

Blue Economy: una leva strategica per la crescita dell'economia italiana

Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione
Direzione Pianificazione e Controllo

Aprile 2026

SOMMARIO

1. EXECUTIVE SUMMARY	3
2. Quadro globale della Blue Economy	5
3. La blue economy in Italia	8
Dimensione e dinamica	9
Struttura settoriale	10
Le esportazioni	12
La Blue Economy nei territori	14
4. Focus – La cantieristica in Italia	21
La cantieristica nautica italiana	22
I principali gruppi italiani della cantieristica nautica	23
La forte vocazione internazionale	24
Posizionamento competitivo internazionale	26
La geografia della cantieristica in Italia: poli produttivi e specializzazioni territoriali	29
5. La Blue Economy in Europa	31
I principali indicatori della Blue Economy UE	32
I settori economici della Blue Economy UE	32
6. Il posizionamento dell'Italia nel quadro europeo	45

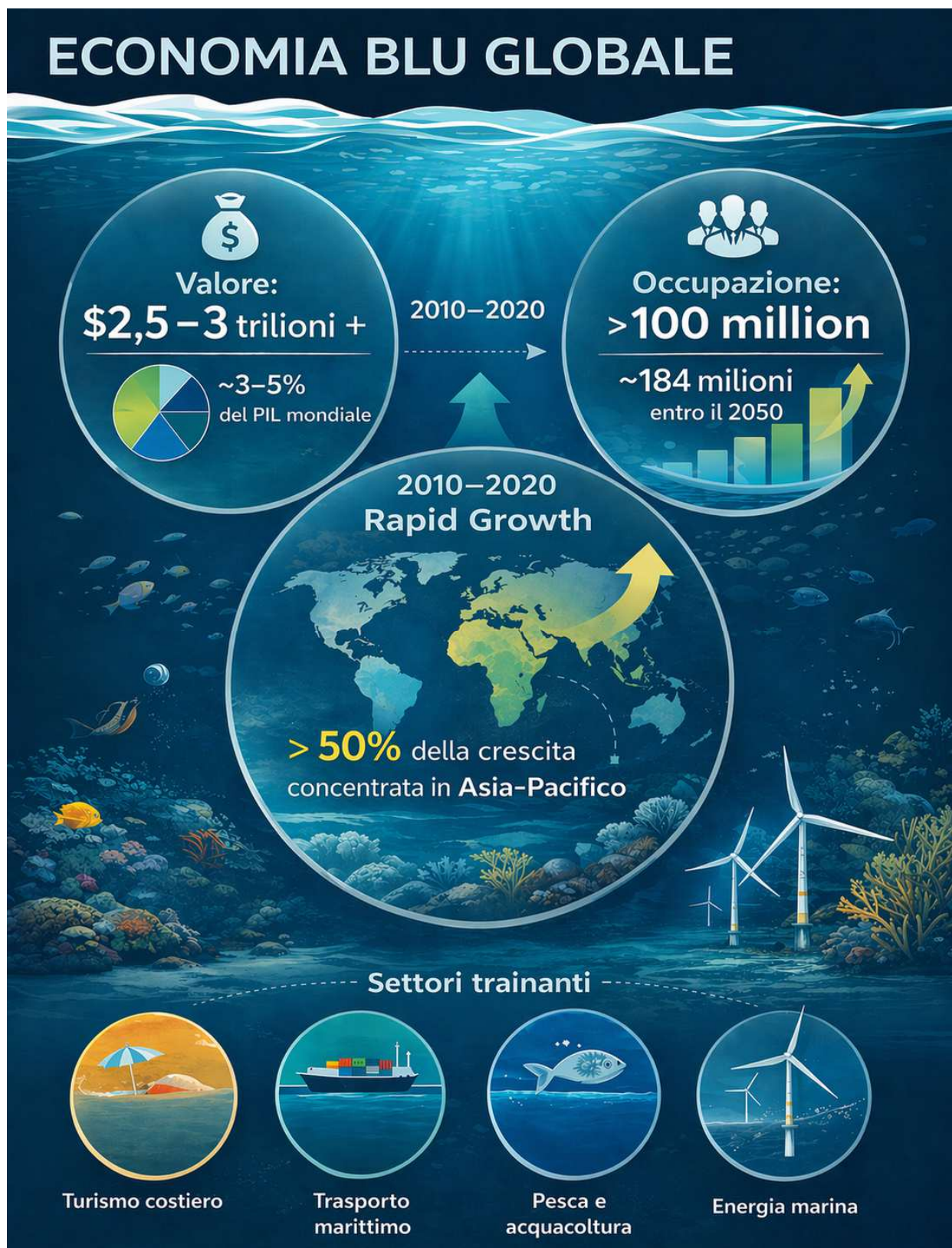
1. EXECUTIVE SUMMARY

- La **Blue Economy rappresenta una delle principali direttrici di sviluppo dell'economia globale**, con un valore stimato tra 2,5 e 3 trilioni di dollari annui, rappresentando circa il 3% del PIL mondiale, e una dinamica di crescita che ha portato al raddoppio del valore aggiunto tra il 1995 e il 2020. Il settore sostiene oltre 100 milioni di occupati a livello globale, ed è trainato principalmente dal turismo costiero, dal trasporto marittimo e dalla pesca e acquacoltura. Circa il 90% degli scambi globali in volume avvengono via nave, **confermando la centralità del mare nella globalizzazione**. La crescita è guidata dall'area Asia-Pacifico, mentre l'Europa si distingue per una struttura più avanzata e orientata a comparti ad alto valore aggiunto; le prospettive future sono strettamente legate alla capacità di integrare transizione energetica, innovazione tecnologica e sostenibilità ambientale.
- **Nel contesto europeo, la Blue Economy rappresenta una piattaforma economica integrata e in espansione**, con 4,88 milioni di occupati e circa 263 miliardi di euro di valore aggiunto nel 2023. La struttura settoriale è fortemente concentrata: il turismo costiero costituisce il principale driver, seguito dal trasporto marittimo e dalle risorse biologiche marine, mentre portualità e cantieristica svolgono un ruolo chiave per la competitività industriale e logistica dell'Unione. Circa il 74% delle merci in entrata e in uscita dall'Unione europea viaggia via mare, confermando la funzione essenziale del sistema portuale nella competitività internazionale dell'economia europea. Nel 2023, circa una nave su undici a livello globale è stata costruita in un cantiere europeo, con una specializzazione significativa nei segmenti ad alta complessità tecnologica, come navi da crociera, unità passeggeri e mezzi specializzati (rimorchiatori, draghe, navi da pesca). A ciò si affianca una crescente domanda nel comparto della difesa navale, sostenuta dall'aumento della spesa militare europea e dalle strategie volte al rafforzamento dell'autonomia strategica dell'Unione. In questo quadro, la cantieristica navale si conferma una filiera industriale chiave, con rilevanti implicazioni economiche, tecnologiche e geopolitiche per il futuro della Blue Economy europea.
- **L'Italia si colloca tra i principali attori della Blue Economy europea, con il 3° posto per valore aggiunto e per occupazione**, distinguendosi per un **modello ibrido e diversificato** che integra turismo, logistica e industria. Il turismo costiero rappresenta il principale punto di forza (3° in UE per valore aggiunto e occupazione), sostenuto da una dotazione strutturale di rilievo (7.914 km di costa, 552 porti e circa 162 mila posti barca) e da una leadership nel traffico crocieristico (13,4 milioni di passeggeri nel 2023). Nel trasporto marittimo e nella portualità, il Paese mantiene un ruolo significativo ma non leader, evidenziando un gap rispetto ai grandi hub del Nord Europa. La **cantieristica navale** rappresenta invece un'**eccellenza industriale**, con il **2° posto in UE per valore aggiunto** e una leadership globale nei segmenti ad alta complessità, mentre le risorse biologiche marine confermano un peso rilevante ma con livelli di produttività inferiori ai principali competitor. Permane infine un ritardo nei comparti più innovativi, in particolare nelle **energie offshore**, che limita il pieno sfruttamento delle nuove traiettorie di sviluppo.
- **A livello nazionale, la Blue Economy si configura come una filiera di peso sistemico per l'economia italiana, con 232.841 imprese, 1,09 milioni di occupati e 76,6 miliardi di euro di valore aggiunto diretto nel 2023 (circa il 4% del totale nazionale)**. Considerando gli effetti indiretti e indotti, il contributo complessivo sale a **216,7 miliardi di euro (11,3% del PIL)**, con un **moltiplicatore pari a 1,8**, che raggiunge valori più elevati nella movimentazione marittima (2,6) e nella cantieristica (2,5). Il settore evidenzia una dinamica significativamente più vivace rispetto al complesso dell'economia italiana: negli anni, la crescita è stata particolarmente sostenuta (+93% del valore aggiunto dal 2015, contro +32% dell'economia italiana), confermando il ruolo del mare come driver strutturale di sviluppo.

- **La struttura settoriale della Blue Economy italiana è fortemente orientata ai servizi**, con una concentrazione nelle attività di alloggio e ristorazione e nella movimentazione di merci e passeggeri via mare, affiancate da un peso crescente delle attività legate a ricerca, regolamentazione e tutela ambientale. La cantieristica rappresenta una componente industriale strategica, mentre la filiera ittica mantiene un ruolo più contenuto ma diffuso territorialmente. Sul piano geografico, emerge una **forte concentrazione nel Mezzogiorno e nelle Isole** (32,5% del valore aggiunto e 37,7% degli occupati), mentre regioni come **Liguria, Sardegna e Friuli-Venezia Giulia** presentano i più elevati livelli di specializzazione, confermando una marcata polarizzazione territoriale lungo i principali sistemi costieri e portuali.
- **La cantieristica navale e nautica rappresenta uno dei pilastri strategici della Blue Economy italiana**, con un volume d'affari complessivo superiore a **16 miliardi di euro**, circa **31-32 mila addetti** e una forte capacità di attivazione lungo filiere ad alta specializzazione. Il settore si articola tra **cantieristica navale ad alta complessità** (navi da crociera, militari e unità speciali) e **nautica da diporto ad alta gamma**. La **vocazione internazionale rappresenta il principale punto di forza**: tra il 2014 e il 2024 l'export è cresciuto del +120% (contro +56% dell'export italiano), raggiungendo 7,4 miliardi di euro, con una forte concentrazione sul mercato statunitense (38,1% dell'export medio nel triennio 2022-2024). Sul **piano competitivo globale**, l'Italia mantiene una posizione marginale nei volumi, dominati dai Paesi asiatici, ma si colloca ai vertici nei segmenti ad alto valore aggiunto: **prima al mondo nei superyacht** (oltre il 50% degli ordini globali) e leader nella crocieristica attraverso Fincantieri. La geografia produttiva è fortemente specializzata, con poli di eccellenza in **Liguria, Toscana e Friuli-Venezia Giulia**, affiancati da una rete di subfornitura diffusa nel Centro-Nord e da attività di refit (manutenzione delle imbarcazioni) in crescita nel Mezzogiorno.
- In prospettiva, la Blue Economy italiana si conferma come una **leva strategica per la crescita sostenibile e la competitività del Paese**, in grado di coniugare vocazioni territoriali, capacità industriale e posizionamento internazionale. Il pieno dispiegarsi del suo potenziale richiederebbe un rafforzamento delle infrastrutture logistiche e portuali, un'accelerazione negli investimenti nei comparti innovativi (in particolare nelle energie marine e nella digitalizzazione della filiera) e una maggiore integrazione tra politiche industriali, ambientali e di coesione territoriale. In tale contesto, le sfide legate alla transizione energetica, alla sostenibilità degli ecosistemi marini e alle tensioni geopolitiche sui flussi commerciali rappresentano al contempo fattori di rischio e opportunità di riposizionamento competitivo. La capacità di valorizzare le eccellenze esistenti (dalla cantieristica alla logistica, fino al turismo costiero) e di sviluppare nuove traiettorie di crescita ad alto contenuto tecnologico sarà determinante per consolidare il ruolo dell'Italia tra i principali hub europei della Blue Economy nel medio-lungo periodo.

2. Quadro globale della Blue Economy

Figura 2.1 - Global Economy



Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati OECD, UNCTAD, HLPOE, World Bank, European Commission.

A livello mondiale, l'economia del mare si configura come una delle principali frontiere della crescita economica e della trasformazione industriale. Il suo rilievo deriva dal fatto che i mari e gli oceani rappresentano allo stesso tempo uno spazio di scambio, una riserva di risorse, un'infrastruttura naturale, un ecosistema fragile e una piattaforma per l'innovazione. La letteratura internazionale evidenzia come il valore economico delle attività connesse al mare non dipenda più solo dai comparti tradizionali, ma sempre di più dall'espansione di servizi, tecnologie e attività ad alta intensità di conoscenza.

La dinamica mondiale è però accompagnata da forti tensioni. La crescita economica del mare si sviluppa in un contesto segnato da **pressioni ambientali, inquinamento, cambiamento climatico, perdita di biodiversità** e insufficienza degli investimenti necessari a una vera transizione sostenibile. In questo contesto, si aggiunge un quadro internazionale caratterizzato dal ritorno dei **conflitti armati e della competizione strategica tra Stati per il controllo dei corridoi del mare**. La guerra in Ucraina e le tensioni in Medio Oriente hanno riportato con forza la dimensione marittima al centro della sicurezza energetica, alimentare e delle rotte commerciali globali, mostrando come mari e oceani rappresentino oggi spazi cruciali di interdipendenza e vulnerabilità. Il forte grado di concentrazione dei traffici in specifici *choke points* e stretti marittimi – come Suez, Hormuz, Bab el-Mandeb, Panama – rende infatti le catene globali del valore particolarmente esposte a pressioni geopolitiche, rischi di chiusura o interruzioni del traffico, con effetti immediati su costi di trasporto, approvvigionamenti e stabilità macroeconomica. In questo senso, la **sostenibilità della blue economy è sempre più intrecciata alla resilienza geopolitica del sistema marittimo globale**.

L'aspetto più interessante, anche per la lettura italiana, è che la crescita futura dell'economia del mare deriverà dai comparti che saranno in grado di coniugare intensità tecnologica, valore aggiunto ("VA"), sostenibilità e integrazione con le nuove politiche industriali, sempre più orientate anche a obiettivi di autonomia strategica e sicurezza economica. Ciò vale in particolare per l'energia offshore, anche in relazione alla riduzione delle dipendenze energetiche, i servizi ambientali, la digitalizzazione della logistica marittima, la robotica e la sensoristica marine, la blue biotechnology.

Secondo le stime dell'OECD¹, il valore complessivo dell'economia oceanica globale è pari a circa **2,5 trilioni di dollari annui**, equivalenti a circa il **3% del PIL mondiale**. Stime più recenti, elaborate dall'UNCTAD² (2023), collocano il valore complessivo tra **2,5 e 3 trilioni di dollari**, includendo anche le attività indirette. Nel lungo periodo, la crescita del settore è stata significativa: il valore aggiunto dell'economia oceanica è passato da circa **1,3 trilioni di dollari nel 1995 a oltre 2,6 trilioni nel 2020**, evidenziando un raddoppio in termini reali.

Tabella 2.1 – Dimensione globale della Blue Economy

Indicatore	Valore
Valore totale annuo	2,5 – 3 trilioni \$
Quota PIL mondiale	3-5%
Valore 1995	~1,3 trilioni \$
Valore 2020	~2,6 trilioni \$
Crescita 1995-2020	+100%

Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati OECD e UNCTAD

¹ Organisation for Economic Cooperation and Development, The Ocean Economy in 2030, 2016 e aggiornamenti 2020

² UN Trade and Development, Trade and Environment Review, 2023.

L'economia blu riveste un ruolo centrale anche sotto il profilo **occupazionale**. Secondo le stime dell'HLPOE³ e della World Bank⁴, oltre 100 milioni di persone risultano impiegate direttamente nelle attività legate al mare. Le proiezioni indicano una crescita significativa nel medio-lungo periodo: il numero di occupati potrebbe raggiungere circa 184 milioni entro il 2050. La distribuzione dell'occupazione è fortemente concentrata nei settori a elevata intensità di lavoro, in particolare nel turismo costiero e nella pesca, che rappresentano le principali fonti di impiego nei Paesi in via di sviluppo⁵.

Tabella 2.2 – Occupazione globale nella Blue Economy

Indicatore	Valore
Occupati totali	>100 milioni
Stima 2050	~184 milioni
Occupati pesca/acquacoltura	~60 milioni
Quota turismo costiero	>50-60%

Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati World Bank, HLPOE, FAO, UNWTO, OECD

Il trasporto marittimo rappresenta il principale vettore della globalizzazione: secondo l'International Maritime Organization⁶, circa il **90% del commercio internazionale in volume avviene via mare**.⁷

A livello **settoriale**, il turismo costiero rappresenta il principale settore dell'economia blu in termini di occupazione e uno dei più rilevanti per valore economico. Il settore genera circa 1 trilione di dollari annui a livello globale⁸ e occupa oltre 60 milioni di addetti. Il trasporto marittimo costituisce l'infrastruttura portante del commercio globale con un valore stimato⁹ di oltre 400 miliardi di dollari annui. Secondo la FAO¹⁰, il settore della pesca e acquacoltura ha una produzione di oltre 178 milioni di tonnellate annue e occupa circa 60 milioni di addetti. Le attività portuali rappresentano un nodo strategico delle catene globali del valore e sono sostenute dal commercio internazionale e impegnate nei processi di digitalizzazione. Il settore dell'energia marina è tra i più dinamici con una crescita sostenuta negli ultimi anni e superiore al 10% annuo¹¹, mentre il settore dell'Oil & Gas offshore è un settore in declino strutturale.

A livello **geografico**, la Blue Economy presenta una forte concentrazione regionale, con l'area Asia-Pacifico che rappresenta il principale polo di crescita, trainato dalla Cina e dai Paesi emergenti. L'Europa si caratterizza invece per una struttura più avanzata e diversificata, con elevata incidenza di settori ad alto valore aggiunto. Nei Paesi in via di sviluppo e negli Stati insulari, l'economia blu rappresenta una componente essenziale del PIL e dell'occupazione¹². Le prospettive di crescita della Blue Economy sono strettamente legate alla sostenibilità. Secondo la World Bank, il valore complessivo potrebbe superare i 3 trilioni di dollari entro il 2030. I principali driver dello sviluppo del settore a livello globale saranno: transizione energetica (IEA), innovazione tecnologica, biotecnologie blu, governance internazionale.

³ High Level Panel for a Sustainable Ocean Economy, Ocean Panel Report, 2020.

⁴ The Potential of the Blue Economy, 2020.

⁵ FAO, State of World Fisheries and Aquaculture, 2022.

⁶ IMO, International Shipping Facts, 2022.

⁷ dati UNCTAD e IMO

⁸ UNWTO, Tourism Data, 2022; OECD, Ocean Economy Update, 2020.

⁹ Trade and Environment Review, 2023.

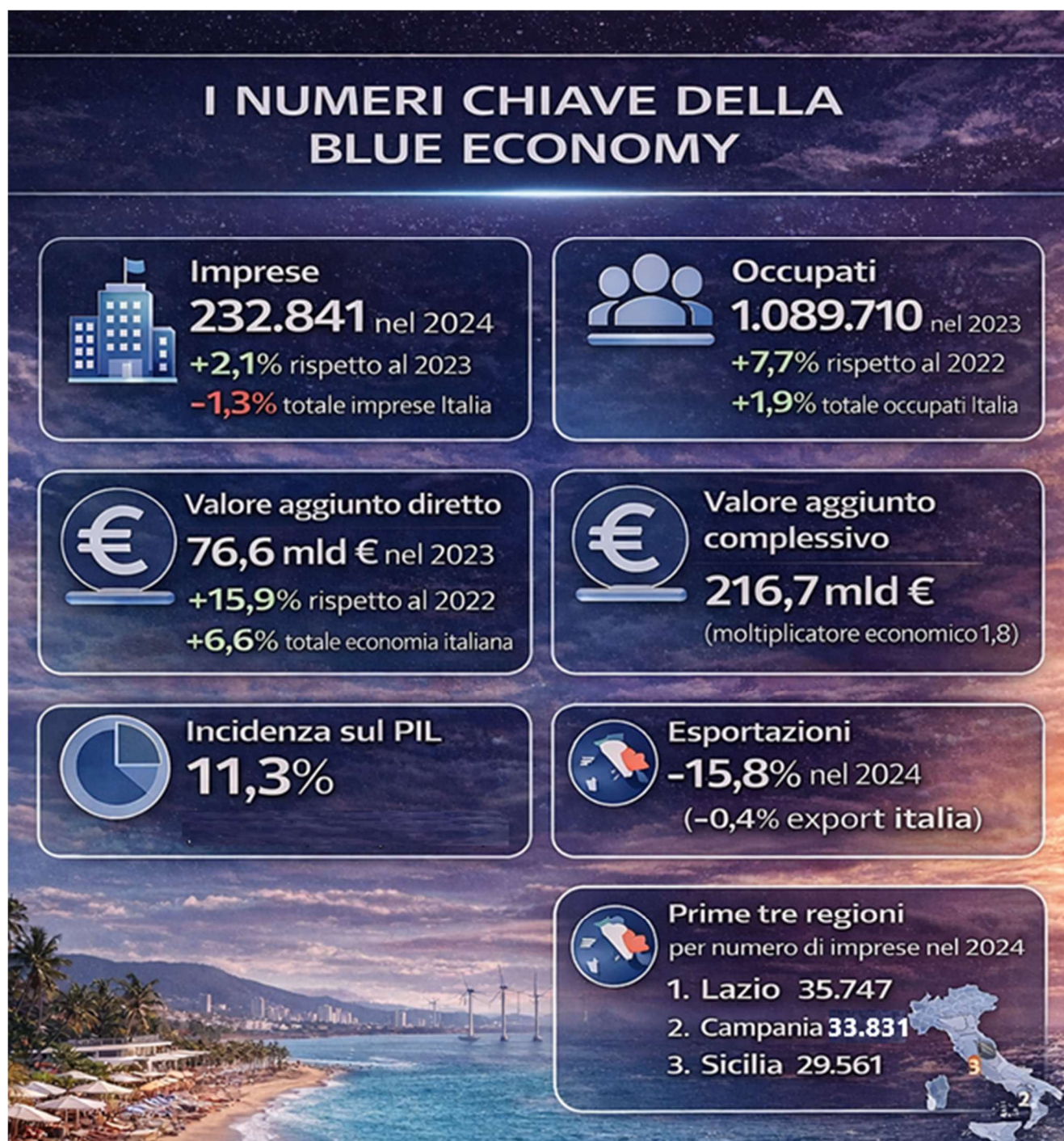
¹⁰ State of World Fisheries and Aquaculture, 2022.

¹¹ IEA, Offshore Energy Outlook, 2023.

¹² World Bank (2020), The Potential of the Blue Economy, 2020.

3. La blue economy in Italia

Figura 3.1 - Dimensione e dinamica della Blue Economy in Italia

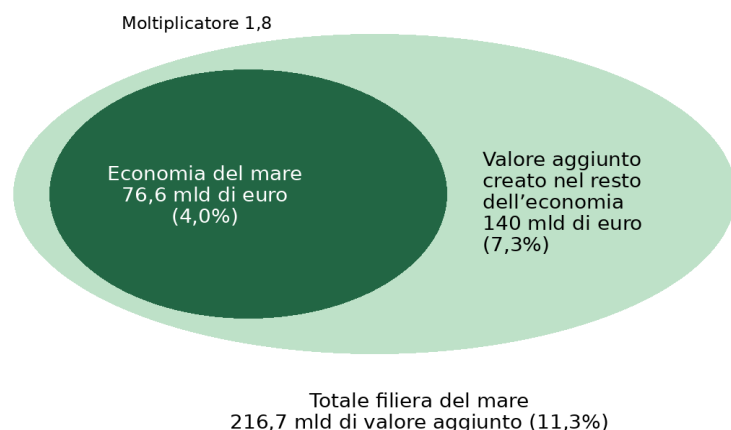


Fonte: elaborazioni Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Unioncamere, Centro Studi Tagliacarne, OsserMare.

Dimensione e dinamica

La filiera del mare in Italia conta **232.841 imprese**, **1.089.710 occupati** e **76,6 miliardi di euro di valore aggiunto diretto**, rappresentando il **4% del valore aggiunto nazionale**¹³.

Figura 3.2 – Dimensione della Blue Economy italiana. Valore aggiunto diretto e indiretto (valori assoluti e incidenze % sul totale economia). 2023



Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Centro Studi Tagliacarne, Unioncamere, OsserMare.

La blue economy non solo produce valore diretto, ma **attiva ampie filiere economiche**, con un impatto particolarmente elevato nei settori logistico-portuali e nella cantieristica, confermandosi **leva strategica di sviluppo nazionale**. Considerando, infatti, gli effetti di attivazione sul resto dell'economia, il **valore aggiunto complessivo** sale a **216,7 miliardi** di euro, pari all'**11,3% del PIL nazionale**. Il **moltiplicatore della filiera** è pari a **1,8**¹⁴, a conferma della **forte capacità del mare di attivare segmenti produttivi e di servizio oltre il perimetro strettamente marittimo**.

L'analisi evidenzia come la massima capacità moltiplicativa venga prodotta dalla Movimentazione merci e passeggeri via mare (moltiplicatore 2,6; ogni 1 euro prodotto attiva 2,6 euro aggiuntivi, per un totale di 46,9 miliardi nel resto dell'economia) e dalla Cantieristica navale (moltiplicatore 2,5, attiva 23,3 miliardi a fronte di 9,4 miliardi diretti).

Nell'**ultimo decennio** l'Economia del Mare ha evidenziato una dinamica di crescita significativamente più sostenuta rispetto al complesso dell'economia italiana: il valore aggiunto del settore ha segnato un incremento del **+93% nel 2024**, a fronte di una crescita dell'economia complessiva italiana del +32%.

L'Economia del Mare si conferma, inoltre, una delle principali filiere produttive del sistema economico italiano, generando un valore aggiunto diretto che colloca il comparto su livelli pienamente comparabili con alcune delle più rilevanti eccellenze del Made in Italy, evidenziandone il ruolo strategico all'interno della struttura produttiva nazionale.

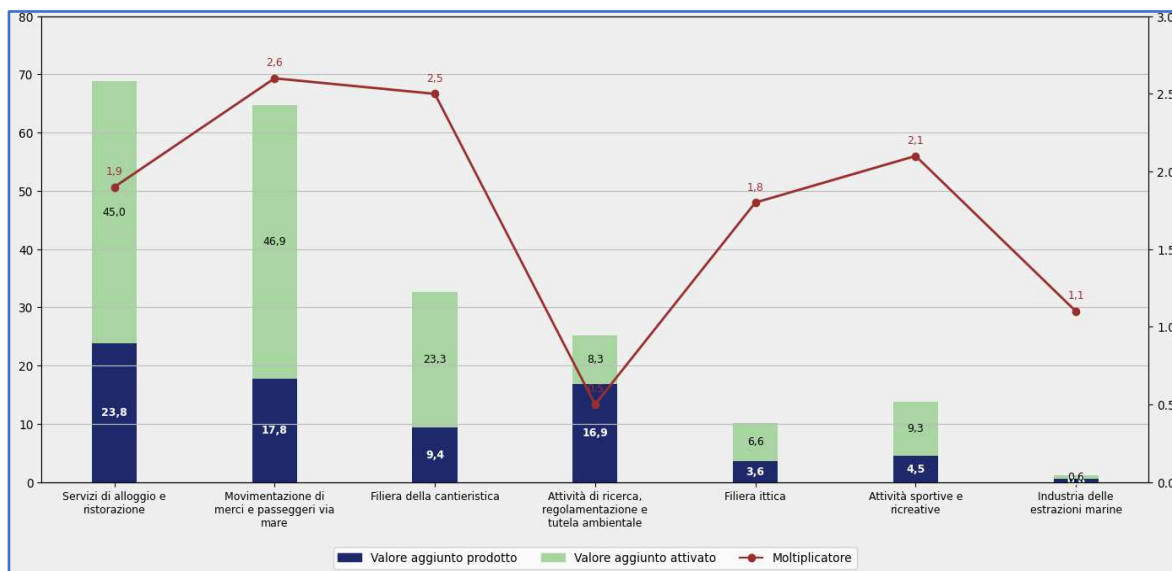
In particolare, il valore aggiunto dell'Economia del Mare risulta sostanzialmente allineato a quello della moda, che si attesta a 75 miliardi di euro, e dell'agroalimentare, pari a 74 miliardi di euro. Il confronto evidenzia come il contributo della Blue Economy sia rispettivamente superiore di circa il 2% rispetto alla moda e del 3% rispetto all'agrifood, confermando una piena equivalenza

¹³ Unioncamere - Centro Studi delle Camere di commercio Guglielmo Tagliacarne - Osservatorio Nazionale sull'Economia del Mare (OsserMare), XIII Rapporto sull'Economia del Mare 2025

¹⁴ Ogni euro di valore aggiunto generato originato dall'Economia del Mare ne innesca ulteriori 1,8 nel resto dell'economia.

dimensionale con queste filiere tradizionalmente considerate pilastri del sistema industriale italiano.

Figura 3.3 – Settori della Blue Economy in Italia - Valore aggiunto prodotto, attivato sul resto dell'economia e relativo moltiplicatore. 2023



Fonte: elaborazioni Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Unioncamere, Centro Studi Tagliacarne, OsserMare.

Ancora più marcato è il divario rispetto al settore farmaceutico, che nel 2023 genera un valore aggiunto pari a 12,1 miliardi di euro: in questo caso, l'Economia del Mare presenta una dimensione superiore di oltre sei volte, evidenziando una scala economica significativamente più ampia.

Tabella 3.1 – Valore aggiunto per filiera (confronto con Economia del Mare). 2023

Filiera	Valore aggiunto (mld €)	Rapporto vs Economia del Mare
Economia del Mare	76,6	1,00
Moda	75,0	0,98
Agrifood	74,0	0,97
Farmaceutica	12,1	0,16

Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Centro Studi Tagliacarne, Unioncamere, TEHA Group e ISTAT (2025)

Struttura settoriale

La Blue Economy italiana si configura, in base alla Struttura settoriale, come un **sistema prevalentemente terziario**, nel quale il contributo principale è riconducibile alle attività di alloggio e ristorazione e alla movimentazione marittima di merci e passeggeri. A tali componenti si affianca un insieme di attività a forte contenuto istituzionale e di policy—ricerca, regolamentazione e tutela ambientale—che mantiene un ruolo strutturale nella governance e nella sostenibilità del “sistema mare”. Sul versante industriale, la cantieristica rappresenta la componente manifatturiera più rilevante e strategica della filiera, mentre l’ittica, pur territorialmente diffusa, mostra segnali di fragilità strutturale; le estrazioni marine risultano residuali. Dal lato dell’occupazione, la composizione conferma l’orientamento verso comparti labour-intensive, con una forte concentrazione nei servizi turistici, mentre logistica marittima e funzioni di ricerca/tutela ambientale presidiano una quota significativa di lavoro qualificato. Il tessuto imprenditoriale appare infine polarizzato: elevata frammentazione nei servizi

turistici e ricreativi, presenza numerosa ma sotto pressione nel comparto ittico, e una base più specializzata nella cantieristica.

In termini di **valore aggiunto**, nel 2023 i servizi di alloggio e ristorazione si confermano il principale comparto della blue economy italiana, contribuendo per il 31,0%, in aumento di 1,8 punti percentuali rispetto al 2022. Tale dinamica riflette la forte ripresa del turismo costiero, sostenuta da una domanda internazionale vivace e da una stagione turistica prolungata.

In crescita anche il comparto della movimentazione marittima di merci e passeggeri, che sale al 23,2% del valore aggiunto (dal 21,9% nel 2022), beneficiando in particolare della piena ripresa del traffico passeggeri, soprattutto crocieristico. Le attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale si collocano al terzo posto con una quota pari al 22,1%, in lieve riduzione rispetto al 24,0% del 2022, ma confermando un ruolo centrale nei processi di sostenibilità del sistema mare. Seguono, per incidenza, la cantieristica navale (12,3%), la filiera ittica (4,7%) e le attività sportive e ricreative (5,9%), mentre l'industria delle estrazioni marine mantiene un peso marginale (0,7%).

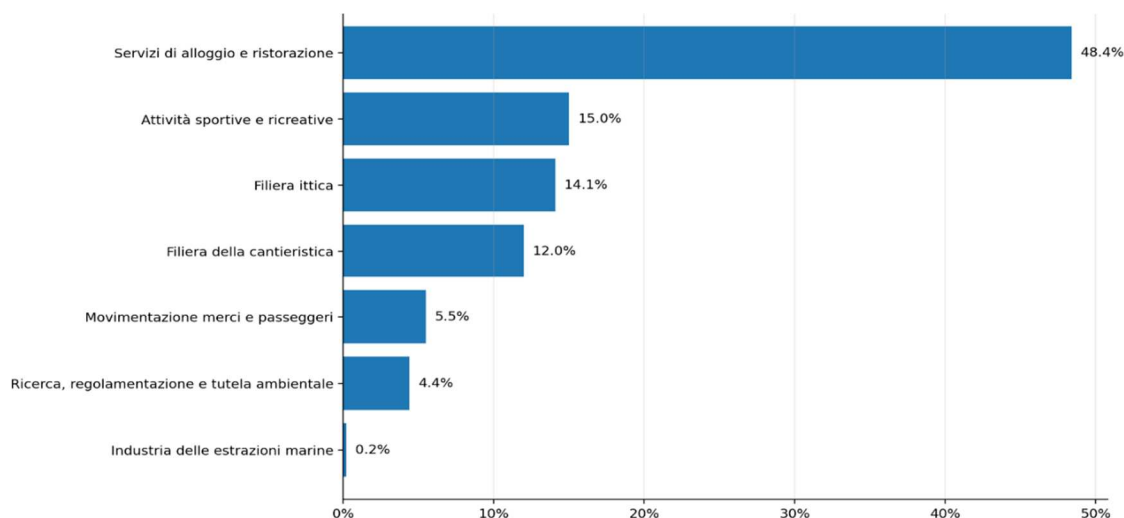
Dal punto di vista **occupazionale**, la struttura ricalca in larga parte quella produttiva. I servizi di alloggio e ristorazione, ad alta intensità di lavoro, concentrano il 43,2% degli occupati. Cresce anche il peso della movimentazione marittima, che passa dal 13,2% nel 2022 al 13,4% nel 2023. Le attività di ricerca e tutela ambientale rappresentano il 14,9% dell'occupazione, mentre la cantieristica si attesta al 10,9%. Più contenuto, ma in aumento, il contributo delle attività sportive e ricreative (9,9%) e della filiera ittica (7,4%), mentre continua a ridursi l'incidenza delle estrazioni marine (0,3%).

Tabella 3.2 – Valore aggiunto e occupati dell'economia del mare per settore (Valori assoluti e incidenze percentuali). 2023

Settori di attività	Valore aggiunto (milioni €)	Incidenza %	Occupati (migliaia)	Incidenza %
Filiera ittica	3.597,8	4,7	80,5	7,4
Industria delle estrazioni marine	564,9	0,7	3,0	0,3
Filiera della cantieristica	9.446,8	12,3	118,6	10,9
Movimentazione di merci e passeggeri via mare	17.758,9	23,2	145,9	13,4
Servizi di alloggio e ristorazione	23.791,4	31,0	470,6	43,2
Attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	16.942,3	22,1	162,8	14,9
Attività sportive e ricreative	4.530,3	5,9	108,2	9,9
Totale economia del mare	76.632,5	100,0	1.089,7	100,0
Totale economia*	1.909.263,3	—	26.039,3	—
Incidenza % dell'economia del mare sul totale economia	4,0	—	4,2	—

L'analisi dei settori dal punto di vista della **base imprenditoriale** conferma che il comparto principale è rappresentato dai servizi di alloggio e ristorazione, che concentrano circa il 48,4% delle imprese, seguiti dalle attività ricreative e sportive (15%) e dalla filiera ittica (14,1%). Un ruolo rilevante è svolto anche dalla cantieristica navale, che rappresenta oltre il 12% delle imprese blu.

Figura 3.4 – Blue Economy italiana: composizione settoriale delle imprese. Quota sul totale delle imprese blu (%). 2023



Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Unioncamere.

I servizi di alloggio e ristorazione hanno registrato un incremento del +4,2% tra il 2024 e il 2023, con +4.669 imprese, in continuità con le variazioni già positive del +1,2% (2023/2022) e del +2,4% (2022/2021). Un andamento favorevole si osserva anche nelle attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale, in aumento del +2,9%, confermando il trend già emerso nel 2023 (+1,6%) e nel periodo 2019-2022. Crescono inoltre la movimentazione marittima di merci e passeggeri (+2,2%) e le attività sportive e ricreative (+2,1%), mentre la cantieristica navale mostra una dinamica sostanzialmente stabile (+0,3%). In controtendenza, la filiera ittica che nel 2024 registra una flessione del -3,6% rispetto al 2023, proseguendo un percorso già negativo nel quadriennio precedente, riconducibile a criticità strutturali, quali il ricambio generazionale e l'intensificarsi della concorrenza internazionale.

Tabella 3.3 – Le imprese blue per settore (var. % rispetto all'anno precedente). 2019-2024

Settore	24/23	23/22	22/21	21/20	20/19
Servizi di alloggio e ristorazione	4,2	1,2	2,4	1,5	3,5
Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	2,9	1,6	3,7	5,5	5,4
Movimentazione di merci e passeggeri via mare	2,2	-0,3	1,4	0,9	1,4
Attività sportive e ricreative	2,1	-0,3	2,0	-0,9	1,4
Filiera della cantieristica	0,3	-1,4	0,3	-1,4	0,5
Industria delle estrazioni marine	-2,6	-7,6	-2,9	-3,9	-1,3
Filiera ittica	-3,6	-3,1	-1,1	-0,2	-0,2
Totale economia del mare	2,1	-0,1	1,6	0,6	2,2
Totale economia	-1,3	-1,0	-0,8	-0,2	-0,2

Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Centro Studi Tagliacarne, Unioncamere, OsserMare.

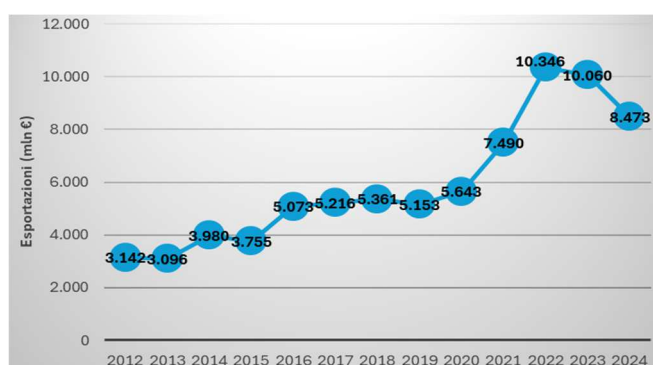
Le esportazioni

Nel 2024, dopo un forte ciclo espansivo del biennio precedente, la Blue Economy registra una forte diminuzione dell'export. Il calo è interamente dovuto alla cantieristica navale, per il crollo delle esportazioni verso gli Stati Uniti, principale mercato di destinazione. Nel triennio 2022-2024 gli USA restano il principale partner della cantieristica italiana, con forte domanda di navi e strutture galleggianti

e imbarcazioni da diporto. La dipendenza dal mercato statunitense espone il settore a rischi per le politiche commerciali che potrebbero aumentare i costi, riducendo la competitività del comparto.

Nel 2024, la fase di contrazione dell'export delle imprese della Blue Economy si è rafforzata, in un contesto internazionale caratterizzato da incertezza economica e tensioni geopolitiche. A differenza del commercio estero nazionale, che registra una lieve flessione (-0,4%), le esportazioni della filiera del mare subiscono una riduzione più marcata, pari al **-15,8%**, dopo il forte ciclo espansivo del biennio precedente (**+38,1% nel 2021** e **+32,7% nel 2022**).

Figura 3.5 – Blue Economy italiana: andamento delle esportazioni (valori assoluti in mln €). 2012-2024



Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Centro Studi Tagliacarne, Unioncamere, OsserMare.

La dinamica negativa è interamente attribuibile alla cantieristica navale, che evidenzia una contrazione del -18,4% nel corso del 2024, con un valore complessivo delle esportazioni pari a circa 7,4 miliardi di euro, in diminuzione di quasi 1,7 miliardi rispetto all'anno precedente. A incidere è stata soprattutto la flessione delle vendite verso gli Stati Uniti (-62,3%), principale mercato di destinazione del settore.

Al contrario, il settore ittico mostra una dinamica positiva, con esportazioni in crescita del +9,4%, per un valore complessivo di 1,05 miliardi di euro, pari a un incremento di circa 90 milioni. Nel complesso, dopo un biennio di saldo commerciale positivo, il 2024 segna un'inversione di tendenza: il saldo della Blue Economy torna negativo, attestandosi a -703 milioni di euro. A livello settoriale, il comparto ittico continua a presentare un disavanzo strutturale, pari a -6,6 miliardi di euro, mentre la cantieristica, pur mantenendo un saldo positivo, registra una riduzione significativa dell'avanzo, che scende a 5,9 miliardi di euro rispetto ai 7,9 miliardi del 2023. Nel complesso, l'Italia si conferma un importatore netto nel settore ittico, evidenziando una forte dipendenza dall'estero, con principali partner commerciali rappresentati da Spagna, Svezia e Paesi Bassi.

Nel triennio 2022-2024, l'export della cantieristica italiana è stato fortemente trainato dal mercato statunitense, che si conferma di gran lunga il principale partner commerciale con oltre **3,3 miliardi di euro annui**, pari al **38,1% delle esportazioni complessive**, in crescita del **+46,6%** rispetto al triennio precedente. Seguono, a notevole distanza, Svizzera, Regno Unito, Isole Cayman e Malta, tutti caratterizzati da dinamiche di crescita particolarmente sostenute.

Nel dettaglio, la domanda statunitense si concentra soprattutto nel segmento delle **navi e strutture galleggianti** (circa **2,6 miliardi di euro**), ma risulta in forte espansione anche per le **imbarcazioni da diporto e sportive** (circa **710 milioni**, +83,9%), confermando il ruolo degli USA come mercato chiave per i prodotti ad alto valore aggiunto della cantieristica italiana.

Tabella 3.4– Export italiano della cantieristica per principali partner (media triennio 2022–2024).

Paese	Export (mln €)	Quota %	Var. % vs triennio precedente
Stati Uniti	3.294,7	38,1%	+46,6%
Svizzera	926,6	10,7%	+182,3%
Regno Unito	706,0	8,2%	+315,9%
Isole Cayman	615,3	7,1%	+76,4%
Malta	314,2	3,6%	+21,3%

Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati ISTAT.

Tabella 3.5 – Export italiano verso gli Stati Uniti per sottosettore (media triennio 2022–2024)

Sottosettore	Export (mln €)	Var. % vs triennio precedente
Navi e strutture galleggianti	2.584,9	+38,9%
Imbarcazioni da diporto e sportive	709,8	+83,9%
Totale USA	3.294,7	—

Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati ISTAT.

Tuttavia, tale forte dipendenza espone il settore a rischi di natura commerciale: l'introduzione di nuovi dazi statunitensi pari al **15% sulle merci europee** potrebbe determinare un aumento dei costi per le esportazioni italiane stimato in circa **225 milioni di euro**, con possibili effetti sulla competitività internazionale del comparto.

La Blue Economy nei territori

*Dall'analisi territoriale della blue economy emerge, in primo luogo, una **geografia economica fortemente differenziata**: la filiera del mare mostra una concentrazione del valore aggiunto e dell'occupazione nelle aree costiere, con un primato del Mezzogiorno e delle Isole in termini di peso relativo sul totale nazionale. Allo stesso tempo, la dinamica 2019–2023 segnala una crescita robusta e generalizzata, con evidenze di accelerazione nel Centro e nel Nord-Est, consolidando un ruolo più pervasivo all'interno delle economie regionali. Un secondo risultato riguarda la **specializzazione territoriale**: il contributo dell'economia del mare al sistema produttivo regionale non è uniforme e assume caratteri di vera e propria specializzazione in alcune regioni leader. In particolare, la Liguria si configura come principale hub nazionale per incidenza sia sul valore aggiunto sia sull'occupazione. Questo profilo indica l'esistenza di sistemi territoriali (regioni, province, poli) nei quali la Blue Economy funge da componente strutturante della base economica, anziché da semplice settore accessorio. Infine, l'evidenza più rilevante in chiave strutturale è la **selettività della dinamica imprenditoriale**: nel confronto 2024/2023, le imprese della Blue Economy crescono in tutte le macro-ripartizioni (con performance più favorevoli nel Mezzogiorno), ma la crescita è trainata soprattutto dai comparti connessi al turismo.*

In termini di **valore aggiunto**, nel 2023 **le regioni del Mezzogiorno e delle Isole rappresentano una componente centrale dell'Economia del Mare in Italia**, contribuendo per il 32,5% al VA complessivo, pari a 24,9 miliardi di euro. Tale quota risulta la più elevata tra le macroaree del Paese e si accompagna a una dinamica di crescita particolarmente sostenuta, con un incremento del +56,8% rispetto al 2019, a testimonianza del rafforzamento strutturale del comparto nel Sud. Il **Centro** contribuisce per il 29,8% (22,8 miliardi di euro), registrando una crescita del +79,2% rispetto al 2019, mentre il **Nord-Est** rappresenta il 19,9% del totale (15,2 miliardi; +82,7%) e il **Nord-Ovest** il 17,8% (13,6 miliardi; +29,8%). Ne emerge un quadro in cui, accanto al primato del Mezzogiorno in

termini di incidenza, tutte le macroaree evidenziano una significativa espansione del settore, con particolare intensità nelle aree del Centro e del Nord-Est.

Anche sul **fronte occupazionale il Mezzogiorno conferma un ruolo di primo piano**. Nel 2023, gli occupati nell'Economia del Mare in Italia sono circa 1,1 milioni, di cui 410,8 mila concentrati nel Sud e nelle Isole, pari al 37,7% del totale nazionale. Anche in questo caso si tratta della quota più elevata tra le macroaree, accompagnata da una crescita del +42% rispetto al 2019. Seguono il Centro, con 325,8 mila occupati (29,9% del totale; +58,2%), il Nord-Est con 190,7 mila occupati (17,5%; +63,6%) e il Nord-Ovest con 161,3 mila occupati (14,8%; +29,3%). Il quadro evidenzia una dinamica occupazionale diffusa, ma con una particolare intensità nelle aree del Nord-Est e del Centro, che registrano i tassi di crescita più elevati nel periodo.

Tabella 3.6 – Economia del Mare in Italia per macroarea (Valore aggiunto, occupazione, var.%) 2019-2023

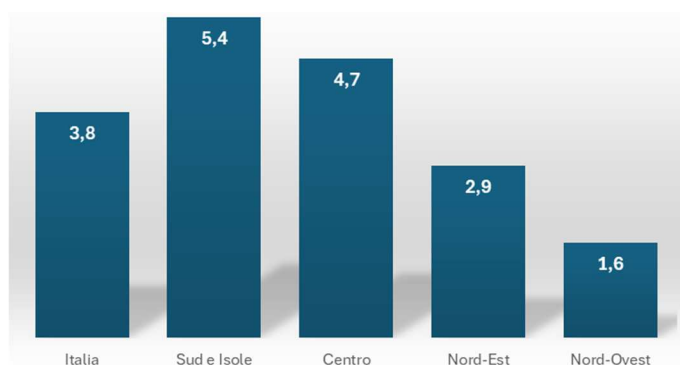
Macroarea	Valore aggiunto (mld €)	Quota %	Var. % 2019-2023	Occupati (migliaia)	Quota %	Var. % 2019-2023
Sud e Isole	24,9	32,5%	+56,8%	410,8	37,7%	+42,0%
Centro	22,8	29,8%	+79,2%	325,8	29,9%	+58,2%
Nord-Est	15,2	19,9%	+82,7%	190,7	17,5%	+63,6%
Nord-Ovest	13,6	17,8%	+29,8%	161,3	14,8%	+29,3%
Italia	76,6	100%	—	~1.088	100%	—

Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Centro Studi Tagliacarne, Unioncamere, ISTAT – Conti economici territoriali.

Nel complesso, i dati confermano come l'Economia del Mare rappresenti un **driver rilevante di sviluppo territoriale**, con un contributo particolarmente significativo nelle regioni meridionali, dove il settore assume un ruolo chiave sia in termini di valore aggiunto sia di occupazione, rafforzando il posizionamento competitivo del Mezzogiorno all'interno della Blue Economy nazionale.

Il Sud e le Isole rappresentano anche l'area con la maggiore incidenza della Blue Economy sul totale delle imprese (5,4%), seguiti dal Centro (4,7%), dal Nord-Est (2,9%) e dal Nord-Ovest (1,6%).

Figura 3.6 – Distribuzione territoriale della Blue Economy. Incidenza della Blue Economy sul totale delle imprese (%) dell'area. 2024



Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Centro Studi Tagliacarne, Unioncamere, OsserMare.

L'analisi della **dinamica imprenditoriale** (2024 rispetto al 2023) evidenzia come il numero di imprese della blue economy registri una crescita in tutte le principali macro-ripartizioni territoriali, a differenza di quanto rilevato per il sistema produttivo nel suo complesso. Le performance più

favorevoli si osservano nel Mezzogiorno, dove lo stock di imprese della filiera del mare aumenta del +2,9%, seguito dal Nord-Ovest (+2,4%), dal Centro (+1,5%) e dal Nord-Est (+0,5%).

Dal punto di vista settoriale, il **principale contributo alla crescita è riconducibile ai servizi di alloggio e ristorazione**, che si confermano il driver più dinamico dell’espansione imprenditoriale, in particolare nel Sud e Isole (+5,3%) e nel Nord-Ovest (+3,5%). Un andamento positivo si rileva anche per le attività di ricerca, regolamentazione e tutela ambientale, che mostrano incrementi diffusi su tutto il territorio nazionale, con un picco nel Nord-Ovest (+3,8%). Analogamente, le attività sportive e ricreative evidenziano una dinamica favorevole, soprattutto nel Mezzogiorno (+2,6%) e nel Centro (+1,7%). Il comparto della movimentazione marittima di merci e passeggeri presenta segnali di crescita, più marcati nel Nord-Ovest (+3,6%) e nel Sud e Isole (+2,8%), ma comunque positivi anche nel Nord-Est (+1,6%), mentre risulta sostanzialmente stabile nel Centro. Al contrario, la filiera ittica evidenzia una contrazione diffusa su tutto il territorio nazionale, con riduzioni più accentuate nel Nord-Est (-5,6%) e nel Centro (-4,0%). Una dinamica negativa si registra anche per l’industria delle estrazioni marine, che presenta flessioni generalizzate, particolarmente rilevanti nel Nord-Est (-12,1%). La cantieristica navale, infine, mostra una crescita complessivamente contenuta a livello nazionale (+0,3%), sostenuta dall’andamento positivo nelle regioni settentrionali, che compensa le riduzioni osservate nelle aree centrali e meridionali.

Tabella 3.7 - Le imprese blu per ripartizione geografica e settore (variazioni %). 2024/2023.

Ripartizione geografica	Ittica	Estrazioni marine	Cantieristica	Mov. merci e passeggeri	Alloggio e ristorazione	Ricerca e tutela ambientale	Attività sportive e ricreative	Totale Blue Economy	Totale economia
Nord-Ovest	-1,1	-3,7	1,8	3,6	3,5	3,8	1,1	2,4	-0,4
Nord-Est	-5,6	-12,1	2,3	1,6	3,0	1,6	1,2	0,5	-1,1
Centro	-4,0	-4,2	-1,3	0,0	3,1	2,9	1,7	1,5	-1,8
Sud e Isole	-2,9	-1,4	-0,6	2,8	5,3	2,9	2,6	2,9	-1,9
ITALIA	-3,6	-2,6	0,3	2,2	4,2	2,9	2,1	2,1	-1,3

Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Centro Studi Tagliacarne, Unioncamere, OsserMare.

Nel 2023, la distribuzione territoriale dell’Economia del Mare in Italia evidenzia un’elevata eterogeneità tra le regioni, con una marcata concentrazione del peso economico nelle aree costiere e, in particolare, in alcune regioni leader. In termini di **incidenza del valore aggiunto sul totale dell’economia regionale, la Liguria si conferma al primo posto a livello nazionale**, con una quota pari al **13,8%**, evidenziando una specializzazione estremamente elevata della propria struttura produttiva nelle attività legate al mare. Seguono la **Sardegna (8,8%)** e il **Friuli-Venezia Giulia (8,4%)**, che presentano anch’esse un’incidenza significativa, mentre Lazio (6,7%), Campania (6,6%) e Sicilia (6,0%) si collocano su livelli comunque rilevanti, confermando il ruolo delle regioni costiere sia del Centro che del Mezzogiorno. Più contenuta, ma comunque significativa, l’incidenza nelle Marche (5,5%), in Puglia e Calabria (entrambe al 5,1%) e in Toscana (4,7%).

Tabella 3.8 - Valore aggiunto dell’Economia del Mare per Regione (incidenza % sul totale regionale). 2023

Pos.	Regione	Incidenza %	Pos.	Regione	Incidenza %
1	Liguria	13,8	13	Veneto	3,7
2	Sardegna	8,8	14	Molise	2,3
3	Friuli-Venezia Giulia	8,4	15	Basilicata	2,1
4	Lazio	6,7	16	Trentino-Alto Adige	1,2

Pos.	Regione	Incidenza %	Pos.	Regione	Incidenza %
5	Campania	6,6	17	Piemonte	1,1
6	Sicilia	6,0	18	Lombardia	1,0
7	Marche	5,5	19	Umbria	0,9
8	Puglia	5,1	20	Valle d'Aosta	0,7
9	Calabria	5,1		Mezzogiorno	5,9
10	Abruzzo	4,9		Centro	5,6
11	Toscana	4,7		Nord-Est	3,4
12	Emilia-Romagna	3,9		Nord-Ovest	2,1
				ITALIA	4,0

Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Centro Studi Tagliacarne, Unioncamere, OsserMare.

Un quadro analogo emerge osservando l'**incidenza degli occupati dell'Economia del Mare sul totale dell'occupazione regionale**. Anche in questo caso, la **Liguria** si posiziona **nettamente al primo posto**, con una quota pari al **15,4%**, seguita dalla **Sardegna (7,8%)** e dal **Lazio (7,4%)**. Le Marche (6,5%), la Sicilia (6,2%) e la Campania (6,1%) confermano una presenza significativa del settore anche in termini occupazionali, mentre il Friuli-Venezia Giulia (5,6%) e la Puglia (5,4%) evidenziano un ruolo rilevante nel contesto del Nord-Est e del Mezzogiorno. Valori più contenuti si registrano in Calabria (5,0%), Abruzzo (4,5%) e Toscana (4,3%), mentre nelle regioni del Nord-Ovest e in alcune aree interne l'incidenza occupazionale risulta più limitata, scendendo sotto il 2% in Basilicata, Trentino-Alto Adige, Piemonte e Lombardia, fino allo 0,5% in Valle d'Aosta.

Tabella 3.9 – Occupati dell'Economia del Mare per Regione (incidenza % sul totale dell'occupazione regionale). 2023

Pos.	Regione	Incidenza %	Pos.	Regione	Incidenza %
1	Liguria	15,4	11	Toscana	4,3
2	Sardegna	7,8	12	Emilia-Romagna	3,5
3	Lazio	7,4	13	Veneto	3,3
4	Marche	6,5	14	Molise	2,0
5	Sicilia	6,2	15	Basilicata	1,8
6	Campania	6,1	16	Trentino-Alto Adige	0,9
7	Friuli-Venezia Giulia	5,6	17	Piemonte	0,8
8	Puglia	5,4	18	Lombardia	0,8
9	Calabria	5,0	19	Umbria	0,7
10	Abruzzo	4,5	20	Valle d'Aosta	0,5

Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Centro Studi Tagliacarne, Unioncamere, OsserMare.

Nel complesso, i dati confermano come **l'Economia del Mare rappresenti un elemento di forte specializzazione territoriale, con un ruolo particolarmente rilevante nelle regioni costiere e insulari**. In particolare, la **Liguria emerge come il principale hub nazionale** per incidenza economica e occupazionale, mentre la **Sardegna consolida il proprio posizionamento come seconda regione italiana, evidenziando la crescente centralità del Mezzogiorno nella Blue Economy nazionale**.

A livello **provinciale** emerge una prevalenza delle aree del Nord. **Trieste** si colloca al primo posto per incidenza del valore aggiunto (25,4%, circa 2,2 miliardi di euro), seguita da **Livorno** (18,7%; oltre

1,8 miliardi) e **La Spezia** (17,4%). Completano le prime posizioni Venezia (15,4%), Rimini (14,7%), Genova (14,7%), Gorizia (13,2%), Sassari (11,8%), Massa-Carrara (11,3%) e Vibo Valentia (11,1%). Anche sul piano occupazionale la graduatoria è guidata dalle province settentrionali: Rimini si posiziona al primo posto (19,2%), seguita da Livorno (17,1%) e Genova (16,5%). Tra le altre province rilevanti figurano Venezia (15,4%), La Spezia (15,1%), Trieste (14,1%), Savona (14,0%), Imperia (11,9%), Grosseto (11,5%) e Vibo Valentia (11,2%).

Tabella 3.10 – Prime dieci posizioni delle graduatorie provinciali per valore aggiunto e occupati nell’Economia del mare (Incidenza sul totale economia e valori assoluti). 2023

Pos.	Province (Valore aggiunto)	Inc. % su tot. economia	v.a. (milioni €)	Pos.	Province (Occupati)	Inc. % su tot. economia	v.a.
1	Trieste	25,4	2.165,8	1	Rimini	19,2	30.457
2	Livorno	18,7	1.807,9	2	Livorno	17,1	22.952
3	La Spezia	17,4	1.304,0	3	Genova	16,5	65.816
4	Venezia	15,4	4.409,6	4	Venezia	15,4	58.903
5	Rimini	14,7	1.611,1	5	La Spezia	15,1	14.979
6	Genova	14,7	4.393,7	6	Trieste	14,1	14.927
7	Gorizia	13,2	550,9	7	Savona	14,0	14.826
8	Sassari	11,8	1.334,6	8	Imperia	11,9	9.115
9	Massa-Carrara	11,3	594,4	9	Grosseto	11,5	10.567
10	Vibo Valentia	11,1	298,0	10	Vibo Valentia	11,2	5.441

Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Centro Studi Tagliacarne, Unioncamere, OsserMare.

Guardando alla **dinamica imprenditoriale**, a livello regionale, il **Lazio** si conferma come la **principale regione per numerosità di imprese della blue economy** (35,7 mila unità), grazie soprattutto al contributo dell’area metropolitana di Roma. Seguono la Campania (33,8 mila) e la Sicilia (29,5 mila). In termini di crescita, le performance più elevate si registrano proprio nelle regioni del Mezzogiorno: in particolare la Campania evidenzia l’incremento più significativo (+3,3%), superiore alla media nazionale (+2,1%). Dinamiche espansive con variazioni al di sopra della media nazionale si osservano anche in Calabria (+2,9%), Sardegna e Puglia (+2,8%), Liguria e Abruzzo (+2,7%), a conferma di un rafforzamento diffuso della filiera del mare nei territori costieri. Al contrario, segnano il passo Marche (-3,1%) e Veneto (-0,8%), oltre alle regioni senza zone costiere della Valle d’Aosta (-5,4%), del Trentino Alto-Adige (-2%) e dell’Umbria (-1,5%).

Tabella 3.11 – Dinamica delle imprese della blue economy per regione (Valori assoluti e variazioni %). 2024/2023

Regione	Imprese (valori assoluti 2024)	Variazione % 2024/2023
Lazio	35.747	+2,6%
Campania	33.831	+3,3%
Sicilia	29.561	+2,6%
Puglia	19.651	+2,8%
Liguria	17.316	+2,7%
Toscana	15.038	+1,7%
Veneto	14.293	-0,8%
Emilia-Romagna	14.175	+1,5%
Sardegna	12.860	+2,8%
Calabria	10.465	+2,9%
Marche	8.135	-3,1%
Abruzzo	6.488	+2,7%
Lombardia	6.293	+1,9%

Regione	Imprese (valori assoluti 2024)	Variazione % 2024/2023
Friuli-Venezia Giulia	4.113	+2,0%
Piemonte	2.203	+0,6%
Molise	854	+2,0%
Basilicata	849	+1,2%
Trentino-Alto Adige	498	-2,0%
Umbria	437	-1,5%
Valle d'Aosta	34	-5,4%

Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Centro Studi Tagliacarne, Unioncamere, OsserMare.

L'analisi provinciale della Blue Economy nel 2024 conferma la forte concentrazione delle attività marittime in alcuni **territori altamente specializzati**. Guardando alle **prime 10 province** per incidenza delle imprese del mare sul totale economia, **La Spezia** si colloca al primo posto (17,7%), grazie a un mix equilibrato tra turismo (11,5%) e cantieristica (3,1%), che riflette una solida vocazione marittima. Seguono **Rimini** (14,0%), con una specializzazione quasi esclusivamente turistica (12,0%), e **Livorno** (13,9%), caratterizzata da una struttura più diversificata tra turismo, portualità e cantieristica. Anche **Venezia** (12,7%) mantiene un ruolo di rilievo, sostenuta dalla funzione portuale e da un turismo consolidato. Nella fascia immediatamente successiva si collocano **Savona** (12,3%) e **Trieste** (12,2%), entrambe con un modello bilanciato tra attività portuali, logistiche e industriali. **Sassari** (10,4%) e **Rovigo** (9,6%) si distinguono invece per specializzazioni settoriali (rispettivamente turismo e filiera ittica). Chiudono la top ten **Vibo Valentia** (9,6%), segnale della crescente valorizzazione delle economie costiere meridionali, e **Genova** (9,3%), che, pur con un'incidenza più contenuta, mantiene un ruolo centrale nel sistema marittimo nazionale anche per numerosità di imprese.

Tabella 3.12 – Top 10 province Blue Economy per incidenza imprese con breakdown per filiera. 2024

Provincia	Totale %	Turismo*	Logistica)	Cantieristica	Ittico	Altri settori**
La Spezia	17,7	11,5	2,6	3,1	0,2	0,3
Rimini	14,0	12,0	0,8	0,3	0,3	0,6
Livorno	13,9	10,0	2,0	1,2	0,3	0,4
Venezia	12,7	8,5	2,5	1,0	0,2	0,5
Savona	12,3	7,5	2,5	1,5	0,3	0,5
Trieste	12,2	6,5	3,5	1,5	0,2	0,5
Sassari	10,4	7,3	1,2	0,6	0,8	0,5
Rovigo	9,6	4,0	1,5	0,5	2,6	1,0
Vibo Valentia	9,6	6,5	1,0	0,3	1,2	0,6
Genova	9,3	5,0	2,5	1,2	0,2	0,4

*Turismo: include alloggio, ristorazione e attività ricreative

**Altri settori: includono estrazioni marine + attività di ricerca/regolazione ambientale

Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Centro Studi Tagliacarne, Unioncamere, OsserMare.

Inoltre, è interessante osservare che quasi un quarto delle imprese dell'Economia del Mare si trovano nelle città metropolitane di Roma (30,5 mila imprese) e Napoli (23,7 mila), grazie soprattutto al forte contributo dato dal Turismo (con rispettivamente oltre 24 mila e 16 mila imprese). Si distinguono anche le città di Venezia, Salerno, Genova e Palermo che ospitano oltre 7 mila imprese.

Tabella 3.13 – Top 10 province per numero imprese Blue Economy (2024) con breakdown per filiera

Provincia	Totale imprese	Turismo*	Logistica	Cantieristica	Ittico	Altri settori**
Roma	30.566	22.500	3.500	1.800	600	2.166
Napoli	23.662	16.800	3.200	1.500	700	1.462
Venezia	9.572	6.000	1.800	900	300	572
Salerno	8.454	5.700	1.200	500	400	654
Genova	7.862	4.200	2.000	900	200	562
Palermo	7.076	4.900	900	400	400	476
Sassari	5.811	4.000	700	300	500	311
Rimini	5.537	4.600	300	200	100	337
Bari	5.513	3.600	900	400	300	313
Messina	5.294	3.700	700	300	300	294

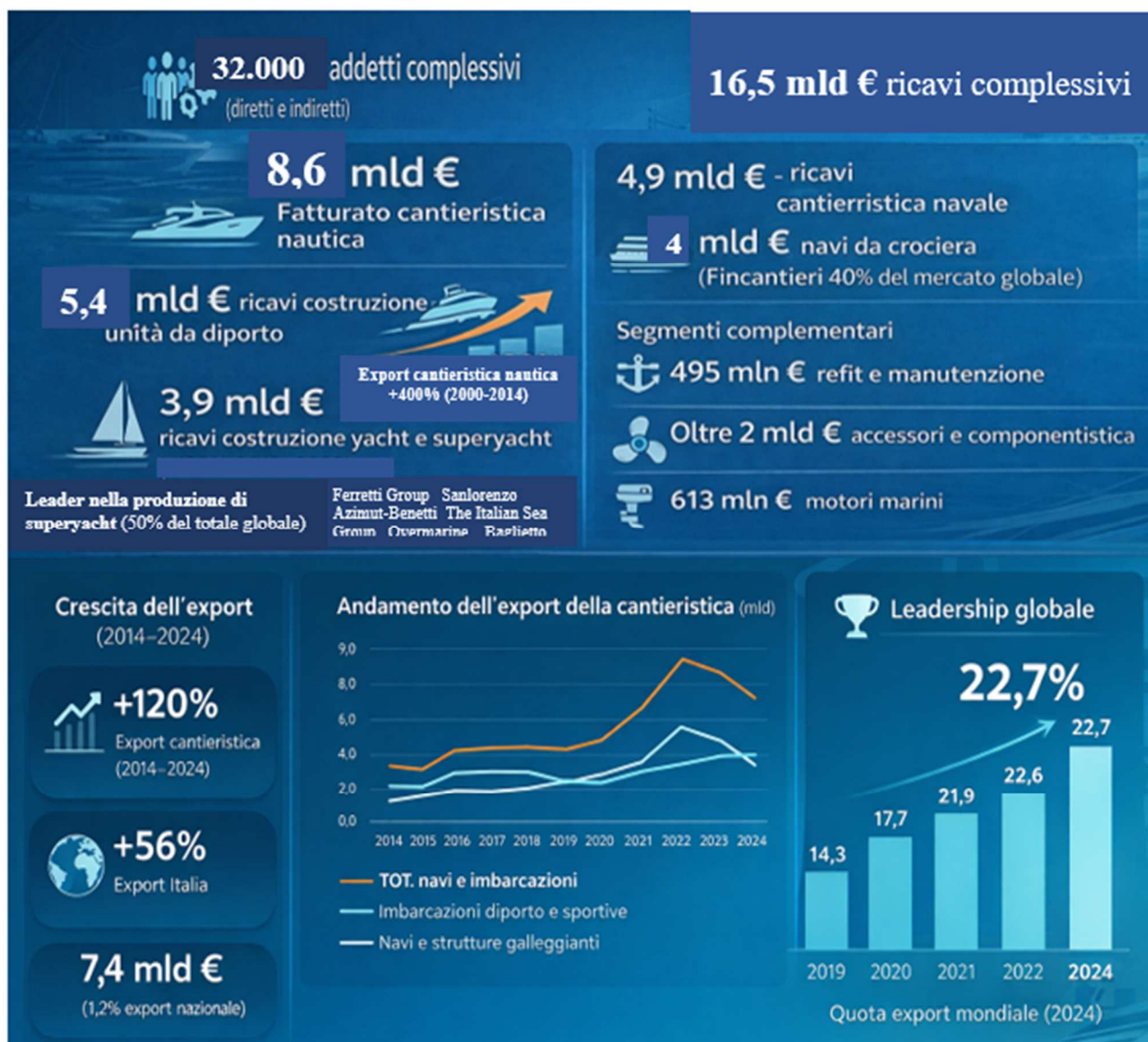
*Turismo: include alloggio, ristorazione e attività ricreative

**Altri settori: includono estrazioni marine + attività di ricerca/regolazione ambientale

Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Centro Studi Tagliacarne, Unioncamere, OsserMare.

4. Focus – La cantieristica in Italia

Figura 4.1 – La cantieristica italiana: leadership globale nella Blu Economy



Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Confindustria Nautica, Unioncamere, OsserMare.

La cantieristica italiana rappresenta una delle filiere più rilevanti della Blue Economy nazionale, caratterizzata da un posizionamento competitivo di assoluta eccellenza sui mercati internazionali. Nel corso dell'ultimo decennio il settore ha evidenziato una crescita significativa che è stata sostenuta da entrambi i principali segmenti della filiera:

- da un lato, la **cantieristica nautica**, che ha beneficiato della forte crescita della domanda globale di yacht e superyacht, soprattutto nel segmento luxury.
- dall'altro, la **cantieristica navale**, trainata dalla domanda internazionale di navi da crociera e unità ad elevata complessità tecnologica.

Secondo le analisi più recenti, il settore nel suo complesso (incluso costruzione, refit e componentistica) genera un volume d'affari superiore ai **16 miliardi di euro**. In particolare, la nautica da diporto e la cantieristica navale rappresentano oltre il **90% delle esportazioni**

complessivo del comparto, confermando la centralità dei segmenti ad alto contenuto tecnologico e di design.

Sul piano occupazionale, il settore continua a mostrare segnali di crescita: nel 2024 gli addetti complessivi hanno raggiunto circa **31.500–32.000 unità** (di cui **oltre la metà nella sola costruzione navale**), in aumento rispetto all'anno precedente. La crescita dell'occupazione riflette non solo l'espansione produttiva, ma anche l'elevata intensità di lavoro qualificato richiesta dalla filiera, che comprende un ampio spettro di professionalità tecniche e specialistiche. La cantieristica nautica si configura infatti come un ecosistema produttivo complesso, articolato in oltre **200 categorie di attività economiche**, che spaziano dalla costruzione navale alla subfornitura (meccanica, elettronica, materiali), fino ai servizi avanzati, al refitting e alla gestione portuale.

La cantieristica nautica italiana

Nel 2024 la cantieristica nautica italiana ha confermato il proprio ruolo di eccellenza all'interno della Blue Economy nazionale, consolidando un posizionamento competitivo di primo piano sui mercati internazionali e rafforzando ulteriormente il contributo del comparto alla crescita industriale ed export del Paese. In un contesto globale caratterizzato da persistenti incertezze geopolitiche, tensioni commerciali e rallentamento della domanda in alcuni segmenti, il settore ha mostrato una significativa capacità di adattamento, mantenendo livelli record di fatturato e una forte proiezione internazionale.

Il dato più rilevante riguarda il valore complessivo della produzione industriale della nautica da diporto, che nel 2024 ha raggiunto i **massimi storici, attestandosi tra gli 8,4 e gli 8,6 miliardi di euro**, in crescita di circa il **+3,2% rispetto al 2023**. Tale risultato conferma la fase di consolidamento successiva al ciclo espansivo post-pandemico, che aveva visto un raddoppio del fatturato nell'arco di quattro anni. La crescita del 2024, pur meno intensa rispetto al biennio precedente, evidenzia la solidità strutturale del comparto e la sua capacità di operare in una fase di "normalizzazione" della domanda internazionale.

Dal punto di vista della composizione del fatturato, emerge con chiarezza il ruolo centrale della cantieristica: il segmento della **costruzione di nuove unità ha raggiunto circa 5,4 miliardi di euro**, rappresentando il principale driver industriale della filiera. Tale dinamica è accompagnata da una fortissima vocazione all'export: le esportazioni della nautica da diporto hanno superato i **4,3 miliardi di euro nel 2024**, in crescita del **+7,5% rispetto al 2023**. Si tratta di valori che collocano stabilmente l'Italia al vertice mondiale per esportazioni nel segmento, rafforzando un primato costruito nel tempo grazie alla combinazione di design, qualità manifatturiera e innovazione tecnologica.

L'evoluzione dell'export conferma inoltre una traiettoria di crescita di lungo periodo particolarmente sostenuta: le esportazioni del settore sono passate da circa **850 milioni di euro nel 2000 a oltre 4,3 miliardi nel 2024**, con un incremento superiore al **+400%**, posizionando la nautica tra i comparti manifatturieri più dinamici della bilancia commerciale italiana. In questo contesto, gli Stati Uniti si confermano uno dei principali mercati di destinazione, in particolare per le unità di dimensione inferiore ai 24 metri, sebbene le recenti incertezze legate alle politiche commerciali e ai dazi abbiano inciso sugli ordinativi, evidenziando la necessità di una crescente diversificazione geografica della domanda.

Dal punto di vista della struttura della domanda, il 2024 conferma una crescente polarizzazione tra segmenti. In particolare, la crescita è stata trainata dalla **fascia alta della gamma e dal segmento dei superyacht**, che continuano a rappresentare il vero punto di forza del sistema produttivo italiano. Al contrario, la **piccola nautica ha registrato una flessione significativa, nell'ordine del -10%**, risentendo di una combinazione di fattori quali l'elevato livello di stock accumulati in alcuni

mercati, il deterioramento della fiducia dei consumatori, l'incertezza macroeconomica e un contesto normativo percepito come complesso e oneroso.

Questa divergenza interna al settore rappresenta uno degli elementi più rilevanti per la lettura congiunturale del comparto. Da un lato, la resilienza e la crescita del segmento premium – meno sensibile alle fluttuazioni cicliche e sostenuto da una domanda globale ad alto reddito – continuano a rafforzare il posizionamento internazionale dell'Italia. Dall'altro, le difficoltà della piccola nautica evidenziano una maggiore esposizione alle dinamiche della domanda domestica e ai fattori macroeconomici, configurando un quadro di crescente dualità all'interno della filiera.

I principali gruppi italiani della cantieristica nautica

Dal lato industriale, il settore presenta un'elevata concentrazione, con i **primi sei gruppi industriali italiani della cantieristica nautica**¹⁵ che hanno prodotto complessivamente **3,5 miliardi di ricavi**, pari al **71% al fatturato complessivo del settore**, connotati da una forte presenza nei mercati globali e livelli di marginalità elevati.

Ferretti Group - Il gruppo Ferretti, con sede a Cattolica (Ravenna) e fondato nel 1968, è il primo in Italia per ricavi, che nel 2023 si sono attestati a 1 miliardo 134 milioni di euro, distribuiti tra yacht fino a 30 metri (491,7 milioni di euro), yacht da 40-43 metri (440,3 milioni di euro) e yacht da 44-95 metri (117,6 milioni di euro). L'EBITDA adjusted del gruppo Ferretti è stato di 169,2 milioni di euro. L'EBITDA margin è stato del 15,2%. I marchi principali includono Pershing, Riva, CRN e Custom Line. Il gruppo ha i suoi stabilimenti produttivi a Sarnico (Riva), Ravenna (Ferretti), Forlì (Wally, Itama, Ferretti), Cattolica (Ferretti), Mondolfo (Itama, Pershing, Custom Line), Ancona (Riva, CRN, Pershing, Custom Line), La Spezia (Riva). La quota di controllo è del gruppo cinese Weichai.

Azimut-Benetti - Il gruppo Azimut-Benetti, con sede ad Agliana (Torino) e fondata nel 1969, è il secondo in Italia per ricavi e il primo al mondo per la costruzione di superyacht. Nel 2023, ha generato un fatturato di oltre 1 miliardo di euro, suddiviso tra yacht da 13 a 38 metri (604,6 milioni di euro), superyacht da 37 a oltre 100 metri (405,4 milioni di euro) e attività di refit (43 milioni di euro). L'EBITDA del gruppo Azimut-Benetti è stato di 173,8 milioni, secondo i dati di Cerved. L'EBITDA margin è stato del 15,1%. Il gruppo ha stabilimenti produttivi ad Agliana (Azimut), Savona (Azimut), Viareggio (Azimut sopra i 24 metri e Benetti dai 24 ai 100 metri), Livorno (Benetti per dai 24 ai 100 metri), Fano (Azimut) e Itajai in Brasile (Azimut).

Sanlorenzo - Il gruppo Sanlorenzo, con sede a Ameglia e fondata nel 1958, è il secondo produttore al mondo di superyacht e il terzo in Italia per ricavi, che nel 2023 sono stati di 840,2 milioni di euro, distribuiti tra yacht da 24 a 40 metri (510,6 milioni di euro), superyacht da 44 a 73 metri (238,3 milioni di euro) e Bluegame (91,3 milioni di euro). L'EBITDA del gruppo Sanlorenzo è stato di 157,8 milioni. L'EBITDA margin è stato del 18,8%. I principali marchi sono Sanlorenzo e Bluegame. Il gruppo ha stabilimenti produttivi a Ameglia (La Spezia), Viareggio, Massa e La Spezia (superyacht).

The Italian Sea Group- Il gruppo The Italian Sea Group, con sede a Marche, nel 2023 ha registrato un fatturato di 360,3 milioni di euro, con una produzione concentrata su imbarcazioni oltre i 50 metri (254,6 milioni di euro), yacht tra 30 e 50 metri (35 milioni di euro) e yacht sotto i 30 metri (28,6 milioni di euro). L'EBITDA del gruppo è stato di 161,9 milioni. L'EBITDA margin è stato del 17%. I principali marchi sono Perini Navi, Admiral, Tecnomar, Picchiotti. Gli stabilimenti sono a Marina di Carrara.

¹⁵ Cipnes e UniOlbia, analisi sui bilanci 2023.

Overmarine - Overmarine, società con sede a Viareggio, nel 2023 ha generato 199,6 milioni di euro di ricavi. Fra i suoi marchi Mangusta. L'EBITDA è stato di 40,1 milioni. L'EBITDA margin è stato del 20%.

Baglietto - Baglietto, con sede alla Spezia, ha avuto un fatturato di 139 milioni. L'EBITDA è stato di 9,1 milioni. L'EBITDA margin è stato del 6,5%.

La cantieristica navale italiana

Accanto alla nautica, la cantieristica navale rappresenta un ulteriore pilastro della filiera, con un forte orientamento verso la costruzione di grandi navi.

Nel 2023:

- il settore ha generato circa **4,9 miliardi di euro di ricavi**;
- il segmento principale è quello delle **navi da crociera** (circa **4 miliardi**), che costituisce una delle specializzazioni distintive dell'industria italiana.

In questo ambito, il ruolo di **Fincantieri** è centrale: il gruppo rappresenta un leader mondiale con circa il **40% del mercato globale delle navi da crociera** e un portafoglio ordini esteso fino al 2030⁶. La componente export è predominante (oltre l'85% dei ricavi), confermando anche per la cantieristica navale la forte proiezione internazionale.

Segmenti complementari: refit, accessori e componentistica

La filiera si caratterizza inoltre per una forte integrazione verticale, che include:

- **refit e manutenzione** (495 milioni di euro nel 2023, +17,8%);
- **accessori e componentistica** (oltre 2 miliardi di euro);
- **motori marini** (circa 613 milioni, con elevata quota export).

Questi segmenti rafforzano la competitività complessiva del sistema, contribuendo a generare un ecosistema industriale altamente specializzato e orientato all'innovazione.

La forte vocazione internazionale

Il successo della cantieristica nautica italiana è strettamente legato alla sua vocazione internazionale. L'export rappresenta circa il **90% della produzione complessiva**, una quota stabile nel tempo che evidenzia la piena integrazione del settore nei mercati globali¹⁶.

L'analisi dell'ultimo decennio evidenzia con chiarezza il rafforzamento strutturale della cantieristica italiana nel panorama internazionale. Il comparto, che include sia la costruzione di navi (commerciali e militari) sia le attività connesse alla nautica da diporto, ha progressivamente ampliato il proprio peso all'interno dell'export nazionale, beneficiando di una domanda globale in espansione e di un elevato posizionamento qualitativo¹⁷.

Nel periodo 2014-2024 le esportazioni del settore hanno registrato una crescita particolarmente sostenuta, con un incremento complessivo prossimo al **+120%**, nettamente superiore rispetto alla dinamica dell'export italiano nel suo complesso (**+56% nello stesso arco temporale**). Nel 2024 il valore delle vendite estere del comparto si è attestato a **7,4 miliardi di euro**, oltre **4 miliardi in più**

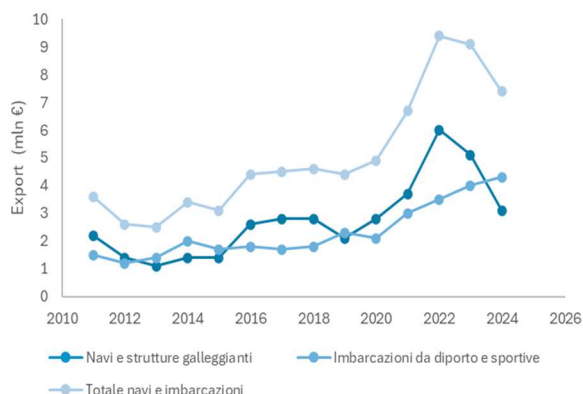
¹⁶ Confindustria Nautica

¹⁷ Commissione Europea, EU Blue Economy Report 2025; UNCTAD, Review of Maritime Transport; OECD, Shipbuilding and Maritime Transport Outlook

rispetto al 2014. Il massimo storico è stato raggiunto nel 2022, con esportazioni superiori a **9,4 miliardi di euro**, a conferma della forte ciclicità legata ai grandi ordini internazionali¹⁸.

Tabella 4.1 – Export italiano della cantieristica e del totale economia (valori assoluti in mld €). 2011–2024

Anno	Navi e strutture galleggianti	Imbarcazioni da diporto e sportive	Totale navi e imbarcazioni	Totale economia
2011	2,2	1,5	3,6	375,9
2012	1,4	1,2	2,6	390,2
2013	1,1	1,4	2,5	390,2
2014	1,4	2,0	3,4	398,9
2015	1,4	1,7	3,1	412,3
2016	2,6	1,8	4,4	417,3
2017	2,8	1,7	4,5	449,1
2018	2,8	1,8	4,6	465,3
2019	2,1	2,3	4,4	480,4
2020	2,8	2,1	4,9	436,7
2021	3,7	3,0	6,7	520,8
2022	6,0	3,5	9,4	626,2
2023	5,1	4,0	9,1	625,9
2024	3,1	4,3	7,4	623,5



Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati ISTAT, Unioncamere, OsserMare

In termini di incidenza sul totale nazionale, la cantieristica ha accresciuto significativamente il proprio ruolo: se nel 2014 rappresentava circa lo **0,8% dell’export italiano**, nel 2024 tale quota è salita all’**1,2%**, riflettendo un rafforzamento competitivo superiore alla media del sistema manifatturiero. La performance positiva è riconducibile sia al segmento delle **navi e strutture galleggianti**, sia a quello delle **imbarcazioni da diporto e sportive**, sebbene con dinamiche differenziate.

Nel complesso, nel periodo 2011–2024:

- le esportazioni di **navi e strutture galleggianti** sono aumentate di circa **+120%**;
- quelle delle **imbarcazioni da diporto e sportive** hanno mostrato una crescita analoga (**+119%**), con una progressiva accelerazione negli anni più recenti.

Questo andamento ha determinato un cambiamento nella composizione interna del settore: nel quinquennio più recente la componente della cantieristica tradizionale ha mantenuto un ruolo rilevante, ma nel **2024 il segmento del diporto è divenuto prevalente**, arrivando a rappresentare circa il **57,9% delle esportazioni complessive del comparto**.

Tabella 4.2 – Composizione settoriale delle esportazioni della cantieristica italiana (quote %). 2011–2024

Anno	Navi e strutture galleggianti (%)	Imbarcazioni da diporto e sportive (%)
2011	59,4	40,6
2012	54,7	45,3
2013	43,7	56,3

¹⁸ ISTAT, Commercio estero; Unioncamere – Centro Studi G. Tagliacarne, OsserMare – Economia del Mare.

Anno	Navi e strutture galleggianti (%)	Imbarcazioni da diporto e sportive (%)
2014	42,0	58,0
2015	45,1	54,9
2016	60,0	40,0
2017	62,1	37,9
2018	60,2	39,8
2019	48,2	51,8
2020	57,2	42,8
2021	55,0	45,0
2022	63,3	36,7
2023	56,1	43,9
2024	42,1	57,9

Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati ISTAT, Unioncamere, OsserMare

L'analisi delle variazioni annuali mette in luce una **marcata volatilità**, tipica dei settori caratterizzati da **commesse pluriennali di elevato valore unitario**. Le dinamiche dell'export risultano infatti fortemente influenzate dal calendario delle consegne e dalla concentrazione degli ordini, soprattutto nel comparto delle grandi navi. Tale elemento non altera tuttavia il trend di fondo, che rimane orientato alla crescita e al consolidamento della presenza italiana sui mercati internazionali.

Tabella 4.3 – Dinamica delle esportazioni della cantieristica italiana (variazioni % annue). 2011-2024

Periodo	Totale navi e imbarcazioni	Navi e strutture galleggianti	Imbarcazioni da diporto e sportive	Totale economia
2012/2011	-28,6	-36,4	-20,0	+3,8
2013/2012	-3,8	-21,4	+16,7	0,0
2014/2013	+36,0	+27,3	+42,9	+2,2
2015/2014	-8,8	0,0	-15,0	+3,4
2016/2015	+41,9	+85,7	+5,9	+1,2
2017/2016	+2,3	+7,7	-5,6	+7,6
2018/2017	+2,2	0,0	+5,9	+3,6
2019/2018	-4,3	-25,0	+27,8	+3,2
2020/2019	+11,4	+33,3	-8,7	-9,1
2021/2020	+36,7	+32,1	+42,9	+19,3
2022/2021	+40,3	+62,2	+16,7	+20,2
2023/2022	-3,2	-15,0	+14,3	-0,1
2024/2023	-18,4	-38,7	+7,5	-0,4

Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati ISTAT, Unioncamere, OsserMare

Posizionamento competitivo internazionale

Nel 2024, la cantieristica navale mondiale si conferma fortemente concentrata in Asia, con **Cina, Corea del Sud e Giappone** che rappresentano complessivamente il **95,2% degli ordini globali di costruzioni navali**, in ulteriore aumento rispetto al 2023 (+0,7 punti percentuali). Tale leadership riflette un vantaggio competitivo strutturale, legato in larga parte alla capacità di offrire produzioni a **costi significativamente inferiori**, spesso riconducibili a pratiche di *pricing* particolarmente aggressive, fino a configurare fenomeni di dumping.

Nel dettaglio, la **Cina** si conferma il primo costruttore mondiale, con una capacità pari a **39,1 milioni di tonnellate lorde**, corrispondente al **54,6% del totale globale**, e una crescita del **+19,0% rispetto al 2023**. Seguono la **Corea del Sud**, con **20,1 milioni di tonnellate** (28,1% del totale; +9,7%), e il **Giappone**, con **9,0 milioni di tonnellate** (12,6%), in lieve contrazione (-9,7%).

Al di fuori del blocco asiatico principale, il resto dei Paesi presenta dimensioni decisamente più contenute. Il **Vietnam** e le **Filippine** si collocano rispettivamente con quote pari all'1,0% e allo 0,9% del totale mondiale.

L'Italia si posiziona al **6° posto a livello globale** ed al **1° posto a livello europeo**, con una capacità pari a **455,6 mila tonnellate lorde** (0,6% del totale), in crescita del **+13,3%** nel 2024 rispetto al 2023. Seguono la **Francia** (0,4%; -11,5%), la **Germania** (0,3%; -34,4%) e la **Finlandia** (0,2%; -38,8%), evidenziando una generale difficoltà competitiva dei cantieri europei nel confronto con i principali player asiatici. Tra gli altri Paesi, si segnala la dinamica particolarmente sostenuta di **Singapore**, che pur con una quota contenuta (0,2%) registra una crescita del **+376,6% rispetto al 2023**.

Tabella 4.4 – Top 10 costruttori mondiali di navi (migliaia di tonnellate lorde, quota % e variazione % vs 2023). 2024

Rank	Paese	Capacità (migliaia t.l.)	Quota % mondo	Var. % vs 2023
1	Cina	39.118,4	54,6%	+19,0%
2	Corea del Sud	20.090,9	28,1%	+9,7%
3	Giappone	9.002,4	12,6%	-9,7%
4	Vietnam	720,9	1,0%	+40,5%
5	Filippine	668,2	0,9%	-17,1%
6	Italia	455,6	0,6%	+13,3%
7	Francia	289,2	0,4%	-11,5%
8	Germania	190,0	0,3%	-34,4%
9	Finlandia	162,2	0,2%	-38,8%
10	Singapore	160,5	0,2%	+376,6%

Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati ISTAT, Unioncamere, OsserMare

Nel complesso, il quadro evidenzia una **fortissima concentrazione geografica della cantieristica navale mondiale** e una crescente polarizzazione competitiva, in cui i Paesi europei, pur mantenendo un posizionamento qualificato in segmenti ad alta complessità tecnologica, risultano marginali in termini di volumi rispetto ai grandi produttori asiatici.

Nonostante rappresenti una quota contenuta della produzione mondiale, l'Italia si colloca ai vertici internazionali nella cantieristica ad alta complessità tecnologica, distinguendosi in particolare nei segmenti a più elevato valore aggiunto, quali i superyacht e le navi da crociera.

Il posizionamento competitivo del Paese si fonda su una forte specializzazione nello sviluppo e nella costruzione di **grandi piattaforme navali ad alta complessità**, che includono navi da crociera, unità specialistiche (ad esempio navi da ricerca o rompighiaccio) e navi militari. A ciò si affianca la leadership nella **navtica da diporto**, soprattutto per quanto riguarda il design e il segmento dei superyacht (imbarcazioni superiori ai 24 metri), dove l'Italia si conferma prima al mondo per numero di ordini, con **572 unità in costruzione al 2025** e una quota di mercato pari al **50,3%**.

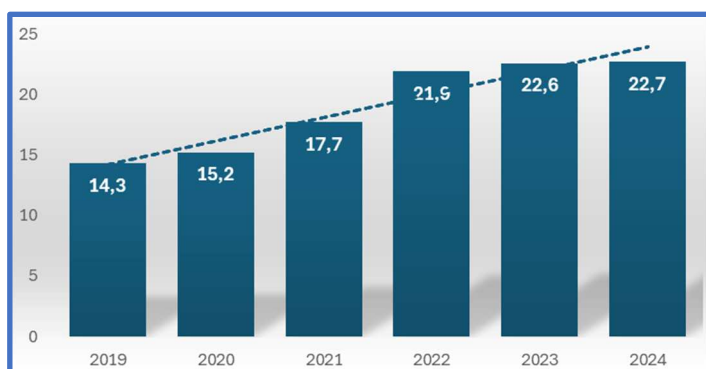
Un elemento distintivo è rappresentato dalla presenza di grandi integratori di sistema, tra cui spicca **Fincantieri**, leader globale nella costruzione di navi da crociera con una quota di mercato di circa il **40%**. Il gruppo ha realizzato **oltre 120 navi dal 1990**, pari a circa il **35% della flotta mondiale attualmente in esercizio**, e dispone di un portafoglio ordini di circa **30 unità**.

Dal punto di vista competitivo, la cantieristica mondiale evidenzia una chiara segmentazione: i principali Paesi asiatici (in particolare Corea del Sud, Cina e Giappone) dominano i segmenti a

maggiore scala produttiva e minore complessità, come le navi bulk, le petroliere e le portacontainer, grazie a vantaggi di costo e capacità industriale. Al contrario, l'Italia e, più in generale, l'Europa, si collocano nella fascia a più elevata complessità tecnologica e dimensionale, concentrandosi su prodotti altamente personalizzati e a maggiore contenuto di innovazione, come le navi da crociera e i superyacht.

In particolare, l'Italia conferma una leadership particolarmente evidente nella nautica da diporto: a partire dal 2022 il Paese è diventato il **primo esportatore mondiale del segmento**, con una quota che ha raggiunto il 21,9%, ulteriormente salita al 22,6% nel 2023 e al **22,7% nel 2024**, consolidando il primato internazionale¹⁹.

Figura 4.2 – Quote di mercato dell'Italia nella nautica da diporto mondiale (incidenza % sul totale export mondiale del comparto). 2019-2024



Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Confindustria Nautica, Agenzia ICE

Questo risultato riflette non solo la qualità della produzione nazionale, ma anche la capacità delle imprese di intercettare una domanda internazionale sempre più sofisticata, orientata a prodotti ad alto valore aggiunto.

Secondo il Global Order Book 2025, l'Italia mantiene la **leadership mondiale nella produzione di superyacht**, con oltre il **50% degli ordini globali** e una presenza dominante tra i principali operatori internazionali²⁰.

Nel contesto di una cantieristica globale dominata dai grandi player asiatici nei segmenti a basso costo, **l'Italia dispone di rilevanti potenzialità di sviluppo** legate al rafforzamento della propria specializzazione nei comparti ad alta complessità tecnologica (navi da crociera, militare e superyacht) e all'estensione della capacità produttiva nazionale. In particolare, emerge un'opportunità strategica nel Mezzogiorno, dove il potenziamento delle infrastrutture portuali e la creazione di nuovi poli cantieristici potrebbero aumentare significativamente il valore aggiunto industriale, anche sfruttando sinergie con la domanda legata alla difesa e alla cantieristica dual-use. **A livello europeo, il nuovo ciclo di investimenti nel settore navale** (sostenuto dai programmi UE e NATO) **apre spazi per una leadership industriale italiana**, rafforzando il ruolo del Paese come primo produttore europeo. Tale traiettoria richiede tuttavia una politica industriale mirata, capace di sostenere la competitività rispetto ai concorrenti asiatici (anche alla luce delle normative green) e di valorizzare driver chiave quali innovazione tecnologica, domanda nei segmenti premium e militari, accesso alle competenze e sviluppo della cooperazione internazionale, in particolare lungo le rotte euro-africane.

¹⁹ Confindustria Nautica, La Nautica in Cifre; Agenzia ICE, Rapporto sul commercio estero.

²⁰ Boat International, Global Order Book 2024-2025

La geografia della cantieristica in Italia: poli produttivi e specializzazioni territoriali

La cantieristica italiana presenta una configurazione territoriale fortemente polarizzata e articolata lungo alcune direttrici costiere e distrettuali ad alta specializzazione, che riflettono la coesistenza di due anime produttive: da un lato la **cantieristica navale commerciale e militare**, dall’altro la **nautica da diporto ad alto valore aggiunto**. Il principale asse della cantieristica pesante si sviluppa lungo il versante tirrenico e adriatico del Centro-Nord, con poli di rilievo internazionale in **Liguria** (Genova, La Spezia), **Friuli-Venezia Giulia** (Monfalcone, Trieste) e **Veneto** (Marghera), dove si concentrano i grandi cantieri legati alla costruzione di navi da crociera, militari e mercantili, con una forte integrazione con la filiera della subfornitura metalmeccanica e impiantistica. In particolare, il polo del Nord-Est rappresenta uno snodo strategico della cantieristica europea, grazie alla presenza di operatori leader globali e alla prossimità ai mercati dell’Europa centrale.

Parallelamente, la **nautica da diporto** si distribuisce secondo una logica più diffusa ma con alcune concentrazioni di eccellenza lungo la fascia tirrenica. La **Toscana** (distretti di Viareggio, Livorno e Massa-Carrara) e la **Liguria** (in particolare l’area della Spezia) costituiscono il cuore della produzione di yacht e superyacht di fascia alta, caratterizzati da elevata personalizzazione, design e contenuti tecnologici. Un ulteriore polo rilevante si colloca nelle **Marche** (area di Ancona e Pesaro), specializzate nella produzione di imbarcazioni da diporto e nella componentistica nautica, con una forte integrazione tra cantieri e rete di PMI.

Nel Mezzogiorno emergono invece specializzazioni più mirate, con **Campania** (area di Napoli e Salerno), **Sicilia e Sardegna** focalizzate prevalentemente nei segmenti del refit, della manutenzione e dei servizi ad alto valore per la nautica di lusso, a conferma di una crescente integrazione del sistema anche lungo la dimensione dei servizi.

Nel complesso, il ranking competitivo riflette un **vantaggio distintivo del modello italiano**, fondato sull’integrazione tra produzione, design, filiera e servizi avanzati, nonché su una marcata vocazione internazionale: in tutte le principali regioni leader, la quota di export si colloca su livelli molto elevati, contribuendo a consolidare il ruolo dell’Italia quale hub globale della cantieristica nautica, in particolare nei segmenti premium.

Tabella 4.5 – Cantieristica nautica in Italia: ranking competitivo regionale. Posizionamento comparato per scala produttiva, export, specializzazione e filiera. Ultimi dati disponibili 2023-2024

Rank	Regione	Scala produttiva	Orientamento export	Specializzazione	Filiera e integrazione	Posizionamento competitivo
1	Liguria	Molto alta	Molto alto	Navi, yacht, refit, navalmeccanica	Molto elevata	Leader globale cantieristica integrata
2	Toscana	Molto alta	Molto alto	Superyacht, custom, design	Molto elevata	Leader mondiale superyacht
3	Friuli-Venezia Giulia	Alta	Molto alto	Navi da crociera	Alta	Leader globale crocieristica
4	Emilia-Romagna	Alta	Alto	Componentistica, yacht, Motor Valley nautica	Molto elevata	Hub industriale di filiera
5	Marche	Alta	Alto	Yacht, produzione seriale, subfornitura	Elevata	Distretto nautico integrato
6	Veneto	Media-alta	Alto	Cantieristica diffusa, refit, componenti	Elevata	Polo diversificato
7	Lombardia	Media	Medio-alto	Componentistica, interni, tecnologia	Molto elevata	Nodo chiave supply chain
8	Campania	Media	Medio	Refit, manutenzione, cantieristica mista	Media	Polo specializzato servizi/refit

Rank	Regione	Scala produttiva	Orientamento export	Specializzazione	Filiera e integrazione	Posizionamento competitivo
9	Sardegna	Media	Molto alto (domanda estera)	Refit, portualità, superyacht services	Media	Hub internazionale servizi luxury
10	Piemonte	Bassa	Medio	Ingegneria, progettazione	Elevata	Supporto tecnologico avanzato
11	Sicilia	Bassa-media	Medio	Cantieristica minore, refit	Media	Polo emergente Sud
12	Lazio / Puglia	Bassa	Variabile	Servizi, cantieristica minore	Media-bassa	Presenza residuale

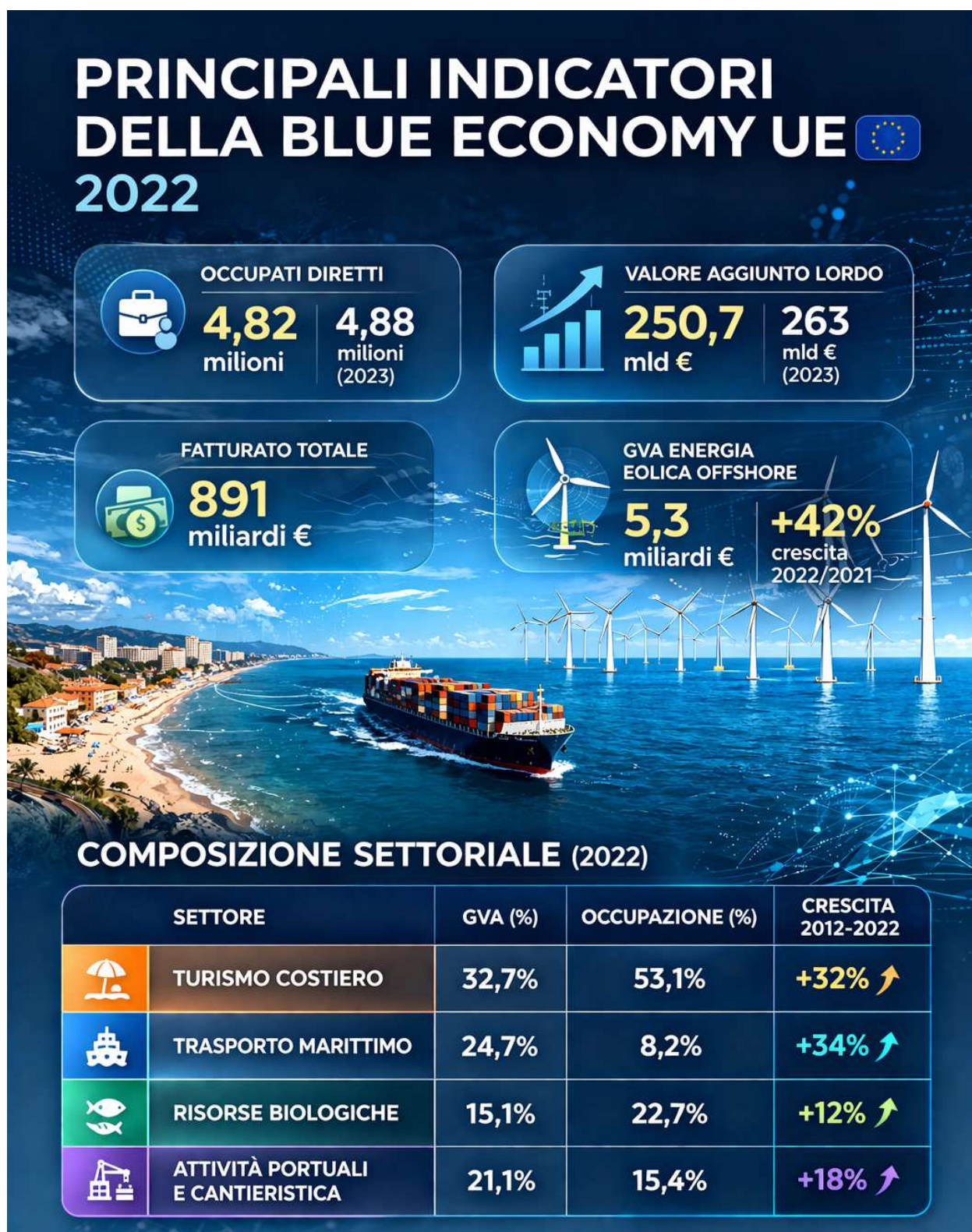
Fonte: Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione

Fonti

- ISTAT, Commercio estero e conti nazionali, varie edizioni
- Unioncamere – Centro Studi Guglielmo Tagliacarne, OsserMare – Economia del Mare, ultime edizioni disponibili
- Agenzia ICE, Rapporti sul commercio estero e internazionalizzazione
- Confindustria Nautica, La Nautica in Cifre, ultime edizioni
- UNCTAD, Review of Maritime Transport
- OECD, Shipbuilding and Maritime Transport Outlook
- Commissione Europea, EU Blue Economy Report 2025
- Elaborazioni Ufficio Studi su dati ISTAT e fonti settoriali
- Cipnes Gallura – UniOlbia (2025)
- Boat International, Global Order Book 2024–2025
- Bilanci Fincantieri
- Cruise Ship Orderbook 2026

5. La Blue Economy in Europa

Figura 5.1- Settori Economici della Blue Economy in Europa



Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Commissione Europea 2025.

I principali indicatori della Blue Economy UE

La traiettoria europea conferma i trend globali: la Blue Economy non è più un insieme di attività tradizionali, ma una piattaforma integrata che comprende turismo costiero, logistica, portualità, shipping, risorse marine, cantieristica ed energie rinnovabili, insieme a filiere emergenti ad alto contenuto tecnologico.

I dati Eurostat per il periodo 2009–2022 evidenziano una dinamica espansiva generalizzata: l'occupazione ha superato i 4,8 milioni di addetti (2,4% del totale UE), il fatturato ha raggiunto circa 891 miliardi di euro, il valore aggiunto si è attestato intorno ai 250 miliardi, pari all'1,7% del PIL dell'Unione. Le stime della Commissione Europea²¹ per il 2023 confermano il trend positivo, con 4,88 milioni di occupati e un valore aggiunto in crescita a 263 miliardi di euro (+5%). La dinamica espansiva è risultata trainata dalla ripresa del turismo costiero, dalla forte crescita del trasporto marittimo e dallo sviluppo dei comparti innovativi, in particolare dell'**energia eolica offshore** (5,3 miliardi di euro di Gross Value Added – "GVA" - nel 2022, +42% rispetto al 2021), insieme alla blue biotechnology, alla desalinizzazione e alla transizione energetica del trasporto marittimo dell'energia marina rinnovabile. Al contrario, si conferma il ridimensionamento strutturale del comparto dell'industria delle estrazioni marine, coerente con gli obiettivi di decarbonizzazione.

Tabella 5.1 – Principali indicatori della blue economy UE

Indicatore UE	Valore
Occupati diretti 2022	4,82 milioni
Occupati stimati 2023	4,88 milioni
Fatturato 2022	890,6 miliardi €
Valore aggiunto lordo 2022	250,7 miliardi €
Valore aggiunto lordo stimato 2023	263 miliardi €
GVA energia eolica offshore 2022	5,3 miliardi €
Crescita GVA energia eolica offshore 2022/2021	+42%

Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Eurostat e Commissione Europea.

Nel complesso, la Blue Economy si configura sempre più come uno spazio di **innovazione, politica industriale e adattamento climatico**, oltre che come insieme di attività tradizionali.

Per l'Italia, questa evoluzione assume una rilevanza strategica: il Mediterraneo resta centrale per traffici e turismo, mentre le specializzazioni nazionali in portualità, cantieristica e turismo costiero possono intercettare le nuove direttrici di sviluppo, a condizione di adeguati investimenti e di una governance efficace.

I settori economici della Blue Economy UE

L'economia blu dell'Unione Europea si configura come un sistema economico complesso e multisettoriale, caratterizzato da una crescente integrazione tra attività tradizionali e comparti emergenti ad alto contenuto tecnologico. Analizzando l'incidenza del valore aggiunto per settore si rileva che il Turismo Costiero concentra quasi un terzo del valore aggiunto (32,7%), davanti al Trasporto Marittimo (24,7%) e alle risorse biologiche (oltre il 15%). Il Turismo Costiero fornisce anche il contributo maggiore dal punto di vista occupazionale dando lavoro ad oltre la metà degli addetti

²¹ Blue Economy Report 2025.

nelle Blue Economy europea (53,1%), seguito dal settore delle Risorse Biologiche (22,7%) e dalle Attività Portuali (8,8%).

Tabella 5.2 – Composizione settoriale della blue economy UE. 2022

Settore	Quota % VA 2022	Quota % Occupazione 2022	Ruolo nella crescita 2012-2022	Caratteristiche
Turismo costiero	32,7	53,1	32% della crescita del VA; 74% della crescita occupazionale	Settore dominante e più sensibile al ciclo economico e climatico
Trasporto marittimo	24,7	8,2	34% della crescita del VA; 4% dell'occupazione	Grande motore di valore, ad alta produttività per addetto. Traino commercio globale.
Risorse biologiche	15,1	22,7	12% della crescita del VA; 9% dell'occupazione	Filiera ampia, alimentare e distributiva, con forte dipendenza dall'import.
Attività portuali	13,2	8,8	9% della crescita del VA; 6% dell'occupazione	Nodo logistico e infrastrutturale della transizione.
Cantieristica	7,9	6,6	9% della crescita del VA; 7% dell'occupazione	Alta specializzazione. Settore spinto da riparazione e difesa.
Risorse non biologiche	4,3	0,4	-1% della crescita del VA; -2% dell'occupazione	Settore in ridimensionamento strutturale.
Energia rinnovabile marina	2,1	0,4	5% della crescita del VA; 2% dell'occupazione	Settore piccolo ma ad altissima crescita (occupazione aumentata di 12 volte).

Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Eurostat e Commissione Europea.

Turismo costiero

Il turismo costiero e marittimo rappresenta il **principale pilastro della Blue Economy europea**, sia in termini di valore aggiunto sia di occupazione, configurandosi come il settore più rilevante e dinamico dell'intero ecosistema marittimo. La sua centralità è confermata sia dal peso strutturale all'interno dell'economia blu sia dalla capacità di trainare la ripresa economica dopo la crisi pandemica.

Nel 2023, le regioni costiere dell'Unione europea hanno registrato oltre **1,4 miliardi di presenze turistiche**, segnando un incremento del +6,4% rispetto al 2022 e superando anche i livelli pre-pandemici del 2019 (+3,5%). Tale dinamica evidenzia non solo il recupero della domanda turistica, ma anche una crescente attrattività delle destinazioni costiere europee nel contesto globale.

Dal punto di vista geografico, la domanda turistica risulta fortemente concentrata in alcuni grandi Paesi mediterranei. In particolare, la Spagna si conferma leader europeo con circa 363 milioni di presenze nelle aree costiere, seguita dall'Italia (238 milioni) e dalla Francia (163 milioni). Questo dato riflette il ruolo strategico del Mediterraneo quale principale bacino turistico europeo, caratterizzato da una forte integrazione tra offerta balneare, patrimonio culturale e infrastrutture di accoglienza. Un ulteriore elemento distintivo del turismo costiero europeo è rappresentato dalla **significativa incidenza della domanda internazionale**. Nel 2023, il **57% delle presenze nelle aree costiere è stato generato da turisti stranieri**, in aumento di circa 3 punti percentuali rispetto all'anno precedente. Tuttavia, emergono forti differenze tra Stati membri: Paesi come Cipro (94%), Croazia e Malta (93%) e Grecia (86%) presentano una fortissima dipendenza dalla domanda estera, mentre economie più grandi come Germania (7%) e Romania (3%) mostrano una prevalenza della domanda domestica.

Dal punto di vista economico, il settore ha registrato nel 2022 un recupero particolarmente marcato. **Il valore aggiunto** lordo (GVA) del turismo costiero ha raggiunto circa **82 miliardi** di euro, con una crescita del +62% rispetto al 2021 e un livello superiore anche al periodo pre-pandemico (81 miliardi

nel 2019). Parallelamente, il **fatturato** complessivo del settore si è attestato a circa **238 miliardi di euro**, mentre il margine operativo lordo ha raggiunto 30,3 miliardi, in crescita dell'84% su base annua. Le stime per il 2023 indicano un ulteriore rafforzamento della performance economica, con un incremento complessivo di circa +14%, confermando il turismo costiero come uno dei principali motori della crescita della Blue Economy europea. Sul fronte occupazionale, il settore presenta un peso ancora più rilevante. Nel 2022 risultavano impiegati circa **2,56 milioni di addetti diretti**, pari a oltre la metà dell'occupazione complessiva della Blue Economy. Il dato segna un aumento del **+31% rispetto al 2021**, evidenziando un forte rimbalzo post-pandemico. Tuttavia, il livello medio delle retribuzioni rimane relativamente contenuto, con una retribuzione annua media pari a circa 20.200 euro, sebbene in crescita del 15% rispetto all'anno precedente. Estendendo l'analisi dei dati agli ultimi dieci anni disponibili di Eurostat (2012-2022), si evince che il Turismo costiero ha incrementato il valore aggiunto generato del +34% e gli occupati del +74%.

Tabella 5.3 – Turismo costiero nella Blue Economy UE: principali indicatori, trend e driver. 2022

Indicatore / Dimensione	Valore / Evidenza	Trend recente	Driver principali
Presenze turistiche costiere	>1,4 miliardi (2023)	+6,4% a/a; +3,5% vs 2019	Ripresa post-pandemia; attrattività destinazioni balneari
Principali Paesi per presenze	Spagna (363 mln), Italia (238 mln), Francia (163 mln)	Concentrazione nel Mediterraneo	Offerta integrata (mare, cultura, infrastrutture)
Quota turisti stranieri	57% media UE	+3 p.p.	Internazionalizzazione della domanda
Picchi domanda estera	Cipro (94%), Croazia/Malta (93%), Grecia (86%)	Elevata dipendenza da turismo internazionale	Specializzazione turistica
Valore aggiunto (GVA)	82 mld € (2022)	+62% su 2021; sopra 2019	Ripresa domanda + effetto prezzi
Fatturato	238 mld € (2022)	Forte recupero post-pandemia	Espansione consumi turistici
Margine operativo lordo	30,3 mld € (2022)	+84% su 2021	Miglioramento redditività
Occupati diretti	2,56 milioni (2022)	+31% su 2021	Ripresa attività + intensità lavoro
Retribuzione media	~20.200 € annui	+15%	Pressioni salariali post-pandemia
Struttura economica	Alloggio, trasporti, altre spese turistiche	Settore composito	Integrazione filiere locali
Performance 2023 (stima)	+14% crescita complessiva	Espansione continua	Domanda internazionale + inflazione
Peso nella Blue Economy	~33% GVA; ~53% occupazione	Settore dominante	Centralità turismo costiero

Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Commissione Europea – EU Blue Economy Report 2025; Eurostat (SBS); EU Tourism Dashboard.

Tra i principali driver di trasformazione del settore emergono tre direttrici fondamentali:

1. Transizione verso il turismo sostenibile - La sostenibilità rappresenta oggi un elemento centrale nella competitività del settore. La domanda turistica mostra una crescente attenzione agli aspetti ambientali: secondo indagini europee, il 43% dei turisti considera l'ambiente naturale un fattore decisivo nella scelta della destinazione, mentre l'82% è disposto ad adottare comportamenti più sostenibili. Dal lato dell'offerta, un numero crescente di imprese (incluse le PMI) sta adottando certificazioni ambientali (come l'EU Ecolabel) e pratiche orientate alla riduzione dell'impatto

ambientale. In questo contesto, la strategia europea per il turismo al 2030 promuove modelli basati su economia circolare, efficienza energetica e gestione sostenibile delle risorse naturali.

2. Digitalizzazione del settore - La digitalizzazione rappresenta un secondo driver chiave di trasformazione. L'utilizzo crescente di piattaforme digitali, applicazioni mobili e tecnologie avanzate (AI, realtà aumentata e virtuale) sta modificando profondamente i modelli di business e le modalità di fruizione turistica. I turisti fanno sempre più affidamento su strumenti digitali per tutte le fasi del viaggio (ricerca, prenotazione, esperienza e condivisione), mentre le imprese sono spinte a rafforzare la propria presenza online e a utilizzare dati e tecnologie per migliorare l'esperienza del cliente e la competitività.

3. Impatti del cambiamento climatico - Il cambiamento climatico rappresenta una delle principali sfide strutturali per il turismo costiero. L'aumento delle temperature, l'innalzamento del livello del mare e la maggiore frequenza di eventi estremi rischiano di compromettere l'attrattiva di molte destinazioni. Le simulazioni di lungo periodo indicano che, in scenari di elevata emissione, alcune regioni costiere europee potrebbero registrare riduzioni significative dei flussi turistici (fino al -9% in alcune aree greche e circa -5% in Paesi come Italia e Spagna).

La sfida per i prossimi anni consiste nel conciliare crescita economica, sostenibilità ambientale e innovazione tecnologica, trasformando il turismo costiero in un modello più resiliente, competitivo e integrato all'interno delle strategie europee di transizione verde e digitale.

Tabella 5.4 – Turismo costiero nella Blue Economy UE: principali indicatori, trend e driver

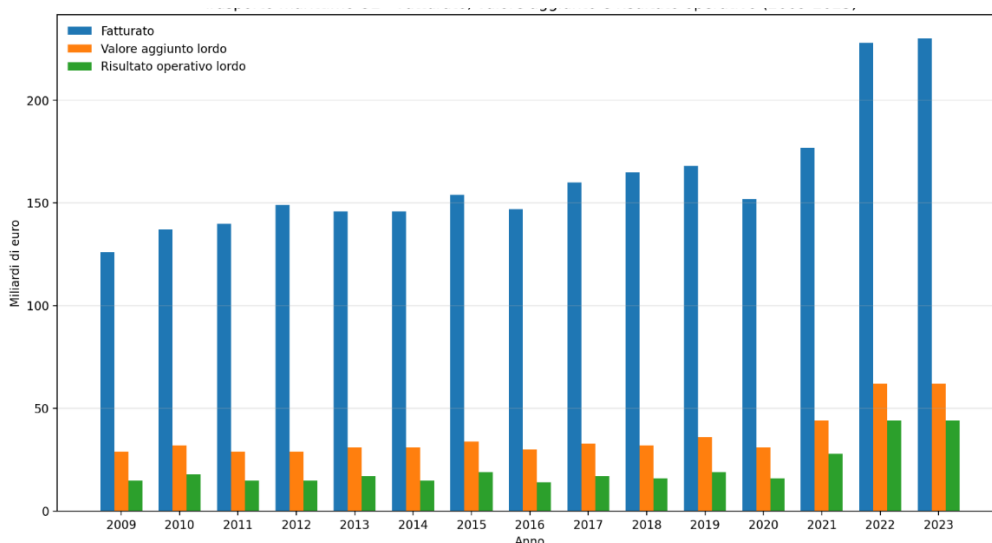
Trend	Descrizione sintetica	Impatto economico
Turismo sostenibile	43% turisti attenti all'ambiente; 82% disponibili a pratiche sostenibili	Nuovi modelli di offerta; maggiore competitività
Digitalizzazione	Diffusione piattaforme, AI, realtà virtuale	Trasformazione modelli di business e marketing
Cambiamento climatico	Rischi su coste, infrastrutture e attrattiva	Impatti negativi su domanda e investimenti

Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Commissione Europea – EU Blue Economy Report 2025; Eurostat (SBS); EU Tourism Dashboard.

Trasporto marittimo

Il **trasporto marittimo** rappresenta una delle componenti più strategiche della blue economy europea, sia per il suo peso economico diretto sia per il ruolo sistemico che svolge nella logistica, nella mobilità e nella resilienza delle catene di approvvigionamento. Nel 2022 il comparto ha generato nell'Unione europea **61,8 miliardi di euro di valore aggiunto lordo**, **43,9 miliardi di risultato operativo lordo** e **228 miliardi di euro di fatturato**, con una crescita molto sostenuta rispetto al 2021; per il 2023 le stime indicano una sostanziale stabilità su livelli elevati, con circa **230 miliardi di fatturato**, **62 miliardi di GVA** e **44 miliardi di risultato operativo lordo**.

Figura 5.2 - Trasporto marittimo UE: fatturato, valore aggiunto e risultato operativo (2009-2023)

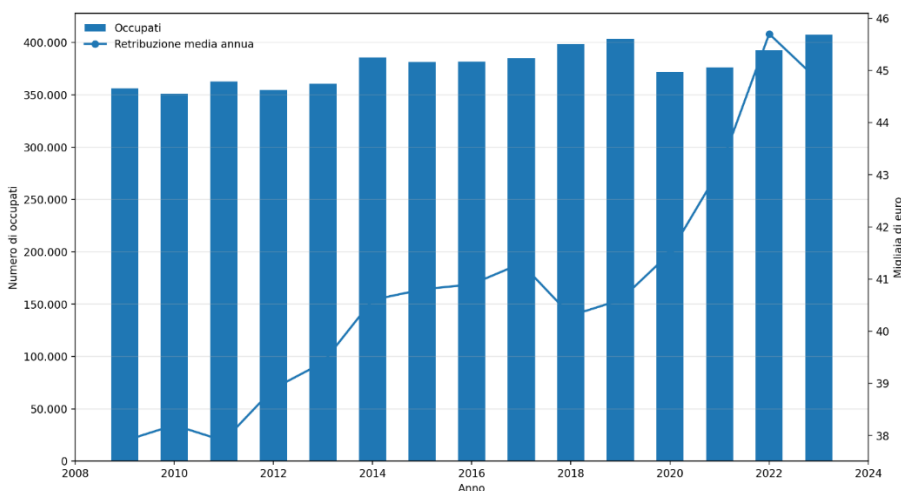


Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Commissione Europea

Anche sul piano occupazionale il settore mantiene una dimensione rilevante, con **quasi 393 mila addetti nel 2022** e una stima di **oltre 407 mila occupati nel 2023**, accompagnati da una retribuzione media elevata, pari a **45,7 mila euro nel 2022** e **44,8 mila euro nel 2023**. modelli operativi, costi e fabbisogni di investimento.

In questa prospettiva, il trasporto marittimo si conferma non solo un settore tradizionale della blue economy, ma uno dei principali snodi attraverso cui passeranno la competitività e la sostenibilità futura del sistema marittimo europeo.

Figura 5.3 - Trasporto marittimo UE: occupati e retribuzione media (2009-2023)



Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Commissione Europea

Sul piano dei traffici, il quadro europeo nel 2023 ha mostrato una flessione del **3,9%** del peso lordo delle merci movimentate nei porti dell'UE, scese a **3,4 miliardi di tonnellate**, in un contesto fortemente condizionato dalle restrizioni ai traffici con la Russia e dalle tensioni geopolitiche. Nonostante ciò, il settore conferma la propria centralità: i **Paesi Bassi**, **l'Italia** e la **Spagna** restano i principali Paesi europei per volumi movimentati, mentre lo **short sea shipping** continua a svolgere una funzione decisiva per l'integrazione commerciale intraeuropea, con **1,6 miliardi di tonnellate** di merci trasportate, di cui il **39% nel Mediterraneo**. Accanto alla funzione economica, il comparto

è oggi investito da profonde trasformazioni strutturali: la riorganizzazione delle rotte a seguito delle crisi geopolitiche, la crescente esposizione ai rischi climatici, la digitalizzazione dei processi logistici e portuali e la decarbonizzazione imposta dal Green Deal e dal pacchetto Fit for 55 stanno ridefinendo modelli operativi, costi e fabbisogni di investimento.

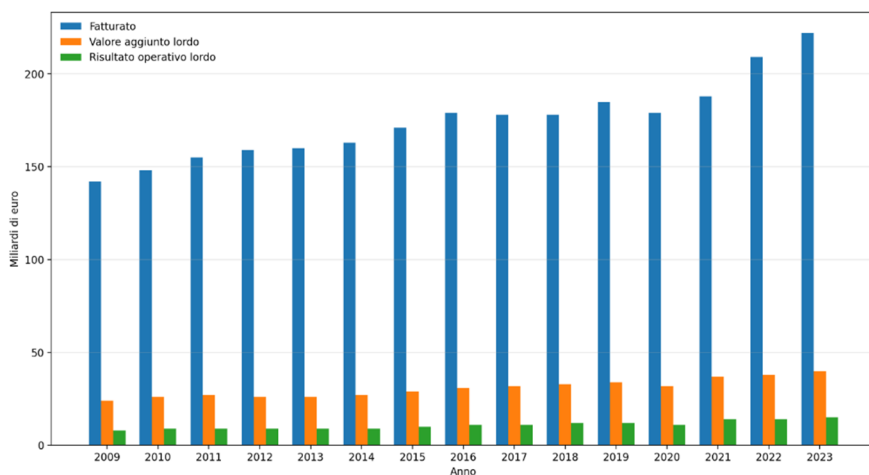
Risorse biologiche

Il settore delle **risorse biologiche marine** rappresenta una componente strutturale della blue economy europea, comprendendo l'insieme delle attività legate allo sfruttamento delle risorse marine rinnovabili lungo l'intera filiera: dalla pesca e acquacoltura (produzione primaria), alla trasformazione industriale, fino alla distribuzione e al consumo finale. In una prospettiva più ampia, il perimetro del settore include anche la **blue biotechnology** e i consumi alimentari fuori casa, evidenziando una crescente integrazione con le filiere agroalimentari e bioindustriali.

Nel contesto globale, l'Unione europea si colloca al settimo posto per produzione di prodotti ittici e dell'acquacoltura, con una quota pari a circa il 2,1% della produzione mondiale. La produzione europea si mantiene sostanzialmente stabile nel lungo periodo, con circa 3,9 milioni di tonnellate di prodotti ittici sbarcati nel 2022 (valore pari a 6,6 miliardi di euro) e circa 1,2 milioni di tonnellate provenienti dall'acquacoltura (valore pari a 4,8 miliardi di euro), che rappresentano circa un quarto della produzione complessiva.

Dal punto di vista economico, il settore ha generato nel 2022 circa 37,9 miliardi di euro di valore aggiunto lordo, in crescita del 4% rispetto al 2021, a fronte di un fatturato pari a circa 209 miliardi di euro. Le stime per il 2023 indicano un ulteriore miglioramento della performance economica, con un fatturato pari a 222 miliardi di euro, valore aggiunto pari a 40 miliardi e risultato operativo lordo pari a 15 miliardi, confermando il recupero post-pandemico e la resilienza del settore.

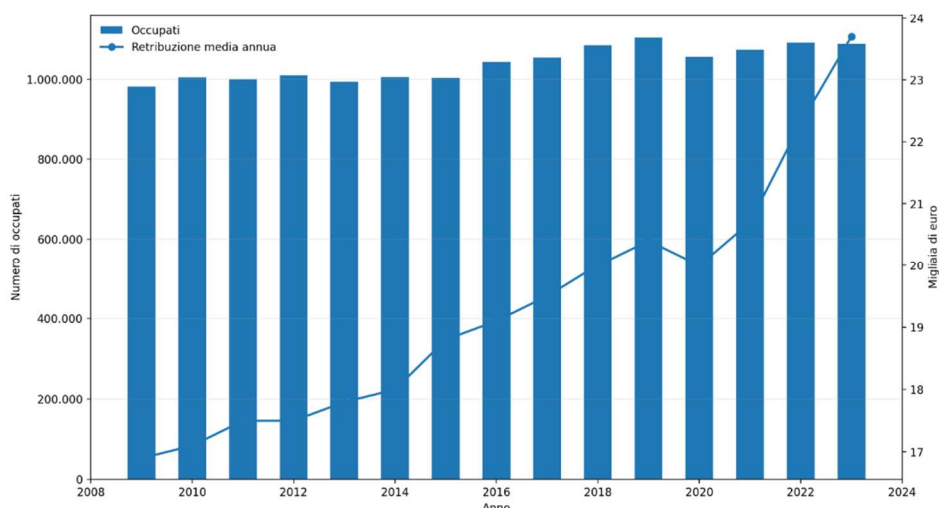
Figura 5.4 - Risorse biologiche marine UE: fatturato, valore aggiunto e risultato operativo



Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Commissione Europea (2009-2023)

Sul piano occupazionale, il comparto si caratterizza per una dimensione rilevante e diffusa: nel 2023 risultano impiegati **oltre 1,08 milioni di addetti**, con una crescita moderata rispetto agli anni precedenti. La **retribuzione media annua**, pari a **23,7 mila euro**, si mantiene significativamente inferiore rispetto ad altri segmenti della blue economy, riflettendo una struttura produttiva più labour intensive e caratterizzata da una forte presenza di piccole imprese e attività tradizionali.

Figura 5.5 - Risorse biologiche marine UE: occupati e retribuzione media (2009–2023)



Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Commissione Europea

Il settore è stato negli ultimi anni fortemente influenzato da shock esogeni, tra cui la pandemia da COVID-19, l'aumento dei costi energetici e l'instabilità geopolitica legata alla guerra in Ucraina, che hanno inciso in particolare sulla pesca, aumentando i costi operativi e comprimendo i margini. Parallelamente, la crescente dipendenza dalle importazioni – con un livello di autosufficienza sceso al **37,5%** nel 2022 – evidenzia una criticità strutturale del sistema europeo, che soddisfa oltre il **60% del consumo interno attraverso prodotti importati**.

In prospettiva, il settore è interessato da importanti traiettorie di trasformazione, legate alla sostenibilità ambientale, alla transizione energetica e all'innovazione tecnologica. Le politiche europee – in particolare la riforma della **Politica Comune della Pesca (PCP)** e le strategie per l'acquacoltura sostenibile – mirano a rafforzare la resilienza della filiera, ridurre la dipendenza dai combustibili fossili e migliorare la tracciabilità e la gestione delle risorse. Tuttavia, persistono sfide rilevanti, tra cui la pressione sulle risorse naturali, la competizione internazionale e la necessità di riconversione tecnologica e professionale del settore.

Attività portuali

Il settore delle **attività portuali** rappresenta una delle infrastrutture economiche più strategiche della blue economy europea, svolgendo un ruolo centrale nell'integrazione commerciale, logistica ed energetica del continente. I porti costituiscono infatti i principali nodi di connessione tra i corridoi di trasporto europei e i mercati globali: circa il **74% delle merci in entrata e in uscita dall'Unione europea viaggia via mare**, confermando la funzione essenziale del sistema portuale nella competitività internazionale dell'economia europea.

Oltre alla movimentazione delle merci, i porti rivestono un ruolo fondamentale nella mobilità delle persone, con **quasi 400 milioni di passeggeri movimentati ogni anno**. Essi rappresentano inoltre infrastrutture chiave per la coesione territoriale, garantendo il collegamento tra aree periferiche, insulari e il continente, e svolgendo una funzione crescente anche come **hub energetici**, sia per le fonti tradizionali sia per le nuove filiere energetiche rinnovabili.

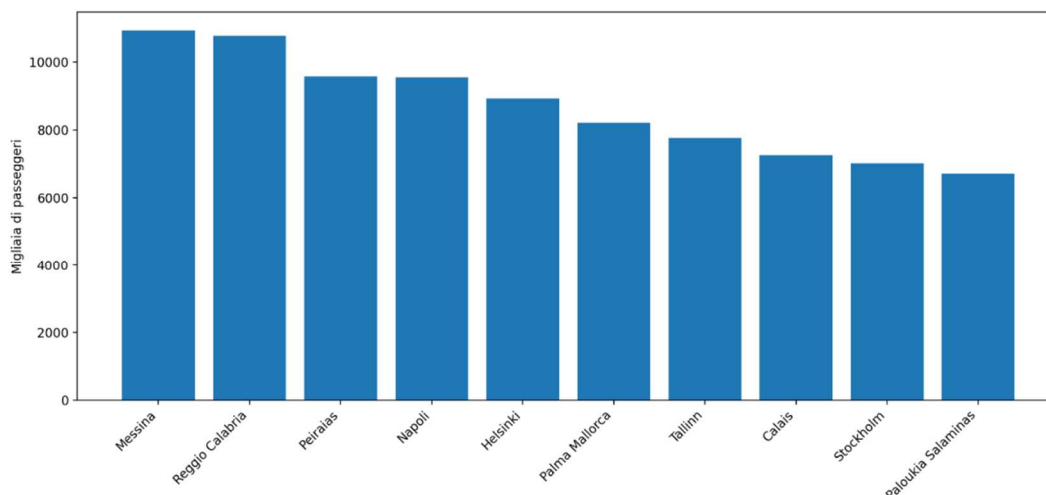
Dal punto di vista economico, il settore ha generato nel 2022 circa **33 miliardi di euro di valore aggiunto**, in aumento del **12% rispetto al 2021** e del **42% rispetto al 2009**, con un fatturato pari a **89,8 miliardi di euro** (+19% su base annua), il più elevato incremento mai registrato. Le stime per il 2023 indicano una prosecuzione della crescita, seppur più moderata, con un fatturato pari a **90,7**

miliardi di euro e un valore aggiunto pari a **33,1 miliardi**, a fronte di una lieve contrazione della redditività.

Sul piano occupazionale, il settore impiega oltre **430 mila addetti**, con una struttura articolata lungo due principali ambiti: le attività di **cargo e logistica (circa il 62% degli occupati)** e i servizi e le infrastrutture portuali, inclusa la costruzione di opere marittime. Il comparto si caratterizza inoltre per una buona qualità del lavoro, con una retribuzione media annua pari a circa **44.700 euro nel 2023**.

Dal punto di vista dei traffici, nel 2023 i porti europei hanno movimentato **3,37 miliardi di tonnellate di merci**, in lieve calo rispetto al 2022 (-0,4%), in un contesto segnato da tensioni geopolitiche e rallentamento degli scambi internazionali. Parallelamente, il traffico passeggeri ha registrato una dinamica positiva, con **395 milioni di passeggeri movimentati (+5,8%)**, a conferma della ripresa della mobilità marittima post-pandemica. In questo contesto, **l'Italia si conferma il principale Paese europeo per traffico passeggeri marittimo**, con oltre **85 milioni di passeggeri**, seguita da Grecia e Danimarca. I porti di Messina e Reggio Calabria ai primi due posti tra i porti europei per traffico passeggeri (rispettivamente con 10,932 milioni e con 10,768 milioni); Napoli si posiziona al quarto posto (con 9,549 milioni).

Figura 5.6 – Top 10 porti UE per traffico passeggeri (migliaia). 2023



Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Commissione Europea

In prospettiva, il settore portuale è al centro di una profonda trasformazione strutturale, guidata da tre direttrici principali:

- **integrazione logistica e digitale**, con lo sviluppo di sistemi interoperabili e piattaforme dati;
- **transizione energetica**, con investimenti in elettrificazione delle banchine (OPS) e combustibili alternativi;
- **sostenibilità e sicurezza**, con nuove normative europee (ETS, FuelEU Maritime, TEN-T, NIS2).

In questo scenario, i porti europei si configurano sempre più come **infrastrutture critiche multifunzionali**, in grado di integrare trasporto, energia e servizi avanzati, rafforzando il loro ruolo nella competitività e resilienza dell'economia europea.

Cantieristica

Il settore della **cantieristica navale e della riparazione** rappresenta una componente ad alto valore strategico e tecnologico della blue economy europea, collocandosi all'intersezione tra industria manifatturiera avanzata, difesa, transizione energetica e innovazione. La flotta battente

bandiera degli Stati membri dell'Unione europea rappresenta circa il **12% della flotta mondiale in termini di numero di unità** e oltre il **14% in termini di tonnellaggio lordo**, confermando il ruolo rilevante dell'Europa nel sistema marittimo globale.

La struttura industriale del settore si basa su circa **150 grandi cantieri navali europei**, attivi nella costruzione di navi civili e militari, piattaforme offshore e attrezzature marittime. Nel 2023 circa **1 nave su 11 a livello globale è stata costruita in un cantiere europeo**, con una specializzazione significativa nei segmenti ad alta complessità tecnologica, come navi da crociera, unità passeggeri e mezzi specializzati (rimorchiatori, draghe, navi da pesca).

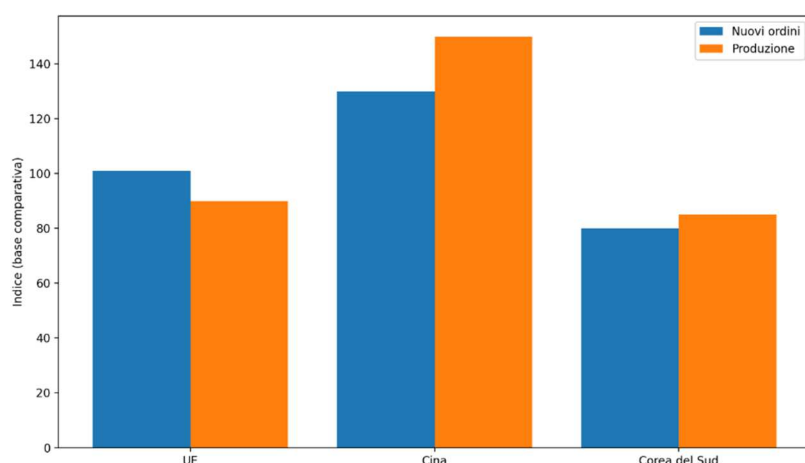
Dal punto di vista economico, il settore ha generato nel 2022 circa **19,9 miliardi di euro di valore aggiunto**, in crescita del **7%** rispetto al 2021, con un fatturato pari a **70,7 miliardi di euro (+5%)** e un risultato operativo lordo pari a **5,2 miliardi di euro (+14%)**. Le stime per il 2023 indicano una ulteriore espansione, con incrementi compresi tra **l'8% e il 10%** dei principali indicatori economici. Il comparto impiega direttamente circa **316 mila addetti**, con una retribuzione media elevata (**46.400 euro annui**), a testimonianza dell'elevato contenuto tecnologico e della specializzazione del lavoro.

La struttura del settore è fortemente concentrata: la cantieristica in senso stretto genera circa **l'85% dell'occupazione** e il **79% del valore aggiunto**, mentre il segmento della componentistica e dei macchinari contribuisce per la restante quota, svolgendo un ruolo cruciale nella filiera industriale.

Dal punto di vista competitivo, il settore europeo si distingue per una forte specializzazione nei segmenti premium e ad alta complessità. In particolare, l'Europa mantiene una leadership globale nella costruzione di **navi da crociera**, con gruppi industriali come **Fincantieri** e **Chantiers de l'Atlantique** che detengono una quota significativa degli ordini mondiali. Nel 2023, l'Italia si è confermata il principale Paese europeo per nuovi ordini, con oltre **2,7 milioni di tonnellate lorde**, rafforzando il proprio posizionamento internazionale.

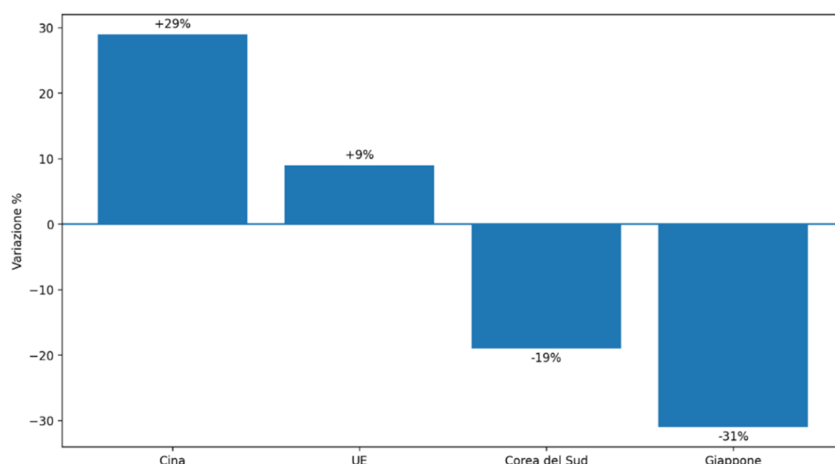
Tuttavia, la cantieristica europea si confronta con una crescente competizione internazionale, in particolare da parte della **Cina** (che consolida la propria leadership globale), e con un contesto geopolitico incerto che influenza le decisioni di investimento nel settore marittimo. In sostanza, la cantieristica europea rimane leader nei segmenti ad alto valore, quella asiatica vince nei volumi.

Figura 5.7- Cantieristica navale globale: confronto tra UE, Cina e Corea del Sud (ordini e produzione). 2023



Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Eurostat

Nel 2023, la dinamica dei nuovi ordini ha evidenziato un forte incremento della Cina (+29% rispetto al 2022) e una tenuta dell'Europa (+9%), che si contrappongono al calo registrato dalla Corea del Sud (-19%) e del Giappone (-31%).

Figura 5.8 - Cantieristica navale globale: dinamica dei nuovi ordini (variazione % su base annua).

Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Eurostat (2023)

In prospettiva, il settore è attraversato da profonde trasformazioni legate alla **transizione energetica e alla sostenibilità ambientale**. Lo sviluppo di navi a zero emissioni, l'adozione di combustibili alternativi (metanolo, ammoniaca, idrogeno) e le attività di **retrofitting** delle flotte esistenti rappresentano driver fondamentali di crescita. In parallelo, la cantieristica è chiamata a ridurre l'impatto ambientale dei processi produttivi e a sviluppare soluzioni innovative lungo l'intero ciclo di vita delle navi, inclusa la fase di riciclo.

Un ulteriore elemento di sviluppo è rappresentato dalla crescente domanda nel comparto della **difesa navale**, sostenuta dall'aumento della spesa militare europea e dalle strategie di rafforzamento dell'autonomia strategica dell'Unione. In questo contesto, la cantieristica navale si configura come una filiera industriale chiave, con rilevanti implicazioni economiche, tecnologiche e geopolitiche per l'Europa.

Le risorse marine non biologiche

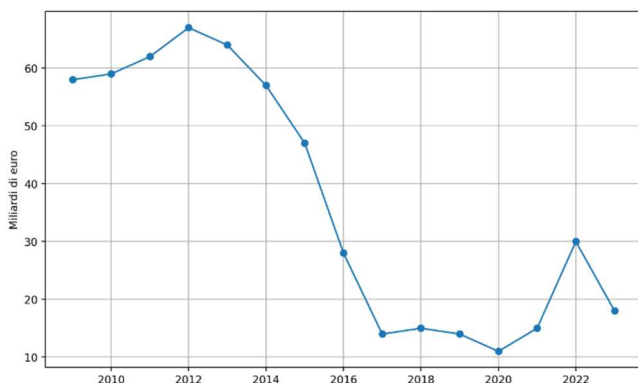
Il settore delle **risorse marine non biologiche** rappresenta una componente tradizionale ma in profonda trasformazione della blue economy europea, comprendendo l'insieme delle **attività estrattive e industriali legate allo sfruttamento di risorse** abiotiche marine, **tra cui idrocarburi** (petrolio e gas), **minerali, sali e acqua** (attraverso processi di desalinizzazione). Si tratta di un comparto storicamente rilevante per la sicurezza energetica dell'Unione europea, ma oggi fortemente influenzato dalle politiche di decarbonizzazione e dalla transizione verso fonti energetiche sostenibili.

Nel 2022, il settore ha generato un valore aggiunto pari a 10,7 miliardi di euro, in forte crescita rispetto ai 4,7 miliardi del 2021, a seguito di un significativo incremento del fatturato (da 15 a 29,6 miliardi di euro) e della redditività (profitti pari a 9,5 miliardi, +2,6 volte su base annua). Tale dinamica è stata in larga parte determinata da fattori congiunturali legati al contesto geopolitico internazionale, in particolare alla guerra in Ucraina, che ha spinto alcuni impianti offshore destinati alla dismissione a riprendere l'attività al fine di rafforzare la sicurezza energetica europea.

Nonostante il rimbalzo registrato nel 2022, il settore evidenzia nel medio-lungo periodo una **tendenza strutturale al ridimensionamento**, soprattutto nel comparto oil & gas offshore. La produzione complessiva è infatti diminuita dell'**11% nel 2022** (da 18.187 a 16.264 ktoe), mentre il numero di piattaforme attive continua a ridursi. Tale dinamica riflette sia l'esaurimento progressivo dei giacimenti maturi sia il calo degli investimenti esplorativi, in linea con gli obiettivi europei di neutralità climatica.

Il grafico dell'andamento del fatturato del comparto oil & gas offshore evidenzia chiaramente il **declino strutturale del settore estrattivo offshore europeo**, con una forte contrazione tra il 2012 e il 2017 e una successiva fase di stabilizzazione su livelli contenuti. Il rimbalzo del 2022 è di natura congiunturale (crisi energetica), mentre il trend di fondo resta **decescente**, coerente con gli obiettivi di decarbonizzazione.

Figura 5.9 - Risorse marine non biologiche UE - Andamento del fatturato oil & gas offshore UE



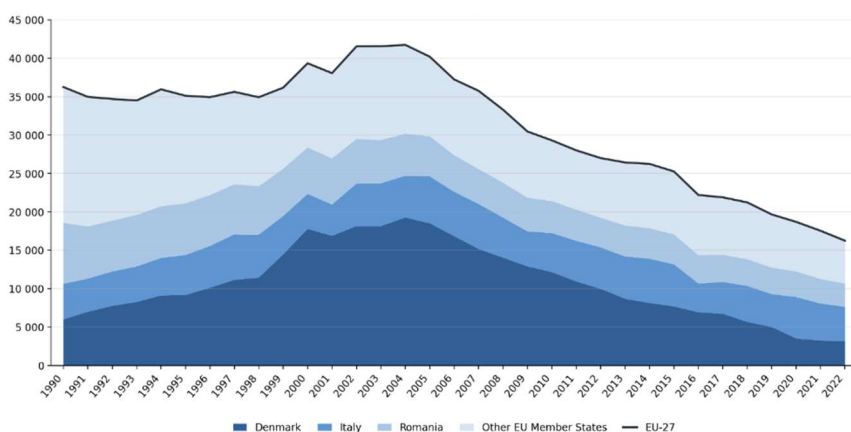
Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Eurostat

La produzione di petrolio greggio nell'Unione europea ha raggiunto nel 2022 il livello più basso di sempre, pari a **16,3 milioni di tonnellate**, rispetto al picco di **41,7 milioni di tonnellate registrato nel 2004**, evidenziando una contrazione complessiva superiore al **60%**.

La produzione è concentrata principalmente in **Italia (4,5 milioni di tonnellate)**, **Danimarca (3,2 milioni)** e **Romania (3,0 milioni)**, prevalentemente in giacimenti offshore.

In prospettiva, la produzione di petrolio greggio nell'Unione europea è attesa continuare a diminuire, con strategie orientate principalmente all'**estensione della vita utile dei giacimenti maturi**, in assenza di nuovi rilevanti sviluppi offshore previsti nel periodo **2025-2028**.

Figura 5.10 - Produzione di petrolio in EU-27: top 3 produttori (migliaia tonnellate).1990-2022



Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Eurostat

Sul piano occupazionale, il settore mostra una contrazione significativa: gli addetti sono passati da circa **37 mila nel 2009 a meno di 17 mila nel 2022**, con una ulteriore riduzione nel 2023 fino a circa **15.800 unità**, riflettendo la progressiva transizione energetica. Contestualmente, la retribuzione media annua ha mostrato una crescita significativa, raggiungendo circa **72 mila euro nel 2023**, a testimonianza dell'elevata specializzazione del lavoro e della riduzione della base occupazionale.

La struttura del settore evidenzia una forte concentrazione nel comparto del **gas naturale**, che nel 2022 ha generato circa il **69% del valore aggiunto**, seguito dal petrolio (17%) e dalle attività di

supporto. Emergono inoltre nuovi segmenti, come la **desalinizzazione**, che rappresenta un ambito in espansione soprattutto nei Paesi mediterranei, con una capacità installata in crescita (+43% dal 2009 al 2023) e un ruolo crescente nella gestione delle risorse idriche, in particolare per usi civili, turistici e industriali.

In prospettiva, il settore è caratterizzato da una duplice dinamica: da un lato il progressivo declino delle attività estrattive tradizionali, dall'altro lo sviluppo di nuove filiere legate alla sicurezza energetica, alla gestione sostenibile delle risorse naturali e all'innovazione tecnologica (desalinizzazione, estrazione mineraria offshore, economia circolare).

Tuttavia, permangono rilevanti criticità ambientali, in particolare legate agli impatti sugli ecosistemi marini e alle emissioni associate ai processi estrattivi e industriali, che rendono necessaria una regolamentazione sempre più stringente e un approccio integrato alla sostenibilità.

Nel complesso, le risorse marine non biologiche si configurano come un settore in transizione, destinato a ridimensionarsi nei segmenti tradizionali ma a mantenere un ruolo strategico nella fase di passaggio verso un modello energetico più sostenibile e resiliente.

Le energie rinnovabili marine

Il comparto delle **energie rinnovabili marine** rappresenta uno dei principali driver di sviluppo della blue economy europea, assumendo un ruolo centrale nel processo di decarbonizzazione e nella ridefinizione del mix energetico dell'Unione. Il settore comprende principalmente l'**energia eolica offshore**, oggi unica tecnologia pienamente sviluppata su scala industriale, e le **altre forme di energia oceanica** (moto ondoso, maree, gradiente salino e conversione termica), ancora in fase di sviluppo ma caratterizzate da elevato potenziale tecnologico e industriale.

L'energia eolica offshore costituisce il segmento più avanzato e rilevante. A partire dai primi impianti dimostrativi dei primi anni 2000, il settore ha registrato una crescita significativa, raggiungendo una **capacità installata cumulata pari a 18,9 GW nel 2023**, salita a circa **21,2 GW nel 2024**, con nuove installazioni annuali superiori ai 2 GW. L'Unione europea si conferma tra i leader globali del comparto, con una filiera industriale altamente sviluppata e una forte presenza di operatori europei anche nei mercati internazionali.

Dal punto di vista economico, il settore ha generato nel 2022 un **valore aggiunto superiore a 5,3 miliardi di euro** (+42% rispetto al 2021), a fronte di un fatturato pari a circa **25 miliardi di euro** e profitti lordi pari a **4,1 miliardi** (+56%). Le stime preliminari per il 2023 indicano una ulteriore espansione, con un rafforzamento della maturità industriale del comparto.

Sul piano occupazionale, il settore presenta una struttura altamente concentrata e specializzata. Nel 2022 gli occupati diretti sono pari a circa **17.300 unità**, salite a **18.400 nel 2023**, con una retribuzione media elevata (oltre **71 mila euro annui**). La distribuzione geografica evidenzia una forte concentrazione in pochi Paesi: **Germania (69% degli occupati)**, seguita da **Danimarca (12%)**, **Paesi Bassi (10%)** e **Belgio (9%)**, riflettendo la localizzazione delle principali infrastrutture e della filiera industriale. A livello funzionale, il **59% degli occupati è impiegato nella produzione di energia**, il **28% nella distribuzione** e il restante **13% nella trasmissione**.

Le stime più ampie sulla filiera indicano un impatto occupazionale significativamente superiore: secondo 4C Offshore, nel 2024 il settore eolico offshore ha sostenuto circa **47.000 occupati equivalenti a tempo pieno (FTE)** nell'Unione europea, di cui **28.000 diretti**, evidenziando l'importanza delle attività indirette lungo la catena del valore.

Anche la distribuzione del valore aggiunto riflette una forte concentrazione geografica e funzionale: nel 2022, **Germania (57%)**, **Danimarca (19%)**, **Paesi Bassi (13%)** e **Belgio (11%)** rappresentano i principali contributori. Dal punto di vista delle attività, la **produzione di energia genera il 68% del valore aggiunto**, seguita dalla distribuzione (20%) e dalla trasmissione (12%).

Nel medio-lungo periodo, il settore è sostenuto da obiettivi estremamente ambiziosi: l'Unione europea prevede di installare circa **111 GW di capacità offshore entro il 2030** e **317 GW entro il 2050**, contribuendo al raggiungimento di una quota del **42,5% di energia rinnovabile** nel mix energetico. Il recente **Net Zero Industry Act** rafforza ulteriormente il quadro di policy, incentivando la produzione europea di tecnologie strategiche e consolidando il posizionamento dell'UE nella competizione globale.

Dal punto di vista tecnologico, il settore è caratterizzato da una crescente evoluzione. Accanto agli impianti tradizionali a fondazioni fisse, si sta affermando l'**eolico offshore galleggiante**, che consente lo sfruttamento di aree marine più profonde e amplia significativamente il potenziale installabile. Tuttavia, questa tecnologia presenta ancora costi elevati e un livello di maturità inferiore, con la piena commercializzazione attesa nella metà degli anni '30.

Un elemento cruciale per lo sviluppo del settore è rappresentato dalle **infrastrutture di rete offshore**, in particolare i sistemi ad alta tensione in corrente continua (HVDC), sempre più sviluppati attraverso modelli coordinati e contratti pluriennali. Tuttavia, la crescente domanda globale e le tensioni nelle catene di approvvigionamento stanno determinando un allungamento dei tempi di realizzazione delle infrastrutture.

Parallelamente, il comparto delle **energie oceaniche** rappresenta una frontiera emergente. Nonostante il limitato livello di capacità installata (circa **2,8 MW nel 2024** per le tecnologie emergenti), l'Europa detiene circa **la metà della capacità globale** e mantiene una posizione di leadership tecnologica. Le principali tecnologie includono:

- energia mareomotrice (tidal)
- energia del moto ondoso (wave)
- energia da gradiente salino (osmosi)
- conversione termica oceanica

Tuttavia, la diffusione su larga scala è ancora limitata da **costi elevati (costo livellato dell'energia tra 110 e 750 €/MWh)**, incertezza tecnologica e un quadro regolatorio in evoluzione. Il settore è attualmente sostenuto da importanti investimenti pubblici e privati, con finanziamenti europei (Horizon, Innovation Fund) e un crescente coinvolgimento di venture capital e grandi operatori energetici.

Nel complesso, il comparto delle energie rinnovabili marine si configura come uno dei pilastri strategici della blue economy europea, con un forte potenziale di crescita industriale, occupazionale e territoriale. La sua evoluzione sarà determinante non solo per il raggiungimento degli obiettivi climatici, ma anche per il rafforzamento dell'autonomia energetica e della competitività industriale dell'Unione.

6. Il posizionamento dell'Italia nel quadro europeo

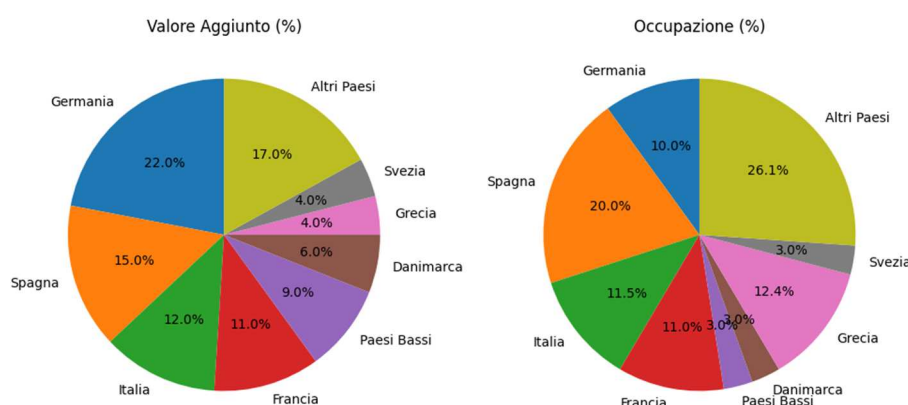
Figura 6.1- Italia nella Blue Economy UE. 2022



Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Commissione Europea

Nel confronto europeo, l'Italia presenta un profilo di assoluto rilievo. Secondo le elaborazioni basate sui dati del **EU Blue Economy Report 2025 (Commissione Europea)** e dell'**EU Blue Economy Observatory**, l'Italia si colloca al **terzo posto nell'Unione Europea per contributo al valore aggiunto (12%)**, dopo Germania (22%) e Spagna (15%). Il nostro Paese si piazza al **terzo posto anche per occupazione (11,5%)**, dopo Spagna (20%) e Grecia (12,4%).

Figura 6.2 – Contributo dei principali Paesi alla Blue Economy UE (valore aggiunto e occupazione, %). 2022



Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Commissione Europea – EU Blue Economy Report 2025

L’Observatory evidenzia inoltre che l’Italia ha **completamente recuperato la contrazione registrata nel 2020**, con il valore aggiunto della blue economy che nel 2022 è tornato sui massimi dal 2009.

Il contributo alla blue economy europea si concentra nei grandi Stati membri, ma con modelli di specializzazione differenti. In particolare:

- **Germania e Paesi Bassi** - sistemi ad alta produttività e forte componente logistica-industriale;
- **Spagna e Grecia** - economie a elevata intensità occupazionale, trainate dal turismo
- **Italia** - modello **ibrido e diversificato**. L’occupazione appare più distribuita rispetto ad altri Paesi, segnalando una maggiore diversificazione produttiva. Dal punto di vista settoriale, questa articolazione evidenzia una peculiarità del modello italiano: la blue economy non si esaurisce nella dimensione turistica, ma integra una **base logistica-portuale e industriale più solida rispetto ad altri Paesi mediterranei**, contribuendo a rafforzare il ruolo strategico del Paese nel contesto europeo e mediterraneo.
- **Francia** - struttura equilibrata tra servizi e industria.

Tabella 6.1 – Posizionamento complessivo dei principali Paesi UE nella Blue Economy (2022)

Paese	Quota VA UE (%)	Quota occupazione UE (%)	Posizione VA	Posizione occupazione	Caratteristiche distintive
Germania (DE)	22	10	1°	4°	Leadership in porti, shipping e filiere industriali
Spagna (ES)	15	20	2°	1°	Elevata intensità occupazionale (turismo costiero)
Italia (IT)	12	11,5	3°	3°	Forte integrazione tra turismo, logistica e industria
Francia (FR)	11	11	4°	4°	Struttura equilibrata tra servizi e industria
Paesi Bassi (NL)	9	3	5°	6°	Hub europeo (Rotterdam), alta produttività
Danimarca (DK)	6	3	6°	6°	Leadership in shipping ed energia offshore
Grecia (EL)	4	12,4	7°	2°	Elevata incidenza occupazionale
Svezia (SE)	4	3	6°	6°	Specializzazione in cantieristica e servizi

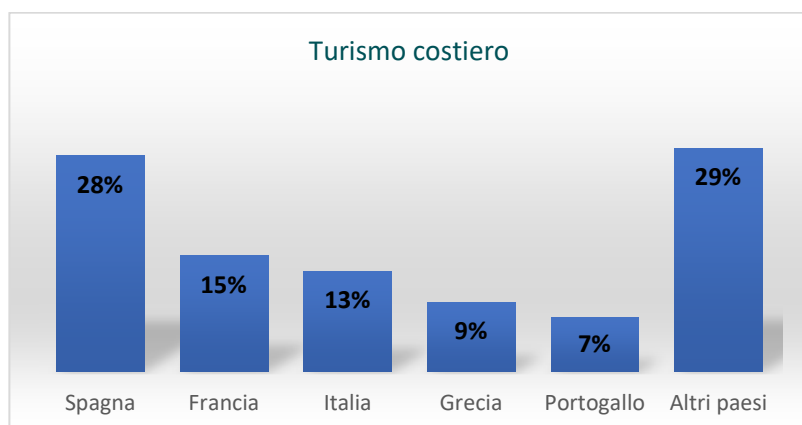
Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Commissione Europea – EU Blue Economy Report 2025

L’Italia si colloca tra i principali attori della Blue Economy europea, con un posizionamento articolato e fortemente differenziato a livello settoriale. L’analisi dei principali comparti evidenzia come il

nostro Paese sia sempre tra le prime cinque posizioni per contributo al valore aggiunto complessivo europeo. L'Italia si caratterizza per un modello specializzato nei servizi marittimi e nelle attività industriali ad alto valore aggiunto, a fronte di una presenza più limitata nei segmenti energetici offshore.

Nel comparto del **turismo costiero** l'Italia si posiziona al **terzo posto per occupazione** con una quota pari al **10% del totale UE**, dietro Spagna (26%) e Grecia (18%), e al **terzo posto** anche per **valore aggiunto** con il **13%**, dietro a Spagna (28%) e Francia (15%). Il settore si caratterizza per una forte intensità di lavoro e una rilevante integrazione con le attività di servizi (ristorazione, trasporti), che nel complesso rappresentano oltre la metà della catena del valore. L'Italia può contare su una delle principali dotazioni costiere in Europa: 4° posto per rapporto coste/superficie (25,2 m/km²), 2° posto per km di costa (7.914 km), con un forte contributo delle regioni insulari (Sardegna: **1.897 km**, Sicilia: **1.652 km**). Questo posizionamento rappresenta un vantaggio competitivo di base per lo sviluppo del turismo marittimo. Il Turismo costiero italiano può contare un numero di porti turistici e funzionali (**552 porti**), grazie soprattutto a Sicilia (**142 infrastrutture**), Sardegna (**118**), Liguria e Campania (**70**): l'Italia si posiziona al **6° posto in Europa** per numero di porti e al **4° per capacità ricettiva nautica (162 mila posti barca)**.

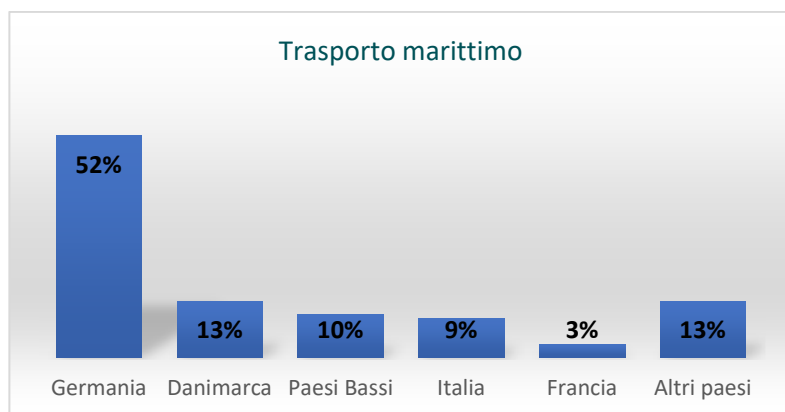
Figura 6.3 – Valore aggiunto lordo del settore del Turismo costiero per Paese UE. 2022



Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Commissione Europea – EU Blue Economy Report 2025

Nel **trasporto marittimo**, l'Italia risulta il **quarto Paese europeo per valore aggiunto**, con una quota pari al **9%** (che però è significativamente inferiore rispetto alla Germania, che concentra oltre la metà del valore aggiunto del settore).

Figura 6.4 – Valore aggiunto lordo del settore del Trasporto marittimo per Paese UE. 2022

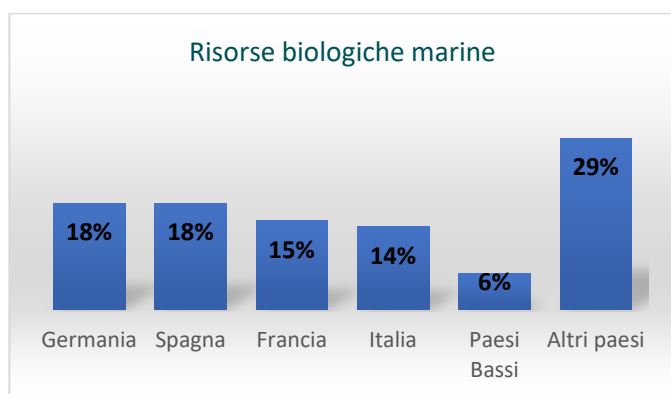


Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Commissione Europea – EU Blue Economy Report 2025

L'Italia è **leader europeo nel traffico crocieristico** con **13,4 milioni di passeggeri** (2023) e con **9 porti che rientrano tra i top 20 del Mediterraneo**: il porto di **Civitavecchia 2° in Europa** con **3,46 milioni di passeggeri** (+47,9% del traffico tra il 2016 ed il 2024).

Nel comparto delle **risorse biologiche marine** (pesca, acquacoltura e trasformazione), l'Italia si colloca al quarto posto tra i Paesi europei, con il **14% sia dell'occupazione sia del valore aggiunto**. Tale posizionamento riflette una filiera consolidata e diffusa territorialmente, ma con livelli di produttività medi inferiori rispetto ai principali competitor (Germania e Spagna), che presentano quote più elevate di valore aggiunto.

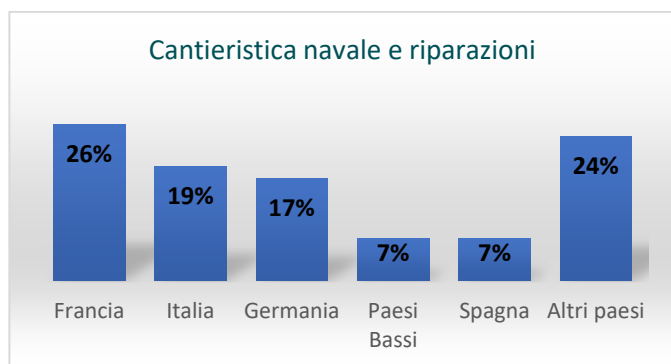
Figura 6.5 - Valore aggiunto lordo del settore delle Risorse biologiche marine per Paese UE. 2022



Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Commissione Europea – EU Blue Economy Report 2025

Un elemento distintivo del modello italiano emerge con particolare evidenza nella **cantieristica navale**, dove l'Italia si posiziona tra i leader europei e globali. Il Paese rappresenta il **secondo attore europeo per valore aggiunto** (19%), dopo la Francia (26%), e detiene una **leadership mondiale nel segmento ad alto valore delle navi da crociera**.

Figura 6.6 – Valore aggiunto lordo del settore della Cantieristica e delle riparazioni per Paese UE. 2022



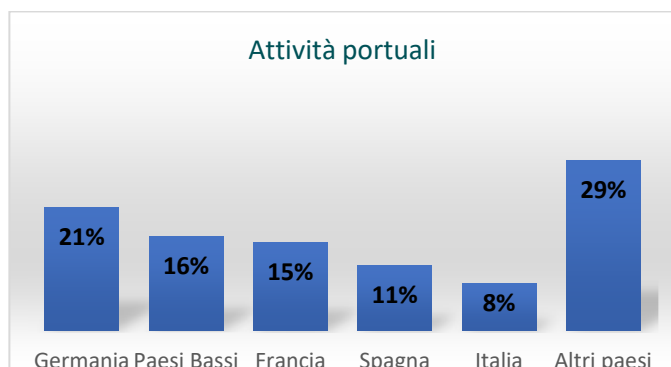
Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Commissione Europea – EU Blue Economy Report 2025

In particolare, il gruppo **Fincantieri** controlla circa il **45% del portafoglio ordini globale** nel settore crocieristico, confermando una specializzazione industriale avanzata basata su capacità ingegneristiche, integrazione di filiera e posizionamento su prodotti complessi.

Nel settore delle **attività portuali**, invece, l'Italia mostra un **posizionamento più intermedio**. I principali Paesi europei (Germania, Paesi Bassi, Francia e Spagna) concentrano circa la metà del **valore aggiunto** del settore, mentre l'Italia contribuisce con una quota più contenuta, pari a circa

l'8%. Ciò riflette una minore integrazione logistica e un ritardo nello sviluppo di grandi hub portuali rispetto ai principali competitor del Nord Europa.

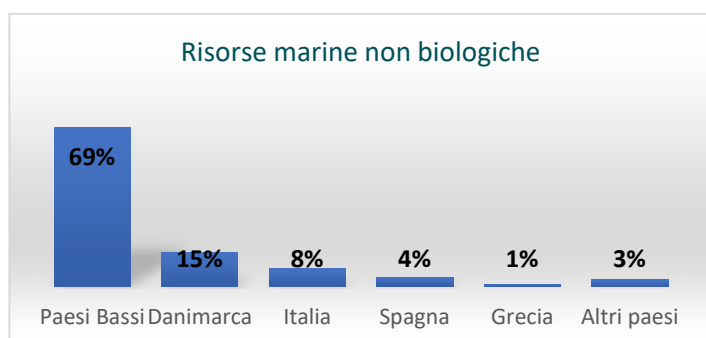
Figura 6.7 – Valore aggiunto lordo del settore delle Attività portuali per Paese UE. 2022



Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Commissione Europea – EU Blue Economy Report 2025

Infine, nel comparto delle **risorse marine non biologiche** (oil & gas offshore), l'Italia presenta un **ruolo marginale in termini di valore aggiunto** (circa **8%**), ampiamente dominato da Paesi come Paesi Bassi e Danimarca, che insieme rappresentano oltre l'80% del valore aggiunto del settore.

Figura 6.8 – Valore aggiunto lordo del settore delle Risorse marine non biologiche per Paese UE. 2022



Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Commissione Europea – EU Blue Economy Report 2025

Analogamente, nelle **energie rinnovabili marine** (in particolare eolico offshore), **il contributo italiano risulta limitato**, in un contesto fortemente concentrato nei Paesi del Nord Europa (Germania, Danimarca, Paesi Bassi), che guidano sia in termini di occupazione sia di valore aggiunto.

Tabella 6.2 – Posizionamento dell'Italia nella Top 5 settoriale della Blue Economy europea per occupazione e valore aggiunto (quota %). 2022

Settore	Posizione Italia	Occupazione	Valore Aggiunto
Turismo costiero	3° per occupazione e VA	10%	13%
Trasporto marittimo	4° per VA	-	9%
Risorse biologiche	4° per occupazione e VA	14%	14%
Cantieristica	2° UE / Leader globale	15%	19%
Porti	5° posto per VA	-	8%
Risorse non biologiche	5° posto per occupazione 3° posto per valore aggiunto	11%	8%

Fonte: elaborazione Ufficio Studi, Ricerche e Innovazione su dati Commissione Europea – EU Blue Economy Report 2025

Nel complesso, emerge un modello di specializzazione della Blue Economy italiana caratterizzato da:

- forte presidio nei **servizi (turismo, trasporto)**
- leadership nelle **attività industriali ad alto valore (cantieristica)**
- ruolo significativo nelle **filiere tradizionali (pesca)**
- ritardo nei **settori energetici offshore e innovativi.**

INDICE DELLE FIGURE

Figura 2.1 – Global Economy 5

Figura 3.1 – Dimensione e dinamica della Blue Economy in Italia 8

Figura 3.2 – Dimensione della Blue Economy italiana. Valore aggiunto diretto e indiretto (valori assoluti e incidenze % sul totale economia). 2023..... 9

Figura 3.3 – Settori della Blue Economy in Italia - Valore aggiunto prodotto, attivato sul resto dell’economia e relativo moltiplicatore. 2023 10

Figura 3.4 – Blue Economy italiana: composizione settoriale delle imprese. Quota sul totale delle imprese blu (%). 2023 12

Figura 3.5 – Blue Economy italiana: andamento delle esportazioni (valori assoluti in mln €). 2012-202413

Figura 3.6 – Distribuzione territoriale della Blue Economy. Incidenza della Blue Economy sul totale delle imprese (%) dell’area. 2024..... 15

Figura 4.1 – La cantieristica italiana: leadership globale nella Blu Economy21

Figura 4.2 – Quote di mercato dell’Italia nella nautica da diporto mondiale (incidenza % sul totale export mondiale del comparto). 2019-2024 28

Figura 5.1- Settori Economici della Blue Economy in Europa 31

Figura 5.2 – Trasporto marittimo UE: fatturato, valore aggiunto e risultato operativo (2009-2023)..... 36

Figura 5.3 - Trasporto marittimo UE: occupati e retribuzione media (2009-2023) 36

Figura 5.4 - Risorse biologiche marine UE: fatturato, valore aggiunto e risultato operativo..... 37

Figura 5.5 - Risorse biologiche marine UE: occupati e retribuzione media (2009-2023) 38

Figura 5.6 – Top 10 porti UE per traffico passeggeri (migliaia). 2023..... 39

Figura 5.7- Cantieristica navale globale: confronto tra UE, Cina e Corea del Sud (ordini e produzione). 2023 40

Figura 5.8 - Cantieristica navale globale: dinamica dei nuovi ordini (variazione % su base annua). 41

Figura 5.9 - Risorse marine non biologiche UE - Andamento del fatturato oil & gas offshore UE 42

Figura 5.10 – Produzione di petrolio in EU-27: top 3 produttori (migliaia tonnellate).1990-2022 42

Figura 6.1- Italia nella Blue Economy UE. 2022 45

Figura 6.2 – Contributo dei principali Paesi alla Blue Economy UE (valore aggiunto e occupazione, %). 2022 46

Figura 6.3 – Valore aggiunto lordo del settore del Turismo costiero per Paese UE. 2022 47

Figura 6.4 – Valore aggiunto lordo del settore del Trasporto marittimo per Paese UE. 2022..... 47

Figura 6.5 - Valore aggiunto lordo del settore delle Risorse biologiche marine per Paese UE. 2022..... 48

Figura 6.6 – Valore aggiunto lordo del settore della Cantieristica e delle riparazioni per Paese UE. 2022 48

Figura 6.7 – Valore aggiunto lordo del settore delle Attività portuali per Paese UE. 2022 49

Figura 6.8 – Valore aggiunto lordo del settore delle Risorse marine non biologiche per Paese UE. 202249

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 2.1 – Dimensione globale della Blue Economy..... 6

Tabella 2.2 – Occupazione globale nella Blue Economy 7

Tabella 3.1 – Valore aggiunto per filiera (confronto con Economia del Mare). 2023 10

Tabella 3.2 – Valore aggiunto e occupati dell’economia del mare per settore (Valori assoluti e incidenze percentuali). 2023 11

Tabella 3.3 – Le imprese blue per settore (var. % rispetto all’anno precedente). 2019-2024..... 12

Tabella 3.4– Export italiano della cantieristica per principali partner (media triennio 2022–2024). 14

Tabella 3.5 – Export italiano verso gli Stati Uniti per sottosettore (media triennio 2022–2024)..... 14

Tabella 3.6 – Economia del Mare in Italia per macroarea (Valore aggiunto, occupazione, var.%). 2019-2023 15

Tabella 3.7 – Le imprese blu per ripartizione geografica e settore (variazioni %). 2024/2023. 16

Tabella 3.8 – Valore aggiunto dell’Economia del Mare per Regione (incidenza % sul totale regionale). 2023 16

Tabella 3.9 – Occupati dell’Economia del Mare per Regione (incidenza % sul totale dell’occupazione regionale). 2023..... 17

Tabella 3.10 – Prime dieci posizioni delle graduatorie provinciali per valore aggiunto e occupati nell’Economia del mare (Incidenza sul totale economia e valori assoluti). 2023 18

Tabella 3.11 – Dinamica delle imprese della blue economy per regione (Valori assoluti e variazioni %). 2024/2023 18

Tabella 3.12 – Top 10 province Blue Economy per incidenza imprese con breakdown per filiera. 2024. 19

Tabella 3.13 – Top 10 province per numero imprese Blue Economy (2024) con breakdown per filiera ..20

Tabella 4.1 – Export italiano della cantieristica e del totale economia (valori assoluti in mld €). 2011–2024 25

Tabella 4.2 – Composizione settoriale delle esportazioni della cantieristica italiana (quote %). 2011–2024 25

Tabella 4.3 – Dinamica delle esportazioni della cantieristica italiana (variazioni % annue). 2011–2024 ..26

Tabella 4.4 – Top 10 costruttori mondiali di navi (migliaia di tonnellate lorde, quota % e variazione % vs 2023). 2024..... 27

Tabella 4.5 – Cantieristica nautica in Italia: ranking competitivo regionale. Posizionamento comparato per scala produttiva, export, specializzazione e filiera. Ultimi dati disponibili 2023–2024..... 29

Tabella 5.1 – Principali indicatori della blue economy UE 32

Tabella 5.2 – Composizione settoriale della blue economy UE. 2022..... 33

Tabella 5.3 –Turismo costiero nella Blue Economy UE: principali indicatori, trend e driver. 2022..... 34

Tabella 5.4 – Turismo costiero nella Blue Economy UE: principali indicatori, trend e driver 35

Tabella 6.1 – Posizionamento complessivo dei principali Paesi UE nella Blue Economy (2022)..... 46

Tabella 6.2 – Posizionamento dell’Italia nella Top 5 settoriale della Blue Economy europea per occupazione e valore aggiunto (quota %). 2022 49

Disclaimer

La presente pubblicazione è prodotta da BPER Banca S.p.A. La medesima è rivolta al pubblico indistinto ed ha contenuto di carattere informativo. Eventuali riferimenti a prodotti o servizi sono da intendersi con finalità meramente divulgativa e non costituiscono offerta commerciale. In particolare, il presente documento non è, né intende costituire, né potrà essere interpretato, come offerta, raccomandazione o consulenza in materia di investimenti per l'acquisto, la vendita o il mantenimento di alcun tipo di prodotto finanziario. Le informazioni e le opinioni contenute nella presente pubblicazione sono fornite da BPER Banca S.p.A. in buona fede, in via autonoma e indipendente e si basano su fonti ritenute affidabili; tuttavia, nessuna garanzia è fornita relativamente all'accuratezza o correttezza delle stesse. Tali informazioni e opinioni sono formulate con esclusivo riferimento alla data di redazione del documento e sono pertanto suscettibili di variazioni in qualsiasi momento dopo la pubblicazione, senza alcun obbligo da parte di BPER Banca S.p.A. di comunicare tali modifiche a coloro che abbiamo fruito in precedenza del contenuto del documento. Gli interessati dovranno effettuare le proprie valutazioni di investimento in modo del tutto autonomo e indipendente, facendo affidamento esclusivamente sulle proprie considerazioni delle condizioni di mercato e delle informazioni complessivamente disponibili, anche in coerenza con il proprio profilo di rischio e la propria situazione economica. Qualsiasi eventuale riferimento nella presente pubblicazione a rendimenti passati, così come qualsiasi valutazione o altra informazione dai medesimi ricavata è a scopo esclusivamente illustrativo e non è da considerarsi indicatore affidabile di andamenti futuri. Il contenuto della presente pubblicazione non è diretto a, né utilizzabile da, qualunque persona fisica o giuridica che sia cittadino o residente o che si trovi in qualsiasi località, Stato, Paese o altra giurisdizione in cui tale pubblicazione, messa a disposizione o utilizzo sarebbero contrari a leggi o regolamenti ovvero obbligherebbero BPER Banca S.p.A. all'acquisizione di permessi, autorizzazioni o licenze in tale giurisdizione. BPER Banca S.p.A. non assume alcun tipo di responsabilità derivante da danni diretti, conseguenti o indiretti determinati dall'utilizzo del contenuto della presente pubblicazione e/o dalle eventuali scelte di investimento effettuate dai fruitori della medesima. Il presente documento non potrà essere distribuito, riprodotto anche parzialmente o pubblicato in assenza di specifica autorizzazione scritta di BPER Banca S.p.A. Documento basato sulle informazioni disponibili al 27 febbraio 2026.