die Einschränkung, keinen Zugang zu Krediten zu haben, bedeutet für Firmen, dass sie auf Investitionen in F&E verzichten müssen und weniger Innovationskraft haben. Auch der oben genannte Fachkräftemangel erfährt dadurch eine weitere Beschränkung.

⁹⁰ Quelle: GTAI Lohn- und Lohnnebenkosten (2021)

II. Quellenverzeichnis

- AMADEUS Unternehmensdatenbank (2020)
<https://www.bvdinfo.com/de-de/unsere-losungen/daten/international/amadeus>
- Boat International: Global Order Book 2021 (2021)
<https://www.boatinternational.com/yacht-market-intelligence/luxury-yachts-on-order/2021-global-order-book>
- Bundesagentur für Arbeit - Statistiken
<https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Statistiken-Nav.html>
- CONFINDUSTRIA Nautica/ Fondazione Edison: La Nautica in Cifre
<https://lanauticaincifre.it/> (Registrierung erforderlich)
 - MONITOR n. 4 (Trend di mercato 2021/2022)
 - La Nautica in Cifre, LOG n. 42 (2020)
 - La Nautica in Cifre, LOG n. 41 (2020)
- DESTATIS: EU-Vergleich der Lohnnebenkosten (2019) <https://www.destatis.de/Europa/DE/Thema/BevoelkerungSoziales/Arbeitsmarkt/Hoehelohnnebenkosten.html>
- EUROLEX: Verordnung 2021/241 des Europäischen Parlamentes zur Einrichtung der Aufbau- und Resilienzfähigkeit
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32021R0241>
- EUROSTAT: Statistiken (2021)
<https://ec.europa.eu/eurostat/de/data/browse-statistics-by-theme>
 - EUROSTAT: Wachstumsrate des realen BIP – Volumen (2021) <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tec00115/default/table?lang=de>
 - EUROSTAT: Handelsbilanz (2021) <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/teiet215/default/table?lang=de>
 - EUROSTAT: Wachstumsrate reales BIP (2021) <https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tec00115/default/table?lang=de>
 - EUROSTAT: Nettoverdienst Vollzeitarbeitender https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/earn_nt_netft/default/table?lang=de
 - EUROSTAT: Steuerquote im Verhältnis zum BIP <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/10190759/2-30102019-AP-DE.pdf/72ce46f9-7391-1283-3f6c-ebd94d45de65>
 - EUROSTAT: Materialflussrechnung https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/env_ac_mfa/default/table?lang=de
- FASI: Manovra 2021 (2021)
<https://fasi.eu/it/articoli/23-novita/23547-nuova-sabatini-rifinanziamento-agevolazione-beni-strumentali.htm>
- Fisco e Tasse: Scaglioni e aliquote Irpef 2021 (2022)
<https://www.fiscoetasse.com/approfondimenti/12069-scaglioni-e-aliquote-irpef.html>

- Fincantieri: Bilancio 2021 (2022)
<https://www.fincantieri.com/it/investor-relations/bilanci-e-relazioni/>
- GTAI: Germany Trade & Invest – Italien <https://www.gtai.de/de/trade/welt/europa/italien-118214>
 - Italien stellt zahlreiche Fördermaßnahmen zur Verfügung (2021) <https://www.gtai.de/de/trade/italien/wirtschaftsumfeld/zahlreiche-foerdermassnahmen--606036>
 - Recht kompakt Italien (2021) <https://www.gtai.de/de/trade/welt/europa/italien-118214#recht>
 - Lohn- und Lohnnebenkosten (2021) <https://www.gtai.de/de/trade/italien/wirtschaftsumfeld/neues-arbeiten-alte-engpaesse-261774>
 - Investitionsklima Italien, nicht perfekt – aber bewährt (2021) <https://www.gtai.de/de/trade/italien/wirtschaftsumfeld/nicht-perfekt-aber-bewaehrt-606028>
 - Wirtschaftsumfeld nicht perfekt <https://www.gtai.de/de/trade/italien/wirtschaftsumfeld/nicht-perfekt-aber-bewaehrt-606028>
 - Förderung im Rahmen der Aufbau- und Resilienzfähigkeit (2021) <https://www.gtai.de/de/trade/italien/specials/foerderung-im-rahmen-der-aufbau-und-resilienzfaehigkeit-673126>
 - Wirtschaftsausblick Italien - positive Vorzeichen für 2022 (2021) <https://www.gtai.de/de/trade/italien/wirtschaftsumfeld/mit-positiven-vorzeichen-ins-jahr-2022-244482>
- IHK Würzburg – Entsendung eines Mitarbeiters <https://www.wuerzburg.ihk.de/mitarbeiterentsendung/>
- Il salone nautico <https://salonenautico.com/>
- Il Sole 24ore – Arbeitslosenrate sinkt auf 8,8% <https://www.ilsole24ore.com/art/istat-gennaio-tasso-disoccupazione-cala-all-88percento-AEgJbbHB>
- iNautia – das Portal Nr. 1 für den Kauf und Verkauf von Booten <https://www.inautia.de/>
- Informazione Fiscale: IRAP (2022)
<https://www.informazionefiscale.it/Dichiarazione-Irap>
- Informazione Fiscale IRES – Imposta sul reddito delle società (2022)
<https://www.informazionefiscale.it/ires-codice-tributo-f24-calcolo-aliquota-cos-e>
- ISTAT: Istituto Nazionale di Statistica, Banche Dati (2022): <https://www.istat.it/it/dati-analisi-e-prodotti/banche-dati>
 - ISTAT: Le prospettive per l'economia italiana nel 2021/2022, <https://www.istat.it/it/archivio/264303>
 - ISTAT: Ausgewählte Industrieproduktion Schiffsbau (2021) <http://dati.istat.it/Index.aspx?QueryId=8937>
- ITKAM
 - Mitarbeiterentsendung <https://itkam.org/de/service/mitarbeiterentsendung/>
- Köppl, Stefan: Das politische System Italiens. Eine Einführung. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden (2007)
- Kühne, Wolf: Vermarktungshilfeprojekt „Italien 2005“ der Italienischen Handelskammer für Deutschland (2005)
- Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale - Osservatorio Economico
Statistiche relative all'interscambio commerciale italiano nel settore della NAUTICA (2020) - www.infomercati-esteri.it/public/osservatorio/interscambio-commerciale-mondo/Preleva%20tutto%20l'aggiornamento_1645175110.pdf

- Ministero dello Sviluppo Economico: (MISE) Beni strumentali “Nuova Sabatini” (2022)
<https://www.mise.gov.it/index.php/it/incentivi/impresa/beni-strumentali-nuova-sabatini>

- Statista – Global No. 1 Business Data Plattform
 - Arbeitslosenquoten in den Mitgliedsstaaten im Februar 2022 (2022) <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/160142/umfrage/arbeitslosenquote-in-den-eu-laendern/>
 - Jugendarbeitslosenquoten in den Mitgliedsstaaten im Januar 2022 (2022) <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/74795/umfrage/jugendarbeitslosigkeit-in-europa/>
 - Steuerquote in Deutschland von 1991 bis 2021 (2022) <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/18522/umfrage/deutschland-anteil-steuereinnahmen-am-bruttoinlandsprodukt/>

- The Italian Sea Group <https://theitalianseagroup.com/>

- The Observatory of Economic Complexity: Italien (2020)
<https://oec.world/en/profile/country/ita>

- Ufficio Brevetti: Il contratto di sviluppo software
<https://www.ufficiobrevetti.it/software/le-licenze-di-software/>