



NAUTICA IN SARDEGNA

Industria e Yachting,
un connubio che valorizza
un territorio unico fatto di sapienza,
tradizione, lusso e autenticità.

INDUSTRIA NAUTICA: LO YACHTING TRA LIBERTÀ, ELEGANZA E SCOPERTA

La nautica è molto più di un semplice viaggio: è un'esperienza che fonde il piacere della navigazione con la scoperta di luoghi esclusivi, spesso accessibili solo dal mare. Tra le diverse forme di viaggi legati all'acqua, lo yachting occupa un posto d'eccellenza, rappresentando una modalità di viaggio che unisce libertà, avventura e lusso.

Navigare a bordo di uno yacht significa poter esplorare coste frastagliate, calette nascoste e isole remote senza rinunciare al comfort. La possibilità di raggiungere destinazioni meno affollate e vivere il mare - o anche i laghi - in totale autonomia è uno degli elementi che rendono questa attività così affascinante. Chi sceglie lo yachting può decidere l'itinerario giorno per giorno, alternando lunghe navigazioni a soste nei porti più suggestivi, con la libertà di cambiare rotta a seconda delle condizioni meteo, del vento o, semplicemente, dell'ispirazione del momento.

Non è un caso, quindi, che un territorio come la Gallura, il nord est della Sardegna, si sia affermato negli ultimi anni come punto di riferimento per questo settore, con una crescente vocazione all'apertura internazionale, una tendenza alla proiezione estera, sia dell'industria che dell'accoglienza.

Qui, la tradizione nautica si intreccia con l'eccellenza cantieristica e con un'offerta turistica capace di attrarre viaggiatori da tutto il mondo. Le sue acque cristalline, i porti attrezzati, la varietà del paesaggio costiero e la vicinanza con arcipelaghi tra i più belli del Mediterraneo - come quello della Maddalena - fanno della Gallura un crocevia naturale per chi ama vivere il mare in modo autentico e raffinato.

I numeri ci raccontano che in Gallura, nell'estate del 2024, sono transitati oltre 4.600 tra yacht e superyacht, un impatto economico complessivo giornaliero di 4,2 milioni di euro. E mentre la Sardegna nel suo insieme, sul piano della produzione nautica conta un giro d'affari di 644 milioni di euro, oltre la metà (339 milioni) sono generati nel nord-est dell'Isola.

La Fiera nautica di Sardegna, che si tiene dal 30 aprile al 4 maggio, si inserisce proprio in questo contesto, diventando un'occasione per raccontare e valorizzare un comparto in continua evoluzione. È un momento di incontro tra imprese, armatori, operatori turistici e curiosi, dove si parla non solo di imbarcazioni, ma anche di stile di vita, sostenibilità, innovazione e nuove prospettive del vivere il mare. La manifestazione rappresenta un punto di osservazione privilegiato per cogliere i trend

emergenti e le dinamiche che stanno ridisegnando il modo di vivere la navigazione da diporto, sia sotto il profilo tecnologico che sotto quello culturale.

Oltre al piacere di navigare, lo yachting nautico comprende una varietà di esperienze: dalle crociere ai tour di pesca, dalle immersioni allo snorkeling, fino agli sport acquatici più dinamici. Ogni viaggio può trasformarsi in un percorso su misura, dove la barca diventa uno spazio privato e versatile, capace di adattarsi alle esigenze di relax, scoperta o avventura. Sempre più spesso, infatti, lo yacht è vissuto come una "casa galleggiante", un luogo in cui ritrovare ritmi lenti e contatto con l'ambiente naturale, ma anche un punto di partenza per vivere esperienze a terra: visite culturali, escursioni naturalistiche, degustazioni e incontri autentici con le comunità locali.

Uno degli aspetti più rilevanti della nautica è il rapporto diretto con la natura. Navigare significa immergersi in paesaggi ancora intatti e spesso poco accessibili da terra, riscoprendo un ritmo più lento e consapevole. L'attenzione all'ambiente è sempre più centrale, sia nella progettazione degli yacht - oggi orientati a efficienza e sostenibilità - sia nei comportamenti di chi naviga. L'interesse verso

un rapporto più responsabile nei confronti del mare si riflette anche nei porti turistici, che stanno adottando soluzioni innovative per la gestione delle risorse, la raccolta dei rifiuti, la tutela dei fondali e l'offerta di servizi a basso impatto.

Contrariamente a quanto si possa pensare, lo yachting non è più un'esperienza esclusiva riservata a pochi. Le formule di noleggio flessibili, la condivisione di imbarcazioni e l'ampliamento dell'offerta charter hanno reso lo yachting accessibile a un pubblico sempre più ampio, che sceglie il mare per vivere una vacanza diversa, lontana dalle rotte più battute. Cresce, inoltre, l'attenzione per il "charter esperienziale", con proposte su misura che combinano navigazione e attività tematiche: dal benessere alla gastronomia, dal diving alla fotografia.

Navigare a bordo di uno yacht non è solo un viaggio, ma un modo di abitare il mare, di esplorare nuovi orizzonti con lo stile, la libertà e la connessione con la natura che solo lo yachting sa offrire. La Fiera Nautica di Sardegna diventa così il punto di partenza ideale per chi vuole scoprire questo mondo e lasciarsi ispirare da tutte le sue possibilità, tra tradizione e innovazione, tra fascino e concretezza, in una terra dove il mare non è solo un paesaggio, ma una vera cultura da vivere.



UN PRIMATO MONDIALE E UNA RISORSA SIGNIFICATIVA PER LA CRESCITA ECONOMICA DELL'ISOLA

di Emanuele Cani

La Sardegna, come tutte le isole, è strettamente legata al mare. Da secoli il mare rappresenta la porta d'accesso attraverso la quale avvengono gli scambi commerciali e culturali, ed è di conseguenza uno degli strumenti principali per la crescita dell'isola. Un tempo legata esclusivamente alla pesca, a partire dagli anni Sessanta l'economia del mare riveste un ruolo cruciale anche ai fini del turismo marittimo e costiero.

Sono 48 le strutture portuali sarde destinate al diporto, non equamente distribuite nei 1850 chilometri di coste, per un totale di circa 19 mila posti barca, ai quali vanno aggiunti circa 2 mila posti presenti in campi boe, punti di ormeggio e pontili stagionali.

La Sardegna vanta oggi anche un importante primato a livello mondiale: è la prima destinazione per maxi e giga yacht. Circa il 75% di queste imbarcazioni che naviga nel Mediterraneo fa tappa nei porti della nostra Isola, in particolare quelli della Gallura. Si tratta del target turistico in assoluto più prestigioso, e si stima che ogni ospite imbarcato in maxi e giga yacht spenda nel territorio almeno dieci volte la spesa media di un cliente di un hotel cinque stelle lusso. Sebbene i maxi e giga yacht costituiscano una parte numericamente irrisoria del mondo diportistico e del turismo nautico della Sardegna - sono infatti meno di 600 sugli oltre 20 mila i posti barca destinati a imbarcazioni superiori ai 24 metri - rappresentano tuttavia una



L'assessore all'Industria della Regione Sardegna Emanuele Cani traccia gli interventi della Giunta per sviluppare le potenzialità della nautica



Emanuele Cani è nato nel 1968 a Carbonia, dove tuttora risiede. È stato nominato assessore dell'Industria della Regione Sardegna dalla Presidente Alessandra Todde il 9 aprile del 2024.

La sua passione per la politica nasce alla fine degli anni Ottanta tra le fila dell'allora Partito Socialista Italiano. Nel 1993 il primo incarico istituzionale, quando viene eletto consigliere del Comune di Carbonia. Parallelamente, fonda e gestisce una società che eroga servizi a studi professionali, in particolare notarili e legali, e successivamente ad aziende che operano in svariati settori industriali. Alla fine degli anni Novanta è consigliere, assessore e vicepresidente della Comunità Montana Sulcis Iglesiente. Nel 2005 è eletto consigliere della Provincia di Carbonia-Iglesias, dove viene nominato assessore all'Urbanistica, Territorio e Trasporti. Alle elezioni politiche del 2013 viene eletto alla Camera dei Deputati nella circoscrizione Sardegna tra le liste del Partito Democratico, ed entra a far parte della X Commissione Attività Produttive e Turismo. Dal 2018 al 2021 è segretario regionale del Partito Democratico della Sardegna.



risorsa significativa in termini di fatturato e in grande espansione.

Alla luce di queste considerazioni, è evidente che la nautica rappresenta oggi un settore centrale per lo sviluppo economico della Sardegna, al quale la Giunta regionale guidata dalla Presidente Alessandra Todde ha voluto attribuire un ruolo prioritario fin dal proprio insediamento. E da subito, nella mia attività da assessore dell'Industria, nell'analizzare gli scenari possibili nel tentativo di ricostruire una visione di industria in Sardegna, ho guardato con particolare interesse al settore che compete maggiormente all'assessorato: quello della nautica legata alla produzione industriale, ovvero la produzione di imbarcazioni.

Tra le attività industriali presenti in Sardegna, il settore nautico è senza dubbio da enumerare tra quelli con maggiori potenzialità di sviluppo. Ma per fare industria all'avanguardia e competitiva devono coesistere diversi elementi di base.

Innanzitutto, è necessario infrastrutture i territori, implementando le infrastrutture esistenti e creandone di nuove. Per fare questo, io sostengo

fermamente la necessità di rafforzare i consorzi industriali. Il Cipnes rappresenta una realtà virtuosa e strutturata, ma altri consorzi sardi necessitano di opere importanti di riqualificazione. Come Giunta regionale abbiamo destinato risorse cospicue in questa direzione.

In secondo luogo, dobbiamo sostenere le imprese che hanno minore capacità di investimento. Come Regione, lo stiamo facendo con l'avvio di misure che offrano contributi, anche a fondo perduto, alle aziende del settore nautico.

Un terzo tema sul quale stiamo lavorando è l'attivazione di intese con le università, al fine di connettere maggiormente il sistema universitario re-

gionale con le esigenze dei territori. Con lo stesso intento, è altresì determinante favorire la formazione professionale, affinché l'industria sarda possa disporre di tutte le professionalità necessarie alla filiera produttiva.

Perché il nostro obiettivo è quello di sviluppare una filiera produttiva completa, che consenta di fornire al consumatore finale il prodotto finito in tutta la sua interezza.

In conclusione, possiamo affermare che la Regione Sardegna considera il sistema industriale della nautica tra quelli a maggior espansione in termini di profitto per le imprese sarde. Ma cosa può fare l'assessorato dell'Indu-

stria per favorirne le potenzialità?

L'assessorato ha tra le proprie competenze anche quella di promuovere le imprese sarde nel mondo. Noi finora abbiamo promosso una cartolina della Sardegna. Una cartolina di cui siamo tutti innamorati, e che ci teniamo stretta. Ma la Sardegna è anche altro, e dobbiamo avere la capacità e il coraggio di fare il salto.

Promuovere la nautica nel mondo significa non solo dire "venite in Sardegna perché c'è un bel mare". Promuovere la nautica nel mondo significa dire anche "venite in Sardegna perché ci sono imprese di livello internazionale che offrono prodotti di altissima qualità". La Regione mette a disposizione un

programma di promozione delle aziende che vogliono andare oltre. Dobbiamo uscire dallo stereotipo da cartolina, che dobbiamo difendere, ma che deve crescere. Abbiamo una Sardegna che ha anche altre risorse, oltre il bel mare, da promuovere nel mondo. Abbiamo la nautica, abbiamo l'Einstein Telescope, abbiamo le materie critiche, solo per citarne alcune.

Ma non basta più portare la Sardegna nel resto del mondo, è giunto il momento di far arrivare il mondo a casa nostra. La Fiera Nautica, che dal 30 aprile al 4 maggio riunirà gli imprenditori del settore nella Marina di Porto Cervo per far conoscere le nostre realtà produttive, rappresenta per l'Isola una grande opportunità in questo senso.

LA SARDEGNA DEVE DIVENTARE UN POLO DI ECCELLENZA PER L'INDUSTRIA NAUTICA, ANCHE IN CHIAVE GREEN

di **Giuseppe Meloni**

Negli ultimi anni, l'impatto economico generato dal settore della nautica in Sardegna è significativamente cresciuto, sia in termini di risorse movimentate (403 milioni nel 2023) sia in termini di presenza di imbarcazioni, tra cui in particolare yacht e superyacht che hanno ormeggiato lungo le nostre coste (1.385 unità nel 2024), rendendo questo ambito produttivo tra i più vivaci e attivi della nostra isola.

Ormai è evidente che la qualificata offerta di servizi portuali e turistici e gli interventi infrastrutturali realizzati hanno determinato un crescente interesse per la Sardegna. Non ci sorprende, anzi ci conforta molto.

Serve però continuare a investire per ampliare competenze, riqualificare le marine e attrezzarle con servizi all'altezza degli standard internazionali. Per questo, l'Economia del mare è stata inserita tra gli ambiti prioritari del Programma Regionale di Sviluppo 2024-2029, approvato dal Consiglio regionale.



Il vice presidente e assessore al Bilancio Giuseppe Meloni indica il percorso per sostenere l'innovazione e rafforzare export. Gli investimenti sono pronti, ma serve anche superare la stagionalità e la frammentazione delle competenze.

Abbiamo avviato misure concrete a sostegno dell'imprenditoria del settore. Nelle scorse settimane la Giunta ha approvato le prime direttive che ho proposto, per favorire l'innovazione, attrarre investimenti, valorizzare l'export e rafforzare l'offerta turistica nautica. Parliamo di strumenti attesi da anni, accompagnati da risorse importanti: investimenti fino a 25 milioni di euro e contributi a fondo perduto del 30%, 40% o 50% in base alla dimensione aziendale.

Riteniamo che sia fondamentale promuovere e sostenere l'export delle unità da diporto prodotte in Sardegna, in particolare degli yacht e megayacht, che si rivolgono essenzialmente all'estero, confermando la tendenza nazionale che ha portato l'Italia a raggiungere il massimo storico



Giuseppe Meloni è nato nel 1979 a Tempio Pausania, in provincia di Sassari, è un avvocato e politico sardo.

Ad aprile 2024 è stato nominato Assessore alla Programmazione, Bilancio, Credito e Assetto del Territorio e Vicepresidente della Regione Autonoma, nella Giunta presieduta da Alessandra Todde. Presentando il nuovo Piano di sviluppo, ha spiegato che "non può rappresentare soltanto un libro dei sogni, ma è una sfida ambiziosa e necessaria per far crescere la Sardegna e migliorare la qualità della vita dei sardi". Attualmente Meloni è presidente regionale del Partito Democratico.

La sua carriera politica è iniziata a livello locale: è stato Consigliere della Provincia di Olbia Tempio dal 2010 al 2012, Consigliere Comunale a più riprese e Sindaco di Loiri Porto San Paolo (dal 2012 al 2017). Dal 2014 al 2017 è stato anche Presidente dell'Area Marina Protetta di Tavolara Capo Coda Cavallo, una ASPIM (area specialmente protetta d'importanza mediterranea) che si estende per oltre 15.000 ettari nella Sardegna nord-orientale. Dal 2014 è Consigliere Regionale nelle fila del Partito Democratico, ruolo che gli ha permesso di consolidare la sua esperienza nell'amministrazione pubblica regionale.



di 4,5 miliardi di euro, e il primo posto al mondo.

Guardiamo ovviamente con preoccupazione a quello che sta accadendo negli Stati Uniti rispetto ai dazi, che possono colpire anche il nostro export. Ma confidiamo sul fatto che si giunga a più miti consigli.

La Sardegna può e deve diventare un punto di riferimento nel Mediterraneo per la nautica. Per riuscirci, è fondamentale superare la stagionalità e costruire una filiera produttiva attiva tutto l'anno, in grado di generare occupazione e sviluppo duraturo. Va superata anche la frammentazione

tra competenze statali, regionali, comunali e delle capitanerie, che rischia di rallentare i processi.

Continueremo a sostenere gli investimenti delle imprese intenzionate a operare nell'isola, puntando su cantieristica, qualità dei servizi portuali, formazione universitaria e connessione tra nautica e sviluppo locale. L'obiettivo è innescare ricadute positive su altri comparti strategici, dal turismo all'agroalimentare, fino all'artigianato.

Disponiamo di risorse regionali ed europee da destinare in modo flessibile, in base alle reali esigenze dei settori e delle imprese. Stiamo lavorando anche per semplificare le procedure e velocizzare le fasi operative. In questo



Disponiamo di risorse regionali e Ue da destinare in modo flessibile, in base alle reali esigenze dei settori e delle imprese

contesto, la nostra società finanziaria regionale sarà trasformata in agenzia di sviluppo: sarà il braccio operativo del Centro regionale di programmazione, che coordina l'utilizzo di centinaia di milioni di euro. Parte di queste risorse andranno al nuovo piano per la portualità, in fase di presentazione da parte dell'Assessorato competente. Nella nostra visione, la Sardegna deve diventare un polo di eccellenza per la nautica anche in chiave green.

I contratti di investimento e gli altri strumenti che ci apprestiamo a finanziare - come del resto prevedono le politiche dell'Unione Europea - sono legati prioritariamente alla transizione verde. Dovranno tener conto della necessità di accompagnare le imprese e gli operatori del settore in questo percorso virtuoso che ormai interessa tutti i comparti produttivi: dall'attenzione alla progettazione e realizzazione di marine capaci di garantire il minor impatto sull'ambiente e il paesaggio, alle politiche di cold ironing introdotte nei nodi portuali dell'isola fino alla produzione di motori ad alimentazione elettrica che consentano la progressiva decarbonizzazione e lo sviluppo delle nuove tecnologie green. Questi sono gli obiettivi che la nostra Giunta si è posta e che intende perseguire per garantire lo sviluppo sostenibile dell'intera filiera.

Siamo ottimisti. I numeri sono confortanti. Certamente si può sempre fare meglio: stiamo lavorando in questa in questa direzione e non ci fermiamo. Lavoriamo ogni giorno per fare in modo che la qualità della vita dei cittadini, delle imprese e dei nostri ospiti migliori.

NAUTICA NEL MEDITERRANEO LA ROTTA DELLA QUALITÀ PASSA PER LA GALLURA



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Dal 2022, con il debutto della Fiera Nautica di Sardegna, l'Isola ha conquistato un posto di rilievo tra le grandi rassegne della nautica. La prima edizione, ospitata alla Marina di Olbia, aveva visto la presenza di circa 100 espositori, per un totale di 85 stand e un centinaio di imbarcazioni in mostra. L'anno successivo, la manifestazione - che è promossa dal CIPNES (Consorzio Industriale Provinciale Nord Est Sardegna-Gallura) e dal Comune di Olbia - si è trasferita in una nuova e prestigiosa location, la Marina di Porto Rotondo, ospitando 130 espositori e 150 imbarcazioni, con un pubblico stimato in circa 18.000 presenze. Nel 2024 (155 espositori, con 140 stand e oltre 170 imbarcazioni) per la prima volta sono approdati alla Fiera anche i marchi internazionali, con anteprime globali di prodotti nautici.

Oggi, alla quarta edizione - dal 30 aprile al 4 maggio 2025 - gli espositori attesi sono 160 e le imbarcazioni in mostra oltre 200. "La novità di questa edizione, però, non è tanto nel numero delle imbarcazioni presenti, quanto nel loro livello, perché registriamo il record di lunghezza delle imbarcazioni superiori ai 20 metri - spiega l'orga-



nizzatore Angelo Colombo - La Fiera si conferma ancora una volta attrattiva per il territorio sia per i produttori locali che per le aziende straniere, con un +10% di crescita delle aziende che hanno voluto essere presenti. Cresce anche il segmento del service e di ciò che ruota intorno agli yacht". Una crescita costante, quella della Fie-

ra, che attira l'attenzione del settore a livello nazionale e internazionale. E che riflette l'importanza crescente della Sardegna nel comparto della nautica. Nell'Isola operano 1.885 aziende, con un fatturato complessivo di 403 milioni di euro, rendendo la nautica la quinta industria per volume d'affari della regione. Solo in Gallura sono



Giunta alla quarta edizione, la Fiera Nautica di Sardegna è diventata punto di riferimento per il settore. Una rassegna in ascesa: quest'anno attesi 160 espositori

ospitate almeno 90 aziende specializzate in servizi, logistica e cantieristica, per un totale di 2.250 addetti diretti. Tra gli obiettivi della rassegna c'è certamente quello di rafforzare la visibilità internazionale della Marina di Porto Rotondo, valorizzandola presso il pubblico dello yachting e del lusso anche attraverso una comunicazione che coinvolge non solo i media di settore, ma anche quelli "generalisti" e lifestyle.

Allo stesso tempo, si punta a far conoscere agli armatori e agli equipaggi dei grandi yacht le reali potenzialità della Gallura, che è in grado di offrire

un'accoglienza di alto livello anche ai maxi yacht. La Fiera intende promuovere anche una nuova percezione di Olbia e del suo golfo come una vera e propria destinazione da vivere, grazie a un sistema di servizi (una rete di imprese specializzate nella manutenzione e nell'assistenza) e un'offerta turistica sempre più articolata e qualificata.

Infine, uno degli obiettivi chiave è quello di incoraggiare sempre più armatori a scegliere Olbia e la Gallura come base stanziale per le proprie imbarcazioni. Una scelta strategica, che può diventare una risorsa pre-

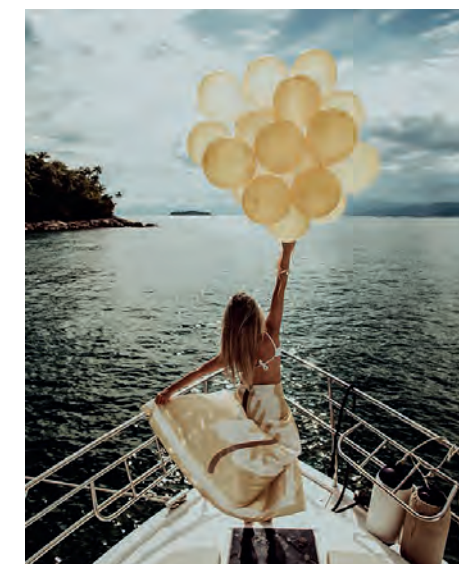
ziosa per il territorio, soprattutto nei mesi al di fuori della stagione estiva, contribuendo a rafforzare il tessuto produttivo locale in un'ottica di continuità e sostenibilità.

Il programma della quarta edizione si presenta ricco e articolato, con un calendario che prevede 10 talk tematici distribuiti lungo tutte le giornate della fiera. Gli incontri affronteranno un ampio spettro di argomenti: dalle questioni economico-finanziarie del settore nautico alla formazione professionale, dall'analisi dell'industria nautica ai più recenti sviluppi nel campo delle tecnologie green. Ogni giornata sarà l'occasione per momenti di approfondimento e confronto tra i principali protagonisti del comparto, con richiami alle edizioni passate e riflessioni sui cambiamenti in atto o sui progressi compiuti.

Accanto al programma ufficiale, numerosi eventi collaterali arricchiranno ulteriormente l'esperienza

fieristica, organizzati in autonomia da aziende di primo piano a livello internazionale. Tra questi, l'evento promosso da Garmin presso lo Yacht Club Porto Rotondo, le iniziative firmate Range Rover sia all'interno della fiera che in spazi adiacenti, sempre nell'area dello Yacht Club. Spazio anche alla cultura, con la presentazione di due opere letterarie, una ospitata all'interno dello Yacht Club e l'altra a bordo dello storico veliero Sir Baden Powell. Agli incontri parteciperanno anche le Università di Cagliari e di Sassari e la Federico II di Napoli.

Durante la fiera saranno inoltre presenti anche gli stand della Guardia Costiera, che in occasione dei 160 anni dalla fondazione del corpo darà vita a una serie di eventi celebrativi. E altri appuntamenti si stanno via via aggiungendo al calendario, con slot orari in fase di definizione, pensati per concludere ogni giornata fieristica con contenuti di qualità e interesse.



INDUSTRIA

*I numeri della crescita a livello globale,
le nuove tendenze: tecnologia, nuovi mercati, sostenibilità.
La leadership italiana nel settore e sui superyacht.
Il peso rilevante della Sardegna.*



YACHTING: CRESCITA GLOBALE LUSSO E SOSTENIBILITÀ SPINGONO IL SETTORE

Il mercato globale dello yachting continua la sua corsa, spinto dalla domanda di esperienze personalizzate, dalla crescita dei superyacht e dall'ingresso di nuove generazioni nel mondo del lusso. All'orizzonte però si addensa qualche nube: le politiche protezionistiche Usa, con l'ipotesi di nuovi dazi, rischiano di rallentare un'industria che, tra design sostenibile e innovazione tecnologica, rappresenta **un'eccellenza del Made in Italy** e una voce sempre più rilevante nel lusso globale.

Secondo **Global Market Insight**, il comparto ha raggiunto un valore di circa 12 miliardi di dollari nel 2023 e si prevede una **crescita annua del 7%** fino al 2032. La domanda è alimentata da una combinazione di fattori: l'aumento del reddito disponibile, la voglia di esperienze esclusive e l'espansione dello yachting di lusso. A bordo, la tecnologia è sempre più presente, così come materiali innovativi che migliorano performance, durata e sostenibilità.

Anche il mercato della nuova costruzione ha beneficiato del contesto fa-



vorevole, toccando oltre **32 miliardi di euro** nel **2022, +11%** su base annua (secondo il rapporto "The state of the art of the global yachting market 2024" di Deloitte). Il segmento trainante è quello dei **superyacht**, imbarcazioni dai 24 metri in su che coniugano artigianalità, personalizzazione estrema e comfort hi-tech. Si tratta di un comparto in cui l'Italia gioca un ruolo da protagonista, gra-



Secondo Global Market Insight, il comparto ha raggiunto un valore di circa 12 miliardi di dollari nel 2023 e si prevede una crescita annua del 7% fino al 2032.

zie alla qualità dei suoi cantieri e alla capacità di integrare design, innovazione e tradizione.

Un dato significativo riguarda il cambiamento del profilo della clientela. I Millennials (la generazione nata tra gli anni Ottanta e i primissimi Duemila) si stanno affermando come nuovi protagonisti del lusso ma anche della sostenibilità.

Proprio la **sostenibilità** è oggi uno dei principali assi di sviluppo del settore. I cantieri adottano materiali ecocompatibili, tecnologie di propulsione ibride o a celle a combustibile alimentate a metanolo, e soluzioni per il recupero energetico e la riduzione delle emissioni. Il design segue la stessa logica, con spazi aperti, superfici vetrate e zone living che favoriscono un contatto più diretto con la natura.

Geograficamente, Europa e Nord America rappresentano ancora i mercati di riferimento, con una quota combinata nel 2022 del 70%. L'Europa, in particolare, ha generato quasi il 39% del fatturato globale nel 2023 (secondo uno studio di Grand View Research), favorita dalla sua attrattiva turistica, da politiche pubbliche di sostegno e dalla crescente offerta di porti turistici specializzati, soprattutto in Italia e Grecia. Anche il Medio Oriente si sta affacciando con forza, grazie a progetti come **Neom** (la nuova zona economica speciale in Arabia Saudita), che puntano a creare hub nautici di nuova generazione. Il dominio dei superyacht resta saldo:

nel 2023 hanno rappresentato oltre il **31% dei ricavi globali**. Ma cresce anche l'interesse per gli **yacht sportivi**, spinti dalla domanda di imbarcazioni versatili in mercati come la Francia e la Cina, dove le attività acquatiche stanno guadagnando popolarità. Questo tipo di yacht combina estetica, prestazioni e comfort, e spesso integra soluzioni abitative di alta gamma.

Parallelamente, si registra una ripresa d'interesse per le **barche a vela**, considerate più sostenibili ed economiche da gestire. Le nuove tecnologie nella progettazione delle vele e delle carene stanno rendendo queste imbarcazioni più efficienti e accessibili, attrattive per un pubblico attento all'ambiente e al piacere della navigazione silenziosa.

Guardando al quadro più ampio, anche il mercato delle imbarcazioni nel suo complesso – comprensivo di yacht, motoscafi, barche a vela e watercraft – è in forte espansione. Valutato circa 33,3 miliardi di dollari nel 2024, potrebbe raggiungere i **60,7 miliardi entro il 2032**, con una crescita annua del **7,9%** (secondo le previsioni di Business Research Insights). La spinta arriva da un mix di fattori: urbanizzazione delle aree costiere, turismo nautico, aumento delle attività ricreative e diffusione di tecnologie elettriche e smart a bordo.

A fronte di questa traiettoria positiva, restano però alcune incognite. Le tensioni commerciali, in particolare tra Stati Uniti ed Europa, potrebbero avere conseguenze significative. L'introduzione di dazi su componenti

o imbarcazioni di lusso rischia di penalizzare le esportazioni e rallentare una filiera che si regge su scambi internazionali e su un alto livello di specializzazione.

Lo yachting si conferma dunque un settore dinamico, capace di intercettare le trasformazioni dei consumi globali. Lusso, sostenibilità e innovazione restano le parole chiave: ma sarà fondamentale tenere la barra dritta anche nei prossimi mesi, tra scenari in rapida evoluzione e sfide che richiedono visione e adattabilità.



INCOGNITE GLOBALI PER LA SARDEGNA, INCERTEZZE SULLE TENSIONI TARIFFARIE

L'imposizione di nuovi dazi da parte degli Stati Uniti - anche se la misura è stata poi sospesa da Washington per alcuni mesi - riaccende l'incertezza sul commercio internazionale e mette in allerta anche l'economia della Sardegna. Le province di Sassari e Nuoro sono particolarmente vulnerabili per il peso delle esportazioni di prodotti lattiero-caseari verso gli Usa. La Sardegna, con la sua forte vocazione all'export di eccellenze agroalimentari e prodotti manifatturieri, potrebbe dunque risentire delle tensioni tariffarie, con ripercussioni anche sul turismo nautico. Sebbene il comparto del lusso sia storicamente più resiliente alle crisi economiche, non è del tutto immune agli effetti di un rallentamento del commercio globale. L'incertezza nei mercati e una possibile contrazione di alcuni settori chiave dell'export sardo potrebbero dunque riflettersi su parte dell'indotto locale, dai servizi portuali alla cantieristica, fino alla ristorazione e all'ospitalità di alto livello. Se il valore dell'export dovesse ridursi, potrebbe innescarsi un effetto a catena sulla capacità di investimento del tessuto imprenditoriale locale, con possibili ripercussioni sul flusso turistico e sulle spese accessorie legate alla nautica.

NAUTICA ITALIANA: ECCELLENZA DA 27 MILIARDI CHE GUIDA IL MONDO DEI SUPERYACHT



L'Italia è leader globale nella nautica di lusso,
con oltre il 50% degli ordini mondiali di superyacht.

Un'eccellenza che unisce design, tecnologia e occupazione,
portando il Made in Italy nei mari del mondo.

C'è un settore in cui l'Italia continua a primeggiare a livello mondiale, combinando lusso, innovazione e artigianalità: è quello della nautica, trainato dalla leadership indiscussa nella costruzione di superyacht. Un'eccellenza industriale che vale miliardi, dà lavoro a decine di migliaia di persone e porta il Made in Italy negli approdi più esclusivi a livello internazionale. Nel 2022, l'industria nautica italiana ha generato un valore di produzione pari a **4,4 miliardi di euro**, in crescita del +20% rispetto all'anno precedente. Un risultato che riflette una tendenza decennale: dal 2012 al 2022, la produzione è triplicata, a fronte di una crescita del Pil nazionale pari a 1,2 volte nello stesso periodo.

Il motore pulsante del settore è rappresentato dai **superyacht**, le imbarcazioni di lusso oltre i 24 metri, che da soli generano il **70% del valore** totale della produzione italiana. In questo segmento, il Belpaese è leader mondiale: secondo il Global Order Book 2025, i cantieri italiani hanno in costruzione **572 yacht su 1.138 a livello globale, pari al 50,3% degli ordini mondiali**. Nonostante un leggero calo rispetto al 2024, si tratta di un primato consolidato, e invidiato. Dietro questi numeri, c'è un settore vivace e articolato. I cantieri italiani



L'intera filiera, dalla progettazione al refitting - cioè la ristrutturazione degli yacht - ha un impatto economico e occupazionale molto importante: 157.000 posti di lavoro.

sono tra i più attivi nella produzione di imbarcazioni inboard, con una quota del **91%**, rispetto al 52% della media globale. Tra il 2017 e il 2022, hanno registrato una crescita annua media del **15,6%**. Tuttavia, l'industria resta frammentata: il **90% degli operatori genera solo il 17% della produzione**, mentre i primi 10 gruppi coprono **l'83% del mercato**.

Nel complesso, la cantieristica italiana è la **seconda al mondo**, dopo la Cina, con una quota del **15% nella produzione globale** di imbarcazioni da

diporto e del **25% per quelle inboard**. Ma la nautica non è solo cantieri. L'intera filiera - dalla progettazione al refitting, cioè la ristrutturazione degli yacht - ha un impatto economico e occupazionale molto importante. Secondo Deloitte, nel 2022 il sistema nautico italiano ha generato un valore complessivo di **27,7 miliardi di euro** e sostenuto **157 mila posti di lavoro** (FTE). L'effetto moltiplicatore del settore è notevole: ogni euro speso nella costruzione si traduce in 2,6 euro per l'economia, e ogni lavoratore diretto ne attiva altri 5,6.

Il segmento del cosiddetto Alto di Gamma, cioè i grandi yacht sopra i 18 metri, pur rappresentando solo il **2% della flotta in visita in Italia**, genera il **55% della spesa turistica e di gestione**. Ogni imbarcazione di questo tipo ha un impatto medio annuo di **1,6 milioni di euro**, circa **26 volte superiore** alla media delle imbarcazioni da diporto.

Però, solo il **6,5% dei superyacht costruiti in Italia batte bandiera italiana**, un dato che limita i benefici diretti per l'economia nazionale. Un potenziale ancora in parte inespresso, su cui istituzioni e operatori guardano con crescente attenzione. Anche i porti turistici italiani beneficiano del buon momento del settore: secondo Assomarinas, nel 2024 gli ormeggi stanziali sono aumentati del 2%, mentre quelli in transito sono cresciuti del 2,3%, con un incremento del fatturato su tutta la linea, seppure con tassi più moderati rispetto al boom del 2023. Le prospettive per il 2025 restano positive, ma non mancano le incognite. Il rialzo dei tassi d'interesse, l'inflazione elevata, le tensioni geopolitiche e l'accumulo di stock invenduti sono fattori che preoccupano parte del settore. Eppure, nonostante le complessità, l'industria nautica italiana conferma la sua solidità e la sua vocazione globale.



SARDEGNA: IL CUORE ITALIANO DELLA BLUE ECONOMY

La Sardegna è rinomata per la combinazione unica di bellezze naturali, patrimonio storico e tradizioni culturali. Tra le sue regioni, la Gallura è una destinazione turistica di primo piano, per le coste frastagliate, le spiagge di sabbia bianca e le acque cristalline. La Costa Smeralda, con località esclusive come Porto Cervo e Porto Rotondo, offre un mix di lusso e bellezze naturali. L'arcipelago della Maddalena, composto da oltre 60 isole, è un parco nazionale che attira visitatori per le opportunità di escursioni in barca. Grazie anche alla posizione strategica, la Gallura è un centro nevralgico per lo yachting. Porti ben attrezzati come quelli di Cannigione, Poltu Quatu e Palau offrono servizi di alta qualità. La navigazione lungo la costa permette di esplorare calette nascoste, scogliere imponenti e spiagge isolate. Su otto approdi sardi che nel 2024 hanno ottenuto l'ambita Bandiera Blu, la Gallura ne conta cinque: Porto di Santa Teresa di Gallura, Cala Gavetta, Marina di Porto Cervo, Marina dell'Orso di Poltu Quatu, Marina di Portisco (Santa Teresa, Porto Cervo e Cala dei Sardi sono anche Blu Marina Award, marchio che valorizza le strutture turistiche nautiche sostenibili e inclusive). Ma la Gallura offre opportunità per escursioni nell'entroterra, dove è possibile scoprire paesaggi collinari, foreste di sughero e siti archeologici, nonché la cucina locale.

LA SARDEGNA CRESCE COL MARE. IL TRAINO DELLA GALLURA



In Gallura, la bellezza dei paesaggi si sposa con un'economia vivace, innovativa, sostenibile. A Olbia, infatti, nel 2024 si è registrato il tasso di crescita imprenditoriale più alto d'Italia: **+2,3%** (elaborazione del Centro Studi di Cipnes Gallura sui dati di Unioncamere, Movimprese e Camera di Commercio) davanti a Milano, Roma e Napoli. Un dato che racconta un sistema produttivo in movimento, capace di attrarre investimenti, valorizzare i talenti e creare nuove opportunità. È il risultato di una combinazione vincente tra settori strategici: turismo, logistica, agroalimentare e soprattutto nautica. Olbia è infatti al centro di un **ecosistema economico dinamico**, pronto a cogliere le sfide della transizione digitale, dell'innovazione e della sostenibilità.

La Gallura è anche prima in Italia per numero di occupati nella **Blue Economy** - l'insieme delle attività economiche legate al mare - e seconda per valore aggiunto generato. Secondo Unioncamere, quasi 11.000 persone lavorano qui in settori come la cantieristica navale, lo yachting, la pesca e la logistica portuale. Si tratta del 16,8% degli occupati del territorio, con un valore economico che supera i **458 milioni di euro**, pari al **13,9%** dell'intera economia locale.

Nel solo comparto della nautica (che comprende l'industria, con progettazione, produzione e refit di yacht; il turismo, con gestione di porti turistici, noleggio e assistenza di imbarcazioni; il commercio, vendita di yacht e prodotti nautici; e infine le attività sportive legate al mare: diportismo,

gare veliche, pratica di sport acquatici), i numeri del 2024 raccontano una realtà consolidata e in forte espansione. Questa del è la quinta "azienda" della Sardegna per fatturato, secondo un'analisi di **Cipnes Gallura** e **UniOlbia**. A livello regionale, conta nel 2024 un totale di **1.510 imprese**, **5.778 addetti** e un fatturato complessivo di oltre **644 milioni di euro**.

In Gallura operano 717 imprese, che danno lavoro a 2.845 persone e generano un fatturato complessivo di oltre **339 milioni di euro**. Il settore è guidato dallo yachting e dalla portualità turistica (140,7 milioni), seguito da refit e rimessaggio (50,7 milioni), produzione e costruzione (49 milioni) e commercio (23,3 milioni). Di queste imprese, 332 sono società di capitali (2.019 dipendenti e 264



La nautica è complessivamente la quinta industria della Sardegna per fatturato, con oltre 640 milioni di euro nel 2024. Il nord-est rappresenta circa la metà.



COME CRESCE LA NAUTICA ELETTRICA E A OLBIA PRESTO IL PRIMO E-JET

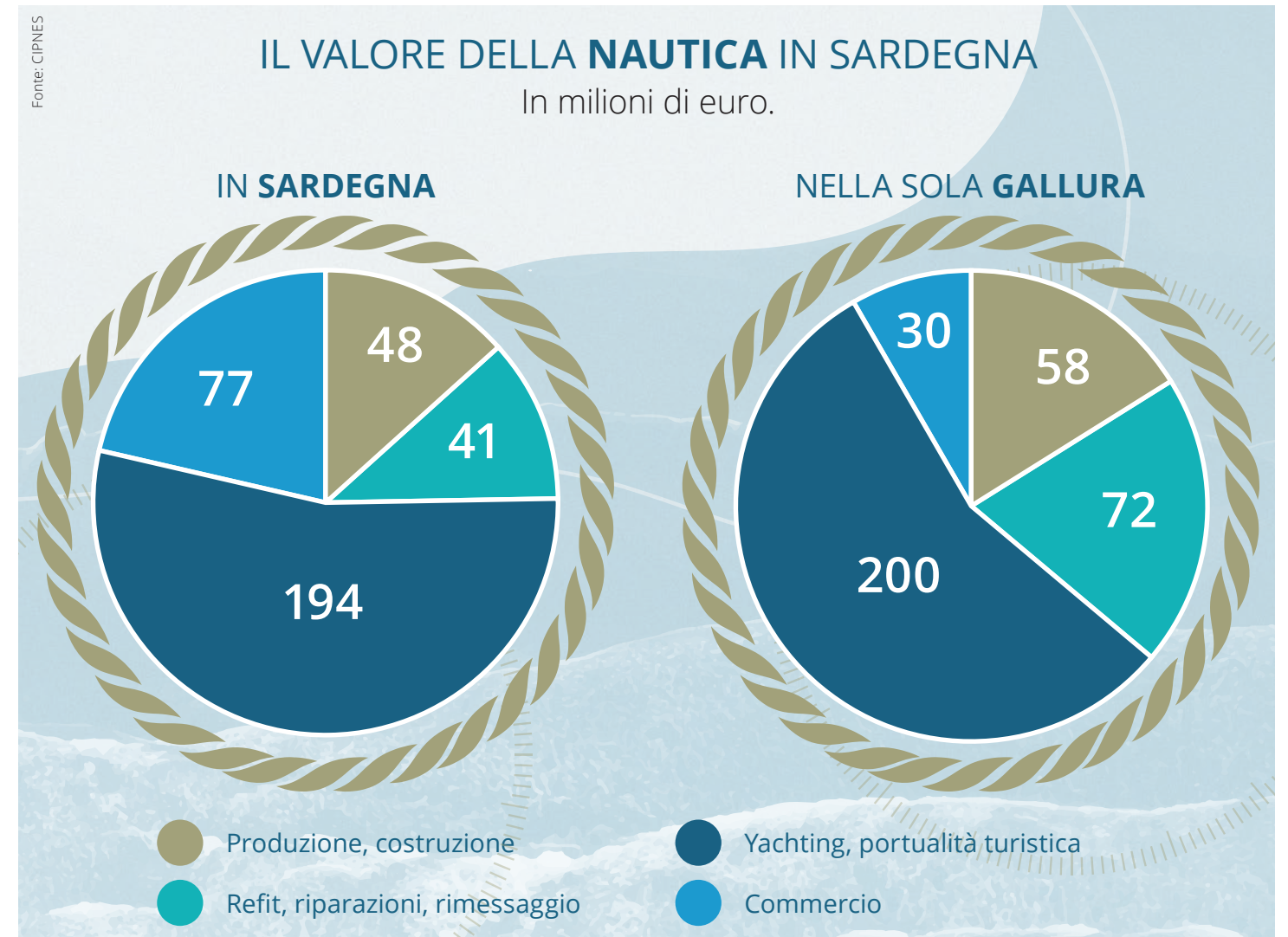
Il mercato delle imbarcazioni elettriche è in forte espansione, sia a livello globale che in Italia, spinto dalla crescente attenzione alla sostenibilità e all'innovazione tecnologica. Secondo IDTechEx, tra il 2019 e il 2024 la vendita di batterie per barche elettriche è cresciuta con un tasso annuo del 31%. Un rapporto di Research And Markets stima che il mercato globale passerà da 10,1 miliardi di dollari nel 2022 a 29,1 miliardi entro il 2030, mentre le previsioni di Mordor Intelligence sono più caute: quasi 15 miliardi nello stesso periodo. A trainare la crescita è la domanda di sistemi elettrici avanzati e la spinta alla riduzione delle emissioni, soprattutto per traghetti e imbarcazioni da diporto. In Europa, l'interesse è forte nei Paesi Bassi e in Francia, dove l'offerta online di barche elettriche è più che raddoppiata dal 2021 al 2023. Anche in Italia il settore si muove: la partnership tra le startup E-ssence e Navia, per esempio, promuove l'uso di barche elettriche (per le quali non serve patente nautica) con un servizio di noleggio via app, sia in mare che su alcuni laghi. Sealence, invece, è una start up che ha inventato il primo jet completamente elettrico per la propulsione navale, che ha annunciato l'apertura di una fabbrica a Olbia.

milioni di fatturato) e 385 società di persone (826 addetti per 75,4 milioni). Un settore maturo, articolato, che crea valore e occupazione qualificata.

La Gallura, da sola, rappresenta dunque il **47,5%** delle imprese, il 49,2% degli occupati e il 52,7% del fatturato. In altri termini, più della metà della nautica sarda nasce, cresce e si sviluppa nel Nord Est dell'Isola.

Un primato che conferma la centralità della Gallura nella Blue Economy regionale e ne rafforza il ruolo strategico in chiave nazionale e internazionale. Ogni euro prodotto in questo comparto genera altri 1,7 euro nel resto dell'economia.

Il 2025 è anche un anno chiave per chi vuole investire in Gallura. La Legge di Bilancio ha introdotto una misura di forte impatto: la cumulabilità tra il credito d'imposta per investimenti nella **Zes** (Zona Economica Speciale) e il credito d'imposta **Transizione 5.0**. Un'opportunità per le imprese che vogliono modernizzare i propri impianti, digitalizzare i processi produttivi, ridurre i consumi e aumentare la competitività. Questa combinazione permette di



abbattere i costi di acquisto di beni strumentali, ma soprattutto crea un terreno fertile per chi intende innovare. Il credito 5.0 premia gli investimenti in tecnologia, sostenibilità e automazione: elementi centrali nella trasformazione del sistema produttivo gallurese.

Accanto agli incentivi fiscali, il territorio può ora contare su un nuovo motore di sviluppo: **l'Olbia Innovation Hub**. Il polo, finanziato con **36 milioni** di euro dai fondi **FSC**, è dedicato alla ricerca, all'innovazione e alla crescita delle micro, piccole e

medie imprese. La sua missione è quella di rafforzare la competitività dei settori chiave - turismo, nautica, agroalimentare, logistica - e creare connessioni tra imprese, università e istituzioni. Un progetto ambizioso, che guarda all'Europa e punta a fare di Olbia un laboratorio d'innovazione per l'intera Sardegna, attraverso la ricerca, la tecnologia e il networking.

Oltre al record nella crescita imprenditoriale, la Gallura è al primo posto in Sardegna per presenze turistiche: 5 milioni su 14 totali. È leader nella nautica, con il 47% dei posti barca dell'i-

sola e il 60% di quelli per superyacht. L'aeroporto di Olbia Costa Smeralda è il primo in Sardegna per traffico internazionale e gestisce l'82% dei voli privati dell'intera regione.

La densità imprenditoriale - 12 imprese ogni 100 abitanti - è una delle più alte d'Italia. Un dato che conferma l'attitudine del territorio a fare impresa, a innovare, a costruire valore. Anche nel 2024, la Gallura ha trainato la crescita dell'intera Sardegna, contribuendo in modo determinante al saldo positivo delle nuove attività economiche.



CERCASI TALENTI: A OLBIA NUOVO CORSO DI INGEGNERIA NAVALE

Cresce l'alta formazione nella città della Gallura:
I nuovo corso di laurea in Ingegneria Navale,
da cui usciranno futuri progettisti di barche e yacht,
risponde alle esigenze del settore nautico.

Nell'autunno del 2024 ha preso il via a Olbia il corso di laurea triennale in **Ingegneria Navale**, organizzato dall'Università di Cagliari in collaborazione con il Consorzio UniOlbia. È il quarto corso di questo tipo in Italia - dopo quelli di Trieste, Genova e Napoli - e nasce per formare professionisti richiesti dal settore della cantieristica e della nautica.

Il nuovo polo universitario ha sede in alcuni locali riqualificati e convertiti dal Consorzio di gestione dell'**Area marina protetta Tavolara - Punta Coda Cavallo**. Grazie a un investimento della Regione, è dotato di moderne aule e laboratori, con una biblioteca di allestimento per offrire agli studenti un ambiente di studio all'avanguardia. Il **Cipnes Gallura** ha messo a disposizione alloggi per gli studenti fuorisede presso il resort **Geovillage**, facilitando l'integrazione degli iscritti nella vita ac-

cademica e cittadina.

L'iniziativa ha riscosso interesse tra gli studenti, con una trentina di immatricolazioni nel settembre 2024. La presenza di iscritti da Lombardia e Lazio testimonia il potenziale attrattivo del corso oltre i confini regionali, mentre la partecipazione di sette studentesse sottolinea la crescente inclusione femminile nelle discipline **Stem** (science, technology, engineering and mathematics).

L'ingegneria navale è una disciplina che unisce tradizione e innovazione, tecnica e creatività, fornendo competenze essenziali per progettare, costruire e gestire le imbarcazioni del futuro. Il settore navale, infatti, non riguarda solo le grandi navi da trasporto o le flotte militari, ma si estende a yacht di lusso, imbarcazioni da diporto, mezzi per l'esplorazione oceanica e piattaforme offshore. Studiare ingegneria navale, dunque, significa accedere a



**Una risposta
concreta alla
necessità stringente
di formare
nuovi professionisti
in un settore
in forte espansione.**

un mercato globale in continua evoluzione, dove le opportunità professionali spaziano dalla ricerca alla produzione, dalla consulenza alla gestione.

Uno dei punti di forza di questo percorso di studi è la possibilità di mettere in pratica le conoscenze acquisite, lavorando su **progetti concreti** già durante la formazione accademica. Grazie alla collaborazione tra università, cantieri navali e centri di ricerca, gli studenti possono confrontarsi con sfide reali e sviluppare soluzioni innovative per migliorare le prestazioni, l'efficienza energetica e la sicurezza delle imbarcazioni.

La crescente attenzione verso la **sostenibilità** ha poi aperto nuove frontiere nel settore, con lo sviluppo di tecnologie come la propulsione elettrica, l'utilizzo di materiali ibridi e l'adozione di sistemi di automazione basati sull'intelligenza artificiale. Ma l'ingegneria navale non è solo un campo tecnico: è un settore che ha bisogno di talento, visione e capacità di problem solving.

La formazione è quindi un elemento chiave per garantire che le nuove generazioni di ingegneri siano preparate a gestire le sfide di un settore sempre più complesso. Investire nell'istruzione, nelle competenze e nella ricerca significa creare professionisti in grado di innovare e di mantenere alta la competitività dell'industria navale italiana nel contesto internazionale. Scegliere di studiare ingegneria navale significa, quindi, non solo acquisire competenze tecniche di alto livello, ma anche contribuire alla trasformazione di un settore chiave per l'eco-



L'ingegneria navale unisce tradizione e innovazione, tecnica e creatività, fornendo competenze essenziali per progettare le imbarcazioni del futuro.

nomia globale, l'ambiente e la mobilità del futuro. Il corso di **Ingegneria Navale a Olbia**, dunque, è una risposta concreta alla necessità di formare nuovi professionisti in un settore in forte espansione. Con l'Italia leader nella produzione di superyacht, e aziende come **Aziut-Benetti** e **Sanlorenzo** ai vertici del mercato mondiale, l'esigenza di ingegneri navali specializzati è più che mai attuale. L'obiettivo del corso è fornire agli studenti competenze avanzate in architettura navale, costruzioni e impianti, rispondendo

alle esigenze delle imprese del territorio.

Il successo di questa iniziativa conferma il ruolo strategico di Olbia come polo dell'alta formazione e dell'innovazione nel settore nautico. Grazie all'impegno congiunto delle istituzioni e del mondo accademico, il nuovo corso rappresenta un'opportunità unica per i giovani talenti che desiderano costruire il proprio futuro nell'ingegneria navale, contribuendo alla crescita e alla competitività dell'intero settore.



E ALL'ECONOMIA DEL MARE SI AGGIUNGE L'AEROSPAZIO

Al corso di Ingegneria Navale avviato a Olbia nel 2024 si affiancheranno presto nuovi percorsi formativi, grazie alla collaborazione tra il sistema universitario italiano e UniOlbia, promosso dal Cipnes Gallura con il sostegno della Regione Sardegna. L'obiettivo è creare un ecosistema formativo e industriale d'eccellenza a supporto della transizione sostenibile del territorio. L'Università di Cagliari, la Federico II di Napoli e UniOlbia stanno progettando un corso magistrale in Ingegneria Navale - Propulsione Green e Design, focalizzato su bio-metanolo, idrogeno e propulsione elettrica. Si integrerà con il triennio già attivo. È inoltre in fase di definizione un corso di Ingegneria Aeronautica, legato al rilancio degli hangar ex Meridiana da parte di Atitech, che ha avviato un centro per la manutenzione dei jet privati. Solo nel 2024, all'Aviazione Generale di Olbia si sono registrati oltre 7.000 movimenti. In parallelo, l'Università di Sassari, con UniOlbia, sta lavorando alla nascita di un nuovo Dipartimento di Innovazione, finanziato dalla Regione tramite l'Accordo di Coesione e la Legge di Bilancio. Il Dipartimento sarà un polo per nuovi corsi, trasferimento tecnologico e servizi a sostegno dell'innovazione regionale.

SANLORENZO: SETTORE CRESCE, ORA PIÙ FORZA A INVESTIMENTI

La transizione ecologica nella nautica passa da tecnologie pulite, porti green e nuove abitudini degli armatori. La Gallura è importante per il Paese e protagonista di questo cambiamento.

Sanlorenzo costruisce yacht dal 1958. La sede principale del cantiere si trova ad Ameglia (La Spezia) nel parco naturale di Montemarcello - Magra, dove vengono costruiti anche i superyacht. L'azienda è quotata alla Euronext Star Milan dal 2019. Massimo Perotti è presidente e Chief Executive Officer.

Il settore della nautica è in crescita, e anche i risultati per il 2024 di Sanlorenzo lo dimostrano. Quali sono gli elementi di contesto, di sistema, necessari per sostenere questa crescita?

Il settore nautico sta vivendo un periodo estremamente dinamico in Italia e in tutto il mondo, con un mercato globale che ha raggiunto un valore di 33 miliardi di euro nel 2023. In questo contesto, lo scorso anno Sanlorenzo ha confermato Ricavi Netti Nuovo pari a 930,4 milioni di euro, un incremento del 10,7% rispetto all'anno precedente, continuando il trend di crescita iniziato da 40 milioni di euro di ricavi nel 2004. Tuttavia, per sostenere lo slancio di questo settore in continua espansione servono investimenti strutturali, a partire dall'adeguamento delle infrastrutture portuali e dalla diffusione di tecnologie compatibili con la transizione ecologica. È inoltre fondamentale che ci sia un allineamento fra tutti gli attori della filiera, dai cantieri ai fornitori fino agli stakeholder istituzionali. Solo un approccio sistemico può permettere al comparto di affrontare anche le sfide più complesse.



Tra le tendenze che si stanno affermando, c'è un nuovo modo di vivere il mare e di interpretare lo yachting tipico delle nuove generazioni di armatori: famiglia ma anche lavoro.



Che importanza ha la sostenibilità ambientale in questo settore? Vi è una richiesta da parte del mercato? Quali iniziative stanno sviluppando o possono sviluppare gli operatori per procedere in questa direzione?

Sebbene la nautica da diporto rappresenti solo lo 0,22% delle emissioni di gas serra dell'intero settore marittimo, uno sviluppo che garantisca il rispetto dell'ambiente e un'attenzione alla sostenibilità sono elementi mandatori per tutti i player dell'industria.

Ce lo dimostra anche la nuova generazione di armatori, sempre più attenta all'adozione di soluzioni sostenibili. Questo rappresenta al tempo stesso una sfida e una straordinaria opportunità per raggiungere un numero sempre più alto di appassionati di yachting all'interno di una fascia d'età più giovane e pienamente attiva. Anche per questo, Sanlorenzo ha fatto della sostenibilità una leva strategica per lo sviluppo del proprio business attraverso il piano "Road to 2030", rivoluzionario percorso verso la carbon



neutrality che mira a consegnare il primo yacht a emissioni zero entro il 2030. Per riuscire in questa sfida abbiamo stretto accordi strategici con i leader mondiali dell'energia e della propulsione, a partire da Siemens Energy, con cui abbiamo lavorato alla realizzazione del 50Steel, superyacht varato nel 2024 e dotato di un sistema Reformer Fuel Cell a metanolo verde. Nel 2027, inoltre, completeremo il varo del 50 X-Space, un'imbarcazione pionieristica con un sistema di propulsione Bi-Fuel che consentirà una riduzione delle emissioni in navigazione del 70%.

Quali sono le principali tendenze di mercato che state osservando?

Il settore dello yachting sta vivendo una fase di grande trasformazione, con l'innovazione tecnologica come uno dei principali driver di crescita, soprattutto nell'ambito della sostenibilità. In base alla nostra esperienza, riteniamo che nei prossimi cinque anni assisteremo ad uno shift importante, per cui le aziende che producono motori marini per yacht investiran-

no nello sviluppo di soluzioni bi-fuel e dual fuel a metanolo, sostituendo la tradizionale propulsione diesel. Al momento, infatti, il metanolo verde è il vero game-changer e uno dei carburanti più credibili come alternativa al diesel nella nautica da diporto.

Tra le tendenze che si stanno affermando c'è un nuovo modo di vivere il mare e di interpretare lo yachting tipico delle nuove generazioni di armatori, che utilizzano le loro imbarcazioni per trascorrere del tempo con amici e famiglia, ma anche per lavorare, grazie e all'implementazione di soluzioni, come i nuovi satellitari, che oggi rendono una connessione costante e da qualsiasi luogo.

Che ruolo ha l'Italia, e in particolare la Gallura, che si caratterizza come hub della nautica da diporto e come una delle destinazioni più ambite, in questo sviluppo?

L'Italia vanta da secoli una tradizione cantieristica di altissimo livello e oggi è leader mondiale nella nautica di alta gamma, capace di guidare per innovazione e sostenibilità, rimanendo fedele a quei valori di eccellenza, eleganza e gusto riconosciuti in tutto il mondo. La Gallura, che rappresenta un asset di grande valore per il Paese, ospita già diverse iniziative nel campo della nautica sostenibile e negli ultimi anni ha attirato l'interesse di operatori internazionali per l'alta qualità dei suoi servizi e delle sue infrastrutture. È un segnale il fatto che a Olbia Marina abbia preso il via un progetto per l'installazione di un punto di rifornimento di metanolo verde, una scelta strategica lungimirante per consolidare il ruolo dell'area come meta chiave nel panorama del Mediterraneo occidentale.



NOVAMARINE: L'INNOVAZIONE PER NOI È UNA STELLA POLARE

Imbarcazioni su misura, tecnologie all'avanguardia e attenzione all'ambiente: il brand sardo che ha rivoluzionato gli yacht racconta le sfide del presente e i progetti per il futuro.

Novamarine, fondata a Olbia nel 1983, opera nella progettazione, produzione e vendita di imbarcazioni ad alte prestazioni per uso ricreativo e professionale. È quotata all'Euronext Growth Milan dal 2024. Francesco Pirro è Amministratore Delegato.

Novamarine è un marchio storico e simbolo del made in Italy nella nautica. Quali sono le principali tendenze che stanno trasformando il settore e come l'azienda si sta adattando a queste evoluzioni?

“Il mercato del turismo nautico è in continua evoluzione, e nello specifico proprio a marzo la nuova edizione de “La Nautica in Cifre Monitor - Trend di mercato 2024/2025” di Confindustria Nautica ha confermato un trend di crescita notevole per il comparto dei superyacht, mentre una contrazione comunque moderata per le imbarcazioni più piccole, la quale tuttavia grazie alla nostra offerta che si distingue rispetto al comparto, non stiamo ravvisando. Per rispondere alle esigenze dei nuovi clienti, stiamo lavorando a imbarcazioni di metratura superiore, oltre i 24 e anche i 26 metri. Riscontriamo, poi, un nuovo desiderio comune alla maggior parte degli armatori di stare il più possibile a contatto con la natura, quindi realizziamo tutti i nostri prodotti tenendo conto di questo fattore, per garantire un'esperienza di navigazione sicura, confortevole, ma anche che offra un buon contatto con sole e mare. Importante in questo senso è anche il pescaggio ridotto, che consente di esplorare i fondali più bassi e avvi-

cinarsi agevolmente alla riva. Ultimo elemento da non sottovalutare è il passaggio alla transizione energetica: le imbarcazioni alimentate a energia elettrica rappresentano un’opportunità per rendere la navigazione più sostenibile, noi lavoriamo tenendo conto anche di questo. Puntiamo, infatti, a lavorare su modelli adatti ad accogliere le innovazioni che i produttori di motori offriranno al comparto della nautica. Lo abbiamo dimostrato con il lancio della nuova linea “Navy by Novamarine”, che possono essere alimentati anche da motori full electric”.

Il Salone della Nautica in Sardegna rappresenta un’occasione strategica per le aziende del settore. Quali novità presenterà Novamarine e quali sono le vostre aspettative per l’evento?

“Per noi la fiera di Porto Rotondo è un appuntamento fisso, anche perché ci rende orgogliosi che il nostro territorio ospiti un evento così importante per il mercato della nautica. Quest’anno approfitteremo per illustrare le peculiarità degli ultimi modelli che abbiamo lanciato nel 2024, in particolare il BS 200, che ha già riscosso successo tra i nostri clienti, modello innovativo della linea di punta pleasure Black Shiver. Sarà anche l’occasione per far presente i nostri progetti di imbarcazioni di metratura superiore agli appassionati, e nondimeno per illustrare gli ottimi risultati che abbiamo ottenuto all’estero grazie alla stretta collaborazione coi nostri dealer. Tra gli altri voglio menzionare Brunswick Marine, concessionario di Mercury, grazie alla cui collaborazione abbiamo lanciato la nostra linea di tender “Navy by Novamarine”.

La sostenibilità è un tema sempre più centrale nel mondo dello yachting. Quali soluzioni sta sviluppando Novamarine per rendere le proprie imbarcazioni più efficienti e a basso impatto ambientale?

“Intanto Novamarine si è distinta nel corso degli ultimi mesi per l’introduzione degli innovativi scafi in alluminio, che saranno adattabili su imbarcazioni del segmento professional, con possibilità in futuro di estendere la novità anche ai modelli pleasure. L’alluminio è un materiale riciclabile, e l’utilizzo di materiali riciclabili in fase di progettazione e realizzazione è fondamentale per favorire la circolarità del prodotto. Stiamo poi lavorando sulla ricerca per lo sviluppo di barche full electric, che possano impattare il meno possibile sull’ambiente senza che l’armatore rinunci a comodità e comfort nel viaggio”.



L’azienda si è distinta negli ultimi mesi per gli innovativi scafi in alluminio, adattabili su imbarcazioni del segmento professional, ma anche su quelle pleasure.



Il segmento Pleasure di Novamarine include imbarcazioni di lusso con tecnologie all’avanguardia. Quali innovazioni caratterizzano le vostre ultime linee e cosa cercano oggi i clienti del settore?

“I clienti puntano a comodità, praticità e a un’esperienza a contatto con la natura. Ma ognuno ha le proprie esigenze: uno dei punti di forza che ci distingue sul mercato è che ai clienti che acquistano da noi vendiamo progetti che sono loro stessi a definire insieme ai nostri esperti nel

dettaglio. Un lavoro da artigiani, che impiega più tempo sicuramente, ma che porta a risultati che non possono che soddisfare chi si affida a noi. E questo si riflette nel nostro order book. Tra le peculiarità che ci consentono di incrementare costantemente le vendite, quindi, direi per prima cosa l’opera di manifattura e attenzione al dettaglio su ogni singolo prodotto. Per quanto riguarda le nostre tecnologie, sicuramente il tubolare pieno in combinazione con l’utilizzo della vetroresina, che siamo stati tra i primi a usare nella realizzazione delle imbarcazioni, fa la differenza, insieme al progetto sviluppato nel corso degli ultimi mesi degli scafi in alluminio”.

Quale ritenete sarà la tempistica per il completamento dell’ampliamento del sito produttivo di Su Arasolu per la linea Pleasure e per il nuovo sito dedicato al segmento Professional?

“Stiamo lavorando per avviare intanto i lavori per aumentare la capacità del sito di produzione pleasure, tenendo conto che ci sono numerosi fattori in ballo, molti dei quali sono indipendenti dalla nostra volontà. Sarà nostra cura comunicare tempestivamente al mercato ogni novità in merito”.

BELLINI: NAVIGARE SARÀ SEMPRE PIÙ SMART

Il Ceo racconta come la nautica italiana sta evolvendo tra green tech, design innovativo e nuovi stili di vita: “L’esperienza vale più del possesso. E il mare parla digitale”

Fondata nel 1960, dal 2022 Bellini Nautica è quotata alla Euronext Growth Milan. L’azienda, che ha sede a Clusane, sul lago d’Iseo, opera nel settore della nautica di lusso ed è specializzata nel trading di imbarcazioni e altri servizi. Battista Bellini, nipote del fondatore dell’azienda, è l’amministratore delegato.

Quali sono le principali tendenze che stanno emergendo nel mondo della nautica? Si sta spostando la domanda verso imbarcazioni più tecnologiche, più sostenibili o di altro tipo?

Negli ultimi anni, dopo la pandemia, la nautica di lusso e da diporto ha registrato un’accelerazione notevole. In parallelo, sono cambiate le aspettative degli armatori. Oggi si cerca un equilibrio tra tecnologia, sostenibilità e lusso. Le principali tendenze sono appunto la sostenibilità e quello che potremmo definire lo yacht “green”, con la diffusione della propulsione elettrica e l’uso di materiali leggeri e riciclati, l’innovazione tecnologica, la digitalizzazione. E i nuovi design e utilizzi: come gli explorer yacht, pensati per navigazioni oceaniche e lunghe permanenze a bordo.

L’Italia è un punto di riferimento nel settore, sia per la produzione di barche che per lo yachting. Qual è il posizionamento del nostro Paese rispetto ai competitor internazionali? E che ruolo gioca un territorio come la Gallura?

L’Italia ha una posizione di assoluto rilievo nel panorama nautico internazionale, in particolare nel segmento dei superyacht e delle imbarcazioni di lusso: oltre



La Gallura, col suo ecosistema virtuoso di cantieri, infrastrutture portuali moderne e un’attrattività turistica di altissimo livello.



Il noleggio crea esperienze su misura. Un ruolo chiave lo giocano le piattaforme digitali. Anche la proprietà frazionata è una nuova tendenza: ma così si usano di più le barche.

la metà dei superyacht in costruzione a livello globale ha il marchio "Made in Italy". Per il turismo nautico, siamo tra le mete più ambite al mondo grazie a un litorale ricchissimo e una rete di marine attrezzate. E uno degli esempi più significativi di integrazione tra industria, portualità e turismo nautico è proprio la Gallura, col suo ecosistema virtuoso di cantieri, infrastrutture portuali moderne e un'attrattiva turistica di altissimo livello.

Guardando al futuro, quali innovazioni tecnologiche pensa che avranno il maggiore impatto sul settore nei prossimi anni?

Oggi le direttrici più promettenti sono due: l'elettrificazione e l'uso dell'idrogeno. La propulsione ibrida ed elettrica è la frontiera più immediata. Numerosi yacht di lusso sono già dotati di sistemi diesel-elettrici. Ma ci sono anche catamarani 100% elettrici. L'elettrico puro è già una realtà per day-cruiser, tender e imbarcazioni sotto i 15 metri.

L'idrogeno rappresenta una sfida più ambiziosa, ma dalle potenzialità rivoluzionarie. Per il momento abbiamo prototipi, che però aprono la strada a una progressiva adozione dell'idrogeno, almeno per i sistemi ausiliari. Anche l'intelligenza artificiale è destinata a trasformare l'esperienza in mare. Stanno già entrando in commercio sistemi di ormeggio assistito e joystick avanzati. E poi l'IA potrà presto affiancarci nell'analisi meteo, nella gestione delle rotte e nel monitoraggio dei consumi.

Quali sono le principali sfide che il settore dovrà affrontare nei prossimi anni, sia a livello industriale che turistico? Quali opportunità potrebbero emergere?

Prima di tutto, c'è il clima di incertezza globale. Dopo il boom post-pandemia, si intravedono segnali di rallentamento. Tassi d'interesse elevati e inflazione hanno reso più costoso il finanziamento degli yacht, frenando la domanda in alcuni segmenti. Ora poi la partita dei dazi da parte degli Usa rende tutto più complicato. Un'altra sfida è quella della transizione ecologica e delle normative ambientali, che chiedono cambiamenti rapidi e profondi, con costi elevati e nuove competenze. Poi c'è un problema di Infrastrutture. Le dimensioni medie degli yacht sono in aumento, ma molte marine italiane ed europee non sono ancora pronte

ad accoglierli adeguatamente. Servono ormeggi più lunghi, fondali più profondi, connessioni elettriche ad alta potenza...

Le opportunità di crescita sono nei nuovi mercati. Aumentano i milionari e si affacciano anche nuove generazioni di clienti (Gen X, Millennials) con gusti diversi e maggiore attenzione all'uso flessibile dell'imbarcazione. Poi ci sono nuovi scenari geografici: Asia-Pacifico e Medio Oriente sono in forte ascesa, ma si guarda anche a Cina, India e Sud-Est asiatico. La digitalizzazione apre spazi enormi, come anche il turismo esperienziale, con formule di utilizzo più flessibili: noleggio, co-proprietà...

Ecco: con la crescita delle piattaforme di noleggio e frazionamento degli yacht, come sta cambiando il concetto di proprietà e utilizzo delle imbarcazioni?

Il noleggio crea esperienze su misura. E infatti il charter nautico sta crescendo a ritmi sostenuti. Sempre più persone preferiscono affittare uno yacht per un periodo limitato anziché acquistarlo, specie quando si tratta di imbarcazioni di lusso. Un ruolo chiave lo



giocano le piattaforme digitali. L'altra tendenza in ascesa è la proprietà frazionata, che consente a più persone di acquistare insieme uno yacht, condividendo costi e periodi d'uso, come una multiproprietà. Negli Usa, c'è stata una crescita annua del 18% nel 2024. È una soluzione ideale per chi vuole godersi l'esperienza della barca senza affrontare l'intero investimento.

La conseguenza di questo nuovo approccio è un maggiore tasso di utilizzo delle barche. E questo genera effetti positivi per l'intera filiera: più navigazione significa più manutenzioni, refit, equipaggi, servizi a bordo. Anche l'impatto ambientale, paradossalmente, può migliorare: è più sostenibile avere una barca condivisa da 5 famiglie piuttosto che 5 barche usate pochissimo.



SVOLTA GREEN NELLA NAUTICA: A OLBIA IL PRIMO POLO PER IL BIOMETANOLO MARINO

Un nuovo impianto trasformerà rifiuti organici in carburante ecologico per yacht. Ricerca, industria e sostenibilità si incontrano per cambiare il futuro della nautica in Sardegna, grazie all'intesa tra pubblico e privato.



**Così i rifiuti
diventano risorsa:
nasce un modello
a chilometro zero
con l'obiettivo di
integrare yachting,
gestione sostenibile
e innovazione
industriale**

Gia dal 2026, Olbia sarà pronta a diventare il cuore della transizione ecologica della nautica nel Mediterraneo. Sulla costa nordorientale della Sardegna, sta infatti prendendo forma un progetto innovativo che coniuga economia circolare, ricerca scientifica e industria d'eccellenza. Il fulcro dell'iniziativa è la produzione locale di biometanolo da rifiuti organici, un carburante rinnovabile e sostenibile destinato ad alimentare i superyacht del futuro.

Il progetto nasce dalla collaborazione tra **Cipnes Gallura, Politecnico di Milano e Sanlorenzo S.p.A.**, una delle più importanti aziende mondiali nella costruzione di yacht e su-

per yacht. L'obiettivo è ambizioso: realizzare entro la fine dell'anno prossimo, nel sito dell'attuale discarica di Spiritu Santu, un impianto in grado di trasformare oltre 40.000 tonnellate all'anno di rifiuti organici e sottoprodotti animali in biogas, da convertire successivamente in biometanolo grazie a un processo avanzato messo a punto con il supporto scientifico dell'ateneo milanese.

La Sardegna punta quindi a creare una **filiera energetica a chilometro zero**: i rifiuti raccolti, inclusi quelli prodotti durante la stagione turistica, nei Comuni della Gallura verranno valorizzati come materia prima per produrre carburante ecologico. Questo modello permette di chiude-



Superyacht alimentati con carburante green e un impianto pionieristico per produrlo: dal 2026 la Sardegna apre la rotta alla decarbonizzazione del settore nautico da diporto.

re il ciclo sul territorio, riducendo le emissioni, migliorando la gestione dei rifiuti e generando un ritorno economico locale, con nuove opportunità occupazionali. Il biometanolo rappresenta una delle soluzioni più promettenti per decarbonizzare il settore nautico, storicamente legato a combustibili fossili. Si tratta di un combustibile liquido, biodegradabile e a basse emissioni (perché la CO₂ emessa è in gran parte compensata da quella assorbita dalle biomasse, cioè scarti agricoli, rifiuti organici, sottoprodotti animali, ecc. durante il loro ciclo di vita), compatibile con le tecnologie esistenti o facilmente adattabile a nuovi motori e sistemi di propulsione. Sanlorenzo, partner industriale del progetto, ha già presentato il primo

superyacht dotato di celle a combustibile alimentate a metanolo e prevede di lanciare nel 2027 una gamma di imbarcazioni bi-fuel.

Il progetto è stato ufficialmente presentato alla **Fiera Nautica di Olbia**, attirando l'attenzione degli operatori del settore e delle istituzioni. Alla base del piano c'è un investimento sostenuto anche dai fondi europei del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr), a testimonianza del valore strategico riconosciuto a questa iniziativa in chiave di sostenibilità, innovazione e sviluppo industriale.

La Regione Sardegna, attraverso l'assessorato all'Industria, ha annunciato l'intenzione di voler promuovere il progetto come investimento verde

prioritario e di creare un distretto regionale per i carburanti alternativi marini, per attrarre nuove imprese e capitali nell'ambito della transizione ecologica.

L'iniziativa si inserisce in un contesto particolarmente favorevole. La Gallura è uno dei territori a più alta vocazione nautica del Mediterraneo, con importanti realtà portuali e cantieristiche. L'introduzione del biometanolo come carburante ecologico rappresenta non solo un passo avanti in termini ambientali, ma anche un vantaggio competitivo per l'intero comparto turistico e

produttivo. Dal punto di vista scientifico, il progetto è ritenuto pionieristico. Il Politecnico di Milano ha indicato come l'integrazione tra biodigestione anaerobica e sintesi catalitica del biometanolo rappresenti un caso raro a livello europeo. L'adozione di questa tecnologia in un contesto insulare come quello sardo offre inoltre un modello replicabile in altri territori, soprattutto in aree costiere dove lo yachting genera grandi quantità di rifiuti e richiede soluzioni energetiche innovative.

La Sardegna potrebbe così diventare **la prima isola del Mediterraneo a dotarsi di una filiera autonoma**



di carburanti marini sostenibili, con benefici sia ambientali sia economici. Il progetto, oltre a rispondere agli obiettivi del Green Deal europeo, rafforza la posizione dell'isola come destinazione nautica d'eccellenza e innovazione, capace di attrarre viaggiatori sempre più attenti alla sostenibilità.

Quella di Olbia dunque non sarà solo una buona pratica ambientale, ma un vero e proprio salto di paradigma. I rifiuti, da problema, possono diventare risorsa, e il carburante diventa strumento di rigenerazione e valore. La sfida è quella di far crescere il modello, integrandolo con il tessuto economico locale e costruendo intorno ad esso un ecosistema industriale competitivo e responsabile.

YACHTING

*Un comparto in forte crescita, che attrae
un pubblico internazionale attento alla qualità dell'esperienza.
Il Mediterraneo fulcro del traffico nautico mondiale,
Italia in posizione strategica*



LA FORZA DEL MARE: L'INDUSTRIA NAUTICA VALE SEMPRE DI PIÙ

L'indotto dell'industria nautica, che comprende attività come la navigazione da diporto, il charter e le crociere di piccole dimensioni, rappresenta una componente chiave del più ampio **turismo marittimo**. Entrambi, a loro volta, si inseriscono nel perimetro della **blue economy**, l'insieme delle attività economiche legate agli ecosistemi marini e costieri che, secondo Eurostat, nel 2020 contava quasi 4 milioni e mezzo di persone occupate, un turn over complessivo di oltre 665 miliardi di euro e un valore aggiunto lordo di 184 miliardi di euro.

Un comparto in forte crescita, quello dei viaggi legati alla nautica, che muove miliardi di euro a livello globale, attrae un pubblico internazionale sempre più attento alla qualità dell'esperienza, e offre all'Italia - con i suoi 8mila chilometri di costa e una rete portuale in espansione - l'opportunità di rafforzare il proprio ruolo da protagonista.

A livello globale, secondo un rappor-

to di **The Business Research Company**, il mercato dell'indotto costiero e marittimo è passato da 2.804 miliardi di dollari nel 2023 a oltre 3.010 miliardi nel 2024, con un tasso di crescita annuo composto (**Cagr**) del 7,3%. L'aumento è attribuito a iniziative governative, allo sviluppo di infrastrutture costiere e all'aumento della domanda di crociere e viaggi di piacere. Le previsioni indicano un'ulteriore **crescita fino a 4.032 miliardi di dollari** entro il 2028, con un **Cagr** previsto del 7,6% (**Markets Global Insights**).

In Europa, il turismo marittimo rappresenta circa il 44% dell'occupazione e il 63% del valore aggiunto della blue economy, secondo il **Blue Economy Report 2023** della **Commissione Europea**. Una parte significativa di questa attività è legata alla nautica, che include noleggio di imbarcazioni, escursioni via mare e soggiorni in marina resort.

Il Mediterraneo si conferma fulcro del traffico nautico mondiale, con Italia,



Nel mondo vale oltre 3.000 miliardi e cresce del 7% all'anno. L'Italia gioca le sue carte tra marina resort, coste d'autore e servizi per l'accoglienza nautica.



Francia, Grecia e Spagna tra le destinazioni di punta. Secondo **Tourism Economics**, il comparto nautico europeo è destinato a crescere del 5% annuo nei prossimi cinque anni, grazie alla crescente domanda di esperienze personalizzate, sostenibili e orientate al benessere.

Un focus più specifico sul comparto, ossia l'insieme delle attività turistiche legate a mari, oceani e laghi – dalla navigazione da diporto alle crociere, dagli sport acquatici all'osservazione della fauna marina – mostra una traiettoria di crescita ancora più dinamica. Secondo Business Research Insights, questo segmento è stato valutato circa **158 miliardi di dollari** nel 2024, con previsioni di raggiungere i 344 miliardi entro il 2033, con un tasso di **crescita annuo del 9,1%**.

A trainare il settore, oltre alle esperienze offerte a bordo e in acqua (e secondo l'Organizzazione mondiale il cosiddetto turismo esperienziale è destinato a crescere del 57% entro il 2030) è anche il valore aggiunto per le economie costiere, che beneficiano dell'indotto generato da infrastrutture, trasporti, accoglienza e commercio locale. Per garantire una crescita duratura, tuttavia, lo yachting dovrà sempre più coniugare sviluppo economico e sostenibilità ambientale, puntando su modelli di fruizione a basso impatto. L'Italia, in questo contesto, si posiziona come hub strategico. Oltre alla geografia favorevole, vanta una rete capillare di porti, marine e punti di ormeggio (circa 800 in tutto, per 166.000 posti barca) e infrastrutture, insieme a un'offerta culturale e paesaggistica d'eccellenza (e con oltre 4.917 siti balneabili

sui 14.551 dell'intera Europa). Secondo **Assonautica Italiana**, nel 2023 il turismo nautico italiano ha generato circa **4 miliardi** di euro di valore diretto, con importanti ricadute sul territorio. Parlando di yacht in particolare, secondo i dati raccolti da Deloitte, circa il 60% di queste imbarcazioni in visita ogni anno in Italia arrivano per motivi turistici, con una permanenza media compresa tra circa 25-30 giorni, principalmente in estate. Le località più visitate dagli yacht sono **Costa Smeralda, Capri e Costiera Amalfitana, Portofino, Eolie, Isole Pontine**.



Per promuovere il turismo nautico, fin dal 2022 l'Italia ha lanciato il progetto "Scopri dove ti Porto - L'Italia Vista dal Mare". Un vero e proprio "programma di viaggio" che si snoda attraverso 17 itinerari tematici, che offrono un'esperienza unica alla scoperta del patrimonio storico, culturale, naturale ed enogastronomico del paese. Gli itinerari, ispirati ad antiche rotte commerciali, sono destinati ai turisti italiani e stranieri (che ancora rappresentano solo il 15-20% nel segmento specifico del turismo nautico,

secondo i dati di Risposte Turismo), con o senza imbarcazione propria. Spaziano da nord a sud, e includono per esempio, in Sardegna, la Rotta dei Nuraghi, da Cagliari ad Alghero e la Rotta dei Giganti e dello Smeraldo, da Cagliari a Porto Cervo, ciascuno con un tema e una storia propria. In Italia, secondo gli esperti del settore, l'integrazione dei porti turistici con le risorse offerte dalle aree circostanti è ancora insufficiente, pur se rappresenta un elemento chiave per attrarre turisti internazionali e far loro vivere l'Italia dal mare.

Esistono iniziative promettenti, sia nel campo della fruizione sostenibile che in progetti che avvicinano i giovani al mondo del charter nautico, ma restano ancora troppo isolate e discontinue. Un maggiore sostegno e una promozione più coordinata e continua della nautica potrebbero rappresentare una grande opportunità per favorire lo sviluppo economico e occupazionale di territori più difficilmente raggiungibili, offrendo al contempo una soluzione particolarmente sostenibile.

COSTA SMERALDA E OLTRE: LA GALLURA REGINA DELLO YACHTING

Nel cuore del Mediterraneo, la Gallura si afferma come uno dei più importanti poli europei dello yachting di lusso. Basta un dato a spiegarlo chiaramente: tra giugno e settembre 2024, oltre 4.600 yacht e superyacht hanno navigato nelle acque del nord-est della Sardegna, con ben 11.383 passaggi registrati nelle sette aree costiere più rinomate. Una presenza che non è solo spettacolo da cartolina o vetrina per il jet set, ma una fonte concreta e strategica di ricchezza per il territorio.

A dimostrarlo è lo **Studio sull'Industria Turistica Nautica in Gallura 2024**, condotto da **UniOlbia** e **Cipnes Gallura** con la collaborazione

della **Direzione Marittima di Olbia**. È una delle prime analisi in Italia a utilizzare dati satellitari per monitorare i movimenti delle grandi imbarcazioni lungo le coste sarde. I risultati tracciano il profilo di un'economia marittima in piena espansione, capace di generare un indotto multimilionario e occupazione qualificata, oltre a confermare il **primato della Gallura** nel settore nautico nazionale. Nel panorama mediterraneo, infatti questa zona è oggi tra le destinazioni preferite dai proprietari e noleggiatori di yacht di lusso. Località come l'Arcipelago di La Maddalena e Palau (2.475 yacht), la Costa Smeralda (2.229), Porto Rotondo (1.865) e Santa Teresa Gallura - Bocche di Bonifacio (1.649) guidano la classifica delle zone più



Con il 60% dei posti barca per mega yacht in Sardegna e 4,2 milioni di euro al giorno spesi sul territorio, la nautica di lusso si conferma uno dei motori più potenti dell'economia turistica sarda.

frequentate, seguite da Isola di Tavolara – San Teodoro, Cannigione e il comprensorio di Olbia - Golfo Aranci. I mesi con maggior traffico sono stati luglio e agosto, in piena stagione turistica.

Una parte significativa di queste presenze è rappresentata dai **superyacht**, le grandi imbarcazioni che incarnano il top della nautica mondiale. Lo studio ne ha identificati 204

superyacht famosi, con una lunghezza media di 64,36 metri. Il più grande è l'Eclipse, lungo 162 metri. Il valore totale di queste unità è stato stimato in 16,35 miliardi di dollari, mentre il patrimonio dei proprietari supera i 1.780 miliardi di dollari, secondo la rivista Forbes.

Ma qual è l'effettivo impatto economico di queste presenze? Applicando le stime elaborate da **The European**



LE PRESENZE DAGLI STATI UNITI, UNA FORZA PER LA SARDEGNA

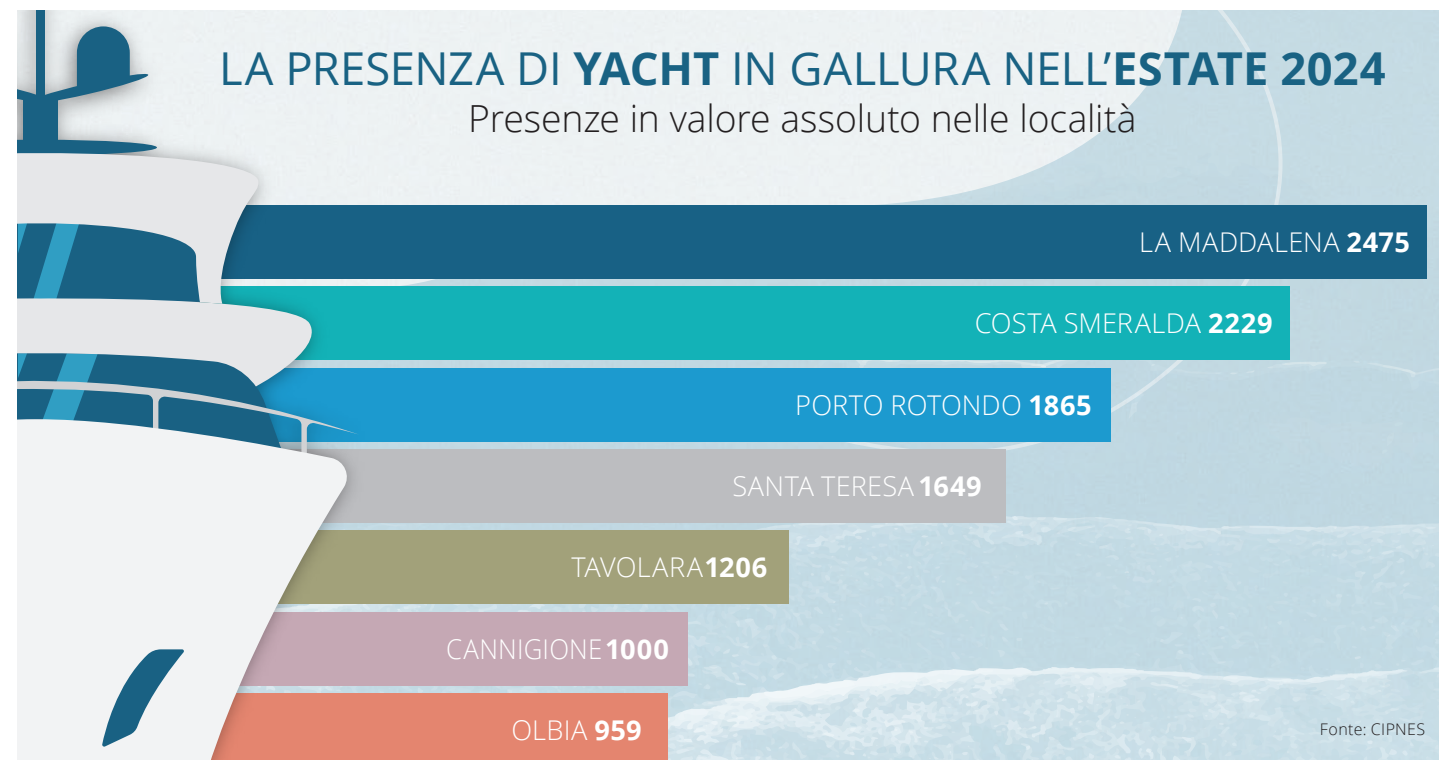
Nel 2023, i viaggiatori internazionali hanno speso in Sardegna 1,67 miliardi di euro, registrando un aumento del 50% rispetto al 2019. Tra questi, gli statunitensi si distinguono per i frequenti arrivi e la capacità di spesa. Le loro presenze sono quasi raddoppiate rispetto al periodo pre-pandemia, raggiungendo le 220.000 unità, con la Gallura come meta privilegiata per oltre la metà delle persone giunte dagli Usa.

La Costa Smeralda è tra le destinazioni più amate dagli americani, che frequentano hotel di lusso e scelgono la Sardegna per matrimoni ed eventi esclusivi. Inoltre, sono i primi per numero di superyacht nelle acque tra Porto Cervo e Porto Rotondo. In particolare, nell'estate 2024 si è registrato un boom di voli privati arrivati dagli Stati Uniti (in particolare da Los Angeles, New York, New Jersey e Washington) all'aeroporto di Olbia. La spesa media per notte (184,7 euro) posiziona i turisti Usa al primo posto tra i visitatori stranieri, rafforzando il ruolo del turismo internazionale come motore economico dell'isola. I turisti stranieri non solo alimentano il settore dell'ospitalità, ma contribuiscono anche a promuovere la Sardegna nel mondo, amplificando la sua attrattività attraverso i social media e il passaparola. pulvinar lectus.

House - Ambrosetti, il solo passaggio giornaliero dei superyacht nelle acque galluresi ha generato un indotto di 4,2 milioni di euro. Una cifra (complessivamente, circa mezzo miliardo di euro soltanto nei quattro mesi estivi) che tiene conto di spese per manutenzione, approvvigionamenti, servizi portuali, equipaggi, ristorazione e accoglienza degli ospiti. È una filiera che coinvolge moltissime realtà locali, dalle aziende cantieristiche alla logistica, dalle forniture di bordo ai servizi aeroportuali (in primis l'aeroporto di Olbia, punto di arrivo privilegiato), fino all'ospitalità di alto livello.

A confermare la centralità della Gallura in questo settore ci sono anche i numeri relativi ai posti barca. Secondo i dati 2024 del **Piano Regionale della Portualità Turistica**, la Gallura ospita il 47% dei posti barca dell'intera Sardegna (13.175 su 28.000) e ben il 60% di quelli riservati ai superyacht (317 su 526 totali). Olbia guida la classifica con 3.900 posti, seguita da Arzachena (2.658), La Maddalena (1.648), Santa Teresa Gallura (1.344), Golfo Aranci (1.026) e Palau (790). Numeri che rafforzano il ruolo della Gallura come infrastruttura strategica non solo per la nautica da diporto, ma per l'intera economia regionale. Come ha sottolineato **Livio Fideli**, presidente del Cipnes Gallura, "Questi dati ci fanno capire quanto è attrattivo il nostro territorio. È essenziale quindi indirizzare tutte le politiche economiche e amministrative al potenziamento dello sviluppo futuro".

Il successo della Gallura nello yachting affonda le sue radici negli anni



Sessanta, quando il principe **Karim Aga Khan IV** trasformò la **Costa Smeralda** in un modello internazionale di sviluppo sostenibile e soggiorni esclusivi.

Oggi quel modello si è evoluto, integrando eccellenza nautica e servizi di alto profilo. La forte presenza dei cantieri italiani tra le imbarcazioni monitorate - con marchi come Benetti, Sanlorenzo, Overmarine, Baglietto e Rossinavi - conferma il legame tra il made in Italy e l'economia marittima gallurese.

Un altro studio, condotto sempre da Cipnes Gallura in collaborazione con UniOlbia, indica che tra il 2018 e il 2023 la Costa Smeralda ha rafforzato il proprio status di polo d'eccellenza nel panorama internazionale della nautica da diporto. In quei sei anni, il numero di superyacht presenti nella

destinazione è cresciuto del 30,7%, passando da 1.782 unità nel 2018 a 2.330 nel 2023. In totale, nel periodo considerato, sono stati rilevati 6.682 yacht, con un'elevata concentrazione nei mesi estivi (agosto da solo ha raccolto oltre il 57% delle presenze). In media, ogni yacht ha sostato in Costa Smeralda per circa 5 giorni, confermando l'attrattività dell'area anche come luogo di soggiorno, non solo di passaggio.

Il valore complessivo degli yacht attraccati tra il 2018 e il 2023 supera i **15,6 miliardi di dollari**. I più rappresentati, per valore, sono quelli battenti bandiera statunitense, seguiti da imbarcazioni di proprietà russa, greca e qatariota. Non a caso, gli Stati Uniti sono anche al primo posto per numero di armatori, seguiti da Russia, Regno Unito, Italia e Germania. Per quanto riguarda le dimensioni,

la flotta che ha scelto la Costa Smeralda si distingue per varietà e imponenza: nello studio, si citano almeno **21 yacht di 50 metri**, 16 di 60 metri e numerose altre unità di taglia medio-grande, a conferma della capacità della destinazione di accogliere anche le imbarcazioni più esclusive.

Lo yachting non è solo un fenomeno stagionale o di élite: è un settore strategico che offre lavoro qualificato, richiama investimenti e proietta la Gallura in un contesto internazionale altamente competitivo. La sfida, per istituzioni e operatori, sarà consolidare questi risultati con politiche mirate su portualità, formazione professionale e sostenibilità ambientale.

NAVIGARE NEL FUTURO: LA NAUTICA È SEMPRE PIÙ SOSTENIBILE

Dal rispetto per l'ecosistema marino alla promozione di pratiche eco-friendly, anche la Sardegna può diventare modello di riferimento internazionale. Così i porti possono diventare dei veri hub ambientali.



Lo yachting sostenibile rappresenta una componente sempre più importante nel panorama turistico globale, con l'attenzione verso pratiche che rispettano l'ambiente marino e promuovono lo sviluppo economico locale. E anche la Sardegna, con la sua posizione strategica nel Mediterraneo, può essere un **laboratorio di innovazione** nel settore.

Negli anni, attività come la vela, il diporto, le crociere e le escursioni marine hanno attirato sia i segmenti di alta gamma dello yachting che un pubbli-

co sempre più ampio di appassionati della navigazione e della vita all'aria aperta. Ma a fronte di questa crescita, sono emerse anche le sfide legate alla sostenibilità ambientale. La nautica turistica, infatti, può esercitare una serie di pressioni sugli ecosistemi che, se non gestite con attenzione, rischiano di compromettere proprio quelle risorse naturali che ne costituiscono il principale attrattore. L'inquinamento delle acque, la pressione antropica su habitat fragili, il disturbo alla fauna marina, l'erosione costiera, sono solo alcune delle criticità documentate da diversi studi internazionali.

La questione dunque è: come garantire la crescita economica e l'attrattività dello yachting, senza tradire le premesse ambientali e paesaggistiche? Oltre alla diffusione sempre più ampia di **tecnologie "green"** (elettrico, idrogeno, etc) per la nautica, occorre una visione più integrata, che tocchi l'intera filiera turistica: dalle infrastrutture portuali alle rotte marine, dai servizi offerti a bordo alla gestione dei rifiuti, fino al coinvolgimento attivo delle comunità locali.

I porti turistici, per esempio, sono centrali nel processo di transizione: possono trasformarsi in veri e propri **hub ambientali**, dotati di sistemi di raccolta delle acque reflue, impianti solari, spazi per il riciclo, sensibilizzazione per i diportisti, programmi di tutela delle acque. In tutto il mondo si moltiplicano iniziative che promuovono comportamenti responsabili tra i turisti del mare, come la limitazione



Come garantire la crescita economica e l'attrattività dello yachting, senza tradire però le premesse ambientali e paesaggistiche?

dell'ancoraggio in aree sensibili, l'uso di prodotti biodegradabili a bordo, il rispetto dei codici di condotta ambientale.

Molti progetti, dalla Croazia alla Spagna e alla Francia (per restare nel Mediterraneo), puntano oggi su un'educazione ambientale diffusa: coinvolgere i diportisti nella raccolta dati per il monitoraggio marino, promuovere il contatto con le comunità costiere, valorizzare i percorsi meno battuti per evitare il sovraffollamento. È un movimento che non cerca solo "il mare più blu", ma anche un senso di appartenenza, di responsabilità e di scoperta consapevole. In questo scenario, il Mediterraneo rappresenta appunto uno dei fronti più delicati ma anche più promettenti. Con la sua alta densità di traffico ma-

ritimo e una grande biodiversità, è al tempo stesso fragile e centrale per sperimentare modelli sostenibili. La Sardegna – e in particolare la Gallura – può rivestire un ruolo pionieristico nel proporre uno yachting attento alla tutela degli ecosistemi, valorizzando la sua capacità di accoglienza e la qualità delle sue acque.

Le pratiche sostenibili possono essere adottate anche su scala locale: dall'introduzione di rotte "slow" che evitano le zone più a rischio, a porti turistici eco-certificati, fino a progetti che coinvolgono operatori locali e pescatori per creare sinergie tra economia blu e tutela del mare.

La Regione Sardegna, per esempio, è partner del progetto **NaTour4C-change**, che punta a contrastare gli

effetti del cambiamento climatico nelle destinazioni turistiche costiere del Mediterraneo. Un'area pilota individuata è l'**Area Marina Protetta di Capo Carbonara**, situata nel sud-est. Il progetto prevede l'adozione di soluzioni basate sulla natura per contrastare l'erosione costiera e proteggere l'ecosistema marino, promuovendo una nautica sostenibile.

Un altro esempio sardo: il **Centro Velico Caprera** è una scuola di vela nell'arcipelago della Maddalena. Fondata nel 1967, ha formato oltre 130.000 allievi, promuovendo non solo l'apprendimento della vela ma anche la sensibilizzazione alla tutela ambientale: grazie a pratiche sostenibili, come l'eliminazione delle plastiche monouso e l'organizzazione di attività di pulizia delle spiagge, contribuendo alla conservazione degli ecosistemi marini locali.

Lo yachting sostenibile non è una semplice etichetta o una moda: è una necessità strategica, per garantire il futuro di un settore che vive del fascino e della salute del mare.



ECCO L'INNOVAZIONE NAUTICA HI-TECH CHE PARLA ITALIANO

Sealence e Qion sono due aziende innovative, le cui ricerche stanno contribuendo a rinnovare profondamente il mondo dell'industria nautica. Entrambe vantano radici italiane, e anche per questo hanno deciso di investire in Sardegna, nell'ambito dei rispettivi progetti industriali.

Qion, fondata nel 2014 da Ludovico Finotto (che ne è anche CEO), è un'azienda leader nelle soluzioni per la mobilità elettrica, anche in mare, e la gestione energetica. Offre infrastrutture di ricarica EV resistenti, sistemi di accumulo energetico (BESS) fino a 4 MW e caricabatterie integrati a batteria. Attiva a livello globale, Qion ha realizzato la prima mega-stazione di ricarica in Messico. Sealence, nata nel 2017 dall'incontro tra il CEO William Gobbo ed Ernesto Benini, docente di Docente di Macchine a Fluido presso il Dipartimento di Ingegneria Meccanica dell'Università di Padova, ha realizzato un nuovo tipo di propulsore elettrico per natanti, ispirato alla propulsione aeronautica, che assicura maggiore efficienza e un minor impatto ambientale. Ora l'azienda si prepara a passare alla fase industriale vera e propria, e sbarcare sul mercato con un jet, il Deep Speed. Per questo, punta a insediare nell'isola sia le attività di Ricerca & Sviluppo che una linea di produzione.



AGA KHAN IV, L'UOMO CHE INVENTÒ LA COSTA SMERALDA

Non solo ville e yacht: trasporti, infrastrutture e un nuovo modello di sviluppo per l'Isola. Da allora la Gallura scommette sulla crescita grazie alle sue bellezze e all'innovazione. Una storia che continua da più di sessant'anni.

Ci sono uomini il cui passaggio lascia un'impronta indelebile sulla storia di un territorio. Karim Aga Khan IV - scomparso nel febbraio scorso a 88 anni - è stato uno di questi. La sua visione e il suo amore per la Gallura hanno trasformato il nord-est della Sardegna in una delle destinazioni più esclusive e ammirate del mondo: la **Costa Smeralda**.

All'inizio degli anni Sessanta, quando la Sardegna era ancora in gran parte una terra selvaggia e incontaminata, lontana dai circuiti del turismo internazionale, il giovane principe ha un'intuizione straordinaria.

Vede in quella costa rocciosa, battuta dal vento e affacciata su un mare dai colori cangianti (che all'epoca era nota come **Monti di Mola**, costellata di pochi stazzi, le strutture rurali tipiche della Gallura), il luogo perfetto per creare un turismo che sapesse coniugare lusso e rispetto per il paesaggio.

Il principe Shah Karim Al Hussaini - Aga Khan IV, guida spirituale dei Nizariti, il gruppo principale dei musulmani ismailiti - diventa un pioniere nel vero senso della parola. Non si limita a immaginare un resort per pochi privilegiati, ma costruisce un intero sistema economico e sociale,

gettando le basi di un modello di sviluppo ancora oggi studiato e ammirato. Una sostenibilità ante-litteram, che coniuga sviluppo e ambiente.

La fondazione del **Consorzio Costa Smeralda** nel 1962 - insieme ad altri cinque soci: Patrick Guinness, Felix Bigio, John Duncan Miller, André Ardoin e René Podbielski - è il primo passo di un progetto destinato a durare nel tempo. Il consorzio nasce per gestire, controllare e proteggere i territori di proprietà in Gallura, una superficie di oltre 3.100 ettari con 55 chilometri di litorale tra Olbia e Arzachena (con una superficie costruita che risulterà inferiore al 4%).

L'Aga Khan ingaggia architetti di fama internazionale - Jacques Couëlle, Michele Busiri Vici, Luigi Vietti, Antonio Simon Mossa, Raymond Martin - che contribuiscono a creare una icona del turismo internazionale, un luogo esclusivo, di distinzione sociale e di lusso che per anni verrà percepito come un mondo a parte in Sardegna, quasi un'isola nell'isola. Meta privilegiata di personaggi che cercavano anche riparo dai paparazzi che affollavano la francese Costa Azzurra: da Greta Garbo a Ringo Starr, da re Juan Carlos a Jacqueline Kennedy e Gianni Agnelli. E la Costa Smeralda entra nell'immaginario pop dell'epoca.

L'obiettivo non è però soltanto quello di creare alberghi di lusso e ville da sogno, ma sviluppare infrastrutture, servizi e collegamenti che permettano alla Sardegna di inserirsi nel panorama del turismo internazionale senza snaturarne la bellezza, perché altrimenti perderebbe



L'eredità dell'Aga Khan è sempre viva: ha ispirato generazioni di imprenditori e amministratori, attenti alla crescita e all'ambiente.



ALLE ORIGINI della COSTA SMERALDA

Viaggio fotografico attraverso la rappresentazione di un territorio
A photographic journey through the representation of a territory

A cura di Susanna Scafuri e Guido Piga

UN SOGNO REALIZZATO

Karim Aga Khan IV negli anni Sessanta in una foto di Roger Viollet, utilizzata per la copertina del volume fotografico curato da Susanna Scafuri e Guido Piga.

sce alla modernizzazione dell'aeroporto di Olbia, che oggi porta il suo nome, riconoscendo così il suo ruolo fondamentale nello sviluppo economico e culturale dell'isola.

Non è stato soltanto un investitore lungimirante, ma un uomo di straordinaria eleganza e rispetto per la terra che lo aveva affascinato. In un'epoca in cui il turismo di massa avrebbe potuto travolgere e consumare il paesaggio sardo, dimostrò che era possibile uno sviluppo sostenibile, che bellezza e progresso potevano coesistere. Il "suo" Nord-Est sardo divenne non solo un simbolo di esclusività, ma anche di armonia tra persone e natura.

Oggi, l'eredità dell'Aga Khan è ancora viva. Il suo modello ha ispirato generazioni di imprenditori e amministratori, dimostrando che il turismo può essere una leva di crescita e benessere senza compromettere l'ambiente. E la Sardegna, la Gallura, gli devono un tributo: ha insegnato il valore del rispetto per la bellezza e la forza di un'idea che può trasformare un'intera regione.

perso la sua qualità principale, il suo interesse. Il rispetto del territorio è dunque una delle priorità assolute: le rigorose norme architettoniche imposte dal Consorzio garantiscono che gli edifici si integreranno armoniosamente con la natura circostante, preservando l'identità del paesaggio gallurese.

L'eredità dell'Aga Khan, però, va oltre la Costa Smeralda. Senza il suo impegno, Olbia non sarebbe diventata il punto di riferimento per i viaggiatori che è oggi. Nel 1963, intuendo la necessità di migliorare i collegamenti tra la Sardegna e il continente, fonda la compagnia aerea **Alisarda**, poi divenuta **Meridiana** e infine **Air Italy**, garantendo collegamenti diretti tra l'Isola e le principali città italiane ed europee. Parallelamente, contribui-



NAUTICA IN SARDEGNA

Industria e Yachting,
un connubio che valorizza
un territorio unico fatto di sapienza,
tradizione, lusso e autenticità.

È un progetto



Coordinamento editoriale a cura di

Andrea Gianotti - 24 ORE Ricerche e Studi

Progetto grafico, impaginazione e infografiche

Brainclub, brand design

Immagini Freepik, Shutterstock, Adobe Stock

In collaborazione con:

