

# Cantieristica navale italiana: quali strategie per affrontare le sfide del futuro?



## Key Messages

Il presente documento è stato coordinato da Andrea Montanino e Simona Camerano e predisposto da Alberto Carriero, Federica Oliva, Sofia Torreggiani, Fabio Borella e Giovanni Mandras. I dati riportati si riferiscono alle informazioni disponibili al 31 marzo 2025. Le opinioni espresse e le conclusioni sono attribuibili esclusivamente agli autori e non impegnano in alcun modo la responsabilità di CDP.

- ▶ L'industria della cantieristica navale rappresenta una **filiera strategica, articolata** e ad **alto impatto** economico. Include attività che spaziano dalla **costruzione, manutenzione e riparazione** di diverse tipologie di navi – da crociera, traghetti, cisterne, portacontainer, draghe, cargo, unità offshore e militari – fino alla **trasformazione, demolizione e riciclo** di quelle esistenti.
- ▶ In questo panorama, l'Italia si distingue per **competenze consolidate** e un **posizionamento di vertice** nella costruzione di **navi da crociera**, settore in cui è riconosciuta come leader globale.
- ▶ Guardando al mercato di riferimento, la **domanda mondiale di crociere** è in **costante crescita**, con un **fatturato globale** che nel 2025 supererà i **40 miliardi di euro** e una **crescita annua del 5%**.
- ▶ I **flussi di passeggeri** hanno già ampiamente **superato i livelli pre-pandemici**, registrando un +17% rispetto al 2019, con una previsione di **40 milioni di passeggeri entro il 2027**.
- ▶ Segnali positivi per l'**industria cantieristica** in cui, nonostante la predominanza delle super potenze asiatiche, **l'Italia** emerge con una significativa quota del **36% nella produzione mondiale di navi da crociera**.
- ▶ Il settore, nel nostro Paese, è sostenuto da una **filiera ampia e integrata**, composta da oltre **14 mila imprese e 180 mila occupati**, capace di generare un **effetto moltiplicatore significativo**: ogni milione di euro investito nella costruzione di una nave **attiva circa 2,7 milioni di euro in valore economico** complessivo, coinvolgendo aziende italiane e internazionali.
- ▶ La competitività della cantieristica nazionale si fonda su **standard qualitativi elevati**, sull'**expertise delle maestranze** e su una notevole **flessibilità produttiva**, assicurata da una **rete di cantieri specializzati**.
- ▶ Una **solidità industriale** che si traduce in una **forte vocazione all'export**: con un valore complessivo di 9,1 miliardi di euro nel 2023, l'Italia si conferma ai **vertici della cantieristica navale europea**, superando paesi come Germania, Paesi Bassi e Francia.
- ▶ L'attuale portafoglio ordini globali conferma la **robustezza** del settore, con **67 nuove navi** entro il 2035, di cui il 56% sarà costruito in cantieri italiani, a conferma dell'importanza del nostro Paese come hub strategico. In particolare, Fincantieri gestirà la costruzione entro il 2035 di **37 nuove unità**, per un valore di quasi **33 miliardi di dollari**.
- ▶ Le **prospettive future** della cantieristica navale sono guidate da tre direttrici principali:
  - **sostenibilità**: da quest'anno entrerà in vigore la Convenzione che introdurrà nuovi standard per lo **smantellamento delle navi in chiave sostenibile**;
  - **innovazione**: oltre il **55% delle nuove navi** sarà **alimentato a LNG**, mentre crescono gli investimenti in propulsioni alternative come idrogeno e ammoniaca;
  - **evoluzione domanda**: il segmento del **lusso esperienziale** continua a espandersi, con una **crescita del +5%**.

## I 10 CAMPI DI INTERVENTO DI CDP



TRANSIZIONE ENERGETICA



ECONOMIA CIRCOLARE



SALVAGUARDIA DEL TERRITORIO



INFRASTRUTTURE SOCIALI



MERCATO DEI CAPITALI



DIGITALIZZAZIONE



INNOVAZIONE TECNOLOGICA



SOSTEGNO ALLE FILIERE STRATEGICHE



COOPERAZIONE INTERNAZIONALE

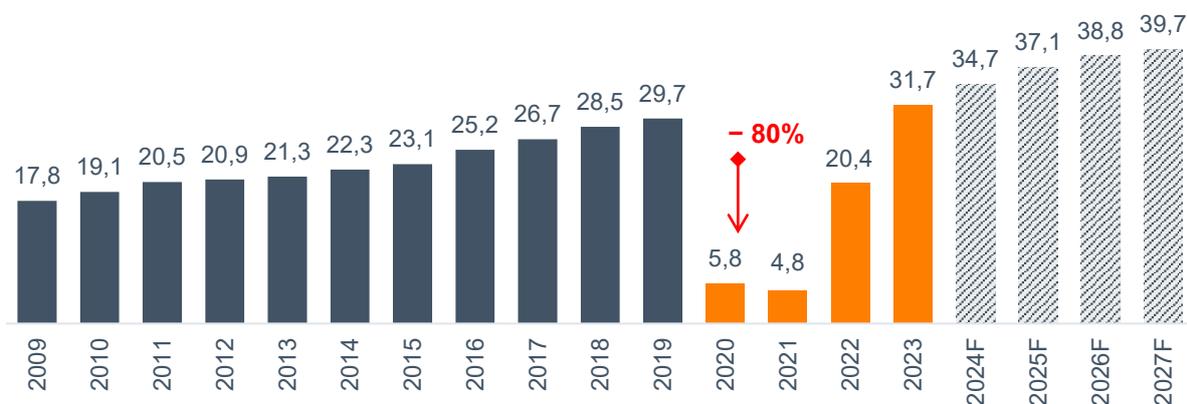


TRASPORTO / NODI LOGISTICI

## 1. Contesto di riferimento

- ▶ Con un fatturato stimato nel 2025 di oltre **40 miliardi di euro** e previsioni di **crescita annua al +5%** (fino a sfiorare i 49 miliardi di euro nel 2029), la **domanda crocieristica** è in **decisa ripresa**<sup>1</sup> dopo il brusco calo registrato negli anni della pandemia.
- ▶ A tali valori si aggiungono le **spese dirette** di passeggeri, equipaggio e compagnie crocieristiche nei mercati di origine e destinazione, che hanno superato i **76 miliardi di euro** a livello globale nel 2023<sup>2</sup>, e le **indirette e indotte** generate dall'industria crocieristica che, nel 2023, ha raggiunto una **produzione globale** di circa **164 miliardi di euro**, con quasi **1,6 milioni di occupati** e salari per oltre 55 miliardi di euro.
- ▶ Crescita confermata anche in termini di **flussi di passeggeri**, con un valore stimato di **34,7 milioni di passeggeri nel 2024**, a dimostrazione di come i flussi siano stati **non solo pienamente recuperati ma anche superati**, con un tasso di crescita di circa il 17% rispetto ai valori pre-pandemici<sup>3</sup>.
- ▶ Una **ripresa notevole rispetto ad altre forme di viaggio e di turismo**, se si considera che nel 2023 gli arrivi turistici internazionali complessivi sono stati inferiori del 12% rispetto al 2019<sup>4</sup>.
- ▶ Le previsioni indicano una **dinamica di crescita che proseguirà nel prossimo triennio**, arrivando a sfiorare, nel 2027, 40 milioni di crocieristi nel mondo (Grafico 1)<sup>5</sup>.

**Graf. 1 – Crocieristi a livello globale (mln 2009-2027F)**



Fonte: elaborazione CDP su dati CLIA (2020, 2022 e 2024).

La distribuzione delle **destinazioni** per area geografica nel 2023 evidenzia il ruolo particolarmente rilevante dei **Caraibi** (40,5% dei crocieristi totali), del **Mediterraneo** (17,1%) e dell'**Europa del Nord** (7,8%), che

insieme hanno coperto complessivamente oltre il 65% del volume dei passeggeri, una concentrazione in aumento rispetto al 61% del 2019<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> Statista Market Insights – Cruises Worldwide (2025).

<sup>2</sup> CLIA – Cruise Lines International Association (2024), *Contribution of Cruise Tourism to the Global Economy 2023*. Il dato fa riferimento alle spese dirette legate all'industria crocieristica, che includono gli acquisti di crociere, i consumi di passeggeri ed equipaggi e le spese operative e di capitale delle compagnie di crociera.

<sup>3</sup> CLIA – Cruise Lines International Association (2024), *State of the Cruise Industry Report*, maggio 2024.

<sup>4</sup> *Ibid.*

<sup>5</sup> Dati *CLIA Passenger Data, 2019-2023*, e *CLIA Cruise Forecast*, marzo 2024.

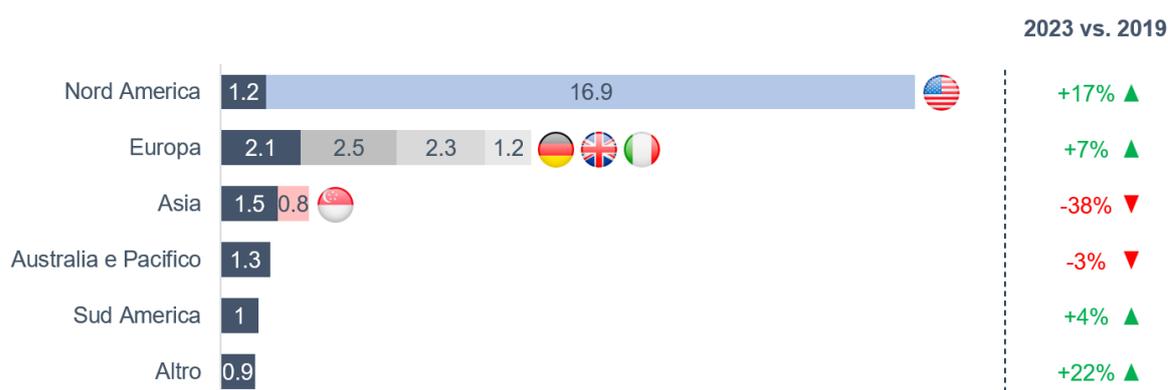
<sup>6</sup> CLIA (2023), *One Resource Passenger Flow*, e CLIA (2021), *Global Market Report*.

- ▶ In termini assoluti, le **destinazioni mediterranee** hanno registrato la **crescita di volumi più significativa**, con quasi 1 milione di passeggeri in più nel 2023 rispetto al 2019, sia sulle sponde centro-occidentali (+21%) che su quelle orientali (+26%)<sup>7</sup>.
- ▶ Risulta invece **lenta la ripresa dei flussi verso le destinazioni asiatiche**. Questo dato può essere spiegato dal minor numero di turisti asiatici che scelgono di intraprendere una crociera (-38% rispetto al 2019), considerando che l'82% dei flussi nella regione è rappresentato proprio da passeggeri provenienti da Paesi asiatici.
- ▶ Tuttavia, ci si aspetta che **la riapertura del mercato crocieristico cinese, avvenuta solo nel settembre 2024**<sup>8</sup>, possa trainare la ripresa dei flussi nella regione, sia con il ritorno delle navi da crociera internazionali nei porti cinesi, sia con l'emergere di operatori locali con un'offerta mirata per il mercato domestico<sup>9</sup>.
- ▶ In termini di **mercati di origine**, tutti i Paesi hanno mostrato un netto **rimbalzo**

**nel 2022** e hanno visto questa ripresa **consolidarsi nel 2023**, recuperando e in molti casi superando i livelli pre-pandemici<sup>10</sup> (Grafico 2).

- ▶ Nel 2023 il **57%** dei crocieristi proveniva dal **Nord America** mentre dall'**Europa** e dall'**Asia** hanno avuto origine rispettivamente il **26%** e il **7%** dei flussi turistici.
- ▶ In particolare, con riferimento ai singoli Paesi, gli **Stati Uniti evidenziavano l'incidenza di gran lunga maggiore** con una quota superiore al 53% (16,9 milioni di passeggeri), **seguiti dalla Germania** con una quota pari a quasi l'8% (2,5 milioni di passeggeri), **e da Regno Unito e Irlanda** con il 7% (2,3 milioni di passeggeri).
- ▶ **L'Italia si posiziona al quinto posto**, rappresentando quasi il 4% del mercato a livello globale, con **circa 1,2 milioni di passeggeri** imbarcati nel 2023, registrando un +24% (circa 230 mila passeggeri in più) rispetto ai volumi del 2019.

**Graf. 2 – Distribuzione dei passeggeri per regione d'origine (mln 2023 e Δ% vs. 2019)**



Fonte: elaborazione CDP su dati CLIA (2023).

<sup>7</sup> Ibid.

<sup>8</sup> CLIA (2024), *State of the Cruise Industry Report*, maggio 2024.

<sup>9</sup> Travel Weekly Asia, *These new cruise lines are ready to make a splash in 2025*, febbraio 2025.

<sup>10</sup> Gli unici grandi Paesi di origine a non aver ancora recuperato del tutto, nel 2023, i livelli del 2019, sono Germania (-3%) e Canada (-1%). Nella regione Australia e Pacifico, che non ha ancora pienamente recuperato i volumi del 2019 (-3%), il

principale Paese d'origine, l'Australia, ha registrato un +1%. Discorso a parte per i Paesi asiatici che, come già illustrato, in alcuni casi mostrano significativi ritardi nella ripresa, come per Cina (-92%), Taiwan (-65%) e Giappone (-31%), mentre in altri casi hanno vissuto veri e propri boom, come nel caso di Singapore (+151%) e Malesia (+189%). Fonte: dati CLIA 2023.

- ▶ Negli ultimi anni, inoltre, alla domanda di crociere mass market si affianca quella delle **crociere di lusso**, un segmento in crescita, con un volume di affari di **circa 3 miliardi di dollari**.
- ▶ Tale domanda è trainata principalmente da **clienti high net worth individuals** che alimentano il comparto globale del lusso, arrivato nel 2024 a circa 1.500 miliardi di euro di fatturato, stabile rispetto al 2023, ma con segmenti in **crescita** come quello **del lusso esperienziale** (+5%), guidato da uno spostamento della spesa verso il **benessere** rispetto ai prodotti<sup>11</sup>. La domanda complessiva di crociere viene soddisfatta da **operatori fortemente polarizzati**: nel 2025, i primi tre gruppi a livello mondiale – Carnival, Royal Caribbean e Norwegian – attraverso i loro diversi marchi coprono il 75% del mercato in termini di fatturato e quasi il 78% in termini di passeggeri<sup>12</sup>.
- ▶ I due **operatori italiani** di riferimento, **Costa Crociere** (parte del gruppo Carnival) e **MSC Crociere**, detengono rispettivamente il 3% e il 7% in termini di fatturato e il 4% e il 10% in termini di passeggeri.
- ▶ La crescita della domanda di beni di lusso ha un impatto positivo anche sul **mercato della nautica da diporto** un settore che, ha registrato un'espansione significativa negli ultimi anni (+5,4%) e presenta ulteriori **opportunità di espansione**.

## 2. Industria della cantieristica navale: caratteristiche, player e portafoglio ordini

- ▶ L'industria della cantieristica navale copre una vasta gamma di attività che vanno dalla **costruzione, manutenzione e riparazione di navi di diverse tipologie** (es. navi da crociera, traghetti, navi cisterna, portacontainer, draghe, cargo, unità offshore nonché navi specializzate come quelle roll-on/roll-off e militari) alla **trasformazione, demolizione e riciclaggio** di quelle esistenti.
- ▶ In termini di produzione, il **settore navale europeo**, che rappresenta il 9% della produzione globale<sup>13</sup>, gioca un **ruolo cruciale** grazie a una consolidata tradizione di costruzione navale e infrastrutture avanzate.
- ▶ Tuttavia, di fronte alla **forte concorrenza delle superpotenze asiatiche**, che dominano il mercato globale<sup>14</sup> grazie a costi di produzione inferiori e a un rapido sviluppo tecnologico, l'Europa e in particolare l'Italia hanno dovuto adottare una **strategia di specializzazione**.
- ▶ L'**Italia**, in particolare, si è distintamente focalizzata sulla costruzione di **navi da crociera**, in cui detiene il 36% circa della produzione mondiale<sup>15</sup> e da **diporto** (soprattutto yacht di lusso), settori in cui ha acquisito una leadership riconosciuta a livello internazionale. Il paese ha coltivato un'eccellenza in questi segmenti, sfruttando un complesso sistema di **fornitori locali** e un **know-how** ingegneristico di alta qualità.
- ▶ Oggi, la cantieristica navale sta attraversando un **periodo di significativa trasformazione**, guidata dall'innovazione tecnologica, da un

<sup>11</sup> Altgamma-Bain, *Worldwide Luxury Market Monitor 2024*.

<sup>12</sup> Nel 2021 queste quote di mercato erano rispettivamente del 71% e del 75%, nel 2018 del 72% e dell'80%.

<sup>13</sup> OECD, peer review of the Italian shipbuilding industry (2024). I dati di produzione fanno riferimento alle navi costruite in termini di stazza lorda.

<sup>14</sup> Commissione Europea, *The EU blue economy report 2024*. Oggi la cantieristica vale più di 150 miliardi di dollari, e il 95% viene prodotto in Asia, con la Cina che detiene oltre il 50% degli ordini globali, seguita dalla Corea del Sud (28%) e dal Giappone (15%).

<sup>15</sup> Rif. Nota 19.

crescente impegno verso la sostenibilità ambientale e da nuove esigenze di mercato, che richiedono una continua adattabilità da parte dei principali attori del settore.

- ▶ Si stima che il valore del mercato navale globale possa raggiungere i 200 miliardi di dollari entro il 2030, **crescendo annualmente del 5%**<sup>16</sup>.
- ▶ Nonostante l'**Europa** rappresenti il 7% degli ordini mondiali, rimane un riferimento per la produzione di **navi di alto valore**, puntando su segmenti come **navi da crociera, superyacht e unità militari avanzate**.
- ▶ Nel 2022, **Italia e Francia** hanno confermato la loro leadership del settore, contribuendo entrambe con il **40% dei posti di lavoro** e il **54% in termini di valore aggiunto** sul totale dei Paesi membri dell'UE.
- ▶ Il continente può contare su una rete di **oltre 300 cantieri**, con la Germania, la

**Graf. 3 – Distribuzione geografica della produzione di costruzioni navali in Italia**



Fonte: elaborazione CDP su Report tecnico Anticipazione dei fabbisogni professionali nel settore della cantieristica navale (2021)

<sup>16</sup> Dati Eurispes, 2023.

<sup>17</sup> Rif. nota 20.

<sup>18</sup> I primi 10 cantieri detengono l'83% del mercato, Deloitte (2024), *The state of the art of the global yachting market*.

<sup>19</sup> OECD, peer review of the Italian shipbuilding industry (2024).

Francia e l'Italia in prima linea<sup>17</sup>. **Fincantieri**, in particolare, si conferma il **principale operatore europeo**, con 18 cantieri in quattro continenti, seguito dai francesi di **Chantiers de l'Atlantique** e dai tedeschi di **Meyer Werft, fortemente specializzati** nella costruzione di unità sempre più tecnologicamente avanzate.

- ▶ Accanto a Fincantieri, l'Italia si distingue per la presenza di numerosi **cantieri specializzati**,<sup>18</sup> **concentrati in cinque aree**<sup>19</sup> (Grafico 3), in cui **ecosistemi**, composti da associazioni, istituzioni accademiche e infrastrutture, supportano le imprese e il loro indotto:

- **Area Tirreno Settentrionale:** Genova, La Spezia e Massa;
- **Area Tirreno Centrale:** Napoli e Castellammare di Stabia;
- **Area Tirreno Meridionale:** Palermo;
- **Area Adriatico Settentrionale:** Monfalcone, Trieste, Venezia e Rovigo;
- **Area Adriatico Centrale:** Ancona e Ravenna.

- ▶ Nel suo complesso, la **filiera estesa della navalmeccanica** in Italia genera circa **14,5 miliardi** di euro di **valore aggiunto** (pari a circa l'1% del PIL nazionale), dando lavoro a quasi **180 mila addetti**, (0,7% dell'occupazione totale)<sup>20</sup> comprendendo tutte le tipologie di navi.
- ▶ Pur avendo un peso limitato su PIL e occupazione (occupa infatti solo la diciannovesima posizione in entrambi i casi), la cantieristica navale si distingue per una **filiera particolarmente articolata e interconnessa**.
- ▶ La costruzione di una nave richiede infatti il **coordinamento di competenze e**

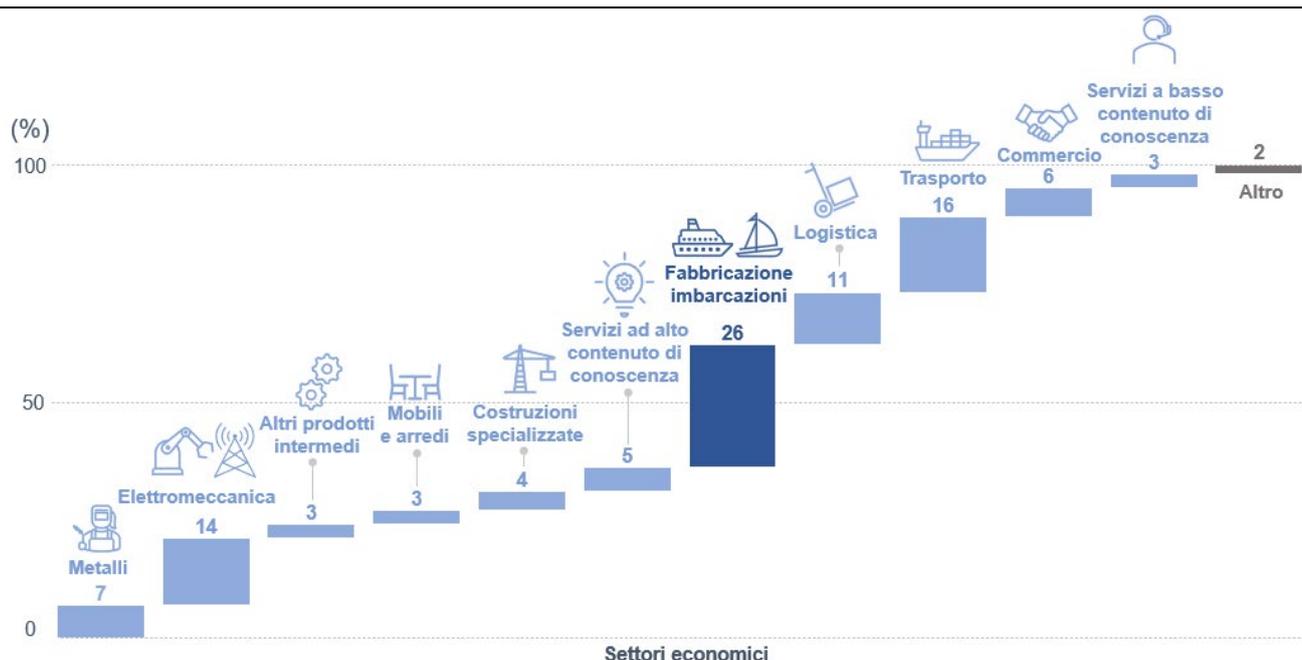
<sup>20</sup> Elaborazioni CDP su dati Istat (Censimento permanente delle imprese, 2023). La filiera agroalimentare e quella della finanza sono state oggetto di rielaborazione statistica per tenere conto del contributo fornito dal comparto agricolo e dalle attività bancarie, assicurative e finanziarie, escluse dall'universo di riferimento della rilevazione censuaria.

**risorse** fornite da una molteplicità di operatori diversi, all'interno di un ecosistema produttivo caratterizzato da elevata complessità organizzativa e tecnologica.

- ▶ In Italia, **oltre 14 mila imprese** alimentano questa filiera, con il **40%** di queste **attive nell'industria**, il 5% nell'edilizia, il 22% nel commercio e il restante 33% negli altri servizi.
- ▶ Il **26% del valore aggiunto totale di filiera** è prodotto dal settore principale, cioè quello della **fabbricazione di mezzi su acqua**. Quasi **equivalente** è il **contributo complessivo delle fasi manifatturiere a monte**<sup>21</sup>.

- ▶ Le **costruzioni specializzate** e i **servizi digitali e ad alto contenuto di conoscenza** (sviluppo di software, R&S, servizi di consulenza, ingegneristici, collaudi tecnici) incidono per circa il **9% sul valore aggiunto totale**.
- ▶ La rimanente parte del valore aggiunto di filiera è concentrata nella **logistica** (11%) e **trasporto** (16%), a cui si aggiungono **commercio e servizi a minor intensità di conoscenza tecnica** (Grafico 4).
- ▶ Il valore degli input domestici impiegati nella costruzione in Italia dei mezzi su acqua è pari al 47% del totale, e quelli internazionali rappresentano il restante 53%.

**Graf. 4 – Ripartizione del valore aggiunto della filiera navalmecanica italiana (% , 2022)**



Fonte: elaborazione CDP su dati Istat (Censimento permanente delle imprese, 2023).

- ▶ La cantieristica italiana si distingue per una **forte vocazione all'export**, con un valore totale di **9,1 miliardi di euro nel 2023** (in leggero calo dai 9,4 miliardi nel 2022) che la posiziona ai vertici tra i paesi europei con una

quota del 32% sul totale<sup>22</sup>. Anche nella crocieristica l'Italia è il primo paese per valore dell'export a livello europeo con circa 4,7 miliardi di euro davanti a Germania, Finlandia e Francia.

<sup>21</sup> Fasi a monte comprendono le lavorazioni di base in ambito metallurgico, i macchinari industriali, gli apparecchi elettrici (generatori, motori) e le componenti elettroniche (sensori, radar), i prodotti intermedi (parti in metallo, plastica e gomma) a cui si aggiunge il valore apportato da settori simbolo del Made

in Italy, come l'arredo e il mobilio, fondamentali per il design e la qualità degli interni navali.

<sup>22</sup> Fonte: Coeweb

▶ Ma quanta parte di queste esportazioni è **effettivamente prodotta dalla filiera italiana**? Un indicatore chiave della competitività del settore è rappresentato proprio dal contenuto di valore aggiunto delle esportazioni che misura il reale contributo del "Made in Italy" alle vendite all'estero delle navi prodotte dalla filiera italiana. In particolare, il valore **aggiunto nelle esportazioni navali italiane** del 2022 è stato del **67%**, suddiviso in:

- **35%: generato direttamente dai cantieri italiani** attraverso progettazione, costruzione e assemblaggio (i.e., il settore della fabbricazione di imbarcazioni nel grafico 6);
- **32%: proveniente da aziende italiane fornitrici di materiali, componenti e servizi** necessari alla costruzione delle navi, indicando una filiera relativamente autonoma con moderata dipendenza da fornitori esteri (i.e., indicativamente i settori a monte del comparto principale nel grafico 6);
- il **restante 33%** corrisponde al **valore aggiunto estero incorporato nelle navi esportate**, derivante da componenti prodotti all'estero.

▶ Tre i **principali punti di forza** per la competitività del settore italiano:

- **qualità**: che, attraverso un ecosistema industriale, permette di fornire attrezzature e prodotti per gli interni con elevati standard tecnologici e qualitativi con un focus particolare sulla personalizzazione e l'attenzione ai dettagli;
- **competenza** delle maestranze, incluse figure ingegneristiche e operative altamente specializzate, difficilmente sostituibili;
- **flessibilità produttiva**, che ha permesso ai cantieri italiani di

adeguare rapidamente volumi di produzione e varietà dell'offerta al cambiamento della domanda anche nei periodi di crisi.

▶ Considerando il solo **settore delle crociere**, il **portafoglio ordini** di nuove navi si mantiene **su livelli elevati**: a livello globale nel periodo 2025-2035, sono previste **67 nuove navi in consegna**, per un valore complessivo di circa 57 miliardi di dollari e una capacità aggiuntiva totale di 170 mila posti letto<sup>23</sup> (Grafico 5).

**Graf. 5 – Principali costruttori, numero e valore navi 2025-2035**

Anno	Numero navi (totali 67 al 2035)	Posti letto cumulati (/000)
2025	15	39
2026	14	67
2027	13	95
2028	8	116
2029	5	128
2030	5	139
2031	2	148
2032	2	154
2033	1	160
2034	1	165
2035	1	170

Interno - Internal

Fonte: elaborazione CDP su dati Global Cruise Ship Orderbook (gennaio 2025).

▶ L'**Italia** si conferma un **hub strategico** per la costruzione di **navi da crociera**<sup>24</sup>, con il 56% delle nuove unità affidate ai suoi cantieri, tra cui Fincantieri con 37 navi e T. Mariotti con 1 nave, per un valore complessivo di quasi **33 miliardi di dollari**, pari al 57% del totale (Grafico 6).

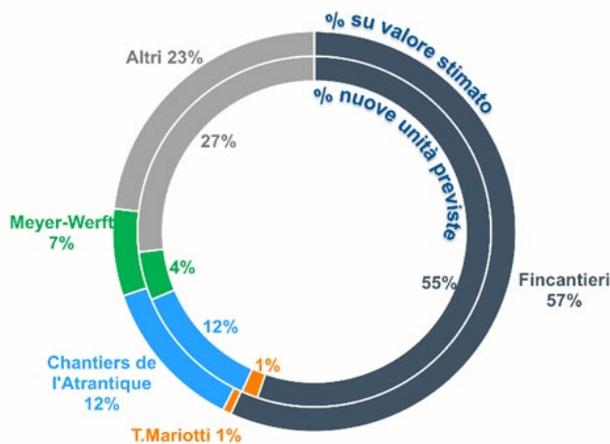
▶ Ad assicurarsi una buona quota del portafoglio dei nuovi ordini, sono anche i **cantieri tedeschi Meyer-Werft** e **quelli francesi Chantiers de l'Atlantique**, che coprono il 16% di nuove unità previste e il 19% del valore stimato<sup>25</sup>.

<sup>23</sup> Capacità crocieristica globale, cresciuta di oltre il 16% dal 2019 al 2024, raggiungendo 677 mila posti letto, e che si prevede crescerà di un ulteriore 10% tra il 2024 e il 2028.

<sup>24</sup> Fatturato 2023 cantieristica pari a 6 miliardi di euro, di cui 4 miliardi generati dalle navi da crociera, dati Istat.

<sup>25</sup> CLIA (2024), *State of the Cruise Industry Report*, maggio 2024.

**Graf. 6 – Portafoglio ordini 2025-2035**



Fonte: elaborazione CDP su dati Global Cruise Ship Orderbook (gennaio 2025).

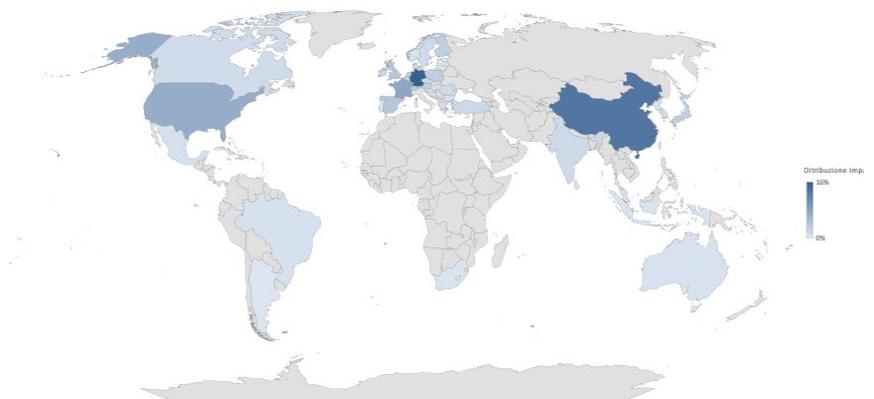
- ▶ Portafoglio ordini in crescita anche per la nautica di lusso che continua a registrare una crescita sostenuta, trainata da un'espansione della **base clienti** e una domanda sempre più orientata alla **personalizzazione** e all'innovazione tecnologica.
- ▶ L'Italia, con la sua lunga tradizione e leadership nel settore, si conferma il principale punto di riferimento globale per la **produzione di super yacht** (circa 5 miliardi di euro di fatturato nel 2023 con una quota del 54% in termini di unità prodotte pari a 600 yacht<sup>26</sup>), destinata a mantenere il proprio primato nei prossimi anni, in un mercato che prevede incrementi del 6% l'anno<sup>27</sup>.

### Focus: Analisi di Impatto della filiera della navalmecanica italiana

- La cantieristica italiana, integrata nelle catene globali del valore, ha un **forte effetto moltiplicatore** lungo tutta la filiera produttiva, coinvolgendo aziende italiane e internazionali.
- **Ogni milione di euro investito** nella costruzione di una nave genera circa **2,7 milioni di euro in valore economico complessivo**, in linea con la media del comparto manifatturiero.
- **A livello nazionale, il 60% dell'impatto economico rimane in Italia:**
  - 1,1 milioni derivano dagli effetti diretti (lavoro nei cantieri e attività correlate),
  - 0,6 milioni provengono dagli effetti indiretti (domanda di materiali e servizi).
  - **Sul piano internazionale**, il settore è parte di una rete produttiva globale, con un **ulteriore milione di euro di valore economico** distribuito tra Germania (16%), Cina (13%), Francia e Stati Uniti (7% ciascuno), Spagna e Regno Unito (4% ciascuno), Giappone, Olanda, Finlandia e Polonia (3% ciascuno), Resto del mondo (39%).

**Impatto Italia = 60% (1,7 mil euro)**

**Impatto ROW = 40% (1 mil euro)**



Fonte: elaborazione CDP su dati Eurostat.

<sup>26</sup>Rif. Nota 18. L'Italia è il secondo produttore mondiale nella nautica da diporto, con una quota di mercato globale vicina al 15% e una quota del 25% per le imbarcazioni entro bordo.

<sup>27</sup>Dati Istat e Studio Nautica di Lusso, Bain 2024.

### 3. Trend futuri di sviluppo

- ▶ Le sfide per il futuro sono numerose e riguardano aspetti **geopolitici, ambientali e tecnologici**, a cui si aggiungono nuove esigenze dei consumatori che sempre più si polarizzano verso un'**offerta di lusso**.
- ▶ Le **recenti tensioni internazionali** stanno ridefinendo le rotte globali, con effetti diretti sulla **sicurezza** e sulla domanda di **nuove imbarcazioni**.
- ▶ Le crisi in Medio Oriente stanno spingendo le compagnie di navigazione a investire in **navi più sicure e a lungo raggio**.
- ▶ Sul **fronte ambientale**, l'Unione Europea è in prima linea nel promuovere il **riciclo delle navi** e la **decarbonizzazione** del trasporto marittimo.
- ▶ Tra il 2014 e il 2019, nei cantieri europei - principalmente in Danimarca e Belgio - sono state smantellate, demolite e riciclate 211 navi, mentre la **Convenzione di Hong Kong dell'IMO<sup>28</sup>**, che entrerà in vigore nel 2025, imporrà **nuovi standard** per garantire uno smantellamento sicuro ed ecocompatibile.
- ▶ Anche la **transizione ecologica** sta spingendo l'adozione di **propulsioni alternative** con motori ecologici di nuova generazione (LNG, idrogeno e ammoniaca)<sup>29</sup>.
- ▶ **Oltre il 55%** delle nuove navi previste in consegna sarà **alimentato a LNG** (gas naturale liquefatto), il **combustibile marino più pulito attualmente disponibile su larga scala**, in grado di abbattere le emissioni locali di inquinanti atmosferici come ossidi di zolfo, ossidi di azoto e particelle<sup>30</sup>.
- ▶ Inoltre, iniziano ad entrare in operatività anche le **navi dual fuel** (con sistemi LNG ed idrogeno)<sup>31</sup>.
- ▶ Per quanto riguarda i sistemi di connessione alla rete elettrica, entro il 2027 almeno **due terzi delle navi** da crociera in servizio **sarà in grado collegarsi alle banchine per alimentare elettricamente il proprio funzionamento**, riducendo in maniera significativa le emissioni durante le soste nei porti<sup>32</sup>.
- ▶ Relativamente alle **iniziative di refitting**, molti operatori crocieristici hanno deciso di sostenere **significativi investimenti aggiuntivi riguardo agli ordini già in essere**, modificando e riprogettando i sistemi di alimentazione delle proprie navi con il passaggio a motori a LNG<sup>33</sup>.
- ▶ Parallelamente, **l'innovazione tecnologica** sta rivoluzionando la costruzione navale.
- ▶ Il mercato delle **navi a guida autonoma** mostra un **tasso di crescita annuo del 10%** e un valore stimato **tra 8 e 12 miliardi di dollari entro il 2030<sup>34</sup>**.
- ▶ L'Europa è in prima linea, grazie a progetti finanziati dall'UE<sup>35</sup>, che puntano a rendere le **flotte sempre più automatizzate e interconnesse<sup>36</sup>**.
- ▶ Infine, la **domanda di lusso**, che continua a crescere con **l'aumento dei clienti target (high net worth individuals sopra i 45 anni)**, in crescita al **+5% annuo** fino al 2030<sup>37</sup>, e una diversificazione delle preferenze sempre più orientate verso esperienze come i viaggi.

<sup>28</sup> <https://eur-lex.europa.eu/>

<sup>29</sup> Sono in corso 32 progetti pilota per testare biocarburanti e tecnologie innovative. In particolare: 24 navi stanno sperimentando biocarburanti, 10 navi utilizzano celle a combustibile o le stanno integrando nei nuovi modelli. Fonte: CLIA (2024), *State of the cruise industry outlook*.

<sup>30</sup> Attualmente solo il 6,5% delle flotte utilizza carburante alternativo. Fonte: DNV, *Energy Transition Outlook 2023. Maritime Forecast to 2050*. Elaborazione CDP su Global Cruise Order Book 2025.

<sup>31</sup> Comunicato Stampa Fincantieri, marzo 2023.

<sup>32</sup> CLIA (2022), *State of the cruise industry outlook*.

<sup>33</sup> Rif. nota 22.

<sup>34</sup> Rif. nota 22.

<sup>35</sup> Come Horizon (efficienza energetica); Green Engine Initiative (motori meno inquinanti).

<sup>36</sup> Rif. nota 22.

<sup>37</sup> CAGR 22-23 al +7%, fonte Bain, e rif. nota 18.

*Il presente documento è distribuito da Cassa Depositi e Prestiti S.p.A.*

*I dati citati nel presente documento sono sia pubblici, sia disponibili tramite i principali data provider e le informazioni ivi contenute sono state ricavate da fonti ritenute affidabili, ma non sono necessariamente complete, e l'accuratezza delle stesse non può essere in alcun modo garantita.*

*La presente pubblicazione viene fornita per meri fini di informazione ed illustrazione, ed a titolo meramente indicativo, non costituendo pertanto la stessa in alcun modo una proposta di conclusione di contratto o una sollecitazione all'acquisto o alla vendita di qualsiasi strumento finanziario o un servizio di consulenza, una futura strategia di business o commerciale di Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. La presente pubblicazione non costituisce una raccomandazione di investimento come definita ai sensi del Regolamento UE 596/2014 in materia di abusi di mercato.*

*La Direzione Strategie Settoriali e Impatto di CDP elabora – in maniera autonoma e indipendente dalle altre Direzioni di CDP e dal resto del Gruppo – prodotti editoriali per la diffusione esterna finalizzati ad assicurare a CDP e al Gruppo un ruolo centrale nel dibattito sui temi di rilevanza strategica per il Sistema Paese.*

*Per questo, i contenuti del documento riflettono esclusivamente le opinioni degli autori e non impegnano la responsabilità di Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. Né Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. né i suoi amministratori e dipendenti devono essere ritenuti responsabili per eventuali danni diretti o indiretti, derivanti anche da imprecisioni e/o errori, che possano derivare a terzi dall'uso dei dati contenuti nel presente documento. In considerazione delle attività che Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. è statutariamente deputata a svolgere, tra le quali finanziare gli investimenti del settore pubblico, la stessa potrebbe prestare attività tipicamente bancarie, tra le quali l'erogazione del credito ai soggetti menzionati nel presente documento. Inoltre, sempre nell'ambito delle attività che statutariamente è deputata a svolgere, Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. può detenere partecipazioni, anche di controllo, nel capitale sociale dei soggetti menzionati nel presente documento e, conseguentemente, può aver designato propri dipendenti e/o amministratori negli organi sociali dei soggetti menzionati o in altre società appartenenti al gruppo di riferimento degli stessi.*

*Il presente documento non potrà essere riprodotto, ridistribuito, direttamente o indirettamente, a terzi o pubblicato, in tutto o in parte, per qualsiasi motivo, senza il preventivo consenso espresso di Cassa Depositi e Prestiti S.p.A.*