



IL QUOTIDIANO ONLINE
DEL MERCATO
SUPER YACHT

SUPER YACHT



SUPER YACHT

IL MEGLIO DEL MADE IN ITALY



SUPER YACHT

EDIZIONE 2025

CONTRIBUTO A CURA DI PIERO FORMENTI*

* PRESIDENTE
CONFININDUSTRIA
NAUTICA

L'industria italiana della nautica da diporto ha registrato un 2024 ancora in crescita, con il fatturato del comparto industriale – cantieristica nautica e produzione di accessori e motori marini – che ha toccato il massimo storico di 8,60 miliardi di euro (+3,2% sul 2023), confermando la cantieristica italiana campione di export con una quota del 25% a livello mondiale. Come evidenziato nella nuova edizione di "La Nautica in Cifre - LOG", il report statistico realizzato dall'Ufficio Studi di Confindustria Nautica in partnership con Fondazione Edison, l'Italia, grazie al proprio mix produttivo fortemente concentrato sull'alto di gamma e sul segmento dei superyacht, si è confermata per il terzo anno consecutivo il primo Paese esportatore al mondo nel settore della cantieristica nautica. L'export ha raggiunto la cifra record di 4,65 miliardi di dollari, in crescita di 325,6 milioni rispetto al 2023 (+7,5%), un risultato che corrisponde al 19,3% delle esportazioni mondiali del comparto, a conferma della solidità e del consolidamento della leadership italiana nel panorama internazionale.

Le "Imbarcazioni da diporto e sportive" rientrano inoltre tra i settori che dall'inizio del nuovo millennio hanno registrato le maggiori crescite dell'export: considerando unicamente i settori manifatturieri più rilevanti per

la bilancia commerciale italiana, vale a dire quelli che presentano nel 2024 un surplus commerciale superiore a 2 miliardi di euro, il comparto delle imbarcazioni da diporto si è posizionato al quinto posto per crescita dell'export; in particolare, le esportazioni del settore sono passate dagli 850 milioni di euro nel 2000 ai 4,3 miliardi del 2024, registrando una crescita pari al +405,8% in termini nominali.

A conferma del primato del nostro Paese, il Global Order Book 2024, la speciale classifica elaborata annualmente dalla rivista Showboats International, ha posizionato l'industria italiana al top mondiale per ordini di superyacht con 22.195 metri complessivi e 572 yacht in costruzione. Seguono, a distanza, la Turchia (6.410 metri e 146 yacht in costruzione) e i Paesi Bassi (4.483 metri, 69 yacht).

Le performance del segmento superyacht sono, inoltre, ben evidenziate nel focus incluso ne "La Nautica in Cifre - LOG", relativo a un campione significativo di cantieri italiani analizzato a partire dal 2010. Ciò che emerge principalmente è che l'aumento del fatturato derivante dalla produzione di superyacht sia da imputare sostanzialmente alla crescita dell'export che ne rappresenta la principale componente. Nel 2024, ultimo anno oggetto di studio, il valore della produzione italiana risulta più che quadruplicato rispetto al 2010, con un

trend positivo dal 2012 in poi e in particolare negli ultimi quattro anni. L'export, pur seguendo la stessa tendenza, ha registrato una crescita ancora superiore, pari a +479% rispetto al dato base del 2010.

La nautica da diporto italiana, oltre a essere un comparto industriale d'eccellenza, incarna un sistema unico di competenze, design, ricerca e artigianalità che tutto il mondo ci riconosce e apprezza. Il successo internazionale dei superyacht ne è la testimonianza più evidente: prodotti che racchiudono non solo capacità tecnologiche e produttive, ma anche una cultura del bello e del ben fatto che rappresenta l'autentico DNA del nostro Paese.

In questo quadro, il Salone Nautico Internazionale si conferma il punto di incontro privilegiato tra imprese, istituzioni, buyer e appassionati. Mantenere e rafforzare questa centralità significa investire su un asset strategico del sistema Paese, capace di generare valore economico, occupazione e riconoscibilità nel mondo. Le nuove date dell'edizione 2026, a Genova dall'1 al 6 ottobre, si inseriscono pienamente in questa visione, consolidando il ruolo del Salone come "Salone dell'industria" e piattaforma di sviluppo per l'intera filiera nautica globale, coerente con la strategia di posizionamento internazionale che guida la crescita del comparto e dei suoi protagonisti.. ■





PUMPS, SPARE PARTS, ELECTRIC MOTORS. SERVICE ON BOARD.

**THE QUALITY YOU WANT.
THE SERVICE YOU DESERVE.**

sales@fluidglobalsolutions.com
www.fluidglobalsolutions.com

+39 0187 195 32 45

L'ECCELLENZA ITALIANA NELLA CANTIERISTICA NAUTICA: UN 2024 DA RECORD	PAG. 6
NEL 2024 BOOM OCCUPAZIONALE: OLTRE 31.000 ADDETTI EFFETTIVI	PAG. 9
LE PRINCIPALI DESTINAZIONI DELL'EXPORT ITALIANO NEL SETTORE DELLA CANTIERISTICA NAUTICA	PAG. 11
IL PARCO NAUTICO IN ITALIA E NEL MONDO: COMPOSIZIONE E TENDENZE	PAG. 13
LA RICETTIVITÀ NAUTICA TRA CONSISTENZA DEI POSTI BARCA E COMPETITIVITÀ GLOBALE	PAG. 16
COMPONENTISTICA E ACCESSORI: IL CUORE TECNOLOGICO DELLA NAUTICA ITALIANA	PAG. 19
MOTORI MARINI, L'ANOMALIA DEL MERCATO TRA IMPORT E RICONVERSIONE ALL'EXPORT	PAG. 21
PATENTI NAUTICHE 2024, LA MAPPA DEL DIPORTO ITALIANO	PAG. 23
REFIT, RIPARAZIONE E RIMESSAGGIO, IL PILASTRO STRATEGICO DELLA CANTIERISTICA	PAG. 24

#8 FORUM DI



IN COLLABORAZIONE CON



ITALIANS YACHT IT BETTER: RISCHI, OPPORTUNITÀ E PROSPETTIVE PER LA NAUTICA ITALIANA NEL CONTESTO COMPETITIVO DEL MEDITERRANEO OCCIDENTALE

SANREMO
17 FEBBRAIO

20
26



MARTEDÌ
17 FEBBRAIO



ACCOGLIENZA: 15:00
FINE LAVORI: 18:30



VICTORY MORGANA BAY
CORSO TRENTO E TRIESTE, 16
SANREMO (IM)

Per info su partecipazione e sponsorizzazione: segreteria@alocinmedia.it



YOUR PARTNER IN TRUST

CR
CAMBIASO RISSO
GROUP

HULL INSURANCE - YACHT INSURANCE - P&I - CARGO INSURANCE - SHIPPING AGENCY - SHIP BROKING - FORWARDING & LOGISTICS

DAI DATI DI 'NAUTICA IN CIFRE' IL SETTORE CANTIERISTICO ITALIANO HA CONSOLIDATO LA SUA POSIZIONE DI LEADERSHIP ALL'INTERNO DELL'INDUSTRIA NAUTICA

L'ECCELLENZA ITALIANA NELLA CANTIERISTICA NAUTICA: UN 2024 DA RECORD

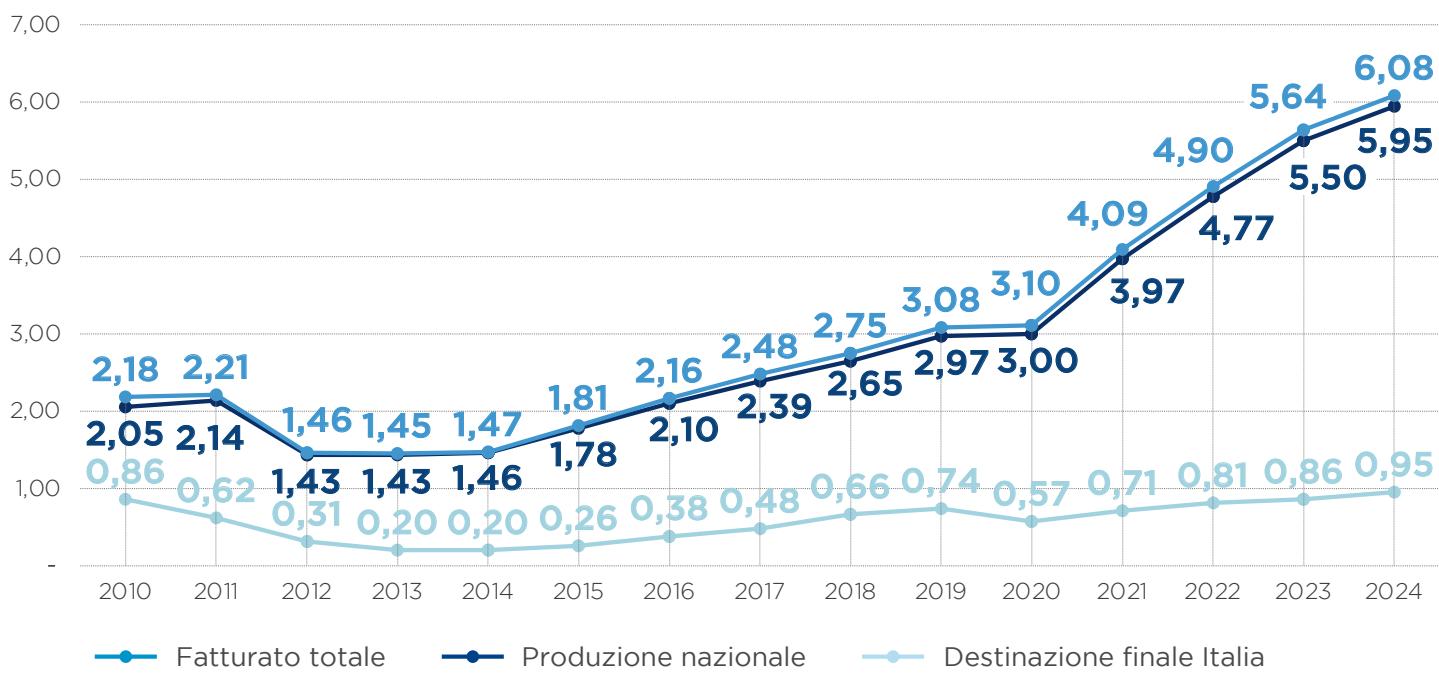
Dai dati riportati da 'Nautica in cifre', l'analisi di mercato per l'anno 2024 elaborata da Confindustria Nautica e Fondazione Edison, il settore cantieristico italiano ha consolidato la sua posizione di leadership all'interno dell'industria nautica, sia per dimensioni che per competitività internazionale, spinto da una crescita costante e da una forte specializzazione nel segmento dell'alta gamma. I dati confermano la robustezza del comparto, che non solo ha superato le sfide globali, ma ha anche raggiunto nuovi primati in diversi indicatori chiave.

Nel 2024 il fatturato della cantieristica (intesa come costruzione di nuove unità più

le attività di refit, riparazione e rimessaggio) è pari a 6.083 milioni di euro, di cui 5.578 generati dalle sole unità di nuova costruzione e 506 dalle attività di refit, riparazione e rimessaggio. Nel complesso, il fatturato della cantieristica nautica nel 2024 è risultato in aumento del 7,9% rispetto al 2023; la produzione nazionale relativa alle sole unità di nuova costruzione è cresciuta dell'8,7%; quella delle attività di refit, riparazione e rimessaggio è aumentata del 2,0%. La produzione nazionale della cantieristica italiana considerata nel suo complesso (pari a 5.946 milioni) è collocata per l'86,3% sui mercati esteri (5.130 milioni) e, a loro volta, i mercati extra-Ue assorbono il 53,4% delle esportazioni nazio-

nali (con 3.174 milioni di euro). Sul mercato italiano è collocato il rimanente 13,7% della produzione nazionale (816 milioni). In termini occupazionali, considerando il numero degli addetti effettivi, nel 2024 la sola cantieristica ne ha impiegati 22.150, sui 31.480 addetti complessivi dell'industria nautica. Sotto il profilo del commercio estero, la cantieristica da diparto (identificata dal codice Atenco 30.12 "Imbarcazioni da diporto e sportive") si conferma come uno dei settori di punta dell'economia italiana. Nel 2024, il suo export ha superato la soglia dei 4 miliardi di euro. Più nel dettaglio, l'export di "imbarcazioni da diporto e sportive" è aumentato del 7,5% rispetto all'anno precedente e rappre-

Fig. 3.1  Cantieristica: andamento dati di fatturato 2010-2024
valori in miliardi di euro



Fonte Nautica in Cifre 2024 – Confindustria Nautica – Fondazione Edison

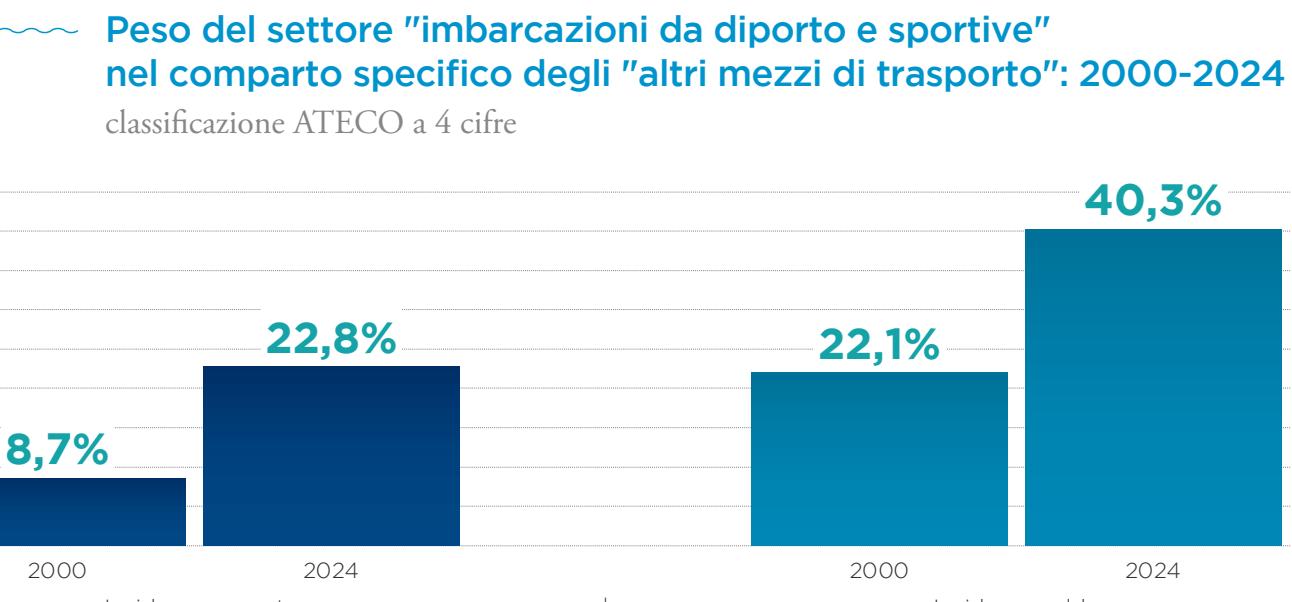


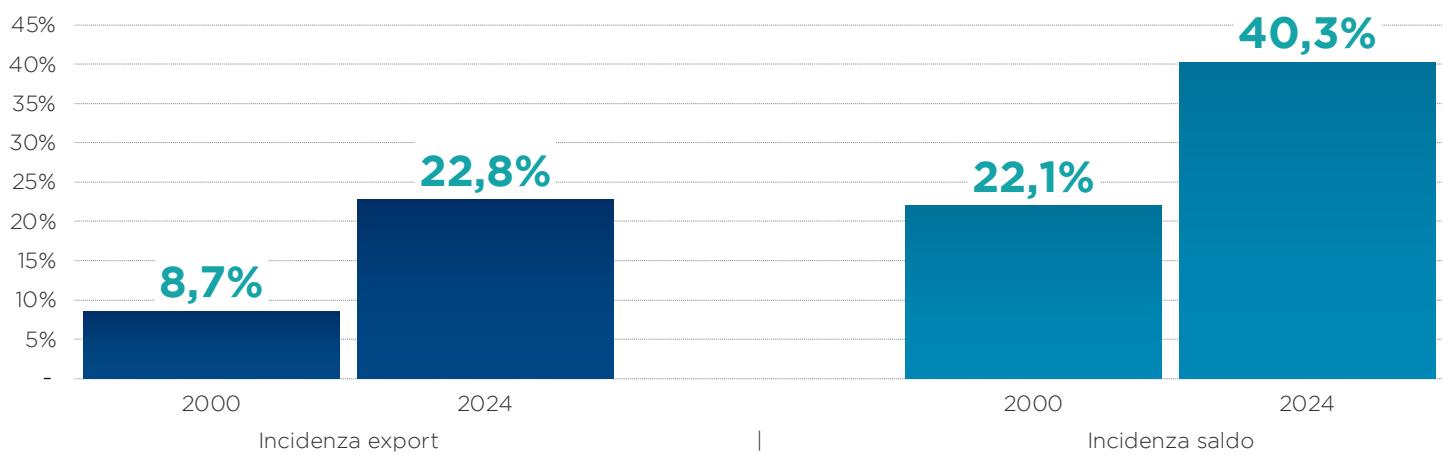
senta oggi il 22,8% dell'export complessivo dell'aggregato "Altri mezzi di trasporto" (18,6% nel 2023) che, a sua volta, contribuisce per il 3,2% all'export manifatturiero italiano. L'incidenza delle "Imbarcazioni da diporto e sportive" nell'ambito degli "Altri mezzi di trasporto" (ossia i mezzi di trasporto diversi dagli autoveicoli che, oltre alla nautica da diporto, comprendono nello specifico le navi e strutture galleggianti; le locomotive e materiale rotabile ferro-tranviario; gli aeromobili, veicoli spaziali e relativi dispositivi; veicoli militari, motocicli e biciclette) è via via cresciuta nel tempo, come evidenziato dalla **figura 1.2**.

In termini di export, rispetto al 2000 l'incidenza della can-

tieristica nautica è più che raddoppiata, passando dall'8,7% del 2000 al 22,8% del 2024; anche in termini di bilancia commerciale (che meglio misura la specializzazione di una data industria) seppure in termini più contenuti, il peso delle imbarcazioni da diporto e sportive è quasi raddoppiato, passando dal 22,1% al 40,3%. Le "Imbarcazioni da diporto e sportive" rientrano inoltre tra i settori che dall'inizio del nuovo millennio hanno registrato le maggiori crescite dell'export: considerando unicamente i settori manifatturieri più rilevanti per la bilancia commerciale italiana, vale a dire quelli che presentano nel 2024 un surplus commerciale superiore a 2 miliardi di euro, il comparto

delle "Imbarcazioni da diporto e sportive" si posiziona infatti al quinto posto per crescita dell'export; in particolare, le esportazioni del settore sono passate dagli 850 milioni di euro nel 2000 ai 4,3 miliardi del 2024, registrando una crescita pari al +405,8% in termini nominali. Infine, l'analisi dettagliata del saldo commerciale dei prodotti italiani, realizzata sulla base della classificazione Ateco a 4 cifre, fa emergere come le esportazioni nette di "Imbarcazioni da diporto e sportive" forniscano uno dei contributi più consistenti al surplus dell'Italia: i 3,8 miliardi di euro realizzati nel 2024 fanno della cantieristica nautica il 21° settore in Italia per valore di saldo commerciale con l'estero. ■

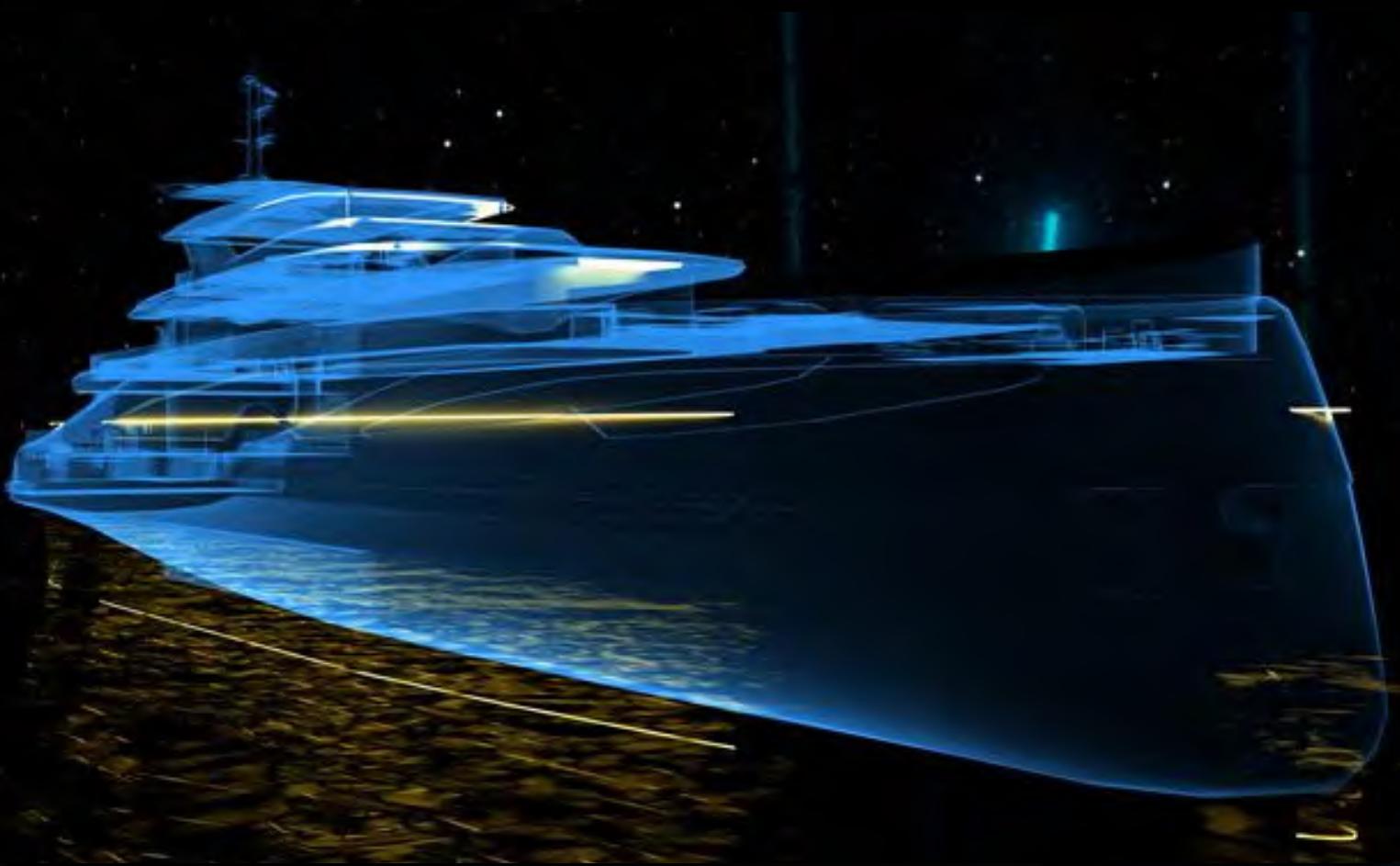
Fig. 1.2  **Peso del settore "imbarcazioni da diporto e sportive" nel comparto specifico degli "altri mezzi di trasporto": 2000-2024**
classificazione ATECO a 4 cifre



VIDEOWORKS

Audio/Video | Lighting/Comfort | IT/Connectivity | Security

LIVE THE BEST ON BOARD EXPERIENCE !



ANCONA (IT) ● FORT LAUDERDALE (USA) ● ISTANBUL (TR)

MILAN (IT) ● SAVONA (IT) ● SCHIPHOL-RIJK (NL) ● VIAREGGIO (IT)

LA NAUTICA
IN CIFRE DI
CONFININDUSTRIA
NAUTICA
E FONDAZIONE
EDISON RILEVA
UN + 2,6% NELLA
FORZA LAVORO,
CON LA
CANTIERISTICA
COME
PRINCIPALE
MOTORE
DI CRESCITA

NEL 2024 BOOM OCCUPAZIONALE: OLTRE 31.000 ADDETTI EFFETTIVI



Idati che presentiamo di seguito provengono dall'edizione di La Nautica in Cifre - Analisi del Mercato per l'Anno 2024, realizzata da Confindustria Nautica e Fondazione Edison, che fornisce una lettura fondamentale del quadro economico dell'industria italiana della nautica da diporto. Il settore della nautica italiana impiega complessivamente e direttamente oltre 28.000 lavoratori dipendenti (contro 27.750 dell'anno precedente). Gli addetti esterni, impiegati con contratti atipici, superano le 4.000 unità totali. Convertendo i volumi di lavoro degli addetti ester-

ni in impieghi a tempo pieno (addetti equivalenti), si ottiene il numero di lavoratori effettivi. Il numero di addetti equivalenti nell'industria nautica supera le tremila unità (3.030 unità contro i 2.940 dell'anno precedente). Le risorse impiegate nei comparti della nautica da diporto (addetti effettivi) salgono complessivamente a 31.480 (contro 30.690 del 2023), con una crescita del 2,6% circa. Il comparto della produzione e importazione di nuove unità è quello che assorbe la quota maggiore di addetti esterni, circa il 70%..

La forza lavoro effettiva è così

distribuita tra i quattro sottosectori principali: 1) il comparto Nuove unità da diporto, che impiega 17.510 addetti effettivi (15.390 dipendenti e 2.120 addetti equivalenti); 2) il settore accessori e componenti conta 8.470 addetti effettivi (8.300 dipendenti e 170 addetti equivalenti); 3) il settore refit, riparazione e rimessaggio impiega 4.640 addetti effettivi (3.960 dipendenti e 680 addetti equivalenti); 4) il comparto motori impiega 860 addetti effettivi (800 dipendenti e 60 addetti equivalenti). L'analisi mostra che l'incremento della forza lavoro è guidato dalla cantieristica, men-

Tab. 2.4 ~~~ Addetti equivalenti ed effettivi

anno 2024

Sottosectori	Dipendenti	Addetti equivalenti	Addetti effettivi
Nuove unità da diporto	15.390	2.120	17.510
Refit, riparazione e rimessaggio	3.960	680	4.640
Accessori e componenti	8.300	170	8.470
Motori	800	60	860
Totale addetti	28.450	3.030	31.480



tre gli altri comparti registrano lievi flessioni: il settore refit, riparazione e rimessaggio registra la crescita maggiore degli addetti effettivi, pari al +8,0% sul 2023. Il comparto nuove unità da diporto cresce del +3,7% in termini di addetti effettivi. Andamento opposto invece per gli accessori e componenti e i motori che registrano contrazioni degli addetti effettivi rispettivamente del -1,8% e del -2,3%. Per quanto riguarda il lavoro atipico, gli addetti esterni hanno lavorato in media per circa 9 mesi presso le imprese, e la maggior

parte (86%) è stata utilizzata per più di 6 mesi all'anno. Nel dettaglio: per le Nuove unità da diporto, il 65% degli addetti esterni viene utilizzato per più di 11 mesi all'anno, mentre nel comparto Motori, l'utilizzo per più di 11 mesi è l'82%, con la totalità degli addetti esterni (100%) impiegata in modo esclusivo. Il fatturato per addetto effettivo (rendimento del fattore umano) evidenzia l'efficienza delle risorse impiegate. I valori per l'anno 2024, espressi in migliaia di euro (k€), sono: motori: 652 k€ per dipendente e

606 k€ per addetto effettivo. Per le Nuove unità da diporto: 362 k€ per dipendente e 318 k€ per addetto effettivo. Per gli accessori e componenti: 240 k€ per dipendente e 236 k€ per addetto effettivo. Per refit, riparazione e rimessaggio: 128 k€ per dipendente e 109 k€ per addetto effettivo. Il comparto motori presenta i valori maggiori poiché gran parte del fatturato è generata dall'importazione, che richiede un minor numero di dipendenti. Il refit, settore ad alta intensità di manodopera, chiude la classifica. ■

Tab. 2.6 ~~~ Fatturato per dipendente e per addetto effettivo

anni 2015-2024, valori in migliaia di euro

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
--	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

Dipendenti	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nuove unità da diporto	198	234	255	246	259	248	286	326	348	362
Refit, riparazione e rimessaggio	91	84	84	80	89	91	110	126	134	128
Accessori e componenti	143	178	182	177	192	174	226	227	247	240
Motori	439	463	508	505	570	514	595	734	748	652
Addetti effettivi										
Nuove unità da diporto	178	210	229	220	229	219	254	288	305	318
Refit, riparazione e rimessaggio	82	76	75	71	78	80	96	109	115	109
Accessori e componenti	140	173	177	173	187	170	221	222	241	236
Motori	398	423	464	465	526	475	551	681	697	606

PER IL LUSSO
NAVALE ITALIANO:
DESTINAZIONE
GLOBALE
E NUOVI RECORD
DI EXPORT
- IL DOMINIO
DEI MERCATI
EXTRA UE

LE PRINCIPALI DESTINAZIONI DELL'EXPORT ITALIANO NEL SETTORE DELLA CANTIERISTICA NAUTICA

Un'analisi sui flussi Istat (codice Ateco 30.12) pubblicata su "La Nautica in Cifre - Analisi del Mercato per l'Anno 2024", realizzata da Confindustria Nautica e Fondazione Edison, evidenzia la performance storica della cantieristica da diporto

nel 2024 sotto il profilo delle esportazioni che superano per la prima volta la soglia dei 4 miliardi di euro, grazie alla dominanza dei mercati extra-Ue, con le Isole Cayman, gli Stati Uniti e il Regno Unito in testa. Il segmento italiano delle "Imbarcazioni da diporto e sportive" (codice Ateco 30.12) ha

celebrato un risultato senza precedenti nel 2024. Il valore complessivo delle esportazioni ha toccato la cifra record di 4,3 miliardi di euro, segnando un robusto aumento del 7,5% rispetto all'anno precedente. L'indagine esclude il segmento mercantile (codice 30.11), concentrandosi esclusivamente

Tab. 3.8 ~~~ **I principali paesi di destinazione dell' export italiano di "imbarcazioni da diporto e sportive"**
valori in milioni di euro, codice ATECO 30.12

Rank	Paese	2023	2024*
1	Isole Cayman	597,5	870,7
2	Stati Uniti	769,1	596,8
3	Regno Unito	380,9	452,9
4	Francia	425,1	379,4
5	Malta	235,2	364,7
6	Isole Marshall	226,3	187,1
7	Turchia	113,1	124,6
8	Isole Vergini britanniche	72,9	121,1
9	Hong Kong	106,4	105,8
10	Spagna	103,2	94,9
11	Croazia	57,2	84,0
12	Bulgaria	10,2	81,6
13	Isole Cook	51,7	74,7
14	Paesi Bassi	57,9	55,7
15	Australia	36,3	55,2
Totale 15 Paesi		3.243,1	3.649,0
Mondo		3.998,9	4.299,1

sulla produzione di yacht e imbarcazioni di lusso.

La strategia di vendita della nautica italiana privilegia nettamente i mercati al di fuori dell'Unione Europea. Nel 2024, il commercio diretto verso i Paesi extra-Ue ha raggiunto 3,0 miliardi di euro, equivalenti al 70,4% delle vendite totali del comparto.

Nonostante una lieve flessione della quota percentuale rispetto al 2023 (quando era al 72,2%), il canale extra-Ue si conferma il principale traino. Parallelamente, le vendite dirette verso i 27 membri dell'Ue ammontano a 1,3 miliardi di euro (29,6% del totale) e mostrano una dinamica di crescita più accentuata in valore assoluto, con un incremento del +14,6% sul 2023.

I 15 Paesi principali di destinazione assorbono congiuntamente l'84,9% dell'export nazionale,

pari a un valore di 3,6 miliardi di euro. L'esame di questa lista evidenzia come le destinazioni chiave siano spesso centri finanziari e hub per la registrazione dei superyacht. Tra i primi 15 mercati, ben 9 sono localizzati fuori dall'Ue, contribuendo al 60,2% dell'export totale. La leadership è nettamente delle Isole Cayman, che detengono il primato indiscutibile con 870,7 milioni di euro, confermando il loro ruolo indispensabile come bandiera e centro di registrazione globale per le unità di grandi dimensioni. Seguono gli Stati Uniti, che restano un mercato fondamentale, nonostante un calo annuale, con 596,8 milioni di euro. Il Regno Unito si assesta in terza posizione con 452,9 milioni di euro.

Tra le altre piazze extra-Ue rilevanti si annoverano le Isole Marshall (187,1 milioni), la Turchia (124,6 milioni) e le

Isole Vergini Britanniche (121,1 milioni). I 6 Stati europei presenti nella Top 15 costituiscono un valore di 1,1 miliardi di euro (26,4% dell'export). La ripresa verso l'Ue è netta (+14,6%), alimentata da incrementi particolarmente significativi. L'eccezionale balzo della Bulgaria (+697,4%) e la crescita sostenuta di Malta (55%) e Croazia (46,7%) indicano nuovi focolai di sviluppo e una accresciuta domanda nel Mediterraneo e nell'Europa del Sud-Est. I numeri delineano in conclusione la leadership incontrastata del Made in Italy nel diporto di alta gamma. La capacità del settore di consolidare i mercati storici (Cayman, Usa, Uk) e, al contempo, di registrare una forte dinamica espansiva in Europa, è la prova della resilienza e della superiore forza competitiva della cantieristica italiana nel lusso mondiale. ■



SECONDO I DATI DIVULGATI DEL MINISTERO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI IL NUMERO DI UNITÀ STIMATO È 527.428 UNITÀ, DI CUI QUASI L'85% NON RISULTA IMMATRICOLATA

IL PARCO NAUTICO IN ITALIA E NEL MONDO: COMPOSIZIONE E TENDENZE

L'analisi del Parco Nautico sia a livello nazionale che globale fornita da "La Nautica in Cifre" elaborata da Confindustria Nautica e Fonda-

zione Edison, fornisce una fotografia dettagliata della consistenza e delle tipologie di imbarcazioni da diporto. Il Parco Nautico complessivo in Italia, dai dati divulgati del Ministero Infrastrutture e

Trasporti ne "Il Diporto Nautico in Italia - Anno 2023" è stimato in 527.428 unità. La stragrande maggioranza di queste unità (quasi l'85%) non risulta immatricolata. Le unità ufficialmente regi-

Fig. 6.1 ~~~ Ripartizione per lunghezza del parco nautico immatricolato
valori percentuali, anno 2023

- Fino a 10 m
- Da 10,01 a 12 m
- Da 12,01 a 18 m
- Da 18,01 a 24 m
- Oltre 24 m

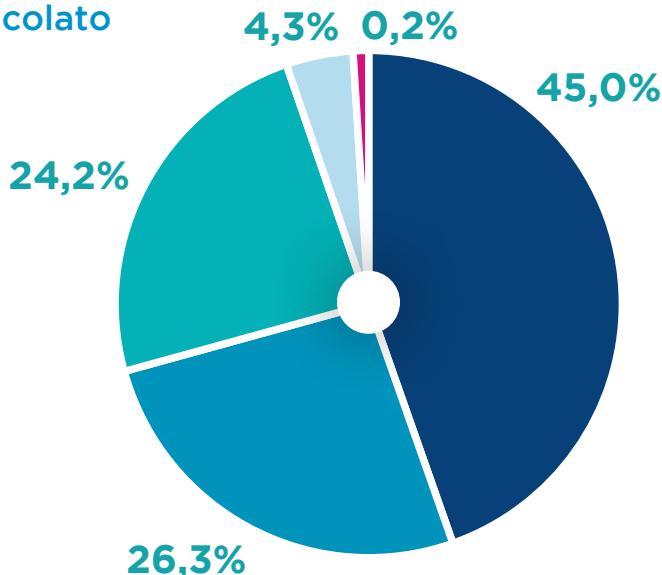
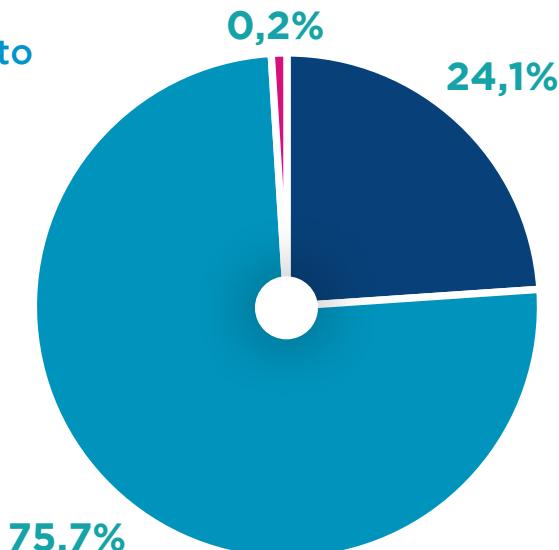


Fig. 6.2 ~~~ Ripartizione per propulsione del parco nautico immatricolato
valori percentuali, anno 2023

- A vela
- A motore
- Navi da diporto



Fonte: MIT



strate (presso Uffici Marittimi e Motorizzazione Civile) ammontano a 80.480 unità alla fine del 2023. Come tipologia di dimensioni è predominante la quota delle imbarcazioni di lunghezza fino a 10 metri (45%). Seguono le imbarcazioni tra 10 e 12 metri e tra 12 e 18 metri, che insieme costituiscono poco più del 50% del parco nautico immatricolato. Le imbarcazioni più grandi (fino e oltre i 24 metri) rappresentano il 4,5% del totale.

Come tipologia di propulsione la ripartizione è fortemente sbilanciata verso il motore con una percentuale del 75,7% (più lo 0,2% di navi da diporto) mentre a per le unità a vela corrisponde al 24,1%.

Dal lato della collocazione quasi un quarto delle imbarcazioni immatricolate si trova in Liguria. Seguono Toscana, Lazio e Campania (ognuna con oltre 8.000 unità).

Dopo un calo drastico registrato nel 2021 (con oltre 10.000 unità in meno), nel 2023 la diminuzione è stata più contenuta, pari a -984 unità.

All'interno della categoria di unità immatricolate, il segmento delle navi da diporto (unità con lunghezza superiore a 24 metri, che includono i superyacht) registrate al 31/12/2023 ammontano a 162 unità, e rappresentano solo lo 0,2% della flotta totale immatricolata in Italia.

Nel 2023, la consistenza di

questa categoria ha registrato un aumento di 10 unità rispetto all'anno precedente, un segnale della vitalità del segmento di alta gamma. La maggior parte di queste unità risulta immatricolata presso la Motorizzazione Civile (130 unità), mentre le restanti 32 sono registrate presso gli Uffici Marittimi.

Il trend relativo alle nuove immatricolazioni negli ultimi 10 anni (figura 6.4) mostra anni di crescita e altri di decrescita fino ad arrivare alle 1.217 nuove registrazioni del 2019. Nel 2020 si assiste a un calo importante, con quasi 900 immatricolazioni in meno rispetto all'anno precedente. Nel 2023, per la prima volta dopo 3 anni, si osserva un lieve aumento.

Fig. 6.4 ~~~ Andamento annuale delle nuove immatricolazioni



Fonte: MIT



Il parco non immatricolato, calcolato da Confindustria Nautica, rappresenta la quota preponderante con circa 447.000 unità (pari a circa l'84,7% del totale) ed è equamente suddiviso tra unità con motore ausiliario (223.348) e unità senza motore ausiliario (223.600).

Il parco nautico mondiale totale, considerando i Paesi mo-

nitorati da Icomia, supera i 34 milioni di unità.

Nel contesto europeo per numero totale di imbarcazioni, l'Italia si colloca al sesto posto con 527.428 unità. La classifica è guidata da Francia (oltre 1,3 milioni di unità), seguita da Finlandia, Norvegia e Svezia, e al quinto posto dal Regno Unito. Gli Stati Uniti d'America si distinguono con oltre 15 milio-

ni di unità rappresentando il 44,4% del parco nautico globale monitorato.

A livello mondiale (basandosi sui dati disponibili), la composizione del parco nautico è dominata dalle imbarcazioni a motore: unità fuoribordo e rigide: 45,4%; unità a motore entrobordo/entrofuoribordo: 14,6%; unità a vela: circa 8,9%. ■

Tab. 6.6 ~~~ Parco nautico mondiale
anno 2023

Nazione	Popolazione****	Unità da diporto per 1000 abitanti	Totale parco nautico	Unità a vela	Unità a motore eb o efb	Unità con motore fb e unità rigide	Unità pneumatiche >2,5m >20kg	PWCs	Altre unità
Francia****	66.438.822	20,70	1.375.034	210.346	200.990	613.371	209.410	64.134	76.783
Finlandia	5.601.185	188,89	1.058.000	17.000	48.000	480.000	1.000	12.000	500.000
Norvegia*	5.519.167	147,49	814.000	41.000	164.000	426.000	170.000	13.000	-
Svezia**	10.551.494	69,18	730.000	120.000	30.000	300.000	-	30.000	250.000
Regno Unito****	68.682.962	9,03	620.529	225.368	127.323	170.373	64.165	33.300	-
Italia***	59.499.453	8,86	527.428	19.405	61.075	-	-	-	446.948
Paesi Bassi	18.092.524	27,80	503.000	139.000	91.000	122.000	-	-	151.000
Germania*	84.548.231	5,68	480.000	-	-	-	-	-	-
Grecia***	10.242.908	18,59	190.436	6.390	13.861	137.785	25.300	7.100	-
Polonia**	38.762.844	2,73	105.859	-	-	-	-	-	-
Croazia*	3.896.023	26,30	102.475	-	-	-	-	-	-
Spagna**	47.911.579	1,91	91.700	6.400	54.200	7.100	14.000	10.000	-
Repubblica Ceca**	10.809.716	6,06	65.530	15.505	6.515	12.110	30.000	1.400	-
Estonia	1.367.196	28,83	39.423	1.327	1.662	27.092	7.455	1.882	5
Slovenia	2.118.396	3,64	7.705	1305	670	4330	1100	300	-
EUROPA	431.924.104	15,52	6.703.414	803.046	799.296	2.300.161	522.430	173.116	1.424.736
Canada*	39.299.105	218,83	8.600.000	-	-	-	-	-	-
Nuova Zelanda	5.172.836	303,02	1.567.463	29.882	13.082	213.444	34.810	95.563	1.180.682
Australia	26.451.124	35,54	940.155	23.023	99.950	712.952	-	104.250	-
Brasile	211.140.729	3,72	785.966	7.063	105.213	392.216	140.580	127.845	13.049
Giappone	124.370.947	2,16	268.300	12.700	39.000	128.000	31.200	57.400	-
Turchia	85.370.000	1,70	145.000	10.000	30.000	80.000	20.000	5.000	-
Sri Lanka****	22.971.617	0,08	1.733	72	211	1.300	60	90	-
ALTRI PAESI	514.776.358	23,91	12.308.617	82.740	287.456	1.527.912	226.650	390.128	1.193.731
USA	343.477.335	44,20	15.181.074	1.328.813	2.550.402	7.475.250	-	1.200.816	2.625.793
Totale	1.290.177.797	26,50	34.193.105	2.214.599	3.637.154	11.303.323	749.080	1.764.060	5.244.260

Fonte: ICOMIA

LA RICETTIVITÀ NAUTICA TRA CONSISTENZA DEI POSTI BARCA E COMPETITIVITÀ GLOBALE

L’analisi della ricettività elaborata dal rapporto “La Nautica in Cifre” di Confindustria Nautica e Fondazione Edison, dà il quadro della capacità di accoglienza delle coste italiane e il posizionamento del Paese nel contesto globale. Il tema si articola attorno a due pilastri: la consistenza delle infrastrutture portuali e la disponibilità di posti barca. Dal lato delle infrastrutture e posti barca in Italia, i dati sulla ricettività nazionale (estratti dalle Pagine Azzurre 2024) considerano la classificazione delle

strutture portuali in tre macro-categorie: tipi e distribuzione delle strutture portuali, la capacità di ormeggio e la dimensione media delle strutture.

Partendo dal primo punto, il totale delle infrastrutture portuali in Italia è suddiviso in: porti polifunzionali, che costituiscono la maggioranza con 460 unità (pari al 58,3% del totale), ospitando sia la nautica da diporto che altre funzioni (commerciali, industriali, ecc.); i punti di ormeggio, ovvero le strutture a carattere stagionale (come banchine, pontili rimovibili) che ammontano a 237 unità (30%)

e in porti turistici (marina) strutture interamente dedicate al diportismo, pari a 92 unità (11,7%).

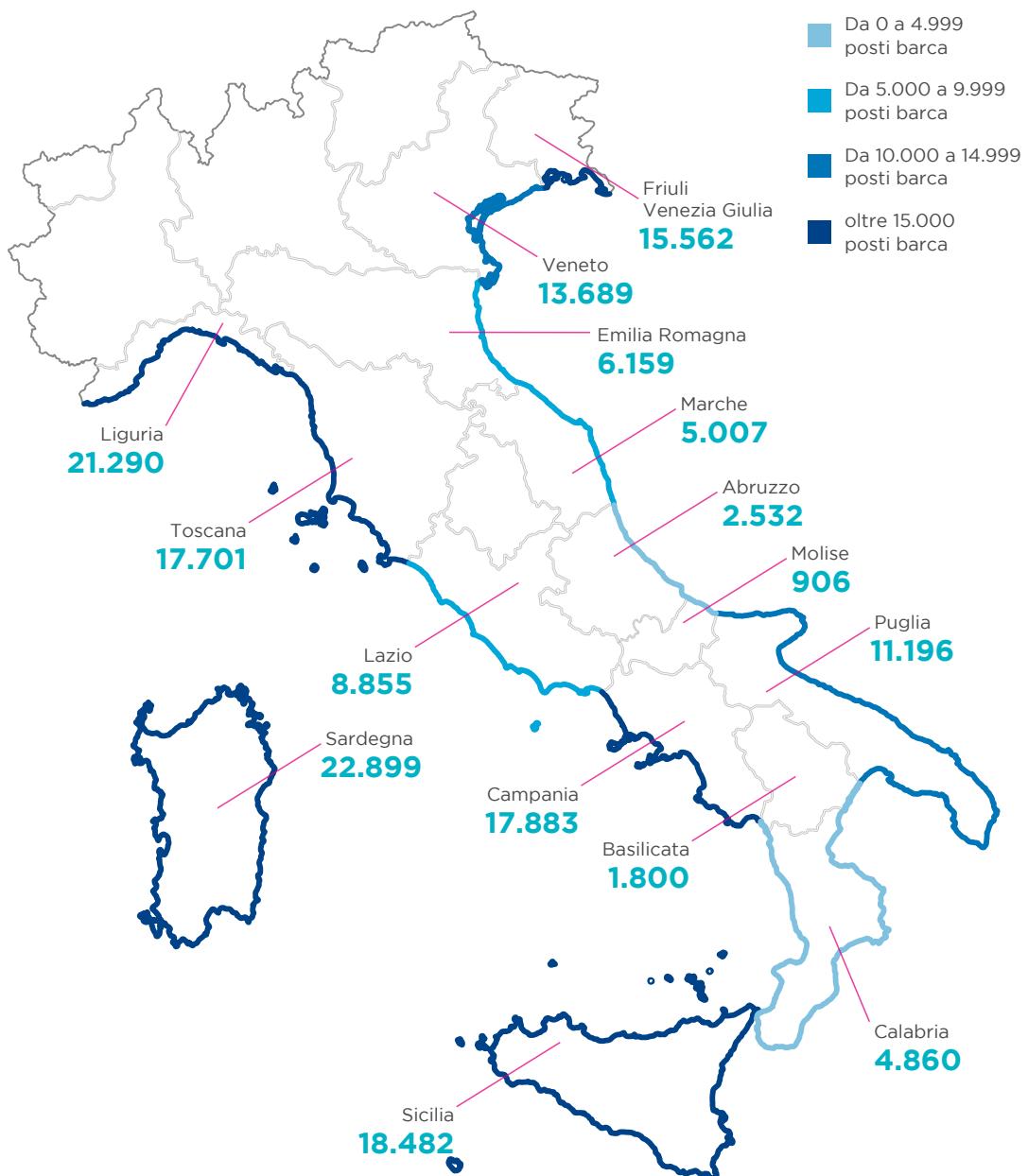
Dal lato della distribuzione geografica, le regioni con il maggior numero di infrastrutture totali sono la Sicilia (142) e la Sardegna (118), seguite da Liguria e Campania (70 unità ciascuna). L’unica variazione rispetto all’anno precedente si registra in Veneto con l’aggiunta della darsena fluviale di Marina Foce Adige.

La seconda macrocategoria relativa alla capacità di ormeggio misura la capacità effettiva delle



**Fig. 7.1 ~~~ Le infrastrutture portuali italiane:
distribuzione regionale dei posti barca**

anno 2023



Fonte: elaborazioni su dati Pagine Azzurre 2024

strutture di accogliere le imbarcazioni. In Italia si contano quasi 169.000 posti barca, un dato in crescita rispetto all'anno precedente. La regione con il maggior numero di posti barca è la Sardegna (22.899), seguita dalla Liguria (21.290). Sicilia, Campania, Toscana e Friuli Venezia Giulia contano tra i 15.000 e i 20.000 posti ciascuna, mentre per quanto riguarda la ripartizione per tipologia questa vede i porti polifunzionali in netta prevalenza con un'offerta di 104.951 posti (circa il 62% del totale); i Ma-

rina (porti turistici) che offrono 46.236 posti (27,4%), particolarmente concentrati in Liguria, Sardegna, Friuli Venezia Giulia e Toscana (che offrono quasi il 49% dei posti complessivi nei Marina) e i punti di ormeggio che ospitano il restante 10,5% dei posti barca. Infine la dimensione media delle strutture italiane corrisponde a circa 214 posti barca (dato stabile rispetto al 2022). Le differenze tra le tipologie sono significative: i marina hanno una dimensione media di 502 posti barca, più

che doppia rispetto ai porti polifunzionali; i porti polifunzionali hanno una media di 228 posti barca e i punti di ormeggio hanno una media di 74 posti barca. Analizzando le infrastrutture nautiche nel contesto globale, prendendo in considerazione le dotazioni infrastrutturali nel mondo, sebbene con l'avvertenza che i criteri di classificazione dei dati internazionali possano comprometterne la piena confrontabilità, si evince che in termini assoluti, gli Stati Uniti detengono la leadership con 11.500 marine

e 2.070.000 posti barca. L'Europa nel suo complesso registra 8.397 strutture e 1.554.371 posti barca.

Il rapporto calcola due indici per valutare il livello di dotazione infrastrutturale in rapporto al parco nautico di ciascun Paese. L'Italia nel contesto mon-

diale contribuisce per il 2,4% nella suddivisione mondiale di marine e porticcioli e detiene circa il 3,8% dei posti barca e ormeggi totali nel mondo. L'Italia nel contesto europeo detiene il 6,6% delle strutture nautiche europee e circa il 9,7% dei posti barca europei.

Paesi come Svezia, Francia, Paesi Bassi, Italia, Spagna e Regno Unito superano tutti i 100.000 posti barca in Europa. L'Italia, in termini relativi di unità da diporto con posto barca, si posiziona tra i Paesi che spiccano, assieme a Spagna, Svezia e Polonia. ■

Fig. 7.2 ~~~ Marine e porticcioli, distribuzione geografica

valori percentuali, anno 2023

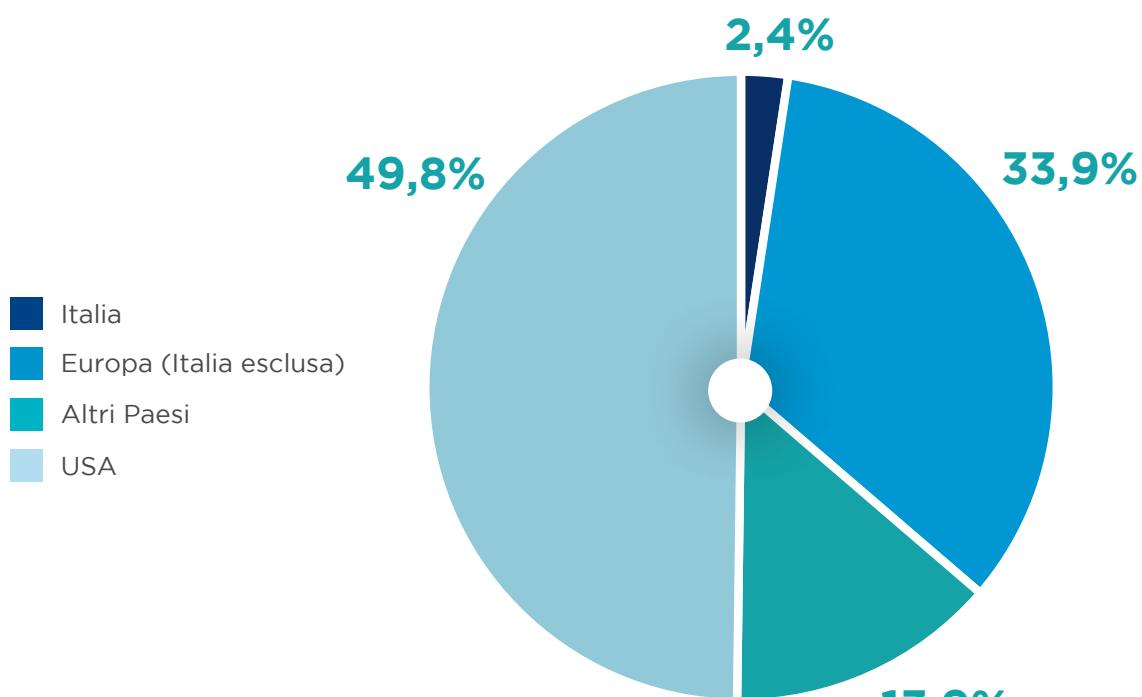
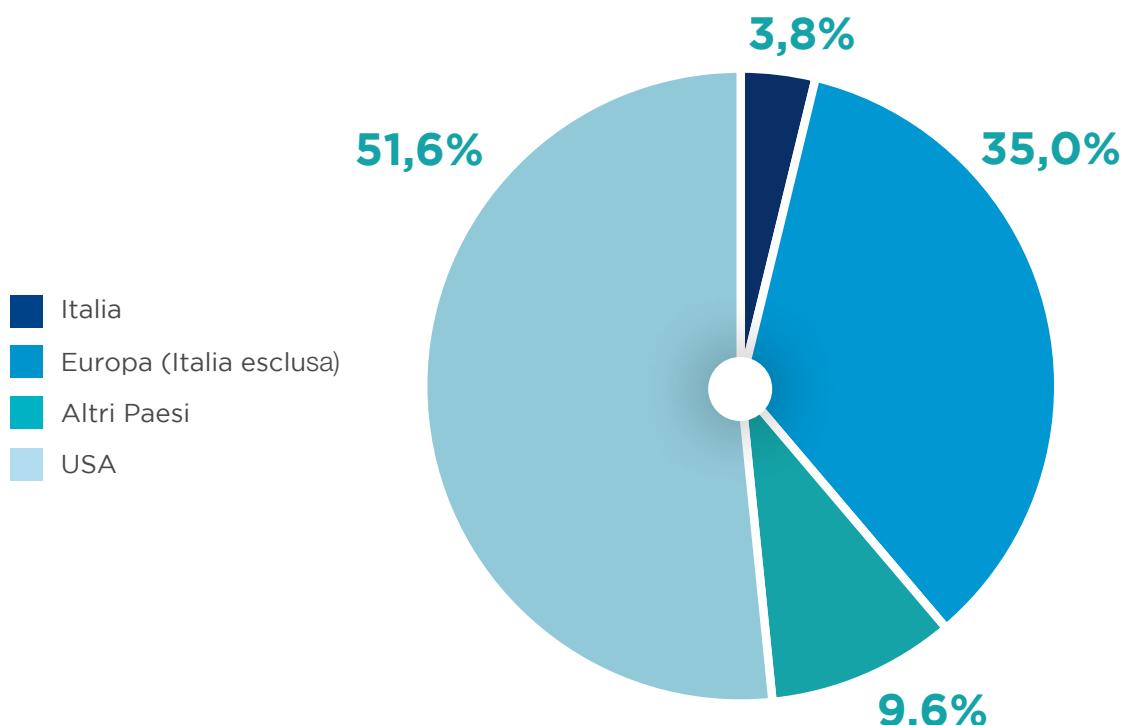


Fig. 7.3 ~~~ Posti barca, distribuzione geografica

valori percentuali, anno 2023



IL FATTURATO DELLO SCORSO ANNO HA SFIORATO I 2 MILIARDI DI EURO, DI CUI 1.536,81 MILIONI DI EURO (77%) CORRISPONDE ALLA PRODUZIONE NAZIONALE E 485,64 MILIONI DI EURO (23%) CORRISPONDE ALLE IMPORTAZIONI

COMPONENTISTICA E ACCESSORI: IL CUORE TECNOLOGICO DELLA NAUTICA ITALIANA

Il segmento della componentistica e degli accessori nautici nel 2024 si conferma un pilastro industriale ad alto contenuto tecnologico. Nonostante un leggero rallentamento nel 2024, il settore sfiora i 2 miliardi di euro di fatturato totale, con una forte competitività che vede il 42% del valore complessivo destinato ai mercati esteri. Il comparto degli accessori nautici, composto in gran parte da piccole e medie imprese, è vitale per la qualità finale dell'industria. La sua importanza risiede nella fornitura di soluzioni avanzate e di alta qualità che alimentano sia la cantieristica interna che quella

internazionale.

Ai fini analitici, l'industria si divide in componenti: ovvero elementi essenziali e strutturali per il funzionamento dell'unità, e accessori, intesi come articoli che completano l'allestimento e l'esperienza a bordo. Il fatturato complessivo del settore accessori lo scorso anno ha quasi raggiunto i 2 miliardi di euro, attestandosi precisamente a 1.995,45 milioni di euro, di cui 1.536,81 milioni di euro (77%) corrisponde alla produzione nazionale e 458,64 milioni di euro (23%) corrisponde alle importazioni. Il settore ha riscontrato una contrazione complessiva del -3,9% nel fatturato rispetto all'anno precedente, rifletten-

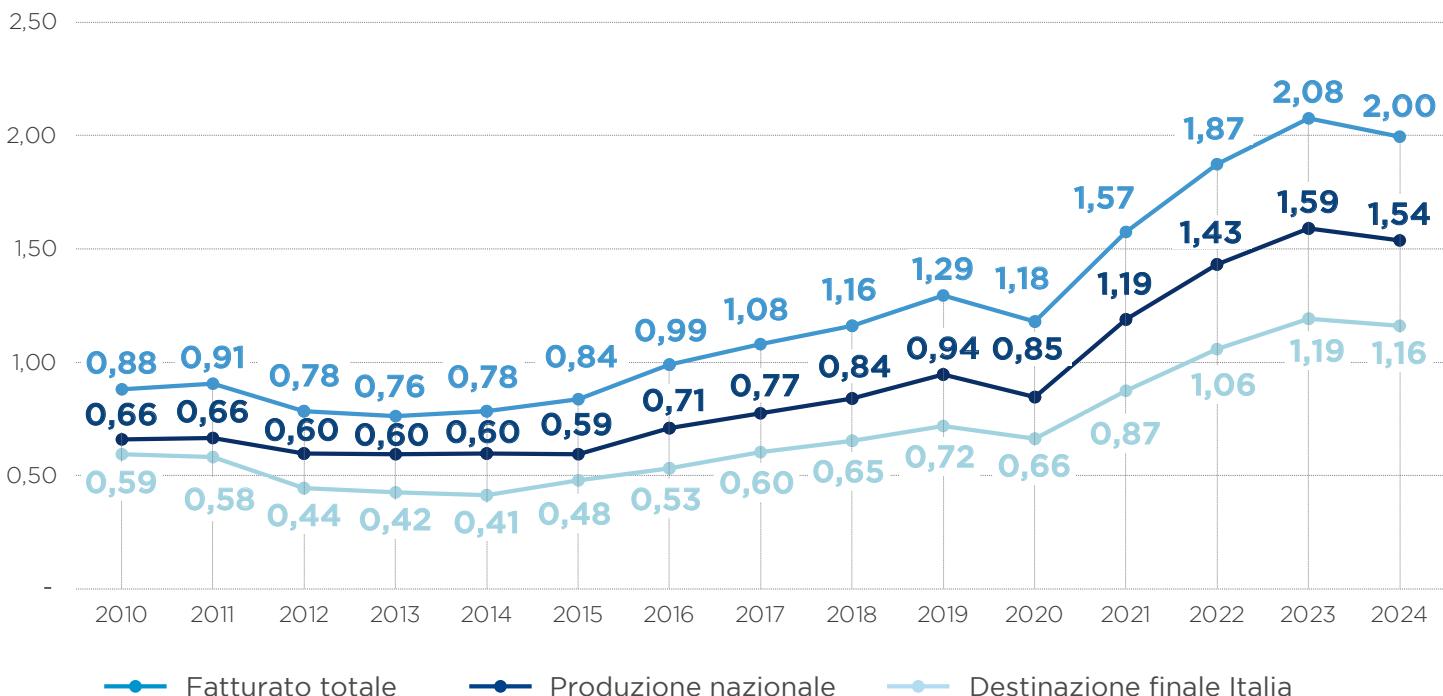
do una fase di assestamento dopo un periodo di eccezionale espansione triennale.

L'internazionalizzazione è un tratto distintivo di questo comparto, che esporta i propri prodotti attraverso due canali: la vendita diretta e la rieportazione di merci importate. La produzione Made in Italy di accessori e componenti si bilancia tra i due principali mercati: la domanda interna che assorbe il 53% della produzione nazionale, e l'esportazione (diretta), che raccoglie il 47% della produzione nazionale (716,20 milioni di euro).

A livello contabile, la destinazione finale all'estero (export totale), che si calcola somman-

Fig. 4.2 ~~~ Produzione e importazione di accessori, andamento dati di fatturato 2010 - 2024

valori in miliardi di euro





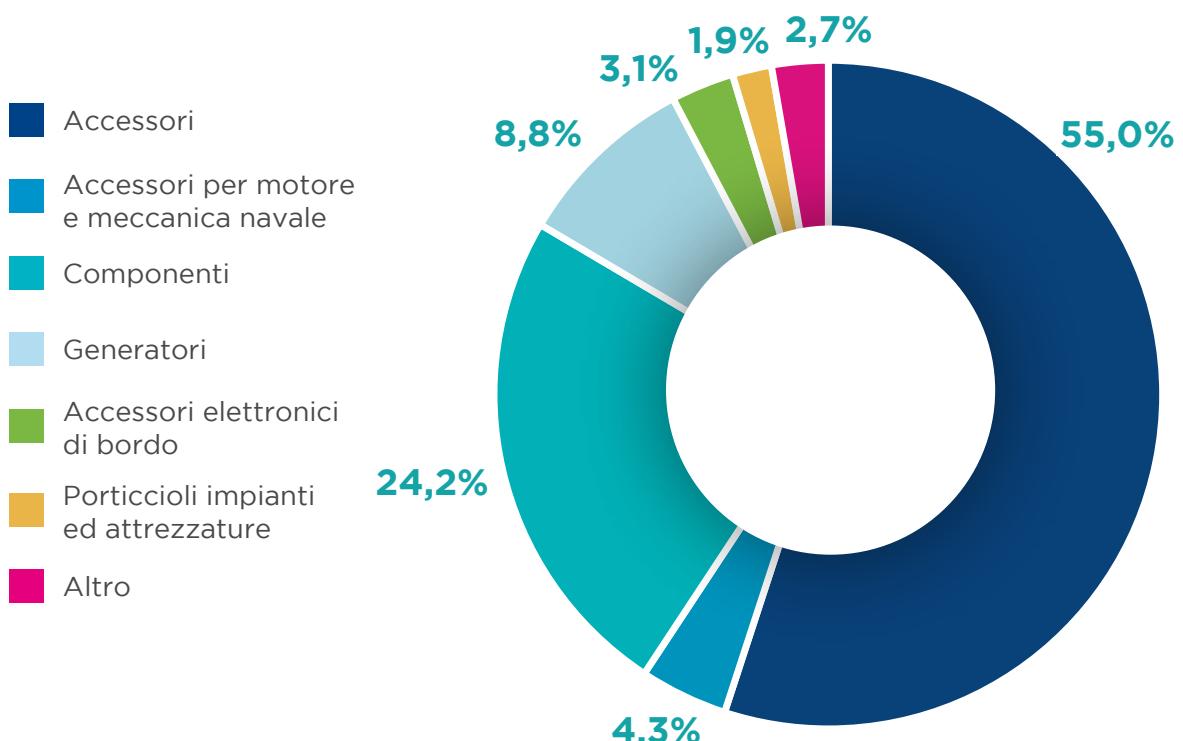
do la produzione nazionale esportata e le importazioni poi riesportate (716,20 + 119,25 milioni di euro), corrisponde a 835,45 milioni di euro. L'incidenza sul fatturato complessivo rappresenta il 42% del fatturato complessivo del settore (1.995,45 milioni di euro). I mercati di destinazione mostrano un chiaro orientamento eu-

ropeo: il 59% dell'export complessivo (835,45 M€) è diretto verso i Paesi Ue (a fronte del 41% verso i Paesi extra-Ue). La ripartizione merceologica del fatturato (su campione) conferma la varietà e la complessità del settore: gli accessori nautici (di allestimento) costituiscono la quota prevalente, rappresentando il 55,0% del

fatturato del campione. I componenti contribuiscono con il 24,2% del fatturato. I generatori rappresentano l'8,8% del fatturato. In termini di impatto occupazionale, il comparto accessori è un generatore essenziale di posti di lavoro qualificati, nonostante la segnalazione di una lieve flessione nel numero di addetti nel 2024. ■

Fig. 4.5 ~~~ **Produzione e importazione di accessori: ripartizione merceologica del fatturato**

anno 2024, campione del 39% del fatturato



IL SETTORE SI DISTINGUE PER ESSERE L'UNICO NELL'INDUSTRIA NAUTICA CON UNA NETTA DIPENDENZA DALL'ESTERO, CON L'87% DEL FATTURATO TOTALE (521 MILIONI DI EURO) PROVENIENTE DALLE IMPORTAZIONI

MOTORI MARINI, L'ANOMALIA DEL MERCATO TRA IMPORT E RICONVERSIONE ALL'EXPORT

Il settore dei motori marini si distingue per essere l'unico nell'industria nautica con una netta dipendenza dall'estero, con l'87% del fatturato totale (521 milioni di euro) proveniente dalle importazioni nel 2024. Nonostante un forte calo annuale (-15,0%), la sua funzione è vitale per il riequilibrio della bilancia commerciale nazionale, poiché i prodotti esteri vengono installati su yacht italiani destinati ai mercati globali.

Nel 2024, il settore dei motori ha movimentato un fatturato complessivo di 521 milioni di euro. A differenza di altri comparti della nautica italiana, il baricentro produttivo è estero: le importazioni costituiscono la quota schiacciante dell'87% del fatturato totale, pari a

452,74 milioni di euro, mentre la produzione nazionale si ferma al restante 13%, corrispondenti a 68,49 milioni di euro. Le importazioni che sostengono questo mercato sono prevalentemente di origine europea: il 78% del valore totale importato proviene dai Paesi Ue, e queste merci vengono quasi interamente commercializzate in Italia.

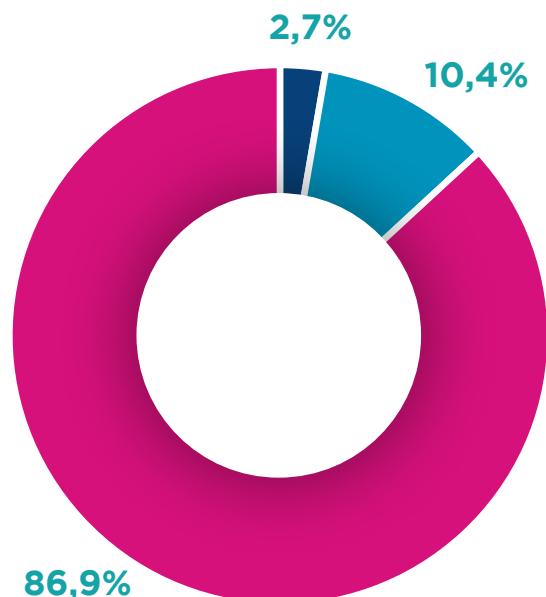
Il comparto ha registrato una marcata flessione nel 2024, con il fatturato totale in contrazione del -15,0% rispetto all'anno precedente. Nonostante ciò, il trend storico mostrava una crescita costante del fatturato totale e della destinazione finale italiana tra il 2013 e il 2023. Il settore motori si distingue per essere l'unico all'interno dell'intera industria nautica

italiana a registrare un saldo negativo della bilancia commerciale, pari a -398,41 milioni di euro nel 2024. Questa passività commerciale è compensata dal ruolo strategico che il comparto ricopre nella filiera produttiva consistente nella riconversione all'export: la maggior parte dei motori importati viene infatti montata successivamente su unità da diporto prodotte a livello nazionale. Il valore di queste importazioni viene così incorporato nel prezzo di vendita degli yacht (spesso destinati all'export), contribuendo a riequilibrare il saldo complessivo della nautica. La produzione nazionale di motori è a sua volta fortemente orientata all'estero: circa l'80% del totale dei motori prodotti in Italia è destinato all'export,

Fig. 5.1 ~~~ **Produzione e importazione di motori: ripartizione del fatturato**

valori percentuali, anno 2024

- Produzione nazionale per il mercato nazionale (a)
- Produzione nazionale per esportazione (b)
- Importazioni (c)

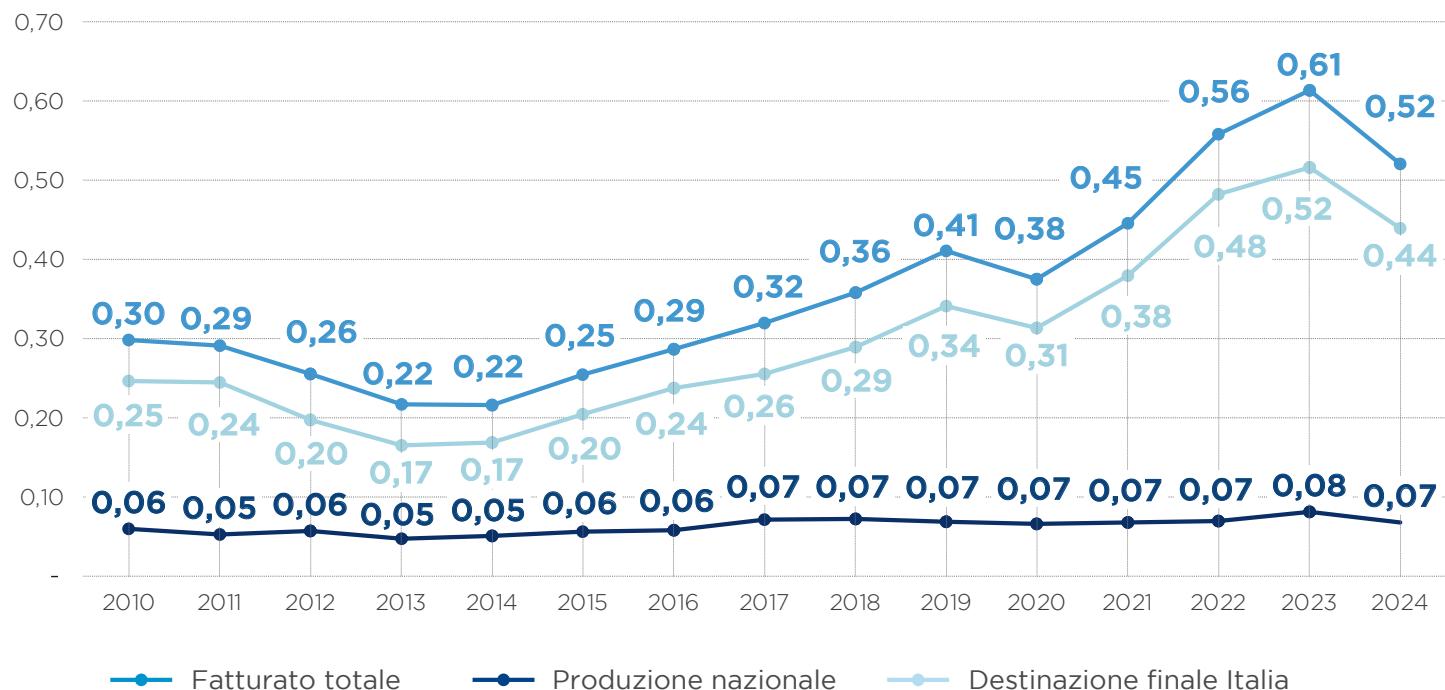




una quota che si è mantenuta stabile negli ultimi anni. Nel segmento dei motori fuoribordo (che include 2 e 4 tempi)

venduti in Italia, si è riscontrato un rallentamento nel 2024: il volume totale delle vendite si è attestato a 19.187 pezzi. Ciò rappresenta un decremento del -5,2% nel numero di motori venduti rispetto all'anno precedente. ■

Fig. 5.2 **Produzione e importazione di motori: andamento dati di fatturato 2010 - 2024**
valori in miliardi di euro



L'ANALISI
DEL MINISTERO
DELLE
INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI:
RILASCI IN
AUMENTO,
CON PREVALENZA
REGIONALE
IN LIGURIA

PATENTI NAUTICHE 2024, LA MAPPA DEL DIPORTO ITALIANO

Dai dati ufficiali del 2024, elaborati dall'Ufficio di Statistica del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si delinea il quadro delle abilitazioni alla conduzione di unità da diporto in Italia. L'analisi si concentra sulle patenti rilasciate per la prima volta e su quelle rinnovate o sostituite, offrendo una visione chiara delle preferenze dei diportisti per tipologia di navigazione e abilitazione.

Nel corso del 2024, il numero totale di patenti nautiche rilasciate per la prima volta dagli Uffici Marittimi Periferici (Capitanerie di Porto) è stato di 14.913. I dati evidenziano una netta preferenza per le abilitazioni limitate. Entro le 12 miglia dalla costa le abilitazioni

sono 10.358 (69,5% del totale), senza alcun limite dalla costa sono 4.199 (28,2% del totale), e per le navi da diporto sono 356 (2,4% del totale).

Analizzando l'abilitazione in base al tipo di unità, si riscontra che le patenti rilasciate per la prima volta sono state 8.627 quelle limitate alle unità a motore, e 5.930 quelle relative all'abilitazione completa (vela e motore). Parallelamente ai nuovi rilasci, l'attività di rinnovo e sostituzione di patenti nautiche ha coinvolto un totale di 26.098 unità nel 2024. A differenza dei nuovi rilasci, nel segmento dei rinnovi la maggioranza di questi ricade sulla navigazione senza limiti con 13.626 (52,2% del totale). Entro le 12 miglia dalla costa sono 11.822 (45,3% del tota-

le); per le navi da diporto sono 650 (2,5% del totale). I dati sui rinnovi per abilitazione sono: 13.383 relativamente a quella limitata alle unità a motore e 12.065 l'abilitazione completa, ovvero vela e motore. L'analisi della distribuzione regionale dei rilasci e dei rinnovi da parte degli Uffici Marittimi Periferici evidenzia una forte concentrazione dell'attività in alcune aree costiere chiave. La Liguria è la regione maggiormente interessata, gestendo un totale di 9.273 pratiche (rilasci e rinnovi), pari al 22,6% del totale nazionale. Seguono Sicilia con 4.871 (11,9%), Campania con 4.092 (10,0%) e Lazio con 3.427 (8,4%). Queste quattro regioni gestiscono congiuntamente oltre la metà (52,9%) delle pratiche a livello nazionale. ■



IL COMPARTO DELLA MANUTENZIONE NAUTICA SI CONFERMA UN ELEMENTO NEVRALGICO DELL'INDUSTRIA. CON UN SOLIDO INCREMENTO DEL FATTURATO NEL 2024 GARANTISCE CONTINUITÀ OPERATIVA, STABILITÀ OCCUPAZIONALE E RAFFORZA IL RUOLO DELL'ITALIA COME HUB DI RIFERIMENTO PER I SERVIZI DI ALTO LIVELLO NEL MEDITERRANEO

REFIT, RIPARAZIONE E RIMESSAGGIO, IL PILASTRO STRATEGICO DELLA CANTIERISTICA

L'attività di refit e riparazione non si limita all'erogazione di un semplice servizio, ma costituisce una componente funzionale strategica per la competitività dell'intera filiera nautica. Il settore ingloba la riparazione di scafi e interni, la manutenzione ordinaria, il refit legato alla ristrutturazione completa di imbarcazioni e i servizi di rimessaggio e ricovero.

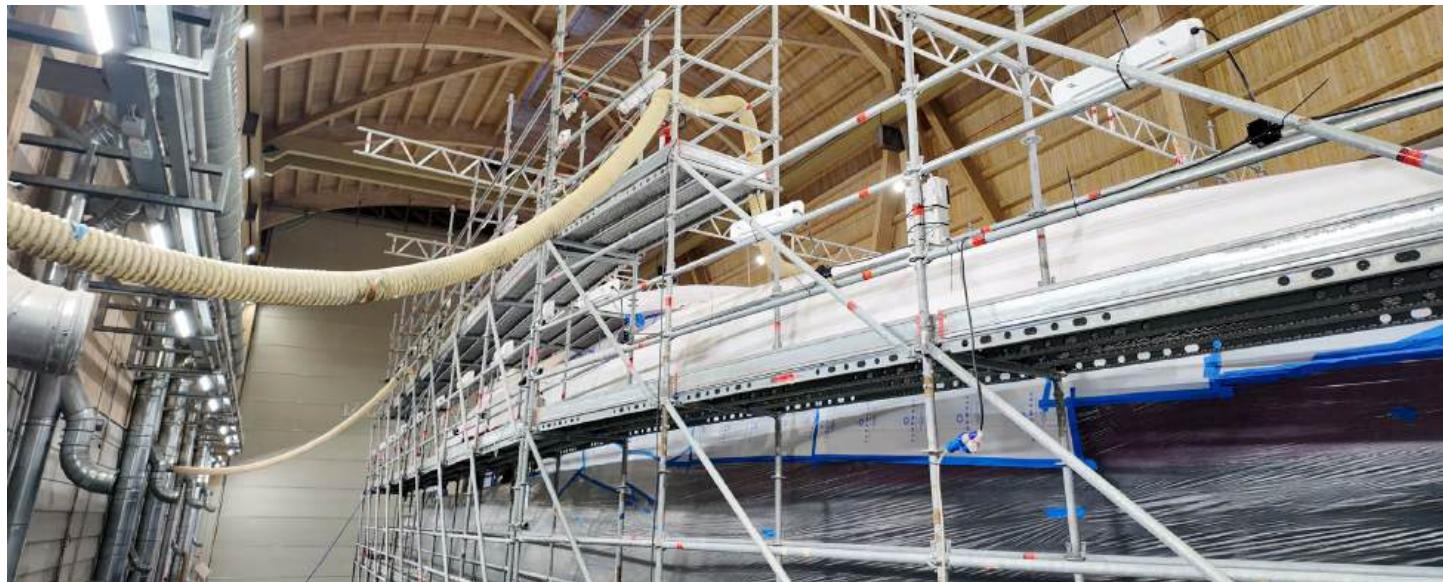
Nel 2024, il fatturato complessivo di questo segmento è stato di oltre 505 milioni di euro (Tab. 3.6), registrando una crescita di circa il +2% rispetto all'anno precedente (su imbarcazioni nazionali +7,74%; su imbarcazioni estere -2,83% - Tab. 3.7). Trattandosi dell'erogazione di un servizio, questo fatturato è interamente generato da produzione nazionale. I dati confermano che il refit è vitale per l'industria per diverse ragioni: essendo un segmento ad alta intensità di manodopera e competenze artigianali, contribuisce alla stabilità del mercato del lavoro. Permette



Tab. 3.6 ~~~ Refit, riparazione e rimessaggio

anno 2024

	Valori in €	Valori %
Produzione nazionale	505.520.000	100%
su imbarcazioni nazionali (a)	243.220.000	48%
su imbarcazioni estere (b)	262.300.000	52%
<i>di cui su imbarcazioni UE</i>	112.570.000	43%
<i>di cui su imbarcazioni extra UE</i>	149.730.000	57%
Fatturato totale	505.520.000	100%



inoltre di mantenere e modernizzare l'ampia flotta esistente, in particolare le unità da diporto di grandi dimensioni. L'Italia detiene un vantaggio competitivo significativo grazie alla sua posizione geografica e all'eccellenza artigianale. I cantieri sono rinomati per la capacità di gestire refit com-

plessi e di lusso su superyacht, sfruttando l'alta qualità della filiera manifatturiera interna (legno, metalli, arredi). La domanda di servizi nel 2024 ha mostrato un bilanciamento tra le bandiere servite: il fatturato è leggermente più sbilanciato verso unità battenti bandiera estera (circa il 52% del totale).

I servizi erogati su imbarcazioni italiane (circa il 48% del totale) hanno registrato una crescita del +7,7%. L'andamento di questo segmento agisce da stabilizzatore economico per l'industria, fornendo un flusso di ricavi meno esposto alla volatilità del mercato delle nuove costruzioni. ■

Tab. 3.7 ~~~ Refit, riparazione e rimessaggio, andamento 2010-2024
valori in euro

Anno	Produzione nazionale su imbarcazioni italiane (a)	Produzione nazionale su imbarcazioni estere (b)	Produzione nazionale (a+b)
2010	127.090.000	45.390.000	172.480.000
2011	128.690.000	50.370.000	179.060.000
2012	112.900.000	47.660.000	160.560.000
2013	96.030.000	42.400.000	138.430.000
2014	98.050.000	43.100.000	141.150.000
2015	105.550.000	101.600.000	207.150.000
2016	107.660.000	104.650.000	212.310.000
2017	112.500.000	108.310.000	220.810.000
2018	113.310.000	130.000.000	243.310.000
2019	125.250.000	157.330.000	282.580.000
2020	126.970.000	147.380.000	274.350.000
2021	169.470.000	187.770.000	357.240.000
2022	195.210.000	225.520.000	420.730.000
2023	225.740.000	269.950.000	495.690.000
2024	243.220.000	262.300.000	505.520.000
Variaz. % 2024-2023	+7,74%	-2,83%	+1,98%

Fonte Nautica in Cifre 2024 – Confindustria Nautica – Fondazione Edison



UNA PUBBLICAZIONE DI ALOCIN MEDIA srl

Piazza Roberto Baldini 4/66
16149 Genova
P.I./C.F. 02499470991
www.alocinmedia.it
segreteria@alocinmedia.it

DIREZIONE & REDAZIONE

Nicola Capuzzo
Cell: + 39 010 9703071
capuzzo.nicola@gmail.com

Alberto Mariotti
mariotti@superyacht24.it

Cinzia Garofoli
garofoli@superyacht24.it

PUBBLICITÀ

Sabrina Carozzino
marketing@alocinmedia.it

Emanuele Buffa
ebuffa@link-media.com

