



**Artigiani
Imprenditori
d'Italia**

“Dinamiche e prospettive di mercato della filiera nautica da diporto”

Valore della filiera delle PMI della Nautica e difficoltà nel quantificarla

La struttura produttiva del settore della nautica da diporto in Italia, un'eccellenza del made in Italy, nel sentire comune viene identificata con l'industria cantieristica attiva nella produzione e nella vendita di yacht di grandi dimensioni. **Accanto ai grandi players operano una moltitudine di piccole imprese**, la gran parte a carattere artigiano, i cui contributi in termine di occupazione e creazione di valore sono tutt'altro che trascurabili. Il contributo delle imprese più piccole nella produzione di imbarcazioni da diporto emerge a fatica anche per il modo in cui il settore viene definito nella classificazione **Ateco**. Di fatto questa considera le sole attività svolte nei cantieri di produzione di imbarcazioni e/o di rimessaggio e refitting, e tende quindi ad escludere una serie di prodotti, realizzati in altri ambiti di attività economica, che sono però funzionali al completamento delle imbarcazioni da diporto. Si tratta di una serie ampia e variegata di prodotti che coinvolgono buona parte dei comparti manifatturieri. Tra questi figurano, ad esempio, le vele e le cime (settore tessile), gli arredi interni e il legno utilizzato per la realizzazione dei ponti e degli utensili necessari per la navigazione (settori del legno e dei mobili), le eliche, le ancore e altre parti metalliche delle imbarcazioni (prodotti in metallo), i motori e parti meccaniche (meccanica e automazione), la strumentazione per la navigazione (bussole, radar, GPS e altri software realizzati dal settore dei prodotti di elettronica e di strumenti di precisione).

Tutte queste produzioni, realizzate in comparti nei quali il ruolo delle micro e delle piccole imprese è rilevante, aumentano in maniera significativa il peso economico complessivo della nautica da diporto intesa ora come una filiera nella quale oltre ai cantieri navali, opera una pluralità di imprese piccole e piccolissime inquadrare in altri settori. Il contributo di queste imprese è soprattutto di tipo qualitativo e concorre in maniera cruciale a rendere uniche le imbarcazioni rendendole di fatto inimitabili e parte del Made in Italy di alta gamma.

Se alle attività economiche di produzioni appena citate si aggiungono anche le attività dei servizi connessi alla nautica tra cui figurano ad esempio la portualità, le scuole nautiche, i servizi turistici e i trasporti eccezionali, le definizioni di settore o di filiera della nautica da diporto diventano ancor più sfumate. È evidente però che la produzione e la manutenzione di imbarcazioni sono attività in grado di avere un



**Artigiani
Imprenditori
d'Italia**



**Artigiani
Imprenditori
d'Italia**

impatto molto significativo sull'economia dei territori andando a investire un numero rilevante di altre attività

La nautica da diporto italiana ha dimostrato di essere uno dei comparti più dinamici della manifattura italiana. Superate le ferite profonde inferte alla nostra economia dalle crisi del commercio internazionale (2008-2009) e dei debiti sovrani (2011-2012), **negli anni 2015-2023 la produzione del comparto ha registrato un incremento cumulato di ben 82,2 punti percentuali**, messo a segno soprattutto negli anni successivi alla crisi pandemica del 2020.

All'aumento della produzione sono corrisposti incrementi notevoli del fatturato complessivo per la costruzione di nuove unità da diporto e delle esportazioni. **Il valore delle vendite ha superato i 4,1 miliardi di euro nel 2022 con un incremento di ben 168 punti percentuali rispetto al 2015.** Nello stesso lasso di tempo le esportazioni delle imbarcazioni da diporto sono raddoppiate, segnando una performance ben superiore di quella dell'intera manifattura italiana, a conferma ancora una volta dell'importanza dei mercati esteri per le sorti di questo comparto. I buoni risultati economici realizzati dalla nautica da diporto nel periodo tra il 2015 e il 2023 coincidono di fatto con una fase di riscoperta del settore dopo le crisi del commercio internazionale e dei debiti sovrani che ha permesso a questa realtà produttiva di rialzarsi dopo le forti perdite patite a partire dal 2008. Tra il 2008 e il 2014, infatti, il numero delle imprese del diporto (inteso sempre come l'insieme delle attività di produzione di imbarcazioni e di rimessaggio/refitting) aveva accusato una contrazione significativa (-873 imprese, circa quasi 26 punti percentuali), colmata interamente a fine 2020. È questo un altro dato che conferma il dinamismo della nautica da diporto e che contrasta con il trend riferito all'intera struttura produttiva manifatturiera, ridottasi in maniera continua nell'arco di tempo considerato (-21,5 punti percentuali).

Considerato il contesto di riferimento sopra delineato, l'obiettivo generale della presente attività di ricerca qualitativa è stato quello di **realizzare una fotografia delle dinamiche e delle prospettive della nautica da diporto**, nella prospettiva delle PMI e delle imprese artigiane del settore, muovendo dalla lettura delle macro tendenze e delle modificazioni del contesto geopolitico globale, con particolare riferimento agli ultimi quattro anni; accanto all'incidenza sul settore dei fattori congiunturali, obiettivo dell'indagine è stato quello di raccogliere le valutazioni, le preoccupazioni, le esigenze e le proposte delle imprese in relazione alle criticità strutturali del settore, che ancora sono indicate in un contesto istituzionale e normativo spesso



**Artigiani
Imprenditori
d'Italia**



**Artigiani
Imprenditori
d'Italia**

definito “ostile” o poco attento alla valorizzazione del settore, limitando quindi la piena espressione delle sue effettive potenzialità.

Altro obiettivo è quello di rilanciare il tema del valore della nautica per l’occupazione e le economie locali e a livello nazionale, recuperando una prospettiva unitaria del settore, al di là dei limiti derivanti dalla frammentazione delle attività e del sistema delle imprese, nonché dalla mancanza di un suo specifico carattere identificativo: un obiettivo, questo, che si traduce nell’esigenza largamente condivisa dalle imprese intervistate, **di adottare un Codice di “operatore nautico”** distintivo per le attività nautiche che ne consenta la perimetrazione ben al di là delle tre attività ad oggi formalizzate al suo interno;

Focus Group

Attraverso i focus group si è cercato di raccogliere e organizzare le istanze e le proposte delle imprese per accompagnare e sostenere la positiva congiuntura economica del settore.

Per la presente indagine sono stati realizzati 5 focus group (quattro in presenza e uno da remoto) articolati su base territoriale, che hanno raccolto complessivamente la partecipazione di 40 imprese della filiera nautica (ovvero con un fatturato prodotto interamente o prioritariamente in questo settore). Se la quasi totalità delle PMI intervistate sottolinea come la cosiddetta “fase post pandemica” (quella cioè avviata con il progressivo rallentamento delle misure restrittive) si sia connotata più che positivamente per la propria impresa, colpisce come anche la valutazione del periodo del covid, che pure durante il lockdown ha comportato il fermo di numerose attività, sia generalmente inquadrato come fase transitoria, i cui effetti negativi appaiono limitati e, al tempo stesso, ampiamente controbilanciati dalla ripresa del periodo successivo: come ha efficacemente sintetizzato un imprenditore: “Dopo il lockdown tutti abbiamo lavorato enormemente: nel 2020 e nel 2021 tutti rimanevano in Italia... e i porti italiani erano pieni” (Focus group La Spezia). Allo stesso modo, un altro imprenditore ha affermato che “Un po’ il lockdown ha fermato la produzione... ma dopo abbiamo dovuto correre perché le persone volevano le barche” (Focus group Como). In termini più generali, dal lato della produzione i grandi cantieri impegnati nella realizzazione di commesse pluriennali hanno garantito continuità all’interno delle filiere della manifattura, mentre le imprese dei servizi (ma anche quelle di rimessaggio/refitting) hanno grandemente beneficiato della riscoperta della nautica trainata soprattutto dalla domanda interna, che in diversi territori ha portato ad una saturazione dei posti barca disponibili e ad una forte richiesta dell’usato (più economico e immediatamente fruibile),



**Artigiani
Imprenditori
d'Italia**



**Artigiani
Imprenditori
d'Italia**

anche per effetto dei forti ritardi nelle catene di approvvigionamento successivi alla guerra in Ucraina. Il forte apprezzamento dell'usato, che negli anni precedenti al Covid aveva subito una consistente perdita di valore, ha peraltro contribuito a rivitalizzare complessivamente il mercato della nautica, sia attraverso una "grande richiesta per rimessaggio, refitting e servizi nautici" (Focus group Como), sia determinando una forte rivalutazione del valore delle imbarcazioni. Oggi "la barca non è più un investimento a perdere perché l'usato sta tirando" (Focus group Ancona).

Particolarmente significative risultano, inoltre, le indicazioni emerse nel corso dei focus group in merito all'**impatto della guerra in Ucraina** e della conseguente fiammata inflattiva innescata dall'aumento del costo delle materie prime energetiche: anche in questo caso, infatti, le PMI del settore hanno evidenziato una forte resilienza, risultando minoritarie quelle che hanno segnalato effetti negativi rispetto a quante non hanno registrato cambiamenti rilevanti o che, diversamente, hanno consolidato il proprio spazio di mercato. Gli effetti diretti della guerra in Ucraina sull'economia della nautica si sono infatti concretizzati nel crollo della domanda del turismo nautico russo (particolarmente avvertito in Sardegna), ovvero di un turismo di fascia alta con una notevole capacità di spesa, che tuttavia ha trovato una sostanziale compensazione nell'incremento della domanda proveniente da altri Paesi (Stati Uniti, Regno Unito, Australia, Cina, ecc.) e, secondariamente, seppure per ragioni ancora attribuibili alla coda della Pandemia, nella tenuta della domanda interna.

Le principali preoccupazione espresse dalle PMI e dalle imprese artigiane della nautica riguardano in primo luogo criticità ormai cristallizzate, quali **l'inserimento e la formazione delle risorse umane all'interno dell'impresa, accanto al tema della politica per il settore, della normativa e della burocrazia**. Il percorso di analisi dei focus group ha avuto quale secondo obiettivo la valutazione del ruolo e del peso della nautica per l'economia, l'occupazione e lo sviluppo dei territori ad elevata intensità produttiva per questo settore. Numerosi imprenditori tendono piuttosto a concentrare l'attenzione sulle difficoltà di fare rete interne al settore, ovvero su quella tradizionale chiusura e gelosia, non soltanto delle piccole imprese, in cui si preferisce non condividere conoscenze e informazioni e "blindare" il proprio spazio dalle possibili incursioni di un competitor, piuttosto che mettere insieme le forze per poter accedere insieme a nuove opportunità e mercati a più alto valore aggiunto.



**Artigiani
Imprenditori
d'Italia**



**Artigiani
Imprenditori
d'Italia**

Quasi con naturalezza un imprenditore afferma a tale riguardo che “Non siamo capaci di fare sistema, non vogliamo accettare che ci sia qualcuno a capo di un altro cantiere che ci dica le cose da fare”, perché la nautica “è una miniera che tutti vogliono sfruttare per se stessi, senza fare sistema”, quasi come un effetto collaterale negativo di un settore dove alcuni asset naturali hanno consentito alle imprese di continuare ad esistere, e talvolta anche di crescere, senza innovare o sperimentare, ovvero senza gettare lo sguardo al di là di quegli spazi certamente occupati grazie al prodotto/servizio offerto, ma al tempo stesso garantiti da una “rendita di posizione” dove la domanda si “autogenera” anche al di là dell’eccellenza o della distintività dell’impresa.

Liguria

Con 2592 patenti nautiche rilasciate la regione Liguria conferma il suo primato, ragione che da sola presenta numeri prossimi a quelli di Toscana e Lazio messe insieme. Rispetto al 2020 nel 2022 la Liguria ha sperimentato una riduzione del numero di patenti rilasciate

La Liguria detiene il primato anche in termini di posti barca (22.496 pari al 14,2% del totale).



**Artigiani
Imprenditori
d'Italia**