



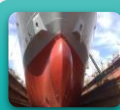
SACE 

Focus ON
**Settore
Nautico**

I numeri di un settore strategico per il Made in Italy

La nautica è tra le principali eccellenze del Made in Italy ed è un settore chiave della Blue Economy (che vale €180 miliardi e contribuisce al 10% del nostro PIL). Con un volume d'affari di €16,4 miliardi, oltre €3 miliardi di valore aggiunto ed esportazioni che hanno superato gli €8 miliardi in media nell'ultimo triennio, l'industria cantieristica del nostro Paese, includendo tutti i segmenti (dalla costruzione al *refit* e accessori), è una realtà produttiva di quasi mille imprese che danno lavoro a oltre 30mila addetti: il settore della nautica assume, quindi, una rilevanza strategica per l'Italia. La competitività italiana è evidenziata dal fatto che oltre il 20% delle vendite europee è riferito a produzioni italiane. Un'industria eterogenea e che richiede *know how* e processi produttivi specifici: dalla produzione di grandi navi da crociera alle piccole imbarcazioni da diporto, passando per le navi commerciali e a quelle funzionali all'estrazione, alla produzione e al trasporto di idrocarburi.

Competenze tecniche, conoscenze profonde di processi produttivi complessi, capacità innovativa, attenzione per i dettagli, alti livelli di personalizzazione, propensione all'export e integrazione in filiere consolidate e dalla forte vocazione territoriale: al di là dei numeri, **il capitale umano e la relazione sono il vero motore della crescita del settore.**



Giro d'affari: €16,4 mld

Valore aggiunto: €3,3 mld (CAGR 2019-23: +11,4%)



N. Occupati: 31mila

N. imprese: 850



Le produzioni italiane generano il 20% delle vendite europee

Fonte: Elaborazioni SACE su dati S&P's, Confindustria.

La nautica italiana sulla cresta dell'onda grazie all'innovazione

Con una quota di mercato del 5,2%, **l'Italia è il quarto esportatore mondiale** di navi, alle spalle dei principali produttori asiatici – una quota che sale al 30,8% e al 19,3%, rispettivamente, nei segmenti delle navi da crociera e della nautica da diporto. Nonostante la lieve flessione registrata nel 2024, la nautica resta un settore cardine per la manifattura di qualità italiana, contribuendo all'1,2% dell'export, e uno dei più dinamici. **Negli ultimi dieci anni, l'export di navi è cresciuto a un tasso medio dell'8,2%, arrivando a €7,2 miliardi.** Nautica da diporto (€4,3 miliardi) e navi da crociera (€2,6 miliardi) rappresentano oltre il 90% delle vendite di navi all'estero, mentre la nautica commerciale (€280 milioni) continua a essere un segmento dominato dai grandi cantieri asiatici. A livello di mercati, il 21% delle esportazioni è destinato agli **Stati Uniti**, mentre **Regno Unito** e **Cina** sfiorano il 15%. Un dato tuttavia "distorto" dall'incidenza degli armatori statunitensi attivi nel settore crocieristico. Il mercato della nautica da diporto è più diversificato, con destinazioni quali **Turchia**, **Emirati Arabi Uniti** e **Singapore** che guardano con crescente interesse alle imbarcazioni Made in Italy.

Principali esportatori mondiali di nautica, per segmento

Navi e imbarcazioni			Crocieristico			Nautica da diporto		
	Cina	32,2%		Italia	30,8%		Italia	19,3%
	Corea del Sud	15,7%		Francia	25%		Paesi Bassi	16,1%
	Giappone	6,3%		Germania	21%		USA	8,4%
	Italia	5,2%		Finlandia	8%		Germania	8,3%
	Arabia Saudita	5,1%		India	4,3%		Francia	7,8%

Fonte: ITC Trade Map

*Il documento è stato scritto da Andrea de Meo, Luca Saccani e Marina Benedetti con le informazioni disponibili al 1° settembre 2025. Per maggiori informazioni puoi inviare una mail a esc@sace.it

Nei primi quattro mesi dell'anno si è tornati a un trend di crescita per tutti i segmenti (+45% rispetto allo stesso periodo del 2024), guidato dalle consegne di navi da crociera (+38,5%), ma anche da un'ottima dinamica della nautica da diporto (+22%) e da un più estemporaneo andamento di navi commerciali e pescherecci (+335%). **Il fatturato complessivo prodotto in Italia dovrebbe stabilizzarsi nel 2025 su livelli superiori ai €16 miliardi**, per ritornare a **crescere dal 2026 a un tasso medio del +3% annuo fino al 2028**¹. Si prevede che il settore possa arrivare a generare **€4 miliardi di valore aggiunto entro il 2028, confermando il suo ruolo nella crescita dell'economia italiana**.

Si tratta di numeri che mostrano il buono stato di salute del settore. Navigare uno scenario macroeconomico globale con diversi elementi di incertezza è tuttavia cruciale per le prospettive della nautica italiana. L'escalation commerciale con gli Stati Uniti, con i relativi impatti sul mercato valutario (il rafforzamento dell'euro ha reso meno competitivi i prodotti europei per i consumatori statunitensi) e sul reddito disponibile delle famiglie americane, ha agitato le acque del settore nel corso del 2025. Insidie significative, ma che non dovrebbero interrompere il percorso di crescita del settore. **La domanda di crociere non mostra segnali di rallentamento, dopo un 2024 da record, proprio grazie al mercato nordamericano**. I cantieri italiani gestiscono poco meno di due terzi del portafoglio ordini globale di navi in consegna fino al 2036, per un giro d'affari complessivo di circa €37 miliardi. **La nautica da diporto resta largamente immune dalle tensioni commerciali, grazie alla spinta del segmento dei superyacht**. L'Italia vanta una posizione di leadership negli ordinativi di unità superiori ai 24 metri, nonostante una lieve flessione rispetto ai livelli del 2023².

Sostenibilità: la vela dell'innovazione e della crescita

Le normative internazionali impongono requisiti sempre più stringenti per contrastare il cambiamento climatico, spingendo tutta la filiera a investire in innovazione sostenibile, portando benefici non solo ambientali, ma anche economici e sociali. **La sostenibilità è considerato un driver fondamentale per la crescita e un elemento distintivo per la competitività e l'internazionalizzazione dell'intero settore**.

Negli ultimi anni, sono stati fatti grandi passi avanti nella tecnologia dei motori per la propulsione delle imbarcazioni: oggi diverse navi adottano motori elettrici o ibridi, alimentati da carburanti a basse emissioni. **Il 37% delle navi in costruzione adotta alimentazione a GNL** (gas naturale liquefatto), che non emette zolfo e può ridurre le emissioni di gas serra fino al 23%. Se si impiega **biometano**, la riduzione può arrivare all'80%, e con il **GNL sintetico** si può raggiungere la piena neutralità carbonica³. Un'altra valida alternativa è il **metanolo verde**, un carburante biodegradabile prodotto da fonti rinnovabili⁴. Gli yacht Sanlorenzo, lo utilizzano già ora per alimentare la apparecchiatura di bordo, mentre è in cantiere un innovativo sistema motore bi-fuel, con prevista consegna per il 2030, che permetterà di ridurre le emissioni fino al 70%, superando gli obiettivi di decarbonizzazione fissati da IMO e UE⁵.

Con la tecnologia dei motori a celle a combustibile si produce energia elettrica pulita combinando **idrogeno e ossigeno**, generando solo acqua come sottoprodotto. Questa tecnologia è applicabile su navi di ogni stazza: per esempio, Fincantieri ha presentato la nuova linea di navi da crociera **Viking Libra**, attualmente in costruzione presso lo stabilimento di Ancona, che utilizza **idrogeno stoccato a bordo** per alimentare la propulsione e la produzione di energia elettrica⁶; mentre nella nautica commerciale, **Liberty Lines** ha introdotto la prima nave veloce ibrida per il trasporto passeggeri, capace di navigare in modalità elettrica in prossimità della costa.

¹ Fonte: S&P's, "Comparative Industry".

² Confindustria Nautica, *La nautica in cifre. Trend di mercato 2024/2025*, marzo 2025.

³ Carruezzo, *Si continua ad investire sul GNL*, Il Nautilus, maggio 2025.

⁴ Sanlorenzo, *Sanlorenzo vara il primo superyacht con fuel cell a metanolo verde*, maggio 2024.

⁵ Sanlorenzo, *Innovazione e sostenibilità: Sanlorenzo e MAN insieme per il primo yacht con propulsione bi-fuel*, gennaio 2025.

⁶ Fincantieri, *Fincantieri e Viking annunciano la prima nave da crociera al mondo alimentata a idrogeno e firmano accordo per due nuove unità*, aprile 2025.

Anche le infrastrutture portuali giocano un ruolo chiave nella decarbonizzazione. **Il Piano Strategico per la portualità turistica italiana, sviluppato da ASSONAT in collaborazione con SACE**, individua diverse azioni strategiche⁷: dall'ammodernamento delle infrastrutture portuali al miglioramento dell'accessibilità via terra e via mare, fino agli investimenti in innovazione tecnologica e servizi digitali avanzati. Tra queste, accelerare i **processi di riqualificazione energetica**: è fondamentale che i porti si trasformino in **hub energetici**, investendo in impianti locali per la produzione di elettricità e la distribuzione di carburanti alternativi. Una proposta innovativa riguarda la **costituzione di CER (comunità energetiche rinnovabili) portuali**, per garantire alle navi ormeggiate l'accesso a energia pulita prodotta e gestita localmente.

Un ruolo importante lo potrà giocare anche lo sviluppo del **cold ironing** che consente alle navi ormeggiate di spegnere i motori e usare energia elettrica dalla banchina, riducendo le emissioni fino al 98%, con benefici per qualità dell'aria delle città portuali. Oggi, 33 porti nel mondo – soprattutto in Nord Europa, Cina e USA – adottano questa tecnologia, mentre **in Italia, grazie ai fondi PNRR, sono previsti fino a 22 interventi in aree portuali in tutta Italia**⁸.

Non solo energia: il Piano infatti evidenzia anche l'importanza di un **uso efficiente delle risorse naturali**, attraverso **l'ottimizzazione dell'approvvigionamento idrico** tramite sistemi di pompaggio avanzati e impianti dissalatori, oltre alla **gestione dei rifiuti in ottica circolare**. Inoltre, per l'infrastruttura portuale **la digitalizzazione è un alleato fondamentale**: piattaforme digitali, app dedicate e sistemi basati sull'IA permettono di ottimizzare la gestione delle flotte e automatizzare le operazioni di carico e scarico, portando a una maggiore efficienza operativa e una significativa riduzione dell'impatto ambientale.

Con SACE le imprese crescono strategicamente grazie a soluzioni finanziarie su misura

SACE ha recentemente sostenuto diverse iniziative strategiche a favore di imprese italiane attive nel settore nautico, promuovendo innovazione, sostenibilità e internazionalizzazione. Un primo esempio è la già menzionata linea di navi Viking Libra di **Fincantieri** in cui SACE ha fornito **una garanzia di credito acquirente**. Sempre con Fincantieri, SACE ha realizzato una soluzione innovativa per rafforzare la filiera e promuovere la crescita responsabile nel settore: con il **reverse factoring**, i fornitori italiani potranno accedere a finanziamenti agevolati attraverso l'anticipo delle fatture commerciali, a condizioni più vantaggiose in base al loro rating ESG.

Grazie a Garanzia Futuro, **Next Yacht Group** è stato supportato nella messa a terra del piano industriale per rendere più sostenibile il proprio ciclo produttivo, legando gli investimenti al raggiungimento di obiettivi ESG. Il recente supporto a **Yachtline Arredomare 1618** – 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 – le ha permesso di eseguire una rilevante commessa estera di lusso.

Diverse iniziative per la **riqualificazione sostenibile di aree portuali** sono state avviate attraverso le **garanzie finanziarie** di SACE: da quella concessa a **iCARE Srl**, società partecipata dal Comune di Viareggio, per la riqualificazione e ampliamento del porto turistico secondo criteri di sostenibilità, a quella alla **Marina di Pescara** per l'installazione di un impianto fotovoltaico per abilitare le operazioni a zero emissioni di CO₂ e a quella a **R.C.M. Costruzioni** per l'ampliamento e la riqualificazione dei porti di Napoli, Salerno e Genova, promuovendo sostenibilità, innovazione e attivazione di filiere produttive e occupazionali strategiche.

SACE ha, inoltre, fatto da apripista alle esportazioni italiane con **Bee'ah Sharjah Environmental**, impresa emiratina leader nella gestione sostenibile dei rifiuti, che sta investendo in tecnologie avanzate per la **pulizia e il recupero dei fondali marini**. L'operazione rientra nella Push Strategy di SACE e favorisce l'ingresso di PMI italiane nella catena di fornitura grazie a **business matching** e **collaborazioni tecnologiche**.

⁷ [SACE e Assonat: insieme per la portualità turistica italiana](#), giugno 2025.

⁸ OpenPNRR, Elettificazione delle banchine portuali per la riduzione delle emissioni delle navi nella fase di stazionamento in porto (c.d. cold ironing) e Cruise Lines International Association (CLIA), *State of the Cruise Industry Report 2025*, maggio 2025