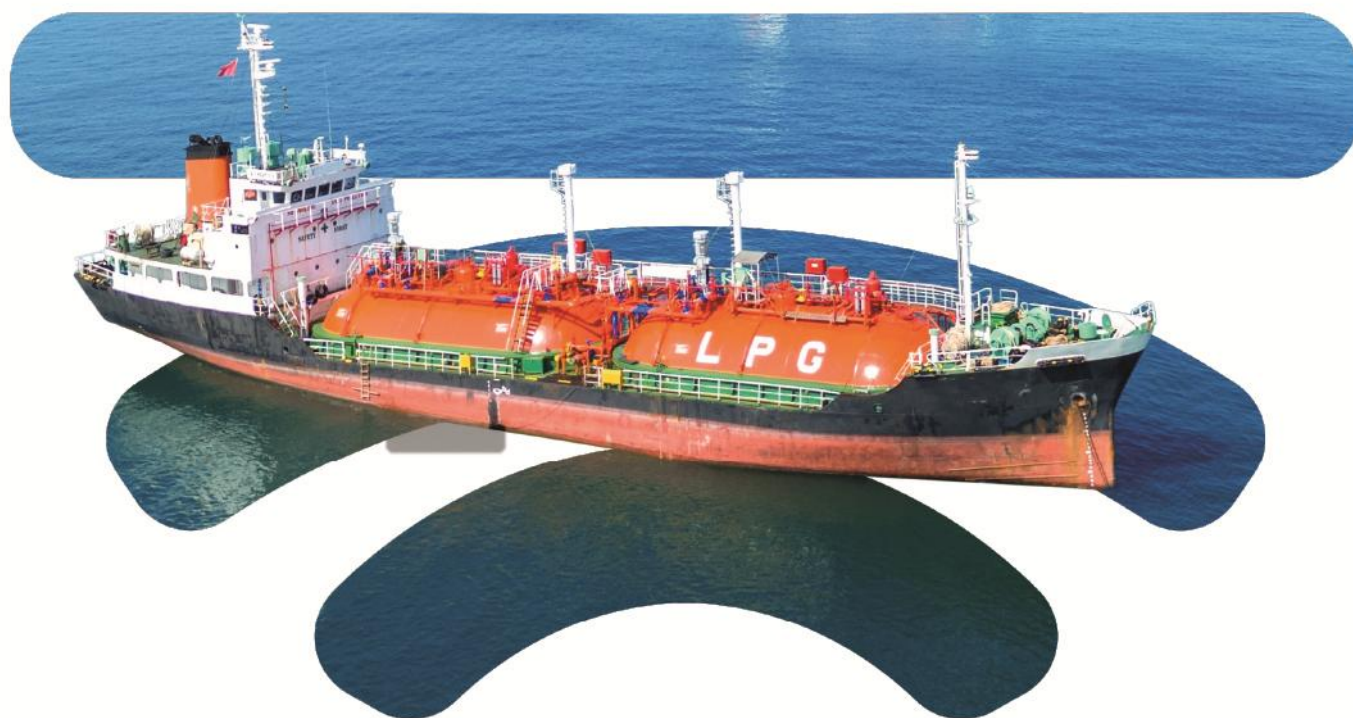




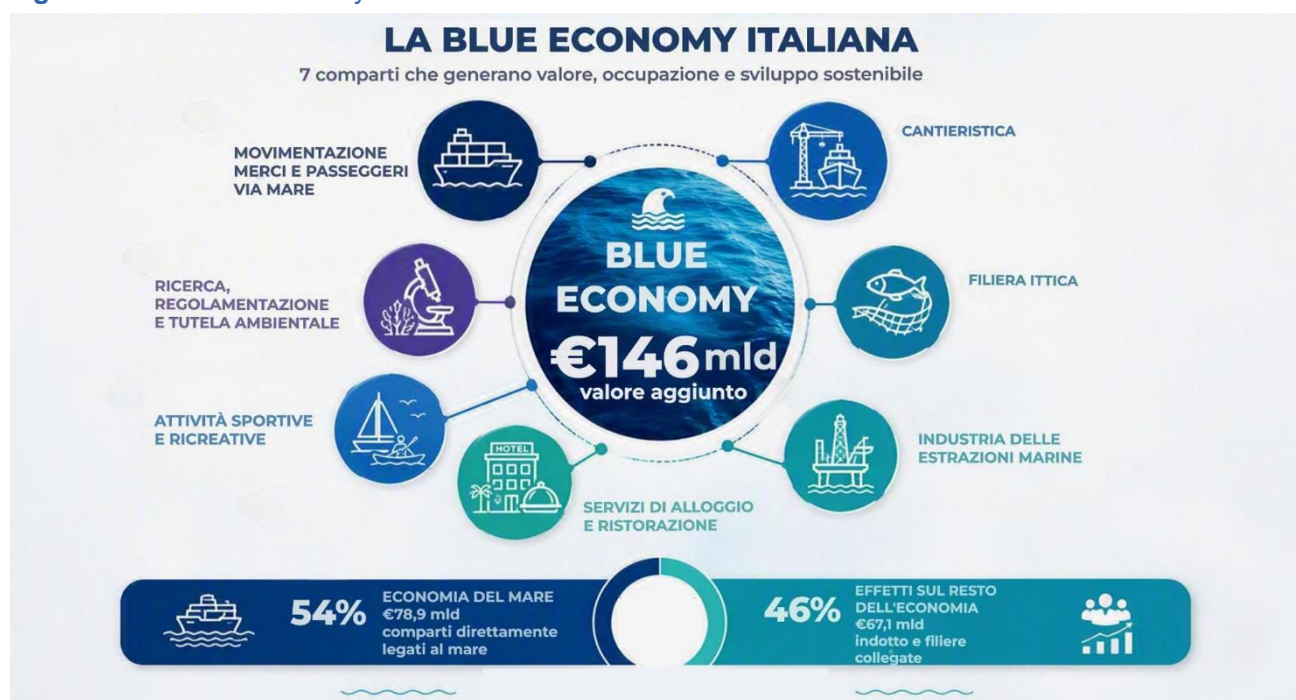
FOCUS ON

Blue Economy e Nautica

I numeri per un settore strategico dell'economia italiana

La **Blue Economy** non rappresenta solo un insieme circoscritto di attività legate al mare, ma una delle principali piattaforme di sviluppo del sistema produttivo nazionale. Dalla logistica alla cantieristica, dal turismo alle attività sportive, dalla pesca alle tecnologie ambientali, il mare connette imprese, territori e competenze contribuendo alla crescita del Paese. L'Economia del Mare conta oltre **250mila imprese** e **1,13 milioni di occupati**, generando **€80 miliardi di valore aggiunto diretto** che, grazie alle relazioni costruite con il resto dell'economia, salgono a **€225 miliardi**, pari all'**11,4% del valore aggiunto prodotto dall'intera economia**, in crescita del **3,8%** (vs +2,1% del dato nazionale) (Fig. 1)¹.

Figura 1 – La Blue Economy italiana



Fonte: elaborazioni SACE su dati Centro Studi G. Tagliacarne, Unioncamere, Ossermare. Dati 2024, ultimo dato disponibile.

Nota: l'immagine è stata realizzata con l'intelligenza artificiale.

Dietro questi numeri vi sono fattori strutturali che stanno riportando il mare al centro delle strategie economiche europee: la riorganizzazione delle catene logistiche globali, la transizione energetica, la sicurezza delle infrastrutture critiche e la centralità crescente del Mediterraneo negli equilibri geopolitici internazionali.

* Il documento è stato scritto da Andrea de Meo e Gianmarco Schiavi con le informazioni disponibili al 31 luglio 2026. Per maggiori informazioni inviare una mail a esc@sace.it

¹ Osservatorio Nazionale sull'Economia del Mare Ossermare, Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne, Unioncamere, Camera di commercio Frosinone Latina, *XIV Rapporto Nazionale sull'Economia del Mare 2026*, luglio 2026.

La dimensione territoriale è uno degli elementi distintivi: il **Mezzogiorno** contribuisce per circa il **34% del valore aggiunto** nazionale del settore e per quasi il **40% dell'occupazione**, confermando il ruolo del mare come leva di sviluppo economico e sociale nelle aree costiere. Regioni come Liguria, Sardegna, Friuli-Venezia Giulia, Campania, Sicilia e Lazio mostrano una concentrazione particolarmente elevata di attività blu, segnale di ecosistemi economici in cui portualità, turismo, servizi logistici, industria e ricerca interagiscono in modo sempre più integrato.

Uno degli aspetti più rilevanti per comprendere il significato economico della Blue Economy è la sua straordinaria capacità di attivare altre filiere: **ogni euro prodotto dai settori del mare ne genera altri 1,8 nel resto dell'economia nazionale**. È dunque una filiera estesa che connette una pluralità di attività economiche spesso lontane dal mare in senso stretto, ma fondamentali per il suo funzionamento e sviluppo che coinvolge manifattura, energia, costruzioni, servizi digitali, formazione, ricerca, finanza e consulenza (Fig. 2).

Figura 2 – Il valore generato dalla Blue Economy in Italia (valore aggiunto e moltiplicatori, per comparto)



Fonte: elaborazioni SACE su dati Centro Studi G. Tagliacarne, Unioncamere, Ossemmare. Dati 2024, ultimo dato disponibile

Nota: l'immagine è stata realizzata con l'intelligenza artificiale.

I livelli di attivazione variano significativamente tra i comparti. La **movimentazione di merci e passeggeri**, con un moltiplicatore pari a **2,7**, e la **cantieristica (2,4)**, sono i segmenti che generano le maggiori ricadute sull'economia nazionale grazie alla fitta rete di fornitori, tecnologie, servizi logistici e infrastrutture coinvolte. Analogamente, il turismo costiero, le attività sportive e ricreative e la filiera ittica attivano filiere complementari che spaziano dall'agroalimentare all'ospitalità, dall'arredo alla manifattura specializzata. La crescita delle estrazioni marine, delle attività sportive e ricreative, del turismo costiero e della movimentazione merci e passeggeri riflette l'aumento della domanda di energia, mobilità, esperienze turistiche e servizi logistici integrati.

La crescente centralità del Mediterraneo rappresenta uno dei principali fattori abilitanti di questa espansione: attraverso il bacino mediterraneo transitano il **27% delle rotte strategiche globali**, il **65% degli approvvigionamenti energetici europei** e il **35% del traffico mondiale di greggio**². In questo scenario l'Italia occupa una posizione geografica unica che trasforma i suoi porti in infrastrutture chiave per il

² Confindustria, Boston Consulting Group, *Economia del Mare: il motore blu della crescita occupazionale*, aprile 2026.

commercio, la sicurezza energetica e la competitività industriale europea. La sfida non riguarda solo i traffici marittimi, ma la capacità di integrare porto, ferrovia, strada e retroporto in sistemi logistici efficienti e sostenibili.

Guardando al futuro, emerge con chiarezza che la competitività della Blue Economy dipenderà dalla capacità di agire contemporaneamente su tre direttrici: **semplificare, innovare e formare**. Lo sviluppo e la modernizzazione delle infrastrutture portuali, anche attraverso il reinvestimento dei proventi ETS nella transizione green, l'elettificazione delle banchine, la digitalizzazione e l'automazione della logistica, e il rafforzamento delle competenze tecniche rappresentano interventi imprescindibili per questo settore strategico.

Le acque agitate delle tensioni commerciali non frenano una nautica da record

Al centro della Blue Economy pulsa una fitta rete di relazioni commerciali basate su competenze tecniche, artigianalità, *know-how* altamente specializzati e una forte vocazione internazionale. Si tratta del settore della **nautica**: una **realtà produttiva eterogenea, innovativa** e che **continua a essere uno dei principali motori della crescita** dell'economia italiana.

La nautica è una realtà produttiva che **coinvolge quasi mille imprese che danno lavoro a oltre 168mila addetti. Con un valore aggiunto di oltre €13 miliardi³**, il settore contribuisce direttamente all'1,6% di tutte le esportazioni italiane di beni e a oltre il 25% dell'export nautico europeo – con punte di quasi il 30% per la nautica da diporto.

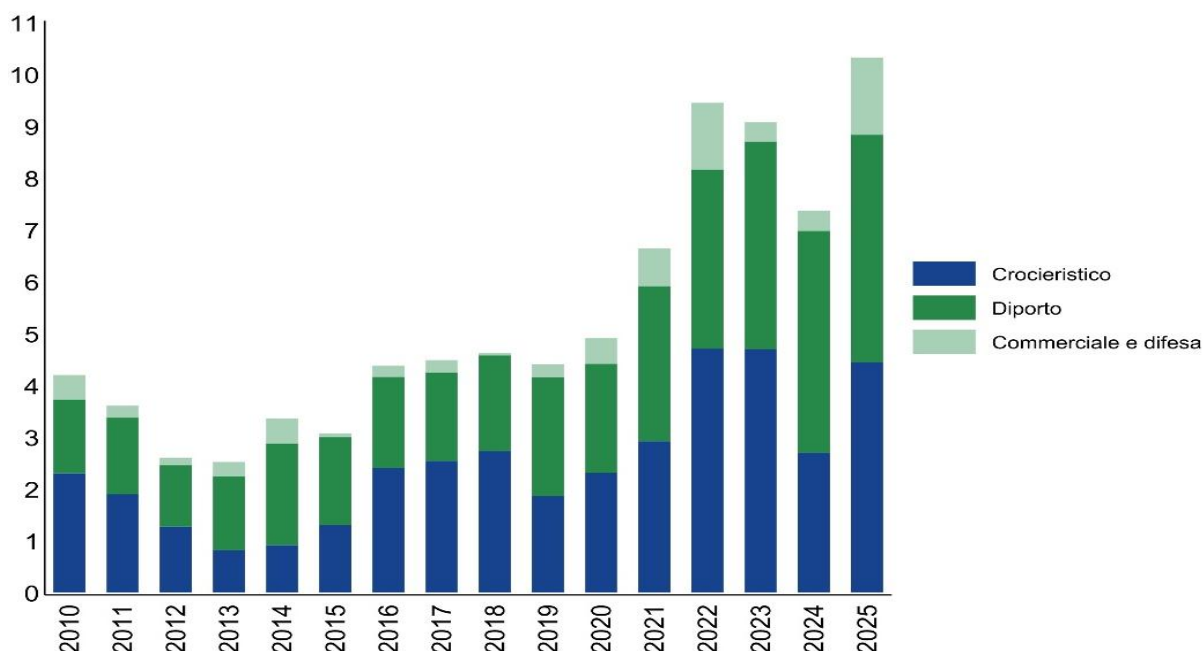
Dagli yacht alle grandi navi da crociera, passando per le imbarcazioni destinate al trasporto merci, alla pesca, al supporto dell'industria estrattiva, e alla difesa: **un sistema complesso** nel quale le produzioni dei grandi nomi della cantieristica sono possibili solo grazie a **una filiera coordinata e integrata di aziende specializzate e in grado di fornire componenti che soddisfano gli alti standard qualitativi richiesti**.

La nautica è **tra i settori più concentrati negli scambi internazionali**: i primi sette Paesi esportatori contribuiscono a circa due terzi delle esportazioni. **In particolare, il segmento delle navi da crociera**, caratterizzato da barriere all'ingresso particolarmente alte, vede i primi quattro Paesi contribuire a tre quarti degli scambi.

La **tempistica delle consegne** delle navi da crociera – tipicamente cinque anni dall'ordinativo – ha garantito una maggiore **resilienza** del settore **a un contesto globale con crescenti tensioni** commerciali. Gli impatti del conflitto in Medio Oriente, nel caso di pressioni inflazionistiche, potrebbero costituire un freno nel 2026 e potenzialmente nei prossimi anni. A oggi, la domanda di navi italiane nella regione mediorientale è marginale rispetto alle vendite totali (solo l'1,1%) e contenuta, se si considerano anche le imbarcazioni da diporto (2,6%). **Le sfide più importanti** per le prospettive del settore restano legate all'**aumento dei prezzi energetici e dei costi industriali**, mentre eventuali interruzioni delle filiere produttive rischierebbero di allungare i tempi di consegna.

Il 2025 è stato un anno da record per la nautica italiana. L'export di imbarcazioni ha **superato, per la prima volta, quota €10 miliardi**, con una crescita del **+40%** rispetto al 2024 che ha riguardato **tutti i segmenti** (Fig. 3).

³ Confindustria e Fondazione Edison, *La Nautica in Cifre Monitor – Trend 2025/2026*, marzo 2026.

Figura 3 – Evoluzione dell'export italiano di imbarcazioni

Fonte: Eurostat

Le **navi da crociera**, che contribuiscono a **oltre il 40% delle vendite all'estero** del settore (€4,4 miliardi), sono tornate su livelli vicini ai picchi del 2022, confermandosi **principale traino del settore**. Il buon dinamismo è corroborato anche dal numero dei passeggeri che ha superato i 37 milioni, circa il 125% dei livelli pre-pandemici. **Continua a crescere** dal 2018 (fatta eccezione per il 2020) **la nautica da diporto**, che ha raggiunto €4,4 miliardi grazie a un +2,6% rispetto al 2024. All'interno tanto del segmento delle navi da crociera che in quelle da diporto, si osserva una **tendenza alla polarizzazione**: alla **crescita sostenuta delle vendite di imbarcazioni di grandi dimensioni** (oltre 24 metri: +11%) e **piccole dimensioni** (sotto 7,5 metri: +139%), che hanno complessivamente superato i €2,6 miliardi, risponde **una flessione per le dimensioni intermedie** (-7%). Proprio **nei superyacht l'Italia conferma il proprio primato, con oltre la metà delle imbarcazioni negli ordinativi in corso di costruzione nei cantieri italiani**. L'export del segmento delle **imbarcazioni commerciali e da difesa ha sfiorato quota €1,5 miliardi (+280%)**, tornando su livelli importanti dopo un biennio di consegne al di sotto della media storica. Le vendite **di navi per il trasporto merci, sebbene in crescita**, continuano a essere **molto lontane dal picco 2023** e restano marginali rispetto ai grandi cantieri asiatici.

A livello di mercati, **gli Stati Uniti si confermano la principale destinazione, con circa un terzo delle vendite**. Nel solo segmento delle **navi da crociera**, le vendite dirette a Washington attestano al 66%, seguono poi quelle verso Germania e Svizzera. La **nautica da diporto** è più diversificata, con Stati Uniti, Regno Unito, Malta, Francia e Turchia che rappresentano i principali mercati di sbocco. La Spagna fa la parte del leone per quanto riguarda la nautica per **navi commerciali**, con oltre il 60% delle vendite italiane all'estero.

La cantieristica navale è in rapido sviluppo. A livello globale, la flotta è cresciuta del 5% annuo in media dal 2008 al 2025⁴, con un **volume d'affari** che si appresta a raggiungere **€400 miliardi nel 2026**⁵. Con gli scambi in continua crescita e solo marginalmente impattati dalle politiche commerciali statunitensi, a fronte

⁴ Clarkson, "Market Trends 2025", gennaio 2026.

⁵ Standard & Poor's, "Comparative Industry", aprile 2026.

della necessità di rinnovare la flotta anche in funzione della riduzione delle emissioni, l'espansione del mercato della cantieristica è strutturale, più che meramente congiunturale. **La domanda di nuove navi continua a essere significativamente superiore alla capacità produttiva del settore. Il portafoglio ordini globale è valutato in oltre \$2 bilioni; di questo, poco meno della metà è caratterizzata da propulsioni alternative,** come GNL (gas naturale liquido), biometano, etanolo, o tecnologie a celle di combustibile basate sull'utilizzo dell'idrogeno. Guardando solo al segmento delle navi da crociera, il portafoglio ordini è tornato su livelli record (€80 miliardi) dopo la sospensione di nuovi ordinativi durante la pandemia. Nella nautica da diporto, il portafoglio ordini globale del settore dei superyacht si sta normalizzando dopo la crescita eccezionale del 2023-2024, ma resta su livelli storicamente elevati.

Preservare la posizione competitiva dell'Italia, diversificare le produzioni e i mercati di sbocco, innovare per crescere ulteriormente e **supportare la transizione** del settore verso una progressiva decarbonizzazione, navigare uno scenario geopolitico sempre più frammentato e incerto: la complessità e varietà delle sfide che la nautica italiana dovrà fronteggiare richiedono un lavoro di filiera sempre più integrato ed efficace.

La competitività dei grandi cantieri navali dipende infatti **in larga misura dalla capacità di coordinare una filiera ampia, composta da migliaia di fornitori di componenti, sistemi e servizi.** Nella costruzione di navi da crociera, unità da diporto di grandi dimensioni e navi commerciali, il valore aggiunto generato dalla rete di subfornitori può rappresentare una quota predominante del costo finale dell'imbarcazione, rendendo essenziale una stretta collaborazione tra cantiere, progettisti, produttori di apparati di propulsione, sistemi elettrici, componentistica, arredamento e tecnologie digitali. La complessità dei progetti richiede la **sincronizzazione di numerose attività produttive e logistiche, spesso distribuite su più territori e Paesi, con vincoli stringenti in termini di qualità, tempi di consegna e conformità normativa.** Una filiera efficiente e tecnologicamente avanzata consente ai cantieri di ridurre i rischi di esecuzione, migliorare la produttività, favorire l'innovazione e rispondere alle crescenti esigenze di personalizzazione dei clienti. Al contrario, carenze nelle competenze della catena di approvvigionamento, interruzioni nelle forniture o insufficienti investimenti dei fornitori possono compromettere il rispetto dei tempi contrattuali e la redditività delle commesse.

Le leve della sostenibilità, digitalizzazione e customizzazione restano cruciali per il futuro del settore e per riuscire a raggiungere un mercato potenziale aggiuntivo che Confindustria stima in oltre €800 milioni⁶. La forte identità delle produzioni italiane e l'eccellenza del servizio post-vendita sono sempre più conosciute e apprezzate, grazie alla diffusione di nuovi strumenti digitali che stanno trasformando il modo in cui le aziende del settore interagiscono con i clienti. Ma è l'esistenza di vero e proprio ecosistema industriale integrato la chiave del successo del Bel Paese. Per le imprese della nautica, **lavorare in filiera significa generare economie di scala, aumentare la capacità di risposta alle evoluzioni della domanda globale e consolidare il posizionamento del Made in Italy come riferimento mondiale per qualità, innovazione e design.** In un mercato sempre più competitivo, la creazione di distretti e reti di imprese rappresenta un fattore strategico per sostenere la crescita, attrarre investimenti e preservare la leadership del settore nel lungo periodo.

⁶ Centro Studi Confindustria, *Esportare la dolce vita, Rapporto 2025*, ottobre 2025.