

Il Nautico va a gonfie vele e punta sempre più alla sostenibilità

di Andrea De Meo e Cecilia Guagnini

Executive Summary

- **Il settore italiano della nautica è in ottima salute:** con **1.500 imprese** attive – di cui il 30% PMI – e **3.200 impiegati** realizza un **giro d'affari di €13 miliardi** (che diventerà di **€16 miliardi entro il 2030**) che le garantisce il primato europeo, di cui genera oltre un quinto del fatturato.
- **L'importanza della nautica nella composizione dell'export italiano è aumentata rapidamente nel tempo, superando i €9 miliardi** nel 2023 grazie a una crescita in media pari al 14% l'anno.
- **L'Italia vanta una leadership internazionale nell'export di imbarcazioni da diporto e navi da crociera** con quote di mercato pari a 23% e 34% del commercio globale rispettivamente. In tutto il settore delle navi e imbarcazioni la nostra quota di mercato è di poco inferiore all'8%, dietro solo a Cina e Corea del Sud, specializzate nella nautica commerciale.
- Il settore ha mostrato una relativa **resilienza anche nella fase pandemica, accelerando il processo di ammodernamento** della flotta delle navi da crociera e una maggiore domanda di imbarcazioni da diporto per nuclei ristretti di ospiti.
- **La transizione sostenibile è una sfida cruciale per il settore, che sta investendo in fonti alternative** di propulsione, ad esempio GNL, metanolo e celle a combustibile, **ma anche in tecnologie sostenibili** quali il *cold ironing*, i sistemi di desalinizzazione, il trattamento dei gas di scarico e dei rifiuti, lo sviluppo di scafi a bassa frizione.
- In tale ottica **l'intelligenza artificiale sarà una leva strategica**, permettendo, ad esempio, la pianificazione di rotte più efficienti in base alle condizioni meteorologiche e alle correnti marine e quindi riducendo i consumi e le emissioni, prevedendo e prevenendo guasti e consentendo di operare interventi mirati, con benefici in termini di tempi e costi.
- **Cavalcare il processo di decarbonizzazione** in corso, posizionandosi come *first mover* sulle nuove tecnologie green, garantirà alle **imprese italiane del settore di aumentare la propria competitività e le proprie quote di mercato nei prossimi anni**.
- **La transizione green è una sfida che richiede un approccio strategico strutturato**, con i cantieri come nodo centrale di un ecosistema che abbraccia il mondo della finanza, della ricerca e dello sviluppo infrastrutturale. Vari **strumenti e servizi possono aiutare il settore a mantenersi competitivo riuscendo al contempo a innovare in chiave green:** dai servizi di formazione con un focus ESG alle garanzie per sostenere gli investimenti – specie quelli sostenibili – dall'assicurazione alla cessione dei crediti per mettere in sicurezza la liquidità, fino all'accompagnamento sui mercati esteri.

Made in Italy sulla cresta dell'onda: i numeri di una storia di successo

La nautica è un settore in ottima salute, è un settore che cresce da diversi anni e che porta nei suoi numeri la grande competenza tecnica, l'arte della progettazione tramandata nel tempo, la profonda capacità di innovare lungo tutta la catena produttiva, la solida attitudine a lavorare in filiera e la forte propensione all'export.



1.500 imprese e 32.000 occupati



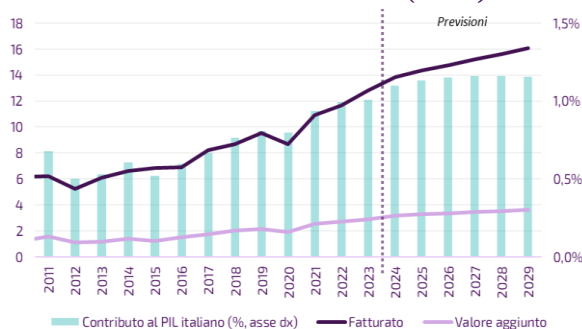
Un giro d'affari da €13 miliardi



Una produzione destinata per poco meno del 40% all'esportazione

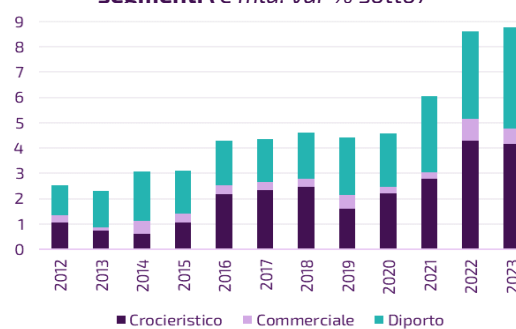
Il giro d'affari del settore è raddoppiato nel giro di dieci anni, sfiorando quota €13 miliardi nel 2023 che diventeranno €16 miliardi alla fine del decennio, con una crescita media del 3,8% annuo – ben superiore all'1,2% atteso per il comparto manifatturiero (Fig. 1). Il nautico italiano conferma quindi la propria leadership nella produzione di navi e imbarcazioni a livello europeo: con circa 1.500 imprese attive – pari al 17% di tutte le imprese del settore presenti in Ue – realizza oltre un quinto del fatturato europeo. Il settore è molto frammentato – circa il 70% delle imprese conta meno di 10 addetti – e la filiera particolarmente articolata e caratterizzata da lavorazioni artigianali altamente personalizzate.

Figura 1 – Fatturato e valore aggiunto dell'industria nautica (€ mld)

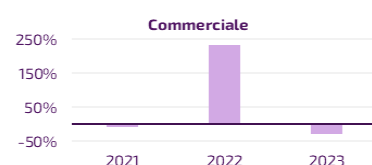


Fonte: Elaborazione SACE su dati S&P's

Figura 2 – Export italiano di nautica in valore, per segmenti (€ mld. var % sotto)


















Fonte: Istat



Il primato dell'Italia nella cantieristica per imbarcazioni da diporto e navi da crociera è uno dei motori delle esportazioni di beni e quindi di crescita economica. L'importanza della nautica nella composizione dell'export italiano è aumentata rapidamente nel tempo, passando da meno dello 0,6% delle esportazioni di beni nel 2013 all'1,4% in dieci anni, superando i €9 miliardi nel 2023 grazie a una crescita in media pari al 14% l'anno (Fig. 2), superiore a quella dell'export italiano nel suo complesso e generalizzata a tutti i principali segmenti: le navi da crociera hanno superato i €4 miliardi nel 2023, con un incremento medio annuo del 19%, la nautica da diporto è cresciuta a doppia cifra (+11%), mentre le navi commerciali – meno orientate all'export e di dimensioni più modeste – hanno superato i €600 milioni, con una crescita decennale del 16% in media.

L'Italia è tra i primi esportatori di navi e imbarcazioni al mondo, con una quota sull'export globale pari al 7,6% dietro solo a Cina e Corea del Sud (Fig. 3). A differenza dei Paesi asiatici – specializzati soprattutto nella nautica commerciale, nelle navi cisterna e nei rimorchiatori – l'expertise dell'Italia insiste sui segmenti della nautica da diporto e del crocieristico. In entrambi i comparti il Made in Italy si colloca infatti primo a livello mondiale, con quote di mercato significative grazie soprattutto all'elevato know-how, alla creatività e alla qualità delle lavorazioni e a una filiera domestica di altissimo valore.

Figura 3 – Principali esportatori mondiali di nautica, per segmento

Navi e imbarcazioni		Crocieristico		Nautica da diporto	
	Cina 24,5%		Italia 34,3%		Italia 23,2%
	Corea del Sud 15,5%		Finlandia 16,8%		Stati Uniti 13,4%
	Italia 7,6%		Francia 15,5%		Francia 9,5%
	Giappone 7,5%		Germania 13,6%		Germania 8,6%
	Germania 4,3%		Cina 6,4%		Regno Unito 5,8%

Fonte: ITC Trade Map

Il contributo della nautica al commercio con l'estero è stato anche un importante elemento di resilienza per l'economia italiana nelle fasi di crisi. **Lo stop pandemico ha anzi accelerato il processo di ammodernamento della flotta di navi da crociera**, dal momento che gli armatori sono stati costretti a dismettere le navi meno efficienti per tagliare i costi operativi. Dopo quattro anni di fisiologico calo, **gli ordinativi di nuove navi sono tornati ad aumentare**: delle 55 navi attualmente in costruzione, 25 saranno prodotte in Italia, per **un giro d'affari di oltre €17 miliardi**. **Lo stato di salute della nautica da diporto è l'altro elemento di forza del settore**, trainato dai nuovi trend, nati durante la pandemia, che hanno visto un maggior utilizzo delle imbarcazioni da parte di nuclei ristretti di ospiti (familiari/amici). Le esportazioni hanno toccato quota €4 miliardi nel 2023, grazie a una crescita del 16% che ha coronato un triennio record. Le aspettative degli operatori per il 2024 segnano addirittura un +83% per il segmento superyacht¹. **L'Italia detiene il primato anche in termini di ordinativi**, con 600 yacht commissionati contro i 132 della Turchia, principale concorrente.

Le sfide della sostenibilità lanciano la nautica italiana

La sostenibilità è la chiave del cambiamento perché in forza di un quadro normativo europeo e internazionale che pone dei requisiti per contrastare il cambiamento climatico, obbliga ma al contempo incentiva i Paesi e i vari settori dell'economia a intraprendere un **percorso virtuoso che porterà nel tempo a benefici non solo ambientali, ma anche economici e sociali**. Un percorso che chiede ingenti investimenti per le imprese che tuttavia potranno contare anche sul supporto di società come SACE, al loro fianco con i suoi strumenti e le sue persone.

La sostenibilità è dunque una sfida che richiede un approccio strategico, secondo cui i cantieri sono il nodo centrale di un ecosistema che abbraccia il mondo della **finanza**, della **ricerca** e dello **sviluppo infrastrutturale** – elementi singolarmente imprescindibili ma che necessitano coordinamento, collaborazione e sinergia sistematici. Cantieri, armatori, filiera, porti, istituzioni, ricerca, sistema finanziario: **lo sforzo congiunto e coordinato del Sistema Paese è la chiave per rendere la nautica protagonista del processo di decarbonizzazione dell'Italia**, fulcro e centro del Mar Mediterraneo, intorno al quale si è via via creata una rete di normative atte a preservare l'ecosistema che in esso vive. L'adeguamento delle flotte alle novità normative in tema di emissioni sta richiedendo **investimenti ingenti** in una congiuntura finanziaria complessa (cfr. "La transizione green della nautica per una sostenibilità a tutto tondo"). Grazie al ruolo rilevante sia come attuatore del Green New Deal europeo sia come importante attore a sostegno del Sistema Paese, SACE è al fianco delle imprese del settore sia con prodotti tradizionali, quali le controgaranzie fideiussorie su export, le coperture assicurative Yard Cover/Building Yacht e All Risks, che con soluzioni innovative che aiutano ad affrontare le sfide di oggi.

¹ Confindustria Nautica, *La nautica in cifre – Trend di mercato 2023/2024*, 2024.

SACE per il Nautico: dai produttori alle infrastrutture e oltre

Next Yacht Group - Garanzia Futuro

SACE, nel 2024, ne ha supportato gli investimenti per aumentare la sostenibilità del suo ciclo produttivo, subordinandoli al raggiungimento di obiettivi ESG come il risparmio e la compensazione delle emissioni dirette e indirette di CO₂ attraverso l'efficientamento dei consumi energetici presso le proprie sedi, l'ammodernamento dei macchinari di produzione e iniziative di conversione della flotta aziendale verso modelli meno inquinanti. A ciò si aggiungono campagne di sensibilizzazione rivolte ai dipendenti, fornitori e partner sui comportamenti virtuosi in termini di risparmio energetico.

Scopri di più su esghub.sace.it, il portale di SACE dedicato alla transizione sostenibile

Porti di Napoli, Salerno e Genova – Rilievo strategico

SACE ha supportato la riqualificazione anche in chiave sostenibile dei due porti: gli interventi riguarderanno l'esecuzione dei lavori di prolungamento e rafforzamento della Diga Duca d'Aosta e i lavori di completamento della darsena di levante nel porto di Napoli e il consolidamento e adeguamento funzionale del Molo di Ponente, del Molo 3 gennaio e del Molo Manfredi nel porto di Salerno. SACE ha supportato inoltre il rinnovamento dell'area portuale industriale di Genova Sestri Ponente.

Fincantieri e la sua filiera – Reverse Factoring

La nuova soluzione innovativa di SACE promuove la consapevolezza e il miglioramento del profilo ESG dei suoi fornitori italiani incentivandoli a migliorare il proprio impatto ambientale e sociale, dimostrando da un lato la volontà del Gruppo cantieristico di favorire la responsabilità d'impresa, dall'altro l'impegno degli istituti a supportare i clienti strategici nei loro progetti di stimolo e valorizzazione del percorso di sostenibilità. Grazie a questo accordo, il tasso di sconto applicato alle fatture dei fornitori dipenderà anche dal rating ESG dei fornitori stessi come definito da un consulente indipendente specializzato: i fornitori con migliore performance ESG potranno pertanto beneficiare di un rating migliore, accedendo a condizioni di finanziamento più vantaggiose. In dettaglio, il fornitore potrà accedere ad una piattaforma dedicata e, compilando un questionario sarà valutato rispetto a tre pilastri: Sostenibilità ambientale (Environmental), Sostenibilità sociale (Social) e Sostenibilità dei processi di Governance (Governance). Il punteggio andrà da A (il più alto) a E; non solo, l'azienda otterrà indicazioni su come migliorare le prestazioni, oltre a verificare la propria collocazione in base alla media di settore.

Yachtline Arredomare 1618 – Garanzia Futuro

Il sostegno è stato destinato a investimenti in progetti di internazionalizzazione per l'impresa, leader a livello mondiale nella produzione di arredi per mega e giga yachts e nella costruzione d'interni per dimore di prestigio e ville esclusive. In particolare, la finalità è legata al sostegno all'esecuzione di una rilevante commessa estera che punta a consolidare la leadership anche a livello internazionale della società.

La transizione green sarà il principale fattore critico di successo per il settore crocieristico, per il quale la crescente attenzione della clientela verso le tematiche di natura ambientale e i requisiti normativi più stringenti sono realtà con cui gli armatori devono fare i conti per assicurare la crescita nel medio-lungo periodo. A che punto del viaggio è il settore? I dati di CLIA – associazione degli armatori – mostrano **dinamismo e grande voglia di cambiare, nonostante la strada sia ancora lunga**: oltre la metà delle navi in costruzione utilizzerà il gas naturale liquido (GNL) come combustibile, senza produzione di zolfo². Un'altra

² [CLIA, Global Oceangoing Cruise Lines, Agosto 2023.](#)

parte significativa del portafoglio ordini riguarda navi a metanolo, a più basse emissioni rispetto ai carburanti tradizionali e che può essere prodotto da fonti rinnovabili.

Non è tuttavia un cambiamento limitato al crocieristico: a livello di propulsione, oltre all'utilizzo di biocarburanti, passi avanti si stanno facendo sia per le navi da crociera che per le imbarcazioni da diporto nell'ambito delle celle a combustibile, che generano energia elettrica attraverso una reazione chimica tra idrogeno e ossigeno, con l'acqua come unico sottoprodotto. L'installazione a bordo di pannelli solari e turbine eoliche permette inoltre di ridurre la dipendenza dai combustibili fossili.

La ricerca non si limita alla propulsione: il *cold ironing*, ossia la connettività che permette alle navi ormeggiate in porto di spegnere i motori e utilizzare l'energia elettrica fornita dalla banchina, promette di ridurre le emissioni del 98% durante la fase di ormeggio, a beneficio della qualità dell'aria delle città portuali. E c'è di più: approvvigionamento idrico tramite sistemi di desalinizzazione (con la produzione a bordo di circa il 90% del fabbisogno idrico); trattamento dei gas di scarico per le navi non-GNL; trattamento dei rifiuti, compresa la produzione di energia da biomasse prodotte a bordo; l'incremento dell'efficienza idrodinamica attraverso l'adozione di scafi a bassa frizione: la sfida *green* costituisce un cambio radicale di paradigma e di modello di *business* che coinvolge tutte le fasi della costruzione e dell'operatività della nave.

La nautica commerciale per trasporto passeggeri ha inoltre salutato l'introduzione nella flotta Liberty Lines **della prima nave ibrida**, in grado di navigare in modalità elettrica in prossimità della costa. Ma una **nuova frontiera per l'innovazione sostenibile è quella relativa all'applicazione dell'intelligenza artificiale**. L'IA sta mettendo a disposizione degli armatori strumenti che promettono di rivoluzionare il settore, supportando la pianificazione di rotte più efficienti che tengono conto delle condizioni meteorologiche e delle correnti marine e quindi riducendo i consumi e le emissioni. Grazie all'IA, i dati della navigazione sono elaborati per prevedere e prevenire guasti, consentendo di operare interventi mirati che riducono i tempi di inattività e i costi di manutenzione. Inoltre, l'ottimizzazione della gestione della flotta, che migliorerà l'efficienza operativa, e l'automazione della logistica e delle operazioni di carico e scarico nei porti aumenteranno l'efficienza complessiva del settore e ne ridurranno l'impatto ambientale.

Una lunga tradizione italiana diffusa su tutto il territorio nazionale

Liguria, Friuli-Venezia Giulia, Toscana e Marche costituiscono quasi l'80% di tutto l'export del settore (Fig. 4). La **Liguria**, grazie soprattutto ai cantieri navali di Genova e La Spezia, è infatti un importante centro per la costruzione e la manutenzione di imbarcazioni, ma è conosciuta anche per il *refit* e per la componentistica e gli accessori nautici. Il **Friuli-Venezia Giulia** – *in primis* – ma anche le **Marche** ospitano importanti cantieri navali dove sono costruite navi da crociera, affiancati da numerosi cantieri di minori dimensioni votati alla produzione di imbarcazioni di lusso. La **Toscana**, e in particolare i cantieri navali di Viareggio, sono tra i più conosciuti al mondo per la produzione di yacht e superyacht di lusso.

Alla produzione – ed esportazione – di imbarcazioni finite si aggiungono anche tutte quelle imprese facenti parte della filiera, molto sviluppata nel nostro Paese, che rendono possibile la progettazione e la costruzione di navi di elevatissima qualità. Si tratta di imprese attive nella componentistica – quale motori, generatori, dissalatori, sistemi di protezione catodica ed elettronica di bordo – ma anche nelle finiture e nei materiali di pregio quali il legno e il marmo. Negli ultimi anni si sta registrando un percorso di integrazione verticale della filiera, con cantieri navali che acquisiscono fornitori strategici al fine di meglio supportare le proprie attività, in un settore che fa del rispetto scrupoloso dei tempi di consegna e dell'estrema cura dei dettagli il fulcro della propria proposta di valore.

Figura 4 – Esportazioni di navi e imbarcazioni per regione italiana



Fonte: Istat