

Superyacht: l'Italia produce il 50% della flotta mondiale, ma perde l'indotto dei servizi

2026-09-09 08:00:54 di Forbes.it

URL:<https://forbes.it/2026/09/09/superyacht-litalia-produce-il-50-della-flotta-mondiale-ma-perde-lindotto-dei-servizi/>

Contenuto tratto dal numero di agosto 2026 di Forbes Italia. [Abbonati!](#) A cura di Ugo Patroni Griffi, avvocato e professore ordinario di diritto commerciale all'Università Aldo Moro Bari e alla Luiss Guido Carli **Qualche tempo fa il comandante di un megayacht ormeggiato in una banchina italiana mi scrisse una lettera che vale più di molte analisi di settore.** Elogiava la posizione strategica, la bellezza della città, il calore dell'accoglienza. Poi, però, aggiungeva l'essenziale: la banchina non era servita né da acqua né da corrente, gli ospiti avrebbero voluto fermarsi un altro giorno e invece erano dovuti ripartire perché a bordo erano finite le scorte d'acqua. Una giornata di permanenza in meno, per un'unità di quella taglia, significa decine di migliaia di euro che non entrano nel territorio. È la fotografia, impietosa, di un Paese che sa costruire i giganti del mare, ma ancora fatica ad accoglierli.

Il primato della nautica italiana: numeri e fatturato del settore

Il primato industriale, va detto subito, non è in discussione. Nel 2024 la nautica italiana ha toccato il record storico di 8,6 miliardi di euro di fatturato, con quasi 6 miliardi di export e una quota che sfiora la metà degli ordini mondiali di superyacht oltre i 24 metri. Un superyacht su due, nel mondo, nasce nei nostri cantieri, da Viareggio alla Liguria, dalle Marche alla Campania. La filiera vale 27,7 miliardi e dà lavoro a 157mila persone. È una leadership costruita in mezzo secolo e ininterrotta da 25 anni. Non va difesa, va estesa dalla fabbrica all'intero ciclo di vita dell'imbarcazione.

Il valore economico della gestione e dei servizi a terra

Oggi catturiamo il margine del varo, l'istante in cui lo scafo lascia il cantiere. Ma il valore vero, quello che si rinnova ogni anno per tutta la vita di una barca, si genera dopo, nella bandiera sotto cui naviga, nel porto dove sverna, nel cantiere dove viene rimessa a nuovo, nella società che la gestisce, nell'equipaggio che la conduce, nei rifornimenti, nella compliance digitale, nella transizione energetica. È lì che si gioca la partita dei prossimi cinque anni, e i numeri non lasciano spazio a equivoci. I costi di gestione di un'unità oltre i 24 metri sfiorano i 58mila euro al giorno per barca, e un grande yacht spende sul territorio 26 volte più di un turista qualsiasi. Le unità in visita rappresentano appena il 2% del traffico, eppure generano oltre la metà del valore dell'indotto da utilizzo. Un'imbarcazione stanziale di 24 metri vale, per un porto, quanto 100 barche da sei.

Il paradosso della bandiera italiana e la concorrenza internazionale

È proprio qui che si apre la contraddizione più stridente. Il nostro Paese attrae ogni anno circa un terzo della flotta mondiale di superyacht, ma soltanto il 6,5% di quelle unità batte bandiera italiana. In 50 anni di produzione abbiamo varato qualcosa come cinquemila grandi yacht, e nel registro nazionale ne risultano poco più di 170. Costruiamo moltissimo, attiriamo moltissimo, registriamo pochissimo. E ogni barca che sceglie un'altra bandiera, un altro porto, un altro cantiere per il refit è valore che generiamo e lasciamo poi contabilizzare altrove. Secondo le stime, un solo grande yacht immatricolato in Italia, con equipaggio italiano e almeno dieci settimane l'anno lungo le nostre coste vale 1,6 milioni di euro di indotto annuo. Se appena un

quinto della nostra produzione restasse sotto bandiera italiana, parleremmo di diecimila imbarchi di marittimi e di 60mila posti di lavoro nell'indotto. Non è un destino, è una scelta. E i nostri concorrenti l'hanno già compiuta. La Francia ha fatto della Costa Azzurra e del proprio registro internazionale una macchina perfetta di cattura del valore. La Spagna domina la fase di servizio con i grandi cantieri di refit di Barcellona e Palma, dove un superyacht può trascorrere mesi tra revisione e svernamento. Il Montenegro, fuori dall'Unione europea, attrae con una fiscalità aggressiva e banchine capaci di ospitare scafi fino a 250 metri. Tutti competono non sulla costruzione, dove restiamo imbattibili, ma sull'ospitalità, dove siamo ancora vulnerabili.

Refit e porti turistici: la ricetta per sbloccare l'indotto della nautica

La buona notizia è che le carte per vincere le abbiamo già in mano. L'Italia gestisce la più ampia rete mondiale di cantieri di refit per yacht oltre i 30 metri ed è leader nella fascia tra i 40 e i 60. Il refit, attività ad altissimo valore aggiunto e fortissima intensità di lavoro qualificato, vale ormai più di un terzo del business dei superyacht. Lungo la dorsale tirrenica, da Genova e Varazze alla Versilia, da La Spezia a Olbia, esistono già poli capaci di accogliere e rimettere a nuovo le unità più grandi del mondo, e altrettanto si può dire delle destinazioni che vanno dalla Costa Smeralda a Capri, da Portofino all'arcipelago toscano, concentrate nel raggio di poche centinaia di miglia. Il vero limite è che troppe delle nostre banchine, lungo l'intera penisola, restano prive dei servizi essenziali, e che la quota di ormeggi davvero adeguati ai grandi yacht è ancora minoritaria. La frontiera, allora, non è costruire nuovi porti, ma adeguare quelli che abbiamo agli standard internazionali, dall'alto Tirreno fino all'Adriatico e allo Ionio, dotandoli di ciò che a quel comandante è mancato, ossia acqua, energia ad alta potenza, alimentazione elettrica da banchina e servizi tecnici.

La transizione ecologica e il refit verde come opportunità industriale

La transizione ecologica, lungi dall'essere un vincolo, è l'acceleratore di questa strategia. Le nuove regole ambientali spingono verso propulsione ibrida e porti efficienti, e ogni barca da adeguare alle norme alimenta un indotto enorme per cantieri e fornitori. I nostri cantieri hanno già varato il primo superyacht a celle a combustibile e firmato le prime intese sui biocarburanti, segno che la rotta è tracciata. Il refit verde non è un costo da subire: è la più grande opportunità industriale del decennio. Il punto, in fondo, è semplice. Per mezzo secolo abbiamo reso il costruire in Italia un primato mondiale. La sfida dei prossimi cinque anni è rendere il restare nel Paese altrettanto semplice, conveniente e desiderabile. Non ci serve aumentare il numero degli scafi, ma aumentare il valore che ciascuno scafo lascia a terra. Il mare ci ha consegnato un'eccellenza che il mondo ci invidia. Sta a noi non lasciarla ripartire con la prossima marea.