

LA·NAUTICA·IN  
**C1FR3**



# MONITOR

TREND DI MERCATO 2023/2024



CONFINDUSTRIA  
NAUTICA



FONDAZIONE  
EDISON

LA·NAUTICA·IN  
**C1FR3**



**MONITOR**

**N.6**  
TREND DI MERCATO **2023/2024**



CONFINDUSTRIA  
NAUTICA



FONDAZIONE  
EDISON



# INDICE

## Prima parte

### L'INDUSTRIA NAUTICA

	<b>1. IL QUADRO MACROECONOMICO DEL 2023</b> ..... 7
	a. Scenario internazionale ..... 7
	b. L'economia italiana ..... 9
	<b>2. L'INDUSTRIA DELLA NAUTICA IN ITALIA: PRECONSUNTIVO 2023</b> ..... 13
	a. I comparti dell'industria nautica: preconsuntivo 2023 ..... 13
	b. L'andamento dei servizi portuali turistici nel 2023 .... 15
	<b>3. IL SETTORE DEI SUPERYACHT</b> ..... 17
	<b>4. I TREND DI MERCATO</b> ..... 19
	a. Comparti dell'industria nautica: sentiment 2024 ..... 19
	b. Charter nautico ..... 22
	c. L'andamento dei servizi portuali turistici: sentiment 2024 ..... 23
	d. Market outlook ICOMIA ..... 24
	<b>5. L'IMPATTO DEI FATTORI ESOGENI SULL'ANDAMENTO DEL SETTORE</b> ..... 27

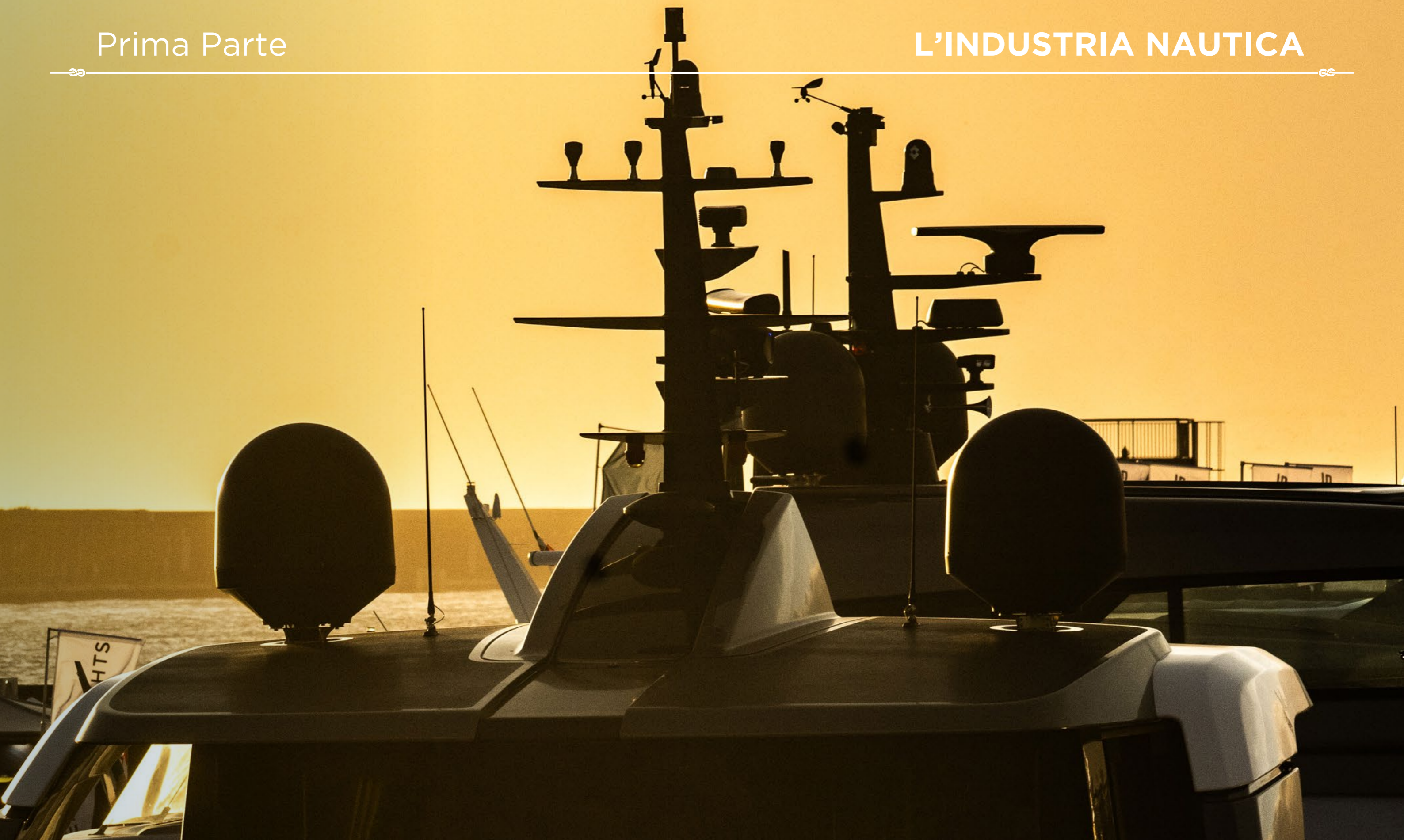
## Seconda parte

### IL DIPORTISMO

	<b>6. IL PARCO NAUTICO</b> ..... 33
	a. In Italia ..... 33
	b. Nel mondo ..... 41
	<b>7. LA RICETTIVITÀ</b> ..... 47
	a. In Italia ..... 47
	b. Nel mondo ..... 51
	<b>8. LE PATENTI NAUTICHE IN ITALIA</b> ..... 55

Prima Parte

L'INDUSTRIA NAUTICA





# IL QUADRO MACROECONOMICO DEL 2023

1.

a cura di Fondazione Edison<sup>1</sup>

## 1.a Scenario internazionale

Il 2023 è stato un anno di rallentamento per l'economia mondiale, sebbene non così marcato come inizialmente atteso, e di arresto per il commercio internazionale. Le ultime stime (ormai pressoché definitive) indicano, infatti, una crescita del 3,1% per la prima (dopo il 3,3% del 2022 e il 6,2% del 2021), mentre il secondo, nelle stime di Prometeia, è calato del -0,6% in termini reali (dopo una crescita del 3,0% nel 2022 e una del 9,5% nel 2021). Quanto all'inflazione, nel 2023 il calo è stato più rapido del previsto (a livello mondiale è scesa dal 9% del 2022 al 5% del 2023), soprattutto grazie al rientro dei prezzi degli energetici, tornati su valori più consoni.

Sulla dinamica economica dell'anno appena concluso hanno influito diversi fattori, di carattere geopolitico oltre che economico: conflitti irrisolti, e perdipiù ancora lontani da una soluzione, come *in primis* quello russo-ucraino; e conflitti "nuovi" come quello drammaticamente riesplso nel mese di ottobre 2023 con l'attacco di Hamas ai danni di Israele e a cui il governo di Netanyahu non ha esitato a rispondere pesantemente. Sul piano economico, le strozzature dal lato dell'offerta nel mercato dei beni, generate dapprima dalla crisi pandemica e successivamente dall'invasione russa dell'Ucraina, il forte aumento dei prezzi delle materie prime, soprattutto energetiche, e il sostegno alla domanda assicurato da politiche monetarie e fiscali fortemente espansive sono state all'origine di una impennata inflazionistica che ha indotto le banche centrali di numerosi Paesi ad avviare una restrizione monetaria come non si vedeva da decenni, forse più giustificata per gli Stati Uniti, alle prese con una inflazione da domanda, che non per l'Europa che ha dovuto invece fare i conti con una inflazione da costi legata ai forti rincari di energia e materie prime. Nel 2023 il tasso FED ha così raggiunto il 5,5%; quello fissato dalla BCE il 4,5%: per entrambe le banche centrali si tratta del valore più alto toccato dal 2001.

Ora, dopo gli *shock* degli ultimi anni, l'economia globale si sta tuttavia normalizzando. Gran parte degli squilibri stanno rientrando, con l'allentamento dei colli di bottiglia dal lato dell'offerta dei beni, la riduzione dei prezzi delle materie prime, per quanto ancora superiori ai livelli pre-crisi, e il miglioramento del mercato del lavoro sia in Europa che negli Stati Uniti, con conseguente sostegno al reddito delle famiglie e, dunque, ai consumi e all'attività economica. Con quest'ultima che, inoltre, beneficia del calo dell'inflazione il quale, a sua volta, apre la strada alla riduzione dei tassi di interesse, attesa a partire dalla metà del 2024. Anche a dicembre la Federal Reserve e la Banca Centrale Europea hanno infatti mantenuto invariati i tassi di politica monetaria, coerentemente con il processo disinflazionistico in atto, per quanto l'inflazione rimanga il "sorvegliato speciale" data la sua influenza sulle prospettive di crescita di Stati Uniti ed Europa e, in generale, dell'economia mondiale.

L'attenuazione degli squilibri non significa tuttavia che il 2024 sarà esente da problematiche. Permangono infatti fattori di fragilità che portano a prevedere una crescita moderata anche per il 2024. Tra questi, il (seppur lieve) rallentamento dell'economia americana (nelle previsioni dell'Oecd e del Fmi nel 2024 gli Stati Uniti cresceranno del +2,1% contro il +2,5% del 2023). L'Eurozona è in fase di stagnazione ormai da un anno (cresciuta dello 0,5% nel 2023, la previsione dell'Oecd per il 2024 è del +0,6%), con la Germania, un tempo economia più forte dell'area, che appare ora tra quelle in maggiori difficoltà. A ciò si aggiungono le difficoltà cinesi, legate alle tensioni nel mercato immobiliare e alla limitata efficacia delle misure messe in atto per rilanciare l'attività economica.

Ma è soprattutto la dinamica del commercio mondiale a rappresentare un elemento di debolezza. Come detto, nel 2023 esso si è ridotto dello -0,6% in termini reali rispetto al 2022 e nel 2024, nelle previsioni di Prometeia, tornerà a crescere di un esiguo +2,2%, con profonde differenze tra le maggiori aree economiche

<sup>1</sup> con il contributo di Marco Fortis e Monica Carminati



mondiali. Nello specifico, una buona parte del calo del commercio mondiale nel 2023 è da ascrivere alla esile crescita della Cina (alle prese con la deflazione e una forte crisi del proprio settore edilizio-immobiliare pesantemente indebitato), con un riflesso negativo anche sugli scambi intra-asiatici in tutto il Far East. Analogamente a ciò che sta accadendo in Europa con la crisi della Germania, che ha trascinato in recessione anche buona parte dei Paesi nordici e dell'Est e ha determinato un brusco stop negli scambi intracomunitari. Si può dire che, in parallelo con la pandemia e i conflitti in Ucraina e in Medio Oriente, il mondo ha visto incepparsi contemporaneamente due dei suoi principali motori economici, Cina e Germania.

A ulteriore ostacolo al commercio mondiale si aggiunge il problema degli attacchi alle navi nel Mar Rosso, che ha comportato la deviazione dei flussi commerciali, con conseguente aumento dei costi di spedizione e allungamento dei tempi di consegna, soprattutto per gli scambi dall'Asia all'Europa. Basti pensare che nel 2022 il 15% di tutto il trasporto marittimo è passato attraverso il Mar Rosso e che ora l'utilizzo della rotta attorno al Capo di Buona Speranza ha aumentato i tempi di viaggio del 30-50%: inevitabilmente i programmi di produzione in Europa hanno iniziato a risentirne, in particolare quelli delle case automobilistiche. L'utilizzo di rotte più lunghe ha inoltre aumentato il fabbisogno di capacità di trasporto marittimo globale a cui, quest'anno, l'offerta aggiuntiva di capacità di trasporto, che riflette i nuovi consistenti ordini di navi portacontainer dopo la pandemia, dovrebbe dare una risposta contribuendo a soddisfare la domanda crescente di trasporto marittimo e a calmierare in parte la pressione sui costi.

Con tutte queste incertezze, l'Asia in rallentamento e l'Europa ancora ferma, fare previsioni oggi sull'evoluzione del commercio mondiale nel 2024 è un vero azzardo, per quanto si stiano mostrando alcuni timidi segnali di miglioramento. Tuttavia, solo il rapido rientro dell'inflazione e un conseguente calo dei tassi di interesse potrà imprimere una significativa ripresa all'attività economica in Europa e agli scambi intra-comunitari, pur con tutti i dubbi del caso riguardo ai tempi di uscita dalla crisi della Germania. Mentre in Asia la chiave di volta potrebbe essere la ripartenza della Cina, che tuttavia è probabile che non rivedrà più i tassi di espansione di un tempo, il che potrebbe costituire una profonda linea di rottura con il passato per l'intera area del Far East. Il commercio dei servizi

è invece sostenuto dal ritorno ai livelli pre-pandemia del traffico aereo internazionale di passeggeri. Infine, altre nubi all'orizzonte sono quelle che gravano sui mercati delle *commodity*. Se il prezzo internazionale del Brent è rimasto inaspettatamente intorno agli 80 dollari al barile, grazie alla consistente offerta dell'Arabia Saudita e alla copiosa produzione statunitense, una eventuale intensificazione dei bombardamenti delle navi nel Mar Rosso potrebbero renderne ancora più rischioso il passaggio nel Canale di Suez, con possibili effetti al rialzo sui costi del trasporto e sul prezzo del petrolio. Quanto al prezzo del gas in Europa, le scorte sui livelli massimi, grazie a un inverno mite, e l'offerta abbondante l'hanno mantenuto intorno ai 40 euro per megawattora; ma rimane il rischio che un eventuale coinvolgimento o schieramento di altri Paesi nel conflitto in Medio Oriente possano aumentare temporaneamente le difficoltà di approvvigionamento e/o creare tensioni sui prezzi. Riguardo ai prezzi internazionali delle materie prime agricole bisognerà valutare gli effetti del Niño sui raccolti in America Latina, India e alcuni Paesi dell'Africa. I prezzi in dollari dei metalli non destano invece grosse preoccupazioni stante il rallentamento dell'economia cinese, sebbene una accelerazione della domanda, legata ad esempio agli investimenti per la transizione energetica, potrebbe nuovamente spingere verso l'alto i prezzi di alcuni di essi.

Entrando nel merito delle principali aree economiche, nel 2023 la crescita degli Stati Uniti è stata particolarmente sostenuta, aiutata dalla forte spesa al consumo, a sua volta trainata dal buon andamento del mercato del lavoro e dalla riduzione dei risparmi in eccesso accumulati dalle famiglie dall'inizio della pandemia, e dall'aumento della spesa pubblica. In molte altre economie avanzate la dinamica è stata invece più debole, in particolare in Europa, riflettendo gli effetti negativi dello shock dei prezzi energetici. Le economie dei mercati emergenti hanno generalmente continuato a crescere a un ritmo sostenuto, nonostante le condizioni finanziarie più restrittive, beneficiando del miglioramento dei quadri di politica macroeconomica, dei forti investimenti nelle infrastrutture in molti Paesi, tra cui l'India, e dei costanti miglioramenti in termini occupazionali. Quanto alla Cina, la riapertura dell'economia all'inizio dell'anno ha contribuito alla ripresa dell'attività economica, sebbene la debolezza della spesa al consumo e la continua contrazione nel settore immobiliare stiano pesando sulla domanda interna.

Per quanto riguarda l'Eurozona, in particolare, la debolezza che fino a metà 2023 sembrava caratterizzare soprattutto la Germania si è poi estesa ad altri Paesi dell'area, peggiorando ulteriormente le già poco rosee prospettive di crescita. Nel 2023 la crescita dell'Uem non è andata oltre lo 0,5% e nel 2024 si manterrà su livelli simili, fermandosi al +0,6% nelle previsioni dell'Oecd e raggiungendo il +0,8% in quelle della Commissione Europea. La scadenza delle misure adottate per far fronte alla crisi energetica e contrastare l'impoverimento delle famiglie, unitamente alla necessità di riportare le finanze pubbliche su un sentiero di maggiore sostenibilità - a meno di nuovi shock - lascia poco spazio a iniziative di sostegno all'attività economica da parte della politica di bilancio. Senza contare che gli effetti della restrizione monetaria su consumi privati e investimenti continueranno a manifestarsi, e verosimilmente a intensificarsi. Anche in Europa, come negli Stati Uniti, la tenuta del mercato del lavoro darà un contributo positivo alla formazione del reddito delle famiglie ma, a differenza di quelle americane, le famiglie europee sono caratterizzate da una propensione al risparmio maggiore rispetto a quella pre-pandemia, lasciando intravedere la possibilità di consumi privati relativamente deboli anche nella prima metà del prossimo anno. Con due conseguenze: minori spinte al rialzo sui prezzi dal lato della domanda, ma anche attese di un ritmo minore di crescita. Tutto ciò, unitamente alla crescita debole degli altri partner commerciali, si tradurrà in una maggiore cautela nelle decisioni di ampliamento della capacità produttiva da parte delle imprese e, dunque, in un freno alla crescita.

## 1.b L'economia italiana

Nel contesto sopra descritto, l'economia italiana è cresciuta del +0,9% nel 2023, una performance di tutto rispetto se confrontata con la dinamica registrata nelle principali economie europee: il Pil della Germania si è infatti contratto del -0,3%; quello del Regno Unito è cresciuto di un esiguo +0,3%. Quanto alla Francia, che molti ritenevano potesse crescere più dell'Italia, ha limitato la sua crescita allo 0,7%, mentre riguardo alla Spagna, che nel 2023 è cresciuta del +2,5%, occorre considerare che tra i cinque grandi Paesi europei è quello uscito con maggior ritardo dalla crisi pandemica e che oggi sta semplicemente recuperando il terreno perduto; al contrario dell'Italia che, invece, ha alle

spalle un biennio di crescita straordinaria (+12,8% cumulato nel 2021-2022) e che, tra le grandi economie europee, è stata la prima a riprendersi dopo la pandemia, ritrovandosi tuttora davanti alla Spagna rispetto ai livelli pre-covid.

La tenuta dell'economia italiana nel 2023, unitamente al forte biennio di ripresa precedente, ha infatti permesso all'Italia di mantenere alla fine del quarto trimestre 2023 il primato di crescita del Pil rispetto al quarto trimestre 2019, precedente l'inizio della pandemia, tra i principali Paesi europei (+4,2% a fronte del +1,8% della Francia, +2,9% della Spagna, +1,0% del Regno Unito e solo +0,1% della Germania). Nel confronto con gli altri Paesi facenti parte del G7, l'Italia è cresciuta anche più del Giappone, che registra un aumento del 2,8%, mentre è appena dietro il Canada, che presenta un incremento del 4,5%. Soltanto gli Stati Uniti, nel G7, viaggiano ad un altro ritmo, con un progresso dell'8,2% rispetto ai livelli pre-Covid19. Ma va sottolineato che né gli USA né il Canada hanno sperimentato nel 2020 i severi *lockdown* che hanno bloccato le economie europee.

Nel 2023 sono diversi i fattori che hanno pesato sull'Italia rallentandone la crescita, alcuni 'nostri', altri 'importati' dal contesto esterno. Tra i primi, la fine dei superbonus edilizi, che ha influito non solo sul rallentamento delle costruzioni, ma anche sulle forniture ad essa connesse con un sensibile calo della produzione manifatturiera e un forte smaltimento delle scorte; e l'esaurirsi del Piano Industria 4.0 che ha determinato una frenata degli investimenti delle imprese. Tra i secondi, gli alti tassi di interesse conseguenti alla politica monetaria restrittiva messa in atto dalla Bce che hanno ulteriormente rallentato gli investimenti produttivi; e il forte calo del commercio mondiale.

Soffermandoci in particolare su quest'ultimo, molteplici sono le cause che ne hanno determinato la contrazione, riconducibili all'apprezzamento del dollaro, all'elevata inflazione e agli alti tassi di interesse. Il tutto intrecciato con la debole crescita della Cina e la crisi della Germania, a loro volta origine della paralisi degli scambi intra-asiatici e degli scambi intra-Ue, e con i postumi della pandemia e della guerra russo-ucraina. Nello specifico, secondo le ultime statistiche trimestrali della WTO, la flessione dell'export mondiale di merci in dollari correnti rilevata nei primi tre trimestri del 2023 è stata pari al -5,6%. Calo, questo, cui hanno contribuito le forti cadute delle esportazioni dell'Africa (-12,3%) e dell'Asia (-7,8%), ma anche il



rallentamento dell'Unione europea (+0,8% contro il +9,5% dei primi tre trimestri del 2022).

Le statistiche mensili della WTO, disponibili per i singoli Paesi (ma non per l'aggregato mondo) e aggiornate al mese di dicembre 2023, evidenziano in particolare flessioni per tutti i maggiori Paesi asiatici: l'export di merci in dollari correnti, rispetto al periodo gennaio-dicembre 2022, è calato del -4,6% in Cina; -11,3% in Indonesia; -4,0% in Giappone; -7,5% in Corea del Sud; -7,6% nelle Filippine; -9,5% a Taiwan; -4,7% in Vietnam; -1,0% in Thailandia; -11,1% in Malesia; -7,7% a Singapore. Ma si registrano rallentamenti anche per gran parte dei principali Paesi europei: Regno Unito -2,3%; Paesi Bassi -3,1%; Spagna +1,9% (contro il +9,3% del gennaio-dicembre 2022); Germania +0,8% (contro il +2,4%).

In tale contesto, in Italia, diversi importanti settori manifatturieri hanno iniziato a registrare un sensibile calo degli ordini e ad accusare già dal terzo trimestre una preoccupante contrazione dell'export. Ciò è avvenuto in particolare per i beni più legati all'edilizia e al settore immobiliare, come mobili o rubinetti, in arretramento in molti Paesi destinatari delle nostre vendite estere, sia per gli alti tassi di interesse sia anche per alcune criticità locali, come nel caso dell'immobiliare cinese, in sofferenza per l'elevato indebitamento. Complessivamente, il 2023 si è chiuso con una crescita pressoché nulla delle esportazioni (+0,1%) e una flessione del -10,3% delle importazioni italiane.

All'interno di questa dinamica non propriamente brillante del nostro commercio con l'estero si rileva, tuttavia, la tenuta dell'export italiano verso i Paesi extra-Ue. In base agli ultimi dati diffusi dall'Istat, l'export verso i Paesi extra-UE nel 2023 ha fatto registrare un buon +2,6% rispetto al 2022, con un saldo commerciale record al netto dell'energia di quasi 115 miliardi di euro. In particolare, hanno retto bene le nostre esportazioni verso il Far East, nonostante le difficoltà di quest'area geografica: l'export italiano complessivo verso la Cina è aumentato del +16,8% (trainato dai prodotti farmaceutici, ma anche dagli articoli di abbigliamento e dai prodotti in pelle), mentre quello verso l'India è cresciuto del +7,6% (con i macchinari a fare da traino) e quello verso l'insieme dei Paesi Asean del +5,3% (grazie soprattutto ai macchinari e agli apparecchi elettronici ed ottici). In crescita anche le esportazioni verso gli Stati Uniti (+3,4%), sospinte dai mezzi di trasporto, dai macchinari e apparecchi e dagli articoli farmaceutici.

Oltre alla tenuta dell'export verso i Paesi extra-Ue, tra

i fattori che hanno consentito all'Italia di chiudere il 2023 molto meglio delle due principali economie europee - Regno Unito e Germania - e di superare la crescita della Francia, vi è stata la dinamica dei consumi privati che, seppur in rallentamento nel quarto trimestre, sono cresciuti del +1,2% rispetto al 2022, trainati dai consumi di beni durevoli e servizi. In Francia, la spesa delle famiglie è infatti ferma al +0,5%, mentre in Germania è ancora crisi nera: -0,8% rispetto al 2022. Quanto al Regno Unito - di cui ancora non si dispone del dato complessivo del 2023 - la crescita acquisita dei consumi dopo i primi tre trimestri del 2023 è pari al +0,5%. In Europa, a parte la Spagna che sta recuperando il terreno perduto e sta facendo registrare un +1,7%, gran parte dei Paesi del Nord e dell'Est Europa, sono alle prese con consumi privati in caduta libera o fermi: Finlandia -1,0%, Repubblica Ceca -3,2%, Lettonia -1,0%, Lituania -1,1%, Austria -0,4%, Paesi Bassi +0,4%. Quanto al G7, a parte gli Stati Uniti (+2,4%) e il Canada (+1,7%), nessun Paese ha fatto meglio dell'Italia quanto a spesa delle famiglie.

Un altro aspetto positivo per l'economia italiana è rappresentato dal mercato del lavoro: il tasso di occupazione, su base mensile, ha raggiunto a dicembre il 62% (il picco più alto degli ultimi 20 anni), mentre il tasso di disoccupazione è sceso al 7,2% (dal 7,9% di inizio anno); in flessione anche il tasso di disoccupazione giovanile, sceso al 21,6% (dal 22,6% di gennaio). Il numero degli occupati ha così raggiunto le 23.771 unità, massimo storico degli ultimi venti anni.

Infine, per quanto riguarda l'inflazione, l'indice nazionale dei prezzi al consumo si è gradualmente ridotto nel corso dell'anno, complice il calo dei prezzi energetici, passando dal 10% tendenziale nel mese di gennaio allo 0,6% del mese di dicembre, configurandosi tra i più bassi dell'UE. Nella media 2023 i prezzi risultano accresciuti del 5,7%, in deciso rallentamento rispetto all'8,1% del 2022. L'inflazione di fondo, al netto delle componenti volatili (cibo ed energia) è risultata invece pari al +5,1% (da +3,8% del 2022). È quindi all'inflazione core che si dovrà prestare maggiore attenzione nei prossimi mesi per capire se effettivamente essa convergerà stabilmente all'obiettivo del 2% previsto per il 2025. Ciò permetterà un allentamento della politica monetaria, con riflessi positivi sulle condizioni finanziarie di famiglie e imprese; terminerà anche la forte riallocazione dei portafogli finanziari verso i *bond*, favorendo nuovamente i consumi e l'investimento in attività reali.

Nel contesto sopra descritto di rallentamento dell'economia italiana in generale, e dell'export in particolare, **il settore della cantieristica nautica** rappresenta un'eccezione positiva, apparendo immune da tutti i fattori di criticità che hanno pesato sull'economia del Paese: nel 2023 la nautica da diporto italiana ha infatti avuto il suo anno migliore in assoluto, **raggiungendo la cifra record di 4 miliardi di euro di export, in crescita del 15,9% rispetto al già eccellente 2022 (figura 1.1)**. E a livello mondiale conserva ampiamente il primato per ordini di maxi-yacht con 600 yacht commissionati e/o in costruzione per oltre 22.000 metri complessivi, seguita a grande distanza dalla Turchia (con 132 yacht in costruzione per circa 6.000 metri complessivi) e dai Paesi Bassi (80 yacht e quasi 5.000 metri commissionati), solo per citare le prime tre posizioni a livello mondiale. Considerando, inoltre, i prodotti manifatturieri che nel 2023 hanno esportato per almeno 3 miliardi di euro, il comparto della cantieristica nautica si colloca al settimo posto in Italia per incremento dell'export rispetto all'anno precedente, dopo le apparecchiature elettriche, gli autoveicoli, le macchine utensili, i prodotti per la cosmesi, le altre

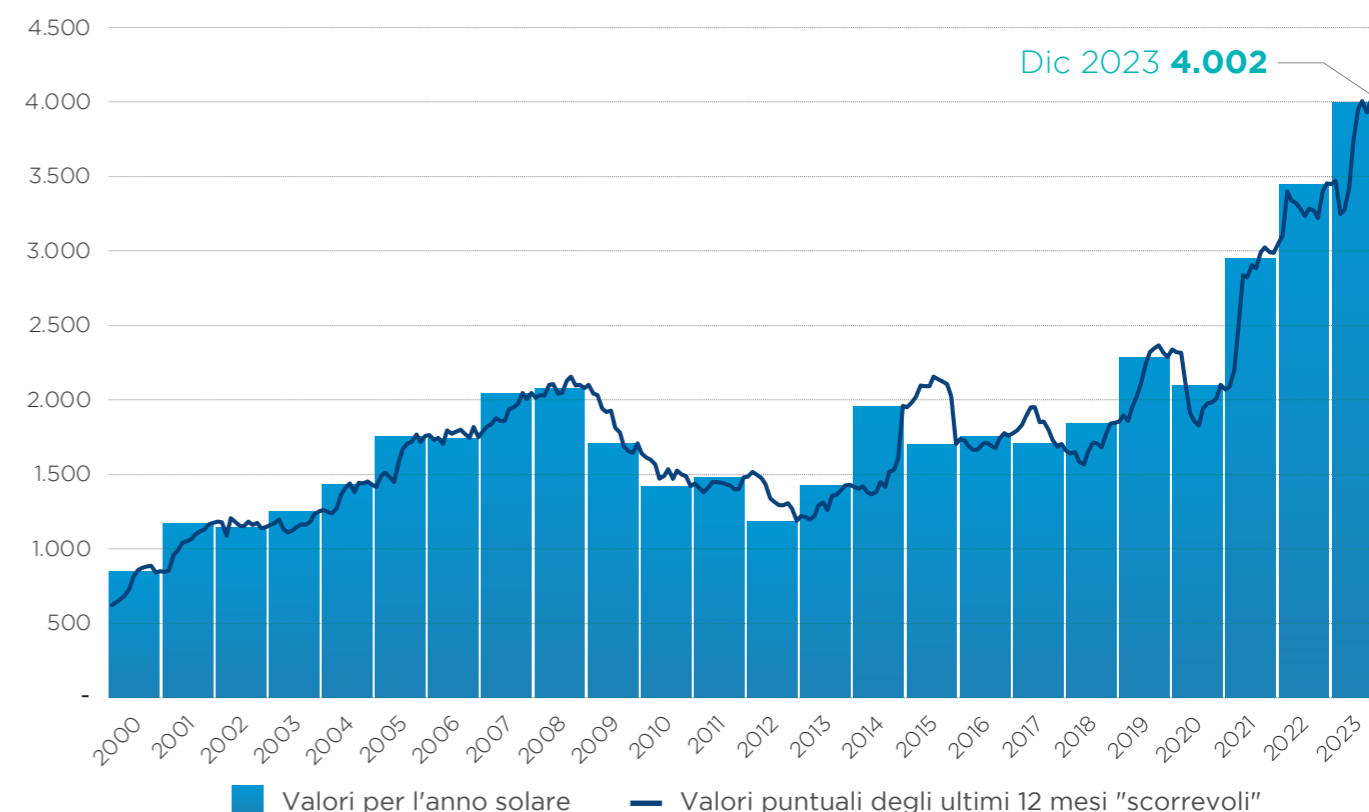
macchine di impiego generale e le macchine di sollevamento e movimentazione.

Tirando le somme, sebbene le previsioni siano di un 2024 in salita, la speranza è che gli investimenti legati al PNRR possano controbilanciare gli elementi di debolezza della domanda interna ed internazionale, consentendo al nostro Paese di mantenere la leadership nel tasso di crescita del PIL a medio-termine tra le più grandi economie europee. Sul fronte esterno, per quanto le vicende geopolitiche aumentino il rischio che il processo di disinflazione possa essere in qualche modo arrestato per via dei loro riflessi sulla tenuta delle catene di approvvigionamento e sui prezzi delle materie prime, le probabilità che l'Italia possa entrare in recessione sono sempre meno.

Se nel 2021 e 2022 l'Italia ha sorpreso tutti per crescita e nel 2023 la sua dinamica non è stata così negativa come previsto da molti, se il PNRR andrà finalmente a regime spostando risorse aggiuntive sul Piano Transizione 5.0, nel 2024 il nostro Paese potrebbe di nuovo battere le previsioni.

Fig. 1.1 Export italiano di imbarcazioni da diporto e sportive

ultimi 12 mesi "scorrevoli"; milioni di euro; aggiornato a dicembre 2023



Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati Istat



# L'INDUSTRIA DELLA NAUTICA IN ITALIA: PRECONSUNTIVO 2023

2.

A cura di Confindustria Nautica

## 2.a I comparti dell'industria nautica: preconsuntivo 2023

In questo capitolo viene presentato l'andamento del fatturato dell'industria nautica per il 2023, sia per quanto riguarda il comparto della cantieristica e della produzione di accessori e motori, sia in merito alle attività dei porti turistici.

Per quanto riguarda il primo punto, le indicazioni fanno ipotizzare che i dati definitivi di consuntivo per il 2023 (che saranno pubblicati nella prossima edizione di LOG a settembre 2024) si attesteranno quasi certamente su una crescita del comparto della nautica.

Fra i fattori determinanti che alimentano tale crescita si deve sicuramente annoverare l'exploit di crescita dell'export della produzione cantieristica, che, come annunciato nel *capitolo 1*, ha raggiunto nell'anno scorrevole terminante a dicembre 2023 il massimo valore storico di 4 miliardi di euro, e i portafogli ordini dei cantieri italiani di yacht e superyacht, che per molti operatori coprono addirittura il prossimo triennio.

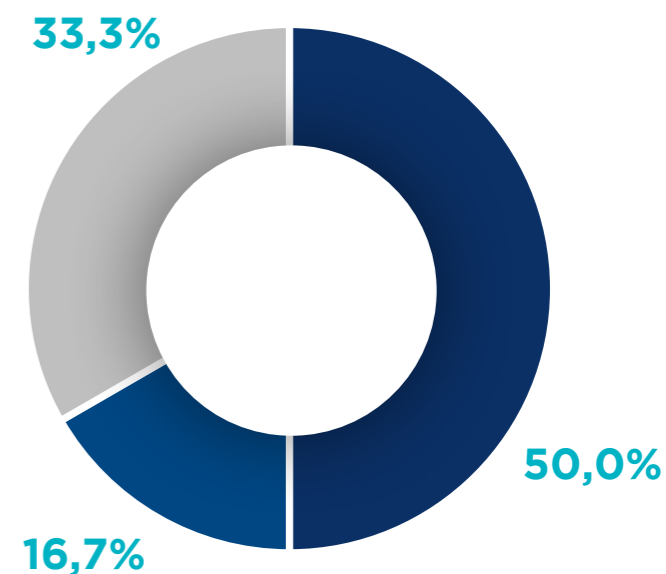
I dati sull'andamento del mercato per l'anno nautico in corso derivano dall'analisi dell'indagine statistica relativa alle stime del fatturato nautico, condotta dall'Ufficio Studi nel mese di febbraio 2024 sulla base di un campione significativo di aziende Associate.

Le imprese dell'industria nautica, archiviati gli ottimi risultati del 2022, dimostrano ancora una elevata fiducia nel mercato, con buone aspettative. Gli esiti dell'indagine rilevano differenti dinamiche di produzione e vendita nei singoli comparti dell'industria nautica; pertanto, si è ritenuto opportuno, nell'ambito del settore della cantieristica, illustrare separatamente le elaborazioni relative al segmento dei superyacht (imbarcazioni di lunghezza superiore ai 24 metri) rispetto a quelle relative al segmento delle "unità da diporto fino a 24m" (imbarcazioni di lunghezza inferiore ai 24 metri).

Per quanto riguarda il segmento dei superyacht (*figura 2.1*), le attese sono positive. Nessuna azienda si

Fig. 2.1 **Superyacht**  
Variazione di fatturato per l'anno 2023 rispetto al 2022  
valori percentuali

- Oltre +20%
- Oltre +10% entro +20%
- Oltre +5% entro +10%
- Entro +5%
- Stabile
- Entro -5%
- Oltre -5% entro -10%
- Oltre -10% entro -20%
- Oltre -20%



Fonte: Indagine statistica Ufficio Studi Confindustria Nautica fra le aziende associate





attende un peggioramento: due terzi degli intervistati riferisce un aumento del fatturato, e solo un terzo delle aziende prevede che il risultato per il 2023 sarà stabile rispetto all'anno precedente. Per quanto riguarda la crescita, metà del campione la prevede di oltre il 20% rispetto al 2022, il 17% compresa tra 10% e 20%.

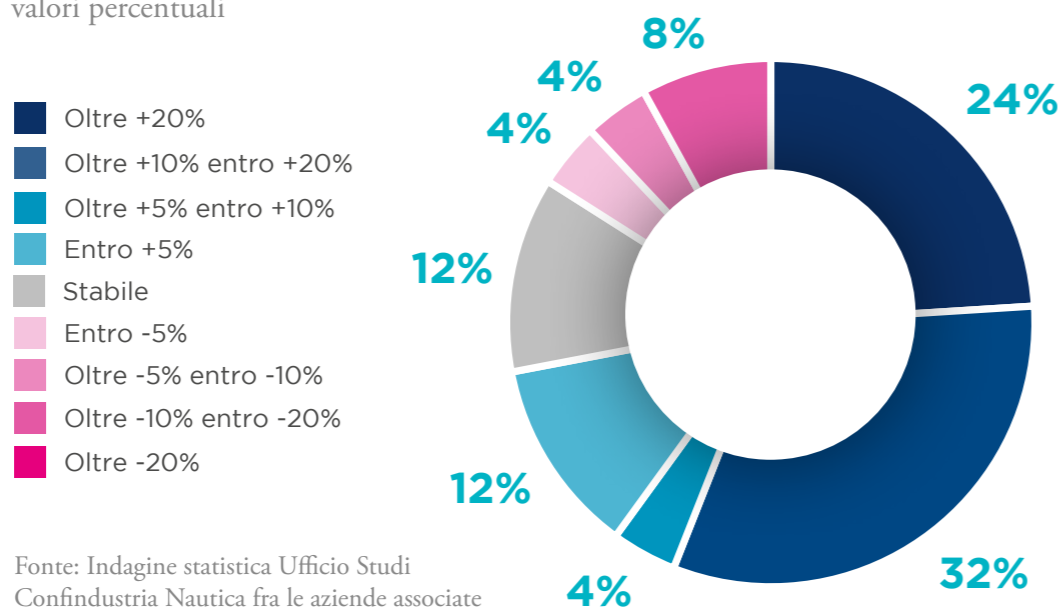
La **figura 2.2** mostra l'analisi relativa al fatturato preconsuntivo per le unità da diporto fino a 24m, escluso

il segmento dei superyacht.

Le aspettative in questo caso sono più articolate, ma comunque anticipano un quadro complessivamente positivo. Quasi tre quarti delle aziende intervistate annuncia una crescita, il 12% prevede un dato stabile, il 16% riferisce che il fatturato del 2023 vedrà una riduzione rispetto al 2022.

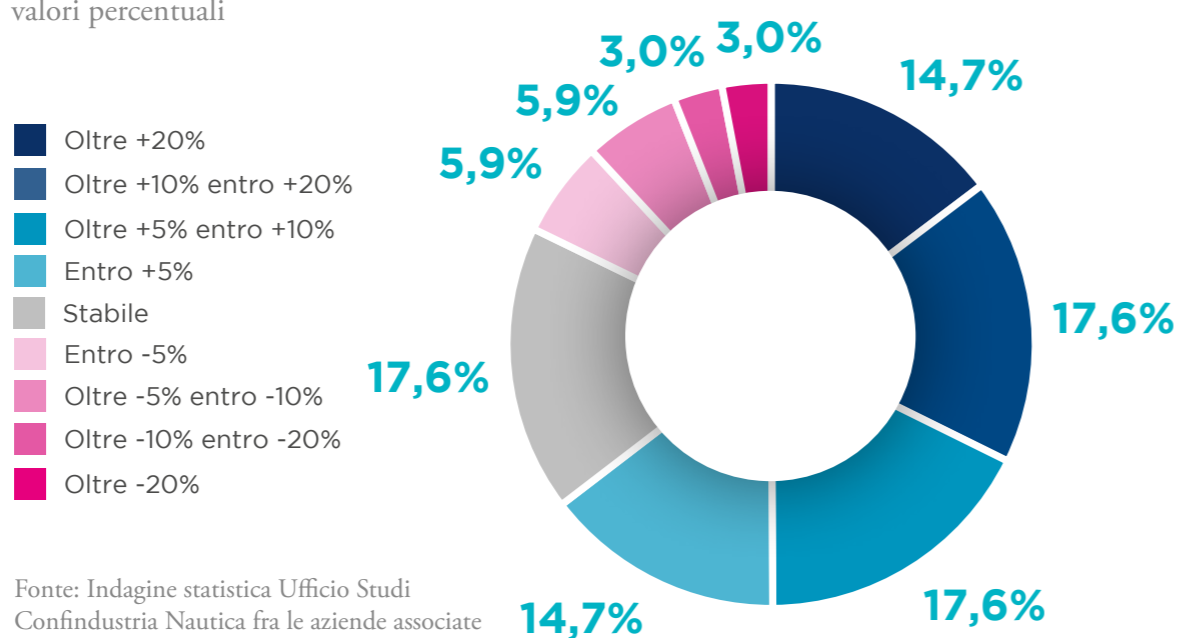
Un quarto del campione prevede che la crescita supererà il 20%, un terzo che si attesterà tra il 10 e il 20%, il

**Fig. 2.2** ~~~~~ **Unità da diporto fino a 24m**  
**Variatione di fatturato per l'anno 2023 rispetto al 2022**  
valori percentuali



Fonte: Indagine statistica Ufficio Studi Confindustria Nautica fra le aziende associate

**Fig. 2.3** ~~~~~ **Accessori e motori**  
**Variatione di fatturato per l'anno 2023 rispetto al 2022**  
valori percentuali



Fonte: Indagine statistica Ufficio Studi Confindustria Nautica fra le aziende associate

16% annuncia un aumento più modesto (entro il 10%). Nella **figura 2.3** si osservano infine le aspettative del campione relativo ai comparti degli accessori e dei motori.

Anche in questo caso le risposte del campione sono state piuttosto articolate, fotografando comunque una situazione favorevole dei comparti: due terzi degli intervistati prevedono una crescita del fatturato 2023 rispetto all'anno precedente, il 17,6% riferisce un dato sostanzialmente stabile, mentre il 17,8% indica una variazione negativa.

In particolare, un terzo del campione prevede una crescita oltre il 10% o oltre il 20%, un terzo indica un aumento più modesto, compreso entro il 10%. Le riduzioni di fatturato previste dal 17,8% delle aziende sono in gran parte modeste: per il 12% si dovrebbero attestare entro un -10%, e solo il 6% del campione prevede una diminuzione del fatturato oltre il 10 o oltre il 20% rispetto al 2022.

### 2.b L'andamento dei servizi portuali turistici nel 2023

L'andamento dei servizi portuali turistici per l'anno solare 2023 è stato stimato da Assomarinas attraverso un'indagine effettuata fra i propri associati

nel mese di settembre 2023.

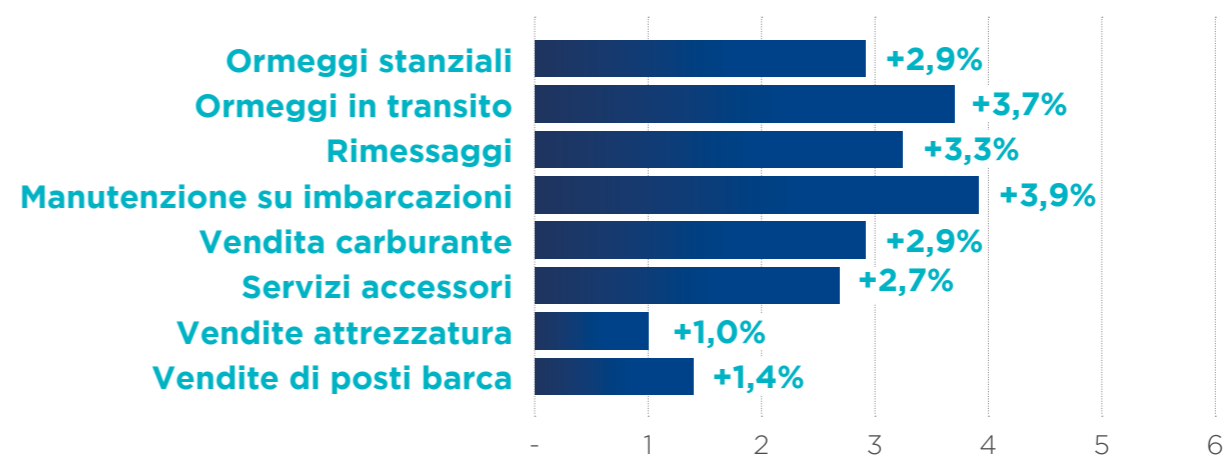
I dati previsionali stimano per l'anno 2023 una crescita per tutte le voci che vanno a comporre il fatturato dei porti turistici (**figura 2.4**): il buon andamento della nautica ha saputo trainare anche il mercato dei servizi portuali turistici.

Secondo l'indagine annuale, infatti, nel 2023 gli ormeggi stanziali in Italia sono cresciuti del 2,9%, mentre gli ormeggi in transito hanno registrato un +3,7%. Tutte le attività analizzate mostrano una crescita di fatturato, in un range compreso tra un più modesto +1% per le vendite di attrezzature e un aumento del 3,9% per la manutenzione delle imbarcazioni.

Lo sfruttamento degli spazi a terra e nei capannoni per le attività di rimessaggio evidenzia un +3,3%, il fatturato delle vendite di carburante cresce del 2,9%, i servizi accessori vedono un incremento del 2,7% e le vendite di posti barca mostrano un aumento dell'1,4%.

Si tratta di un segnale positivo e di continuità, dopo l'ottimo andamento degli anni passati, che seguiva a sua volta una battuta di arresto del comparto registrata nel 2020 a causa degli effetti della pandemia da Covid19.

**Fig. 2.4** ~~~~~ **Mercato dei servizi portuali turistici: andamento 2023**  
35 risposte



Fonte: Indagine statistica Assomarinas fra le aziende associate



# IL SETTORE DEI SUPERYACHT

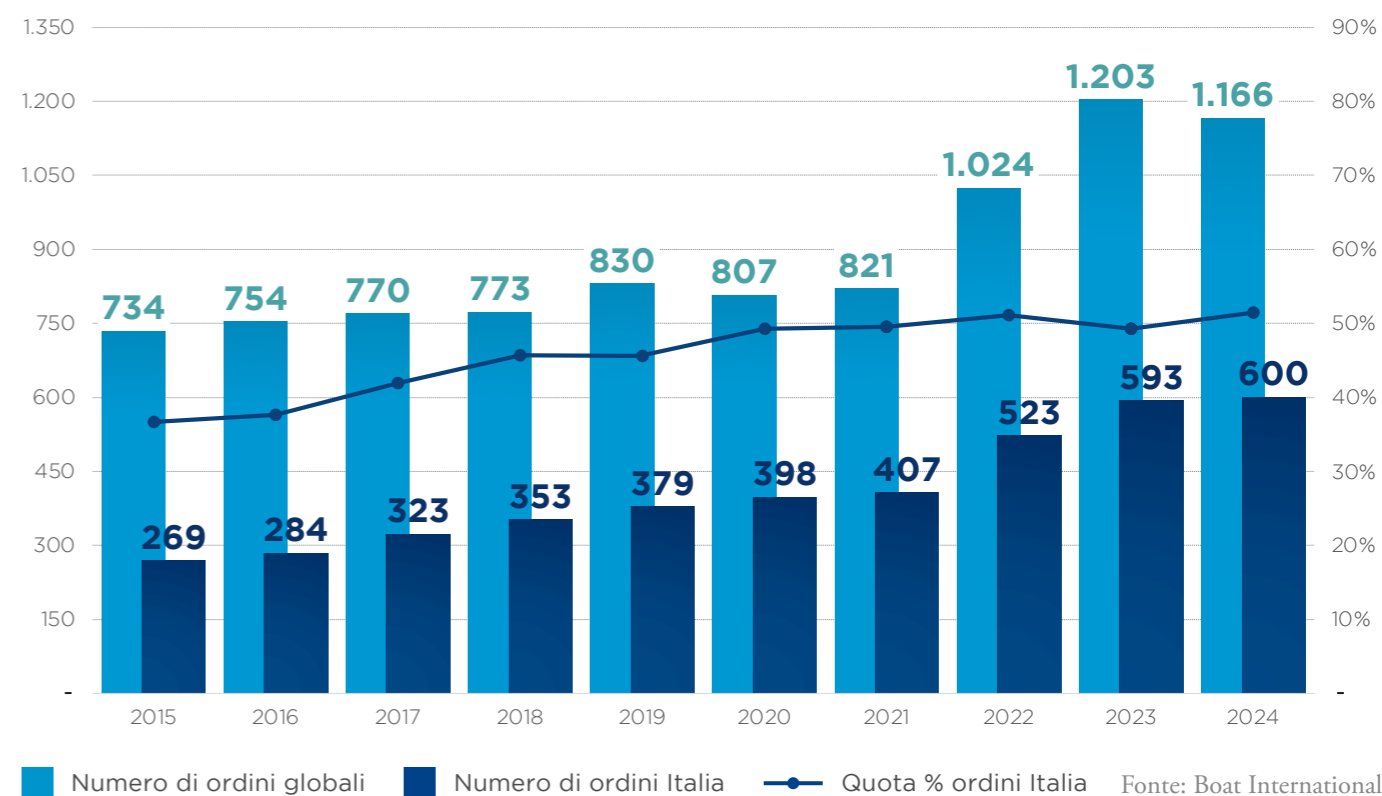
3.

A cura di Confindustria Nautica

L'Italia conferma la propria leadership mondiale nel settore dei superyacht anche nel 2024. Il Global Order Book elaborato da Boat International posiziona l'industria italiana al vertice per gli ordini delle unità superiori a 24 metri, con 600 yacht in costruzione su un totale di 1.166 a livello globale. Come indicato nella *figura 3.1* la quota italiana rappresenta oltre la metà degli ordini mondiali, con il 51,4% del totale, con un incremento di 7 unità rispetto al 2023. La crescita del mercato italiano, seppure inferiore rispetto a quella registrata negli ultimi anni, costituisce un segnale positivo laddove il mercato globale presenta una lieve contrazione di ordini pari al -3,1% rispetto al 2023. Nella classifica per numero di ordini seguono l'Italia Turchia, Regno Unito e Paesi Bassi, rispettiva-

mente con 132, 93 e 80 unità in costruzione. A livello di lunghezza complessiva degli ordini, il podio vede sempre l'Italia sul gradino più alto con 22.468 metri, seguita da Turchia (5.838 metri), Paesi Bassi (4.959 metri) e Regno Unito (2.419 metri). L'Italia risulta prima anche nel ranking basato sul gross tonnage complessivo con 220.068 GT, seguita dalla Germania (86.903 GT) e dai Paesi Bassi (86.376 GT). Il gross tonnage medio per gli ordini di queste tre nazioni risulta molto vario e rispecchia le rispettive specializzazioni: gigayacht per la Germania (media di 4.138 GT), megayacht per i Paesi Bassi (media di 1.080 GT) e superyacht per l'Italia (media di 367 GT).

**Fig. 3.1** Andamento degli ordini globali di superyacht e quota italiana anni 2015-2024





## 4. I TREND DI MERCATO

A cura di Confindustria Nautica

### 4.a Comparti dell'industria nautica: sentiment 2024

L'indagine statistica promossa fra le Aziende associate a Confindustria Nautica nel mese di febbraio 2024 ha permesso di analizzare il sentiment degli imprenditori sull'andamento del mercato per l'anno in corso. Come nel capitolo 2, anche in questo caso gli esiti dell'indagine rivelano differenti dinamiche di produzione e vendita nei singoli comparti dell'industria nautica; pertanto, si è ritenuto opportuno, nell'ambito del settore della cantieristica, illustrare separatamente le elaborazioni relative al segmento dei superyacht (imbarcazioni di lunghezza superiore ai 24 metri) rispetto a quelle relative al segmento delle "unità da diporto fino a 24m".

Per il comparto della cantieristica, il segmento dei superyacht dimostra ancora un'elevata fiducia nel mercato (figura 4.1). Più dell'83% del campione analizzato prevede una crescita, mentre il restante 16,7% si aspetta una situazione stabile rispetto all'anno precedente. Per quanto riguarda la crescita, metà del campione la at-

tende di oltre il 10% o oltre il 20% rispetto al 2023.

Le aspettative non risultano altrettanto positive per il segmento delle "unità da diporto fino a 24m", come mostrato in figura 4.2. Infatti, solo il 32% dei rispondenti prevede un andamento positivo per l'anno in corso, la stessa percentuale si attende una stabilità del fatturato ed il 36% prevede una flessione. Nello specifico, il 24% del campione analizzato prevede una crescita superiore al 10 o al 20%, mentre la stessa percentuale ipotizza una riduzione del fatturato di oltre il 10 o il 20%.

Nella figura 4.3 si osservano infine le aspettative del campione relativamente ai comparti degli accessori e dei motori.

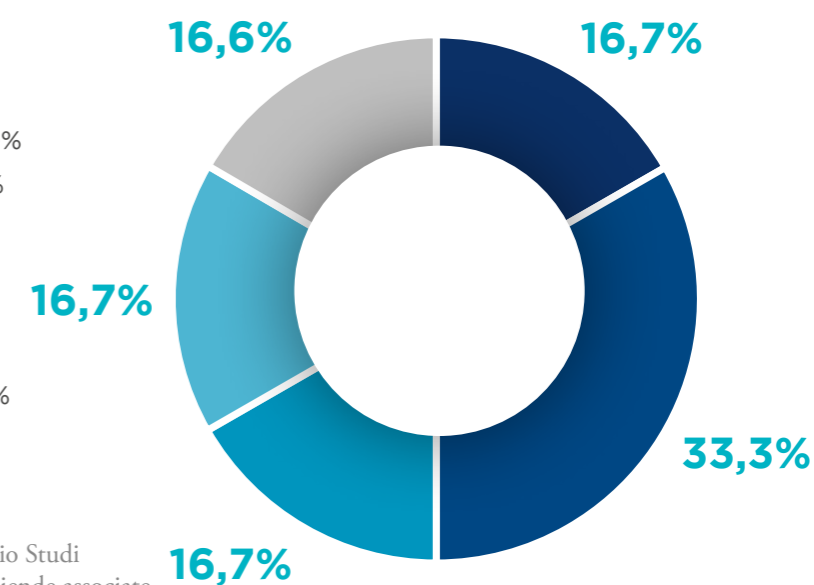
Anche in questo caso il quadro risulta piuttosto eterogeneo: circa il 41% dei rispondenti prevede una crescita del fatturato 2024 rispetto all'anno precedente, il 41,2% si attende un dato stabile e il 17,6% una contrazione del mercato. In particolare, quasi il 21% dei partecipanti all'indagine ipotizza un aumento di oltre il 5% o oltre il 10% del fatturato.

I dati sopra esposti trovano riscontro nelle indicazioni

Fig. 4.1 ~~~~~ **Superyacht**  
Aspettative di fatturato per l'anno 2024 rispetto al 2023

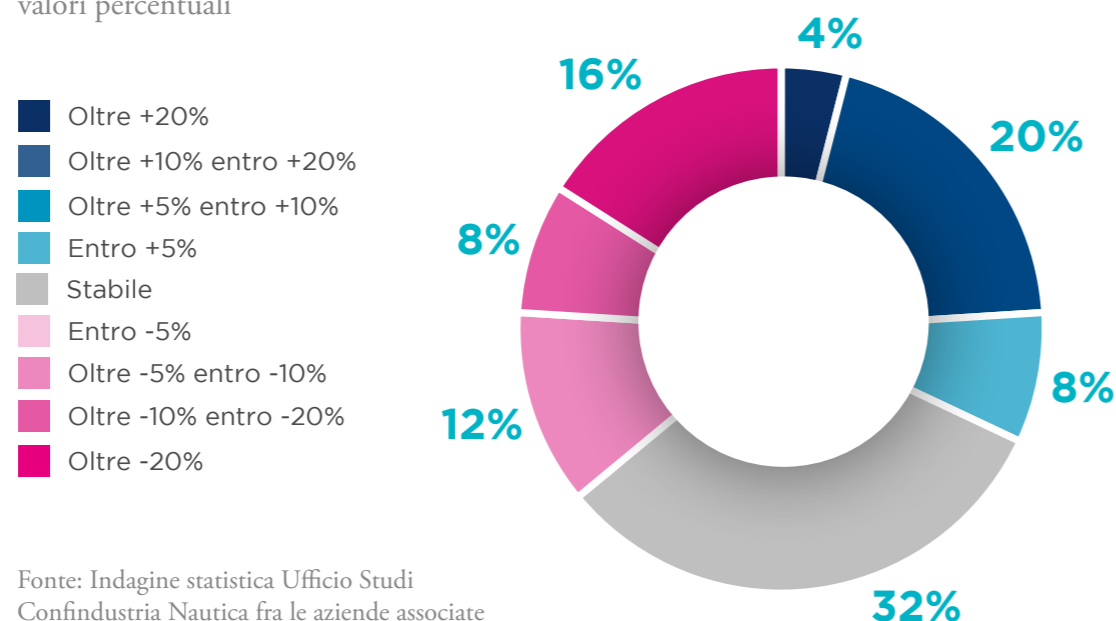
valori percentuali

- Oltre +20%
- Oltre +10% entro +20%
- Oltre +5% entro +10%
- Entro +5%
- Stabile
- Entro -5%
- Oltre -5% entro -10%
- Oltre -10% entro -20%
- Oltre -20%



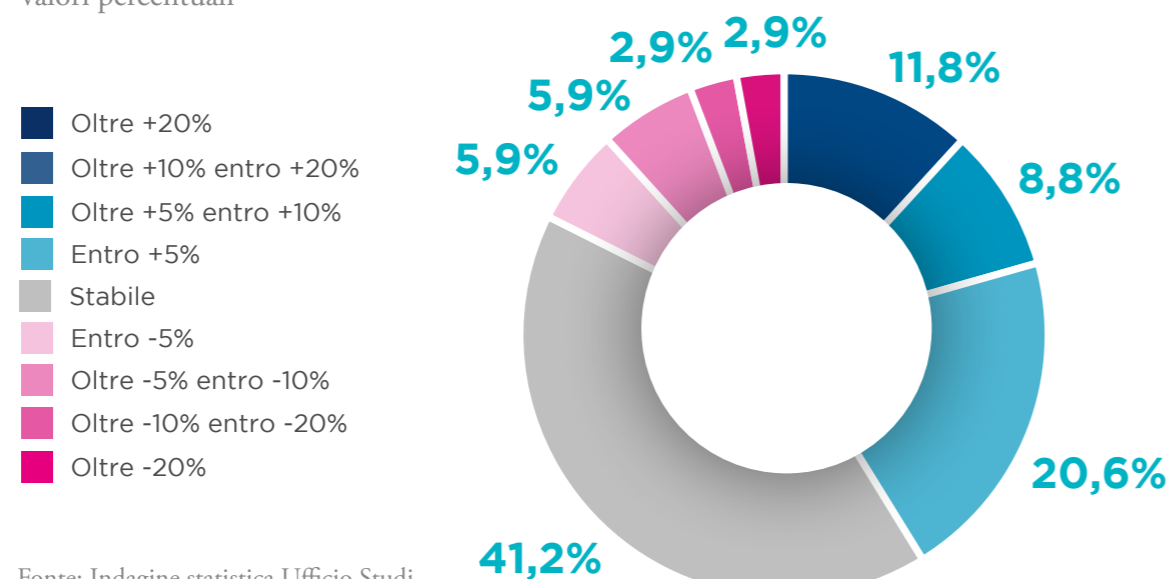
Fonte: Indagine statistica Ufficio Studi Confindustria Nautica fra le aziende associate

**Fig. 4.2** ~ Unità da diporto fino a 24m  
Aspettative di fatturato per l'anno 2024 rispetto al 2023  
valori percentuali



Fonte: Indagine statistica Ufficio Studi Confindustria Nautica fra le aziende associate

**Fig. 4.3** ~ Accessori e Motori  
Aspettative di fatturato per l'anno 2024 rispetto al 2023  
valori percentuali

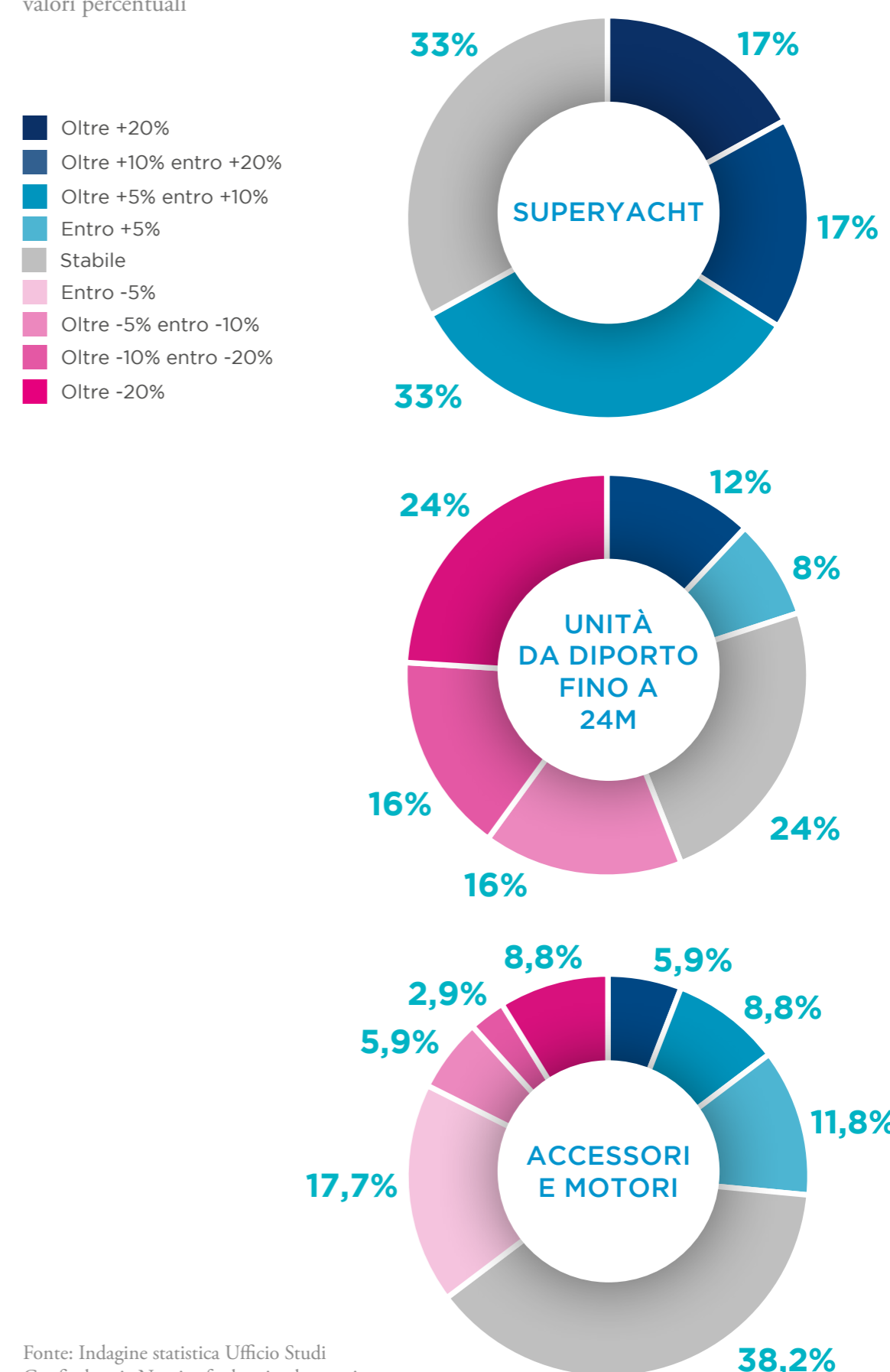


Fonte: Indagine statistica Ufficio Studi Confindustria Nautica fra le aziende associate

ni fornite dalle aziende che hanno preso parte all'indagine, relativamente alla variazione della consistenza del proprio portafoglio ordini a febbraio 2024, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Nella *figura 4.4* si osserva che per il 67% dei produttori di superyacht gli ordini ricevuti nel periodo considerato sono in aumento e per il 33% sono rimasti stabili. In particolare, circa un terzo del campione segnala un

aumento del numero di ordini di oltre il 10 o oltre il 20%. Per il segmento delle "unità da diporto fino a 24m", invece, solamente il 20% del campione ha osservato una crescita del portafoglio ordini, il 24% un dato stabile e il 56% una contrazione. Infine, circa il 27% delle imprese del comparto accessori/motori segnala un incremento, il 38,2% una stabilità e il restante 35,3% una diminuzione del numero di ordini ricevuti.

**Fig. 4.4** ~ Variazione del portafoglio ordini a febbraio 2024 rispetto a febbraio 2023  
valori percentuali



Fonte: Indagine statistica Ufficio Studi Confindustria Nautica fra le aziende associate



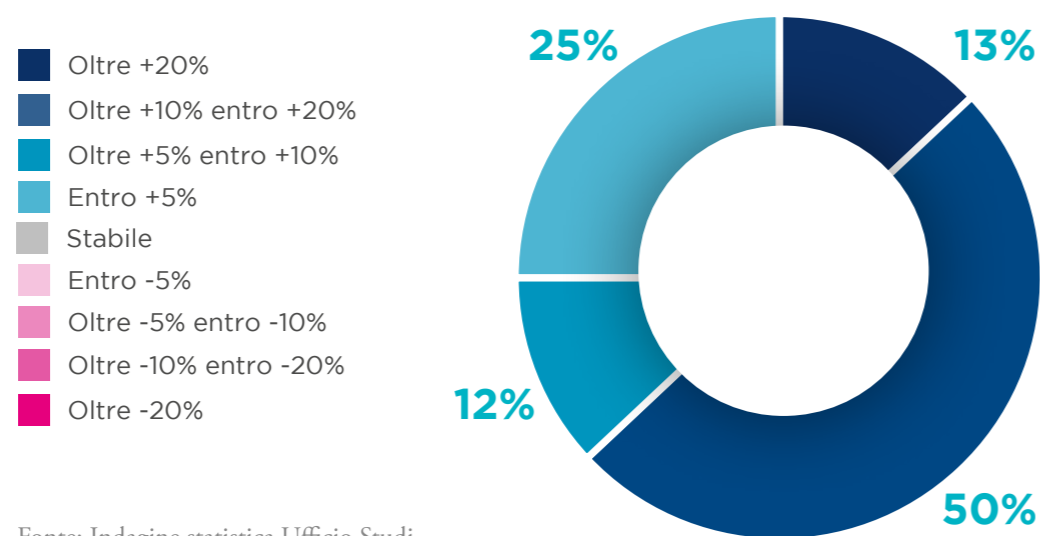
### 4.b Charter nautico

L'indagine statistica condotta da Confindustria Nautica ha anche fornito l'opportunità di valutare il sentiment degli imprenditori operanti nel settore del charter nautico, i quali hanno mostrato un marcato ottimismo riguardo alla stagione 2024. L'intero campione esaminato prevede una crescita del fatturato

rispetto all'anno precedente, con il 63% che ipotizza un incremento superiore al 10% (figura 4.5). Inoltre, la metà delle imprese del charter ha registrato un aumento nel numero di settimane vendute per la stagione 2024, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, mentre il 75% ha dichiarato che il valore medio delle settimane vendute è aumentato o è rimasto stabile (figure 4.6 e 4.7).

Fig. 4.5 ~ Charter nautico  
Aspettative di fatturato per l'anno 2024 rispetto al 2023

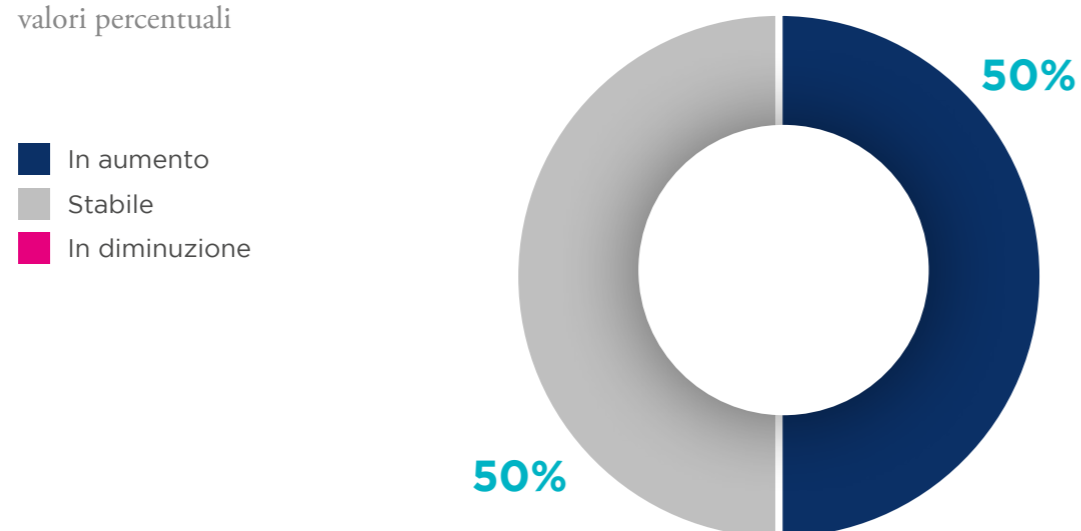
valori percentuali



Fonte: Indagine statistica Ufficio Studi Confindustria Nautica fra le aziende associate

Fig. 4.6 ~ Charter nautico  
Variazione del numero di settimane vendute a febbraio 2024 rispetto a febbraio 2023

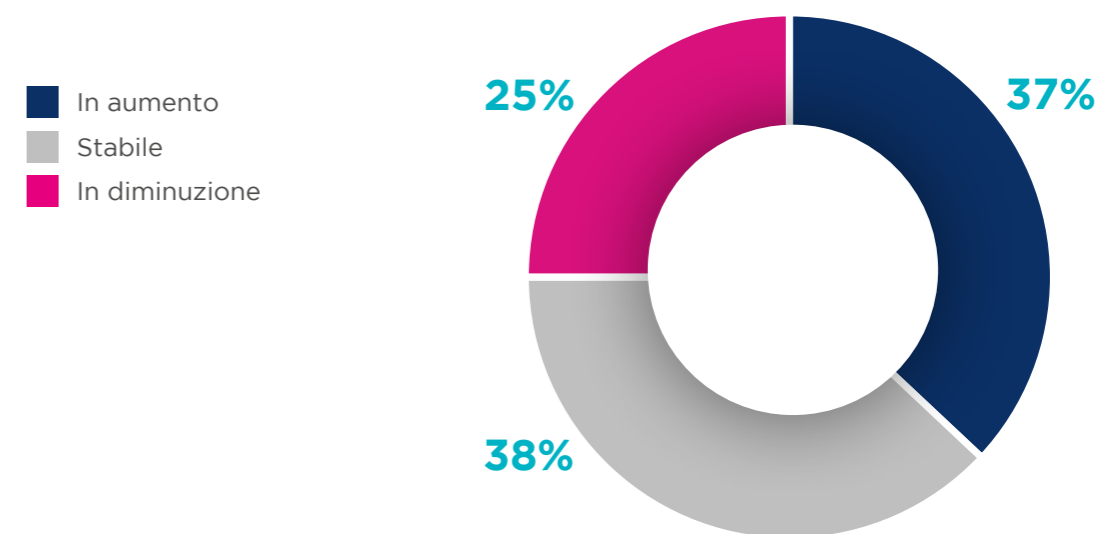
valori percentuali



Fonte: Indagine statistica Ufficio Studi Confindustria Nautica fra le aziende associate

Fig. 4.7 ~ Charter nautico  
Variazione del valore medio della settimana venduta a febbraio 2024 rispetto a febbraio 2023

valori percentuali



Fonte: Indagine statistica Ufficio Studi Confindustria Nautica fra le aziende associate

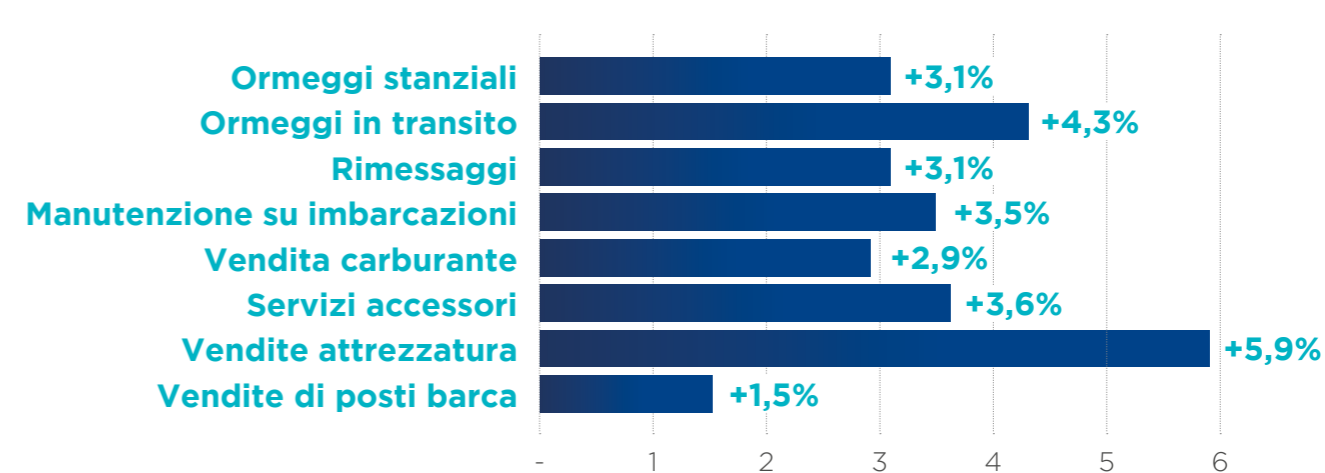
### 4.c L'andamento dei servizi portuali turistici: sentiment 2024

Nell'ambito delle attività legate al turismo nautico, l'indagine condotta da Assomarinas tra i propri associati nel settembre 2023 ha riportato proiezioni positive anche per il 2024, riflettendo un solido an-

damento del comparto turistico. Le previsioni indicate per l'anno solare 2024 mostrano una crescita per tutte le voci che vanno a comporre il fatturato dei porti turistici (figura 4.8). In particolare, le stime indicano un aumento che va dal +1,5% per le vendite di posti barca al +5,9% per le vendite di attrezzatura.

Fig. 4.8 ~ Mercato dei servizi portuali turistici: previsioni 2024

35 risposte



Fonte: Indagine statistica Assomarinas fra le aziende associate

#### 4.d Mondo - Market outlook ICOMIA

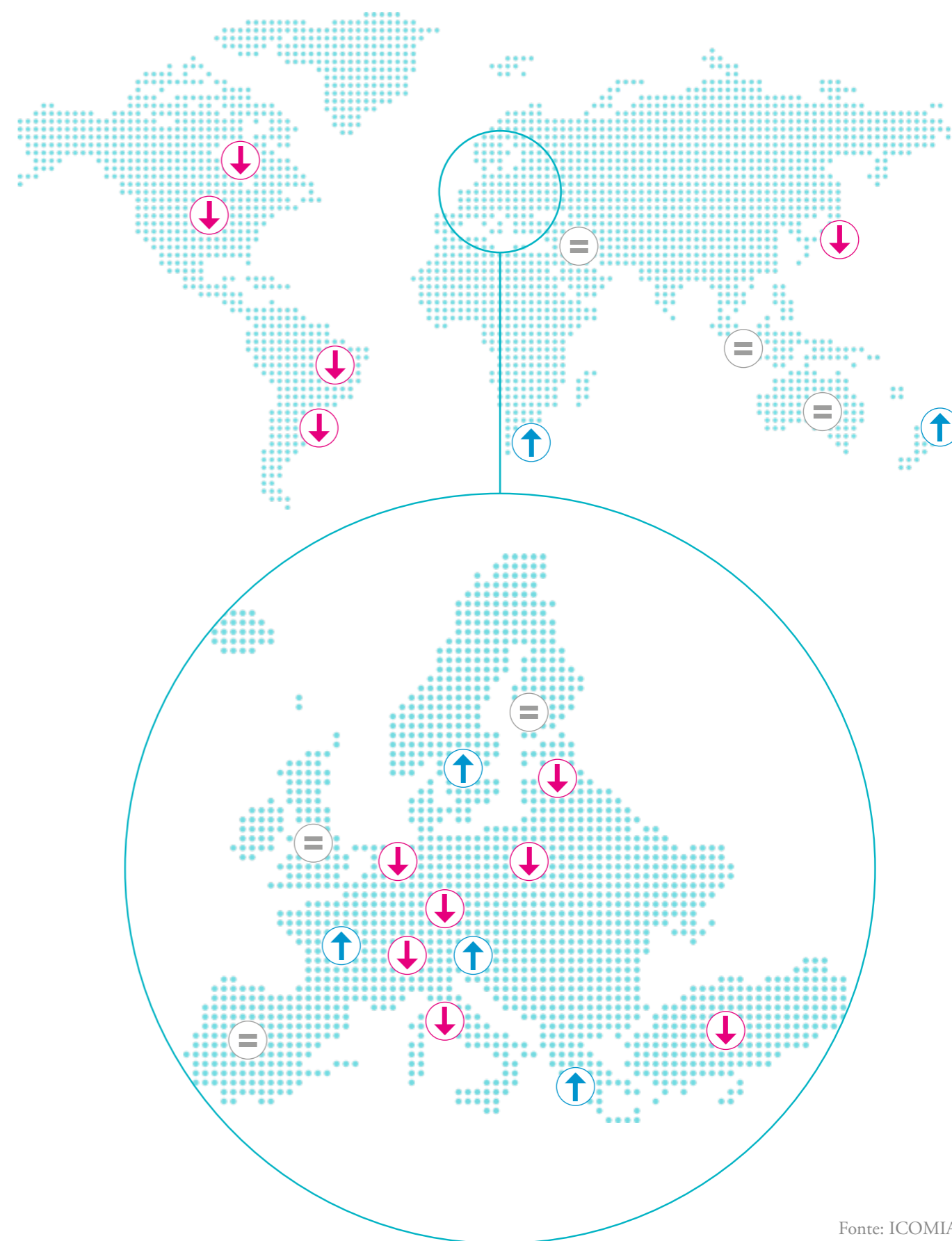
L'andamento dei mercati internazionali, illustrato in *figura 4.9*, deriva dalle indicazioni elaborate dal comitato tecnico Market Intelligence Taskforce di ICOMIA - International Council of Marine Industry Associations, la federazione internazionale delle industrie nautiche di cui Confindustria Nautica è membro attivo.

In particolare, sono rappresentati su scala globale gli outlook nazionali relativi all'andamento dell'industria nautica nel primo semestre 2024, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. I dati sono stati raccolti da ICOMIA nel mese di gennaio mediante la somministrazione di un questionario a tutte le associazioni socie.

Dopo un lungo periodo di forte espansione, i dati relativi al primo semestre del 2024 indicano un rallentamento generale del mercato. Il trend è principalmente attribuibile a un naturale processo di stabilizzazione, con molte nazioni che sembrano aver saturato la capacità produttiva e gli ordini che hanno raggiunto tempi di consegna pluriennali, evidenzian-

do una fase di consolidamento del settore. Nel Mediterraneo la situazione appare contrastata, con sentiment favorevoli per i Paesi a maggiore vocazione turistica, come Francia e Grecia che riportano trend positivi e Spagna e Libano che si attendono una situazione di stabilità; per l'Italia e la Turchia, invece, si segnala un trend in flessione. Nel Nord e Centro Europa si rilevano outlook positivi per Svezia e Slovenia, stabili per Regno Unito e Finlandia e negativi per Germania, Paesi Bassi, Estonia, Svizzera e Polonia. Passando oltreoceano, sia i principali mercati del Nord America, USA e Canada, sia quelli del Sudamerica, Argentina e Brasile, si attendono una flessione della domanda per il primo semestre del 2024. In controtendenza alcuni Paesi dell'area Asia-Pacific rilevano una situazione di crescita, come nel caso della Nuova Zelanda, o di stabilità del mercato, come Australia e Singapore; il Giappone, invece, registra un trend negativo. Infine, nel panorama globale, si segnalano andamenti positivi in Sudafrica.

Fig. 4.9 ~ Trend 1° semestre 2024 nei principali mercati internazionali e focus sull'Europa



Fonte: ICOMIA, Ufficio Studi Confindustria Nautica



# L'IMPATTO DEI FATTORI ESOGENI SULL'ANDAMENTO DEL SETTORE

5.

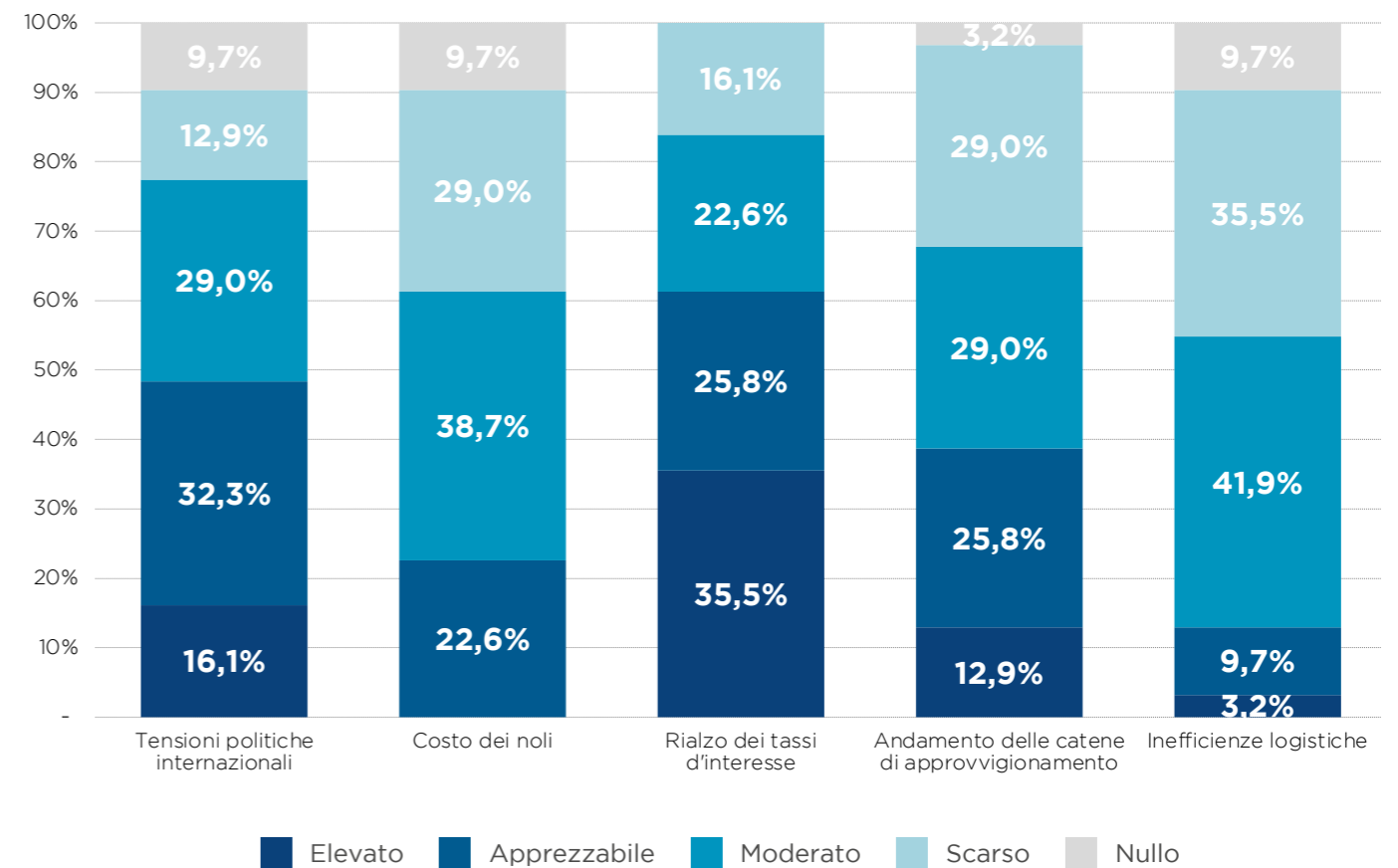
A cura di Confindustria Nautica

Nell'ambito dell'indagine condotta dall'Ufficio Studi di Confindustria Nautica a febbraio 2024 è stato chiesto al campione di dare una valutazione sull'impatto dei fattori esogeni nel comparto della cantieristica, degli accessori e motori, e del charter.

La *figura 5.1* rappresenta graficamente le risposte del campione del comparto della cantieristica. Tra i vari fattori oggetto di valutazione, il più critico

sembra essere il rialzo dei tassi di interesse, il cui impatto è stato considerato elevato dal 35,5% del campione e apprezzabile quasi il 26%, e da nessuna azienda nullo. Anche le tensioni politiche internazionali hanno un'influenza negativa sull'andamento del settore secondo gli intervistati, che hanno loro attribuito un'importanza elevata per il 16%, apprezzabile per il 32%. L'andamento delle catene di approvvigionamento riveste un'importanza apprezza-

**Fig. 5.1** Cantieristica  
L'impatto dei fattori esogeni sul comparto nel 2023  
distribuzione percentuale



Fonte: Indagine statistica Ufficio Studi Confindustria Nautica fra le aziende associate



bile o elevata per quasi il 40% del campione, mentre le inefficienze logistiche e il costo dei noli sembrano essere tra i fattori proposti quelli con un impatto minore sull'andamento del settore.

La *figura 5.2* presenta le risposte del campione per i settori degli accessori e dei motori. Anche in questo caso, il rialzo dei tassi di interesse gioca un ruolo chiave: il relativo impatto è stato infatti valutato elevato dal 15% circa degli intervistati e ap-

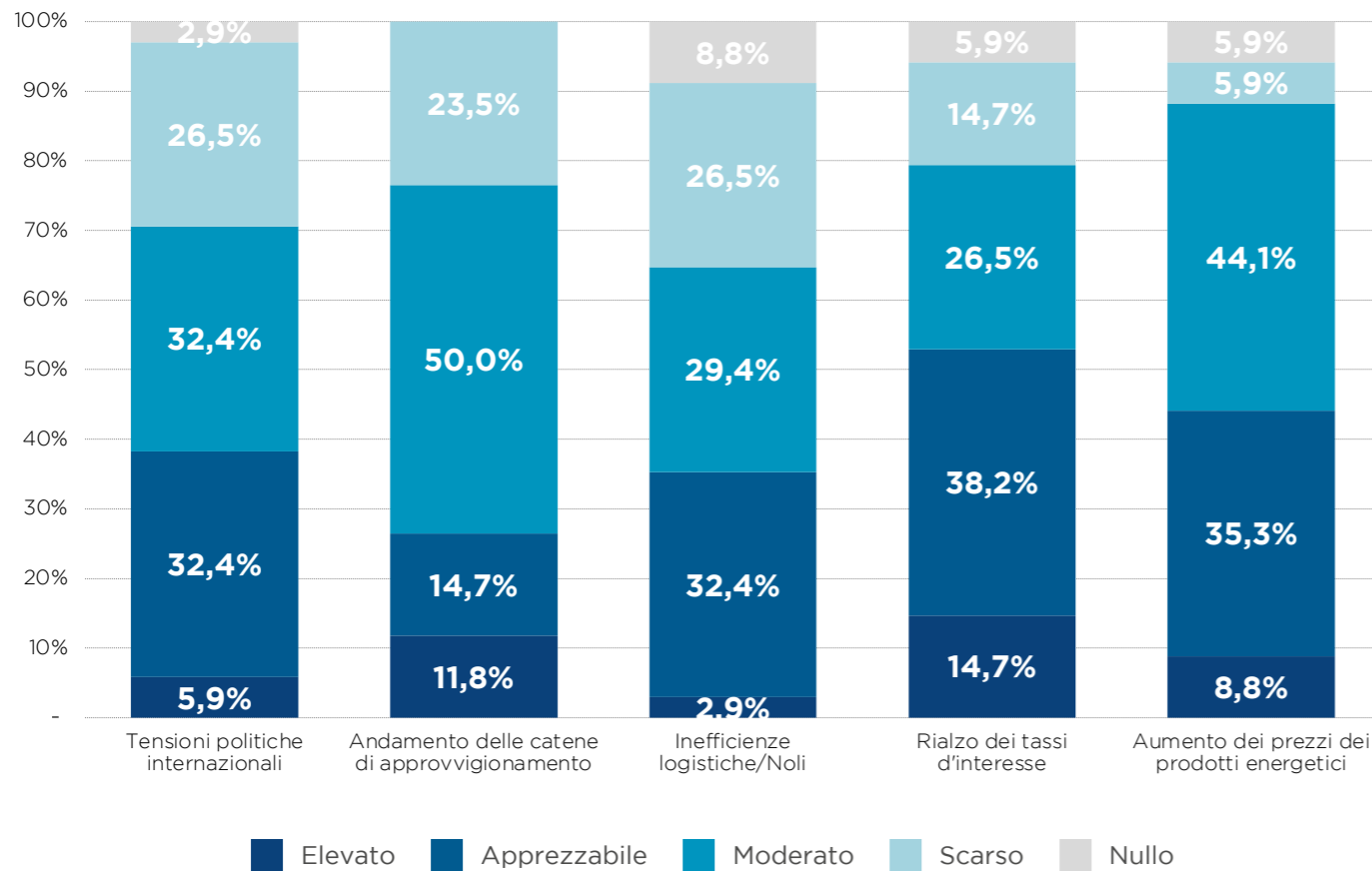
prezzabile dal 38%. Entra in gioco per questi comparti l'andamento dei prezzi dei prodotti energetici, la cui influenza viene considerata elevata e apprezzabile dal 35% delle aziende. Le tensioni politiche internazionali e l'andamento delle catene di approvvigionamento rivestono un'importanza elevata o apprezzabile rispettivamente per il 38% e 27% delle aziende intervistate.

Per quanto riguarda il comparto del charter (*figura*

*5.3*), vengono introdotti gli insufficienti collegamenti aerei tra i fattori oggetto di valutazione, che risultano in effetti avere un impatto elevato per il 37,5% del campione e apprezzabile per il 25%. Ancora più rilevanti sono l'aumento dei prezzi dei prodotti energetici, la cui influenza viene considerata elevata dal 37,5% e apprezzabile per il 50% delle aziende, e il rialzo dei tassi di interesse, che ha un impatto elevato o apprezzabile per l'88% cir-

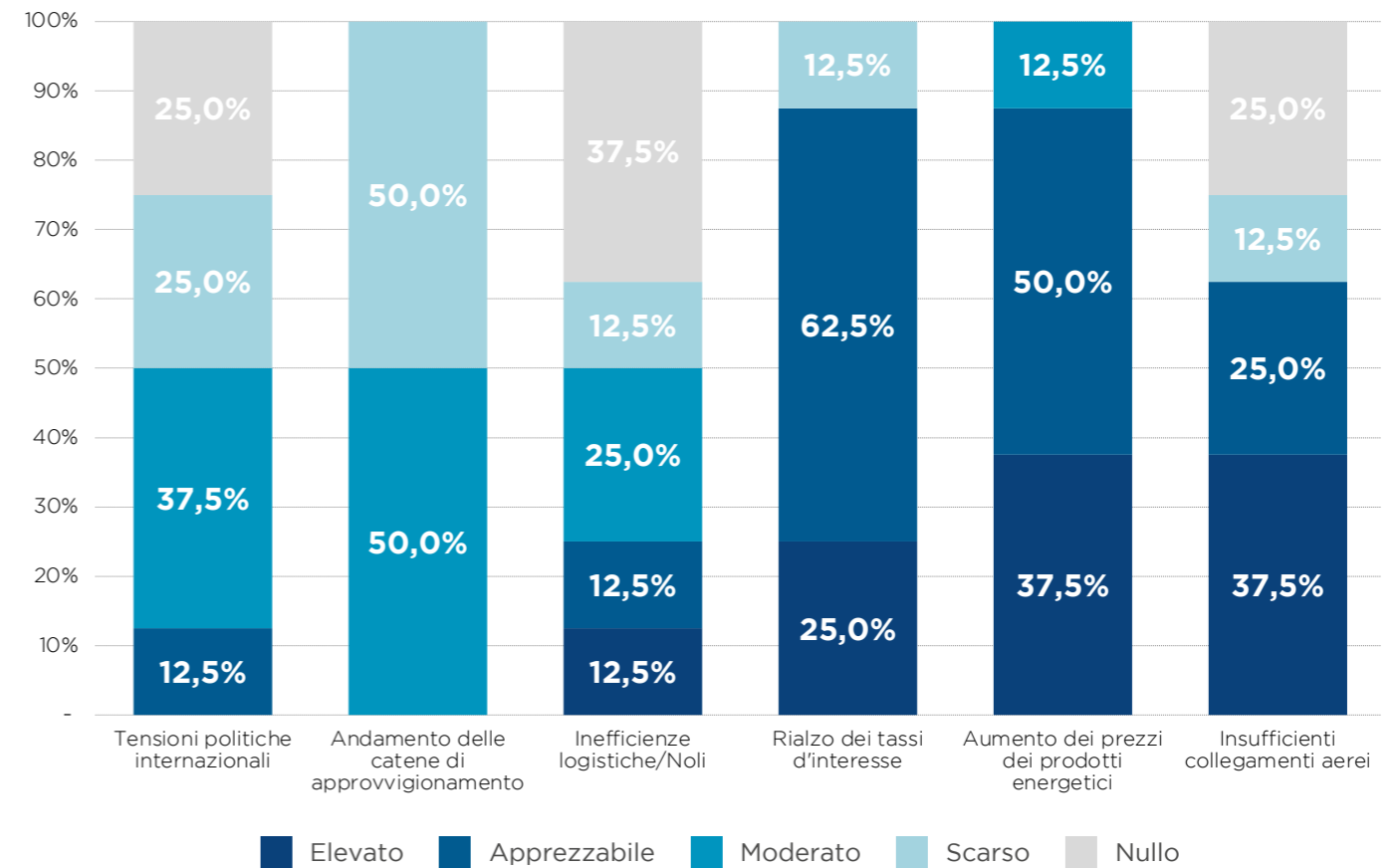
ca del campione. Il rialzo dei tassi di interesse risulta essere trasversalmente il fattore esogeno che ha avuto l'impatto più elevato nei diversi comparti analizzati nel corso del 2023, a conferma di quanto ampiamente anticipato nel primo capitolo.

**Fig. 5.2 Accessori e motori**  
**L'impatto dei fattori esogeni sul comparto nel 2023**  
distribuzione percentuale



Fonte: Indagine statistica Ufficio Studi Confindustria Nautica fra le aziende associate

**Fig. 5.3 Charter**  
**L'impatto dei fattori esogeni sul comparto nel 2023**  
distribuzione percentuale



Fonte: Indagine statistica Ufficio Studi Confindustria Nautica fra le aziende associate



Seconda Parte

IL DIPIORTISMO





## 6. IL PARCO NAUTICO

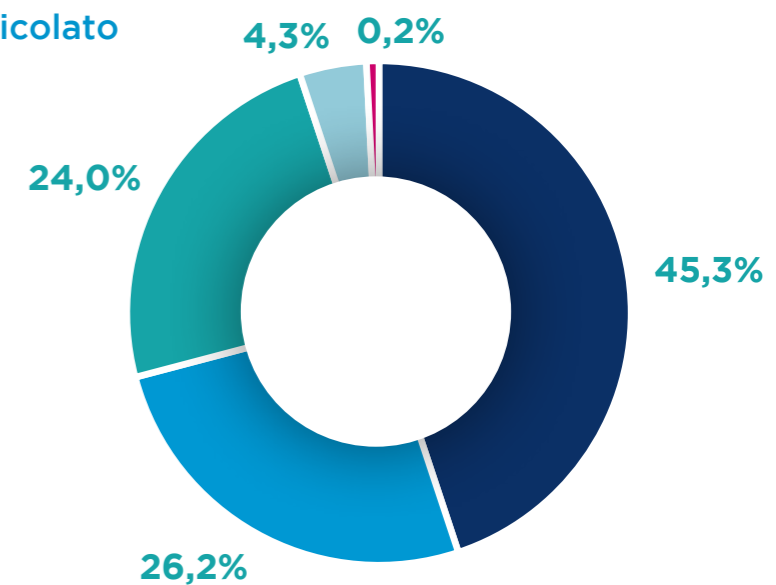
### 6.a In Italia

Vengono elaborati in questo capitolo i dati relativi al parco nautico immatricolato per l'anno 2022, divulgati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ultima edizione de "Il Diporto Nautico in Italia - Anno 2022".

Tutti i dati comprendono sia le registrazioni presso gli Uffici Marittimi (Capitanerie di Porto e Uffici Circondariali Marittimi) sia le registrazioni presso gli Uffici della Motorizzazione Civile (U.M.C.). La *figura 6.1* mostra la ripartizione per lunghezza del parco nautico immatricolato, evidenziando come quasi la metà sia rappre-

**Fig. 6.1** Ripartizione per lunghezza del parco nautico immatricolato  
valori percentuali, anno 2022

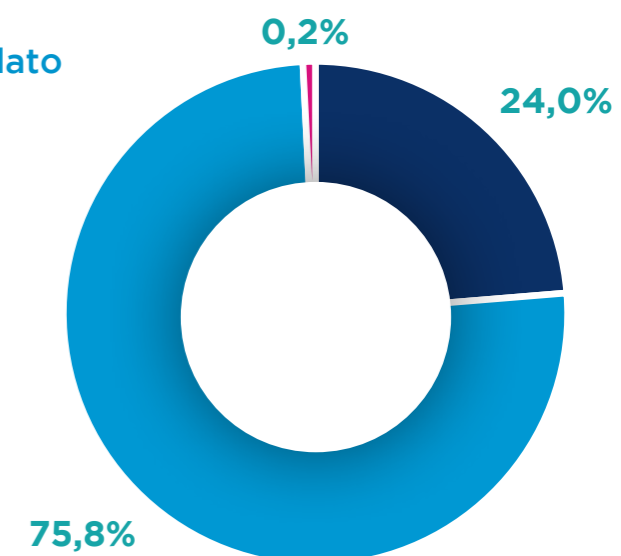
- Fino a 10 m
- Da 10,01 a 12 m
- Da 12,01 a 18 m
- Da 18,01 a 24 m
- Oltre 24 m



Fonte: MIT

**Fig. 6.2** Ripartizione per propulsione del parco nautico immatricolato  
valori percentuali, anno 2022

- A vela
- A motore
- Navi da diporto



Fonte: MIT



Tab. 6.1 ~ Unità da diporto iscritte (Uffici Marittimi e Motorizzazione Civile)

anno 2022

Regione	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore					Navi da diporto	
	fino a 10m	da 10,01 a 12m	da 12,01 a 18m	da 18,01 a 24m	Totale	fino a 10m	da 10,01 a 12m	da 12,01 a 18m	da 18,01 a 24m	Totale	oltre 24m	Totale
Liguria	573	2.345	2.289	1.068	6.275	3.494	3.066	3.446	709	10.715	30	17.020
Toscana	189	1.019	928	65	2.201	2.830	1.592	1.719	383	6.524	72	8.797
Lazio	312	932	761	24	2.029	3.050	1.498	1.554	337	6.439	34	8.502
Campania	79	308	318	25	730	3.817	1.885	1.488	136	7.326	9	8.065
Calabria	11	67	125	1	204	633	120	79	11	843	1	1.048
Puglia	55	176	156	4	391	1.646	323	204	10	2.183	-	2.574
Molise	2	4	4	1	11	26	17	14	4	61	-	72
Abruzzo	21	71	66	6	164	476	100	53	9	638	1	803
Marche	61	291	190	11	553	572	520	629	83	1.804	4	2.361
Emilia Romagna	95	933	689	20	1.737	825	812	514	68	2.219	3	3.959
Veneto	250	765	513	19	1.547	3.074	719	624	142	4.559	6	6.112
Friuli Venezia Giulia	129	948	611	26	1.714	637	504	584	82	1.807	2	3.523
Sardegna	108	416	387	22	933	1.567	840	892	137	3.436	2	4.371
Sicilia	86	301	304	17	708	1.775	485	350	78	2.688	2	3.398
Piemonte e Valle d'Aosta	59	5	-	-	64	3.589	57	45	-	3.691	-	3.755
Lombardia	206	8	1	-	215	6.373	184	32	-	6.589	-	6.804
Trentino Alto Adige	27	7	2	-	36	25	2	-	-	27	-	63
Umbria	6	1	-	-	7	230	-	-	-	230	-	237
Basilicata	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>2.269</b>	<b>8.597</b>	<b>7.344</b>	<b>1.309</b>	<b>19.519</b>	<b>34.639</b>	<b>12.724</b>	<b>12.227</b>	<b>2.189</b>	<b>61.779</b>	<b>166</b>	<b>81.464</b>

Fonte: MIT

Tab. 6.2 ~ Unità da diporto immatricolate nel 2022

Regione	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore					Navi da diporto	
	fino a 10m	da 10,01 a 12m	da 12,01 a 18m	da 18,01 a 24m	Totale	fino a 10m	da 10,01 a 12m	da 12,01 a 18m	da 18,01 a 24m	Totale	oltre 24m	Totale
Liguria	-	2	1	-	3	6	-	-	1	7	-	10
Toscana	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Lazio	5	19	21	4	49	10	19	23	7	59	-	108
Campania	-	1	2	-	3	5	4	1	1	11	-	14
Calabria	-	-	2	-	2	5	-	3	-	8	-	10
Puglia	-	1	1	-	2	3	-	2	-	5	-	7
Molise	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Abruzzo	-	-	1	-	1	1	-	1	1	3	-	4
Marche	2	2	2	-	6	3	-	1	1	5	-	11
Emilia Romagna	2	3	3	-	8	4	3	3	-	10	-	18
Veneto	3	1	4	-	8	7	2	-	-	9	-	17
Friuli Venezia Giulia	5	1	-	-	6	7	-	-	-	7	1	14
Sardegna	1	1	-	-	2	1	1	1	-	3	-	5
Sicilia	2	2	1	-	5	4	-	4	-	8	-	13
Piemonte e Valle d'Aosta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lombardia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Trentino Alto Adige	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Umbria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Basilicata	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>20</b>	<b>35</b>	<b>38</b>	<b>4</b>	<b>97</b>	<b>56</b>	<b>29</b>	<b>39</b>	<b>11</b>	<b>135</b>	<b>1</b>	<b>233</b>

Fonte: MIT



Tab. 6.3 ~~~~~ Unità da diporto cancellate nel 2022

Regione	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore					Navi da diporto	
	fino a 10m	da 10,01 a 12m	da 12,01 a 18m	da 18,01 a 24m	Totale	fino a 10m	da 10,01 a 12m	da 12,01 a 18m	da 18,01 a 24m	Totale	oltre 24m	Totale
Liguria	20	17	24	2	63	1.089	37	20	4	1.150	3	384
Toscana	43	48	26	1	118	430	63	45	11	549	2	353
Lazio	5	7	14	5	31	19	8	19	3	49	-	242
Campania	1	-	4	-	5	22	20	1	1	44	2	470
Calabria	-	1	2	-	3	1	1	-	-	2	-	3
Puglia	-	1	1	-	2	7	1	1	-	9	-	145
Molise	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	1
Abruzzo	-	1	3	-	4	5	-	-	-	5	-	31
Marche	12	3	3	2	20	148	6	6	1	161	-	260
Emilia Romagna	3	8	9	1	21	17	6	11	2	36	2	455
Veneto	2	8	14	-	24	25	4	12	6	47	-	466
Friuli Venezia Giulia	6	14	5	-	25	29	10	12	3	54	-	263
Sardegna	4	4	19	1	28	33	20	7	4	64	-	156
Sicilia	20	5	21	1	47	1.087	5	5	1	1.098	-	572
Piemonte e Valle d'Aosta	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	1
Lombardia	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2	-	2
Trentino Alto Adige	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Umbria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Basilicata	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totale</b>	<b>116</b>	<b>117</b>	<b>145</b>	<b>13</b>	<b>391</b>	<b>2.916</b>	<b>181</b>	<b>139</b>	<b>36</b>	<b>3.272</b>	<b>9</b>	<b>3.804</b>

Fonte: MIT

Tab. 6.4 ~~~~~ Saldo immatricolazioni-cancellazioni unità da diporto nel 2022

Regione	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore					Navi da diporto	
	fino a 10m	da 10,01 a 12m	da 12,01 a 18m	da 18,01 a 24m	Totale	fino a 10m	da 10,01 a 12m	da 12,01 a 18m	da 18,01 a 24m	Totale	oltre 24m	Totale
Liguria	-20	-15	-23	-2	-60	-1083	-37	-20	-3	-1.143	-2	-1.205
Toscana	-43	-47	-26	-1	-117	-430	-63	-45	-11	-549	-1	-667
Lazio	0	12	7	-1	18	-9	11	4	4	10	-1	27
Campania	-1	1	-2	0	-2	-17	-16	0	0	-33	0	-35
Calabria	0	-1	0	0	-1	4	-1	3	0	6	0	5
Puglia	0	0	0	0	0	-4	-1	1	0	-4	0	-4
Molise	0	1	0	0	1	-1	0	0	0	-1	0	-
Abruzzo	0	-1	-2	0	-3	-4	0	1	1	-2	0	-5
Marche	-10	-1	-1	-2	-14	-145	-6	-5	0	-156	0	-170
Emilia Romagna	-1	-5	-6	-1	-13	-13	-3	-8	-2	-26	0	-39
Veneto	1	-7	-10	0	-16	-18	-2	-12	-6	-38	0	-54
Friuli Venezia Giulia	-1	-13	-5	0	-19	-22	-10	-12	-3	-47	1	-65
Sardegna	-3	-3	-19	-1	-26	-32	-19	-6	-4	-61	0	-87
Sicilia	-18	-3	-20	-1	-42	-1.083	-5	-1	-1	-1.090	0	-1.132
Piemonte e Valle d'Aosta	0	0	0	0	0	-2	0	0	0	-1	0	-1
Lombardia	0	0	0	0	0	-7	1	0	0	-2	0	-2
Trentino Alto Adige	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Umbria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
Basilicata	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-
<b>Totale</b>	<b>-96</b>	<b>-82</b>	<b>-107</b>	<b>-9</b>	<b>-294</b>	<b>-2.860</b>	<b>-152</b>	<b>-100</b>	<b>-25</b>	<b>-3.137</b>	<b>-3</b>	<b>-3.434</b>

Fonte: MIT



sentato da imbarcazioni di lunghezza fino a 10 metri (45,3%). Seguono le imbarcazioni tra 10 e 12 metri e tra 12 e 18 metri, che insieme rappresentano poco più del 50% del parco nautico immatricolato. Le imbarcazioni più grandi (fino e oltre i 24 metri) rappresentano il 4,5% del totale.

La ripartizione per propulsione (figura 6.2) è fortemente sbilanciata verso le imbarcazioni a motore, che rappresentano i tre quarti del parco nautico immatricolato (75,8%), cui si aggiunge lo 0,2% di superyacht. Le imbarcazioni a vela contano per il restante 24%.

La tabella 6.1 mostra una fotografia del parco nautico immatricolato alla fine del 2022 nelle regioni italiane, scomposto per tipologia di propulsione e per lunghezza delle imbarcazioni. In Liguria è presente quasi il 21% del parco nautico, e un terzo delle unità a vela. Seguono Toscana, Lazio e Campania, con oltre 8.000 imbarcazioni ciascuna. Lombardia e Veneto registrano ognuna oltre 6.000 unità.

Le tabelle 6.2 e 6.3 mostrano rispettivamente i dati relativi alle unità registrate e cancellate durante l'anno 2022. Nella tabella 6.4 viene calcolato il saldo tra unità iscritte e cancellate, negativo per il 2022 (-3.434 imbarcazioni).

Osservando la tabella 6.4 si nota come le perdite più evidenti siano in Liguria e in Sicilia, e in particolare nella categoria delle imbarcazioni a motore sotto i 10 metri. La figura 6.3 mostra il trend annuale del parco nautico immatricolato negli ultimi 10 anni. Dopo alcuni anni di decrescita molto lieve, nel 2021 si è assistito a un calo piuttosto drastico, con oltre 10.000 unità re-

gistrate in meno rispetto all'anno precedente. Anche nel 2022 si nota una diminuzione, anche se di minore entità (-3.169 unità).

Il trend relativo alle nuove immatricolazioni negli ultimi 10 anni (figura 6.4) mostra dapprima una curva discendente tra il 2012 e 2015, poi una crescita fino ad arrivare alle 1.217 nuove registrazioni del 2019. Nel 2020 si assiste a un calo piuttosto importante, con quasi 900 immatricolazioni in meno rispetto all'anno precedente. Negli ultimi due anni si osserva una lieve diminuzione.

Se la stima del parco nautico immatricolato già da anni è effettuata con precisione grazie ai dati divulgati annualmente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il computo del parco nautico non immatricolato presenta maggiori criticità proprio a causa dell'assenza di fonti univoche e ufficiali cui fare riferimento. Si osservi inoltre come l'obbligo di iscrizione ai registri non includa i natanti che possono comunque essere iscritti nei registri delle imbarcazioni da diporto, assumendone in tal caso il regime giuridico.

Per aggiornare la stima del parco nautico non immatricolato si è provveduto a suddividere le unità non registrate in tre tipologie: unità con motore ausiliario; unità a vela senza motore; altre unità minori (canoe, kajak, altri natanti per uso sportivo, pattini, pedalò, mosconi, altri natanti a remi). La stima delle unità minori con motore ausiliario è stata effettuata in base al numero di natanti assicurati in Italia, pari a 248.863 nel 2022, dal quale è stato sottratto il numero di imbarcazioni già inserite nel parco nautico immatricula-

to (tabella 6.1), pari a 81.464.

Per quanto riguarda invece le unità minori a vela, la relativa numerosità è stata stimata analizzando i dati disponibili per la Lega Navale Italiana e la Federazione Italiana Vela.

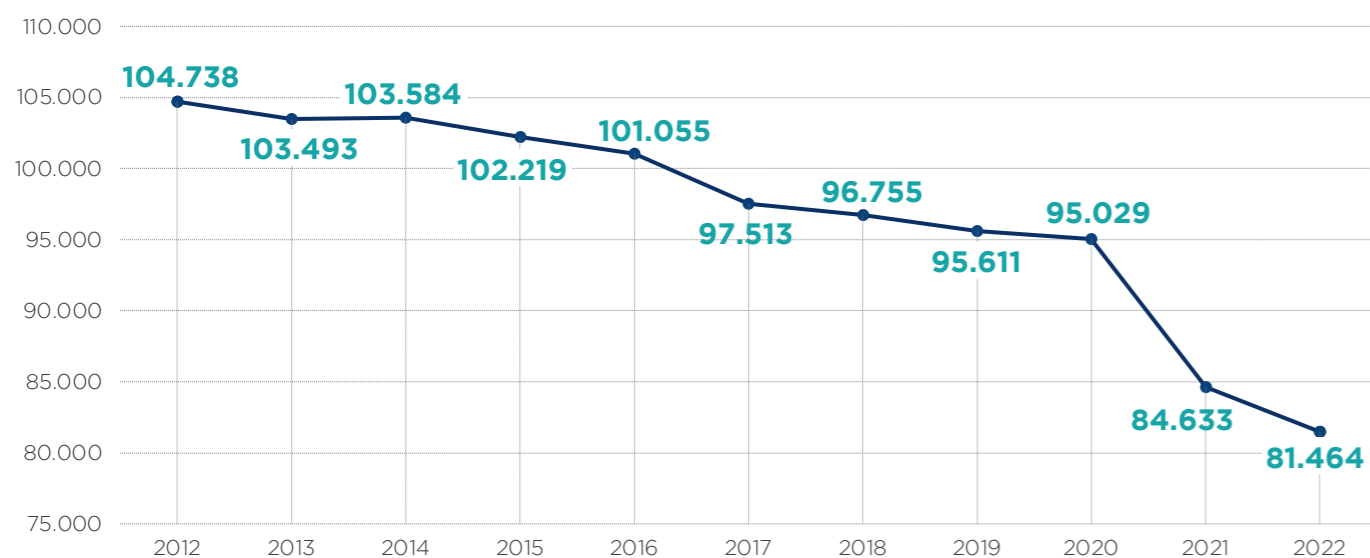
Infine, la valutazione delle altre unità minori senza motore è stata effettuata eliminando le unità dismesse, sulla base di una vita media stimata di 10 anni. Sono state poi aggiunte le nuove unità acquistate, calcolate sulla base dei dati di Confindustria Nautica relativi al numero di unità vendute sul territorio nazionale da un campione significativo, ponderando il dato sul fatturato nazionale del settore. La stima è stata ulteriormente integrata da una proiezione relativa al

trend annuale delle unità non immatricolate di nuova costruzione, mutuandone l'andamento sulla curva delle nuove immatricolazioni.

Nella tabella 6.5 troviamo quindi il parco nautico complessivo, che comprende sia le unità non immatricolate, con e senza motore, sia il totale immatricolazioni per il 2022 secondo quanto indicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (tabella 6.5 e figura 6.5).

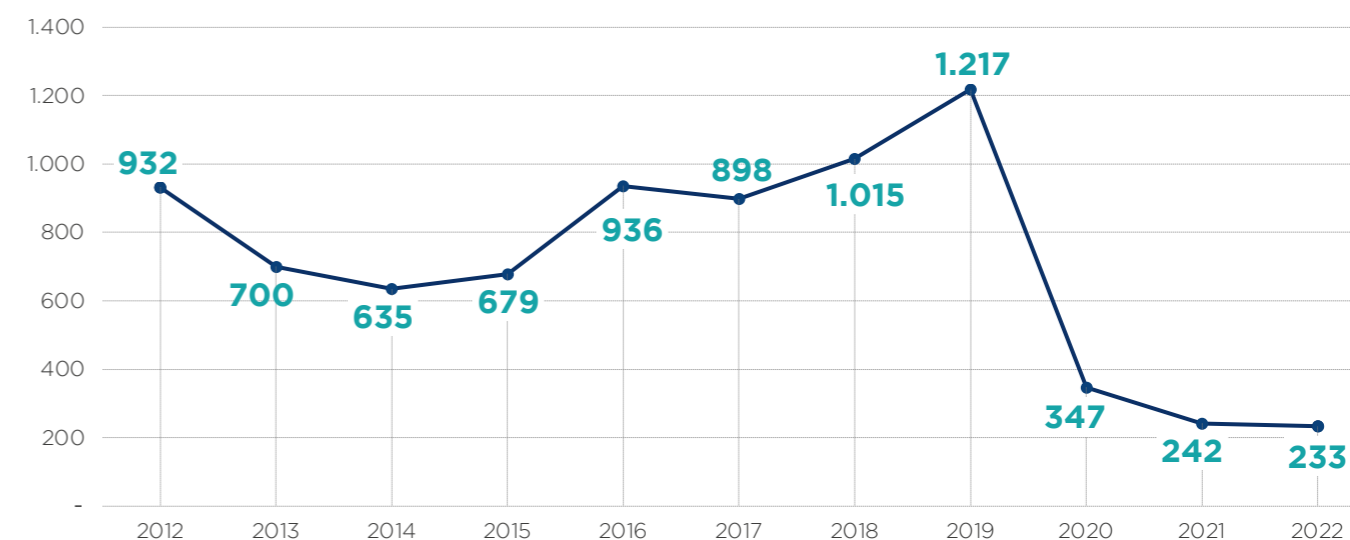
Il parco nautico non immatricolato rappresenta quasi l'83% del parco nautico complessivo; al suo interno le unità senza motore sono più numerose di quelle con motore. Il restante 17% è costituito dalle unità immatricolate.

Fig. 6.3 Andamento annuale del parco nautico immatricolato



Fonte: MIT

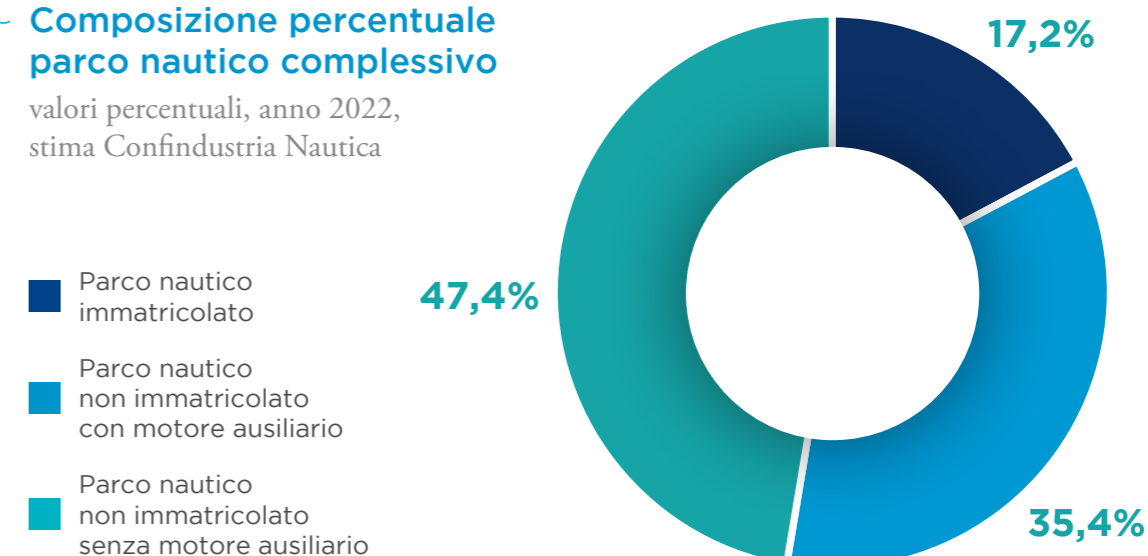
Fig. 6.4 Andamento annuale delle nuove immatricolazioni



Fonte: MIT

Fig. 6.5 Composizione percentuale parco nautico complessivo

valori percentuali, anno 2022, stima Confindustria Nautica



**Tab. 6.5** Composizione parco nautico complessivo

anno 2022, stima Confindustria Nautica

	Unità
Parco nautico immatricolato (al 31/12/2022)	81.464
Parco nautico non immatricolato con motore ausiliario	167.399
Parco nautico non immatricolato senza motore ausiliario	223.850
<b>Totale</b>	<b>472.713</b>

**Tab. 6.6** Parco nautico mondiale

anno 2022

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	64.626.628	20,05	1.296.017	210.346	200.990	613.371	209.410	61.900	-
Finlandia	5.540.745	205,02	1.135.956	18.600	57.000	480.000	700	9.656	570.000
Norvegia*	5.434.319	149,79	814.000	41.000	164.000	426.000	170.000	13.000	-
Svezia	10.549.347	69,20	730.000	120.000	30.000	300.000		30.000	250.000
Regno Unito	67.508.936	9,19	620.529	225.368	127.323	170.373	64.165	33.300	-
Paesi Bassi	17.564.014	28,64	503.000	145.000	176.000	96.000	-	-	86.000
Germania*	83.369.843	5,76	480.000	-	-	-	-	-	-
Italia***	59.037.474	8,01	472.713	19.519	61.945		-	-	391.249
Grecia	10.384.971	18,31	190.136	6.390	13.861	137.785	25.300	6.800	-
Polonia**	39.857.145	2,66	105.859	-	-	-	-	-	-
Croazia*	4.030.358	25,43	102.475	-	-	-	-	-	-
Spagna**	47.558.630	1,93	91.700	6.400	54.200	7.100	14.000	10.000	-
Repubblica Ceca**	10.493.986	6,24	65.530	15.505	6.515	12.110	30.000	1.400	-
Estonia	1.326.062	27,63	36.641	1.167	12.245	14.662	7.088	1.474	5
<b>EUROPA</b>	<b>427.282.458</b>	<b>15,55</b>	<b>6.644.556</b>	<b>809.295</b>	<b>904.079</b>	<b>2.257.401</b>	<b>520.663</b>	<b>167.530</b>	<b>1.297.254</b>
Canada*	38.454.327	223,64	8.600.000	-	-	-	-	-	-
Nuova Zelanda	5.185.288	291,88	1.513.481	28.477	12.742	210.322	34.227	93.288	1.134.425
Australia	26.177.413	38,77	1.014.893	32.650	96.750	787.493	-	98.000	-
Brasile	215.313.498	3,29	709.184	6.820	145.966	352.878	6.106	110.213	87.201
Giappone	123.951.692	2,25	278.400	13.000	42.000	132.000	32.100	59.300	-
Turchia	85.341.241	1,03	88.235	12.370	35.293	40.572	-	-	-
Sri Lanka	21.832.143	0,08	1.733	72	211	1.300	60	90	
<b>ALTRI PAESI</b>	<b>516.255.602</b>	<b>23,64</b>	<b>12.205.926</b>	<b>93.389</b>	<b>332.962</b>	<b>1.524.565</b>	<b>72.493</b>	<b>360.891</b>	<b>1.221.626</b>
<b>USA</b>	<b>338.289.857</b>	<b>47,08</b>	<b>15.926.892</b>	<b>1.511.520</b>	<b>2.629.434</b>	<b>7.778.009</b>	<b>-</b>	<b>1.159.750</b>	<b>2.848.179</b>
<b>Totale</b>	<b>1.281.827.917</b>	<b>27,13</b>	<b>34.777.374</b>	<b>2.414.204</b>	<b>3.866.475</b>	<b>11.559.975</b>	<b>593.156</b>	<b>1.688.171</b>	<b>5.367.059</b>

Ove non indicato, i dati relativi al parco nautico si riferiscono al 2021

\* Dato 2019.

\*\* Dato 2020.

**6.b Nel mondo**

La situazione del parco nautico mondiale per l'anno 2022 è stata analizzata alla luce dei dati forniti da ICOMIA (International Council of Marine Industry Association), che li raccoglie direttamente dalle associazioni nazionali dei Paesi più rilevanti nella pubblicazione "Recreational Boating Industry Statistics 2022". Nelle diverse tabelle del presente capitolo sono stati presi in considerazione i dati relativi a Croazia, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Italia, Norvegia, Paesi Bassi, Regno Unito, Repubblica Ceca, Polonia, Spagna e Svezia per quanto riguarda l'area

europea, e ad Australia, Brasile, Canada, Giappone, Nuova Zelanda, Stati Uniti, Sri Lanka e Turchia relativamente al resto del mondo.

È opportuno precisare che i metodi di raccolta dei dati e la relativa affidabilità variano secondo i diversi Paesi, e che in alcuni casi non sono disponibili tutte le informazioni; pertanto non è sempre possibile un confronto diretto dei dati. In questa edizione è stato mantenuto il dato disponibile lo scorso anno, pertanto alcuni dati risalgono al 2019, altri al 2020 o 2021.

Nella **tabella 6.6**, per ogni Paese preso in considerazione, vengono illustrati i dati relativi al parco nauti-

\*\*\* Dato 2022 - Fonte: "Il Diporto Nautico in Italia - Anno 2022", MIT

\*\*\*\* La fonte dei dati sulla popolazione è: *World Population Prospects: The 2022 Revision* | United Nations Population Division

Fonte: ICOMIA



co complessivo, scomposto nelle seguenti categorie merceologiche:

- unità a vela
- unità a motore entro bordo o entrofuoribordo
- unità a motore fuoribordo e unità rigide
- unità pneumatiche di lunghezza >2,5m e di peso >20kg
- PWCs (moto d'acqua).

Nella tabella compare inoltre il numero di unità da diporto ogni mille abitanti, ottenuto dal rapporto tra parco nautico complessivo e popolazione residente nei diversi Paesi: tale dato fornisce un'indicazione della predisposizione verso la nautica da diporto.

La tabella è suddivisa in tre sezioni: nella prima troviamo i Paesi europei, nella seconda quelli extraeuropei, e a parte vengono poi considerati gli Stati Uniti d'America, per evidenziarne l'importanza in termini quantitativi. Le prime due sezioni della tabella sono ordinate in senso decrescente in funzione del parco nautico. Complessivamente, il parco nautico considerato nella tabella 6.6 risulta stabile rispetto al 2020, restando poco sotto i 35 milioni di unità, anche a causa della mancata disponibilità dei dati da parte di alcuni Stati. Nell'ambito del continente europeo, la Francia è al primo posto, con quasi 1,3 milioni di unità, seguita da Finlandia, Norvegia e Svezia. Al quinto e sesto posto troviamo rispettivamente il Regno Unito e i Paesi Bassi. L'Italia è settima con 472.713 imbarcazioni,

preceduta dalla Germania (480.000 unità). Seguono poi, con numeri decisamente inferiori, Grecia, Polonia, Croazia. Sotto le 100.000 unità troviamo infine Spagna, Repubblica Ceca ed Estonia, in ordine decrescente.

Con riferimento al resto del mondo spicca certamente il dato relativo agli Stati Uniti, che contano un parco nautico di quasi 16 milioni di unità, in crescita rispetto allo scorso anno.

Per quanto riguarda gli altri Paesi, il Canada risalta per l'ingente parco nautico (8.600.000, dato invariato da diversi anni), e per il considerevole numero di imbarcazioni per mille abitanti (circa 223). Seguono Nuova Zelanda e Australia, con oltre 1 milione di unità, e Brasile, Giappone, sopra le 100.000 unità. Chiudono la classifica Turchia e Sri Lanka.

Per quanto riguarda la composizione per tipologia di motorizzazione e imbarcazione (figura 6.6), il grafico non tiene conto dei Paesi per cui è disponibile solo il dato complessivo: il numero di unità cui si riferisce ammonta a 25.489.040 (circa 73% del parco nautico complessivo). Si segnala la forte influenza esercitata dalla ripartizione statunitense, il cui parco nautico pesa per il 46% sul dato complessivo e per il 62% sul parco nautico di cui è disponibile la suddivisione.

Le unità a vela rappresentano il 9,5% del totale; nell'ambito delle unità a motore, le unità fuoribordo

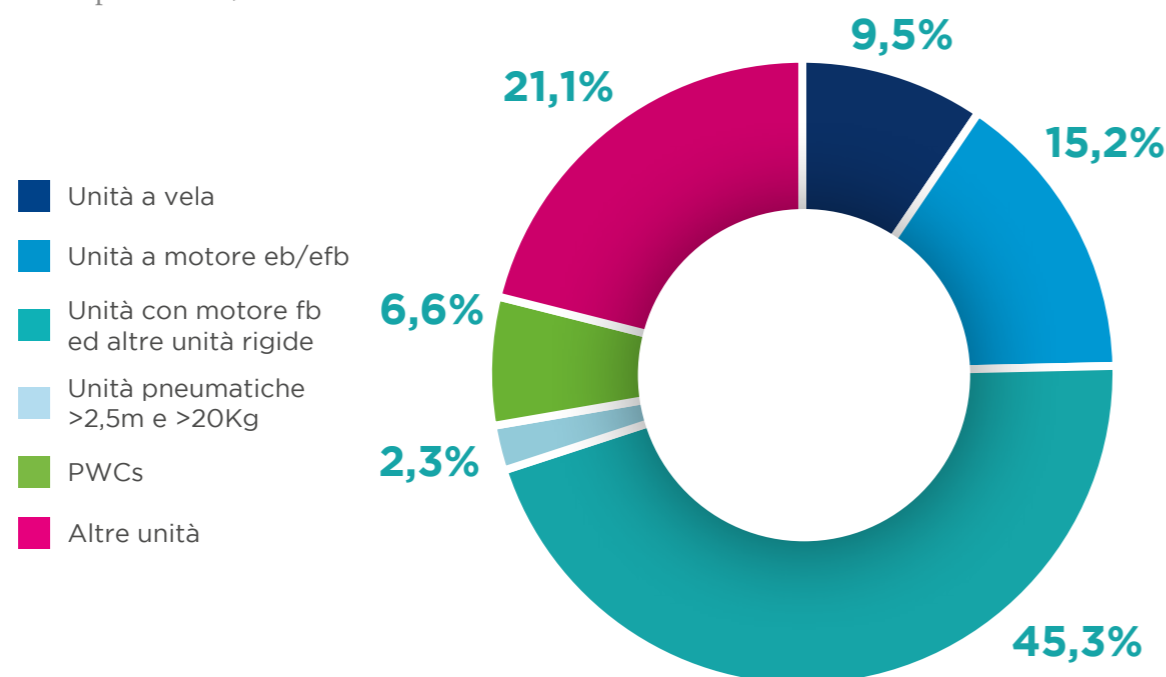
(45,3%) prevalgono largamente sulle unità entro bordo ed entrofuoribordo (15,2%) e su quelle pneumatiche (6,6%).

Va infine considerato che alcune categorie non prevedono l'obbligo di registrazione, e che nelle statistiche fornite da alcuni Paesi non sono talvolta conteggiate le navi da diporto oppure le unità pneumatiche. Questo impedisce di comprendere quanto influiscano i superyacht, o le piccole imbarcazioni, come le derive, i surf, le canoe, etc., nella composizione del parco nautico.

La **tabella 6.7** illustra la distribuzione delle unità da diporto in relazione alla lunghezza delle coste dei Paesi oggetto di osservazione. L'indicazione della densità di imbarcazioni lungo le coste permette di effettuare una valutazione sullo sviluppo del diportismo. Nella tabella non sono conteggiate le acque interne, per cui è possibile che il numero di imbarcazioni per 100 km di costa di alcuni Paesi appaia particolarmente elevato; ad esempio, per quanto riguarda Paesi Bassi (125.750 unità ogni 100 km di costa), Francia (22.737) e Germania (13.245 unità) deve

**Fig. 6.6** Parco nautico mondiale, ripartizione per tipologia

valori percentuali, anno 2022



Fonte: ICOMIA

**Tab. 6.7** Distribuzione delle unità da diporto lungo le coste

anno 2022

Nazione	Popolazione****	Parco nautico complessivo	km di costa	Unità da diporto per 100 km di costa
Francia	64.626.628	1.296.017	5.700	22.737
Finlandia	5.540.745	1.135.956	46.200	2.459
Norvegia*	5.434.319	814.000	53.200	1.530
Svezia	10.549.347	730.000	8.000	9.125
Regno Unito	67.508.936	620.529	17.381	3.570
Paesi Bassi	17.564.014	503.000	400	125.750
Germania*	83.369.843	480.000	3.624	13.245
Italia***	59.037.474	472.713	7.375	6.410
Grecia	10.384.971	190.136	15.000	1.268
Polonia**	39.857.145	105.859	770	13.748
Croazia*	4.030.358	102.475	5.835	1.756
Spagna**	47.558.630	91.700	7.880	1.164
Estonia	1.326.062	36.641	8.750	419
<b>EUROPA</b>	<b>416.788.472</b>	<b>6.579.026</b>	<b>180.115</b>	<b>3.653</b>
Canada*	38.454.327	8.600.000	233.802	3.678
Nuova Zelanda	5.185.288	1.513.481	15.134	10.001
Australia	26.177.413	1.014.893	66.530	1.525
Brasile	215.313.498	709.184	7.500	1.066
Giappone	123.951.692	278.400	33.889	3.712
Turchia	85.341.241	88.235	8.533	260
Sri Lanka	21.832.143	1.733	1.340	129
<b>ALTRI PAESI</b>	<b>516.255.602</b>	<b>12.205.926</b>	<b>366.728</b>	<b>3.328</b>
<b>USA</b>	<b>338.289.857</b>	<b>15.926.892</b>	<b>133.342</b>	<b>11.944</b>
<b>Totale</b>	<b>1.271.333.931</b>	<b>34.711.844</b>	<b>680.185</b>	<b>5.103</b>

Ove non indicato, i dati relativi al parco nautico si riferiscono al 2021

\* Dato 2019.

\*\* Dato 2020.

\*\*\* Dato 2022 - Fonte: "Il Diporto Nautico in Italia - Anno 2022", MIT

\*\*\*\* La fonte dei dati sulla popolazione è: *World Population Prospects: The 2022 Revision | United Nations Population Division*

Fonte: ICOMIA



essere considerato il forte sviluppo delle vie d'acqua interne navigabili (canali e fiumi), mentre per la Svezia (11.250 unità) è necessario ricordare la notevole incidenza del diportismo lacustre.

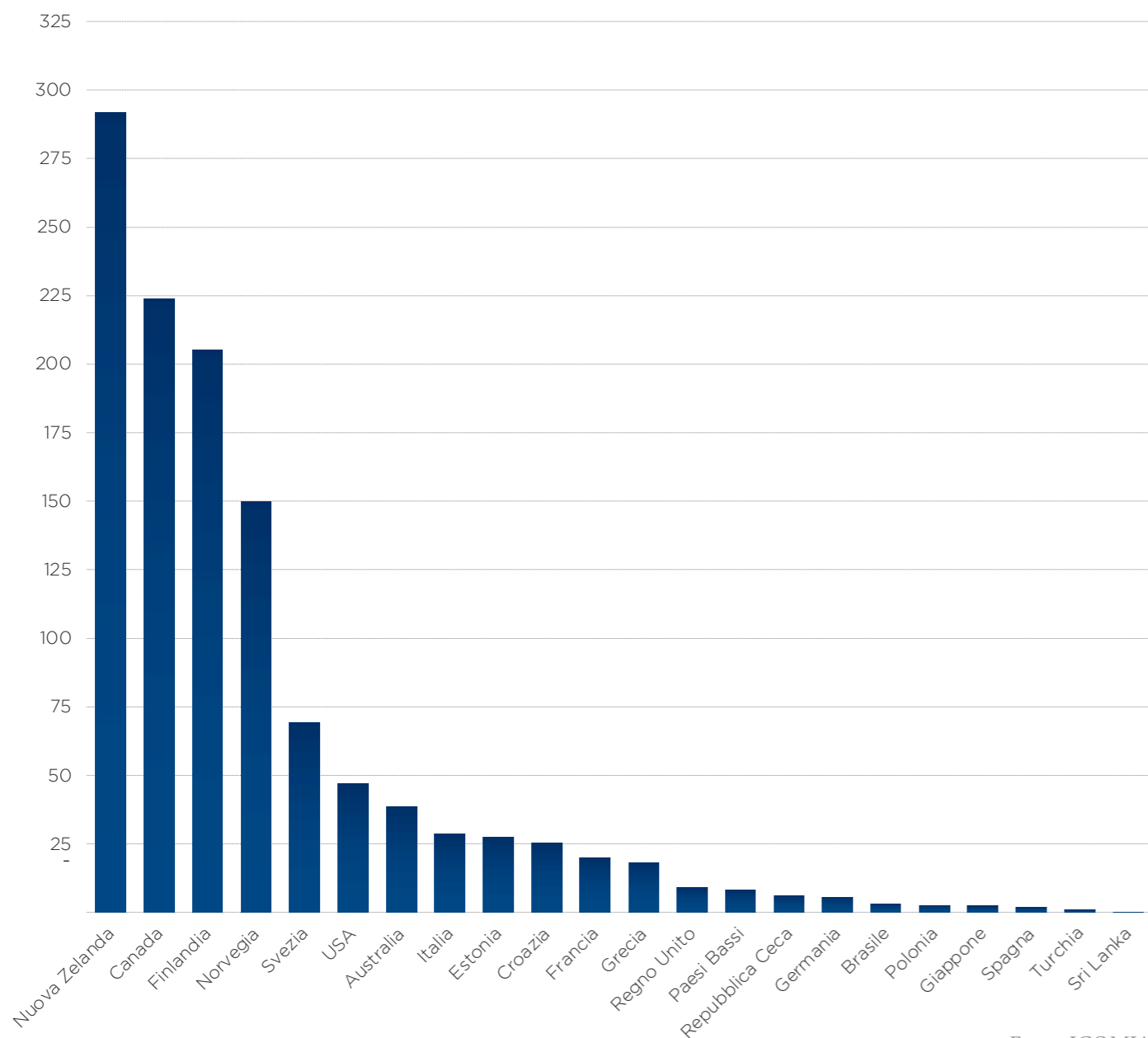
In Italia, il numero di unità da diporto ogni 100 km di costa è di 6.410 unità. Gli Stati Uniti, che contano 133.342 km di costa, presentano un valore significativo di unità da diporto ogni 100 km di costa (11.944 unità). Tra gli altri Paesi extraeuropei si segnala la Nuova Zelanda.

La *figura 6.7* illustra la diffusione di imbarcazioni

da diporto nei Paesi oggetto di osservazione, in termini di unità ogni mille abitanti. La posizione in classifica dipende naturalmente dalla consistenza del parco nautico e dalla numerosità della popolazione residente.

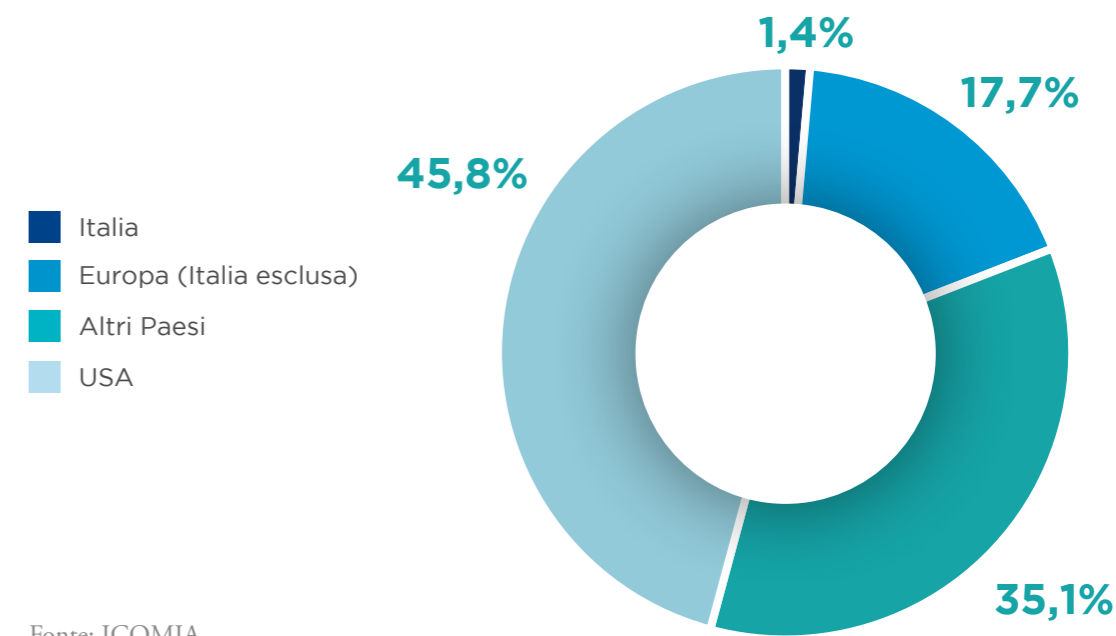
La *figura 6.8* riporta la suddivisione del parco nautico mondiale per area geografica, mentre nella *figura 6.9* possiamo osservarne il trend negli ultimi 10 anni. Si nota la superiorità del parco nautico statunitense (45,78%).

**Fig. 6.7** Parco nautico mondiale, densità unità da diporto per 1000 abitanti  
anno 2022



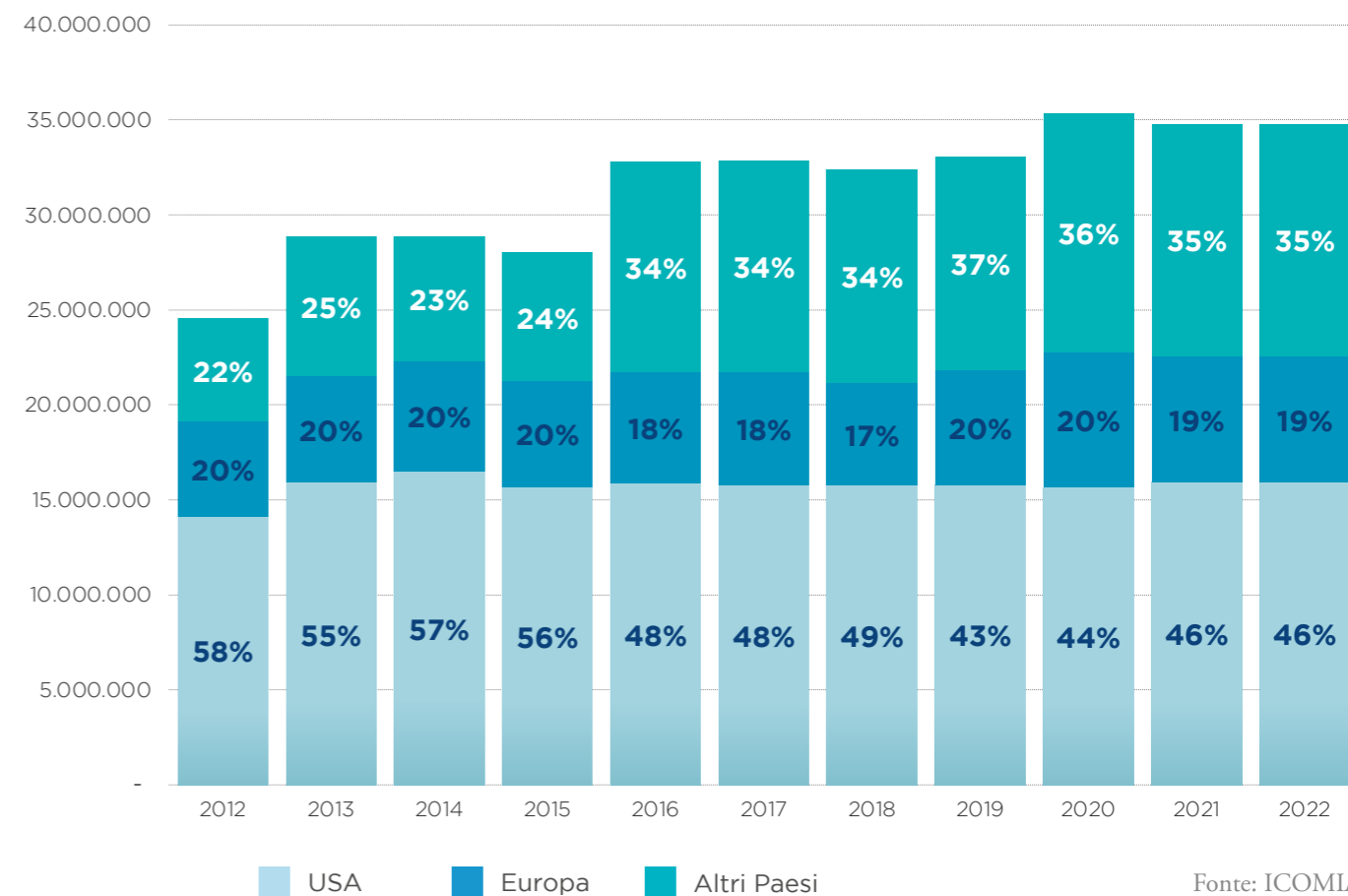
Fonte: ICOMIA

**Fig. 6.8** Parco nautico mondiale, ripartizione geografica  
valori percentuali, anno 2022



Fonte: ICOMIA

**Fig. 6.9** Parco nautico mondiale, trend 2012-2022  
valori percentuali



Fonte: ICOMIA





## 7. LA RICETTIVITÀ

### 7.a In Italia

Le analisi condotte in questa parte del rapporto riguardano la ricettività delle regioni italiane in termini di infrastrutture e posti barca a disposizione dei diportisti. I dati sono stati estratti dalle Pagine Azzurre 2023.

La **tabella 7.1** presenta il dato delle strutture portuali in Italia, suddivise in tre macro categorie:

- porti turistici, costituiti dalle strutture interamente dedicate al diportismo (i marina);
- porti polifunzionali, prevalentemente di proprietà o a gestione pubblica, costituiti da una pluralità di tipologie di strutture al cui interno, accanto ad eventuali altre destinazioni, vi è comunque una porzione utilizzata esclusivamente per la nautica da diporto (porti e porticcioli, porti industriali e commerciali, porti canale e darsene);
- punti di ormeggio, costituiti dalle strutture a carattere stagionale non dotate di banchine “fisse” ma di strutture rimovibili nella stagione invernale, quando la conformazione del sito che li ospita non permette una buona protezione dall'azione del mare (banchine e pontili, spiagge attrezzate e approdi e rade).

Dalla **tabella 7.1** si evince come la maggior parte dei porti in Italia siano polifunzionali (459, pari al 58,2% delle strutture), seguiti dai punti di ormeggio (237, pari al 30,1%) e dai marina (92, 11,7%). Sicilia e Sardegna registrano il maggior numero di infrastrutture, rispettivamente 142 e 118 unità, seguite da Liguria e Campania (70), Puglia (69) e Toscana (64) con oltre 60 strutture.

Il secondo aspetto rilevante della ricettività fa riferimento ai posti barca, ossia alla capacità delle strutture portuali di accogliere le imbarcazioni (**tabella 7.2**). In Italia si contano oltre 168 mila posti barca,

in crescita rispetto allo scorso anno. La regione con il più alto numero di posti è la Sardegna (22.899), seguita dalla Liguria (21.290) e poi da Sicilia, Campania, Toscana e Friuli Venezia Giulia, con un numero di posti barca compreso tra 15 e 20 mila. La concentrazione minore si registra in Molise e Basilicata, ossia le regioni con il minor numero di strutture portuali (rispettivamente 3 e 4).

Per quanto riguarda la divisione per tipologia portuale, prevale il numero di posti barca nei porti polifunzionali (104.861 posti, pari al 62% circa del totale), seguiti dai marina (46.116 posti, 27,4%); i punti di ormeggio ospitano complessivamente circa il 10,5% dei posti barca a livello nazionale.

Riguardo alla distribuzione dei posti barca fra le singole tipologie di infrastrutture si può notare come i posti barca nei marina siano concentrati in Liguria (6.832 posti), Sardegna (5.564), Friuli Venezia Giulia (5.464) e Toscana (4.709): queste quattro regioni offrono congiuntamente poco meno della metà (49%) dei posti complessivi nei marina italiani. I punti di ormeggio sono invece situati prevalentemente in Sardegna e Sicilia (rispettivamente 4.654 e 4.256), che offrono insieme il 50% dei punti di ormeggio complessivi sul territorio nazionale.

La **tabella 7.2** mostra anche la dimensione media dei porti italiani (circa 214, +2 rispetto al 2021) e la dimensione media delle diverse tipologia di strutture: i marina hanno un numero medio di posti barca (501) più che doppio rispetto ai porti polifunzionali (228), mentre i punti di ormeggio presentano una dimensione media di 74 posti barca.

La **figura 7.1** mostra graficamente i dati sopra enunciati. Per ogni regione, attraverso l'indicazione numerica e il colore della costa, viene indicato il numero di posti barca.



Tab. 7.1 Le infrastrutture portuali italiane: distribuzione per tipologia

anno 2022

Regione	n. infrastrutture	Porti turistici	Porti polifunzionali				Punti di ormeggio				
		marina	porto industriale /commerciale	porto canale	darsena	totale porti funzionali	banchina /pontile	spiaggia attrezzata	approdo /rada	totale punti di ormeggio	
Liguria	70	13	35	4	1	5	45	8	1	3	12
Toscana	64	8	22	2	9	4	37	15	1	3	19
Lazio	42	3	13	1	12	9	35	1	1	2	4
Campania	70	6	38	2	4	1	45	15	-	4	19
Basilicata	3	2	1	-	-	-	1	-	-	-	-
Calabria	40	1	15	4	-	-	19	8	10	2	20
Sicilia	142	7	51	7	1	5	64	64	-	7	71
Sardegna	118	12	36	6	3	5	50	42	-	14	56
Puglia	69	3	36	6	2	9	53	12	-	1	13
Molise	4	1	3	-	-	-	3	-	-	-	-
Abruzzo	12	1	7	-	1	1	9	2	-	-	2
Marche	17	4	4	2	2	2	10	1	1	1	3
Emilia Romagna	27	8	2	1	10	4	17	2	-	-	2
Veneto	60	10	7	2	7	26	42	8	-	-	8
Friuli Venezia Giulia	50	13	13	5	5	6	29	8	-	-	8
<b>Totale</b>	<b>788</b>	<b>92</b>	<b>283</b>	<b>42</b>	<b>57</b>	<b>77</b>	<b>459</b>	<b>186</b>	<b>14</b>	<b>37</b>	<b>237</b>

Nota: rispetto alle tabelle disponibili sulle Pagine Azzurre, si segnala che Marina Sveva, in Molise, e Fano Marina dei Cesari, nelle

Marche, sono stati considerati come marina.

Fonte: elaborazioni su dati Pagine Azzurre 2023

Tab. 7.2 Le infrastrutture portuali italiane: distribuzione dei posti barca

anno 2022

Regione	totale posti barca	n. infrastrutture	Porti turistici	Porti polifunzionali			Punti di ormeggio					
			marina	porto industriale /commerciale	porto canale	darsena	totale porti funzionali	banchina /pontile	spiaggia attrezzata	approdo /rada	totale punti di ormeggio	
Liguria	21.290	70	6.832	10.613	1.182	2.000	426	14.221	117	60	60	237
Toscana	17.691	64	4.709	5.887	-	4.841	644	11.372	556	84	970	1.610
Lazio	8.855	42	3.015	2.442	-	2.477	921	5.840	-	-	-	-
Campania	17.883	70	3.524	11.353	1.400	100	40	12.893	1.441	-	25	1.466
Basilicata	1.800	3	1.200	600	-	-	-	600	-	-	-	-
Calabria	4.860	40	200	3.650	260	-	-	3.910	208	342	200	750
Sicilia	18.482	142	2.773	9.783	1.220	-	450	11.453	4.106	-	150	4.256
Sardegna	22.899	118	5.564	10.953	-	830	898	12.681	4.620	-	34	4.654
Puglia	11.196	69	1.648	7.503	8	100	909	8.520	1.028	-	-	1.028
Molise	906	4	446	460	-	-	-	460	-	-	-	-
Abruzzo	2.532	12	1.250	1.182	-	100	-	1.282	-	-	-	-
Marche	4.887	17	2.210	2.060	3	350	264	2.677	-	-	-	-
Emilia Romagna	6.159	27	3.526	124	-	1.251	510	1.885	748	-	-	748
Veneto	13.609	60	3.755	975	-	2.170	5.039	8.184	1.670	-	-	1.670
Friuli Venezia Giulia	15.562	50	5.464	2.583	733	4.380	1.187	8.883	1.215	-	-	1.215
<b>Totale</b>	<b>168.611</b>	<b>788</b>	<b>46.116</b>	<b>70.168</b>	<b>4.806</b>	<b>18.599</b>	<b>11.288</b>	<b>104.861</b>	<b>15.709</b>	<b>486</b>	<b>1.439</b>	<b>17.634</b>
<b>Media posti barca</b>	<b>213,97</b>		<b>501,26</b>					<b>228,46</b>				<b>74,41</b>

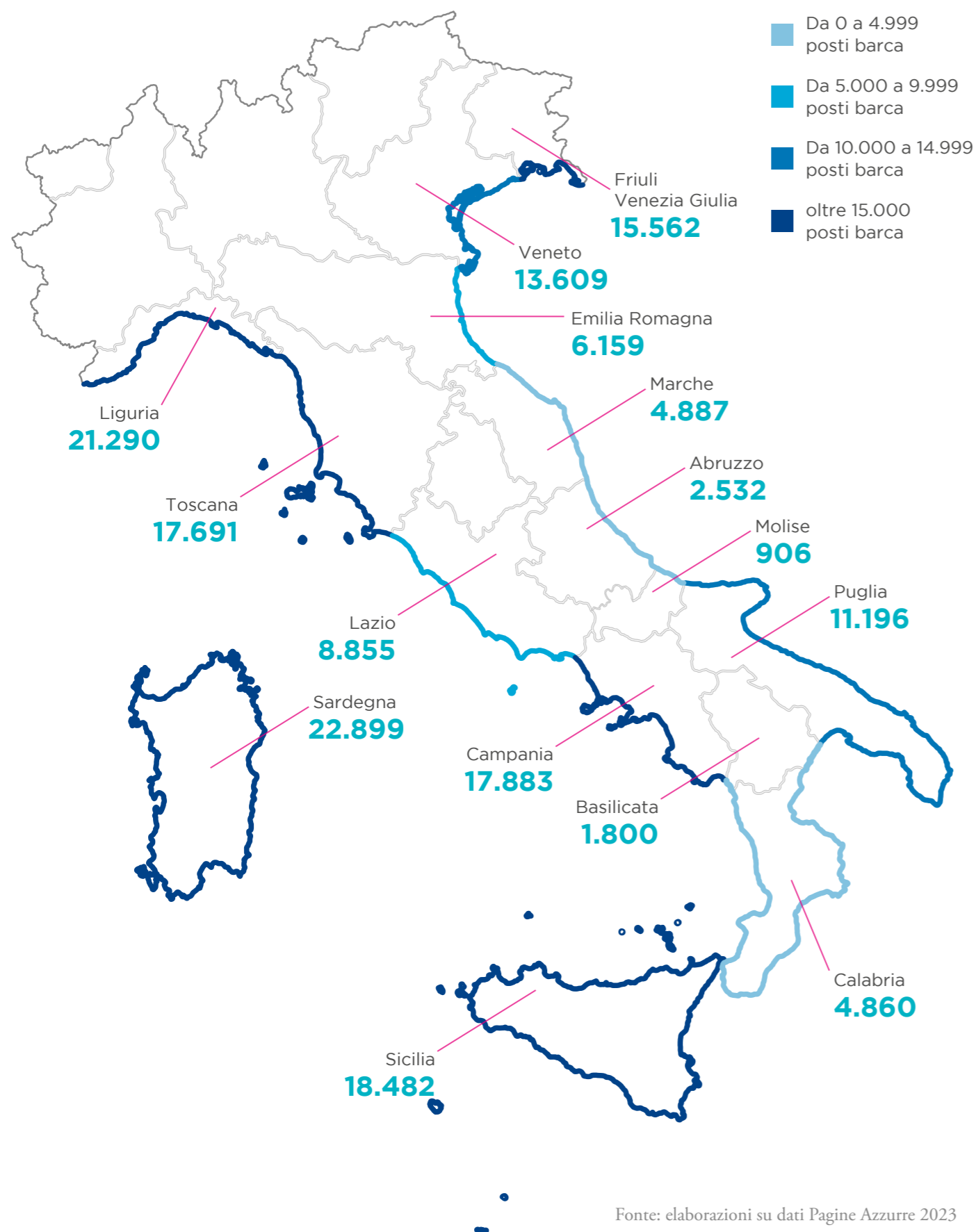
Nota: rispetto alle tabelle disponibili sulle Pagine Azzurre, si segnala che Marina Sveva, in Molise, e Fano Marina dei Cesari, nelle

Marche, sono stati considerati come marina.

Fonte: elaborazioni su dati Pagine Azzurre 2023



**Fig. 7.1** Le infrastrutture portuali italiane: distribuzione regionale dei posti barca anno 2022



Fonte: elaborazioni su dati Pagine Azzurre 2023

## 7.b Nel mondo

In questo paragrafo sono sinteticamente presentati i dati riguardanti le infrastrutture portuali dedicate alla nautica da diporto nel mondo, analizzando il numero di marine e porticcioli e il numero di posti barca. Si specifica che i differenti criteri di raccolta e classificazione dei dati, adottati nei diversi Paesi, possono in parte comprometterne l'affidabilità e la confrontabilità.

La **tabella 7.3** illustra le dotazioni infrastrutturali dei vari Paesi. Al di là del mero dato relativo alla consistenza numerica di tali strutture, vengono calcolati due indici: il primo riguarda il rapporto tra numero di unità da diporto e numero di posti barca; il secondo misura la corrispondente percentuale di

**Tab. 7.3** Parco nautico e strutture dedicate al diporto nel mondo anno 2022

Nazione	Parco nautico complessivo	Marine e porticcioli	Posti barca	Unità da diporto per posto barca	% unità da diporto con posto barca
Francia*	1.296.017	400	253.000	5	20%
Finlandia*	1.135.956	1.300	80.900	14	7%
Svezia*	730.000	2.000	500.000	1	68%
Regno Unito	620.529	575	103.000	6	17%
Paesi Bassi	503.000	1.160	245.000	2	49%
Italia***	472.713	551	150.977	3	32%
Germania**	480.000	500	n.a.	n.a.	n.a.
Grecia	190.136	60	23.305	8	12%
Polonia	105.859	1.310	48.900	2	46%
Croazia	102.475	167	18.179	6	18%
Spagna*	91.700	370	130.900	1	143%
<b>EUROPA</b>	<b>5.728.385</b>	<b>8.393</b>	<b>1.554.161</b>	<b>4</b>	<b>27%</b>
Canada*	8.600.000	1.472	59.838	144	10
Nuova Zelanda	1.513.481	215	17.297	87	1%
Australia	1.014.893	340	62.891	16	6%
Brasile	709.184	715	157.223	5	22%
Giappone*	278.400	560	57.000	5	20%
Turchia	88.235	80	32.970	3	37%
Sri Lanka	1.733	4	322	5	19%
<b>ALTRI PAESI</b>	<b>12.205.926</b>	<b>3.386</b>	<b>387.541</b>	<b>31</b>	<b>3%</b>
<b>USA**</b>	<b>15.926.892</b>	<b>11.500</b>	<b>2.070.000</b>	<b>8</b>	<b>13%</b>
<b>Totale</b>	<b>33.861.203</b>	<b>23.279</b>	<b>4.011.702</b>	<b>8</b>	<b>12%</b>

Si precisa che il parco nautico complessivo non coincide in questo caso con quello delle tabelle precedenti, in quanto per alcuni Paesi non sono disponibili i dati sulle strutture dedicate alla nautica, e poiché non sono stati inseriti i Paesi senza sbocco al mare.

Per le fonti dei dati sul parco nautico si veda la nota della tabella 6.6

Dove non specificato, il dato sulla dotazione infrastrutturale risale al 2020

\* Dato 2019

\*\* Dato 2018

\*\*\* Fonte: "Il Diporto Nautico in Italia - Anno 2022", MIT, e "Pagine Azzurre 2023".

I dati non tengono conto dei punti di ormeggio

Fonte: ICOMIA



unità da diporto con possibilità di ormeggio sulla totalità del parco nautico. Questi due indici permettono di determinare il livello di dotazione infrastrutturale dei vari Paesi in rapporto al rispettivo parco nautico. Questa valutazione è particolarmente importante, in quanto il livello quantitativo (oltre a quello qualitativo) delle infrastrutture da diporto influenza nettamente lo sviluppo del settore: la scarsa o abbondante disponibilità di posti barca può rappresentare un ostacolo o un incentivo alla diffusione del diportismo.

Si precisa che il parco nautico complessivo non coincide in questo caso con quello delle tabelle precedenti, in quanto alcuni Paesi non hanno reso disponibili i dati sulle strutture dedicate alla nautica oppure non hanno sbocco al mare. In termini assoluti, gli USA sono il Paese con il maggior numero di marine (11.500) e di posti barca (2.070.000), anche in virtù della maggiore estensione delle coste (oltre 133.000 km - *tabella 6.7*). In termini relativi, invece, la disponibilità di posti barca rapportata al parco nautico non è elevatissima (8 unità per posto barca).

Per quanto concerne il numero complessivo di marine e porticcioli, gli USA sono seguiti dall'Europa considerata nel suo complesso (8.393), dove Svezia, Polonia, Finlandia e Paesi Bassi presentano ognuno oltre 1.000 infrastrutture. L'Europa dispone di 1.554.161 posti barca: primeggiano Svezia, Francia, Paesi Bassi, Italia, Spagna e Regno Unito, con oltre 100.000 posti.

Le ultime due colonne della tabella presentano i

dati relativi alle unità da diporto per posto barca e la percentuale di unità da diporto con posto barca. Naturalmente questo dato rispecchia da un lato la dotazione infrastrutturale del Paese e dall'altro la consistenza del parco nautico.

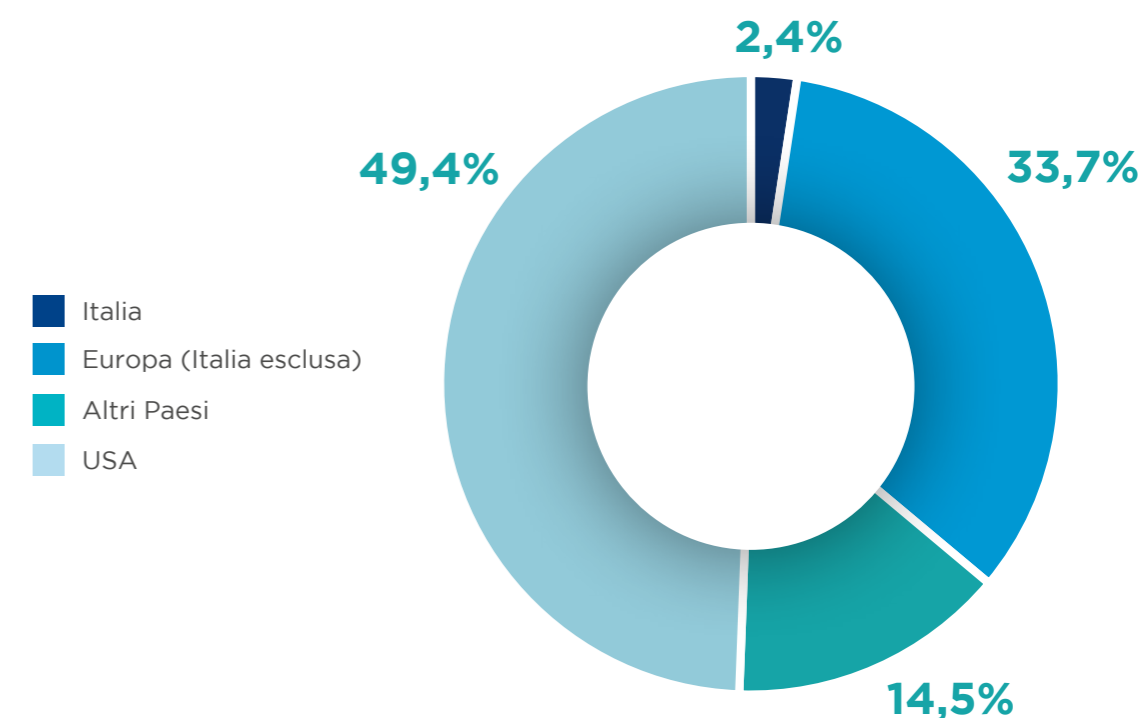
Alcuni dei Paesi in cui la percentuale di imbarcazioni con posto barca è elevata non hanno in realtà una buona dotazione infrastrutturale, ma sono invece caratterizzati da un parco nautico molto ridotto. Tra i Paesi oggetto di analisi, per quanto riguarda il numero di imbarcazioni con posto barca, spiccano Spagna, Svezia, Paesi Bassi, Polonia e Italia. Negli altri Paesi troviamo al primo posto la Turchia.

Le *figure 7.2 e 7.3* presentano la distribuzione geografica di marine e porticcioli e di posti barca.

Dall'analisi dei grafici emerge come, per quanto riguarda la distribuzione geografica di marine e porticcioli, gli Stati Uniti (49,4%) superino decisamente il dato europeo complessivo (36,1%), mentre gli altri Stati di cui è disponibile il dato contano per il 14,5%. Analogamente, la *figura 7.3* mostra come gli Stati Uniti abbiano la maggioranza assoluta dei posti barca (51,6%), contro il 38,7% dell'Europa (Italia inclusa) e il 9,7% degli altri Paesi di cui è disponibile il dato. L'Italia conta per il 2,4% nella suddivisione mondiale di marine e porticcioli, mentre nello stesso contesto il numero di posti barca e ormeggi ammonta al 3,7% circa del totale. Rispetto all'Europa l'Italia ha invece il 6,6% delle strutture e il 9,7% circa dei posti barca.

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

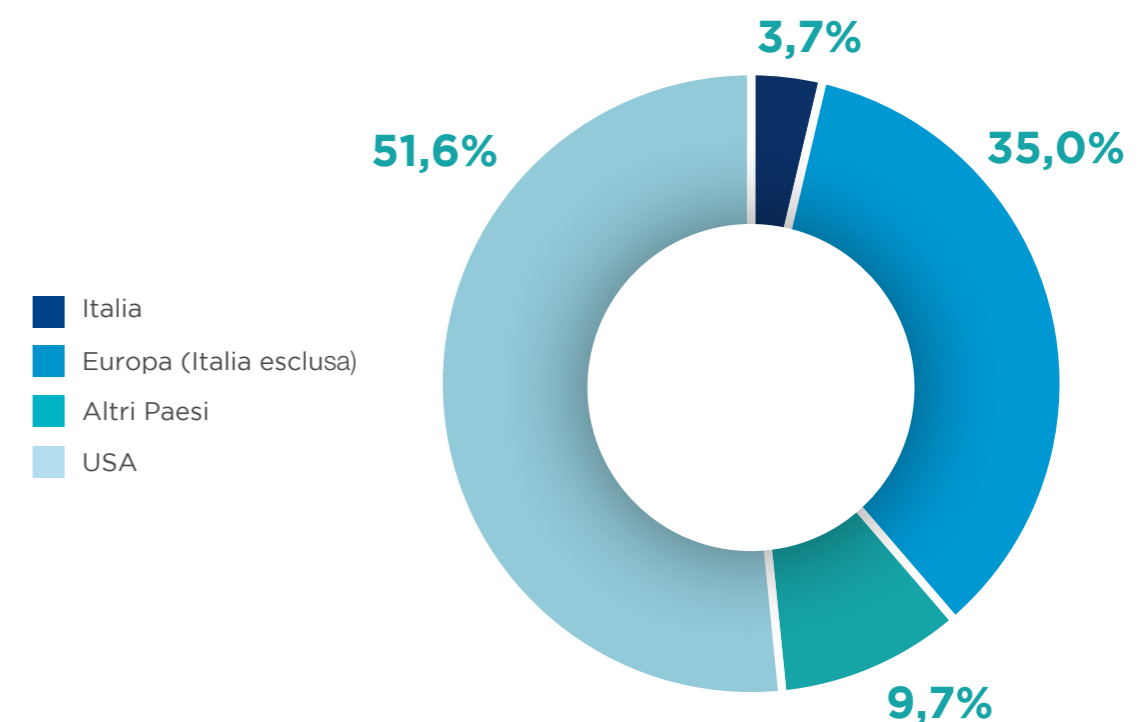
valori percentuali, anno 2022



Fonte: ICOMIA

**Fig. 7.3** Posti barca, distribuzione geografica

valori percentuali, anno 2022



Fonte: ICOMIA



# LE PATENTI NAUTICHE IN ITALIA

8.

Vengono elaborati in questo capitolo i dati relativi alle patenti nautiche in Italia per l'anno 2022, resi pubblici dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nell'ultima edizione de "Il Diporto Nautico in Italia - Anno 2022".

La *figura 8.1* riporta il trend delle patenti emesse o rinnovate negli ultimi 10 anni. Il dato mostra una certa variabilità negli anni, con momenti di forte crescita alternati ad altri di calo. Dopo la forte riduzione del 2020 (-23% circa e raggiungimento del minimo storico, con 42.313 patenti), si assiste nel 2021 a un aumento notevolissimo (71.413). Nel 2022 il numero di patenti rilasciate e rinnovate è stato di 69.942, con una lieve riduzione (-2%; -1.471 patenti) rispetto all'anno precedente.

La *tabella 8.1* e la *figura 8.2* mostrano i dati sul numero di patenti emesse o rinnovate nel corso del 2022 per tipo di abilitazione. La maggior parte delle patenti (62%) hanno un'abilitazione entro i 12 metri dalla costa, prevalentemente per le sole imbarca-

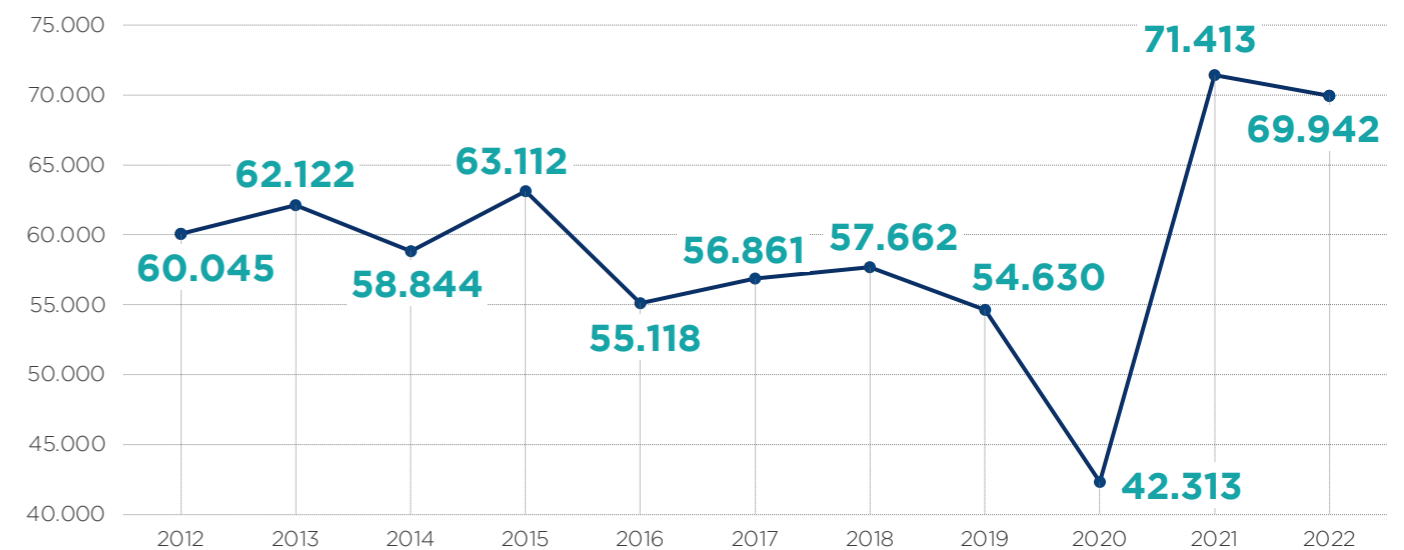
zioni a motore. Per contro, si nota come le patenti senza alcun limite dalla costa (36% del totale) sono in prevalenza per imbarcazioni a vela e a motore.

Il 72,6% circa delle patenti sono rinnovate o sostituite, mentre il 27,4% sono patenti emesse per la prima volta. La Liguria conserva il primato del maggior numero di patenti emesse o rinnovate nel 2022 (quasi 11 mila), seguita dalla Campania (9.012) e da Lazio (7.333) e Veneto (7.230). Seguono, con oltre 5.000 patenti, Emilia Romagna, Toscana e Sicilia.

Il dato della Liguria è particolarmente rilevante se commisurato alla popolazione residente (poco superiore a un milione e mezzo di persone), e confrontato con il dato delle altre regioni sopra citate, decisamente più popolose.

Dalla *figura 8.3* emerge come la lieve riduzione del numero di patenti complessive nel 2022 possa essere ricondotta alla diminuzione dei nuovi rilasci, con circa 1.429 nuove patenti in meno rispetto al 2021.

Fig. 8.1 Andamento annuale rilasci e rinnovi patenti nautiche, trend 2012-2022



Fonte: MIT



Tab. 8.1 Patenti nautiche: rilasci e rinnovi

anno 2022

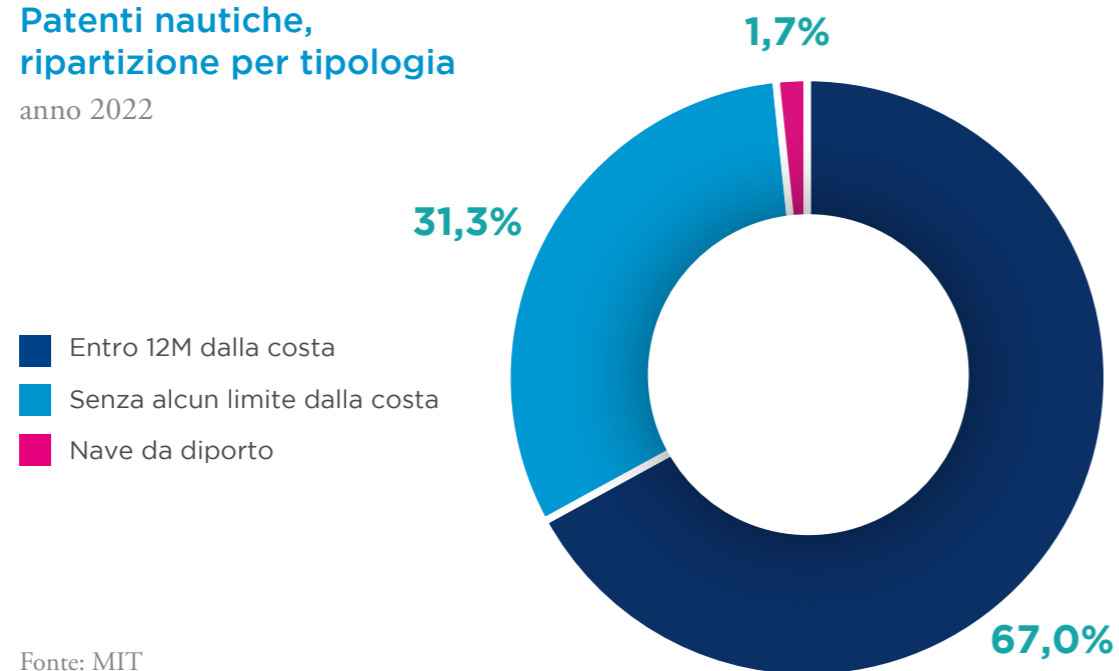
Regione	Patenti rilasciate per la prima volta						Patenti rinnovate e sostituite						
	Entro 12M dalla costa		Senza alcun limite dalla costa		Nave da diporto	Totale	Entro 12M dalla costa		Senza alcun limite dalla costa		Nave da diporto	Totale	Totale
	Solo motore	Vela e motore	Solo motore	Vela e motore			Solo motore	Vela e motore	Solo motore	Vela e motore			
Liguria	1.136	846	112	711	15	2.820	1.691	573	699	5.056	109	8.128	10.948
Toscana	717	470	20	158	111	1.476	1.872	273	677	1.161	122	4.105	5.581
Lazio	1.256	665	90	387	23	2.421	2.168	725	631	1.332	56	4.912	7.333
Campania	1.507	36	93	49	84	1.769	6.104	114	617	309	99	7.243	9.012
Calabria	251	36	21	25	17	350	1.324	75	128	114	12	1.653	2.003
Puglia	656	56	77	71	31	891	1.889	71	245	420	39	2.664	3.555
Molise	118	6	19	17	6	166	13	-	-	3	-	16	182
Abruzzo	160	34	26	33	3	256	158	20	70	118	6	372	628
Marche	190	59	93	220	6	568	311	39	279	446	19	1.094	1.662
Emilia Romagna	563	336	59	408	1	1.367	1.884	998	182	1.210	13	4.287	5.654
Veneto	1.184	549	56	221	27	2.037	2.087	454	677	1.866	109	5.193	7.230
Friuli Venezia Giulia	204	155	75	91	-	525	752	313	202	621	15	1.903	2.428
Sardegna	735	123	22	17	14	911	1.723	180	235	381	44	2.563	3.474
Sicilia	1.271	56	61	47	82	1.517	2.802	112	569	363	101	3.947	5.464
Basilicata	130	12	-	-	-	142	94	-	-	-	-	94	236
Piemonte e Valle d'Aosta	128	90	-	-	-	218	461	51	-	-	-	512	730
Lombardia	1.028	491	-	-	-	1.519	1.796	81	-	-	-	1.877	3.396
Trentino Alto Adige	21	83	-	-	-	104	21	48	-	-	-	69	173
Umbria	65	38	-	-	-	103	102	48	-	-	-	150	253
<b>TOTALE</b>	<b>11.320</b>	<b>4.141</b>	<b>824</b>	<b>2.455</b>	<b>420</b>	<b>19.160</b>	<b>27.252</b>	<b>4.175</b>	<b>5.211</b>	<b>13.400</b>	<b>744</b>	<b>50.782</b>	<b>69.942</b>

Gli Uffici della Motorizzazione Civile di Torino, Cuneo, Brescia, Como, Cremona, Mantova, Pavia, Sondrio, Venezia, Bolzano, Trieste, Gorizia, Pordenone, Udine, Livorno, Massa Carrara, Pisa, Pistoia, Ancona, Ascoli Piceno, Bari, Cosenza, Catania, Caltanissetta, Ragusa, Enna, Cagliari e Sassari non hanno fornito i dati

Fonte: MIT

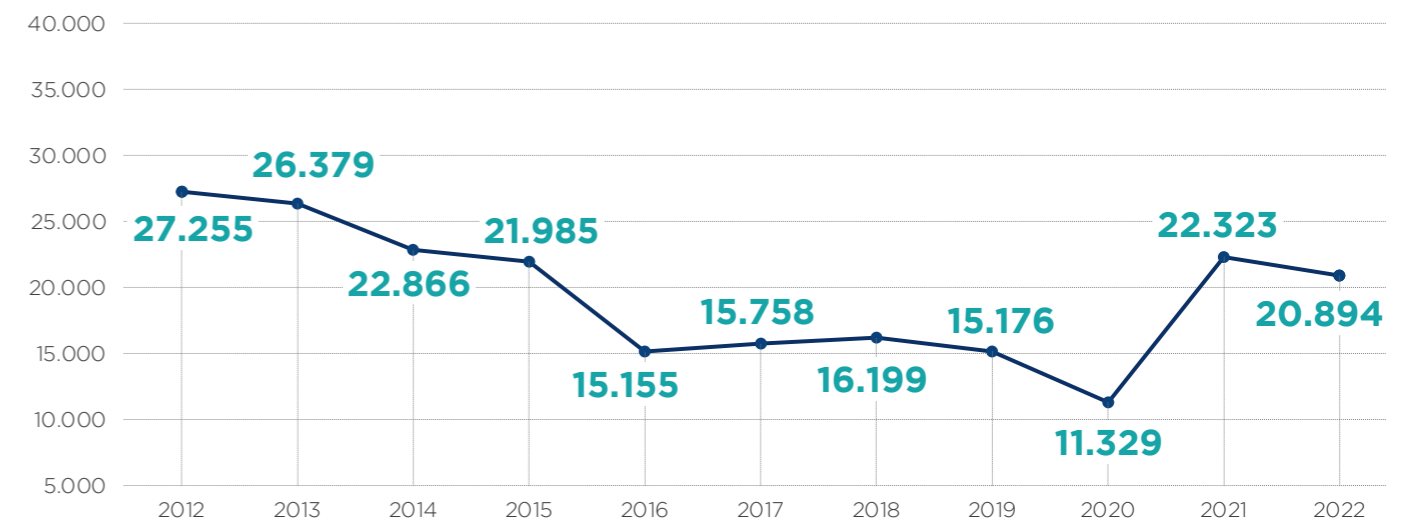
Fig. 8.2 Patenti nautiche, ripartizione per tipologia

anno 2022



Fonte: MIT

Fig. 8.3 Andamento annuale delle patenti rilasciate per la prima volta, trend 2012-2022



Fonte: MIT

LA • NAUTICA • IN  
**C1FR3**



**MONITOR**

**N.6**

TREND DI MERCATO **2023/2024**

*[www.lanauticaincifre.it](http://www.lanauticaincifre.it)*

Progetto e coordinamento editoriale:

Ing. Stefano Pagani Isnardi - Direttore Ufficio Studi Confindustria Nautica

La Nautica in Cifre è dal 1980 l'unica collana editoriale che fornisce alle imprese, alle istituzioni e agli operatori di settore un sintetico strumento di lettura del quadro economico dell'industria italiana della nautica da diporto.

Questo rapporto è realizzato dall'Ufficio Studi di Confindustria Nautica ([www.confindustrianautica.net](http://www.confindustrianautica.net)) in partnership con Fondazione Edison - diretta dal prof. Marco Fortis - ([www.fondazioneedison.it](http://www.fondazioneedison.it)) e con la collaborazione di Università IULM - Facoltà di Comunicazione.

Il team di ricerca della presente edizione è formato da

Stefano Pagani Isnardi, Elena Morchio e Michela Mustorgi per Confindustria Nautica, Marco Fortis, Monica Carminati, Stefano Corradini e Andrea Sartori per Fondazione Edison, Enrico Ivaldi per IULM.

Per le elaborazioni statistiche sono stati anche utilizzati dati pubblicati da:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

Pagine Azzurre; ASSOMARINAS; ICOMIA - International Council of Marine Industry Associations.

Sono graditi commenti, suggerimenti e segnalazioni a [statistiche@confindustrianautica.net](mailto:statistiche@confindustrianautica.net)

*L'uso, anche parziale, dei dati, delle informazioni, delle tabelle, dei grafici e delle elaborazioni statistiche del presente rapporto è consentito, citando la fonte, esclusivamente dietro espressa autorizzazione di Confindustria Nautica e, per i capitoli di relativa competenza, di Fondazione Edison. Ogni abuso o utilizzo non autorizzato sarà perseguito a termini di legge.*

Confindustria Nautica

Via San Nazaro, 11/1 - 16145 Genova

*[www.confindustrianautica.net](http://www.confindustrianautica.net)*

Fondazione Edison

Foro Buonaparte, 31 - 20121 Milano

*[www.fondazioneedison.it](http://www.fondazioneedison.it)*

Progetto grafico Fuoricentro Studio - [www.fuoricentrostudio.com](http://www.fuoricentrostudio.com)

La presente edizione è stata chiusa in redazione il 20 marzo 2024.

ISBN 978-88-946050-9-9



[www.lanauticaincifre.it](http://www.lanauticaincifre.it)



CONFINDUSTRIA  
NAUTICA



FONDAZIONE  
EDISON

CONFINDUSTRIA NAUTICA è l'Associazione di settore aderente a Confindustria che dal 1967 ha la rappresentanza istituzionale di tutta la filiera della nautica dalla cantieristica alla componentistica, dai servizi fino al turismo.

Opera a livello istituzionale come soggetto di confronto con le forze politiche, sociali e di governo per la crescita del settore nautico, anche attraverso la proposta legislativa, la raccolta e la diffusione dei dati di settore, la promozione della cultura del mare e lo sviluppo del turismo nautico.

La FONDAZIONE EDISON, nata a Milano nel 1999, sostiene e svolge iniziative nel campo della cultura e della ricerca scientifica per favorire la conoscenza e lo studio degli aspetti socioeconomici, culturali e civili che riguardano i sistemi produttivi locali, ivi incluse le connesse problematiche relative alla formazione, alla ricerca e alla innovazione.