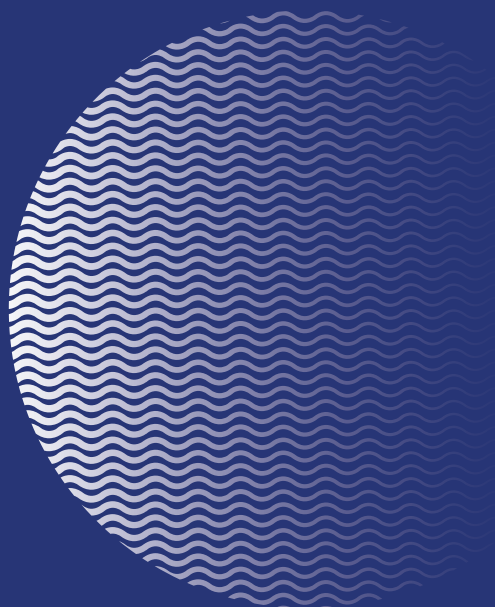


Geografie della filiera nautica italiana 2026



Geografie della filiera nautica italiana 2026

A CURA DI

Domenico Sturabotti Fondazione Symbola

Stefano Pagani Isnardi Confindustria Nautica

PROGETTO GRAFICO

Bianco Tangerine

GRAFICO

Viviana Forcella Fondazione Symbola

ISBN 9791281830189

La riproduzione e/o diffusione parziale o totale delle informazioni contenute nel presente volume
è consentita esclusivamente con la citazione completa della fonte:

“Fondazione Symbola, Confindustria Nautica - Geografie della filiera nautica italiana - Rapporto 2026”

REALIZZATO DA

SYMBOLA
Fondazione per le qualità italiane



**CONFINDUSTRIA
NAUTICA**

Indice

0 — pag. 6

Prefazione

1 — pag. 9

Il posizionamento della
cantieristica nautica
nell'Unione Europea

2 — pag. 16

I numeri della
filiera nautica italiana

2.1 — pag. 21

Il core della filiera:
la produzione cantieristica nautica

2.1.1 — pag. 21

Dati nazionali

2.1.2 — pag. 26

Dati territoriali

2.2 — pag. 37

Analisi della filiera della nautica italiana

Nota metodologica

PREFAZIONE

Nel **post-Covid** la filiera nautica italiana ha attraversato una fase di crescita **intensa e selettiva**, mostrando una capacità di reazione **nettamente superiore alla media del sistema economico nazionale**. Nel 2024 il sistema produttivo della nautica genera **oltre 13 miliardi di euro di valore aggiunto** e coinvolge **quasi 168 mila occupati**, confermandosi come una delle filiere manifatturiere più rilevanti del Made in Italy in termini di impatto economico complessivo.

All'interno di questo perimetro, la **produzione cantieristica nautica (core)** svolge un ruolo centrale e crescente: tra il 2021 e il 2024 il valore aggiunto del core aumenta di **oltre il 49%**, portando la sua incidenza sul totale della filiera dal **15,6% al 19,4%**, mentre la quota di occupazione sale dal **13,0% al 14,0%**. Questa dinamica segnala un **rafforzamento strutturale delle fasi centrali della produzione**, coerente con la specializzazione nei segmenti di alta gamma, l'aumento della complessità tecnica delle imbarcazioni e la crescente personalizzazione del prodotto.

La crescita della filiera nel suo complesso risulta più contenuta (+20,2% in valore aggiunto), ma comunque superiore a quella del totale dell'economia, riflettendo un modello di sviluppo **sbilanciato sul valore più che sui volumi occupazionali**. L'occupazione complessiva cresce infatti del **+5,6%**, in linea con la media nazionale, evidenziando un **aumento della produttività media** e una maggiore intensità di capitale e competenze.

In questo quadro si inserisce un fenomeno strutturale rilevante: il **livello dei rapporti di attivazione tra core e filiera estesa** osservato nel 2024, pari a 5,2 in termini di valore aggiunto e a 7,1 sul piano occupazionale. Tali valori riflettono un **assetto della filiera caratterizzato da una maggiore concentrazione del valore nelle fasi centrali della produzione**, riconducibile a processi di integrazione verticale selettiva e a un più diretto presidio delle fasi strategiche da parte delle imprese cantieristiche. Al tempo stesso, il **moltiplicatore occupazionale particolarmente elevato** conferma come la nautica resti una filiera lunga, capace di attivare una ampia base di lavoro lungo i segmenti a monte e a valle, anche in presenza di una maggiore centralità del core produttivo.

Nel complesso, i dati restituiscono l'immagine di una filiera nautica **più solida, più integrata e più polarizzata**, in cui convivono grandi hub produttivi ad alta intensità di valore e una vasta rete di subfornitura manifatturiera, servizi, charter e riparazioni, che continua a rappresentare la componente prevalente in termini occupazionali. È proprio questa articolazione – tra core rafforzato e filiera lunga – a costituire uno dei principali punti di forza del sistema nautico italiano.

Stefano Pagani Isnardi Direttore Ufficio Studi Confindustria Nautica

Domenico Sturabotti Direttore Fondazione Symbola

Il posizionamento della cantieristica nautica nell'Unione Europea

1

La cantieristica nautica, soprattutto nella fascia della nautica da diporto e di lusso, è uno dei settori manifatturieri europei con più alto contenuto tecnologico e di design. Si tratta di una filiera che combina competenze ingegneristiche avanzate, lavorazioni artigianali di altissimo livello e una forte capacità di personalizzazione del prodotto. La *leadership* europea si fonda non solo sulla tradizione storica di Paesi come Italia, Francia, Germania e Paesi Bassi, ma anche sulla capacità di integrare innovazioni nella propulsione sostenibile, nei materiali compositi e nella digitalizzazione dei sistemi di bordo.

A livello mondiale, la geografia economica della nautica sta cambiando sotto l'effetto di tre forze principali:

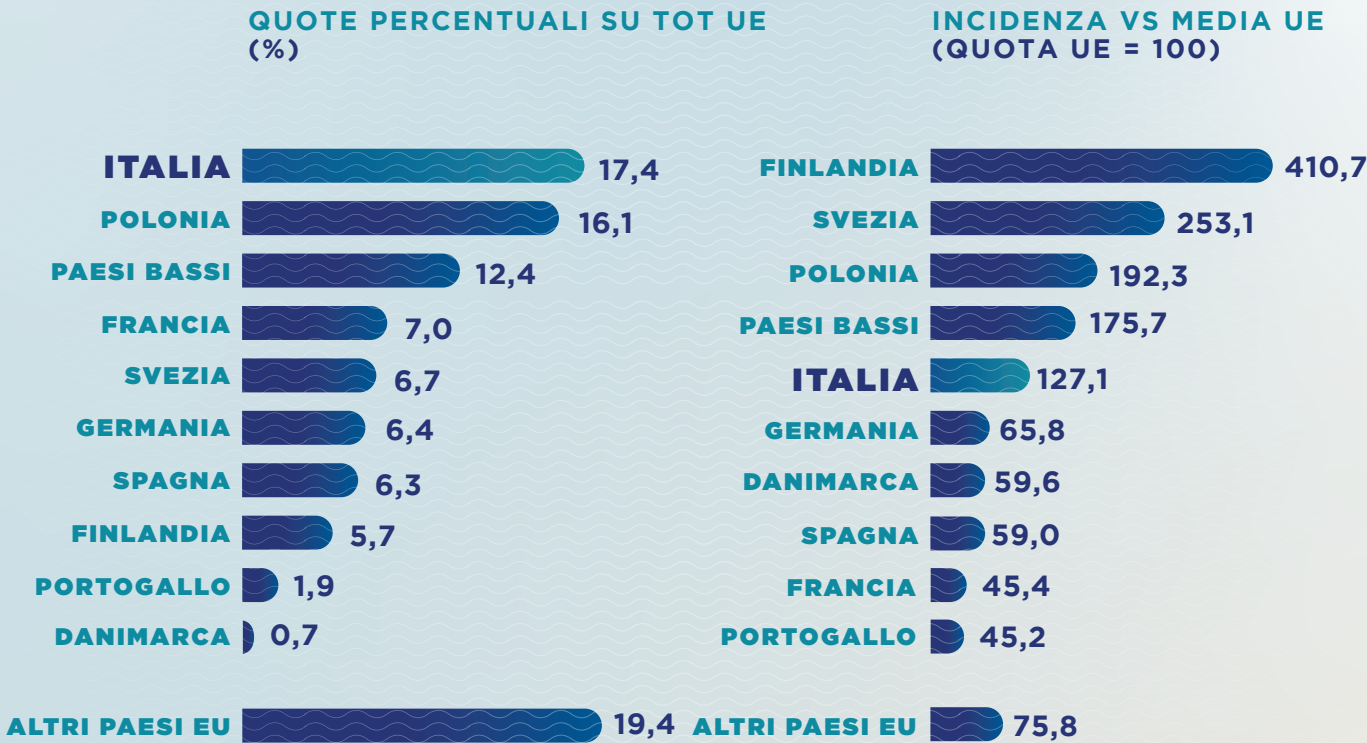
1. **Globalizzazione e concentrazione delle competenze** – Il settore, pur rimanendo radicato nei Paesi con tradizione marittima, sta vedendo crescere la presenza di hub produttivi e logistici in aree nuove, grazie a costi di produzione più bassi e a mercati interni in espansione.
2. **Nuovi mercati emergenti** – Medio Oriente e Sud-Est asiatico stanno diventando non solo mercati di sbocco privilegiati per i grandi yacht europei, ma anche luoghi di investimento e, in alcuni casi, di assemblaggio.
3. **Transizione ecologica e innovazione tecnologica** – Le normative ambientali, in particolare in Europa, stanno accelerando lo sviluppo di nuovi sistemi alternativi di propulsione, con riflessi sull'intera catena di fornitura e creando nuove nicchie di specializzazione all'interno di un sistema di ricerca e sviluppo molto avanzato, grazie a una forte volontà di innovazione tecnologica nel settore nautico.

Questi cambiamenti ridisegnano la competizione internazionale: l'Europa mantiene il primato nei segmenti di alta gamma, ma si confronta con una crescente concorrenza internazionale sui segmenti medio-bassi e sulla componentistica standardizzata. La crescente competizione è uno dei temi centrali nelle agende politiche di settore, con l'Italia che continuerà a difendersi proprio perché specializzata nella fascia high end del mercato, caratterizzata da alti livelli di design e artigianalità richiesti dai consumatori.

Ad oggi, seguendo i dati Eurostat, la produzione cantieristica nautica si presenta come un mosaico complesso di specializzazioni nazionali che evidenzia a più riprese il ruolo di leader dell'Italia. In termini di imprese, ad esempio, la Penisola guida saldamente la graduatoria dei primi dieci Paesi specializzati nella nautica da diporto entro i confini Ue, di cui rappresenta il 17,4% delle imprese¹. Qui il settore si alimenta di distretti storici come Viareggio, la riviera ligure e l'area di Ancona, dove un fitto reticolo di piccole e medie imprese, spesso a conduzione familiare, produce imbarcazioni di alta gamma e componentistica di pregio. La Polonia, seconda con il 16,1% del totale Ue, presenta un modello quasi opposto: un'industria meno focalizzata sul lusso e più orientata alla produzione in serie di barche a motore di medie dimensioni, spesso destinate all'export verso l'Europa occidentale e il Nord America, approfittando di costi del lavoro competitivi. I Paesi Bassi, terzi con una quota del 12,4%, vantano una tradizione secolare nella cantieristica, in particolare per *yacht* a vela e *motor yacht* di grandi dimensioni, con un *know-how* che ha portato a un riconoscimento mondiale del marchio "Dutch-built", sinonimo di solidità e innovazione tecnica. Francia e Svezia, rispettivamente con il 7,0% e il 6,7% delle imprese Ue, rappresentano due modelli ancora differenti: la prima con una forte specializzazione nella vela; la seconda con una tradizione legata alla nautica da crociera e alla navigazione in acque interne, alimentata dalla capillarità dei laghi e dell'arcipelago baltico.

¹ La base di confronto parte dagli archivi che per l'Italia sono costituiti dalle consistenze derivate da ASIA (Archivio Statistico delle Imprese Attive). Questi fanno riferimento al concetto di ENT, unità statistiche (ora obbligatorie per le statistiche strutturali europee) ottenute tramite l'aggregazione di una o più unità giuridiche sotto controllo comune tramite profiling.

IMPRESE NELLA PRODUZIONE CANTIERISTICA NAUTICA DEI PRINCIPALI PAESI DELL'UNIONE EUROPEA
ANNO 2023 (QUOTE % E RAPPORTO CON VALORI UE - MEDIA UE=100,0)

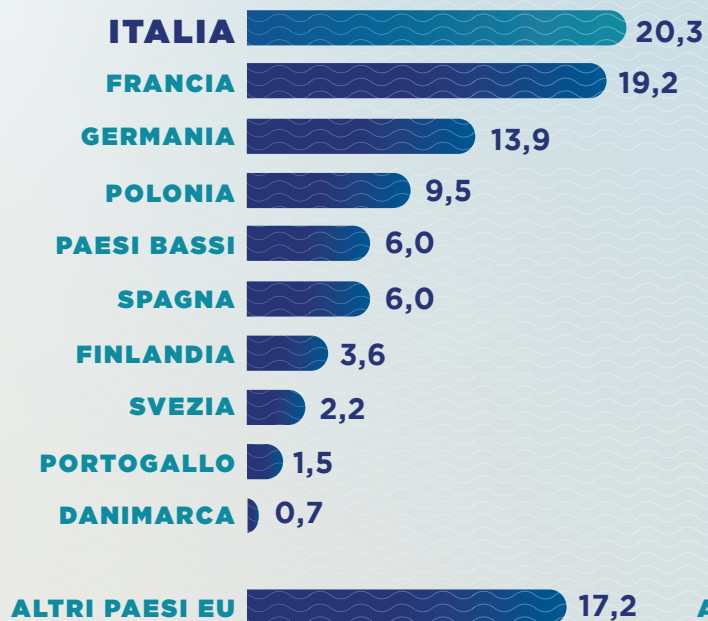


FONTE | stime Fondazione Symbola su dati Eurostat

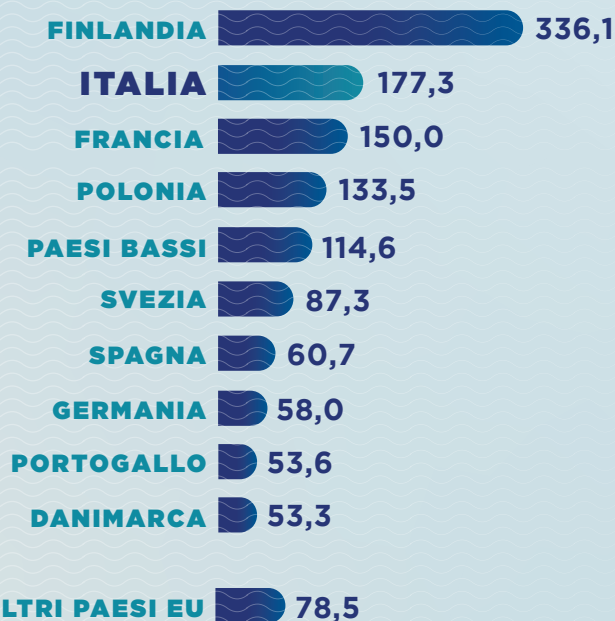
Guardando agli addetti, emerge con maggiore chiarezza la concentrazione di capacità produttiva e la specializzazione relativa.

ADDETTI NELLA PRODUZIONE CANTIERISTICA NAUTICA DEI PRINCIPALI PAESI DELL'UNIONE EUROPEA
ANNO 2023 (QUOTE % E RAPPORTO CON VALORI UE - MEDIA UE=100)

QUOTE PERCENTUALI SU TOT UE
(%)



INCIDENZA VS MEDIA UE
(QUOTA UE = 100)



FONTE | stime Fondazione Symbola su dati Eurostat

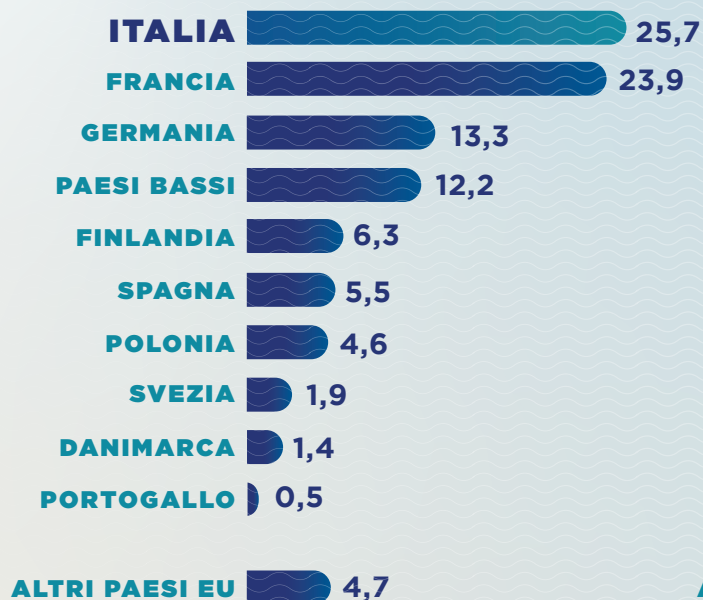
La Francia, con il 19,2% del totale Ue, è di pochissimo dietro l'Italia (20,3%), per via della presenza di pochi grandi gruppi che concentrano la maggioranza della produzione creando occupazione stabile e altamente qualificata. In Italia, invece, la distribuzione dell'occupazione rispecchia il modello diffuso delle PMI, con un indotto che moltiplica il numero di posti di lavoro nei servizi, nella componentistica e nel refitting. La Germania, terza con il 13,9% di addetti, mantiene un ruolo di rilievo soprattutto nella cantieristica tecnica, oltre che nella produzione di imbarcazioni commerciali e diportistiche ad alto contenuto ingegneristico. Paesi come la Finlandia e la Svezia, pur avendo numeri assoluti più contenuti, spiccano per indici di specializzazione elevatissimi: qui la nautica ha un peso rilevante sull'economia manifatturiera, grazie anche a segmenti di nicchia come le imbarcazioni per acque fredde e yacht di lusso con soluzioni tecniche avanzate per la navigazione in climi estremi.

Il fatturato completa la quadro degli indicatori pubblicati da Eurostat per il 2023 da cui desumere il posizionamento dell'Italia nel contesto comunitario. Rispetto a questo indicatore, l'Italia è storicamente in testa (25,7% del totale Ue), seguita dalla Francia (23,9%) e dalla Germania (13,3%). Il primato italiano è il frutto di un mix unico: design riconoscibile, artigianalità di altissimo livello, capacità di personalizzazione estrema e una catena di fornitura agile e innovativa. Marchi storici e gruppi industriali consolidati convivono con cantieri *boutique* capaci di realizzare imbarcazioni "one-off" per clienti internazionali. Altri Paesi come il Portogallo e la Spagna, pur con volumi più contenuti, stanno vivendo una fase di crescita trainata dal turismo nautico e dall'attrattività per armatori stranieri che scelgono questi porti per la costruzione o il refitting, grazie a condizioni fiscali e climatiche favorevoli. I Paesi Bassi, con un fatturato inferiore rispetto alla loro base produttiva, concentrano il valore su poche unità di grandissimo pregio, mentre la Finlandia rappresenta un caso di eccellenza tecnica con produzioni specializzate e mercati di nicchia.

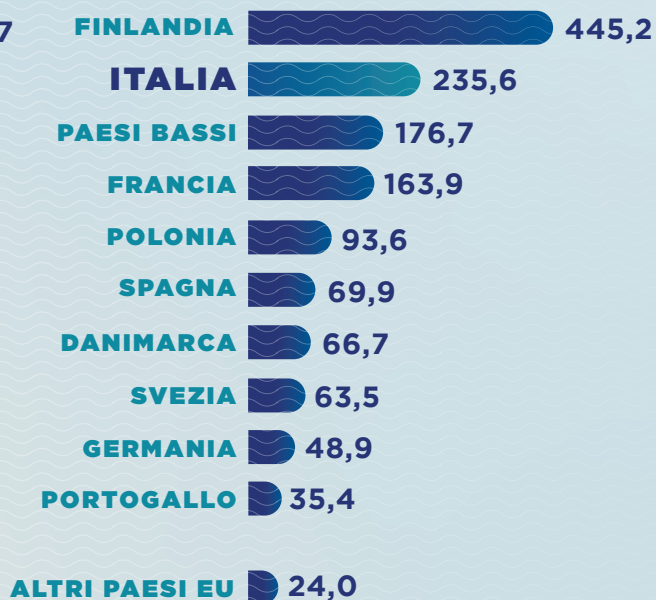
Nel complesso, i tre indicatori letti insieme raccontano di un'Europa in cui l'Italia è leader in valore e tra i primissimi in termini di base produttiva e occupazione, ma anche di una pluralità di modelli nazionali che riflettono la storia, la geografia e le strategie industriali di ciascun Paese. Questo equilibrio tra tradizione e innovazione, tra distretti artigianali e grandi gruppi industriali, rappresenta una delle forze dell'industria nautica europea, ma è anche una sfida in un contesto globale in rapida trasformazione, in cui i mercati emergenti e la transizione ecologica ridisegnano continuamente le mappe della competitività.

FATTURATO NELLA PRODUZIONE CANTIERISTICA NAUTICA DEI PRINCIPALI PAESI DELL'UNIONE EUROPEA
ANNO 2023 (QUOTE % E RAPPORTO CON VALORI UE - MEDIA UE=100)

QUOTE PERCENTUALI SU TOT UE
(%)



INCIDENZA VS MEDIA UE
(QUOTA UE = 100)



I numeri della filiera nautica italiana

2

Le fonti oggi disponibili permettono una ricostruzione della filiera nautica che è **diretta per la componente core della produzione cantieristica e basata su un percorso di analisi micro-fondato** per le restanti attività di filiera, secondo quanto illustrato nella nota metodologica.

Le valutazioni presentate sono coerenti con i quadri della **Contabilità Nazionale Istat**, che per le ultime due annualità risultano provvisori e pertanto soggetti a possibili revisioni, anche in relazione a successivi aggiornamenti metodologici, classificatori o informativi. Le stime riportate nel presente Rapporto riflettono quindi lo stato delle informazioni disponibili al momento dell'elaborazione e potranno essere oggetto di aggiornamento alla luce della pubblicazione dei dati consolidati. Ne consegue che edizioni diverse del Report non sono direttamente confrontabili in senso stretto e che, in occasione di future revisioni statistiche, potranno emergere scostamenti rispetto alle stime attuali, senza che ciò implichi necessariamente variazioni reali dei fenomeni economici osservati.

Sulla base di queste elaborazioni, nel 2024 il sistema produttivo della filiera nautica ha generato un **prodotto complessivo pari a circa 13,1 miliardi di euro**, sostenuto dal contributo di **quasi 168 mila occupati** distribuiti lungo l'intero insieme delle fasi produttive.

All'interno di questo perimetro, la **componente core**, rappresentata dalla produzione cantieristica nautica, incide per il **19,4% del prodotto complessivo** e per il **14,0% dell'occupazione totale** della filiera².

Il grafico sui **rapporti di attivazione della filiera nautica** evidenzia, per il 2024, un valore pari a 5,2 in termini di valore aggiunto e a 7,1 sul piano occupazionale.

² I valori riportati escludono i dati di Fincantieri.

VALORE AGGIUNTO E OCCUPAZIONE DELLA FILIERA NAUTICA
ANNO 2024 (VALORI ASSOLUTI, INCIDENZE PERCENTUALI)

VALORE AGGIUNTO

13.088

MILIONI DI EURO



OCCUPAZIONE

167.864

OCCUPATI



PRODUZIONE CANTIERISTICA NAUTICA (CORE)

2.540

MILIONI DI EURO



19,4% DELLA FILIERA



23.481

UNITÀ



14,0% DELLA FILIERA

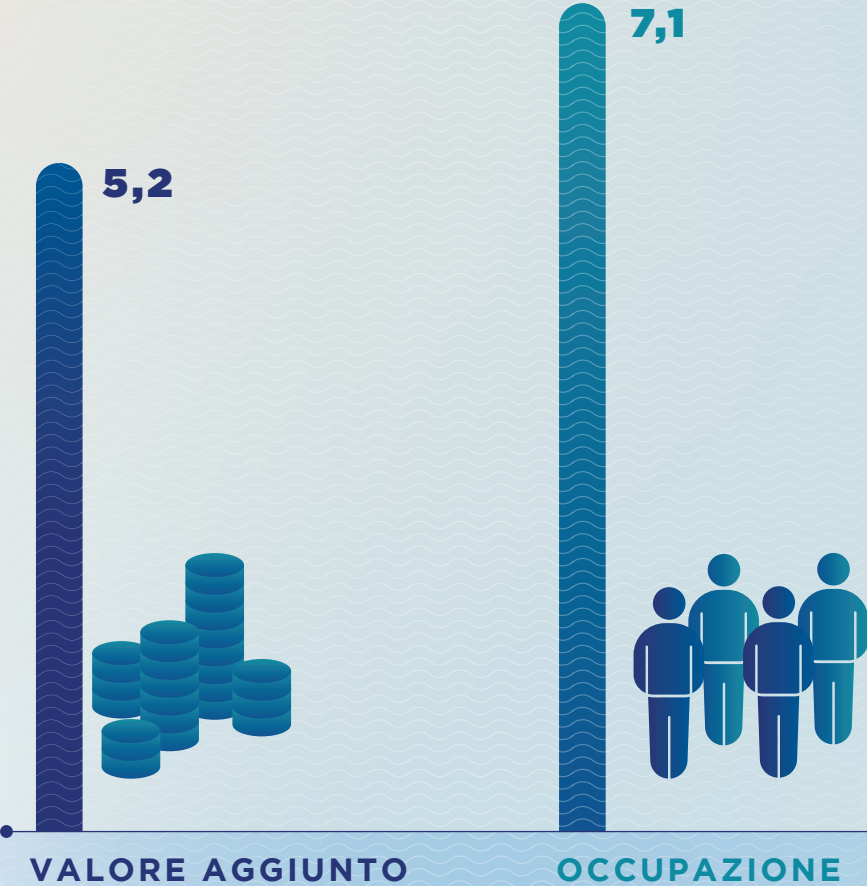


Da questo punto di vista, alla luce degli andamenti osservati negli ultimi anni, si rileva un **rafforzamento relativo del core** rispetto alle attività di filiera estesa – che includono subfornitura manifatturiera, commercio, charter, servizi e riparazioni – interpretabile come l’esito combinato di **fattori strutturali**. In particolare, emerge una **progressiva internalizzazione di alcune attività** da parte delle imprese core, soprattutto nelle fasi a maggiore contenuto tecnologico, di progettazione e di coordinamento produttivo, che riduce il ricorso a forniture esterne lungo la catena del valore.

A ciò si affianca un **aumento dell’intensità di valore della produzione cantieristica**, legato alla specializzazione nei segmenti di alta gamma e alla crescente personalizzazione del prodotto, che tende a concentrare una quota più elevata di valore aggiunto nel core. In questo contesto, alcune componenti della **subfornitura manifatturiera tradizionale** e dei servizi più standardizzati risultano relativamente meno attivate rispetto alla fase di forte espansione post-pandemica.

Si determina dunque un **riassetto delle relazioni tra core e filiera estesa**, coerente con un modello produttivo più integrato, capital-intensive e orientato al controllo diretto delle fasi strategiche. Il **moltiplicatore occupazionale elevato** conferma infine il ruolo della nautica come **filiera lunga e ad alta capacità di generare lavoro**, pur in presenza di una maggiore concentrazione del valore nella produzione cantieristica.

RAPPORTI DI ATTIVAZIONE DELLA FILIERA NAUTICA (VALORI FILIERA SU CORE PRODUZIONE CANTIERISTICA NAUTICA)
ANNO 2024



FONTE | stime Fondazione Symbola su dati Istat

Il core della filiera: la produzione cantieristica nautica

2.1

2.1.1 Dati nazionali

L'inquadramento della filiera nautica può essere affrontato suddividendo la stessa in **due componenti**: la **parte core**, rappresentata dalla produzione cantieristica nautica; il **resto della filiera**, idealmente rappresentato da tutte quelle attività connesse a monte (fornendo semilavorati, componenti, macchinari e attrezzature per la produzione cantieristica) e a valle (attraverso i servizi connessi all'attività nautica).

Utilizzando la **classificazione Ateco 2007**³, è possibile rintracciare la produzione cantieristica nautica attraverso due classi di attività: la classe Ateco 30.11 (Costruzione di navi e di strutture galleggianti per scopi civili) e la classe Ateco 30.12 (Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive)⁴. Ciò permette di estrapolare i dati riferibili al **numero di imprese e unità locali** provenienti dai registri ISTAT.

Inoltre, a partire dai dati di bilancio delle imprese, è possibile ricostruire le stime dell'ammontare annuo di **valore aggiunto** secondo un approccio di contabilità nazionale dal lato della produzione, in conformità alle definizioni del SEC 2010. L'occupazione, invece, è ricostruita a partire dal numero di addetti e adottando i coefficienti di stima del lavoro irregolare.

³ I dati sono classificati secondo l'Ateco 2007, in quanto la nuova Ateco 2025, pur formalmente in vigore, non è ancora recepita nelle basi dati statistiche disponibili.

⁴ La decisione di considerare entrambe le voci deriva dal fatto che molte imprese specializzate nella costruzione di navi e strutture galleggianti (Ateco 30.11) opera abitualmente nella produzione di imbarcazioni da diporto e sportive e loro componenti. In termini aggregati, si stima che oltre il 30% della produzione delle imprese che operano in questa classe Ateco sia associabile alla nautica da diporto.

Le stime sono successivamente ricalibrate sui valori di contabilità nazionale pubblicati dall'ISTAT per branca di attività economica, prima a livello territoriale e successivamente a livello nazionale. Ciò garantisce **coerenza con i totali e le strutture settoriali nazionali**, preservando al contempo la distribuzione relativa osservata nei dati di impresa su scala locale.

La filiera cantieristica nautica così definita mostra una **sostanziale tenuta dal punto di vista strutturale** nell'ultimo quadriennio, pur con dinamiche leggermente differenziate tra imprese e unità locali⁵.

Nel 2024⁶ le imprese attive della cantieristica nautica sono 1.704, mentre le unità locali attive ammontano a 2.117, confermando la presenza di un numero significativo di operatori che gestiscono più sedi produttive sul territorio. Questo rapporto tra sedi legali e sedi operative riflette la **struttura tipica della filiera nautica italiana**, caratterizzata da una diffusa articolazione produttiva e da una forte integrazione tra cantieri principali e subfornitura specializzata.

⁵ Si ricorda la differenza tra i due aggregati oggetto di analisi. L'impresa è il soggetto giuridico ed economico iscritto al Registro Imprese. Rappresenta la sede principale dell'attività, titolare della personalità giuridica, delle decisioni gestionali e delle obbligazioni. L'unità locale è ogni sede operativa (stabilimento, filiale, cantiere, ufficio) dell'impresa situata sul territorio. Un'impresa può avere pertanto una o più unità locali, anche in province o regioni diverse.

⁶ Nel presente lavoro si è scelto di adottare come fonte principale i dati Istat relativi alle imprese attive e alle unità locali attive, tratti dai registri statistici ASIA Imprese e ASIA Unità Locali (con una stima di aggiornamento all'anno 2024 basata sui dati di flusso dei registri camerali), in quanto maggiormente idonei a rappresentare l'operatività economica effettiva del settore analizzato.

IMPRESE E UNITÀ LOCALI ATTIVE NELLA PRODUZIONE CANTIERISTICA NAUTICA
ANNO 2021-2024 (VALORI ASSOLUTI VARIAZIONI PERCENTUALI)

NAUTICA					TOTALE ECONOMIA			
Valori assoluti								
	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
Imprese attive	1.494	1.621	1.728	1.704	4.540.634	4.665.423	4.715.753	4.683.392
Unità locali attive	1.789	2.025	2.128	2.117	4.929.379	5.120.360	5.144.482	5.137.588
Variazioni percentuali								
	2021-2024	2021-2022	2022-2023	2023-2024	2021-2024	2021-2022	2022-2023	2023-2024
Imprese attive	14,1	8,5	6,6	-1,4	3,1	2,7	1,1	-0,7
Unità locali attive	18,3	13,2	5,1	-0,5	4,2	3,9	0,5	-0,1

FONTE | elaborazioni Fondazione Symbola su dati Istat e Registro imprese

La dinamica di imprese e unità locali evidenzia una filiera che, nel complesso, ha mostrato una buona capacità di espansione nel triennio 2021-2023, seguita da una fase di **sostanziale stabilizzazione nel 2024**. Nel periodo considerato, il numero di imprese attive cresce complessivamente del 14,1%, mentre le unità locali aumentano del 18,3%, segnalando un rafforzamento dell’articolazione territoriale e una maggiore diffusione delle sedi operative rispetto alle sole sedi legali.

La lieve flessione osservata tra il 2023 e il 2024 (-1,4% per le imprese e -0,5% per le unità locali) appare più come un assestamento dopo una fase di crescita sostenuta che come un’inversione strutturale del ciclo. In particolare, la maggiore tenuta delle unità locali rispetto alle imprese suggerisce che i processi in atto riguardino soprattutto riorganizzazioni societarie e razionalizzazioni giuridiche, più che una contrazione della capacità produttiva effettiva.

Il confronto con il totale dell'economia rafforza questa lettura: la cantieristica nautica mostra dinamiche più vivaci sia sul fronte delle imprese sia su quello delle unità locali nel periodo 2021-2024, confermando un settore che mantiene **una base produttiva solida e territorialmente diffusa**. Il rapporto strutturalmente superiore all'unità tra unità locali e imprese riflette infine la specificità della filiera nautica italiana, fondata su cantieri principali affiancati da una rete articolata di sedi produttive e subfornitura specializzata.

In termini di **valore aggiunto**, la produzione cantieristica nautica evidenzia una **dinamica di crescita particolarmente sostenuta nel periodo 2021-2023**, in linea con la forte espansione della domanda che ha interessato il settore negli ultimi anni. Nel quadriennio 2021-2024 il valore aggiunto passa da 1,7 a oltre **2,5 miliardi di euro**, con un incremento complessivo in termini nominali pari al **+49,2%**, nettamente superiore a quello registrato nel totale dell'economia (+19,6%). Nel **2024** la crescita prosegue ma a **ritmi più contenuti** (+1,9% a prezzi correnti), configurandosi come una fase di **consolidamento** dopo l'espansione molto intensa del triennio precedente.

I dati sull'**occupazione** risultano coerenti con l'andamento del valore aggiunto, pur mostrando una **dinamica più graduale**, tipica dei settori ad alta intensità di capitale e competenze. Nel periodo 2021-2024 gli occupati crescono del +13,7%, a fronte di un incremento del +5,7% nel totale dell'economia. Anche nel 2024 l'occupazione continua ad aumentare (+2,8%), segnalando come la fase di rallentamento della crescita del valore non si traduca in una contrazione della base occupazionale.

La diversa intensità delle due dinamiche suggerisce un comportamento coerente con i **meccanismi di aggiustamento tipici dei cicli economici**: a fronte di una forte crescita della domanda, le imprese tendono inizialmente a saturare la capacità produttiva e ad aumentare l'intensità di utilizzo del lavoro, mentre l'ampliamento degli organici avviene in modo più progressivo e con un certo ritardo temporale.

VALORE AGGIUNTO E OCCUPAZIONE NELLA PRODUZIONE CANTIERISTICA NAUTICA

ANNI 2021-2024 (VALORE AGGIUNTO IN MILIONI DI EURO, OCCUPATI IN MIGLIAIA E VARIAZIONI PERCENTUALI)

NAUTICA					TOTALE ECONOMIA			
Valori assoluti								
	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
Valore aggiunto	1.702	2.105	2.492	2.540	1.642.958	1.792.616	1.923.784	1.964.884
Occupazione	20.644	21.659	22.838	23.481	25.060.735	25.541.538	26.068.658	26.498.173
Variazioni percentuali								
	2021-2024	2021-2022	2022-2023	2023-2024	2021-2024	2021-2022	2022-2023	2023-2024
Valore aggiunto	49,2	23,7	18,4	1,9	19,6	9,1	7,3	2,1
Occupazione	13,7	4,9	5,4	2,8	5,7	1,9	2,1	1,6

FONTE | stime Fondazione Symbola su dati Istat e Registro Imprese

Nel complesso, il confronto con il totale dell’economia conferma come la cantieristica nautica si caratterizzi per una **elevata capacità di generazione di valore** e per una **tenuta occupazionale superiore alla media**, rafforzando il profilo di un comparto ad alta specializzazione, fortemente integrato nelle filiere manifatturiere e dei servizi e orientato ai segmenti di mercato a maggiore valore aggiunto.

2.1.2 Dati territoriali

La **distribuzione territoriale della cantieristica nautica** conferma la necessità di distinguere tra imprese attive, intese come sedi legali, e unità locali, che corrispondono agli stabilimenti produttivi e ai cantieri effettivamente operativi. Le prime restituiscono prevalentemente una geografia amministrativa del settore, spesso influenzata da scelte di natura societaria, fiscale o organizzativa, che possono portare alla concentrazione delle sedi legali in determinati territori indipendentemente dall'ubicazione delle attività produttive.

Le unità locali, al contrario, offrono una rappresentazione più aderente alla geografia reale della produzione, poiché individuano i luoghi in cui si svolgono concretamente le attività di costruzione, allestimento, manutenzione e refitting delle imbarcazioni. È su questa dimensione che si manifesta la presenza fisica della filiera, l'intensità dell'occupazione e il radicamento delle competenze tecniche e artigianali.

La lettura congiunta delle due dimensioni consente quindi di cogliere le differenze tra territori a prevalente funzione direzionale e territori con una spiccata vocazione produttiva, mettendo in luce le asimmetrie tra luoghi in cui si concentrano le decisioni strategiche e quelli in cui si realizza il valore economico e occupazionale della cantieristica nautica. Questa distinzione risulta particolarmente rilevante in un settore caratterizzato da una forte articolazione della filiera e da una distribuzione territoriale disomogenea delle attività.

Dal punto di vista territoriale, la distribuzione della cantieristica nautica evidenzia una **forte concentrazione in alcune regioni chiave**, che svolgono un ruolo strutturale nell'organizzazione della filiera nazionale.

La **Toscana** si conferma la prima regione per numerosità degli operatori, concentrando **circa un quinto sia delle imprese attive sia delle unità locali**. Questo primato riflette il ruolo centrale del distretto di **Viareggio e della costa apuana**, specializzato nella produzione di imbarcazioni di alta gamma e caratterizzato da una filiera completa che integra cantieristica, progettazione e subfornitura qualificata.

Le **Marche** rappresentano il secondo polo di rilievo a livello nazionale, con oltre il 10% delle imprese e più dell'11% delle unità locali, grazie a una filiera fortemente integrata che gravita sui sistemi produttivi di Pesaro, Ancona e Fano, con una marcata vocazione industriale.

La **Liguria** mantiene una posizione di rilievo, soprattutto sul fronte delle **unità locali**, che superano il **9% del totale nazionale**, confermando una **forte vocazione produttiva e operativa**. Tale configurazione riflette il ruolo storico della regione nella cantieristica nautica italiana, legato non solo alla presenza di cantieri di costruzione, ma anche a un **sistema articolato di attività di refitting, manutenzione e servizi tecnici** distribuiti lungo l'intera riviera, che contribuiscono a rafforzare densità e continuità della base produttiva regionale.

La **Lombardia** presenta un **peso rilevante in termini assoluti**, con circa l'11% delle imprese attive e una quota analoga di unità locali. Tale presenza, pur in un contesto territoriale in larga parte non costiero, riflette il ruolo della regione come snodo direzionale e produttivo della filiera, grazie alla concentrazione di sedi legali, attività di progettazione, componentistica avanzata e servizi ad alto valore aggiunto.

L'**Emilia-Romagna** mostra una presenza più contenuta in termini relativi, ma comunque significativa, riconducibile a una **specializzazione manifatturiera diffusa** e all'integrazione con le filiere della meccanica, dei materiali e dei sistemi, che alimentano la produzione cantieristica anche al di fuori dei territori costieri.

IMPRESE ATTIVE E UNITÀ LOCALI NELLA PRODUZIONE CANTIERISTICA NAUTICA NELLE REGIONI ITALIANE
ANNO 2024 (VALORI ASSOLUTI E RELATIVI)

Regione	Imprese attive	Incidenze % sul totale Italia	Incidenze su 1.000 imprese totali	Unità locali attive	Incidenze % sul totale Italia	Incidenze su 1.000 unità locali totali
Piemonte	35	2,1	0,1	40	1,9	0,1
Valle d'Aosta	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0
Lombardia	186	10,9	0,2	226	10,7	0,2
Trentino-Alto Adige	10	0,6	0,1	10	0,5	0,1
Veneto	92	5,4	0,2	115	5,4	0,3
Friuli-Venezia Giulia	85	5,0	1,0	109	5,1	1,1
Liguria	155	9,1	1,2	202	9,5	1,4
Emilia-Romagna	99	5,8	0,3	128	6,0	0,3
Toscana	331	19,4	1,0	421	19,9	1,2
Umbria	4	0,2	0,1	4	0,2	0,1
Marche	183	10,7	1,4	235	11,1	1,7
Lazio	101	5,9	0,2	110	5,2	0,2
Abruzzo	7	0,4	0,1	7	0,3	0,1
Molise	2	0,1	0,1	2	0,1	0,1
Campania	132	7,7	0,3	173	8,2	0,4
Puglia	59	3,5	0,2	71	3,4	0,2
Basilicata	1	0,1	0,0	1	0,0	0,0
Calabria	25	1,5	0,2	28	1,3	0,2
Sicilia	146	8,6	0,5	175	8,3	0,6
Sardegna	51	3,0	0,5	60	2,8	0,5
NORD OVEST	376	22,1	0,3	468	22,1	0,3
NORD EST	286	16,8	0,3	362	17,1	0,3
CENTRO	619	36,3	0,6	770	36,4	0,7
MEZZOGIORNO	423	24,8	0,3	517	24,4	0,4
ITALIA	1.704	100,0	0,4	2.117	100,0	0,4

FONTE | stime Fondazione Symbola su dati Istat e Registro Imprese

Nel **Mezzogiorno, Campania e Sicilia** emergono come i principali poli regionali, con quote comprese tra l'8% e il 10% sia in termini di imprese sia di unità locali. In questi contesti prevale una cantieristica diffusa, spesso di **dimensione medio-piccola**, ma fortemente radicata nelle economie costiere locali.

Infine, **Friuli-Venezia Giulia e Veneto** si distinguono per una **elevata densità relativa della cantieristica nautica** rispetto al totale del tessuto produttivo regionale, segnalando un livello di **specializzazione industriale superiore alla media nazionale**.

Nel complesso, il **Centro Italia** emerge come l'area di maggiore concentrazione della filiera (oltre un terzo sia delle imprese sia delle unità locali), seguito dal **Mezzogiorno**, mentre **Nord-Ovest e Nord-Est** presentano un peso complessivamente più contenuto ma con **poli territoriali altamente specializzati**.

L'analisi su scala provinciale restituisce una geografia ancora più selettiva, in cui pochi territori concentrano una quota rilevante sia delle imprese attive sia delle unità locali, confermando l'esistenza di veri e propri distretti della cantieristica nautica.

In testa alla graduatoria si colloca **Lucca**, che guida entrambe le classifiche provinciali con il 9,9% di imprese attive e di unità locali, configurandosi come il principale polo nazionale. Il dato riflette la centralità del distretto di Viareggio, caratterizzato da una forte integrazione tra cantieri principali, subfornitura specializzata e servizi ad alto contenuto tecnico.

Segue **Pesaro e Urbino**, con il 7,5% di imprese e il 7,8% di unità locali, a testimonianza di una filiera compatta e fortemente produttiva lungo la costa marchigiana. **Napoli** occupa il terzo posto in entrambe le graduatorie (5,8% di imprese e 6,2% di unità locali), esprimendo un modello diverso, basato su una diffusa rete di operatori di piccola e media dimensione attivi sia nella costruzione sia nella manutenzione e nel refitting.

Un ruolo di rilievo è svolto anche da **Massa-Carrara e La Spezia**, entrambe intorno al 5% di imprese e di unità locali, che insieme a Lucca contribuiscono a delineare una fascia costiera ad altissima densità nautica tra Toscana e Liguria. In Liguria spicca anche **Genova**, che presenta una quota di unità locali superiore a quella delle imprese, segnalando una funzione prevalentemente produttiva e operativa.

PRIME PROVINCE ITALIANE PER IMPRESE E UNITÀ LOCALI ATTIVE NELLA PRODUZIONE CANTIERISTICA NAUTICA
ANNO 2024 (VALORI PERCENTUALI SUL TOTALE NAZIONALE)

IMPRESE ATTIVE



UNITÀ LOCALI ATTIVE



FONTE | stime Fondazione Symbola su dati Istat e Registro Imprese

Tra i grandi centri urbani, **Roma** e **Milano** figurano tra le prime province per concentrazione di imprese attive, ma mostrano un rapporto più contenuto con le unità locali. Questo profilo indica una maggiore concentrazione di funzioni direzionali, commerciali e di servizio, più che una specializzazione produttiva in senso stretto.

Nel Mezzogiorno emerge **Messina**, che combina una presenza significativa di imprese e unità locali, confermando il ruolo della cantieristica artigianale e delle attività di refitting. **Venezia** e **Gorizia** rafforzano invece il peso del Nord-Est, dove la nautica si inserisce in una filiera industriale strutturata, anche grazie alla presenza di grandi operatori.

Nel complesso, i grafici provinciali mostrano come la cantieristica nautica italiana sia fortemente concentrata in pochi territori ad alta specializzazione, accanto a province che svolgono funzioni più amministrative o di supporto. La lettura incrociata di imprese e unità locali consente quindi di distinguere con chiarezza i luoghi delle decisioni dai luoghi della produzione, elemento centrale per interpretare correttamente la geografia economica del settore.

L'analisi territoriale di **valore aggiunto e occupazione** restituisce una geografia della cantieristica nautica che, pur mostrando alcune coerenze con la distribuzione di imprese e unità locali, mette in evidenza differenze rilevanti nella capacità dei territori di generare valore economico e lavoro.

In primo luogo, emerge una **forte concentrazione del valore aggiunto** in un numero limitato di regioni. **Liguria** e **Toscana**, da sole, generano oltre il 40% del valore aggiunto nazionale della produzione cantieristica nautica, confermando il ruolo centrale dei grandi poli produttivi costieri ad alta specializzazione. In questi territori, alla presenza numerosa di unità locali si affianca una elevata intensità di valore per addetto, riconducibile alla specializzazione nei segmenti di alta gamma, al peso delle attività di refitting complesso e alla concentrazione di competenze tecniche avanzate.

VALORE AGGIUNTO E OCCUPAZIONE NELLA PRODUZIONE CANTIERISTICA NAUTICA NELLE REGIONI ITALIANE
ANNO 2024 (VALORI ASSOLUTI E RELATIVI)

Regione	Valore aggiunto (mil.ni di euro)	Incidenze % sul totale Italia	Incidenze % sul totale economia	Occupati (unità)	Incidenze % sul totale Italia	Incidenze % sul totale economia
Piemonte	86	3,4	0,1	589	2,5	0,0
Valle d'Aosta	0	0,0	0,0	0	0,0	0,0
Lombardia	155	6,1	0,0	1.615	6,9	0,0
Trentino-Alto Adige	0	0,0	0,0	3	0,0	0,0
Veneto	72	2,8	0,0	1.102	4,7	0,1
Friuli-Venezia Giulia	263	10,3	0,6	2.530	10,8	0,5
Liguria	534	21,0	1,0	3.660	15,6	0,5
Emilia-Romagna	402	15,8	0,2	2.320	9,9	0,1
Toscana	510	20,1	0,4	4.471	19,0	0,3
Umbria	7	0,3	0,0	78	0,3	0,0
Marche	233	9,2	0,5	3.062	13,0	0,4
Lazio	16	0,6	0,0	409	1,7	0,0
Abruzzo	3	0,1	0,0	46	0,2	0,0
Molise	2	0,1	0,0	34	0,1	0,0
Campania	95	3,7	0,1	1.231	5,2	0,1
Puglia	46	1,8	0,1	518	2,2	0,0
Basilicata	1	0,1	0,0	28	0,1	0,0
Calabria	9	0,3	0,0	117	0,5	0,0
Sicilia	77	3,0	0,1	1.349	5,7	0,1
Sardegna	28	1,1	0,1	321	1,4	0,1
NORD-OVEST	775	30,5	0,1	5.864	25,0	0,1
NORD-EST	737	29,0	0,2	5.954	25,4	0,1
CENTRO	766	30,1	0,2	8.020	34,2	0,1
MEZZOGIORNO	262	10,3	0,1	3.643	15,5	0,1
ITALIA	2.540	100,0	0,2	23.481	100,0	0,1

FONTE | stime Fondazione Symbola su dati Istat e Registro Imprese

Accanto a questi poli storici, si collocano l'**Emilia-Romagna** e il **Friuli-Venezia Giulia**, che presentano un peso particolarmente elevato in termini di valore aggiunto e occupazione rispetto alla numerosità delle imprese. Questo scarto segnala un modello produttivo caratterizzato da impianti di dimensione medio-grande, maggiore integrazione verticale e più elevata produttività, spesso connesso alla presenza di operatori strutturati e a una forte interazione con le filiere della meccanica, dei materiali e dei sistemi.

Le **Marche** mostrano invece un profilo distintivo: a fronte di una quota rilevante di imprese e unità locali, la regione esprime una **incidenza occupazionale superiore a quella del valore aggiunto**, indicando una filiera ad alta intensità di lavoro, basata su una rete diffusa di cantieri e subfornitori specializzati, fortemente radicati sul territorio.

La **Lombardia** conferma il proprio ruolo peculiare già emerso nell'analisi strutturale: pur rappresentando circa l'11% delle imprese e delle unità locali, il suo contributo a valore aggiunto e occupazione risulta più contenuto in termini relativi. Ciò riflette una prevalenza di funzioni direzionali, progettuali e di servizio, che non sempre si traducono direttamente in valore aggiunto manifatturiero localizzato.

Nel **Mezzogiorno**, il contributo complessivo al valore aggiunto (poco più del 10%) risulta inferiore rispetto al peso in termini di imprese e unità locali, mentre l'incidenza occupazionale è relativamente più elevata. Questo divario segnala una cantieristica più frammentata e labour-intensive, con una maggiore diffusione di operatori di piccola dimensione, spesso attivi nella manutenzione, nel refitting e nella produzione artigianale.

Nel complesso, il confronto tra imprese, unità locali, valore aggiunto e occupazione evidenzia come la geografia amministrativa del settore non coincida pienamente con quella della creazione di valore e di lavoro. I territori in cui si concentrano le sedi legali e le unità produttive non sono necessariamente quelli che esprimono la maggiore capacità di generare valore aggiunto, confermando l'importanza di una lettura integrata degli indicatori per interpretare correttamente la struttura e il funzionamento territoriale della filiera cantieristica nautica.

L'analisi dei **dati provinciali di valore aggiunto e occupazione** conferma e rafforza l'immagine di una cantieristica nautica **fortemente concentrata in pochi territori ad altissima specializzazione**, in cui la presenza produttiva si traduce in una capacità di generazione di valore e lavoro nettamente superiore alla media.

In termini di **valore aggiunto**, la leadership nazionale spetta alla **Spezia**, che concentra l'11,0% del valore aggiunto complessivo della cantieristica nautica italiana, seguita da Lucca con il **9,5%**. **Il dato di Lucca riflette il ruolo strutturale del distretto di Viareggio nella produzione** di imbarcazioni di alta gamma, caratterizzato da cantieri di

grandi dimensioni, forte integrazione verticale e da un'elevata intensità di valore legata alla personalizzazione del prodotto e al presidio diretto delle fasi a maggiore contenuto tecnologico.

Accanto a Lucca, **La Spezia** e **Massa-Carrara** contribuiscono in modo significativo alla formazione del valore aggiunto nazionale (rispettivamente 11,0% e 4,5%), delineando, insieme al distretto viareggino, una fascia costiera ad altissima produttività tra Toscana e Liguria. In questi territori il peso economico risulta elevato rispetto alla dimensione imprenditoriale, segnalando la presenza di cantieri strutturati, attività di refitting avanzato e una forte concentrazione del valore nelle fasi produttive più strategiche.

Pesaro e Urbino rappresenta il principale polo marchigiano, con una quota pari al 4,2% del valore aggiunto nazionale e al 6,3% dell'occupazione complessiva del settore. Il confronto tra le due dimensioni evidenzia un modello produttivo relativamente più labour-intensive rispetto ai poli toscani e liguri, fondato su una rete diffusa di cantieri e subfornitori specializzati che sostiene livelli occupazionali elevati, pur con una minore concentrazione del valore per addetto.

Sul fronte dell'**occupazione**, emerge con particolare evidenza **Lucca**, che concentra il 9,1% degli addetti nazionali, seguita dalla **Spezia** (6,8%) e **Genova** (6,5%). In questo quadro, **Napoli** si distingue per un peso occupazionale rilevante (4,4%) che non trova una corrispondenza altrettanto elevata in termini di valore aggiunto (3,2%). Il divario segnala una cantieristica più frammentata e a maggiore intensità di lavoro, basata su una pluralità di operatori medio-piccoli attivi nella costruzione, manutenzione e refitting, fortemente radicati nel contesto urbano e portuale.

PRIME PROVINCE ITALIANE PER VALORE AGGIUNTO E OCCUPAZIONE NELLA PRODUZIONE CANTIERISTICA NAUTICA
ANNO 2024 (VALORI PERCENTUALI SUL TOTALE NAZIONALE)

VALORE AGGIUNTO



OCCUPAZIONE



FONTE | stime Fondazione Symbola su dati Istat e Registro Imprese

In Liguria, il caso di **Genova** mostra un profilo opposto rispetto ai poli a più elevato impiego di manodopera: a fronte di una quota di occupazione pari al 6,5% del totale nazionale, il contributo al valore aggiunto risulta più elevato (7,5%). Questo differenziale segnala una maggiore produttività media e una specializzazione nelle fasi a più alto contenuto di valore, riconducibile alla presenza di grandi cantieri, attività di refitting complesso, progettazione, engineering e servizi tecnico-avanzati. Il ruolo del capoluogo come hub portuale e industriale si traduce dunque non solo in funzioni operative, ma anche in un presidio qualificato delle componenti a maggiore intensità tecnologica ed economica della filiera.

Nel complesso, i dati provinciali di valore aggiunto e occupazione confermano che la **geografia della produzione nautica non coincide con quella delle sedi legali o della mera numerosità di imprese**. I territori che concentrano la creazione di valore sono quelli in cui operano **cantieri strutturati, filiere integrate e competenze ad alta specializzazione**, mentre altre province svolgono prevalentemente funzioni amministrative, di supporto o di servizio. La lettura provinciale consente quindi di individuare con precisione i distretti economici della cantieristica nautica italiana, distinguendoli dai territori a vocazione più direzionale o commerciale.

Analisi della filiera della nautica italiana

2.2

L'analisi del **valore aggiunto e dell'occupazione lungo l'intera filiera nautica** conferma la natura lunga, articolata e fortemente integrata del settore, in cui la produzione cantieristica rappresenta il fulcro strategico ma attiva una pluralità di comparti a monte e a valle.

Nel 2024 la filiera nautica nel suo complesso genera **oltre 13 miliardi di euro di valore aggiunto**, con una crescita del **+20,2% rispetto al 2021**, leggermente superiore a quella registrata dal totale dell'economia.

All'interno di questo perimetro, la **produzione cantieristica nautica (core)** mostra una dinamica nettamente più sostenuta (+49,2%), aumentando la propria incidenza sul valore aggiunto complessivo della filiera dal 15,6% al 19,4%. Questo rafforzamento segnala una maggiore concentrazione del valore nelle fasi centrali della produzione, coerente con la specializzazione nei segmenti di alta gamma e con l'aumento della complessità tecnica e progettuale delle imbarcazioni.

VALORE AGGIUNTO DELLA FILIERA NAUTICA PER SETTORE E SOTTOSETTORE
ANNI 2021 E 2024 (VALORI ASSOLUTI IN MILIONI DI EURO E COMPOSIZIONI PERCENTUALI)

FASE	Valori assoluti		Composizione percentuale		Var. % 2021/2024
	2021	2024	2021	2024	
PRODUZIONE CANTIERISTICA	1.702	2.540	15,6	19,4	49,2
SUBFONITURA MANIFATTURIERA	4.858	5.387	44,6	41,2	10,9
Meccanica	2.324	2.471	21,3	18,9	6,3
Metallurgia e prodotti in metallo	964	1.101	8,8	8,4	14,2
Elettronica e apparecchi elettrici	269	285	2,5	2,2	5,9
Chimica, plastica e prodotti in gomma	439	534	4,0	4,1	21,6
Impiantistica	463	536	4,3	4,1	15,8
Arredamento e tessuti	399	461	3,7	3,5	15,5
COMMERCIO	589	734	5,4	5,6	24,6
CHARTER	739	879	6,8	6,7	18,9
SERVIZI E RIPARAZIONI	3.005	3.547	27,6	27,1	18,0
Servizi	1.570	2.061	14,4	15,7	31,3
Riparazioni	1.435	1.486	13,2	11,4	3,6
TOTALE FILIERA	10.893	13.088	100,0	100,0	20,2
TOTALE ECONOMIA	1.644.016	1.965.960			19,6

FONTE | stime Fondazione Symbola su dati Istat

La **subfornitura manifatturiera** resta la principale componente della filiera in termini di valore aggiunto, con oltre il 40% del totale. La lieve riduzione dell'incidenza relativa non segnala una perdita di peso, ma piuttosto una ricomposizione interna, orientata verso componenti e lavorazioni a maggiore contenuto funzionale e minore standardizzazione. Al suo interno emergono andamenti differenziati: crescono in modo significativo comparti come **chimica, plastica e gomma, impiantistica e arredamento e tessili**, mentre la **meccanica**, pur rimanendo centrale, registra una dinamica più contenuta. Questo profilo suggerisce una filiera che si sposta progressivamente verso componenti e lavorazioni ad alto contenuto funzionale e di finitura, più che verso la meccanica standardizzata.

Le attività a valle – **servizi e riparazioni, charter e commercio** – confermano un ruolo rilevante e in crescita, in particolare i **servizi**, che aumentano la propria quota di valore aggiunto e registrano una dinamica superiore alla media della filiera. Ciò riflette l'espansione delle attività legate alla gestione, manutenzione e utilizzo delle imbarcazioni, soprattutto nei segmenti di medio-alta gamma.

Sul fronte dell'**occupazione**, la filiera nautica impiega nel 2024 **circa 168 mila addetti**, con una crescita del **+5,6% rispetto al 2021**, in linea con quella del totale dell'economia. La dinamica appare più contenuta rispetto a quella del valore aggiunto, segnalando un **aumento della produttività media** e una crescente **intensità di capitale e competenze**. Anche in questo caso, il core rafforza il proprio peso, passando dal 13,0% al 14,0% dell'occupazione complessiva, mentre la subfornitura manifatturiera e i servizi continuano a rappresentare la parte prevalente degli addetti.

Nel complesso, la lettura congiunta di valore aggiunto e occupazione lungo la filiera evidenzia un **modello di crescita concentrato sul valore più che sui volumi occupazionali**, coerente con un settore che consolida la propria posizione competitiva puntando su qualità, personalizzazione e contenuto tecnologico. La filiera nautica si conferma quindi non solo come un importante bacino occupazionale, ma soprattutto come un **moltiplicatore qualificato di valore economico**, in grado di attivare una vasta rete di attività manifatturiere e di servizi, pur con una progressiva centralità del core produttivo.

OCCUPAZIONE DELLA FILIERA NAUTICA PER SETTORE E SOTTOSETTORE
ANNI 2021 E 2024 (VALORI ASSOLUTI IN MIGLIAIA E COMPOSIZIONI PERCENTUALI)

FASE	Valori assoluti		Composizione percentuale		Var. % 2021/2024
	2021	2024	2021	2024	
PRODUZIONE CANTIERISTICA	20.644	23.481	13,0	14,0	13,7
SUBFONITURA MANIFATTURIERA	65.117	68.686	40,9	40,9	5,5
Meccanica	25.743	26.820	16,2	16,0	4,2
Metallurgia e prodotti in metallo	15.059	15.332	9,5	9,1	1,8
Elettronica e apparecchi elettrici	4.342	4.393	2,7	2,6	1,2
Chimica, plastica e prodotti in gomma	6.539	7.210	4,1	4,3	10,3
Impiantistica	6.345	6.567	4,0	3,9	3,5
Arredamento e tessuti	7.089	8.364	4,5	5,0	18,0
COMMERCIO	12.905	12.635	8,1	7,5	-2,1
CHARTER	9.840	10.878	6,2	6,5	10,5
SERVIZI E RIPARAZIONI	50.530	52.184	31,8	31,1	3,3
Servizi	31.404	32.637	19,7	19,4	3,9
Riparazioni	19.125	19.546	12,0	11,6	2,2
TOTALE FILIERA	159.035	167.864	100,0	100,0	5,6
TOTALE ECONOMIA	25.069.400	26.507.800			5,7

FONTE | stime Fondazione Symbola su dati Istat

L'analisi congiunta della produzione cantieristica e dell'intera filiera nautica a livello regionale evidenzia una geografia economica articolata e stratificata, nella quale la distribuzione del valore aggiunto e dell'occupazione non coincide pienamente con la mera presenza produttiva, ma riflette ampiezza, profondità e specializzazione delle attività collocate a monte e a valle lungo la catena del valore.

La sola localizzazione dei cantieri, infatti, non è sufficiente a spiegare il peso economico complessivo della nautica nei territori. In alcuni casi, la concentrazione del core si traduce in una elevata generazione di valore aggiunto grazie alla presenza di imprese strutturate, integrazione verticale e presidio delle fasi a maggiore contenuto tecnologico e progettuale. In altri contesti, invece, la filiera si espande attraverso un tessuto diffuso di subfornitura manifatturiera, servizi tecnici, attività di refitting, commercio e charter, che amplifica l'impatto occupazionale e redistribuisce il valore su una platea più ampia di operatori.

Ne deriva una mappa territoriale differenziata, in cui convivono regioni a forte intensità di valore concentrato nella produzione cantieristica e regioni in cui il contributo economico complessivo deriva soprattutto dalla filiera estesa. Questa distinzione mette in luce come la nautica italiana operi secondo un modello policentrico e integrato, nel quale le relazioni tra core e indotto assumono configurazioni diverse a seconda della storia industriale locale, della struttura dimensionale delle imprese, della presenza di distretti specializzati e del grado di integrazione con altre filiere manifatturiere e dei servizi.

In tale prospettiva, l'analisi regionale non restituisce soltanto una graduatoria di pesi percentuali, ma consente di cogliere le modalità con cui il settore genera valore e occupazione nei territori: attraverso grandi poli produttivi ad alta capitalizzazione e forte produttività media, oppure tramite reti diffuse di piccole e medie imprese e servizi collegati, capaci di sostenere livelli occupazionali elevati anche in presenza di una minore concentrazione del valore per addetto.

Nel **Nord-Ovest**, il core concentra il 30,5% del valore aggiunto nazionale e il 25,0% dell'occupazione della cantieristica, ma il peso sale rispettivamente al 37,4% e al 31,9% considerando l'intera filiera.

Il dato segnala una forte capacità di attivazione dell'indotto, in particolare in Lombardia e Liguria. Quest'ultima si conferma hub ad alta intensità produttiva nella fase core, mentre la Lombardia rafforza il proprio ruolo sistemico grazie alla presenza di attività di progettazione, componentistica, servizi avanzati e funzioni direzionali che amplificano l'impatto complessivo della filiera.

Nel **Nord-Est**, il contributo del core (29,0% del valore aggiunto e 25,4% dell'occupazione) si traduce in un'incidenza della filiera pari al 20,7% del valore e al 19,9% dell'occupazione complessiva.

Qui emerge un modello produttivo fortemente industrializzato e integrato, con poli come Friuli-Venezia Giulia ed Emilia-Romagna caratterizzati da cantieri di dimensione medio-grande e da una stretta interconnessione con la meccanica, l'impiantistica e i sistemi tecnologici. L'effetto moltiplicativo risulta consistente ma più contenuto rispetto al Nord-Ovest, a indicare una maggiore concentrazione del valore nella fase core.

Il **Centro Italia** rappresenta uno dei baricentri della nautica nazionale. Il core genera il 30,1% del valore aggiunto e il 34,2% dell'occupazione, mentre la filiera nel suo complesso pesa per il 21,0% del valore e il 21,2% dell'occupazione.

La Toscana svolge un ruolo trainante nella produzione ad alta gamma, mentre le Marche mostrano un profilo più labour-intensive, con una maggiore incidenza occupazionale rispetto al valore. Il Lazio, pur con un core limitato, esprime una quota significativa nella filiera estesa, segnalando la presenza di attività di servizio e funzioni amministrative e commerciali.

Nel **Mezzogiorno**, il core incide per il 10,3% del valore aggiunto nazionale e per il 15,5% dell'occupazione, mentre la filiera complessiva raggiunge il 20,8% del valore e il 27,0% dell'occupazione.

Il differenziale tra peso del core e della filiera segnala una struttura più frammentata e diffusa, con una significativa presenza di attività di manutenzione, refitting, charter e servizi turistici. Campania, Sicilia e Puglia mostrano un'elevata intensità occupazionale, a conferma di un modello produttivo più labour-intensive e radicato nelle economie costiere.

Nel complesso, la lettura regionale evidenzia tre modelli territoriali distinti:

- **regioni a forte concentrazione di valore nel core** (Liguria e Toscana, ma anche Emilia-Romagna, Friuli-Venezia Giulia e Marche), caratterizzate da cantieri strutturati e alta specializzazione.
- **regioni a elevata capacità di attivazione dell'indotto** (Lombardia, Nord-Ovest nel complesso), dove la filiera estesa amplifica l'impatto economico oltre la produzione cantieristica.
- **regioni a maggiore intensità occupazionale nella filiera** (Mezzogiorno e parte del Centro), con una prevalenza di attività di servizio, refitting e turismo nautico.

Questa articolazione conferma che la nautica italiana non è solo una filiera concentrata nei grandi distretti costieri, ma un sistema produttivo policentrico, in cui la creazione di valore e lavoro si distribuisce lungo l'intero territorio nazionale secondo specializzazioni complementari.

Le graduatorie regionali del valore aggiunto e dell'occupazione della filiera, lette insieme alla loro incidenza relativa sul totale delle attività economiche, offrono una duplice chiave di lettura: da un lato il peso assoluto della nautica nei diversi territori, dall'altro il grado di specializzazione delle economie regionali.

Ne emerge una mappa territoriale differenziata, in cui convivono regioni a forte intensità di valore concentrato nella produzione cantieristica e regioni in cui il contributo economico complessivo deriva soprattutto dalla filiera estesa.

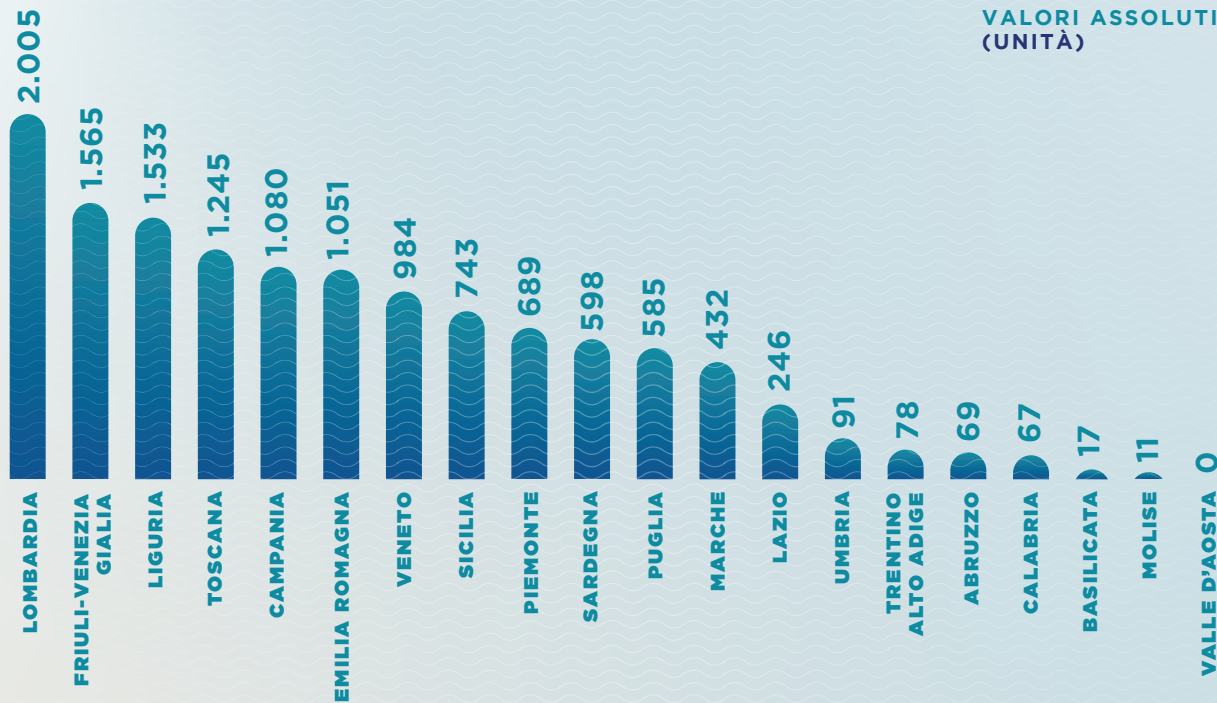
Non sempre, infatti, le aree con i valori assoluti più elevati sono quelle in cui la nautica incide maggiormente sul sistema economico locale. In alcune realtà costiere il settore rappresenta una componente strutturale e fortemente caratterizzante del tessuto produttivo, mentre in regioni più diversificate, pur mantenendo un ruolo rilevante, si inserisce in un quadro economico più ampio. Questa distinzione rafforza l'idea di una filiera nazionale policentrica, con specializzazioni territoriali differenziate per intensità di produzione di valore e capacità occupazionale.

VALORE AGGIUNTO E OCCUPAZIONE DELLA PRODUZIONE CANTIERISTICA NAUTICA E DELLA FILIERA PER REGIONE
ANNO 2024 (VALORI ASSOLUTI E PERCENTUALI)

Regioni e gruppi di regioni	PRODUZIONE CANTIERISTICA				FILIERA NAUTICA			
	Valore aggiunto		Occupazione		Valore aggiunto		Occupazione	
	Valori assoluti	Quote %	Valori assoluti	Quote %	Valori assoluti	Quote %	Valori assoluti	Quote %
Piemonte	86	3,4	589	2,5	688	9,4	5.358	7,9
Valle d'Aosta	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Lombardia	155	6,1	1.615	6,9	2.005	18,6	25.992	15,6
Liguria	534	21,0	3.660	15,6	1.533	9,5	13.867	8,4
Totale Nord-Ovest	775	30,5	5.864	25,0	4.227	37,4	45.216	31,9
Trentino-Alto Adige	0	0,0	3	0,0	78	0,6	1.159	0,9
Veneto	72	2,8	1.102	4,7	984	7,6	12.589	7,7
Friuli-Venezia Giulia	263	10,3	2.530	10,8	1.565	5,6	17.588	5,3
Emilia-Romagna	402	15,8	2.320	9,9	1.051	6,9	11.540	6,1
Totale Nord-Est	737	29,0	5.954	25,4	3.678	20,7	42.876	19,9
Toscana	510	20,1	4.471	19,0	1.245	7,8	15.953	7,6
Umbria	7	0,3	78	0,3	91	0,7	1.663	0,8
Marche	233	9,2	3.062	13,0	432	3,1	5.889	3,4
Lazio	16	0,6	409	1,7	246	9,3	10.133	9,4
Totale Centro	766	30,1	8.020	34,2	2.014	21,0	33.638	21,2
Abruzzo	3	0,1	46	0,2	69	0,5	1.295	0,6
Molise	2	0,1	34	0,1	11	0,1	182	0,1
Campania	95	3,7	1.231	5,2	1.080	9,4	14.338	11,7
Puglia	46	1,8	518	2,2	585	4,4	10.791	5,9
Basilicata	1	0,1	28	0,1	17	0,2	407	0,2
Calabria	9	0,3	117	0,5	67	0,7	901	1,0
Sicilia	77	3,0	1.349	5,7	743	4,0	12.876	5,7
Sardegna	28	1,1	321	1,4	598	1,5	5.344	1,8
Totale Mezzogiorno	262	10,3	3.643	15,5	3.169	20,8	46.134	27,0
ITALIA	2.540	100,0	23.481	100,0	13.088	100,0	167.864	100,0

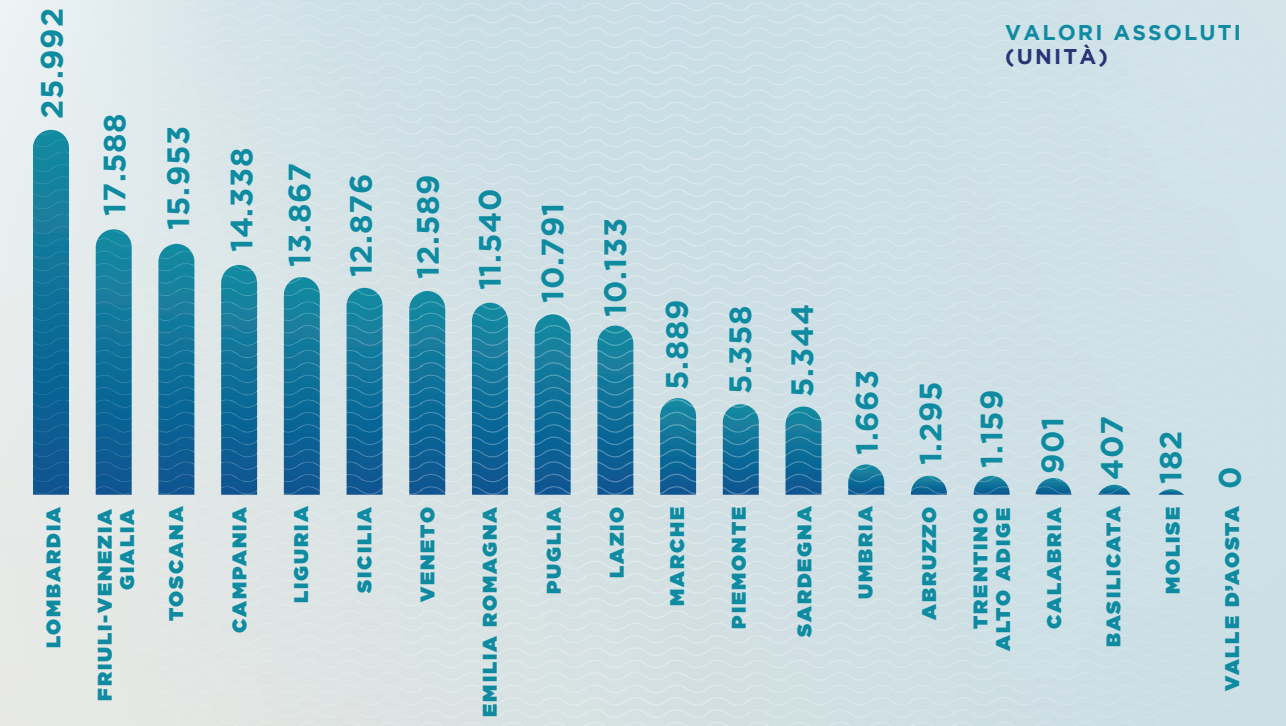
FONTE | stime Fondazione Symbola su dati Istat

GRADUATORIE REGIONALI DEL VALORE AGGIUNTO DELLA FILIERA NAUTICA
ANNO 2024 (VALORI ASSOLUTI)



FONTE | stime Fondazione Symbola su dati Istat

GRADUATORIE REGIONALI DELL'OCCUPAZIONE DELLA FILIERA NAUTICA
ANNO 2024 (VALORI ASSOLUTI)



FONTE | stime Fondazione Symbola su dati Istat

L'analisi della quota di valore aggiunto regionale sul totale nazionale per ciascuna fase della filiera consente di individuare i territori che concentrano le principali masse economiche lungo le diverse componenti della catena del valore. La rappresentazione qualitativa per classi di concentrazione mette in evidenza una struttura fortemente polarizzata.

Nel **core produttivo**, la concentrazione del valore risulta elevata in un numero ristretto di regioni: **Liguria e Toscana**, cui seguono **Emilia-Romagna, Friuli-Venezia Giulia**, e **Marche** costituiscono i principali poli di produzione cantieristica, confermando il ruolo dei grandi distretti costieri e dei sistemi industriali più strutturati.

La **subfornitura manifatturiera** presenta una distribuzione più articolata, con una forte concentrazione in **Lombardia, Liguria, Friuli-Venezia Giulia e Campania**, segnalando la presenza di reti produttive integrate e di una componente manifatturiera a supporto del core non necessariamente coincidente con i territori a maggiore produzione cantieristica.

Le fasi a valle – **commercio e charter** – mostrano una concentrazione significativa in **Lombardia, Liguria, Friuli-Venezia Giulia, Campania e Sardegna**, delineando una geografia che intreccia grandi hub direzionali, portuali e turistici.

Per quanto riguarda **servizi e riparazioni**, la concentrazione del valore appare elevata in **Liguria, Friuli-Venezia Giulia, Toscana e Lombardia**, a cui si affianca la Campania per le riparazioni. In questi territori si combinano attività di manutenzione complessa, refitting, servizi tecnico-professionali e gestione delle imbarcazioni, componenti che rafforzano la capacità di generare valore anche oltre la fase strettamente produttiva.

Nel complesso, la matrice delle concentrazioni conferma una filiera a forte polarizzazione territoriale: pochi sistemi regionali concentrano quote molto rilevanti del valore in più fasi della catena, mentre altre regioni partecipano in modo più selettivo a singoli segmenti. Ne emerge una struttura gerarchica ma integrata, in cui i grandi poli produttivi e portuali si affiancano a territori con ruoli funzionali specifici, contribuendo alla configurazione policentrica del sistema nautico italiano.

QUOTA DI VALORE AGGIUNTO DELLE REGIONI SUL TOTALE ITALIA PER CIASCUNA VOCE DELLA FILIERA
ANNO 2024 (EVIDENZIAMENTO IN DUE CLASSI DI CONCENTRAZIONE DEL VALORE AGGIUNTO PRODOTTO*)

Regione	CORE	Subfornitura	Commercio	Charter	Servizi	Riparazioni
Piemonte	●	●			●●	
Valle d'Aosta						
Lombardia	●	●●	●●	●●	●●	●●
Liguria	●●	●●	●●	●●	●●	●●
Trentino-Alto Adige						
Veneto	●	●●	●	●		●
Friuli-Venezia Giulia	●●	●●	●●	●●	●●	●●
Emilia-Romagna	●●	●	●	●	●	●
Toscana	●●	●	●	●	●●	●●
Umbria						
Marche	●●					
Lazio						
Abruzzo						
Molise						
Campania	●	●●	●●	●●	●	●●
Puglia		●	●	●	●	●
Basilicata						
Calabria						
Sicilia	●	●	●	●	●	●
Sardegna			●●	●●	●	●

Fonte | stime Fondazione Symbola su dati Istat

* ●● Alta (superiore alla soglia del primo quartile)
● Medio-alta (superiore alla soglia del secondo quartile - mediana - e inferiore a quella del primo).

Nota metodologica

Imprese e unità locali

I dati relativi al numero di imprese attive e di unità locali sono stati desunti, fino al 2023, dal Registro statistico delle imprese attive (ASIA) di ISTAT, che costituisce la fonte ufficiale di riferimento per le statistiche strutturali sulle imprese.

I registri Istat, a differenza delle fonti di natura amministrativa, sono costruiti con finalità statistiche e prevedono un processo di verifica e validazione volto a individuare le unità realmente attive dal punto di vista produttivo e occupazionale. Ciò consente di escludere o riclassificare imprese formalmente iscritte ma non operative, cessate di fatto o marginalmente attive, restituendo una rappresentazione più aderente alla dinamica reale del sistema economico.

Il confronto con i dati del Registro delle Imprese gestito da Infocamere per le attività core (ATECO 30.11 e 30.12) evidenzia come questi ultimi presentino livelli numerici più elevati, riconducibili alla diversa finalità amministrativa della fonte, che censisce l'esistenza giuridica delle imprese indipendentemente dalla loro effettiva attività economica. Tale differenza di perimetro informativo si riflette anche nelle dinamiche temporali: mentre i dati ISTAT mostrano andamenti più reattivi al ciclo economico e alle fasi di espansione o assestamento settoriale, i dati amministrativi tendono a restituire variazioni più contenute o inerziali. Alla luce di tali elementi, l'utilizzo dei dati Istat consente di cogliere in modo più accurato le trasformazioni strutturali del settore, le sue fasi di crescita e consolidamento e il suo posizionamento relativo rispetto al complesso dell'economia. Al di là del tema dell'effettivo stato di attività, le differenze a favore del Registro delle imprese si devono alla inclusione nelle attività *core* che, secondo le ricostruzioni ISTAT, risultano invece collocati in altri ambiti di attività; tra i principali casi si segnalano le attività di riparazione e manutenzione di navi commerciali e di imbarcazioni da diporto.

Per il 2024, in assenza di dati ASIA ancora consolidati, le informazioni sono state stimate utilizzando i dati del Registro delle imprese sui flussi di iscrizione e cessazione, rielaborati e riclassificati per garantire la coerenza metodologica e la continuità delle serie storiche.

Valore aggiunto e occupazione

La presente nota descrive la metodologia utilizzata per stimare il valore aggiunto e l'occupazione riconducibili alla filiera nautica sul complesso delle imprese italiane. L'approccio si basa sulla costruzione di coefficienti di partecipazione per ciascun comparto ATECO, applicati successivamente ai valori ufficiali di Contabilità nazionale e Statistiche strutturali sulle imprese (SBS), così da garantire piena coerenza con i totali economici pubblicati dall'Istat.

La perimetrazione settoriale comprende sia comparti totalmente riconducibili alla cantieristica e alla manutenzione nautica, sia comparti con partecipazione solo parziale, identificabili tramite informazione qualitativa (oggetto sociale, attività dichiarate nel sito web). Poiché molte attività rilevanti per la nautica sono

trasversali e disperse in diversi codici ATECO, la stima richiede un'indagine specifica per individuare la quota effettiva di imprese coinvolte.

La filiera è definita come l'insieme delle attività economiche collegate alla progettazione, costruzione, riparazione e commercializzazione delle imbarcazioni, nonché ai servizi correlati a monte e a valle (refit, logistica, turismo nautico, servizi tecnici e commerciali).

Tre comparti ATECO – 3011, 3012 e 3315 – sono considerati interamente interni alla filiera. Per essi il coefficiente di partecipazione è pari a uno. Per gli altri comparti ATECO, la partecipazione alla filiera è solo potenziale e deve essere stimata empiricamente. Si definisce un universo osservabile di circa 400.000 imprese dotate di sito web, all'interno del quale è possibile effettuare una classificazione basata su evidenze testuali e descrittive reperibili online.

Il *frame* così costruito viene successivamente calibrato sulla struttura reale delle imprese italiane, utilizzando margini noti della Contabilità nazionale e delle SBS (numero di imprese, addetti, valore aggiunto per comparto e classe dimensionale).

Per i comparti non totalmente interni alla filiera viene condotta un'indagine basata su campionamento stratificato, con strati definiti combinando il livello ATECO. All'interno di ciascuno strato, le imprese vengono selezionate con campione casuale semplice garantendo proporzionalità dimensionale e geografica. La dimensione del campione (12.579 imprese analizzate) è scelta in modo da ottenere, per le stime aggregate di filiera, un coefficiente di variazione tra il 4 e il 6%.

Gli strati sono definiti secondo due modalità. Per 24 comparti individuati al quarto digit della classificazione Ateco 2007 sono definiti specifici strati con errore campionario ridotto. Si tratta di un perimetro di voci produttive rielaborato a partire dalla pubblicazione "Le imprese della filiera nautica in rete" prodotto da Ucina nel 2021 e che rappresentano i comparti in cui maggiore è la probabilità di intercettare imprese che partecipano alla filiera.

Per gli altri comparti, a completamento dell'intera economia, sono stati individuati strati più generici secondo una aggregazione di divisioni Ateco a due digit, così da ottenere una stima di qualsiasi comparto anche solo debolmente collegato alla nautica.

Per ogni impresa campionata si verifica, tramite analisi testuali, la partecipazione o meno alla filiera nautica. Le imprese partecipanti vengono inoltre assegnate a una o più fasi a seconda della Ateco di riferimento: cantieristica, subfornitura manifatturiera, commercio, manutenzione/refit, turismo nautico, servizi a monte e a valle.

I coefficienti stimati per ciascuno strato vengono aggregati a livello ATECO mediante pesi calibrati: $c_k = \sum w_h * c_h$. Il valore aggiunto e l'occupazione attribuibili alla filiera nautica sono quindi: $VA_k^{naut} = c_k * VA_k$ e $L_k^{naut} = c_k * L_k$. Le stime per fase di filiera sono ottenute aggregando i coefficienti relativi alle imprese appartenenti a ciascuna fase.

Strato	Ateco	Descrizione Ateco	Fase filiera	Campione
A01	3831	Demolizione di carcasse e cantieri navali	Riparazioni	102
A02	1392	Confezionamento di articoli tessili	Arredamento e tessili	250
A03	1394	spago, corde, funi e reti	Arredamento e tessili	42
A04	2030	pitture, vernici e smalti e adesivi sintetici	Chimica, plastica e prodotti in gomma	230
A05	2599	altri prodotti in metallo nca	Metallurgia e prodotti in metallo	451
A06	2651	Apparecchi di misurazione e navigazione	Elettronica e apparecchi elettrici	271
A07	2740	apparecchiature per illuminazione	Elettronica e apparecchi elettrici	238
A08	2811	motori e turbine	Meccanica	347
A09	2813	altre pompe e compressori	Meccanica	184
A10	2815	cuscinetti, ingranaggi e organi di trasmissione	Meccanica	179
A11	4321	Installazione di impianti elettrici	Impiantistica	548
A12	3312	Riparazione e manutenzione di macchinari	Riparazioni	444
A13	5020	Trasporto marittimo e costiero di merci	Charter	78
A14	5222	Attività dei servizi al trasporto marittimo	Charter	234
A15	5229	Altre attività di supporto connesse ai trasporti	Charter	448
A16	6621	Valutazione dei rischi e dei danni	Charter	119
A17	7112	Studi d'ingegneria ed altri studi tecnici	Charter	469
A18	7721	Noleggio di attrezzature sportive e ricreative	Charter	160
A19	7734	Noleggio di mezzi di trasporto marittimo	Charter	24
A20	8532	Istruzione secondaria tecnica e professionale	Charter	88
A21	4669	Commercio all'ingrosso di altri macchinari	Commercio	509
A22	4764	Commercio al dettaglio di articoli sportivi	Commercio	311
A23	4649	Commercio all'ingrosso di altri beni di consumo	Commercio	462
A24	7410	Attività di design specializzate	Servizi	419

Strato	Ateco	Descrizione Ateco	Fase filiera	Campione
B01	CB	Tessili, abbigliamento, pelli e accessori	Arredamento e tessili	255
B02	CC	Legno, della carta e stampa	Arredamento e tessili	255
B03	CE	Sostanze e prodotti chimici	Chimica, plastica e prodotti in gomma	236
B04	CG	Gomma, plastica e minerali non metalliferi	Chimica, plastica e prodotti in gomma	257
B05	CH	Metalli di base e prodotti in metallo	Metallurgia e prodotti in metallo	262
B06	CI	Computer, apparecchi elettronici e ottici	Elettronica e apparecchi elettrici	233
B07	CJ	Apparecchi elettrici	Elettronica e apparecchi elettrici	241
B08	CK	Macchinari ed apparecchi n.c.a.	Meccanica	258
B09	29	Autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	Meccanica	211
B10	30	Altri mezzi di trasporto	Meccanica	162
B11	31	Mobili	Arredamento e tessili	244
B12	33	Riparazione e manutenzione di macchinari	Riparazioni	235
B13	D-E	Utilities	Riparazioni	250
B14	41	Costruzione di edifici	Impiantistica	259
B15	42	Ingegneria civile	Impiantistica	227
B16	43	Lavori di costruzione specializzati	Impiantistica	260
B17	45	Commercio di autoveicoli e motocicli	Commercio	259
B18	46	Commercio all'ingrosso	Commercio	265
B19	47	Commercio al dettaglio	Commercio	263
B20	H	Trasporto e magazzinaggio	Charter	231
B21	J	Servizi di informazione e comunicazione	Servizi	263
B22	M	Attività professionali, scientifiche e tecniche	Servizi	263
B23	N	Noleggio e servizi di supporto alle imprese	Servizi	262
B24	85	Istruzione	Servizi	249
B25	R	Attività artistiche, sportive e di intrattenimento	Servizi	252



Fondazione per le qualità italiane

Symbola – Fondazione per le qualità italiane

Symbola nasce dal greco *symbállo*, “mettere insieme”

Symbola è un metodo prima che un’idea: unire imprese, territori, competenze e istituzioni per dare forza alla Qualità italiana.

Dal 2005 la Fondazione promuove un modello di sviluppo che tiene insieme sostenibilità, innovazione e cultura, crescita economica e coesione sociale. Un modello concreto, già praticato da molte imprese e comunità, in cui la qualità non è valore astratto ma una strategia per competere. Attraverso ricerche riconosciute a livello nazionale e internazionale, progetti e reti, Symbola rende visibile l’Italia che funziona e aiuta chi vuole crescere nella qualità a farlo davvero. Non per celebrare il Paese, ma per rafforzarne i fondamentali. Se hai o cerchi dati, storie e idee per rendere la qualità una leva concreta di crescita, Symbola è il luogo giusto.

Scopri, partecipa, mettiti in rete.

Diamo insieme forza alla Qualità italiana.

Per conoscerci meglio www.symbola.net



Confindustria Nautica

Confindustria Nautica è l'Associazione senza fini di lucro che dal 1967 rappresenta l'industria, il commercio e i servizi della nautica da diporto italiana.

Con sede a Genova e Roma e aderente a Confindustria, opera per lo sviluppo del settore, eccellenza del Made in Italy, promuovendo la cultura del mare e il turismo nautico.

È interlocutore istituzionale di Governo e Parlamento e partecipa a ICOMIA ed EBI a livello internazionale.

Aderisce inoltre a Federazione del Mare, Federturismo, Fondazione Edison, Symbola, Fondazione Sviluppo Sostenibile e IT-EX. Raccoglie e diffonde dati economici, realizza studi e ricerche e organizza convegni.

Promuove il settore attraverso eventi come il Salone Nautico Internazionale a Genova, il Design Innovation Award, la Giornata Nazionale del Mare, il Velista dell'Anno FIV e la Convention SATEC con il Premio Pioniere della Nautica. Offre ai Soci assistenza e consulenza tecnico-normativa, oltre a programmi di formazione e aggiornamento professionale.

www.confindustrianautica.net/

Symbola Fondazione per le qualità Italiane

Via Lazio 20 c
00187 Roma
tel +39 06 4543 0941
info@symbola.net
www.symbola.net

Confindustria Nautica

Via San Nazaro, 11/1
16145 Genova
tel. +39 010 5769800
info@confindustrianautica.net
www.confindustrianautica.net

ISBN 9791281830189