



Il settore della nautica in Emilia-Romagna



Bologna, 29 aprile 2026

Emilia-Romagna. Insieme, con cura

Indice analisi:

1. Posizionamento internazionale dell'industria nautica dell'Emilia-Romagna
2. Principali numeri e dinamiche economiche
3. Trend innovativi emergenti
4. Analisi dei flussi contrattuali di lavoro dipendente movimentati dalle imprese
5. Imprese dell'industria nautica regionale per nazionalità dell'azionista di controllo
6. Perimetro allargato ("extra settore core"): imprese manifatturiere di fornitura e subfornitura

1. Posizionamento internazionale dell'industria nautica dell'Emilia- Romagna

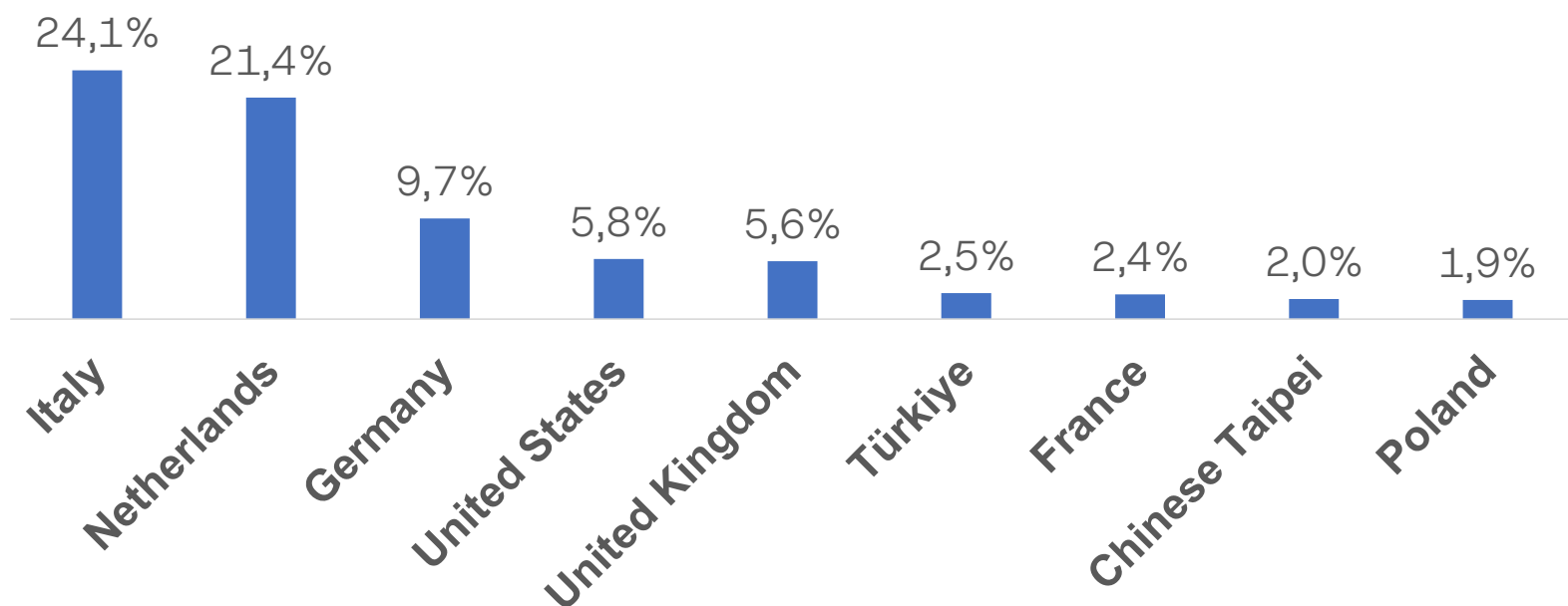
IMPORTANZA STRATEGICA DELL'ITALIA NEL MERCATO MONDIALE

- Nell'ambito del commercio internazionale di unità da diporto a motore, l'Italia si conferma come primo esportatore mondiale tra i paesi OCSE
- Questo primato poggia su una filiera manifatturiera d'eccellenza, radicata in territori come l'Emilia-Romagna
- La forza italiana è basata su design, qualità, tecnologia integrata e capacità di personalizzazione nei superyacht di fascia alta

ITALIA LEADER MONDIALE NELLA NAUTICA DA DIPORTO E NEI SUPERYACHT

2024 valore di mercato mondiale: 16,3 \$

Imbarcazioni a motore per uso ricreativo (esclusi gommoni e fuoribordo)



Fonte: OECD

ITALIA LEADER EUROPEO
NELLA NAUTICA DA DIPORTO A
MOTORE



QUANDO SI SCENDE DI LIVELLO, IL MERCATO APPARE MOLTO PIÙ DIFFERENZIATO

- A dominare è il segmento oltre i 24 metri, con 8,8 miliardi di esportazioni, quasi tre volte il segmento intermedio.
- Le imbarcazioni tra 7,5 e 24 metri si attestano a 2,9 miliardi, in fase di stabilizzazione.
- Le piccole imbarcazioni restano marginali, con 0,4 miliardi.
- In termini di crescita, il quadro è ancora più netto. Le grandi imbarcazioni, oltre i 24 metri, crescono senza sosta: da 5,5 miliardi nel 2022 a 8,8 nel 2025, +60% in tre anni. Il segmento medio si consolida dopo il picco del 2023.

Questi dati, di fonte Eurostat, fotografano le dinamiche dei soli paesi europei e il loro vicinato, escludendo concorrenti come Gran Bretagna, Stati Uniti e Taiwan

EXPORT UE DI IMBARCAZIONI DA DIPORTO A MOTORE PER LUNGHEZZA

(esclusi gommoni e fuoribordo)

	2022	2023	2024	2025
LUNGHEZZA				
				MILIARDI DI EURO
≤ 7,5 m	0,3	0,3	0,2	0,4
>7,5 e ≤ 24 m	2,7	3,1	3,1	2,9
< 24 m	5,5	7,0	7,4	8,8
Totale	8,5	10,4	10,8	12,1

Perimetro: Paesi UE e principali partner europei e del vicinato (UE27, EFTA, Paesi limitrofi euro-mediterranei)

Fonte: Eurostat – Commercio internazionale di beni (HS 6 cifre), 2025

EXPORT UE DI IMBARCAZIONI DA DIPORTO A MOTORE PER LUNGHEZZA

(esclusi gommoni e fuoribordo)

	2023	2024	2025
LUNGHEZZA			
		VARIAZIONI % ANNUE	
>7,5 e ≤ 24 m	16,2%	1,0%	-6,6%
< 24 m	26,5%	5,7%	18,1%

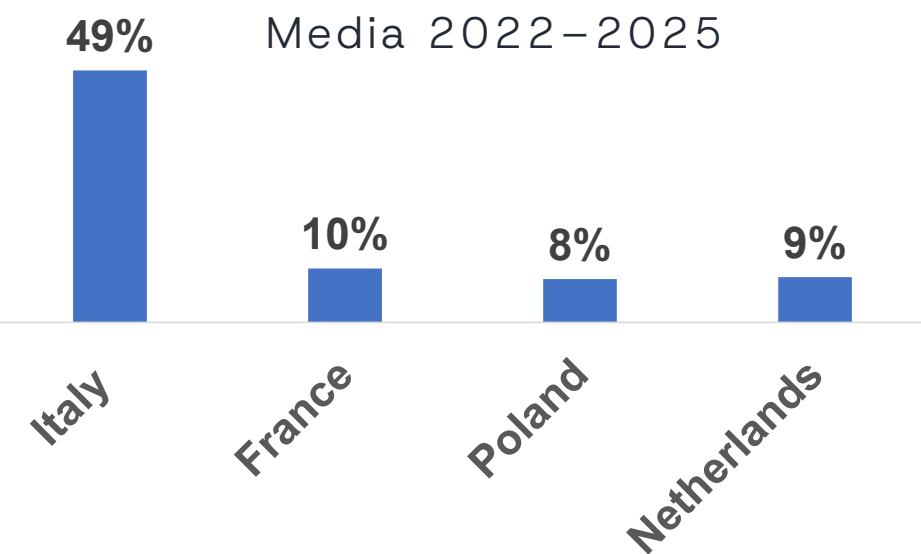
Perimetro: Paesi UE e principali partner europei e del vicinato (UE27, EFTA, Paesi limitrofi euro-mediterranei)

Fonte: Eurostat – Commercio internazionale di beni (HS 6 cifre), 2025

QUOTE DI MERCATO NEL SEGMENTO 7,5–24 METRI

- Nel segmento 7,5–24 metri, che rappresenta la parte più industriale del mercato delle imbarcazioni a motore, l'Italia concentra circa la metà delle esportazioni europee, mentre gli altri Paesi si collocano su quote molto più contenute e relativamente stabili nel tempo.
- La concorrenza avviene soprattutto con i paesi extra europei e, in particolare, con imprese della Gran Bretagna, i cui primi due competitor si posizionano nella fascia premium e lusso.
- Gli altri competitor europei – Francia e Polonia – e i player extraeuropei come Brunswick (USA) e i cantieri taiwanesi, operano su fasce di prezzo più basse, dove il brand conta meno e il prezzo di più.

QUOTE DI MERCATO NEL SEGMENTO 7,5-24 METRI NEI PRINCIPALI PAESI EUROPEI



	2022	2023	2024	2025
Italy	48%	49%	50%	49%
France	12%	10%	10%	10%
Poland	8%	8%	9%	9%
Netherlands	10%	7%	9%	9%

Fonte: elaborazioni su dati Eurostat

PRINCIPALI GRUPPI NEL SEGMENTO 7,5–24 METRI

SEGMENTO PREMIUM/LUSSO

IT ITALIA
Azimut-Benetti · Ferretti · Sanlorenzo

Premium / lusso

GB GRAN BRETAGNA
Princess Yachts · Sunseeker

Premium / lusso

→ *Nessun rivale diretto in Europa nella fascia alta*

ALTRI COMPETITOR

FR FRANCIA

Bénéteau

Fascia media

PL POLONIA

Galeon Yachts

Fascia medio-alta

US STATI UNITI

Brunswick Corp.

Fascia media · leader per volumi

TW TAIWAN

Horizon · Grand Banks

12–30 m · competitivi sul prezzo

→ *La pressione competitiva si concentra sulla fascia media*

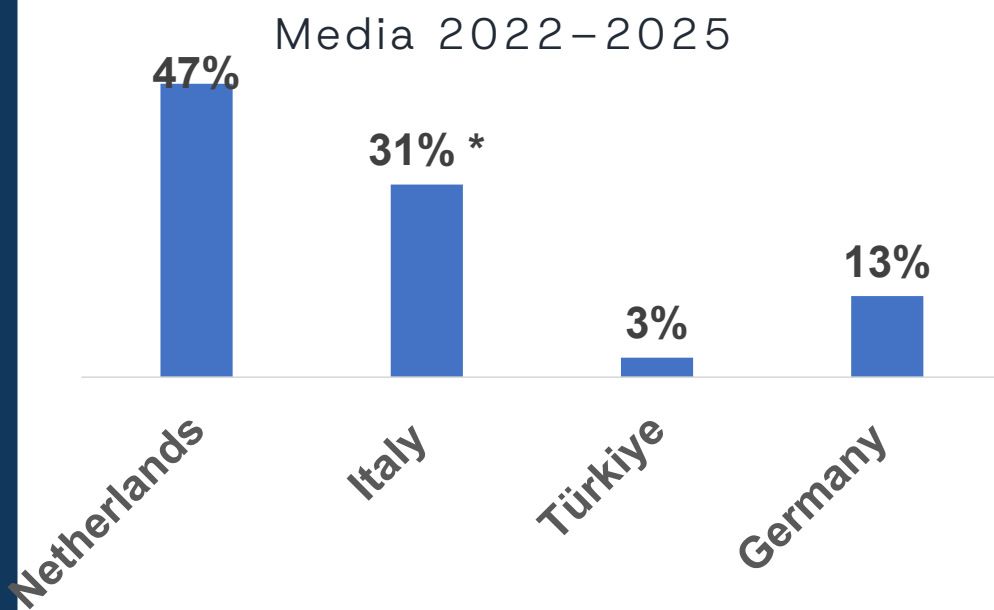
Nel premium e lusso il mercato è conteso da Italia e UK.

Nella fascia media, competono imprese europee – Francia e Polonia – e player extraeuropei come Brunswick (USA) e i cantieri taiwanesi; qui il brand conta meno e il prezzo di più.

QUOTE DI MERCATO NEL SEGMENTO OLTRE 24 METRI

- Per le barche di maggiore dimensione il mercato è suddiviso tra imprese italiane, olandesi e tedesche.
- In questo segmento l'Italia ha una posizione di leadership globale: circa il 50% delle unità prodotte nel mondo porta il marchio di un cantiere italiano.
- Azimut-Benetti, Ferretti e Sanlorenzo dominano per numero.
- Olanda e Germania sono presenti con cantieri di altissimo livello — Feadship, Oceanco, Lürssen — che si concentrano su dimensioni ancora maggiori, i mega e giga yacht, dove i Paesi Bassi guidano per valore dell'export.

QUOTE DI MERCATO NEL SEGMENTO OLTRE 24 METRI NEI PRINCIPALI PAESI EUROPEI



	2022	2023	2024	2025
Netherlands	46%	44%	40%	60%
Italy	32%	30%	32%	30%
Türkiye	2%	3%	3%	4%
Germany	16%	16%	19%	1%

* In volume la quota sale a circa il 50%

Fonte: elaborazioni su dati Eurostat

PRINCIPALI GRUPPI NEL SEGMENTO OLTRE 24 METRI

Superyacht · Mega e Giga yacht

LEADERSHIP GLOBALE

~50% dei superyacht mondiali per numero

IT

ITALIA

Azimut-Benetti · Ferretti · Sanlorenzo

Premium / lusso

Leader mondiali per numero di unità · ~50% quota globale

→ *Prima per numero di unità prodotte a livello mondiale*

COMPETITOR EUROPEI

Olanda e Germania sono focalizzate su mega e giga yacht e i Paesi Bassi guidano per valore dell'export mondiale

NL

PAESI BASSI

Feadship Oceanco

Leader per valore export

DE

GERMANIA

Abeking & Rasmussen
Lürssen

Mega e giga yacht

→ *Complementari all'Italia: diversi per dimensione e posizionamento*

Nel segmento oltre 24 metri l'Italia domina per numero di unità prodotte.

Olanda e Germania competono su dimensioni maggiori e per valore dell'export, in segmenti parzialmente distinti.

PRODUZIONE ITALIANA
CONCENTRATA IN POCHE
IMPRESE

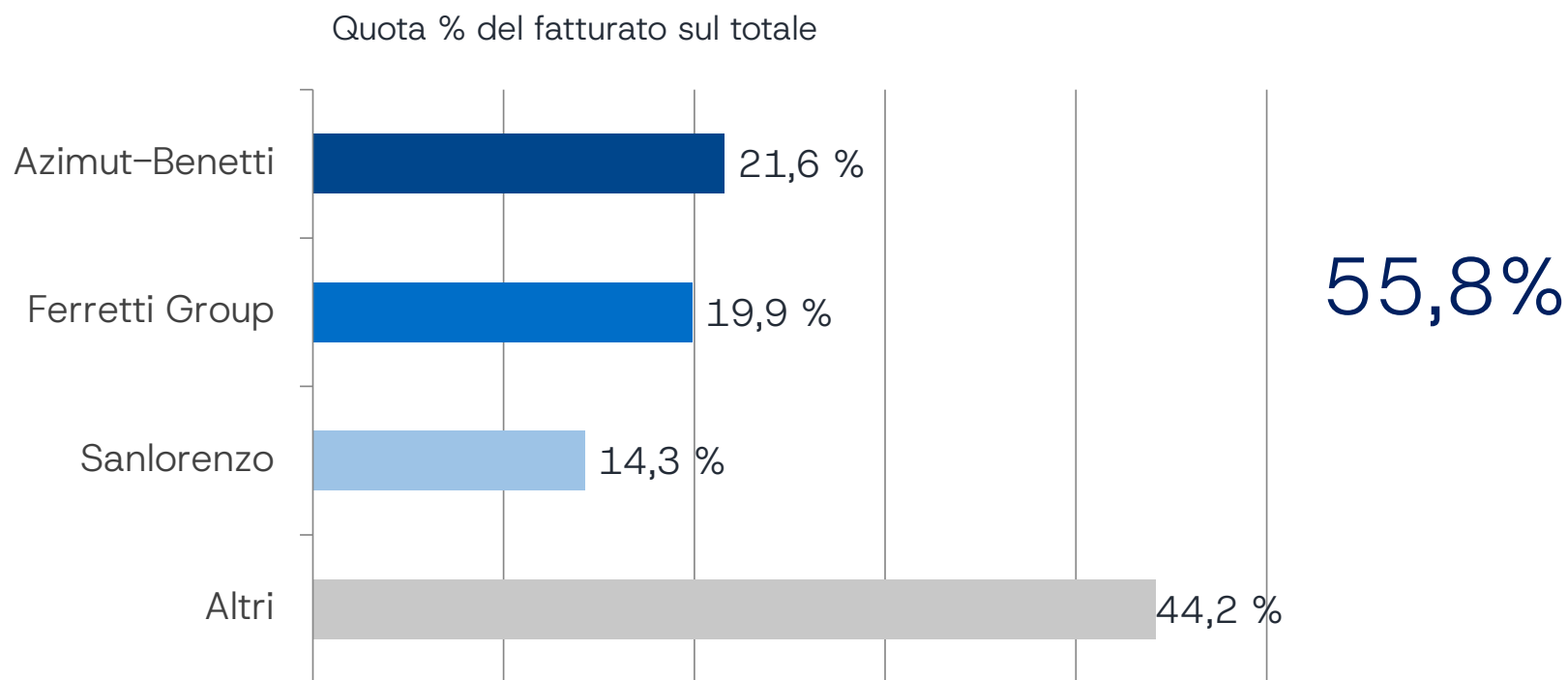
Il settore ha un grado di concentrazione molto elevato:

- Azimut–Benetti, Ferretti e Sanlorenzo fatturano il 55,8% del totale del settore

Questa base produttiva ha una geografia precisa:

- Le prime 12 imprese nautiche italiane generano il 73,2% del fatturato di settore e sono distribuite principalmente tra Viareggio, La Spezia, Rimini.
- L'Emilia–Romagna emerge con una quota del 25,3%, trainata da Ferretti Group a Rimini, Cantiere del Pardo e Solaris Power a Forlì–Cesena, e Absolute a Piacenza.
- Questo risultato posiziona la regione tra i principali poli nautici italiani per peso sul fatturato.

ITALIA: LE TRE PRINCIPALI IMPRESE DELLA NAUTICA DA DIPORTO 2024



LOCALIZZAZIONE DELLE PRIME 12 IMPRESE NAUTICHE ITALIANE

Quota % del fatturato sul totale di settore, 2024

73,2%
Quota delle
prime
12 imprese

Rimini (RN)

Ferretti Group 19,9%

Forlì-Cesena (FC)

Cantiere del Pardo 2,5%

Solaris Power 0,9%

Piacenza (PC)

Absolute 1,9%

25,3%
Quota delle imprese
dell'Emilia-Romagna

Viareggio (LU)

Azimut-Benetti 21,6%

Overmarine 3,9%

Piantedo (SO)

Cantiere Nautico Cranchi 1,5%

Ameglia (SP)

Sanlorenzo 14,3%

Bluegame 1,6%

Ronco Briantino (MB)

Sacs Tecnorib 1,2%

La Spezia (SP)

Baglietto 2,7%

Aquileia (UD)

Solaris Yachts 1,0%

2. Principali numeri e dinamiche economiche

Dopo aver inquadrato il contesto nazionale e internazionale, le slide successive analizzano il settore nautico in Emilia-Romagna

Il perimetro analizzato comprende le seguenti attività manifatturiere:

- cantieri navali,
- produzione di imbarcazioni da diporto e sportive,
- riparazione e manutenzione

- Nel 2025 il settore conta 287 imprese attive e 3.616 addetti.
- Il segmento più rilevante è quello della costruzione di imbarcazioni da diporto – 125 imprese per quasi 3.000 addetti – che da solo rappresenta l'82% dell'occupazione del settore.
- Un fatturato di 1,6 miliardi di euro, in crescita del 3,3% nel 2024.
- Una quota dell'export pari al 48% del fatturato – 83% del fatturato considerando le prime 4 imprese finali.
- Una vocazione all'export strutturale, non occasionale. A livello nazionale, l'Emilia-Romagna vale l'11,5% dell'export nautico italiano e si posiziona come quarta regione del paese per export di settore

IMPRESE E ADDETTI DEL SETTORE NAUTICO IN EMILIA-ROMAGNA ANNO 2025

Ateco 2007	Descrizione	N. imprese attive	Addetti
30110	Cantieri navali per costruzioni metalliche e non metalliche	34	222
30120	Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive	125	2.985
33150	Riparazione e manutenzione di navi commerciali e imbarcazioni da diporto (esclusi i loro motori)	128	409
	TOTALE	287	3.616

IL SETTORE IN CIFRE

PRINCIPALI INDICATORI STRUTTURALI 2024/2025

287

Imprese attive
al 31/12/2025

3.616

Addetti
50% in un solo
gruppo

1,6 Mld€

Fatturato
+3,3% nel 2024

48%

Quota export
sul fatturato totale

83%

per le prime 4
imprese finali

Nel 2025 le esportazioni dell'Emilia-Romagna valgono l'11,5% dell'export italiano di settore (ISTAT)|4^a regione per export

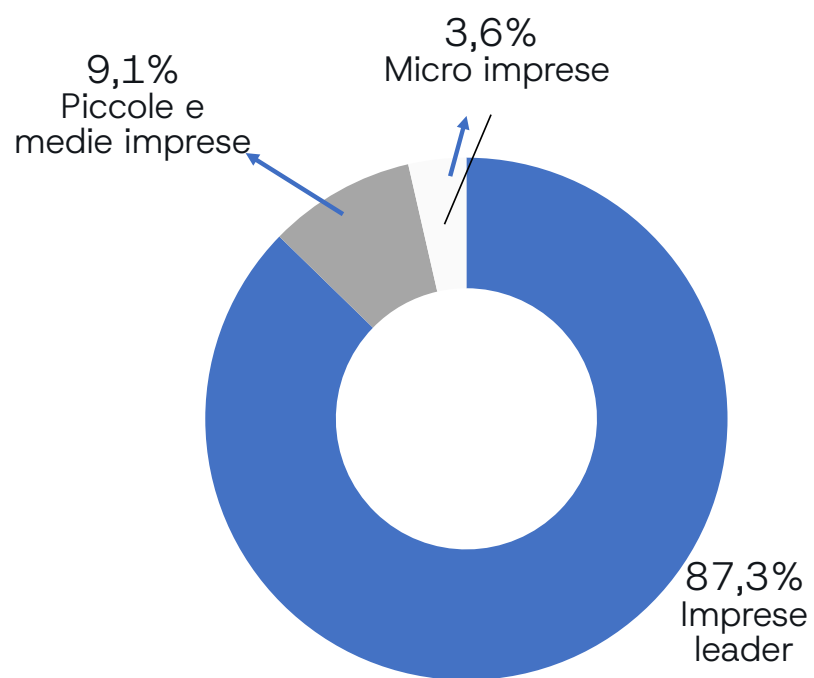
CONCENTRAZIONE E REDDITIVITA'

- Il settore è composto da poche imprese leader che generano la quasi totalità del fatturato e presentano livelli di redditività molto elevati.
- L'elevata concentrazione del fatturato nelle imprese leader si accompagna alla presenza di un sistema diffuso di PMI specializzate a loro supporto (rete di subfornitura strategica).
- Queste imprese, pur avendo un peso economico ridotto, garantiscono qualità, flessibilità e competenze essenziali per la competitività dei grandi cantieri.

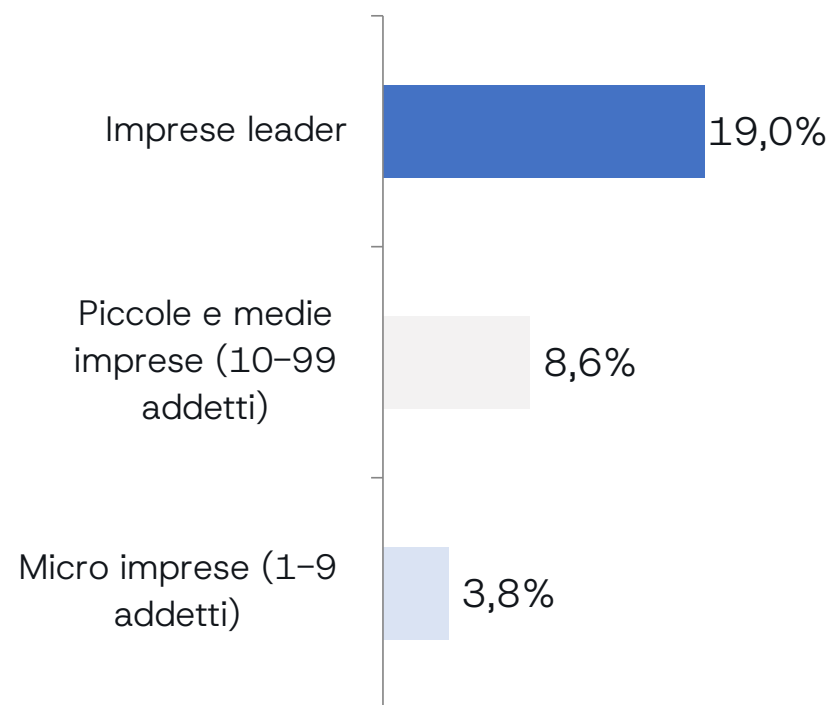
CONCENTRAZIONE E REDDITIVITA'

DUALITÀ STRUTTURALE TRA IMPRESE FINALI E PMI
2024

Quote % fatturato per dimensione

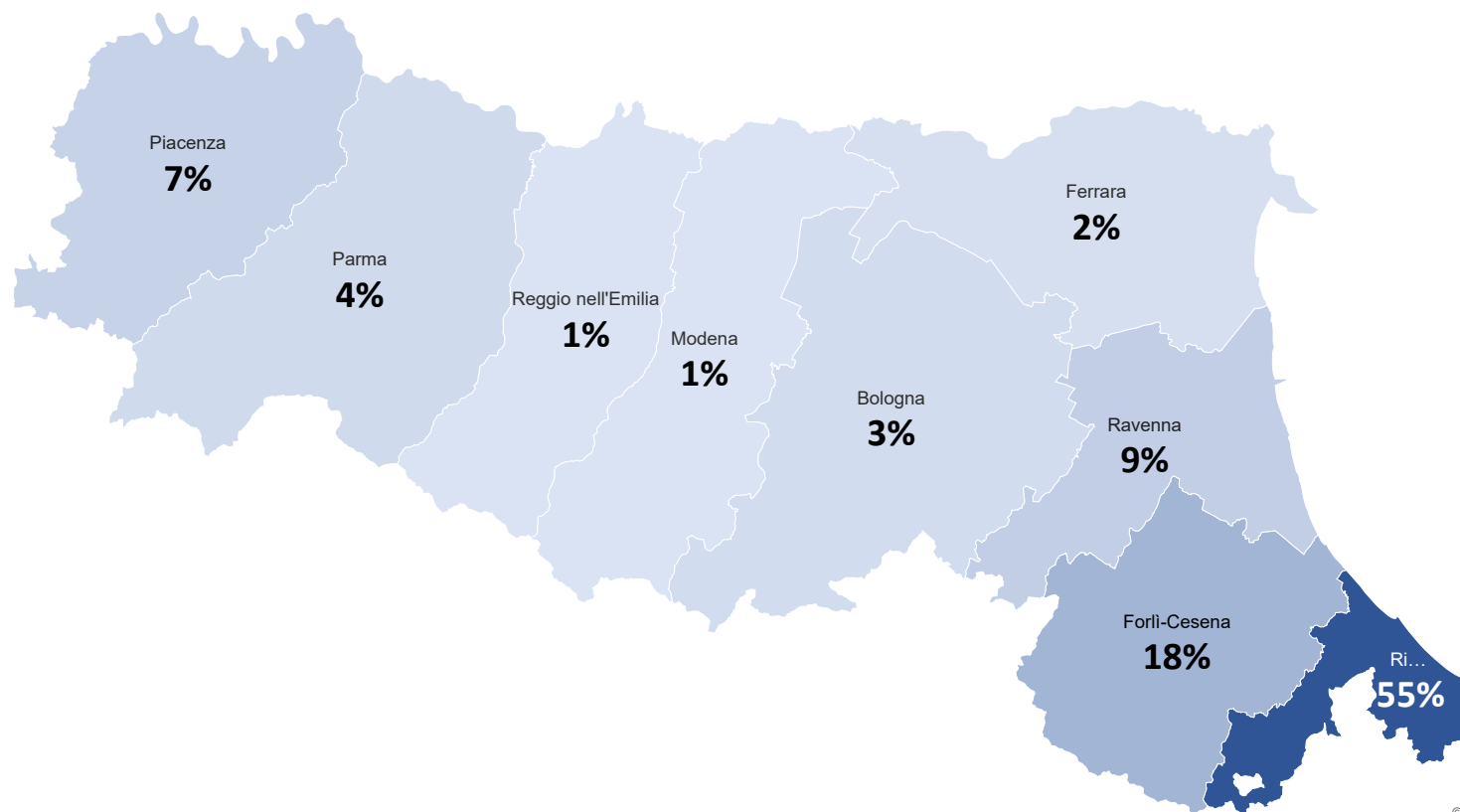


EBTIDA/FATTURATO



DISTRIBUZIONE TERRITORIALE DEGLI ADDETTI

QUOTA % PER PROVINCIA (2025)



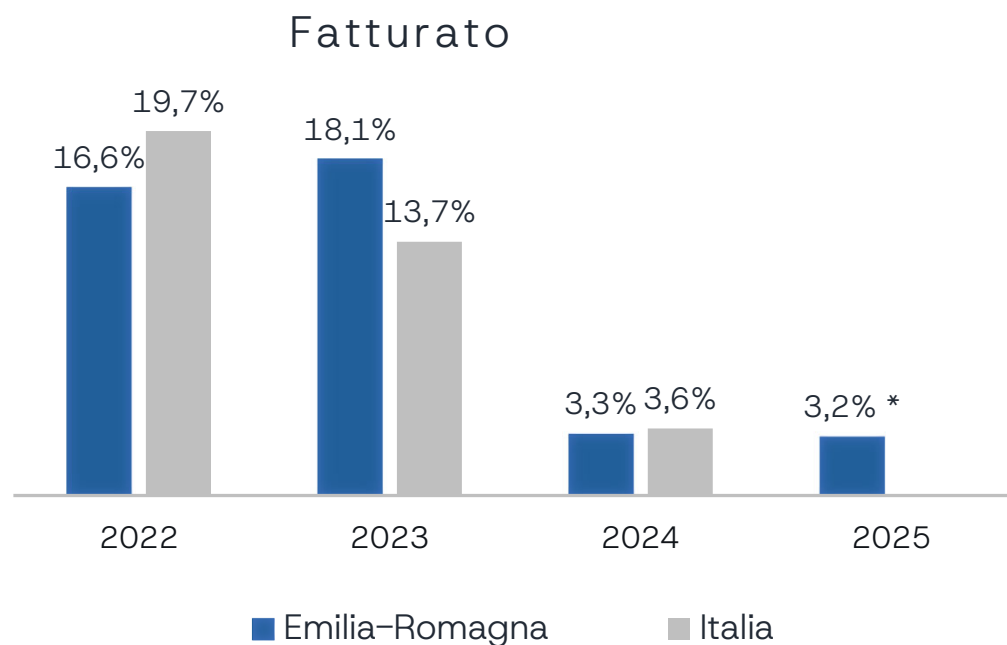
Con tecnologia Bing
© GeoNames, Navteq

LA DINAMICA ECONOMICA DEL SETTORE NAUTICO

EMILIA-ROMAGNA E ITALIA A CONFRONTO, 2022-2025

- Il fatturato del settore nautico in Emilia-Romagna registra una crescita nel biennio 2022-2023, per poi rallentare nel 2024 e 2025.
- Un andamento analogo è rilevato da Confindustria Nautica a livello nazionale, confermando il carattere strutturale del rallentamento, visto anche a livello internazionale.

EMILIA-ROMAGNA E ITALIA A CONFRONTO 2022-2025



Export

2022 ER +55,1% / Italia +42%
2023 ER -4,9% / Italia +15,8%
2024 ER -14,1% / Italia +7%
2025 ER +8,6% / Italia +2,6%

* Stima

Fonte: elaborazioni su dati di bilancio Aida per Emilia-Romagna,
Confindustria Nautica per Italia

Fonte: elaborazioni su dati ISTAT

EMILIA-ROMAGNA: ANDAMENTO DEL FATTURATO PER DIMENSIONE D'IMPRESA, 2022-2024

- Le imprese leader non crescono da sole. Le PMI mostrano traiettorie quasi parallele in tutto il triennio.
- Una sincronia che indica l'esistenza di una filiera integrata, dove la crescita dei grandi cantieri si trasmette lungo tutta la catena produttiva, coinvolgendo fornitori, subfornitori e imprese specializzate.

EMILIA-ROMAGNA: ANDAMENTO DEL FATTURATO PER DIMENSIONE D'IMPRESA

	2022	2023	2024	Trend sintetico
Imprese leader	+15,3%	+20,1%	+3,8%	Crescita forte nel 2023, rallentamento nel 2024
Piccole e medie imprese	+13,2%	+16,6%	+3,7%	Crescita trainata dalle imprese leader
Microimprese	+24,0%	-2,6%	-1,4%	Inversione di tendenza e difficoltà strutturali

EMILIA-ROMAGNA: MERCATI DI DESTINAZIONE DELLE ESPORTAZIONI, 2025

- I mercati di destinazione confermano la vocazione internazionale del settore nautico emiliano-romagnolo.
- USA, Francia e Regno Unito assorbono insieme oltre il 51% dell'export regionale
- Tre mercati ad alto potere d'acquisto, dove il posizionamento premium dei cantieri locali trova la sua naturale collocazione.

EMILIA-ROMAGNA: MERCATI DI DESTINAZIONE DELL'EXPORT 2025

USA 22% 1° mercato	Francia 19% 2° mercato	Regno Unito 10% 3° mercato
--	--	--

I tre principali mercati assorbono oltre il 51% dell'export regionale

Ranking export nautico nazionale 2025

- 1° Friuli-Venezia Giulia (Fincantieri)
- 2° Liguria
- 3° Toscana
- 4° Emilia-Romagna ★

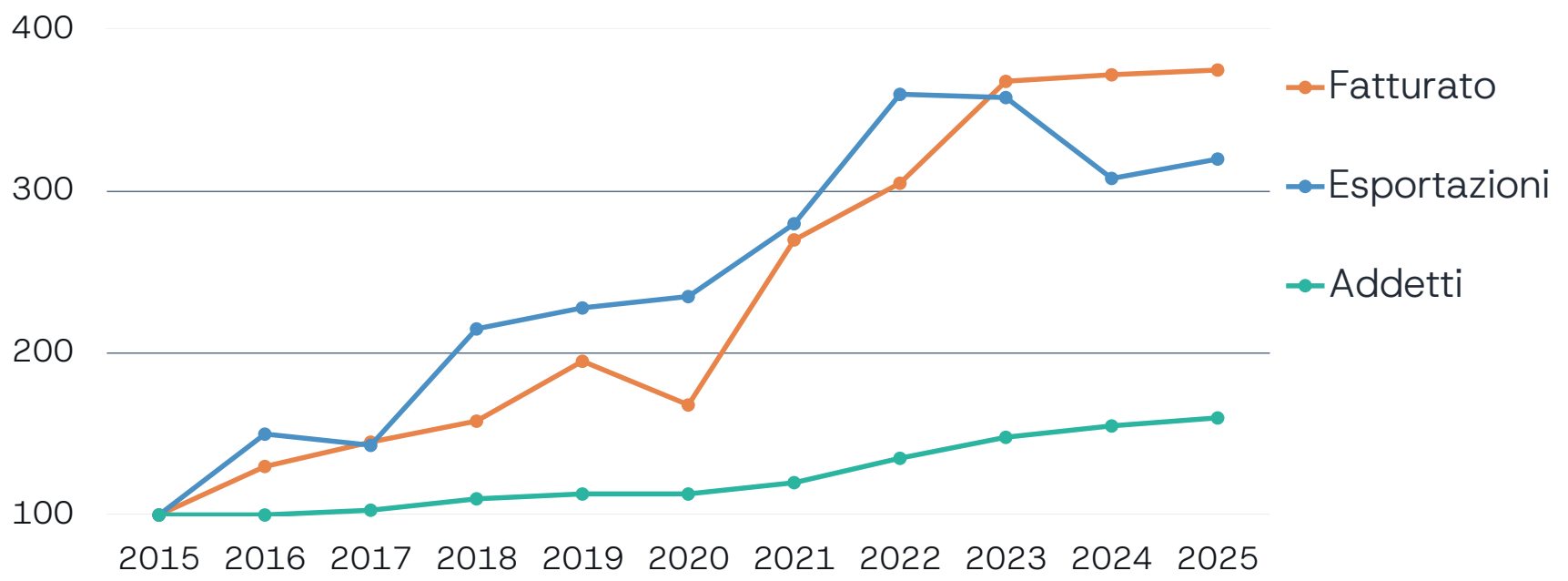
DINAMICA ECONOMICA DI
LUNGO PERIODO DEL
SETTORE NAUTICO

LA CRESCITA DEGLI ULTIMI ANNI E' UN FENOMENO EPISODICO O UN TREND STRUTTURALE?

- Per rispondere alla domanda, la slide successiva illustra l'evoluzione economica del settore nautico emiliano-romagnolo nell'arco di dieci anni, 2015-2025, attraverso tre indicatori chiave: fatturato, esportazioni e addetti, espressi come numeri indice, base 2015=100.
- La slide evidenzia una significativa capacità di crescita nell'intero decennio, tranne la parentesi Covid, e una presenza internazionale sempre più forte.
- Questo porta a concludere che si è di fronte ad una eccellenza produttiva del territorio.

EMILIA-ROMAGNA: DINAMICA ECONOMICA DEL SETTORE NAUTICO 2015-2025

Numeri indici (base 2015=100)



+275%
Fatturato 2025 vs 2015

+220%
Export 2025 vs 2015

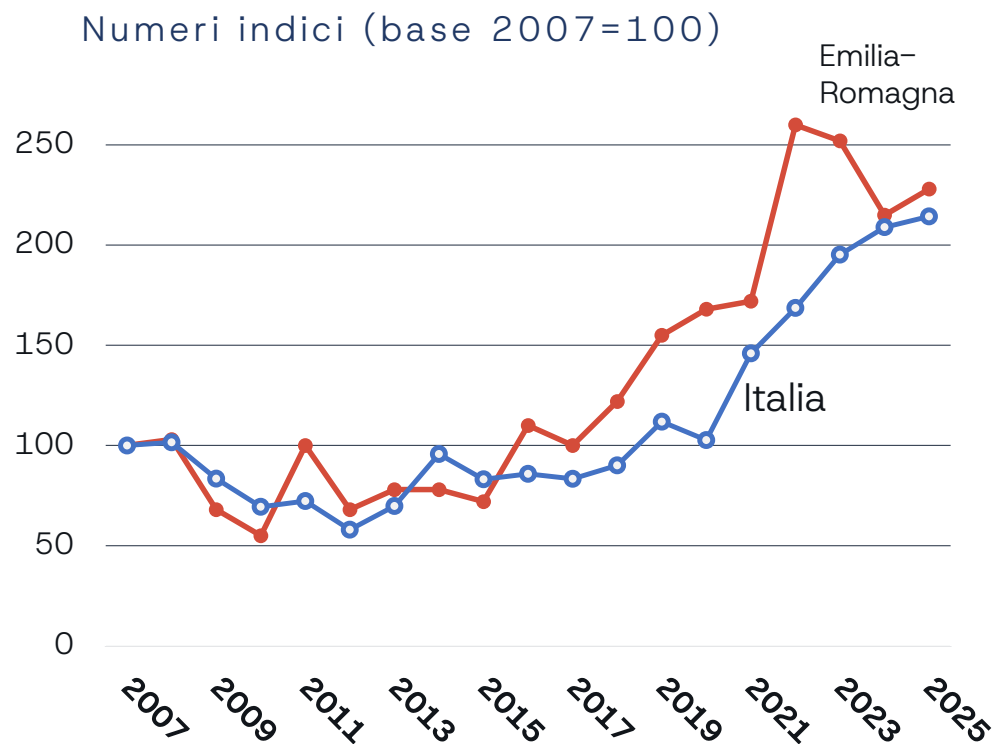
+60%
Addetti 2025 vs 2015



Per completare il quadro competitivo del territorio le esportazioni regionali sono confrontate con la media nazionale (per la sola nautica da diporto) dal 2007 al 2025 (numeri indici base 2017=100)

- La prima stagione è quella della crisi, dal 2008 al 2014. Entrambe le curve crollano dopo i livelli di partenza del 2007: l'Emilia-Romagna arriva a perdere quasi la metà del valore delle esportazioni, toccando il minimo nel 2011.
- La seconda stagione è la ripresa, dal 2015 al 2019. L'Emilia-Romagna cresce in modo più vivace rispetto alla media italiana.
- La terza stagione è quella del boom post-Covid, dal 2020 al 2022, periodo in cui L'Emilia-Romagna risponde con una reattività straordinaria.
- In conclusione: dal 2015 in poi, la crescita dell'Emilia-Romagna è sistematicamente superiore a quella nazionale. Non si tratta di un episodio isolato, ma di una traiettoria strutturale che segnala la presenza di imprese più dinamiche, orientate ai mercati internazionali e capaci di cogliere le opportunità.

ESPORTAZIONI: EMILIA-ROMAGNA E ITALIA A CONFRONTO 2007-2025



- CRISI 2008-2014
- RIPRESA 2015-2019
- BOOM 2020-2022
CRESCITA ESPLOSIVA POST-COVID,
CON L'EMILIA-ROMAGNA CHE
RAGGIUNGE IL PICCO NEL 2022
- DAL 2015 CRESCITA SUPERIORE
ALL'ITALIA

PROSPETTIVE E FATTORI DI RISCHIO

Punti di forza

25% del fatturato nazionale nel comparto imbarcazioni da diporto

4° polo nazionale per export nautico

Specializzazione alto di gamma: meno ciclica, più export-driven

Filiera radicata sul territorio con PMI ad alta competenza (compositi, propulsion, design)

Fattori di rischio

Dazi commerciali USA: incertezza strutturale sul primo mercato di export

Tensioni geopolitiche in Medio Oriente

Rallentamento della crescita in atto dal 2024

Alta volatilità delle microimprese e dipendenza da pochi grandi player

Indicazioni di policy: consolidare innovazione, internazionalizzazione e competenze

IL RUOLO DELLA REGIONE

SOSTEGNO DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA AL SETTORE NAUTICO

Area di intervento	Imprese sostenute	Investimenti €	Contributo €
Ricerca e sviluppo	1	976.500	371.438
Digitalizzazione PMI	2	609.742	180.937
Internazionalizzazione	3	38.698	29.484
Formazione personale	2	13.934	13.934
Strumenti finanziari	2	120.000	n.s.

TOTALE INVESTIMENTI ATTIVATI: 1.758.874€ | TOTALE CONTRIBUTI: 595.793€

3. Trend innovativi emergenti

Trend di innovazione: sostenibilità e nuovi modelli di consumo

Riduzione dei consumi:

- Propulsione Full-Electric: Dominante nel segmento sotto i 12 metri e nei laghi (competitor come *X Shore* e *Candela*).
- Sistemi Ibridi e Idrogeno: Per i grandi yacht l'ibrido diesel-elettrico è diventato lo standard per garantire silenziosità in rada e navigazione a zero emissioni nelle aree protette. Inclusi Bio-Fuel ed e-fuel e, specificamente per applicazioni nautiche anche «ammoniaca»).
- Alimentazione da Terra (OPS): I porti dovranno fornire obbligatoriamente l'allaccio elettrico in banchina (On-shore Power Supply), permettendo alle imbarcazioni di spegnere i motori durante la sosta
- Fluidodinamica: tecnologie hydrofoil, etc.

Materiali Bio-compositi:

- Sostituzione della vetroresina tradizionale con fibre naturali (lino, canapa) e resine riciclabili per risolvere il problema del fine vita delle imbarcazioni.

Evoluzione del Cliente (Millennials & Gen Z):

- Boat Sharing e Membership Club: Forte crescita di modelli "pay-per-use". Le nuove generazioni preferiscono l'accesso all'esperienza rispetto al possesso fisico, spingendo le aziende a offrire servizi di gestione flotta.
- Focus sul Wellness: Il design si sposta verso aree "Zen", palestre sommerse e spa integrate, trasformando lo yacht in un luogo per il wellness.

Trend di innovazione: digitalizzazione

L'AI e l'Automazione al Servizio dell'Armatore

Intelligenza Artificiale e Manutenzione Predittiva:

- Sistemi integrati che analizzano i dati dei motori in tempo reale per prevedere guasti prima che accadano.
- Smart Docking: Sistemi di ormeggio assistito tramite sensori e visione artificiale che rendono le manovre semplici anche per i meno esperti.

Navigazione Autonoma e AR (Realtà Aumentata):

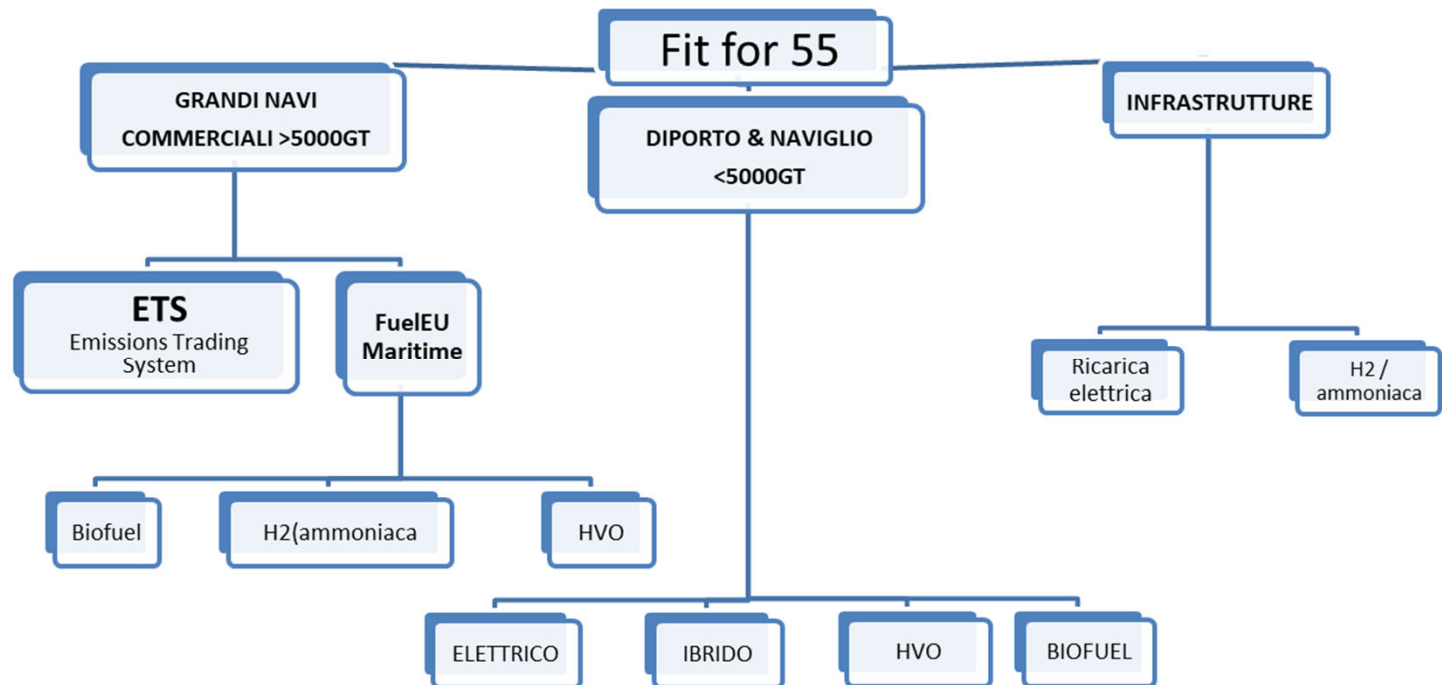
- Dashboard digitali che sovrappongono informazioni cartografiche e ostacoli direttamente sul parabrezza o su visori dedicati, aumentando la sicurezza notturna.

Connettività Totale:

- Integrazione capillare con costellazioni satellitari (es. Starlink) che garantisce ufficio remoto anche in mezzo all'oceano.

Trend di innovazione: impatto del Fit for 55

Il pacchetto Fit for 55 ha un impatto profondo sulla nautica, differenziato tra il settore commerciale (shipping e grandi yacht), con un elevato impatto regolatorio, e la nautica da diporto, dove l'impatto è minore e indiretto (non si applicano le normative in modo diretto sotto le 5000 ton), ma significativo attraverso lo sviluppo di nuove tecnologie e lo sviluppo delle infrastrutture. L'obiettivo principale è la riduzione delle emissioni di gas serra del 55% entro il 2030.



Trend di innovazione: transizione in corso

Le imbarcazioni più vicine alla transizione elettrica o ibrida sono quelle caratterizzate da brevi percorrenze, rotte fisse o necessità di navigazione silenziosa in aree protette. La tecnologia attuale favorisce i settori dove l'autonomia delle batterie non rappresenta un ostacolo insormontabile.

Navigazione Urbana e Lacustre (Full Electric)

- Questo è il settore più avanzato grazie alla possibilità di installare infrastrutture di ricarica capillari.
- Traghetti e Vaporetto: Imbarcazioni per il trasporto passeggeri su fiumi ,fiordi o laghi (come i nuovi modelli di [Navigazione Laghi](#) in Italia) sono ideali perché operano su tragitti brevi e ripetitivi.
- Barche per Centri Urbani: Città come Venezia stanno spingendo verso l'elettrico per ridurre moto ondoso e inquinamento acustico.

Nautica da Diporto Minore e Tender (Full Electric)

- Natanti sotto i 10 metri: Piccole barche a motore e gommoni sono già ampiamente elettrificabili con motori fuoribordo (come la gamma [Torqeedo Cruise](#) o Mercury Avator) che offrono autonomie adatte all'uso giornaliero.
- Tender di lusso: Molti yacht utilizzano tender elettrici per sbarcare gli ospiti in silenzio totale.

Trend di innovazione: transizione in corso

Barche a Vela (Ibrido Elettrico)

- La vela è naturalmente vicina all'elettrico perché il motore è usato solo per manovre o bonaccia.
- Sistemi di Rigenerazione: Alcuni modelli (come i Beneteau) utilizzano l'elica per ricaricare le batterie mentre si naviga a vela.
- Ibrido Serie: Soluzioni dove il motore elettrico è l'unico a dare movimento, supportato da un generatore per le lunghe distanze.

Grandi Yacht e Superyacht (Ibrido Diesel-Elettrico)

- In questo segmento la transizione è guidata da grandi cantieri italiani attraverso modelli "eco-conceived".
- Serie Azimut Seadeck: La prima linea di motoryacht ibridi che dichiara una riduzione del 40% delle emissioni grazie all'uso combinato di motori elettrici e propulsione IPS.
- Sanlorenzo: Sta investendo in tecnologie bi-fuel e idrogeno per ridurre l'impronta di carbonio dei grandi yacht.

Trend di innovazione: transizione in Emilia-Romagna

L'Emilia-Romagna ospita alcuni dei cantieri più all'avanguardia nella transizione verso una nautica sostenibile, con progetti Eco-Friendly che spaziano dall'uso di materiali riciclabili alla propulsione ibrida ed elettrica.

La transizione verso sistemi di propulsione ibride/elettriche è in corso

- Alcuni settori, nautica costiera e urbana vedono campi di applicazione d'elezione
- Nelle nazioni del nord Europa le applicazioni si moltiplicano creando i presupposti di una base industriale solida e innovativa
- La transizione automotive dimostra che se l'industria locale non reagisce alla innovazione allora la concorrenza da altri presi ne prende il posto.
- La capacità di introdurre allestimenti con motorizzazioni navali ibride o elettriche diventa una caratteristica **DISTINTIVA** che può portare ad espansione e competitività

Il ruolo della componentistica è fondamentale. La verticalizzazione piena della produzione di un motopropulsore navale ibrido elettrico non è – in generale – ancora in questione ma accordi e interventi industriali, per singoli sotto sistemi quali motori, inverter, trasmissioni e batterie devono essere inclusi nel piano di sviluppo.

Tuttavia Il successo di un nuovo mezzo navale in cui sono in profonda trasformazione le componenti fondamentali alla base di prestazioni, sicurezza e consumi energetici è frutto di una perfetta integrazione. La formazione specialistica STEM deve puntare anche sulla preparazione culturale dei tecnici preposti alla integrazione dei sottosistemi (derivazione aeronautica)

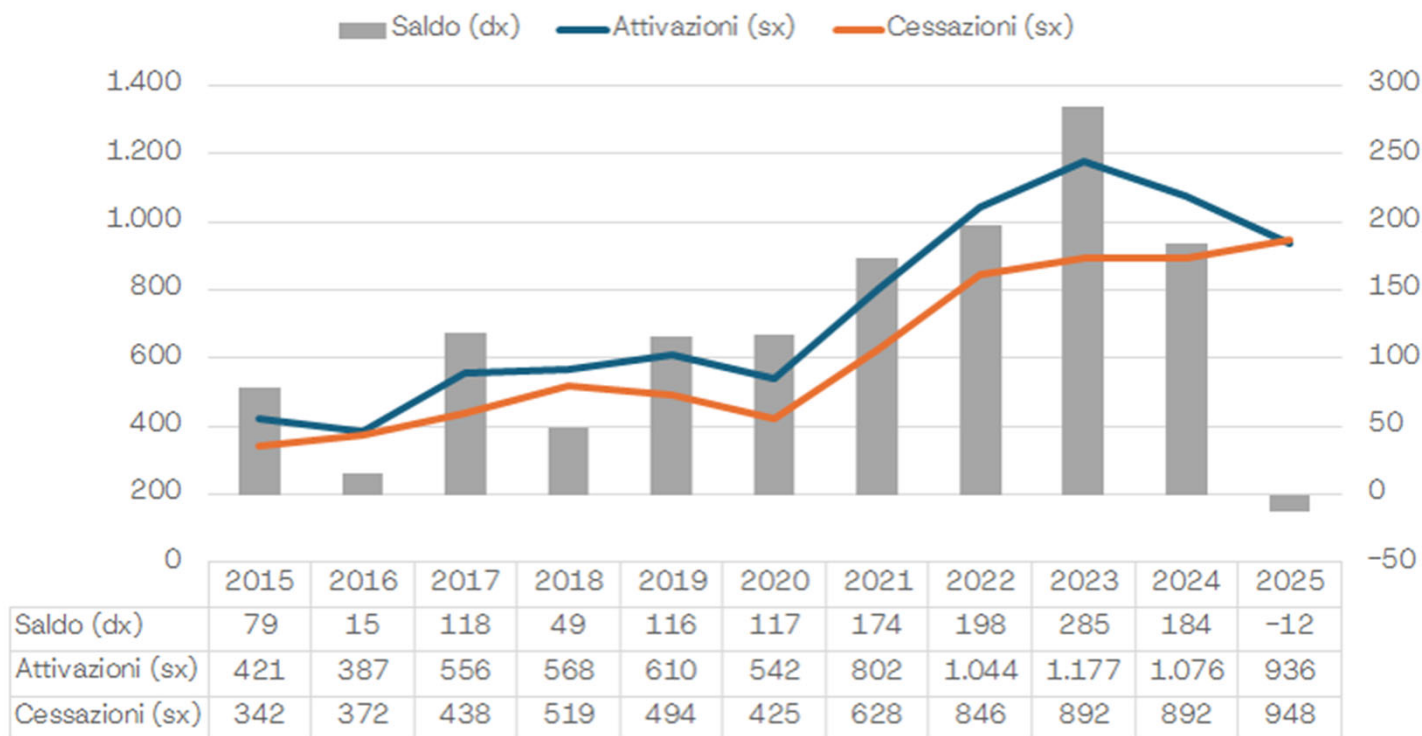
4. Analisi dei flussi contrattuali di lavoro dipendente movimentati dalle imprese

Flussi contrattuali realizzati dalle imprese del settore nautico in Emilia-Romagna

- In questa sezione vengono illustrati i principali dati relativi al flusso dei contratti di lavoro dipendente attivati/cessati dalle imprese del settore nautico in Emilia-Romagna (nella sua versione “core” definita dai codici ateco 3011 = Costruzione di navi e di strutture galleggianti + 3012 = Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive + 3315 = Riparazione e manutenzione di navi e imbarcazioni), basati sulle comunicazioni obbligatorie del SILER (Fonte: Agenzia regionale per il lavoro).
- Si tratta di dati di flusso, che consentono di evidenziare alcune caratteristiche della domanda del lavoro dipendente del settore:
 - le tipologie contrattuali maggiormente utilizzate
 - caratteristiche dei lavoratori (genere e cittadinanza)
 - professioni maggiormente richieste (secondo la classificazione ISTAT CP 2021)
- Oltre al numero di attivazioni realizzate annualmente, vengono presi in considerazione i saldi delle posizioni di lavoro dipendente (attivazioni – cessazioni), che rappresentano una proxy della variazione occupazionale nell’anno di riferimento.

Flussi contrattuali realizzati dalle imprese del settore nautico in Emilia-Romagna | periodo 2015-2025

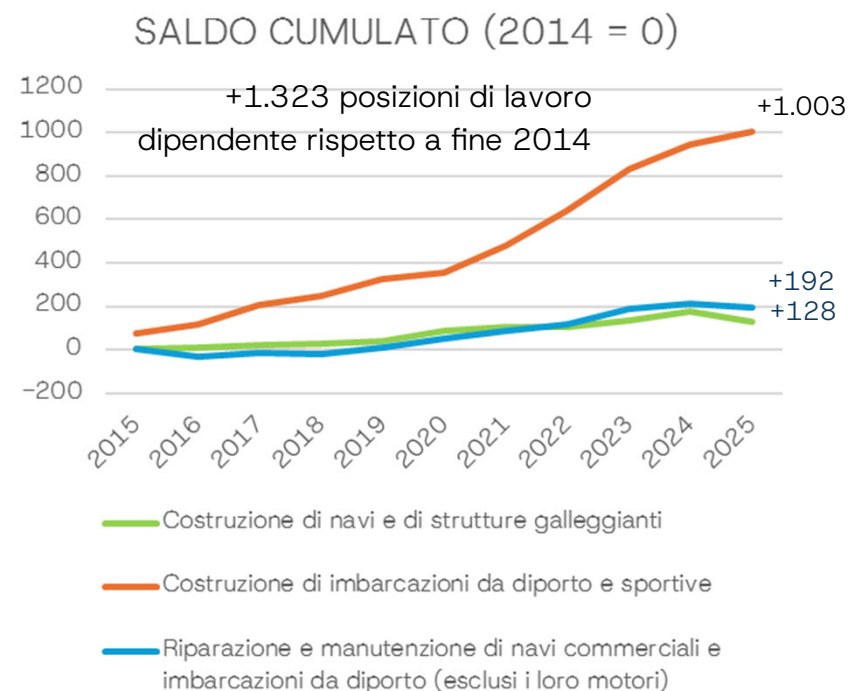
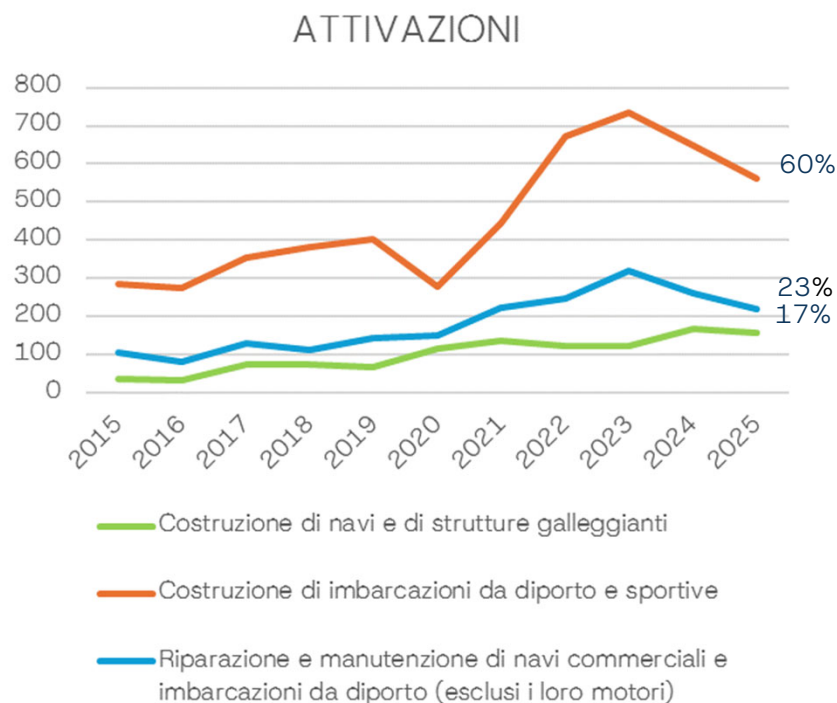
Nell'ultimo decennio i flussi contrattuali di lavoro dipendente sono progressivamente cresciuti, in particolare nel triennio 2021-2023, determinando un saldo delle posizioni di lavoro sempre positivo (con l'eccezione del 2025).



Fonte: elaborazione ART-ER su dati SILER, Agenzia regionale per il lavoro Emilia-Romagna

Flussi di attivazioni di lavoro dipendente e saldo cumulato 2015-2025 nei comparti del settore nautico

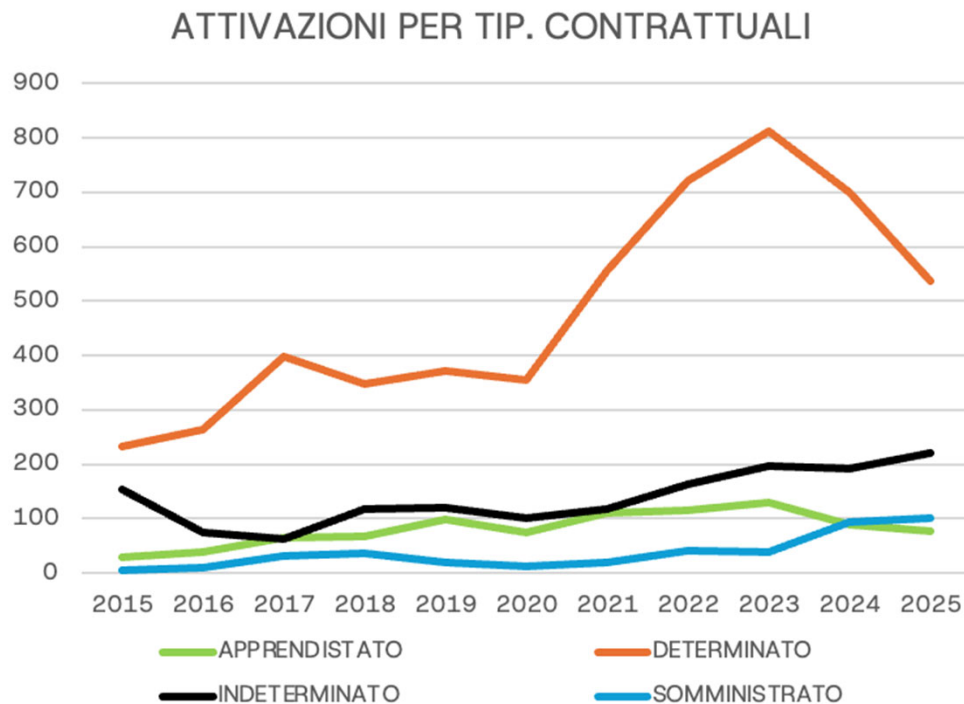
Da fine 2014 a fine 2025 il settore ha creato poco più di 1,3 mila posizioni di lavoro dipendente (saldo cumulato del periodo 2015-2025), per la maggior parte nell'ambito del comparto della Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive.



Fonte: elaborazione ART-ER su dati SILER, Agenzia regionale per il lavoro Emilia-Romagna

Flussi di attivazioni di lavoro dipendente nel settore nautico per tipologia contrattuale

Considerando i flussi per singola tipologia contrattuale, si evidenzia una quota consistente di contratti a termine: nel 2025 quasi 7 attivazioni su 10, considerando tempi determinati e lavoro somministrato a termine. La quota restante si compone da contratti a tempo indeterminato (23,6%) e lavoro in apprendistato (8,3%).



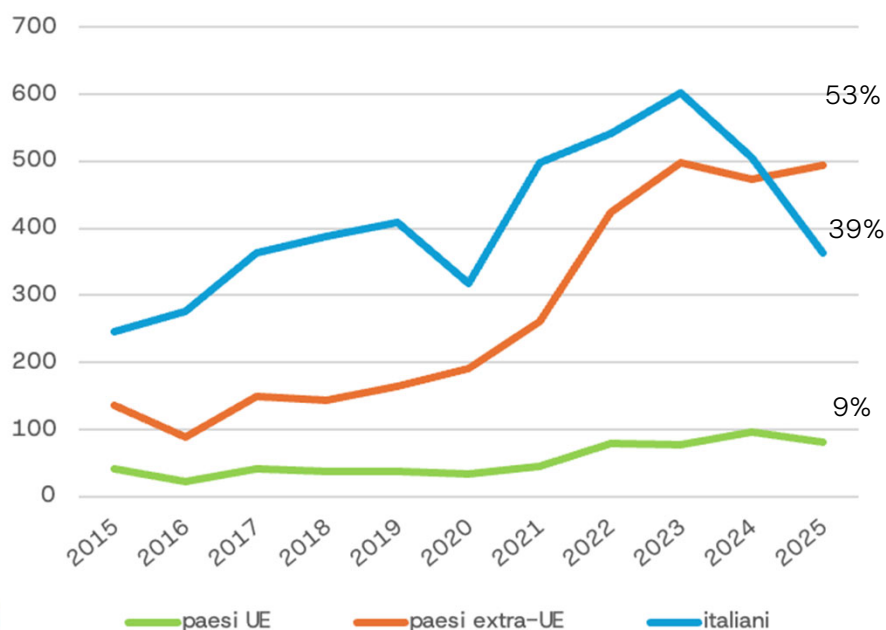
ATTIVAZIONE 2025	numero	%
APPRENDISTATO	78	8,3%
DETERMINATO	537	57,4%
INDETERMINATO	221	23,6%
SOMMINISTRATO	100	10,7%
Totale complessivo	936	100%

Fonte: elaborazione ART-ER su dati SILER, Agenzia regionale per il lavoro Emilia-Romagna

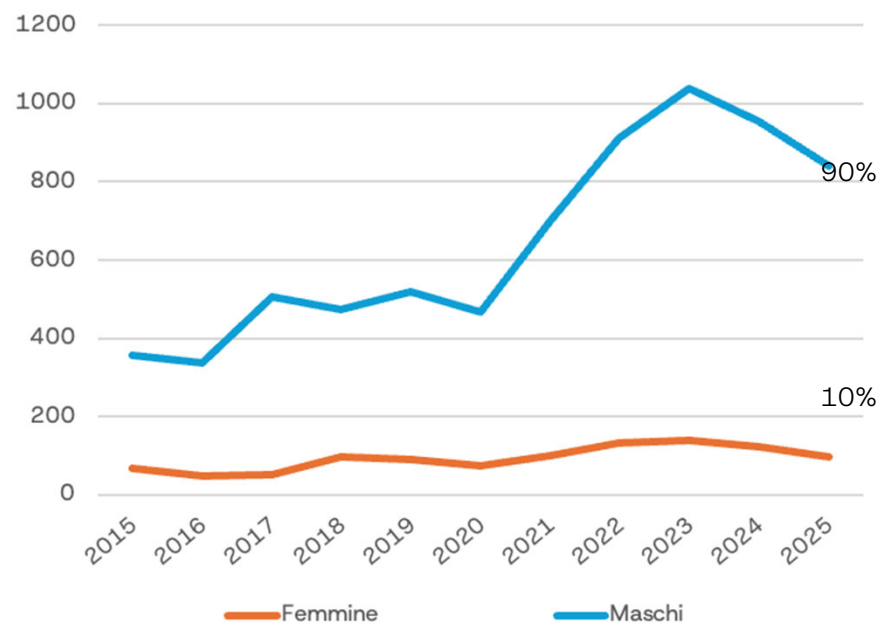
Flussi di attivazioni di lavoro dipendente nel settore nautico per cittadinanza e genere del lavoratore

Nel corso degli ultimi anni la quota di attivazioni relativa a lavoratori stranieri (in particolare extra-comunitari) è cresciuta sensibilmente: nel 2025, per la prima volta, le attivazioni di lavoratori extra-comunitari (53% del totale) hanno superato quelle di lavoratori italiani (39%). In termini di genere risulta nettamente prevalente la componente maschile (9 attivazioni su 10).

ATTIVAZIONI PER CITTADINANZA



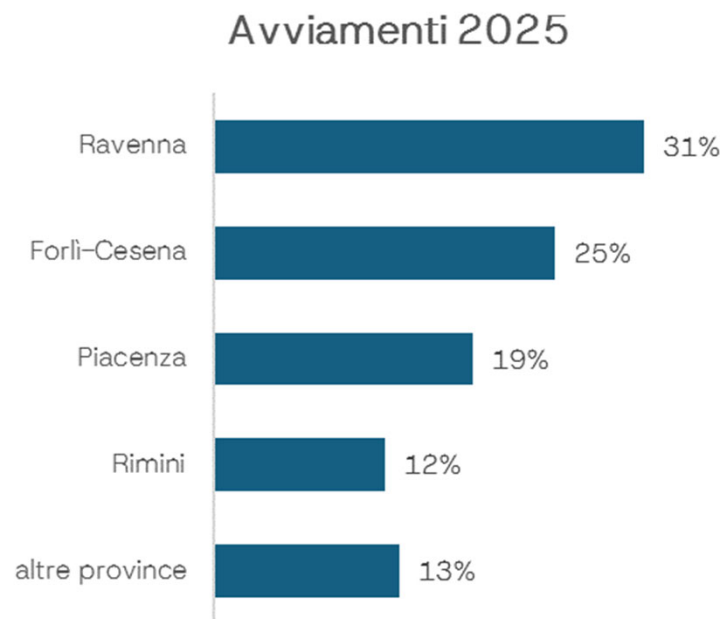
ATTIVAZIONI PER GENERE



Fonte: elaborazione ART-ER su dati SILER, Agenzia regionale per il lavoro Emilia-Romagna

Flussi di attivazioni di lavoro dipendente nel settore nautico per cittadinanza e genere del lavoratore

Nel 2025 il 31% delle attivazioni sono state realizzate nella provincia di Ravenna, il 25% in quella di Forlì-Cesena, il 19% nella provincia di Piacenza. Tra le 123 imprese che nel corso dell'anno hanno attivato almeno un contratto nel settore, le prime 5 concentrano un terzo delle attivazioni.



Fonte: elaborazione ART-ER su dati SILER, Agenzia regionale per il lavoro Emilia-Romagna

Le professioni maggiormente richieste dalle imprese del settore nautico in Emilia-Romagna

Mediamente negli anni più della metà dei nuovi contratti fanno riferimento al gruppo degli operai specializzati (gruppo n. 6, 51% delle attivazioni nel 2025). Poco meno del 30% fa riferimento ai gruppi degli operai di macchinari e montatori e delle professioni non qualificate (gruppi n. 7 e 8 della CP2021)

Attivazioni 2025 per professioni CP 2021	numero	quota %
6.2.1 – Fonditori, saldatori, lattonieri, calderai, montatori di carpenteria metallica e professioni assimilate	197	21%
6.2.3 – Meccanici artigianali, montatori, riparatori e manutentori di macchine fisse e mobili (esclusi gli addetti alle linee di montaggio industriale)	161	17%
6.5.2 – Attrezzisti, operai e artigiani del trattamento del legno ed assimilati	106	11%
7.1.7 – Operatori di catene di montaggio automatizzate e di robot industriali	87	9%
8.4.3 – Personale non qualificato nella manifattura	75	8%
7.2.3 – Conduttori di macchinari per la fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche	42	4%
6.1.3 – Artigiani ed operai specializzati addetti alle rifiniture delle costruzioni	23	2%
3.1.3 – Tecnici in campo ingegneristico	19	2%
7.2.7 – Operai addetti all'assemblaggio di prodotti industriali	18	2%
8.1.3 – Personale non qualificato addetto allo spostamento e alla consegna merci	16	2%
altre professioni	192	21%
Totale complessivo	936	100%

Fonte: elaborazione ART-ER su dati SILER, Agenzia regionale per il lavoro Emilia-Romagna

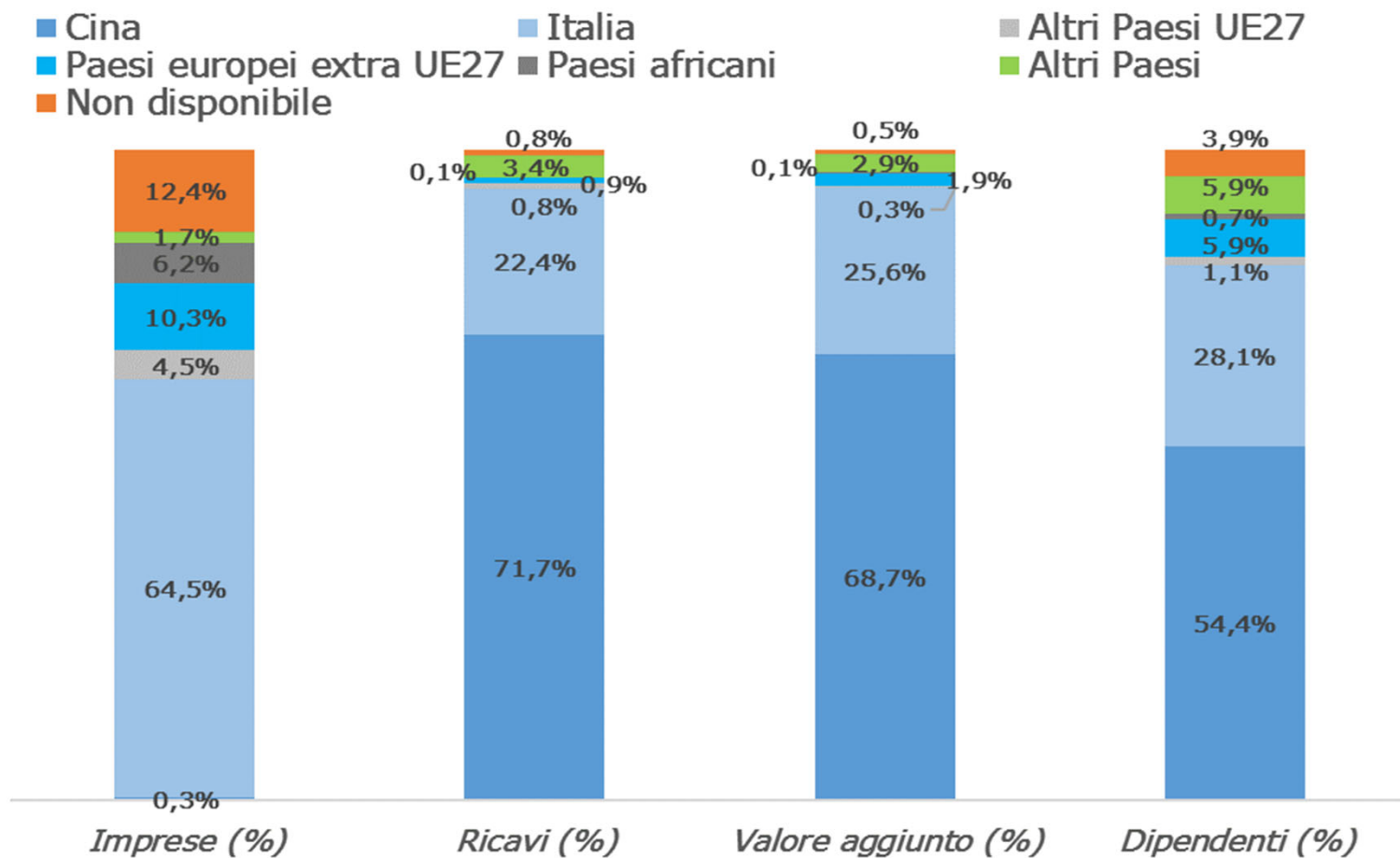
5. Imprese dell'industria nautica
regionale per nazionalità
dell'azionista di controllo

Imprese dell'industria nautica regionale per nazionalità dell'azionista (persona fisica o persona giuridica) di controllo (= *GUO, Global Ultimate Owner*).

Punti salienti:

- Il gruppo Ferretti dal 2012 è controllato dal gruppo a proprietà pubblica cinese *Shandong Heavy Industry Group (SHIG)–Weichai*. Da solo vale il 71,7% dei ricavi, il 68,7% del valore aggiunto e il 54,4% dei dipendenti del settore nautico regionale.
- Le imprese a controllo italiano (167 in tutto, pari al 64,5% del totale), valgono insieme il 22,4% dei ricavi, il 25,6% del valore aggiunto e il 28,1% dei dipendenti del settore nautico regionale.
- Le restanti 66 imprese a controllo estero (pari al 22,8% del totale) forniscono un contributo residuale alle grandezze economiche del settore. Di queste, 13 imprese hanno un GUO (o più semplicemente un titolare) proveniente da un Paese appartenente alla UE27; 30 imprese hanno un GUO proveniente da Paesi europei extra-UE27 (di cui 22 dall'Albania e 5 dalla Bosnia Erzegovina); 18 imprese hanno un GUO proveniente da un Paese africano.
- Per 36 imprese (il 12,4% del totale) non sono disponibili informazioni sulla compagine azionaria.

Distribuzione di imprese, ricavi, valore aggiunto e dipendenti per Paese di provenienza dell'azionista di controllo



Fonte: elaborazione ART-ER su dati AIDA - MOODY'S

6. Perimetro allargato (“extra settore core”): imprese manifatturiere di fornitura e subfornitura

Identificazione rete di fornitura manifatturiera del settore nautico: imprese non native (codice ateco diverso da 3011, 3012 e 3315), che lavorano direttamente o indirettamente per imprese native.

Ricerca semantica (parole chiave):

"yacht", "nautica", "navale", "imbarcazioni", "shipbuilding", "boatbuilding", "marine equipment", "diporto nautico", "componenti nautici", "arredi nautici", "impianti navali", "sistemi di bordo", "yacht design", "naval design", "refitting", "manutenzione nautica", "compositi nautici"

Output:

- 535 imprese manifatturiere con sede legale in E-R
- 6,6 mila dipendenti totali
- 1,6 miliardi di fatturato aggregato (di cui un sottoinsieme non quantificabile attribuibile al settore nautico)
- 500 milioni di valore aggiunto aggregato (di cui un sottoinsieme non quantificabile attribuibile al settore nautico)

I dati evidenziano alcuni aspetti interessanti:

- Pur trattandosi di imprese non native del settore nautico, la relativa distribuzione territoriale sembra seguire un criterio di prossimità con la collocazione delle imprese finali: le 3 province di F-C, RN e RA ospitano il 37,4% delle imprese che valgono il 55,6% dei dipendenti, il 54,9% dei ricavi e il 53,5% del valore aggiunto complessivi.
- Dal punto di vista dell'attività economica prevalente (al netto del 33,6% delle imprese che non presentano il codice ateco di appartenenza), i comparti prevalenti in termini di numerosità di imprese ma soprattutto di ricavi, valore aggiunto e dipendenti aggregati, sono la Meccatronica, la Metallurgia e prodotti in metallo, l'Industria del mobile, la Chimica, materie plastiche e materiali da costruzione e gli Altri mezzi di trasporto.

Alcuni esempi di imprese:

Tessile

Progettazione e costruzione vele	<i>SOUTHSAILS SNC (FC)</i>
Tessuti e fibre per la nautica	<i>TR.EM SRL (BO)</i>

Altri mezzi di trasporto e motoristica

Soluzioni complete per il motorsport	<i>YCOM SRL (PR)</i>
Ingegneria e stampaggio pannelli in VTR	<i>ASSOLOG SRL (RE)</i>

Mobile e arredamento

Realizzazione interni per yachts	<i>DIESSE ARREDAMENTI SPA (FC)</i>
Arredo artigianale settore nautico	<i>SPAZIO DESIGN SRL (FC)</i>

Meccatronica

Componenti, accessori e sistemi multifunzionali per la navigazione	<i>QUICK SPA(RA)</i>
	<i>ELETTRONICA MARITTIMA SRL (FE)</i>

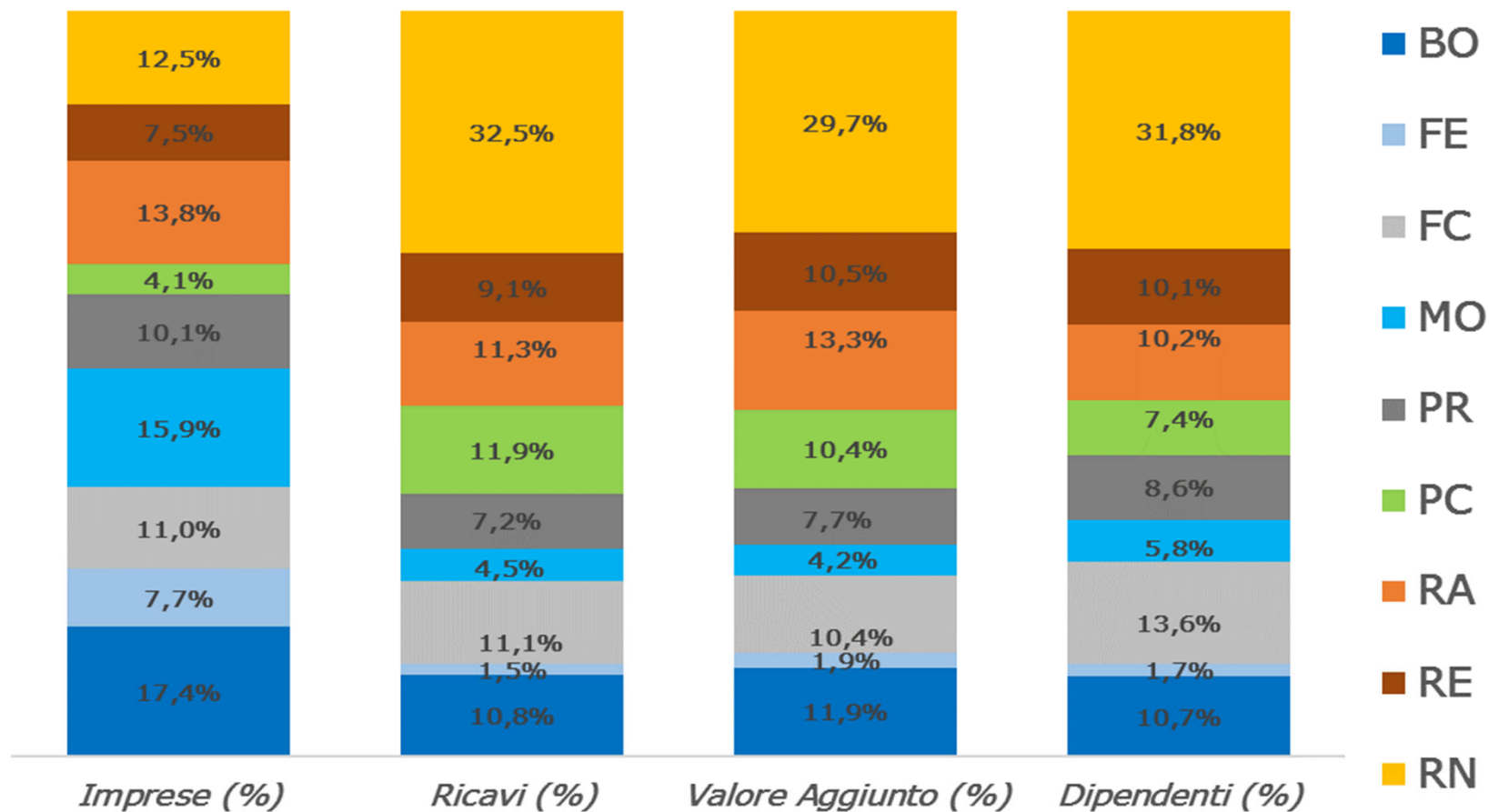
Chimica e materie plastiche

Vernici industriali e mastici fibrati per imbarcazioni in VTR	<i>INDUSTRIA CHIMICA REGGIANA (RE)</i>
Fabbricazione scocche in VTR	<i>AGOSTINI NAUTICA (RA)</i>

Lavorazione prodotti in metallo

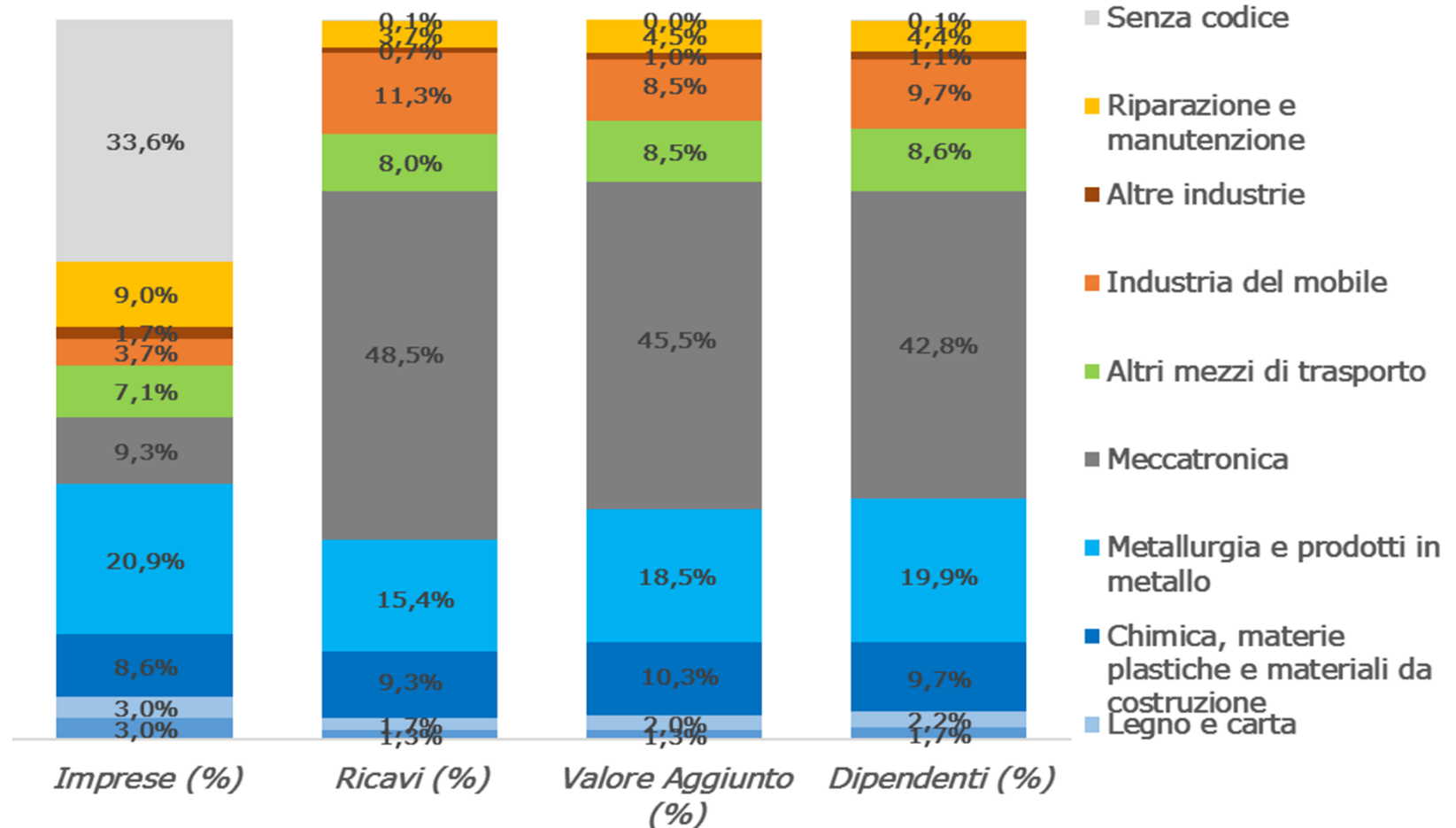
Componenti e accessori nautici	<i>NEMO INDUSTRIE SPA (FC)</i>
Componenti meccanici per navigare	<i>REGGIANI NAUTICA SRL (RE)</i>

Distribuzione di imprese, ricavi, valore aggiunto e dipendenti per Provincia



Fonte: elaborazione ART-ER su dati AIDA - MOODY'S

Distribuzione di imprese, ricavi, valore aggiunto e dipendenti per comparto di attività economica (codice ateco)



Fonte: elaborazione ART-ER su dati AIDA - MOODY'S



Emilia-Romagna. Insieme, con cura