

VALORIZZAZIONE E SVILUPPO DEL COMPARTO NAUTICO E PORTUALE NEL LAZIO

PRIMO STUDIO STRATEGICO E MAPPATURA

ANNO 2026





Questo primo studio rappresenta un passaggio fondamentale per favorire il percorso di crescita della nautica e della portualità del Lazio, in quanto, oltre alle dimensioni quantitative, offre una visione strategica che consente di leggere il presente per costruire il futuro dell'intero comparto, che ha tutte le potenzialità per diventare un pilastro trainante dell'economia regionale.

Il lavoro svolto ha il merito di contribuire a dare un'identità sempre più chiara alla nautica del Lazio, facendo emergere un sistema articolato di imprese, competenze, infrastrutture e servizi che troppo spesso hanno operato in modo frammentato, pur esprimendo livelli di eccellenza riconosciuti. Oggi questo patrimonio diffuso trova una prima, importante ricomposizione in un quadro unitario che ne evidenzia il potenziale complessivo.

È proprio da questa consapevolezza che nasce la necessità di un cambio di passo. Il comparto nautico regionale non può più essere interpretato come una somma di singole esperienze, ma deve essere considerato come un vero ecosistema produttivo e territoriale. Mettere a sistema significa costruire connessioni stabili tra imprese, portualità, servizi, formazione, innovazione e istituzioni, superando logiche isolate e valorizzando le sinergie.

Oggi è arrivato il momento di compiere un salto di qualità: pensare concretamente alla strutturazione di un vero distretto della nautica del Lazio. Un distretto non solo come modello organizzativo, ma come scelta strategica capace di rafforzare la competitività, attrarre investimenti, favorire innovazione e generare nuove opportunità di sviluppo per le imprese e per i territori costieri.

Il Lazio dispone di tutte le condizioni per realizzare questo obiettivo: una posizione geografica strategica nel Mediterraneo, un tessuto imprenditoriale dinamico, una rete di approdi e porti turistici in evoluzione e una crescente domanda di servizi integrati legati alla nautica e alla portualità. A queste risorse si aggiunge un capitale umano e professionale che rappresenta un valore decisivo per affrontare le sfide dei prossimi anni. Per trasformare questo potenziale in realtà è indispensabile costruire un network territoriale evoluto, capace di coinvolgere imprese, sistema camerale, associazioni di categoria, enti locali, mondo della ricerca e della formazione, insieme ai partner finanziari e industriali. Solo attraverso una governance condivisa sarà possibile dare continuità e forza a un progetto di sistema.

In questo percorso diventa strategico anche il confronto con i migliori modelli nazionali ed europei. L'innovazione organizzativa, le esperienze di integrazione tra portualità e industria nautica, le buone pratiche già consolidate in altri contesti rappresentano un patrimonio di know-how da cui attingere per costruire un modello laziale moderno, competitivo e sostenibile.

Desidero sottolineare la piena disponibilità, fin da subito, a lavorare per questo obiettivo. Come Assonautica Italiana, come Camera di Commercio di Frosinone Latina e con il nostro Osservatorio Nazionale sull'Economia del Mare – Ossermare intendiamo contribuire attivamente alla costruzione di un sistema integrato, capace di dare maggiore forza alle imprese e di valorizzare l'intero comparto.

Mettere a sistema le imprese della nautica del Lazio significa restituire loro una visione comune, rafforzarne la capacità competitiva e costruire le condizioni per un posizionamento sempre più solido nei mercati nazionali ed europei.

È una sfida ambiziosa e necessaria.

Questo studio realizzato grazie al supporto del nostro Osservatorio Ossermare, di Informare, l'Azienda Speciale della Camera di Commercio di Frosinone Latina, e alla importante sinergia con l'area studi di Navigo, rappresenta quindi un primo passo concreto verso una nuova fase. Ora è il momento di trasformare la conoscenza in strategia e la strategia in azione condivisa. Il futuro della nautica del Lazio passa dalla capacità di fare sistema. E questa è la direzione che siamo chiamati a percorrere insieme.

Giovanni Acampora

Presidente Assonautica Italiana, Si.Camera, Camera di Commercio di Frosinone Latina



La crescente complessità e articolazione del comparto nautico e portuale del Lazio rende oggi indispensabile un salto di qualità nei sistemi di osservazione, misurazione e interpretazione dei fenomeni economici e territoriali. In un contesto in cui la blue economy rappresenta una delle principali traiettorie di sviluppo competitivo, la disponibilità di dati affidabili, strutturati e comparabili diventa un fattore strategico non più accessorio, ma determinante per orientare politiche pubbliche, investimenti e scelte industriali.

I numeri, in questo senso, non sono semplicemente una rappresentazione statistica, ma uno strumento di lettura del sistema produttivo reale: consentono di mappare le filiere, comprendere le dinamiche della domanda e dell'offerta, valutare gli impatti occupazionali e stimare il valore generato lungo le catene della nautica e della portualità. Senza una base informativa solida, ogni strategia

di sviluppo rischia di rimanere parziale o non pienamente efficace.

In questo quadro, il nostro Osservatorio Nazionale sull'Economia del Mare si è voluto dotare di un Osservatorio Nautico del Lazio che rappresenta il primo strumento organico e strutturato per approfondire in modo sistematico la conoscenza di questo settore. Questo segna un passaggio decisivo nella capacità di analisi del comparto, ponendosi come infrastruttura conoscitiva permanente e punto di riferimento indispensabile per la lettura delle dinamiche evolutive della nautica regionale.

L'Osservatorio non è soltanto un contenitore di dati, ma uno strumento abilitante di governance: costituisce infatti la base conoscitiva necessaria per definire ogni futura strategia di sviluppo e di monitoraggio del settore, garantendo continuità analitica, coerenza metodologica e capacità di aggiornamento costante. In questa prospettiva, esso consente di superare approcci frammentati e di costruire una visione integrata del sistema nautico e portuale del Lazio.

Proprio a partire da questa consapevolezza, Ossermare ha ritenuto necessario avviare il presente studio strutturale sul comparto nautico del Lazio, quale primo tassello operativo dell'Osservatorio Nautico regionale. Un'iniziativa che introduce un metodo di analisi più performante, fondato sull'integrazione tra dati quantitativi, lettura territoriale e contributi qualificati degli stakeholder.

In questo percorso, un ringraziamento particolare va alla Presidente di Navigo Katia Balducci e al suo Direttore Pietro Angelini, che con la propria area studi e con una consolidata esperienza maturata all'interno del più importante distretto nautico italiano, quello toscano, ha scelto di accompagnare e sostenere questo lavoro. Il contributo di Navigo è stato determinante non solo nella fase di analisi, ma anche nel processo di riflessione sulla struttura e sull'impostazione dell'Osservatorio dedicato al comparto nautico del Lazio.

Oggi si apre una nuova sfida attraverso una sua ulteriore maturazione nella costruzione di uno strumento permanente di osservazione, capace di accompagnare le trasformazioni in atto e di rafforzare la capacità di programmazione strategica dei territori e dei suoi attori.

Antonello Testa

*Presidente Azienda Speciale Informare
e Coordinatore dell'Osservatorio Nazionale sull'Economia del Mare - Ossermare*



Il presente studio nasce dall'esigenza di leggere il comparto nautico e portuale del Lazio non come un insieme frammentato di attività economiche, ma come un ecosistema produttivo, infrastrutturale e territoriale complesso, capace di generare valore attraverso l'integrazione tra imprese, porti, servizi, turismo, competenze tecniche e innovazione.

La nautica laziale si colloca infatti all'interno di una regione che rappresenta uno dei principali poli italiani della blue economy. Con 35.747 imprese operative nell'economia del mare, pari a circa il 15,4% del totale nazionale, il Lazio dispone di una massa critica imprenditoriale significativa. La provincia di Roma concentra la quota largamente prevalente del sistema, con oltre 30.000 imprese blue, mentre Latina esprime una specializzazione più marcata nei segmenti della cantieristica leggera, del charter, della compon-

mentistica e dei servizi per il diporto. Questo quadro evidenzia una duplice natura del sistema regionale: da un lato una forte capacità di attrazione e gestione della domanda, dall'altro un potenziale industriale ancora da consolidare pienamente. Il perimetro specificamente nautico analizzato nello studio comprende 5.472 imprese attive, distribuite lungo una filiera ampia che include cantieristica, refitting, manutenzione, servizi portuali, logistica, noleggio, commercio, turismo nautico e attività tecniche connesse. La composizione del campione mostra un comparto oggi prevalentemente orientato ai servizi e alle funzioni di supporto, con una presenza rilevante ma non ancora pienamente strutturata delle componenti industriali. Circa tre quarti delle imprese possono essere ricondotte ad attività di commercio e servizi nautici in senso lato, mentre cantieristica e refitting rappresentano un nucleo strategico, stimabile intorno al 15%, e la fornitura industriale specializzata resta una componente ancora debole e frammentata. Proprio questa configurazione costituisce una delle principali evidenze dello studio. Il Lazio non si presenta oggi come un distretto manifatturiero nautico pienamente integrato sul modello delle regioni leader del settore, ma come una piattaforma nautica avanzata, capace di attrarre domanda, gestire flussi, offrire servizi tecnici e turistici, e intercettare segmenti ad alto valore, in particolare nel refit, nel diporto evoluto e nel turismo nautico. La sfida dei prossimi anni sarà trasformare questa piattaforma di servizi in un ecosistema produttivo più maturo, capace di trattenere sul territorio una quota crescente di valore aggiunto, rafforzando le filiere locali di fornitura, subfornitura, impiantistica, componentistica e competenze specialistiche.

La dimensione portuale conferma questa lettura. Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta rappresentano tre nodi complementari di un sistema regionale differenziato: Civitavecchia si conferma hub crocieristico e logistico di rango mediterraneo; Fiumicino integra funzioni commerciali, logistiche e prospettive di sviluppo verso il diporto e la cantieristica; Gaeta esprime una vocazione industriale, tecnica e turistica particolarmente rilevante per il refitting e il segmento degli yacht medio-grandi. A questa dorsale si affianca una rete di porti turistici, marine e approdi che, pur mostrando una presenza diffusa lungo la costa, presenta ancora margini significativi di crescita qualitativa, specializzazione e integrazione con il sistema produttivo.

L'analisi del comparto cantieristico e del refitting, condotta attraverso i codici ATECO 30 e 33, consente di isolare il nucleo più propriamente industriale della filiera. In questo perimetro operano 541 imprese, concentrate in misura quasi totale nelle province di Roma e Latina. Il dato evidenzia una base tecnica riconoscibile, con una prevalenza di attività di riparazione, manutenzione e costruzione di imbarcazioni da diporto, ma anche una struttura ancora polarizzata: molte micro e piccole imprese, accanto a un numero ristretto di operatori più strutturati, capaci di generare una quota significativa del valore economico complessivo. Il refit assume in questo contesto una funzione strategica: non solo attività tecnica, ma leva di attrazione di domanda esterna, anche internazionale, e moltiplicatore di ricadute su manodopera qualificata, logistica, design, impiantistica, servizi professionali e accoglienza.

Un ulteriore elemento emerso con chiarezza riguarda il capitale umano. La nautica contemporanea richiede competenze sempre più ibride: mestieri tradizionali, capacità artigianali, tecnologie digitali, sostenibilità ambientale, gestione del cliente, logistica evoluta, sicurezza e conoscenza dei processi portuali. La transizione verso una nautica più digitale, sostenibile e integrata impone un rafforzamento dei percorsi formativi, dagli

ITS alle scuole tecniche, fino alla formazione continua per le imprese. La qualità del capitale umano sarà uno dei fattori decisivi per trasformare il potenziale del Lazio in un vantaggio competitivo stabile.

La metodologia adottata nello studio, fondata su una lettura funzionale e relazionale della filiera, rappresenta un passaggio essenziale. Non basta infatti censire le imprese attraverso categorie amministrative o codici statistici: occorre comprendere il ruolo effettivo che ciascun operatore svolge nella catena del valore nautica, le relazioni tra cantieri, fornitori, porti, servizi e formazione, e la capacità del sistema di generare innovazione. In questo senso, la mappatura non è soltanto un esercizio conoscitivo, ma uno strumento operativo di programmazione, capace di supportare politiche pubbliche, investimenti privati e strategie di aggregazione. Alla luce dei dati raccolti, il Lazio dispone già di molti elementi necessari per costruire una traiettoria di sviluppo più ambiziosa: una massa critica imprenditoriale rilevante, una posizione geografica centrale nel Tirreno, porti con funzioni differenziate, una domanda turistica e nautica importante, competenze tecniche diffuse e una crescente attenzione verso sostenibilità, digitalizzazione e formazione. Tuttavia, questi elementi devono essere messi a sistema attraverso una governance stabile, un osservatorio permanente e una strategia condivisa di distretto. Il valore principale di questo studio consiste dunque nell'aver reso leggibile un sistema che esiste, ma che necessita di maggiore riconoscibilità, coordinamento e capacità di azione comune. La nautica laziale può diventare uno degli assi strategici della blue economy regionale se saprà compiere il passaggio da una somma di presenze produttive e portuali a un ecosistema integrato, competitivo e sostenibile.

In questa prospettiva, la costruzione di un distretto nautico regionale del Lazio non rappresenta solo un obiettivo organizzativo, ma una scelta di politica industriale e territoriale. Significa collegare imprese, porti, formazione, turismo, innovazione e istituzioni in una visione comune; significa rafforzare la capacità delle PMI di crescere, collaborare e specializzarsi; significa posizionare il Lazio come nodo strategico di un più ampio sistema tirrenico della nautica, in dialogo con Toscana, Campania e con le principali direttrici mediterranee dello yachting. Il presente rapporto costituisce quindi una prima base tecnica, conoscitiva e strategica per accompagnare questo percorso. Una base aggiornabile, condivisibile e orientata all'azione, che permette di trasformare i dati in decisioni, le evidenze in politiche e le potenzialità del territorio in sviluppo concreto.

Pietro Angelini
Direttore Generale Navigo

INDICE

CAPITOLO 1 - INTRODUZIONE	9
Finalità del report	9
Metodologia di lavoro	10
CAPITOLO 2 - CONTESTO SOCIO-ECONOMICO DELLE AREE COSTIERE DEL LAZIO	13
Mappatura dei comuni costieri	13
Demografia e densità	16
Incidenza economica delle aree litoranee sul totale regionale.....	18
CAPITOLO 3 - LA NAUTICA NEL LAZIO: COMPOSIZIONE E PERIMETRO	26
CAPITOLO 4 - PERFORMANCE ECONOMICHE E OCCUPAZIONALI	37
Valore aggiunto diretto ed indiretto	37
Trend occupazionali	38
Analisi del numero e della dinamica delle imprese.....	39
CAPITOLO 5 - ANALISI TERRITORIALE PER PROVINCIA COSTIERA	40
Contributo economico e occupazionale delle province costiere	40
Classifica per incidenza della nautica sul totale provinciale.....	41
CAPITOLO 6 - IL COMPARTO CANTIERISTICO E DEL REFITTING DEL LAZIO	42
Valore e peso economico.....	43
Capacità di esportazione e attrazione	48
CAPITOLO 7 - STRUTTURA IMPRENDITORIALE E CAPITALE UMANO	49
Distribuzione delle imprese per territorio e tipologia	49
Analisi delle professioni strategiche e fabbisogni formativi	51
CAPITOLO 8 - INNOVAZIONE, DIGITALIZZAZIONE E TRANSIZIONE ECOLOGICA: LA NAUTICA LAZIALE VERSO IL FUTURO	56
CAPITOLO 9 - RACCOMANDAZIONI STRATEGICHE	63
CAPITOLO 10 - INDICATORI DI MONITORAGGIO (KPI)	67
CAPITOLO 11 - CONCLUSIONI	69

CAPITOLO 1 - INTRODUZIONE

La realizzazione del presente studio nasce dall'esigenza di disporre di uno strumento conoscitivo aggiornato, analitico e operativo sul comparto nautico e portuale del Lazio, in grado di orientare con consapevolezza le politiche pubbliche e le strategie di sviluppo del settore.

Questo primo studio intende fornire una prima base solida, per la programmazione economica, infrastrutturale e formativa del territorio, restituendo un quadro organico delle imprese, delle competenze, delle dinamiche occupazionali e delle innovazioni che caratterizzano la filiera nautica laziale. Naturalmente sarà costantemente integrato da nuove informazioni e analisi. Pur rappresentando una prima ricognizione strutturata e organica del settore, il presente studio non pretende di essere esaustivo, anche in considerazione della possibile disponibilità successiva di ulteriori dati, aggiornamenti e approfondimenti che potranno integrare e affinare il quadro complessivo.

L'obiettivo principale è valorizzare e potenziare il ruolo della nautica come asse strategico della Blue Economy regionale del Lazio, evidenziando le sue interconnessioni con il turismo costiero, la cantieristica, i servizi portuali e l'indotto tecnologico.

FINALITÀ DEL REPORT

Le finalità del report si articolano lungo tre direttrici fondamentali:

- **Conoscere per decidere:** offrire un quadro conoscitivo completo del settore nautico e portuale laziale, fondato su dati verificati e indicatori omogenei.
- **Riconoscere per valorizzare:** individuare le imprese, le professionalità e le infrastrutture che costituiscono il cuore produttivo del comparto, superando la frammentazione informativa e le rigidità delle classificazioni amministrative.
- **Integrare per innovare:** promuovere un approccio integrato che metta in relazione imprese, enti di ricerca, porti, formazione e istituzioni, così da generare sinergie e progettualità condivise.

Il lavoro si inserisce nel più ampio obiettivo di rafforzare la competitività del sistema nautico laziale all'interno dello scenario nazionale e mediterraneo. Lungo i 350 km di costa della regione, la nautica rappresenta un asset trasversale che combina sviluppo industriale, turismo di qualità, innovazione tecnologica e tutela ambientale.

- Attraverso la mappatura economica e territoriale, il report mira a:
- individuare le aree portuali e produttive con maggiore vocazione alla nautica;

- analizzare il contributo economico e occupazionale del comparto rispetto al sistema regionale;
- identificare trend e traiettorie di innovazione, in particolare legate alla digitalizzazione, alla sostenibilità e alla transizione ecologica;
- supportare la definizione di politiche regionali di investimento, formazione e promozione coerenti con le sfide della Blue Economy e del Green Deal europeo.

Il documento è concepito come strumento operativo e condivisibile. La finalità ultima è dunque quella di mettere a disposizione del territorio uno strumento stabile e aggiornabile di conoscenza, capace di sostenere nel tempo la costruzione di un ecosistema nautico competitivo, integrato e sostenibile.

Lo studio è articolato in sezioni complementari che seguono un percorso logico, dalla contestualizzazione socioeconomica e territoriale del Lazio; all'analisi del comparto nautico (imprese, occupazione, valore economico, innovazione), fino alle raccomandazioni strategiche per il rafforzamento della competitività e la costruzione di un eventuale Distretto Nautico Regionale.

METODOLOGIA DI LAVORO

La prima fase del lavoro - dedicata allo scouting e alla raccolta dati - rappresenta il fondamento conoscitivo dell'intero studio sulla filiera nautica e portuale del Lazio. Essa ha l'obiettivo di costruire una mappatura organica, aggiornata e multidimensionale del comparto, capace di restituire un'immagine realistica del sistema produttivo e delle relazioni che lo compongono. In questa prospettiva, la semplice rilevazione statistica non è sufficiente: è necessario comprendere la natura dinamica del settore, le interconnessioni tra imprese, i processi di innovazione in corso e le specificità territoriali che caratterizzano la costa laziale.

Il comparto nautico, per sua stessa natura, non è un settore univoco, ma un ecosistema che intreccia cantieristica, refitting, portualità turistica, subfornitura, servizi tecnici e turistici, componentistica, logistica, e attività legate all'innovazione tecnologica e ambientale.

Questa molteplicità richiede un approccio che non si limiti alla classificazione amministrativa (codici ATECO o registri imprese), ma che sappia riconoscere e posizionare le imprese in base alla loro funzione effettiva nella catena del valore della nautica.

Lo scouting non si configura dunque come un'attività descrittiva, ma come un processo strategico di lettura del territorio, che fornisce una base dati utile per la programmazione pubblica e per la pianificazione delle imprese private.

L'obiettivo finale è costruire una conoscenza condivisa e interoperabile, che renda il sistema laziale capace di attrarre investimenti, valorizzare il capitale umano e sostenere la crescita sostenibile.

Per garantire questa qualità dell'informazione, la raccolta e l'elaborazione dei dati saranno condotte attraverso il metodo NAVIGO Digitale, sviluppato internamente dall'area studi e ricerca dell'eccellenza yachting italiana. Si tratta di un sistema metodologico e informatico che consente di

mappare le imprese e le attività del comparto nautico secondo un approccio relazionale e multidimensionale.

Il metodo è costruito su una architettura dei dati che permette di leggere simultaneamente:

- la specializzazione produttiva o di servizio di ogni impresa all'interno dei processi della nautica da diporto e professionale;
- le relazioni di filiera che connettono i diversi operatori (cantieri, subfornitori, porti, centri di servizio, professionisti, enti di ricerca);
- le competenze chiave e le tecnologie impiegate, anche in ottica di innovazione, digitalizzazione e sostenibilità;
- gli indicatori economici e occupazionali ricavati da fonti istituzionali e da indagini dirette.

A differenza dei sistemi di classificazione tradizionali, basati su criteri amministrativi o statistici, l'Area Studi e Ricerca dell'eccellenza yachting italiana adotta una logica funzionale e dinamica: ogni impresa viene collocata non solo in base al settore di appartenenza, ma anche rispetto al ruolo che svolge nei processi di produzione, manutenzione, logistica o servizio.

Questo consente di ricostruire la catena del valore effettiva e di individuare i punti di forza, le criticità e le potenzialità di sviluppo del territorio.

L'architettura del metodo si basa su una logica funzionale e relazionale:

- **Classificazione per processo e specializzazione.** Ogni impresa viene posizionata all'interno della catena del valore nautico in base alla propria funzione: costruzione, refitting, manutenzione, servizi portuali, forniture, tecnologie, turismo nautico, ecc.
- **La specializzazione viene ulteriormente qualificata in sottocategorie** (es. carpenteria, elettronica di bordo, verniciatura, domotica, interior design, trasporti, logistica, charter, formazione, ecc.).
- **Rilevazione delle competenze chiave e dei driver di innovazione**
Il modello consente di individuare le competenze distintive di ogni impresa e di analizzare i fattori innovativi: digitalizzazione, sostenibilità ambientale, materiali compositi, automazione, design e processi green.
- **Relazioni di filiera e interoperabilità.** Le imprese vengono collegate secondo le relazioni operative reali (cliente/fornitore, collaborazione tecnologica, subfornitura).
Questo approccio consente di ricostruire reti produttive, distretti spontanei e cluster territoriali, offrendo una lettura dinamica del sistema economico.
- **Georeferenziazione e mapping territoriale.** Ogni impresa è localizzata e collegata al contesto portuale e infrastrutturale di riferimento (aree costiere, cantieri, marine, zone produttive). La rappresentazione grafica, realizzata con strumenti GIS e mappe interattive, permette di visualizzare la distribuzione delle imprese e di individuare poli di concentrazione, aree in crescita e territori in transizione.

L'attività di scouting si articola in quattro momenti principali, tra loro connessi:

Acquisizione e normalizzazione delle fonti

1. Raccolta dei dati ufficiali da fonti camerali (Unioncamere, Infocamere, Osse mare), statistiche (ISTAT), istituzionali (Autorità Portuali, Capitanerie, Associazioni di categoria) e documentali (piani di sviluppo portuale, strategie regionali, progetti europei).
2. Analisi di banche dati complementari e di dataset aperti per ottenere informazioni su addetti, fatturato, innovazioni, attività produttive e turistiche.
3. Uniformazione e normalizzazione dei dati, per garantire la coerenza e la compatibilità tra le diverse fonti.
4. Rilevazione dei fabbisogni formativi e delle professionalità emergenti.

Validazione territoriale e interpretazione relazionale

1. Confronto dei risultati con operatori locali, enti camerali e organismi rappresentativi.
2. Interpretazione dei dati attraverso la lente del modello NAVIGO Digitale attraverso l'Area Studi e Ricerca dell'eccellenza yachting italiana, per individuare i cluster, le connessioni e le reti produttive.

Archiviazione digitale e restituzione interattiva

1. Inserimento dei dati raccolti in un database strutturato e aggiornabile, gestito attraverso la piattaforma digitale NAVIGO.
2. Produzione di output visuali (mappe interattive, grafici, tabelle tematiche) che consentano analisi territoriali e comparazioni tra aree portuali e province costiere.

L'applicazione del metodo NAVIGO Digitale garantisce una serie di risultati qualificanti:

- Completezza – perché include anche le imprese “non evidenti” o non classificate formalmente nella nautica, ma che operano di fatto nella filiera (carpenteria, elettronica, design, fornitura tecnica, manutenzioni).
- Affidabilità – grazie alla validazione incrociata dei dati tra fonti istituzionali e verifiche dirette.
- Dinamismo – il sistema è aggiornabile e consente la revisione periodica delle informazioni, favorendo la creazione di un osservatorio permanente.
- Leggibilità territoriale – la mappatura è pensata per essere facilmente traducibile in strumenti di policy (indicatori, infografiche, mappe).
- Replicabilità – la metodologia è estendibile ad altre regioni o aree portuali, mantenendo la stessa logica di interoperabilità e comparabilità.

La fase di scouting fornirà un cruscotto conoscitivo completo del comparto nautico laziale, composto da:

- una banca dati regionale delle imprese con informazioni strutturate e categorizzate per territorio e specializzazione;
- una mappa digitale dei poli produttivi e portuali;
- indicatori di peso economico, occupazionale e tecnologico;

- un quadro interpretativo utile per la definizione di politiche regionali su formazione, innovazione e sostenibilità.

La metodologia qui applicata potrà costituire una delle basi dell'Osservatorio Nautico del Lazio di Ossermare, come strumento stabile di aggiornamento e governance del settore, collegato con il sistema informativo nazionale della Blue Economy.

La metodologia usata non è soltanto uno strumento di rilevazione, ma un modello di governance della conoscenza.

Grazie alla sua struttura flessibile e alla capacità di integrare diverse fonti, può essere aggiornato nel tempo e replicato in altri contesti territoriali, mantenendo una coerenza comparativa dei dati.

Questo approccio offre numerosi vantaggi:

- garantisce continuità di monitoraggio nel tempo (logica da “osservatorio permanente”);
- assicura interoperabilità con sistemi informativi regionali e nazionali;
- consente analisi di scenario e benchmarking tra territori e distretti;
- promuove trasparenza e condivisione dei risultati con enti pubblici e operatori privati.

CAPITOLO 2 - CONTESTO SOCIO-ECONOMICO DELLE AREE COSTIERE DEL LAZIO

MAPPATURA DEI COMUNI COSTIERI

Il litorale del Lazio si sviluppa per circa 361 km sul Mar Tirreno, includendo l'arcipelago delle Isole Pontine (Ponza, Ventotene). Questo perimetro è la base geografica per l'analisi dei sistemi insediativi, infrastrutturali e produttivi legati alla nautica e all'economia del mare. Di seguito la lista dei comuni costieri, per provincia.

- Viterbo: Montalto di Castro, Tarquinia.
- Roma: Civitavecchia, Santa Marinella, Cerveteri, Ladispoli, Fiumicino, Roma (X Municipio-Ostia), Pomezia, Ardea, Anzio, Nettuno.
- Latina: Latina, Sabaudia, San Felice Circeo, Terracina, Fondi, Sperlonga, Gaeta, Formia, Minturno, Ponza, Ventotene.

I nodi portuali strategici (AdSP Mar Tirreno Centro-Settentrionale) per il territorio sono i seguenti:¹

- Civitavecchia (hub crociere mediterranee; ro-ro/ro-pax; automotive),
- Fiumicino (merci, cantieristica/diporto in sviluppo),
- Gaeta (rinfuse, chimico, project cargo).

I tre scali sono gestiti dall'Autorità di Sistema Portuale e dispongono di statistiche ufficiali 2024–2025 per merci e passeggeri.

¹ Porti di Roma, Autorità di Sistema Mar Tirreno Centro- Settentrionale

Nodo 1 - Porto di Civitavecchia

Il porto di Civitavecchia si conferma come uno degli scali più strategici del Mediterraneo per la crocieristica, e allo stesso tempo presenta caratteristiche significative anche nel comparto merci. Nel 2024 ha segnato un nuovo record storico nel traffico crocieristico, con 3.459.238 passeggeri (+4,3% rispetto al 2023) complessivi per crociere, di cui oltre 1,7 milioni in turnaround (cioè in imbarco/sbarco) e circa 1,74 milioni in transito.

Questo dato valorizza Civitavecchia come hub “home-port” per l'Italia e rafforza la sua competitività internazionale.

Dal lato merci, tuttavia, il quadro è più complesso: il traffico merci nel 2024 mostra una contrazione complessiva in alcuni segmenti, con un calo significativo soprattutto in rinfuse solide, carbone e segmenti tradizionali delle merci.

In parallelo, tuttavia, sono segnalati segnali positivi per la categoria “minerali/metallurgici” (+54%) e per i contenitori (+5,2% TEU) nel 2024.

Questa duplicità – crescita del turismo crocieristico e contrazione di alcune merci tradizionali – introduce alcune linee di sviluppo strategico per la filiera nautica, tra cui:

- Servizi specializzati per crociere e diporto: turnaround logistica, manutenzione navale, forniture tecniche, ormeggi e servizi ausiliari.
- Infrastrutture green: in progetto è l'elettrificazione delle banchine (“cold-ironing”), con potenziale per filiere di fornitura energie, quadri elettrici, sistemi di gestione ambientale.
- Riconversione delle aree merci: la riduzione dei flussi carbone/spedizioni tradizionali richiede una riqualificazione delle infrastrutture, anche in ottica logistica intermodale e retroportuale (rail + mare), con apertura a segmenti più innovativi.
- Fortificazione della catena “mare-terra”: la posizione di Civitavecchia come porta logistica verso Roma e il Centro Italia la rende un nodo nevralgico della filiera, con ricadute anche sul settore nautico: cantieri, servizi di refit, componentistica.

In sintesi, Civitavecchia presenta una funzione mista: da un lato il turismo nautico di grande scala, dall'altro un nodo merci in trasformazione. Per le imprese della nautica e della blue economy significa che la domanda di servizi è elevata e in evoluzione verso segmenti a valore aggiunto.

Nodo 2 - Porto di Fiumicino

Il porto di Fiumicino, storicamente legato al traffico di rinfuse liquide ad alto valore (raffinati, jet-fuel) in funzione dell'aeroporto “Leonardo da Vinci”, nel 2024 ha registrato 3.414.153 tonnellate di merci (+10,6% rispetto al 2023).

La totalità del traffico si configura come “rinfuse liquide”: il porto resta fortemente specializzato in questo segmento, con minimi flussi container/ro-ro. Contemporaneamente, stanno emergendo ambiti di sviluppo aggiuntivi: il piano di ampliamento dello scalo commerciale, la diversificazione verso la cantieristica e il diporto. Queste evoluzioni intendono trasformare Fiumicino in un polo ibrido, che affianca la logistica tradizionale con servizi nautici e attività di refit/cantieristica.

Per la filiera nautica e della blue economy, Fiumicino offre opportunità in diverse aree:

- Impiantistica, piping, stoccaggio e manutenzione impianti legati al carico/raffinazione: competenze che possono interagire anche con la nautica (ingegneria, componentistica, sistemi sicurezza).
- Diporto e cantieristica: lo sviluppo previsto potrà richiedere ormeggi tecnici, servizi di manutenzione/refit, elettronica di bordo, elettronica navale, servizi accessori (verniciatura, interni, navali leggeri).
- Logistica nautica “mare-terra”: grazie alla posizione vicino Roma e all’interfaccia aeroporto/porto, vi è spazio per sviluppare modelli di logistica integrata per componenti nautici, spedizioni e accessori.

In sostanza, Fiumicino rappresenta un porto con una vocazione consolidata in un segmento ad alto valore e con forte potenziale di diversificazione verso la nautica e il turismo nautico.

Nodo 3 - Porto di Gaeta

Il porto di Gaeta, pur di dimensioni più contenute rispetto agli altri due scali, svolge un ruolo specialistico nel network della Regione Lazio, con vocazioni industriali e commerciali mirate. Nel 2024 ha movimentato 1.799.438 tonnellate di merci complessive. Il traffico si è articolato in: merci liquide (raffinati) ~1.017.061 t (-10,8%) e merci solide ~782.377 t (+17,8%). L’incremento delle solide (minerali/metallurgici) segnala un potenziale “ripensamento” del porto verso segmenti che permettono maggiore valore aggiunto locale, rispetto alla semplice movimentazione. Dal punto di vista della nautica e della blue economy, Gaeta offre scenari interessanti:

- Servizi di manutenzione/refit per imbarcazioni medio-grandi: l’area può attrarre imprese di carpenteria navale, verniciatura, elettronica e logistica specializzata.
- Handling per project cargo e logistica di rinfuse/metalli: le aziende locali possono sviluppare competenze specifiche trasversali (meccanica, automazione, impianti).
- Turismo nautico di nicchia: benché non primario come crociere, Gaeta può servire imbarcazioni charter, yacht di lusso, super-yacht, con domanda di servizi ad alto livello (concierge portuale, refit premium, logistica partenze).
- Integrazione con il territorio pontino-latino: Gaeta funge da ponte tra Lazio meridionale e reti industriali del Centro Sud; pertanto un’opportunità sia per le imprese nautiche sia per quelle dell’indotto.

Mettendo insieme i tre nodi, emerge un ecosistema portuale regionale differenziato, in cui ciascuno scalo copre funzioni specifiche e complementari:

- Civitavecchia → crociere/diporto + massa merci + logistica mare-terra
- Fiumicino → rinfuse liquide/logistica strategica + emergente nautica
- Gaeta → specializzazione industriale/solidi/metalli + refit e nautica di nicchia

Per le imprese della nautica e per la blue economy del Lazio, ciò significa che il modello territoriale competitivo deve considerare queste differenziazioni e orientarsi verso:

- Servizi ad alto valore aggiunto piuttosto che solo movimentazione: manutenzione navale, componentistica, logistica inversa, refit, energia portuale, digitalizzazione.
- Sinergie tra porto, impresa nautica e formativo: formazione tecnica (componenti navali, elettronica, automazione), innovazione (materiali compositi, elettrificazione, digital twin), sostenibilità ambientale (shore power, zero-emission operations).
- Reti logistiche integrate: collegamento porto-retroporto-terra, con competenze che attraversano il trasporto intermodale, la logistica di supply-chain nautica, e l'accesso ai mercati internazionali.
- Valorizzazione territoriale: ogni porto inserito in una piattaforma regionale più ampia che unisce imprese, università, istituzioni pubbliche, cluster nautici per creare efficienza, economie di scala e attrattività per investimenti.

L'analisi dei flussi 2024 e delle funzioni portuali rivela che il Lazio dispone di un asset strategico differenziato, con potenziale per diventare un hub nazionale della nautica e della blue economy se saprà capitalizzare le infrastrutture portuali, le competenze industriali e la posizione geografica. Per il report, sarà utile enfatizzare non solo i dati di traffico ma anche le implicazioni per le imprese (piccole, medie e grandi) e i driver di sviluppo futuri: innovazione, sostenibilità, formazione, logistica integrata.

DEMOGRAFIA E DENSITÀ

Al 1° gennaio 2025 (dati provvisori), la costa laziale - composta dai comuni affacciati sul Mar Tirreno - presenta un quadro demografico e territoriale che evidenzia una netta polarizzazione urbana verso la fascia metropolitana romana e una serie di contesti secondari ma strategici per la nautica, la cantieristica e la logistica marittima.

La prima tendenza percepita è la polarizzazione urbana verso l'area metropolitana romana. L'intera costa laziale ospita circa 1,9 milioni di residenti, di cui oltre 1,2 milioni distribuiti tra Roma-Ostia, Fiumicino, Pomezia, Ladispoli, Cerveteri e Anzio-Nettuno.

- Fiumicino: circa 82.000 ab. su 210 km², densità circa 390 ab/km², crescita +6% dal 2020.
- Roma - Municipio X (Ostia): circa 230.000 ab. su 150 km², densità circa 1.530 ab/km² (area più densamente popolata della costa laziale).
- Pomezia: circa 65.000 ab., densità circa 480 ab/km², crescita +4% 2020-2025.

Questo cluster da solo rappresenta oltre il 60% della popolazione costiera, confermando la centralità demografica e socioeconomica del quadrante romano. La densità elevata riflette un tessuto urbanizzato continuo e la forte attrattività residenziale dovuta alla vicinanza con Roma.

Altro gruppo importante è quello del sistema portuale e produttivo di Civitavecchia, Santa Marinella, Tarquinia, Montalto di Castro.

Comune	Popolazione 2025 (stima)	Superficie km²	Densità	Trend 2020-25
Civitavecchia	Circa 53.000	71	746 ab/km ²	+1%
Santa Marinella	Circa 18.000	50	360 ab/km ²	+1-2%
Tarquinia	Circa 15.500	279	55 ab/km ²	stabile
Montalto di Castro	Circa 8.600	189	45 ab/km ²	stabile/lievemente negativa

Abbiamo poi il secondo cluster costiero laziale, così formato

Comune	Popolazione 2025 (stima)	Densità ab/km²	Trend 2020-25
Latina (costa sud)	129.000 (parte del territorio affaccia sul mare)	460	+1-2%
Sabaudia	20.500	100	stabile
San Felice Circeo	10.000	300	+1%
Terracina	46.000	330	+1%
Fondi	39.000	230	+1-2%
Sperlonga	3.400	180	stabile
Gaeta	20.600	780	stabile
Formia	38.000	720	-0,5%
Minturno	18.500	380	stabile

Infine, i comuni insulari

Comune	Popolazione 2025	Superficie km²	Densità
Ponza	3.200	9,9	320 ab/km ²
Ventotene	730	1,8	405 ab/km ²

L'analisi preliminare delle principali variabili mostra che:

- L'area metropolitana di Roma e il suo litorale (in particolare i comuni di Fiumicino, Roma-Ostia, Pomezia) costituiscono il centro gravitazionale demografico della fascia costiera laziale. È in questi comuni che si concentra il maggior numero di residenti e le densità più elevate.
- Il comune di Fiumicino, grazie alla presenza dell'aeroporto "Leonardo da Vinci", infrastrutture logistiche e vicinanza alla capitale, registra una crescita demografica superiore rispetto a molti comuni costieri più piccoli.
- I poli portuali e produttivi come Civitavecchia mostrano anch'essi valori significativi, ma la loro influenza demografica è inferiore alla metropoli romana.

- L'asse latino-pontino (Latina, Terracina, Formia-Gaeta) appare come un secondo cluster costiero in termini di popolazione residente e densità, pur con valori inferiori rispetto all'area di Roma.
- Alcuni comuni delle isole (Ponza, Ventotene) evidenziano popolazioni molto limitate e densità molto variabili, spesso influenzate da stagionalità turistica e residenze secondarie.

Le implicazioni per lo studio si possono così riassumere:

- I comuni ad alta densità e crescita demografica (es: Fiumicino, Pomezia) rappresentano bacini di domanda potenziale per servizi nautici, turismo diportistico, nautica da diporto, cantieristica leggera.
- Le aree meno densamente popolate ma con vocazione turistico-nautica (es: Terracina, Sperlonga, Ponza) richiedono modelli di offerta che considerino stagionalità, servizi complementari, infrastrutture temporanee e logistica a supporto.
- Il calcolo della densità e della variazione demografica consente di definire cluster territoriali che integrino competenza industriale (cantieri, servizi nautici) e mercato residente/visitatori, elementi essenziali per la mappatura della filiera nautica secondo l'Area Studi e Ricerca dell'eccellenza yachting italiana di Navigo.

INCIDENZA ECONOMICA DELLE AREE LITORANEE SUL TOTALE REGIONALE ²

BLUE ECONOMY. Come già accennato l'economia del mare in Italia presenta:

- Imprese attive: 232.841.
- Addetti: 1.089.710.
- Valore aggiunto diretto: 76,6 miliardi €.
- Valore attivato complessivo: 216,7 miliardi €, pari a circa 11,3% del PIL nazionale.

Questi dati rappresentano un benchmark fondamentale per la comparazione territoriale: qualsiasi studio regionale sulla blue economy deve fare riferimento a questi valori per collocarsi in modo adeguato nel contesto nazionale.

Nel caso della regione Lazio, abbiamo i seguenti elementi chiave:

- Imprese operative nel settore blu-economy: 35.747 unità.
- La provincia di Roma da sola ne conta circa 30.566.
- Contributo della blue economy al valore aggiunto regionale: 6,7%.
- Contributo al numero di occupati della regione: 7,4%.
- La fascia costiera della regione si estende su ~383 km di costa, comprende 22 Comuni costieri e 2 isole (Ponza e Ventotene).

² XIII Rapporto Nazionale sull'Economia del Mare 2025

Questi numeri delineano un profilo nel quale la regione Lazio è leader nazionale per numero di imprese della blue economy, mentre presenta margini di crescita rispetto al valore aggiunto e all'occupazione rispetto al potenziale del comparto.

Tabella A - Imprese Blue Economy per provincia (Lazio):

Provincia	Numero imprese blue economy	% sul totale regionale	Specializzazione prevalente
Roma	Circa 30.566	Circa 85%	servizi nautici, turismo diporto, portualità
Latina	Circa 3.646	Circa 10,2%	cantieristica, charter, componentistica
Viterbo	Circa 393	Circa 1,1%	turismo nautico, servizi minori

Tabella B – Confronto nazionale vs Lazio:

Indicatore	Italia	Lazio	Incidenza Lazio (%)	Commenti
Imprese	232.841	35.747	~15,4%	Lazio concentra oltre un'impresa ogni 6 dell'intero Paese nel comparto
Addetti	1.089.710	80.639	7,4%	Occorre estrarre da fonti regionali
Valore aggiunto diretto (mld)	76,6 mld €	5,13	6,7%	Contributo Lazio 6,7% su VA regionale indicato

Per la filiera nautica (cantieristica, servizi portuali, componentistica, turismo nautico) queste evidenze significano:

- Esiste una massa critica imprenditoriale (35.747 imprese) che offre un'adeguata base per costruire cluster nautici, reti d'impresa e logiche di filiera.
- La specializzazione e la densità concentrata in provincia di Roma richiedono politiche che favoriscano l'allargamento territoriale anche verso le province di Latina e Viterbo, così da distribuire l'effetto-traino della blue economy lungo tutta la fascia costiera.
- Il rapporto tra numero imprese e contributo al valore aggiunto (6,7%) suggerisce che molte imprese operano su catene del valore a basso valore aggiunto: c'è quindi un potenziale di upgrade tecnologico, per esempio verso refit, componentistica navale avanzata, digitalizzazione della produzione nautica.
- La disponibilità di risorse regionali e bandi (27 milioni € + progetti regionali) rappresenta un incentivo diretto per imprese della nautica che vogliono posizionarsi su linee strategiche: innovazione, sostenibilità, servizi avanzati, infrastrutture di bordo/portuali.
- Dal punto di vista strategico, la mappatura che stai sviluppando dovrebbe integrare:
 - la geografia delle imprese (ubicazione costiera vs retro-costiera)
 - l'intensità competitiva (numero imprese per km di costa / specializzazione)
 - la filiera (da cantieri a fornitori a servizi portuali/diporto)
 - l'innovazione (quante imprese adottano tecnologie digitali, materiali avanzati, energie rinnovabili)

In sintesi gli studi collocano la regione come leader nazionale per numero di imprese blue economy con 35.747 unità operative sul totale italiano. Di seguito la ripartizione territoriale stimata:

Provincia	N. imprese blue economy 2025	% sul totale regionale	Specializzazione prevalente
Roma	~30.566	85 %	servizi portuali, turismo nautico, logistica marittima, charter, refit yachting
Latina	~3.200	9 %	cantieristica leggera, componentistica, servizi per il diporto, charter
Viterbo	~1.000	3 %	turismo costiero, artigianato nautico, formazione professionale
Frosinone e Rieti	~900	3 %	logistica e subfornitura navale indiretta
Totale Lazio	35.747	100 %	—

L'incidenza sul totale nazionale è circa 15,4%. Il contributo al valore aggiunto regionale è 6,7 %, mentre quello all'occupazione totale raggiunge il 7,4 %.

La concentrazione imprenditoriale è elevata nella fascia metropolitana romana e nei poli marittimi di Civitavecchia e Latina, mentre la presenza nella Tuscia costiera (Viterbo) rimane più diffusa ma con specializzazioni artigianali.

Il periodo 2020-2025 è stato caratterizzato da:

- Incremento delle imprese servizi nautici (+18 %), in particolare logistica di porto, refit e forniture tecniche;
- Ripresa post-pandemia nel turismo nautico (+22 % di imprese attive);
- Digitalizzazione e green transition (oltre 600 imprese specializzate in energie rinnovabili, motorizzazioni ibride, gestione rifiuti portuali);
- Espansione cantieristica latino-pontina, con nuove PMI nelle aree di Gaeta, Formia e Terracina;
- Stabilità occupazionale, ma con aumento degli addetti tecnici qualificati (+9 % 2023-2025) in meccanica navale, impiantistica ed elettronica.

SETTORE CROCIERISTICO E TRAFFICO MERCI. L'anno 2024 ha rappresentato un record storico per il traffico crocieristico nei porti di Roma e del Lazio, in particolare nel porto di Civitavecchia, principale scalo crocieristico del Mediterraneo.³

Civitavecchia ha registrato:

- 3.459.238 crocieristi totali (+4,3 % rispetto al 2023),
- di cui 1,7 milioni di passeggeri in turnaround (imbarchi/sbarchi) e 1,74 milioni in transito,
- Accosti complessivi: oltre 880 navi da crociera nell'anno,
- Traffico passeggeri totale (crociere + autostrade del mare): circa 5,0 milioni di passeggeri movimentati nel sistema portuale del Lazio.

³ Elaborazione schede traffici AdSP Mar Tirreno Centro-Settentrionale

Il dato posiziona il porto di Civitavecchia come primo home-port italiano e tra i primi tre d'Europa per volumi complessivi, rafforzando la leadership del sistema portuale laziale nel turismo marittimo.

La crescita è attribuibile principalmente all'aumento delle toccate delle grandi compagnie internazionali (MSC, Costa, Royal Caribbean, Norwegian), all'espansione del segmento premium-luxury e al rafforzamento dei collegamenti con il Nord Africa e le isole maggiori. È inoltre in corso il completamento del progetto di elettrificazione delle banchine (cold-ironing), che farà di Civitavecchia uno dei primi porti italiani ad alimentare le navi da crociera con energia a terra, riducendo le emissioni e valorizzando l'immagine di sostenibilità del distretto nautico laziale.

La sintesi dei dati per il cruscotto "Turismo-Porto" del report può essere strutturata come segue:

Anno	Crocieristi totali (Civitavecchia)	Imbarchi/Sbarchi (turnaround)	Accosti navi	Passeggeri totali porti del Lazio (M)
2023	3.313.000	1.610.000	850	4,7
2024	3.459.238	1.700.000	~880	5,0
2025 (stime)	3.500.000 (+)	1.750.000 (+)	~900	5,2

Il primo semestre del 2024 mostra una fase di contrazione nei traffici merci del sistema portuale laziale, determinata da dinamiche internazionali e dalla volatilità dei comparti energetico e delle rinfuse.

Questo risultato riflette una combinazione virtuosa di fattori: l'attrazione di linee crocieristiche internazionali (con itinerari che includono l'area tirrenica laziale), la crescita della capacità ricettiva del porto, la logistica di turnaround ben sviluppata e la sinergia tra porto e il territorio alle spalle (Roma e hinterland). Dal punto di vista della nautica e dell'indotto, tale dinamica comporta effetti concreti: richiesta crescente di servizi tecnici per navi da crociera (forniture, manutenzioni, ormeggi specializzati), incremento dell'indotto turistico costiero legato all'escursionismo, alla nautica di supporto al crocierismo (taxi marittimi, transfer, charter, tour), e opportunità per imprese della filiera che intendono inserirsi nella logica "turismo via mare".

Anno	Crocieristi totali Civitavecchia	Imbarchi/Sbarchi (turnaround)	Accosti navi	Passeggeri totali porti del Lazio (M)
2023	~3.313.000	~1.610.000	~850	~4,7
2024	3.459.238	~1.700.000	~880	~5,0

Dal punto di vista strategico per la filiera nautica e delle attività complementari (cantieristica, componentistica, servizi portuali, logistica nautica) emergono alcuni punti chiave:

- Il forte aumento dei passeggeri crocieristici e la crescita del turnaround navale confermano che il turismo nautico è un driver crescente: ciò comporta domanda esplicita per infrastrutture portuali accessorie (ormeggi, travel-lift, servizi tecnici navali, refit leggero, forniture materiali e componenti), così come per la logistica turistica (esco-escursioni, trasferimenti, charter).

- Il calo dei traffici merci tradizionali nel porto di Civitavecchia spinge verso una riconversione infrastrutturale e una reorientazione della filiera verso segmenti più a valore aggiunto (navi speciali, refit, logistica integrata mare-terra). Per le imprese della nautica questo può tradursi in opportunità: ambiti di refit/revisioni navali, manutenzione navi da crociera, supply-chain componentistica nautica, energie e sistemi integrati per navi.
- Il porto di Fiumicino, con crescita nei liquidi, evidenzia che il segmento “infrastruttura logistica ad alto valore” ha spazi di sviluppo; per la nautica significa che imprese specializzate in impiantistica, tecnologia navale, elettronica di bordo possono trovare sbocchi.
- Il sistema laziale presenta una diversificazione portuale (crociere, ro-ro, liquidi, rinfuse, automotive) che può sostenere la filiera nautica se le imprese sono in grado di orientarsi verso la qualità del traffico, anziché solo verso la quantità.
- In termini strategici, è fondamentale che il report evidenzi la distinzione tra traffico in volume e traffico in valore: imprese della nautica, logistica e componentistica tendono infatti a trarre maggior vantaggio da traffici specializzati, innovativi, ad alto contenuto tecnologico.

Turismo costiero e domanda indotta ⁴

La componente turistica nelle aree costiere del Lazio assume un ruolo strategico nell'equazione dello sviluppo nautico: da una parte opera un forte effetto «traino» della metropoli Roma, dall'altra registriamo specifiche dinamiche nei comuni balneari della fascia tirrenica e delle isole pontine, che richiedono politiche dedicate e supporto della filiera nautica.

Nel 2024 Roma ha registrato 51,4 milioni di presenze e 22,2 milioni di arrivi, cifre record nella storia della capitale. Si tratta di un incremento di +4,5% delle presenze e +5,63% degli arrivi rispetto al 2023. Tale performance riflette la forte attrattività della città, ma ha anche un significativo effetto spill-over: il litorale romano (comuni quali Ostia/Fiumicino, Anzio, Nettuno) beneficia degli arrivi nella capitale e si configura come destinazione complementare per escursioni, soggiorni brevi (short-break) e turismo nautico di supporto.

Per i comuni della fascia pontina e tirrenica (ad esempio Sperlonga, Gaeta, San Felice Circeo, Terracina, Ponza, Ventotene) non tutti i dati per il 2024 sono ancora consolidati ufficialmente, ma i repertori dell'ISTAT indicano la disponibilità di tavole comunali di arrivi e presenze fino al livello comunale.

Questo scenario mette in evidenza che, oltre al traino dell'area metropolitana, le località costiere richiedono un rafforzamento dell'offerta, dell'accessibilità e della qualità dei servizi nautici e ricettivi per capitalizzare il flusso turistico.

Il forte dato della capitale suggerisce che le imprese della nautica e i servizi portuali dovrebbero considerare il litorale romano non solo come zona residenziale/ricreativa, ma come bacino di domanda per charter, servizi di porto, ormeggi di supporto e escursioni nautiche. Le località balneari presentano potenziale di sviluppo per la nautica di porto, il charter nautico e i servizi correlati (refit

⁴ <https://www.ebtl.it/> - Ente Bilaterale del Turismo Lazio

leggero, manutenzione, noleggio imbarcazioni) ma anche fragilità strutturali: stagionalità forte, dipendenza da turismo mordi-e-fuggi, servizi infrastrutturali da rafforzare.

È cruciale integrare la mappatura delle attività nautiche con i dati di arrivi e presenze: ad esempio, un comune con elevata presenza turistica e un porto/marina attiva può costituire un cluster locale strategico per la filiera nautica. La valorizzazione del turismo nautico deve prevedere: miglioramento dell'accessibilità via mare, ormeggi tecnici, servizi integrati (logistica, trasporti, catering navale), promozione internazionale e sinergia tra cantieri, marina e turismo nautico.

Porti turistici, marine e ormeggi (diporto)

Il Lazio dispone di una rete costiera di oltre 40 approdi tra porti turistici, marine e darsene distribuiti lungo 383 km di litorale e due isole (Ponza e Ventotene). Queste infrastrutture non rappresentano solo un servizio turistico, ma costituiscono una rete logistica e industriale della filiera nautica — comprendendo attività di ormeggio, cantieristica, refit, assistenza tecnica, fornitura di servizi di bordo e accoglienza di yacht di grandi dimensioni.

I principali poli del diporto laziale sono:

- Porto Turistico di Roma – Ostia
- Riva di Traiano – Civitavecchia
- Marina di Santa Marinella
- Marina di Nettuno
- Base Nautica Flavio Gioia – Gaeta
- Porto di Formia
- Porto di Sperlonga
- San Felice Circeo
- Porto di Anzio
- Porto di Ponza
- Porto di Ventotene

A queste strutture si aggiungono approdi secondari e darsene private (es. Montalto di Castro, Tarquinia, Ladispoli, Terracina, Rio Martino) e progetti in fase autorizzativa o di ampliamento per un totale stimato di oltre 4.000 nuovi posti barca entro il 2026 secondo il piano regionale per la nautica.

Il segmento large yachting (imbarcazioni > 24 m) costituisce un asset distintivo per la costa laziale, in particolare nei porti di Gaeta, Civitavecchia e Ostia, che dispongono di infrastrutture tecniche e fondali idonei per l'ormeggio di grandi unità.

Località / Porto	Capacità stimata (posti > 24 m)	Servizi principali	Note operative
Porto Turistico di Roma (Ostia)	Circa 180 posti per yacht fino a 60 m	Travel lift 160 t, bunkeraggio, refit base, cold ironing in progetto	Porto bandiera blu, area commerciale e refit leggero
Riva di Traiano (Civitavecchia)	Circa 120 posti (fino a 45 m)	Cantiere tecnico, ormeggi superyacht, servizi antincendio e guardiania h24	Ampio bacino di 920 posti complessivi
Marina di Santa Marinella	Circa 40 posti (fino a 30 m)	Assistenza meccanica, carenaggi, elettricità 400 V	Alta richiesta stagionale
Marina di Nettuno	Circa 70 posti (fino a 35 m)	Travel lift 200 t, rimessaggio e officine specializzate	Porto con bandiera blu e servizi MRO
Base Nautica Flavio Gioia (Gaeta)	Circa 150 posti (fino a 80 m)	Full service refit & repair, dry-dock 820 t, officine specialistiche	Hub mediterraneo per refit superyacht
Porto di Formia	Circa 60 posti (fino a 35 m)	Servizi di rimessaggio, energia, acqua, Wi-Fi	Marina multifunzionale
San Felice Circeo / Sperlonga	Circa 40 posti (fino a 28 m)	Ormeggi stagionali, bunkeraggio, mini-refit	Area ad alta stagionalità turistica
Ponza	Circa 25 posti (fino a 60 m)	Servizi charter, tendering, ancoraggi esterni	Porto insulare con forte flusso estivo
Ventotene	Circa 10 posti (fino a 30 m)	Assistenza locale, ormeggio temporaneo	Gestione stagionale comunale

Totale stimato (posti > 24 m): circa 700–750 ormeggi diretti lungo il litorale laziale (pari a circa il 9-10 % del totale nazionale degli ormeggi “large yacht”).

Nel contesto nazionale, il Lazio si colloca tra le regioni con il maggior numero di ormeggi per yacht oltre i 24 m, insieme a Liguria e Toscana, e ospita strutture di refit di livello internazionale (Gaeta, Civitavecchia, Ostia). Per quanto riguarda la distribuzione funzionale, la fascia Nord (Civitavecchia – Santa Marinella – Ostia) è caratterizzata da porti turistici multifunzionali e cantieristica tecnica; la fascia Centro-Sud (Anzio – Nettuno – Gaeta) da marine integrate con servizi charter e refit.

Il segmento dei superyacht cresce del +7% annuo (2021-2024) in termini di permanenze, trainato da Gaeta, Ostia e Ponza come destinazioni estive e invernali e vive una profonda interconnessione con la filiera industriale: i porti per grandi yacht sono vettori di sviluppo per imprese di componentistica, impiantistica, arredamento navale, design e logistica di bordo, generando un effetto moltiplicatore sull'occupazione costiera.

Nel contesto nazionale delle infrastrutture portuali, il Lazio presenta una dotazione complessiva pari a 42 infrastrutture, configurandosi come una regione con una presenza significativa ma non ancora comparabile con i principali poli nautici italiani. La struttura della portualità regionale evidenzia una forte prevalenza di infrastrutture a carattere polifunzionale, in particolare i porti canale, che rappresentano la componente più numerosa (12 strutture), accanto a un numero limitato di porti polifunzionali a vocazione industriale e commerciale.

Al contrario, risulta ancora contenuta la presenza di porti turistici propriamente detti (marina), che si attestano a sole 3 unità. Questo dato evidenzia una configurazione infrastrutturale storicamente meno orientata al diporto evoluto e al turismo nautico organizzato, e maggiormente legata a funzioni miste o tradizionali. Dal punto di vista della capacità ricettiva, il sistema portuale laziale dispone complessivamente di 8.555 posti barca, distribuiti sulle 42 infrastrutture presenti. Anche in questo caso emerge una struttura non pienamente specializzata: una quota rilevante dei posti barca è infatti localizzata all'interno di infrastrutture polifunzionali, mentre la componente specificamente dedicata ai porti turistici risulta più limitata. Nel dettaglio, i porti turistici concentrano circa 2.442 posti barca, mentre una parte analoga della capacità è riconducibile ai porti polifunzionali, a conferma della natura ibrida del sistema regionale. I porti canale, pur numerosi, contribuiscono in misura più contenuta alla capacità complessiva, con circa 1.182 posti barca, riflettendo caratteristiche infrastrutturali meno orientate all'accoglienza di imbarcazioni da diporto di medio-alto livello. Nel complesso, il quadro che emerge è quello di una regione con una buona diffusione di punti di approdo lungo la costa, ma con una dotazione qualitativa e quantitativa ancora inferiore rispetto alle regioni leader del diporto nautico, sia in termini di numero di porti turistici sia di capacità complessiva di ormeggio. Tale configurazione suggerisce un ampio margine di sviluppo, in particolare attraverso il potenziamento delle infrastrutture dedicate al turismo nautico e la riconversione o specializzazione di parte dei porti polifunzionali esistenti.

Il litorale della regione Lazio, con una lunghezza complessiva stimata di 361 km, di cui circa 240 km di costa sabbiosa, affronta sfide ambientali significative che riguardano l'erosione costiera, l'avanzata del mare, la perdita di spiagge e l'aumento della vulnerabilità delle infrastrutture di costa, incluse marine, porti turistici e cantieri nautici. In questo contesto la regione ha adottato un approccio strutturato e finanziato volto alla difesa integrata della costa, al fine di garantirne la protezione, la fruibilità e la sostenibilità economica, sociale e ambientale.

Per ovviare a ciò la regione Lazio ha formalizzato un piano strategico con un investimento complessivo di circa 90 milioni €, destinato a interventi di medio-lungo termine per la tutela del litorale. Le caratteristiche principali del piano includono:

- Una programmazione integrata e non più episodica degli interventi di salvaguardia della costa, realizzata su base di Unità Fisiografiche (UF) — tratti di litorale omogenei dal punto di vista morfologico e sedimentario.
- Il finanziamento comprende: 46,2 milioni € relativi alla programmazione FESR 2021-2027, 18,7 milioni € destinati a opere già in corso, e 22 milioni € di fondi regionali sbloccati dopo accumulo di pratiche.
- Tra gli interventi previsti: l'individuazione di tre cave marine da cui ricavare circa 1 milione di m³ di sabbia destinati ai ripascimenti, la realizzazione di barriere sommerse e scogliere, nonché un sistema di monitoraggio satellitare e tramite droni su un arco temporale triennale per valutare l'efficacia degli interventi.
- La temporalità prevista del piano è fino al 31 dicembre 2028, con appalti strutturati attraverso due Accordi Quadro per garantire rapidità e coordinamento interistituzionale (Regione, Comuni, AdSP, Autorità di Bacino).

Per la filiera nautica e per il settore portuale, il piano ha implicazioni operative rilevanti, prima fra tutte la protezione costiera riguarda direttamente gli ormeggi, le infrastrutture portuali e le marine, che sono vulnerabili sia alle mareggiate sia ai processi erosivi a lungo termine: la resilienza di un porto turistico

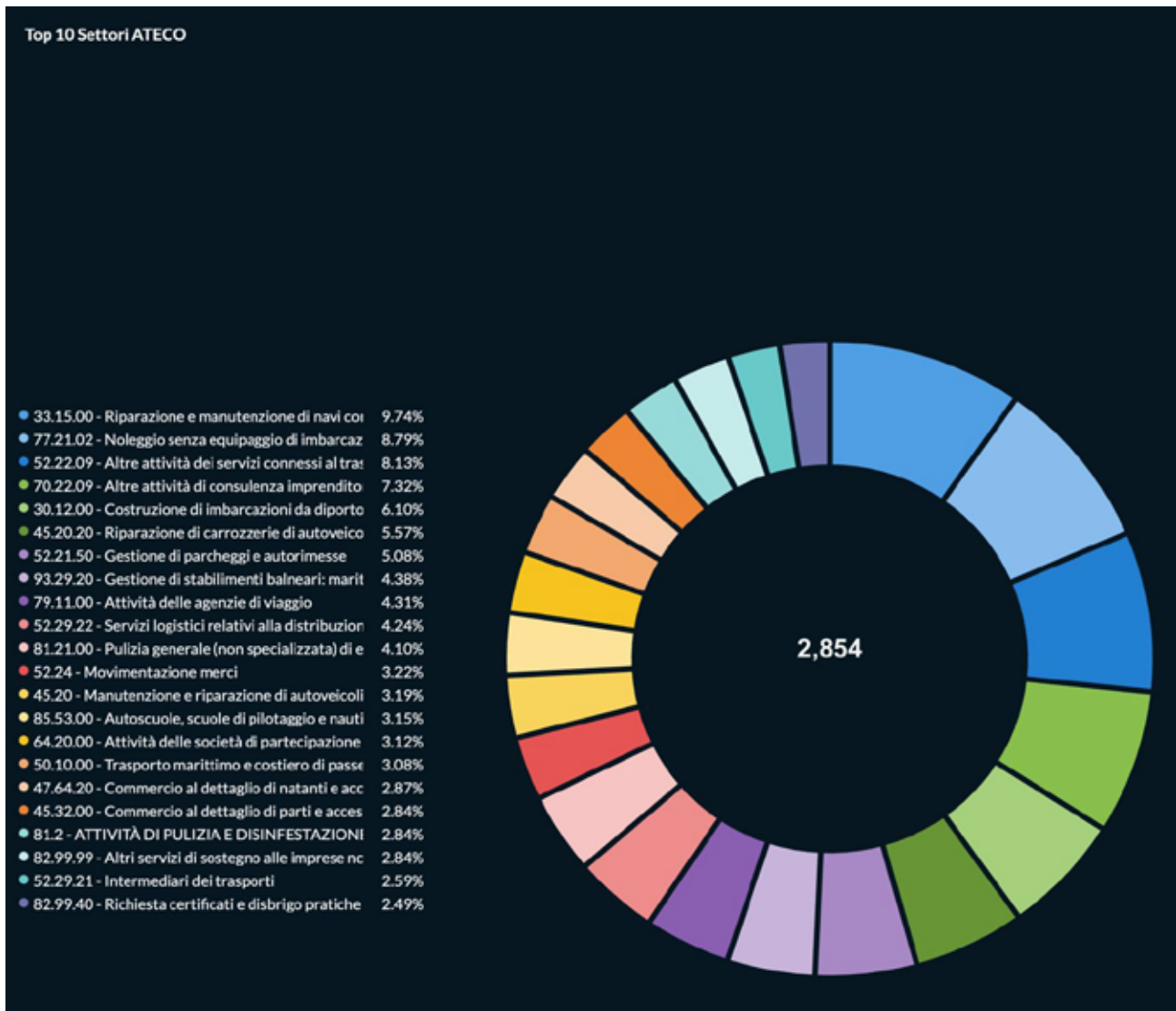
o di un cantiere navale è strettamente collegata alla stabilità della linea di costa e alla manutenzione delle strutture di difesa.

Il piano triennale della Regione Lazio per la difesa integrata della costa costituisce un pilastro fondamentale anche per lo sviluppo della blue economy e della nautica da diporto: le marine, i porti turistici, i cantieri navali e i servizi ad essi collegati operano in un contesto costiero che necessita di stabilità, protezione e manutenzione programmata.

CAPITOLO 3 - LA NAUTICA NEL LAZIO: COMPOSIZIONE E PERIMETRO

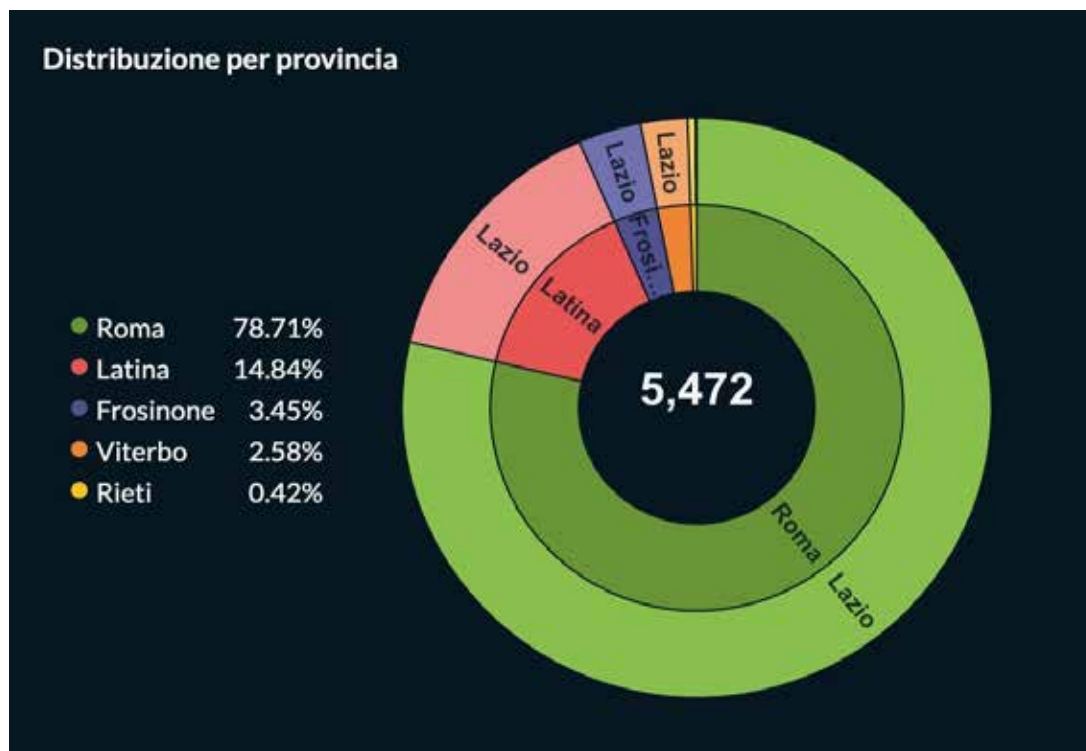
Il comparto nautico nel Lazio si configura come una filiera estesa e articolata, analizzata attraverso un insieme ampio di codici ATECO che comprendono attività manifatturiere, servizi tecnici, logistica, noleggio, commercio, trasporto e turismo nautico. Questa impostazione consente di leggere la nautica non come un settore produttivo unitario, ma come un ecosistema economico complesso, nel quale la creazione di valore deriva dall'integrazione tra funzioni diverse e complementari.

Nel perimetro considerato operano 5.472 imprese attive, che costituiscono la base imprenditoriale dell'intero comparto nautico regionale. La composizione del campione riflette una filiera fortemente orientata ai servizi e alle attività di supporto, accanto alla presenza di segmenti produttivi core. Tra i codici ATECO più rappresentati emergono infatti, insieme alle attività direttamente nautiche, numerosi codici riconducibili a commercio, logistica, consulenza, servizi generali e funzioni operative connesse alla gestione delle infrastrutture e delle unità. Questo dato evidenzia come il comparto nautico laziale sia oggi strutturato prevalentemente come piattaforma di servizi, più che come sistema manifatturiero integrato.



Elaborazione dati a cura dell'Area Studi e Ricerca dell'eccellenza yachting italiana di Navigo, Ossemmare

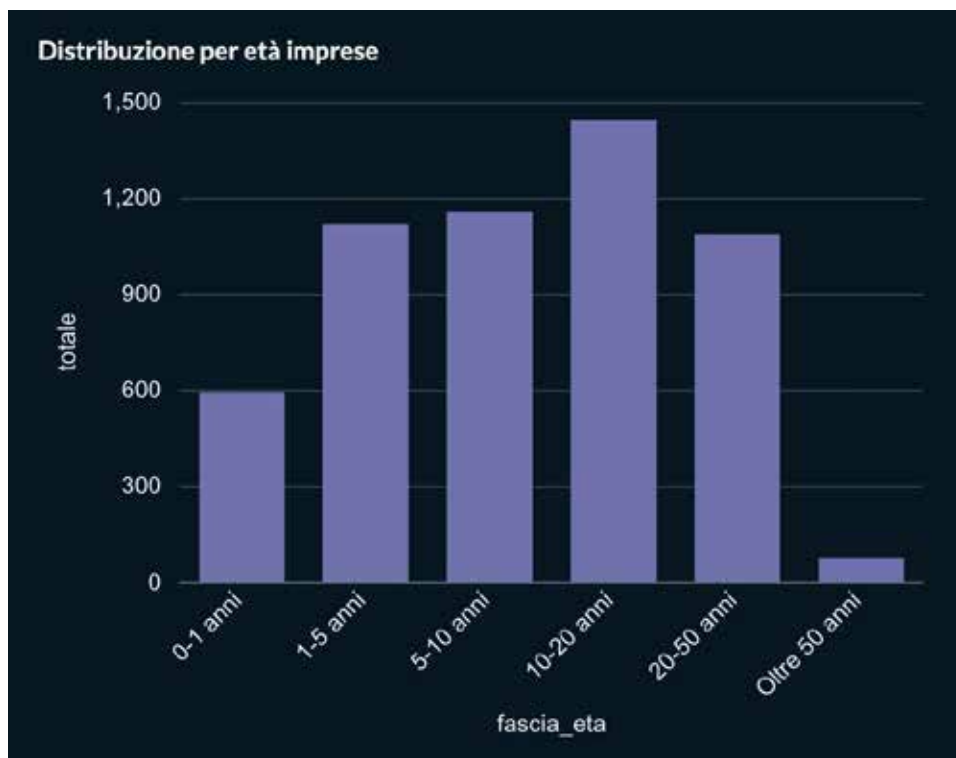
Dal punto di vista territoriale, il comparto mostra una fortissima concentrazione nelle province di Roma e Latina, che insieme rappresentano oltre il 93% delle imprese. Questa concentrazione rafforza il ruolo del Lazio come area di attrazione e gestione della domanda nautica, piuttosto che come polo produttivo diffuso, e sottolinea la stretta integrazione tra nautica, economia urbana e infrastrutture di accessibilità.



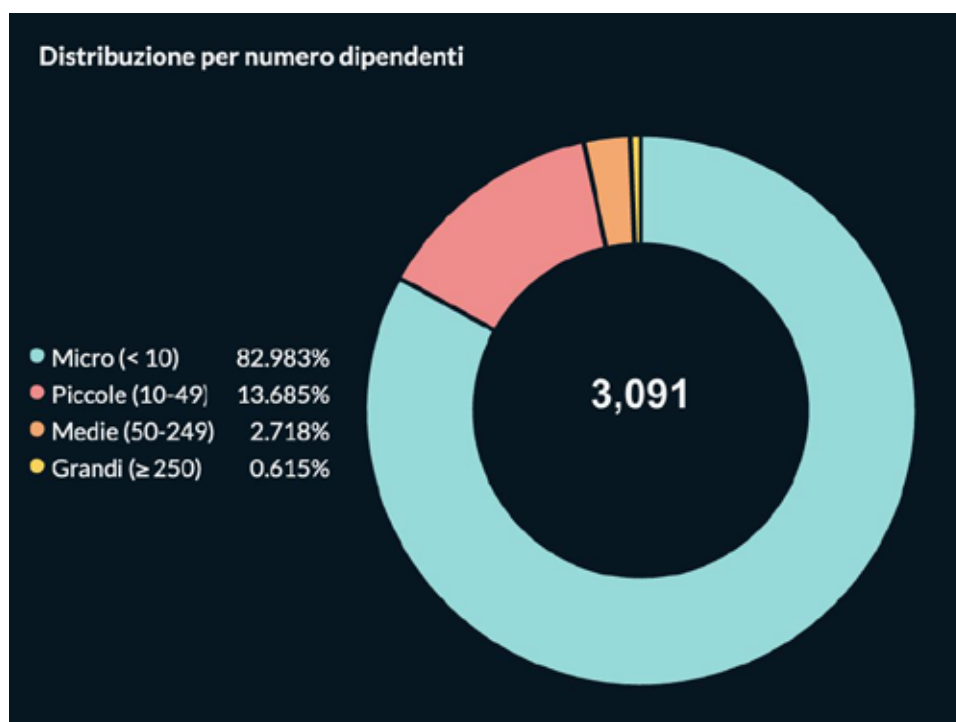
Elaborazione dati a cura dell'Area Studi e Ricerca dell'eccellenza yachting italiana di Navigo, Ossermare

All'interno di questo quadro generale, la cantieristica e il refit nautico rappresentano una componente riconoscibile e strategica, ma non ancora pienamente sviluppata come asse industriale strutturato. I codici ATECO direttamente riconducibili alla costruzione, riparazione e manutenzione di imbarcazioni sono presenti e incidono in modo significativo sul profilo qualitativo del comparto; tuttavia, la loro incidenza numerica rimane contenuta rispetto all'insieme delle attività di servizio e supporto. Questo indica che, pur essendo centrale sul piano funzionale, la cantieristica e il refit operano oggi come nucleo specializzato all'interno di una filiera prevalentemente terziaria, più che come motore industriale pienamente espresso.

La struttura occupazionale e giuridica conferma questa lettura. Da un lato, il comparto presenta un'elevata quota di società di capitale, segnale di una certa solidità organizzativa; dall'altro, la distribuzione per numero di addetti mostra una netta prevalenza di micro-imprese e piccole realtà, con un numero limitato di operatori di media e grande dimensione. Questo assetto suggerisce che il potenziale industriale della cantieristica e del refit non è ancora accompagnato da una massa critica sufficiente di imprese strutturate, in grado di consolidare filiere produttive complesse e integrate.



Elaborazione dati a cura dell'Area Studi e Ricerca dell'eccellenza yachting italiana di Navigo, Ossermare



Elaborazione dati a cura dell'Area Studi e Ricerca dell'eccellenza yachting italiana di Navigo, Ossermare

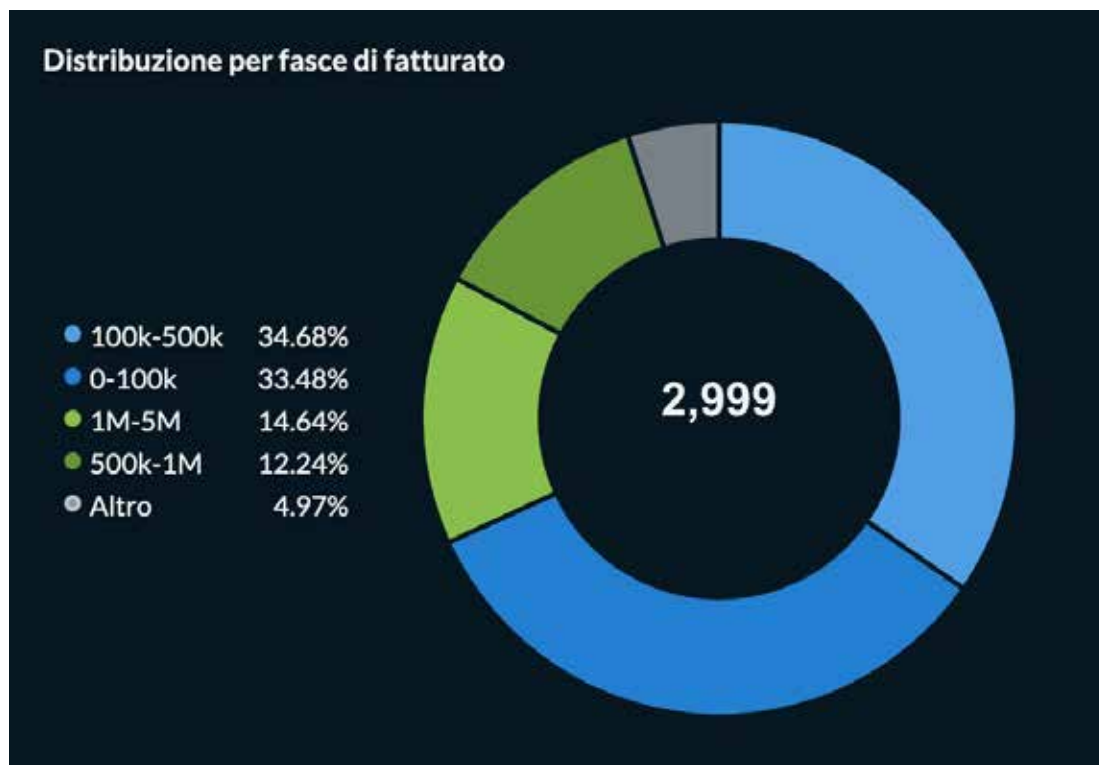


Elaborazione dati a cura dell'Area Studi e Ricerca dell'eccellenza yachting italiana di Navigo, Ossermare

Si segnala che i dati relativi a fatturato e ricavi non risultano disponibili per l'intero campione di imprese analizzate. Tale parziale copertura è riconducibile alle modalità di rilevazione e classificazione dei dati economici per alcune tipologie di imprese, in particolare micro-attività e soggetti che non rendono pubblicamente disponibili informazioni economico-finanziarie.



Elaborazione dati a cura dell'Area Studi e Ricerca dell'eccellenza yachting italiana di Navigo, Ossermare



Elaborazione dati a cura dell'Area Studi e Ricerca dell'eccellenza yachting italiana di Navigo, Ossermare

Un ulteriore elemento critico, che emerge con chiarezza dall'analisi della composizione ATECO, riguarda la debolezza della supply chain e della fornitura specializzata. I codici riconducibili alla componentistica nautica, alla subfornitura tecnica dedicata, all'impiantistica specifica e alle lavorazioni industriali di filiera risultano poco presenti o dispersi all'interno di categorie ATECO generiche. Ciò indica che una parte rilevante del valore industriale potenzialmente associato alla nautica viene oggi esternalizzata o intercettata da filiere non localizzate stabilmente sul territorio regionale.

CODICE ATECO	NUMERO IMPRESE ASSOCIATE
33.15.00 - Riparazione e manutenzione di navi commerciali e imbarcazioni da diporto (esclusi i loro motori)	278
77.21.02 - Noleggio senza equipaggio di imbarcazioni da diporto (inclusi i pedalò)	251
52.22.09 - Altre attività dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua	232
70.22.09 - Altre attività di consulenza imprenditoriale e altra consulenza amministrativo-gestionale e pianificazione aziendale	209
30.12.00 - Costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive	174
45.20.20 - Riparazione di carrozzerie di autoveicoli	159
52.21.50 - Gestione di parcheggi e autorimesse	145
93.29.20 - Gestione di stabilimenti balneari: marittimi, lacuali e fluviali	125
79.11.00 - Attività delle agenzie di viaggio	123
52.29.22 - Servizi logistici relativi alla distribuzione delle merci	121
81.21.00 - Pulizia generale (non specializzata) di edifici	117

52.24 - Movimentazione merci	92
45.20 - Manutenzione e riparazione di autoveicoli	91
85.53.00 - Autoscuole, scuole di pilotaggio e nautiche	90
64.20.00 - Attività delle società di partecipazione (holding)	89
50.10.00 - Trasporto marittimo e costiero di passeggeri	88
47.64.20 - Commercio al dettaglio di natanti e accessori	82
82.99.99 - Altri servizi di sostegno alle imprese nca	81
81.2 - ATTIVITÀ DI PULIZIA E DISINFESTAZIONE	81
45.32.00 - Commercio al dettaglio di parti e accessori di autoveicoli	81
52.29.21 - Intermediari dei trasporti	74
82.99.40 - Richiesta certificati e disbrigo pratiche	71
30.1 - COSTRUZIONE DI NAVI E IMBARCAZIONI	66
46.69.11 - Commercio all'ingrosso di imbarcazioni da diporto	58
77.34.00 - Noleggio di mezzi di trasporto marittimo e fluviale	58
25.11.00 - Fabbricazione di strutture metalliche e parti assemblate di strutture	57
71.1 - ATTIVITÀ DEGLI STUDI DI ARCHITETTURA, INGEGNERIA ED ALTRI STUDI TECNICI	56
47.91.10 - Commercio al dettaglio di qualsiasi tipo di prodotto effettuato via internet	52
70.10.00 - Attività delle holding impegnate nelle attività gestionali (holding operative)	49
52.29.10 - Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali	48
47.64.10 - Commercio al dettaglio di articoli sportivi, biciclette e articoli per il tempo libero	47
49.32.20 - Trasporto mediante noleggio di autovetture da rimessa con conducente	45
45.31.01 - Commercio all'ingrosso di parti e accessori di autoveicoli	45
45.40.11 - Commercio all'ingrosso e al dettaglio di motocicli e ciclomotori	44
82.30.00 - Organizzazione di convegni e fiere	44
46.69.99 - Commercio all'ingrosso di altre macchine ed attrezzature per l'industria, il commercio e la navigazione nca	44
47.30.00 - Commercio al dettaglio di carburante per autotrazione	44
45.20.91 - Lavaggio autoveicoli	43
81.30.00 - Cura e manutenzione del paesaggio (inclusi parchi, giardini e aiuole)	42
52.10.10 - Magazzini di custodia e deposito per conto terzi	40
73.11.02 - Conduzione di campagne di marketing e altri servizi pubblicitari	39
77.32.00 - Noleggio di macchine e attrezzature per lavori edili e di genio civile	38
62.01.00 - Produzione di software non connesso all'edizione	36
80.10.00 - Servizi di vigilanza privata	36
45.11.01 - Commercio all'ingrosso e al dettaglio di autovetture e di autoveicoli leggeri	34
49.39.09 - Altre attività di trasporti terrestri di passeggeri nca	34
52.24.40 - Movimento merci relativo ad altri trasporti terrestri	33
45.19.01 - Commercio all'ingrosso e al dettaglio di altri autoveicoli	33
25.62.00 - Lavori di meccanica generale	33
79.12.00 - Attività dei tour operator	33
79.90.19 - Altri servizi di prenotazione e altre attività di assistenza turistica non svolte dalle agenzie di viaggio nca	31
73.11.01 - Ideazione di campagne pubblicitarie	30
71.12.20 - Servizi di progettazione di ingegneria integrata	29
03.11.00 - Pesca in acque marine e lagunari e servizi connessi	29

46.73.2 - Commercio all'ingrosso di materiali da costruzione (inclusi gli apparecchi igienico-sanitari)	28
45.20.40 - Riparazione e sostituzione di pneumatici per autoveicoli	28
45.11.02 - Intermediari del commercio di autovetture e di autoveicoli leggeri (incluse le agenzie di compravendita)	28
46.71.00 - Commercio all'ingrosso di prodotti petroliferi e lubrificanti per autotrazione, di combustibili per riscaldamento	28
47.52.30 - Commercio al dettaglio di materiali da costruzione, ceramiche e piastrelle	27
47.71.10 - Commercio al dettaglio di confezioni per adulti	25
85.51.00 - Corsi sportivi e ricreativi	25
79.1 - ATTIVITÀ DELLE AGENZIE DI VIAGGIO E DEI TOUR OPERATOR	24
47.71 - Commercio al dettaglio di articoli di abbigliamento in esercizi specializzati	24
70.22.01 - Attività di consulenza per la gestione della logistica aziendale	24
73.20.00 - Ricerche di mercato e sondaggi di opinione	24
52.21.60 - Attività di traino e soccorso stradale	23
25.12.10 - Fabbricazione di porte, finestre e loro telai, imposte e cancelli metallici	23
29.20.00 - Fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	23
50.20.00 - Trasporto marittimo e costiero di merci	22
93.19.10 - Enti e organizzazioni sportive, promozione di eventi sportivi	22
63.11.11 - Elaborazione elettronica di dati contabili (esclusi i Centri di assistenza fiscale - Caf)	21
47.52.10 - Commercio al dettaglio di ferramenta, vernici, vetro piano e materiale elettrico e termoidraulico	21
85.59.20 - Corsi di formazione e corsi di aggiornamento professionale	21
46.90.00 - Commercio all'ingrosso non specializzato	21
93.12.00 - Attività di club sportivi	18
33.12.10 - Riparazione e manutenzione di macchine di impiego generale	18
49.41.00 - Trasporto di merci su strada	18
96.09.09 - Altre attività di servizi per la persona nca	18
52.23.00 - Attività dei servizi connessi al trasporto aereo	17
46.39.20 - Commercio all'ingrosso non specializzato di altri prodotti alimentari, bevande e tabacco	17
74.90.99 - Altre attività professionali nca	17
71.12.10 - Attività degli studi di ingegneria	17
49.42.00 - Servizi di trasloco	17
23.70.10 - Segagione e lavorazione delle pietre e del marmo	16
77.39.10 - Noleggio di altri mezzi di trasporto terrestri	16
33.12.30 - Riparazione e manutenzione di macchine e apparecchi di sollevamento e movimentazione (esclusi ascensori)	16
63.11.1 - Elaborazione dati	16
25.99.30 - Fabbricazione di oggetti in ferro, in rame ed altri metalli	15
46.73.29 - Commercio all'ingrosso di altri materiali da costruzione	15
59.11.00 - Attività di produzione cinematografica, di video e di programmi televisivi	15
45.40.30 - Manutenzione e riparazione di motocicli e ciclomotori (inclusi i pneumatici)	14
96.09.0 - Attività di servizi per la persona nca	14
95.24.02 - Laboratori di tappezzeria	14

72.19.09 - Ricerca e sviluppo sperimentale nel campo delle altre scienze naturali e dell'ingegneria	14
30.11.0 - Cantieri navali per costruzioni metalliche e non metalliche	13
62.02.00 - Consulenza nel settore delle tecnologie dell'informatica	13
38.31.10 - Demolizione di carcasse	13
46.51.00 - Commercio all'ingrosso di computer, apparecchiature informatiche periferiche e di software	13
38.11.00 - Raccolta di rifiuti solidi non pericolosi	13
63.12.00 - Portali web	13
46.63.00 - Commercio all'ingrosso di macchine per le miniere, l'edilizia e l'ingegneria civile	13
47.59.10 - Commercio al dettaglio di mobili per la casa	12
37.00.00 - Raccolta e depurazione delle acque di scarico	12
74.90.21 - Consulenza sulla sicurezza ed igiene dei posti di lavoro	12
52.21.90 - Altre attività connesse ai trasporti terrestri nca	11
70.2 - ATTIVITÀ DI CONSULENZA GESTIONALE	11
96.09.05 - Organizzazione di feste e cerimonie	11
25.61.00 - Trattamento e rivestimento dei metalli	11
47.78.20 - Commercio al dettaglio di materiale per ottica e fotografia	11
77.39.99 - Noleggio senza operatore di altre macchine ed attrezzature nca	10
81.29.10 - Servizi di disinfestazione	10
46.49.90 - Commercio all'ingrosso di vari prodotti di consumo non alimentare nca	10
47.11 - Commercio al dettaglio in esercizi non specializzati con prevalenza di prodotti alimentari e bevande	10
46.38.10 - Commercio all'ingrosso di prodotti della pesca freschi	10
23.61.00 - Fabbricazione di prodotti in calcestruzzo per l'edilizia	10
46.42.10 - Commercio all'ingrosso di abbigliamento e accessori	10
82.11.01 - Servizi integrati di supporto per le funzioni d'ufficio	10
74.90.93 - Altre attività di consulenza tecnica nca	10
30.11.02 - Cantieri navali per costruzioni metalliche e non metalliche (esclusi i sedili per navi)	10
46.6 - COMMERCIO ALL'INGROSSO DI ALTRI MACCHINARI, ATTREZZATURE E FORNITURE	9
53.20.00 - Altre attività postali e di corriere senza obbligo di servizio universale	9
77.11.00 - Noleggio di autovetture ed autoveicoli leggeri	9
74.10.29 - Altre attività dei disegnatori grafici	9
66.21.00 - Attività dei periti e liquidatori indipendenti delle assicurazioni	9
66.22.0 - Attività degli agenti e broker delle assicurazioni	9
77.21.09 - Noleggio di altre attrezzature sportive e ricreative	9
18.12.00 - Altra stampa	9
71.11.00 - Attività degli studi di architettura	9
46.49.40 - Commercio all'ingrosso di articoli sportivi (incluse le biciclette)	9
13.92.20 - Fabbricazione di articoli in materie tessili nca	9
74.10.90 - Altre attività di design	9
33.20.09 - Installazione di altre macchine ed apparecchiature industriali	9
26.51.29 - Fabbricazione di altri apparecchi di misura e regolazione, strumenti da disegno, di contatori di elettricità, gas, acqua ed altri liquidi, di bilance analitiche di precisione (incluse parti staccate ed accessori)	9
52.29 - Altre attività di supporto connesse ai trasporti	9

81.29.91 - Pulizia e lavaggio di aree pubbliche, rimozione di neve e ghiaccio	9
45.1 - COMMERCIO DI AUTOVEICOLI	8
93.29.90 - Altre attività di intrattenimento e di divertimento nca	8
22.2 - FABBRICAZIONE DI ARTICOLI IN MATERIE PLASTICHE	8
81.10.00 - Servizi integrati di gestione agli edifici	8
52.24.20 - Movimento merci relativo a trasporti marittimi e fluviali	8
46.77.10 - Commercio all'ingrosso di rottami e sottoprodotti della lavorazione industriale metallici	8

Elaborazione dati a cura dell'Area Studi e Ricerca dell'eccellenza yachting italiana di Navigo, OsseRmare

Commento alla composizione settoriale (Top settori ATECO)

L'analisi della composizione settoriale del comparto nautico, così come restituita dalla distribuzione dei principali codici ATECO per numerosità di imprese, offre un'indicazione particolarmente significativa sulla natura attuale del sistema nautico laziale e sulle sue principali direttrici di sviluppo potenziale.

In percentuale sulla base della composizione settoriale del campione e dell'analisi dei codici ATECO, è possibile stimare che il comparto nautico laziale sia composto per circa il 75% da attività di commercio e servizi nautici in senso lato, per il 15% da cantieristica e refitting, e solo per una quota residuale, stimabile intorno 10%, da attività di fornitura e subfornitura industriale specializzata

Tra i codici maggiormente rappresentati emergono con chiarezza alcune attività direttamente riconducibili al nucleo nautico core, in particolare la riparazione e manutenzione di navi e imbarcazioni e la costruzione di imbarcazioni da diporto, che confermano la presenza di un focus cantieristico e di refitting riconoscibile e strutturale all'interno del comparto. Allo stesso tempo, la posizione di rilievo occupata dal noleggio senza equipaggio di imbarcazioni da diporto e dai servizi connessi al trasporto marittimo rafforza l'immagine di una nautica orientata non tanto alla produzione seriale, quanto alla gestione, all'uso e alla valorizzazione delle unità nautiche.

Tuttavia, se si osserva il quadro nel suo complesso, risulta evidente come questo nucleo cantieristico e di refit, pur strategico, non sia ancora sviluppato come asse industriale pienamente integrato. La cantieristica e il refitting appaiono oggi come componenti centrali sul piano funzionale, ma numericamente affiancate e in parte superate da una pluralità di attività di servizio e di commercio che costituiscono la parte più ampia del campione.

In particolare, tra i codici più ricorrenti figurano numerose attività riconducibili a servizi logistici, consulenziali e di supporto, nonché al commercio al dettaglio e alla manutenzione di beni non esclusivamente nautici. Questa composizione segnala che il comparto nautico laziale si configura prevalentemente come una piattaforma di servizi, capace di attrarre domanda, gestire flussi e fornire prestazioni operative, più che come una filiera manifatturiera completa e strutturata lungo tutte le fasi della catena del valore. Un elemento che emerge con particolare evidenza è la scarsa rappresentazione dei codici ATECO riconducibili alla fornitura e alla subfornitura specializzata della nautica. Le attività legate alla componentistica dedicata, all'impiantistica nautica specifica, alle

lavorazioni industriali di supporto alla costruzione e al refit risultano poco presenti tra i settori più numerosi, oppure disperse all'interno di codici generici che ne riducono la visibilità statistica. Questo dato suggerisce che una parte rilevante della catena di fornitura della nautica non è ancora consolidata a livello territoriale, oppure non è pienamente intercettata come segmento autonomo del comparto.

La conseguenza di questa configurazione è che il valore economico generato dalla nautica laziale si concentra prevalentemente nelle fasi di servizio, gestione, utilizzo e intermediazione, mentre le fasi a maggiore intensità industriale e di fornitura tendono a rimanere più deboli o esternalizzate. Il refit, in particolare, svolge oggi una funzione chiave di attrazione e attivazione economica, ma non sempre si traduce in un rafforzamento strutturale della filiera di subfornitura locale, che rimane frammentata e poco riconoscibile come sistema.

Nel complesso, la lettura dei principali codici ATECO restituisce quindi l'immagine di un comparto nautico sbilanciato verso servizi e commercio, con una cantieristica e un refit presenti e centrali, ma non ancora pienamente sviluppati come motore industriale integrato, e con una supply chain locale ancora debole. Questo quadro non rappresenta una criticità in senso stretto, ma piuttosto una chiara indicazione delle traiettorie di sviluppo possibili. Il rafforzamento della cantieristica e del refitting come asse produttivo, insieme alla crescita e alla strutturazione della filiera di fornitura e subfornitura specializzata, costituisce infatti una delle principali leve per aumentare il valore trattenuto sul territorio, ridurre la dipendenza da filiere esterne e trasformare il ruolo del Lazio da piattaforma di servizi nautici a ecosistema nautico più completo, industrialmente maturo e resiliente.

Questa configurazione produce un effetto strutturale rilevante: il comparto nautico laziale genera valore soprattutto attraverso l'attrazione di domanda e l'erogazione di servizi, mentre trattiene in misura più limitata le fasi a maggiore intensità industriale della catena del valore. Il refit, in particolare, funziona come potente attivatore di spesa e occupazione locale, ma non sempre si traduce in un consolidamento della filiera di fornitura, che rimane frammentata e scarsamente visibile sul piano statistico.

Nel suo insieme, il comparto nautico del Lazio appare quindi sbilanciato verso le funzioni di servizio, gestione e intermediazione, con una cantieristica e un refit presenti ma non ancora sviluppati come sistema industriale pienamente integrato, e con una supply chain locale ancora debole. Questo assetto

non va letto come una criticità in senso stretto, ma come un punto di partenza analitico: esso evidenzia chiaramente dove si collocano oggi le principali leve di sviluppo del comparto.

In prospettiva, il rafforzamento della cantieristica e del refit come asse industriale, insieme alla crescita e alla strutturazione della filiera di fornitura locale, rappresenta una delle principali opportunità per aumentare il valore trattenuto sul territorio, ridurre la dipendenza da fornitori esterni e trasformare il ruolo del Lazio da piattaforma di servizi nautici a ecosistema produttivo più completo e resiliente.

CAPITOLO 4 - PERFORMANCE ECONOMICHE E OCCUPAZIONALI

VALORE AGGIUNTO DIRETTO ED INDIRETTO

Nel contesto dell'economia regionale laziale, il comparto nautico si colloca come settore di nicchia ad alta specializzazione, con caratteristiche profondamente diverse rispetto ai principali comparti produttivi che tradizionalmente trainano occupazione e valore aggiunto, quali il commercio, i servizi alle imprese, il turismo generalista, la logistica e alcune manifatture non specializzate.

Dal punto di vista numerico, le 5.472 imprese nautiche rappresentano una quota contenuta rispetto al totale delle imprese attive nel Lazio, che è fortemente concentrato nei settori del commercio, dei servizi alle persone e dei servizi alle imprese. In termini puramente quantitativi, quindi, la nautica non può essere considerata uno dei comparti "di massa" dell'economia regionale, né per numero di imprese né per occupazione complessiva.

Tuttavia, se il confronto viene spostato dal piano quantitativo a quello qualitativo e strutturale, il posizionamento del comparto nautico cambia in modo significativo. Rispetto a molti settori dei servizi tradizionali, la nautica presenta una maggiore incidenza di società di capitale, una presenza non trascurabile di imprese con fatturati medio-alti e una capacità di generare ricavi attraverso domanda non locale. Questo la differenzia nettamente, ad esempio, dal commercio al dettaglio o dai servizi a bassa intensità di capitale, che pur essendo numericamente dominanti producono valore unitario mediamente più basso e con una minore proiezione esterna.

Nel confronto con la manifattura regionale, la nautica si colloca in una posizione intermedia. Da un lato, non presenta i volumi occupazionali e produttivi di settori manifatturieri più tradizionali o standardizzati; dall'altro, esprime una specializzazione tecnica superiore, soprattutto nei segmenti della cantieristica e del refit, che richiedono competenze specifiche, lavorazioni complesse e una forte integrazione tra progettazione, manodopera qualificata e servizi avanzati. In questo senso, la nautica contribuisce in misura limitata alla quantità complessiva di output manifatturiero regionale, ma incide in modo più rilevante sul valore per addetto e sulla qualità dell'occupazione.

Un ulteriore elemento di distinzione rispetto ad altri settori produttivi riguarda la struttura della filiera. Mentre comparti come il commercio, la logistica o i servizi generali presentano filiere relativamente corte e poco integrate, il comparto nautico è potenzialmente caratterizzato da catene del valore lunghe, che includono progettazione, costruzione, manutenzione, servizi tecnici, gestione operativa e utilizzo finale delle unità. Tuttavia, come evidenziato dall'analisi dei codici ATECO, questa potenzialità non è ancora pienamente espressa nel Lazio: la fornitura e la subfornitura industriale specializzata risultano poco presenti rispetto ad altri contesti regionali, limitando l'impatto complessivo del settore sul sistema produttivo locale.

Nel confronto con altri settori emergenti o ad alta specializzazione, la nautica condivide alcune caratteristiche tipiche: bassa numerosità relativa, alta concentrazione del valore, forte dipendenza da competenze tecniche e capacità di attrarre domanda esterna. A differenza di settori puramente innovativi o digitali, tuttavia, la nautica mantiene un forte ancoraggio territoriale e fisico, legato a infrastrutture, porti e competenze materiali, che ne rafforza il potenziale di ricaduta locale.

In sintesi, il comparto nautico nel Lazio incide meno di altri settori in termini di massa produttiva e occupazionale, ma assume un ruolo distintivo nel sistema economico regionale per specializzazione, intensità di valore e capacità di attivare filiere complesse. Proprio questa differenza strutturale spiega perché la nautica non possa essere valutata esclusivamente con criteri quantitativi, ma vada letta come settore strategico complementare, capace di innalzare il profilo qualitativo dell'economia regionale, soprattutto se accompagnato da politiche mirate al rafforzamento della cantieristica, del refit e della filiera di fornitura.

TREND OCCUPAZIONALI

L'analisi dei trend occupazionali del comparto nautico nel Lazio restituisce l'immagine di un settore caratterizzato da una base occupazionale diffusa ma frammentata, coerente con la struttura imprenditoriale e con la composizione settoriale del campione ATECO analizzato.

La distribuzione delle imprese per numero di addetti evidenzia infatti una netta prevalenza di micro e piccole imprese, con quasi la metà delle aziende che opera con meno di dieci addetti, a cui si aggiunge una quota significativa di imprese senza dipendenti o con assetti occupazionali molto ridotti. Questo dato riflette un comparto in cui l'occupazione è in larga parte legata a attività di servizio, gestione operativa, intermediazione e supporto, più che a processi produttivi industriali ad alta intensità di lavoro.

Accanto a questa base diffusa, il comparto include tuttavia un nucleo più ristretto di imprese strutturate, attive soprattutto nei segmenti della cantieristica, del refit e dei servizi nautici complessi, che concentrano una quota rilevante dell'occupazione complessiva e svolgono un ruolo centrale nella stabilità del lavoro e nella trasmissione di competenze tecniche. Sebbene numericamente limitate, queste imprese rappresentano il principale presidio di occupazione qualificata e continuativa all'interno del comparto nautico laziale.

Il confronto tra dimensione occupazionale e composizione ATECO mette in evidenza un elemento strutturale rilevante: l'occupazione cresce soprattutto nei segmenti dei servizi e del commercio, mentre risulta più contenuta nei comparti manifatturieri e di fornitura industriale. In particolare, la cantieristica e il refit, pur rappresentando un focus strategico riconosciuto del comparto, non hanno ancora raggiunto una massa critica tale da generare un effetto trainante sull'occupazione industriale, soprattutto per quanto riguarda le figure tecniche specializzate legate alla subfornitura e alla componentistica.

La debolezza della filiera di fornitura e subfornitura locale incide direttamente sulla struttura occupazionale. L'assenza di un sistema consolidato di imprese di supply chain limita infatti la creazione di posti di lavoro stabili e ad alta qualificazione, determinando una maggiore dipendenza da fornitori esterni e riducendo l'effetto moltiplicativo del comparto sul mercato del lavoro regionale. In questo quadro, il refit tende a generare occupazione soprattutto nelle fasi di servizio e manodopera diretta, senza tradursi pienamente in un rafforzamento occupazionale lungo l'intera catena del valore.

Dal punto di vista dinamico, la distribuzione per età delle imprese suggerisce una tenuta complessiva dei livelli occupazionali, più che una crescita strutturata. La presenza significativa di imprese con oltre

dieci e venti anni di attività indica un tessuto produttivo stabile, capace di mantenere nel tempo una base occupazionale costante. Al contempo, l'ingresso di nuove imprese – prevalentemente nei servizi – contribuisce ad ampliare l'occupazione in termini numerici, ma non sempre a innalzare il livello di qualificazione e di specializzazione del lavoro.

Nel complesso, i trend occupazionali del comparto nautico nel Lazio delineano un settore che assorbe occupazione in modo diffuso, ma che esprime ancora un potenziale inespresso sul piano della crescita qualitativa e industriale del lavoro. Il rafforzamento della cantieristica e del refit come assi produttivi, insieme allo sviluppo di una filiera di fornitura locale strutturata, rappresenta quindi una condizione essenziale per trasformare la nautica da comparto prevalentemente di servizio a generatore di occupazione qualificata, stabile e ad alto valore aggiunto.

ANALISI DEL NUMERO E DELLA DINAMICA DELLE IMPRESE

L'analisi del numero e della dinamica delle imprese del comparto nautico nel Lazio conferma l'immagine di un settore numericamente rilevante ma strutturalmente frammentato, caratterizzato da una crescita più per addizione di attività che per consolidamento industriale.

Il perimetro analizzato comprende 5.472 imprese attive, distribuite su un insieme ampio di codici ATECO che riflettono la natura estesa della filiera nautica regionale. Tale numerosità evidenzia una presenza imprenditoriale significativa nel contesto economico laziale, ma la composizione settoriale e dimensionale del campione suggerisce che questa base sia costituita in larga parte da micro e piccole imprese, spesso orientate a servizi, commercio e funzioni di supporto, piuttosto che da operatori industriali strutturati.

La distribuzione per età delle imprese mostra un quadro complessivamente equilibrato. Una quota rilevante delle aziende presenta oltre dieci anni di attività, indicando un tessuto imprenditoriale stabile e radicato sul territorio, capace di mantenersi nel tempo anche in un contesto economico complesso. Accanto a queste imprese consolidate, è presente una componente significativa di aziende più giovani, nate negli ultimi cinque anni, che contribuisce alla dinamica complessiva del comparto.

Tuttavia, l'analisi congiunta di età, dimensione e composizione ATECO suggerisce che la dinamica imprenditoriale recente si concentri prevalentemente nei segmenti dei servizi e delle attività connesse all'utilizzo e alla gestione delle unità nautiche, piuttosto che nei comparti manifatturieri o di fornitura industriale. In altri termini, il numero di imprese cresce soprattutto nei segmenti a più bassa intensità industriale, mentre la cantieristica e il refit, pur riconosciuti come focus strategico del comparto, non mostrano ancora una dinamica di espansione numerica tale da configurarsi come vero motore di sviluppo imprenditoriale.

Questa configurazione è coerente con la debolezza strutturale della supply chain e della subfornitura specializzata, che limita la nascita e il consolidamento di imprese manifatturiere di filiera. La scarsa presenza di codici ATECO riconducibili alla componentistica nautica, all'impiantistica dedicata e alle lavorazioni industriali specifiche suggerisce che una parte rilevante delle opportunità imprenditoriali

legate alla nautica venga intercettata da filiere esterne o rimanga frammentata in attività trasversali non immediatamente identificabili come nautiche.

Dal punto di vista territoriale, la forte concentrazione delle imprese nelle province di Roma e Latina indica che la dinamica imprenditoriale è strettamente legata alla prossimità ai porti, alle infrastrutture e ai mercati di domanda. Questo rafforza il ruolo del Lazio come piattaforma di servizi nautici e di attrazione, ma allo stesso tempo evidenzia la difficoltà di sviluppare un sistema produttivo diffuso e integrato lungo tutta la filiera regionale. In questa logica si evidenzia la presenza di tre principali Consorzi che favoriscono la crescita del network: Il Consorzio Mare Lazio, il Consorzio Nautico del Lazio e il Consorzio Consormare del Golfo.

Nel complesso, la dinamica delle imprese del comparto nautico laziale appare caratterizzata da una buona capacità di tenuta nel tempo, accompagnata da una crescita selettiva e prevalentemente orientata ai servizi. La cantieristica e il refit rappresentano oggi un nucleo strategico ma ancora incompiuto, che non ha ancora generato un effetto moltiplicativo sufficiente sul numero di imprese industriali e di fornitura.

Questa lettura suggerisce che le principali opportunità di sviluppo del comparto non risiedano tanto nell'aumento del numero complessivo di imprese, quanto nel rafforzamento qualitativo e dimensionale di quelle esistenti, in particolare attraverso il consolidamento della cantieristica, del refitting e della filiera di fornitura locale. In questa prospettiva, la dinamica imprenditoriale futura del comparto nautico laziale potrà evolvere da una crescita quantitativa frammentata verso una crescita strutturata e industrialmente più matura, capace di aumentare il valore aggiunto e la resilienza del sistema produttivo regionale.

CAPITOLO 5 - ANALISI TERRITORIALE PER PROVINCIA COSTIERA

CONTRIBUTO ECONOMICO E OCCUPAZIONALE DELLE PROVINCE COSTIERE

L'analisi territoriale del comparto nautico nel Lazio evidenzia una forte concentrazione geografica, che riflette il ruolo centrale delle province costiere e delle aree urbane maggiormente infrastrutturate. La distribuzione delle 5.472 imprese del comparto nautico mostra infatti un chiaro sbilanciamento verso le province di Roma e Latina, che rappresentano il principale asse economico e operativo della filiera regionale.

Questa concentrazione non è casuale, ma risponde a una combinazione di fattori strutturali: presenza di porti e approdi, accessibilità logistica, prossimità ai mercati di domanda, integrazione con l'economia urbana e disponibilità di servizi avanzati. In questo contesto, le province costiere svolgono una funzione chiave non solo come sedi produttive, ma come piattaforme territoriali di attrazione e gestione della domanda nautica.

La provincia di Roma si configura come il principale polo del comparto nautico regionale. Qui si concentra la quota largamente maggioritaria delle imprese, in particolare quelle attive nei servizi

nautici, nel noleggio, nel commercio, nella logistica e nelle attività di supporto. Il contributo economico della nautica romana è fortemente legato alla funzione di intermediazione, gestione e utilizzo delle unità, più che alla produzione industriale in senso stretto. Anche dal punto di vista occupazionale, Roma assorbe una parte significativa degli addetti del comparto, soprattutto in attività a forte integrazione con i servizi urbani e turistici.

La provincia di Latina rappresenta il secondo pilastro territoriale della nautica laziale e presenta un profilo in parte differente. Pur avendo una base imprenditoriale numericamente inferiore rispetto a Roma, Latina mostra una maggiore specializzazione relativa nelle attività nautiche, con una presenza più significativa di imprese legate alla cantieristica, al refit e ai servizi tecnici connessi. In questo senso, il contributo economico della nautica nella provincia di Latina assume un peso più strutturale sul sistema produttivo locale, sia in termini di occupazione qualificata sia di integrazione con le attività portuali e industriali.

Le altre province – Frosinone, Viterbo e Rieti – presentano una presenza nautica più contenuta e marginale. In questi territori, il contributo economico e occupazionale del comparto nautico è limitato e spesso riconducibile ad attività di servizio, commercio o supporto logistico, piuttosto che a veri e propri nuclei produttivi. La nautica assume quindi un ruolo secondario all'interno del sistema economico provinciale, senza configurarsi come settore trainante.

Nel complesso, il contributo economico e occupazionale delle province costiere del Lazio riflette una struttura territoriale fortemente polarizzata, nella quale la capacità di generare valore e lavoro è strettamente legata alla presenza di infrastrutture, servizi e mercati di domanda, più che alla diffusione omogenea di attività produttive lungo la costa.

CLASSIFICA PER INCIDENZA DELLA NAUTICA SUL TOTALE PROVINCIALE

Se il numero assoluto di imprese nautiche colloca la provincia di Roma al primo posto a livello regionale, la classifica per incidenza della nautica sul totale delle attività economiche provinciali restituisce una lettura parzialmente diversa e più significativa sul piano strutturale.

In termini di incidenza relativa, la provincia di Latina emerge come il territorio in cui la nautica assume un ruolo più rilevante rispetto alla dimensione complessiva del sistema economico locale. Qui, il comparto nautico incide in misura più marcata sul totale delle imprese e dell'occupazione provinciale, configurandosi come settore distintivo e caratterizzante, soprattutto nelle aree costiere.

La provincia di Roma, pur concentrando il maggior numero di imprese e addetti, presenta un'incidenza percentuale più contenuta della nautica sul totale provinciale, a causa della forte diversificazione del tessuto economico. In questo caso, la nautica rappresenta un settore importante ma non dominante, inserito in un contesto produttivo molto più ampio e articolato.

Le altre province del Lazio si collocano nelle posizioni più basse della classifica per incidenza, con un peso della nautica marginale rispetto ai principali settori produttivi locali. In questi territori, il comparto nautico non raggiunge una soglia tale da influenzare in modo significativo le dinamiche economiche e occupazionali complessive.

Questa classifica evidenzia un elemento chiave per l'interpretazione territoriale del comparto: la nautica nel Lazio non è un settore omogeneamente distribuito, ma un fenomeno fortemente localizzato, che assume ruoli diversi a seconda del contesto provinciale. Dove si concentra, come nel caso di Latina, essa può rappresentare un vero fattore identitario e di specializzazione; dove è inserita in economie molto diversificate, come a Roma, svolge invece una funzione di supporto e integrazione.

CAPITOLO 6 - IL COMPARTO CANTIERISTICO E DEL REFITTING DEL LAZIO

Il segmento della cantieristica nautica e del refit nel Lazio, inteso come una componente specifica della più ampia filiera nautica regionale, non è tradizionalmente percepito come uno dei grandi poli industriali italiani – ruolo che spetta a Toscana, Liguria e, in parte, Friuli Venezia Giulia – ma rappresenta comunque un ambito economico rilevante, con caratteristiche peculiari e un potenziale di crescita significativo. Tale potenziale emerge soprattutto se il comparto viene letto non tanto in termini di produzione seriale, quanto nella sua funzione di attrazione di domanda internazionale e di erogazione di servizi ad alto valore aggiunto.

Dal punto di vista economico, questo ambito va inquadrato all'interno della più ampia economia del mare regionale, che nel Lazio assume un peso rilevante: una filiera articolata, analizzata attraverso un insieme esteso di codici ATECO, che genera oltre 8 miliardi di euro di valore aggiunto e coinvolge decine di migliaia di imprese e occupati, con una forte concentrazione nelle province di Roma e Latina. In tale contesto, la cantieristica nautica in senso stretto – comprendente costruzione, riparazione e manutenzione di unità da diporto e professionali – non rappresenta il comparto quantitativamente dominante, ma costituisce una componente strutturale ad alto valore, particolarmente significativa se si considera il refit come attività “estesa”, capace di attivare una filiera molto più ampia rispetto al solo cantiere.

Il refit nautico, infatti, nel Lazio assume un ruolo strategico proprio in quanto funzione trasversale della filiera, agendo come moltiplicatore territoriale. Ogni yacht che entra in porto per interventi di manutenzione o refitting attiva spesa su manodopera specializzata, impiantistica, carpenteria, verniciature, allestimenti interni, logistica, servizi tecnici e forniture, oltre a generare ricadute indirette su ospitalità, ristorazione, trasporti e servizi professionali. È all'interno di questo perimetro “allargato”, che include numerosi ambiti economici complementari, che il peso economico del segmento cantieristico e del refit cresce in modo significativo. Sulla base di benchmark nazionali e regionali, è plausibile collocare il valore economico annuo generato da questa componente della filiera nautica laziale nell'ordine di grandezza del miliardo di euro, considerando sia l'impatto diretto sia l'indotto.

Sul fronte della capacità di esportazione, il Lazio presenta una dinamica peculiare. L'export diretto di imbarcazioni, inteso come costruzione di nuove unità destinate ai mercati esteri, risulta meno rilevante rispetto ai grandi distretti produttivi italiani. Tuttavia, questa caratteristica non implica un basso grado di internazionalizzazione del comparto. Al contrario, il Lazio esprime una marcata capacità di “export invisibile”, tipica del refit e dei servizi nautici avanzati: yacht di proprietà estera o

battenti bandiera estera approdano nei porti laziali per lavori, manutenzioni e allestimenti, trasferendo risorse finanziarie dall'estero che si traducono in reddito locale. Si tratta di una forma di esportazione di servizi che spesso non emerge pienamente nelle statistiche tradizionali, ma che produce effetti economici concreti e misurabili sul territorio.

Questa capacità è strettamente connessa alla funzione di attrazione del Lazio come area di refit all'interno del sistema nautico nazionale e mediterraneo. La regione beneficia di una serie di vantaggi competitivi: la prossimità con Roma e con un bacino di armatori ad elevata capacità di spesa, la presenza dell'aeroporto di Fiumicino – elemento chiave per la mobilità di equipaggi, tecnici e fornitori – una buona accessibilità logistica via terra e via mare, nonché una filiera di servizi qualificati che integra nautica, design, impiantistica e manifattura di qualità. Il Lazio si colloca inoltre lungo rotte strategiche del Tirreno centrale, intercettando flussi tra alto Tirreno, Campania, Sardegna e Mediterraneo occidentale.

In questo quadro, il refit non va interpretato esclusivamente come attività tecnica, ma come asset strategico di posizionamento territoriale. La capacità di attrarre yacht in transito, di trattenerli per periodi medio-lunghi e di offrire lavorazioni affidabili e integrate rappresenta un fattore determinante per il peso economico reale di questa componente della filiera. Dove tale capacità è presente, il refit contribuisce alla stabilità complessiva del sistema nautico, attenuando la ciclicità tipica della costruzione di nuove unità e rafforzando la continuità occupazionale.

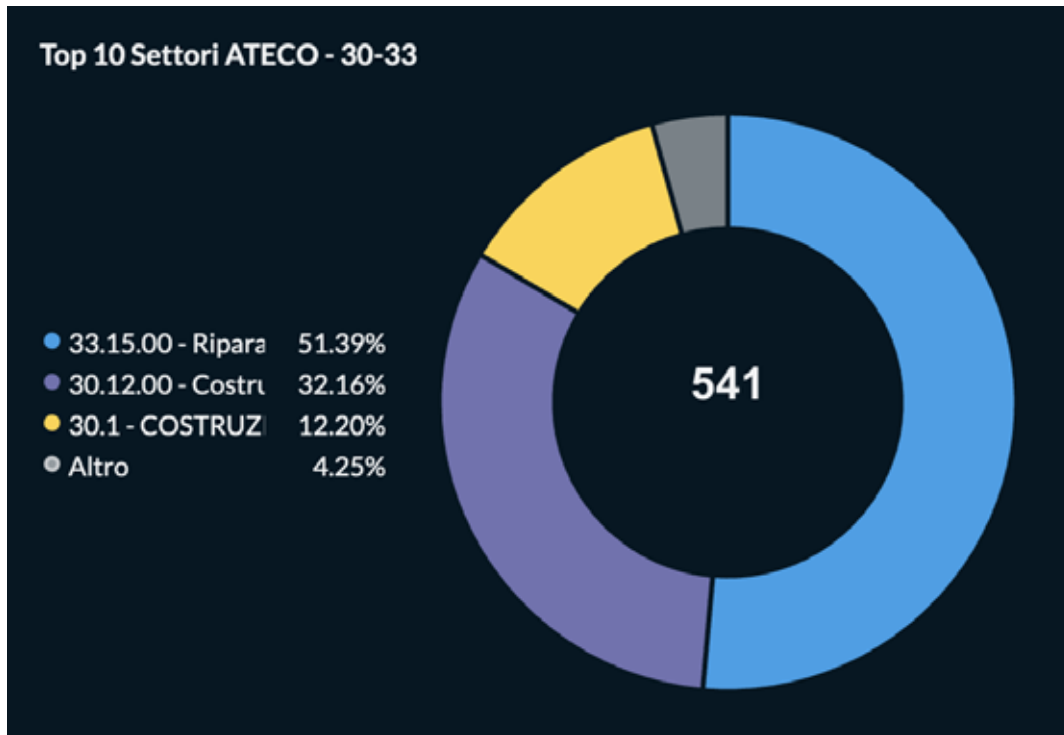
In sintesi, la cantieristica e il refit nel Lazio, considerati come uno dei principali ambiti della filiera nautica regionale ma non come la sua totalità, non competono sul volume produttivo, bensì sulla funzione economica e relazionale. Il segmento genera valore intercettando domanda internazionale, trasformandola in lavoro locale e attivando una filiera articolata che va ben oltre il cantiere. È proprio questa combinazione di capacità attrattiva, servizi ad alto valore aggiunto e integrazione con l'economia urbana e costiera a rendere il comparto laziale rilevante oggi e potenzialmente ancora più strategico nel medio periodo.

VALORE E PESO ECONOMICO

Il presente capitolo approfondisce uno specifico ambito della filiera nautica regionale, concentrandosi sulle imprese identificate dai codici ATECO 30 e 33, che rappresentano emblematicamente gli elementi essenziali del sistema cantieristico e del refitting nautico, pur non esaurendo la complessità complessiva del comparto. La scelta di focalizzare l'analisi su questo perimetro risponde all'esigenza di offrire un approfondimento mirato su una componente ad elevata intensità industriale, tecnologica e di competenze, che svolge un ruolo centrale nella generazione di valore e nell'attivazione delle filiere collegate.

All'interno di un quadro più ampio che include numerosi altri codici ATECO riconducibili alla nautica e al suo indotto, i codici 30 e 33 consentono di osservare con maggiore precisione il nucleo produttivo della cantieristica e delle attività di riparazione, manutenzione e refitting, ovvero quelle funzioni che maggiormente incidono sulla competitività del sistema nautico regionale e sulla sua capacità di posizionamento a livello nazionale e internazionale.

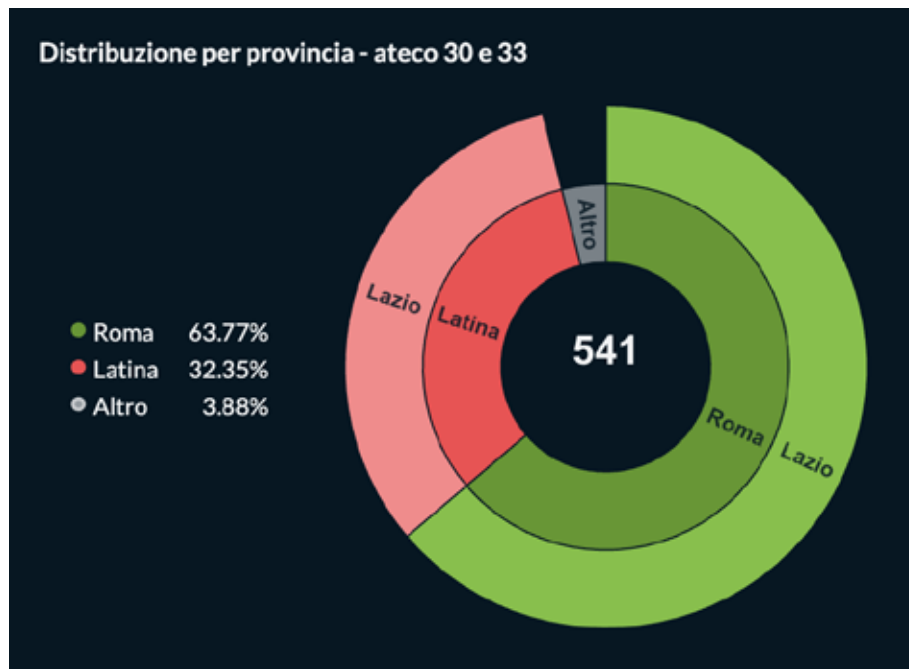
Nel perimetro considerato operano 541 imprese, che rappresentano il nucleo industriale della cantieristica e delle attività di manutenzione e refitting nautico regionale.



Elaborazione dati a cura dell'Area Studi e Ricerca dell'eccellenza yachting italiana di Navigo, Ossermare

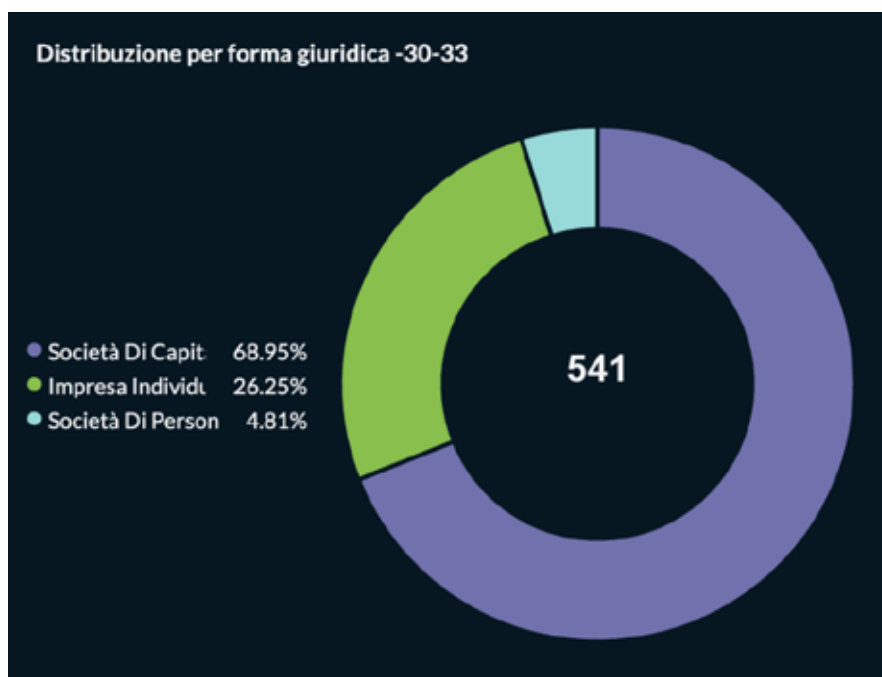
La struttura del comparto evidenzia una chiara prevalenza delle attività direttamente connesse alla nautica. In particolare, 278 imprese, pari a oltre il 51% del totale, operano nella riparazione e manutenzione di navi e imbarcazioni, mentre 174 imprese (circa 32%) sono attive nella costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive. Complessivamente, queste due specializzazioni concentrano più dell'83% delle imprese, delineando un sistema produttivo fortemente orientato alla nautica in senso stretto e al refitting ad alto contenuto tecnico.

Dal punto di vista territoriale, il comparto mostra una fortissima concentrazione geografica. La provincia di Roma ospita 345 imprese, pari a quasi il 64% del totale regionale, mentre la provincia di Latina ne conta 175, pari a oltre il 32%. Le restanti province laziali presentano una presenza residuale. Nel complesso, Roma e Latina concentrano oltre il 96% delle imprese, configurandosi come il vero asse produttivo della cantieristica e del refitting nel Lazio.



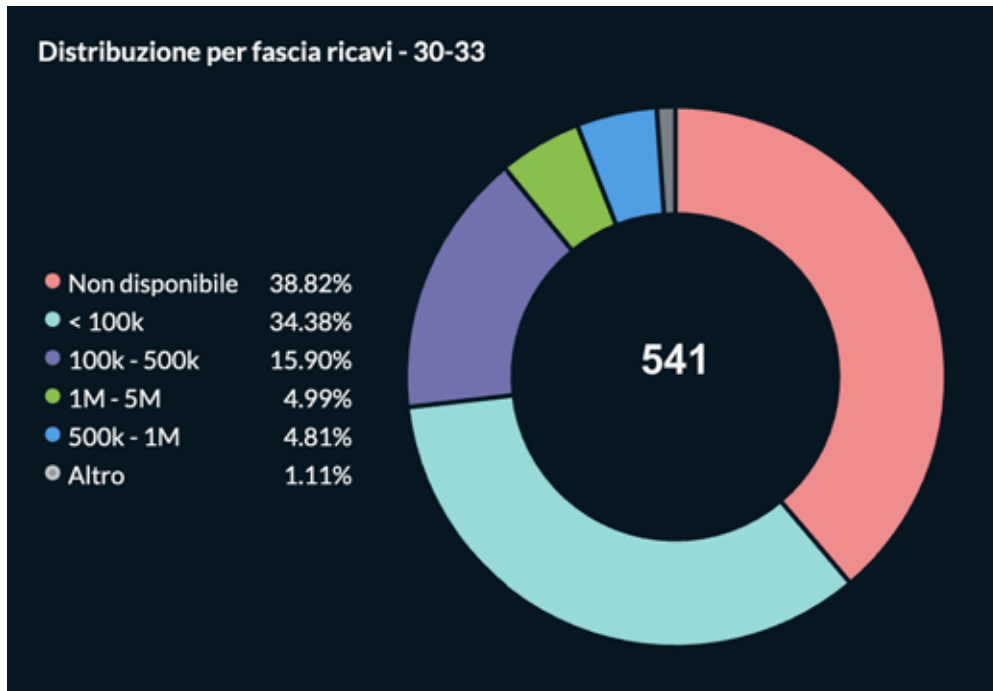
Elaborazione dati a cura dell'Area Studi e Ricerca dell'eccellenza yachting italiana di Navigo, Ossermare

La struttura giuridica delle imprese conferma il carattere industriale del comparto. Circa il 69% delle aziende (373 imprese) è costituito in forma di società di capitale, mentre le imprese individuali rappresentano poco più di un quarto del totale. Questo dato segnala una filiera mediamente patrimonializzata, con una maggiore capacità di investimento, di gestione di commesse complesse e di accesso a strumenti finanziari, elementi fondamentali per un settore ad alta intensità tecnica come quello cantieristico.

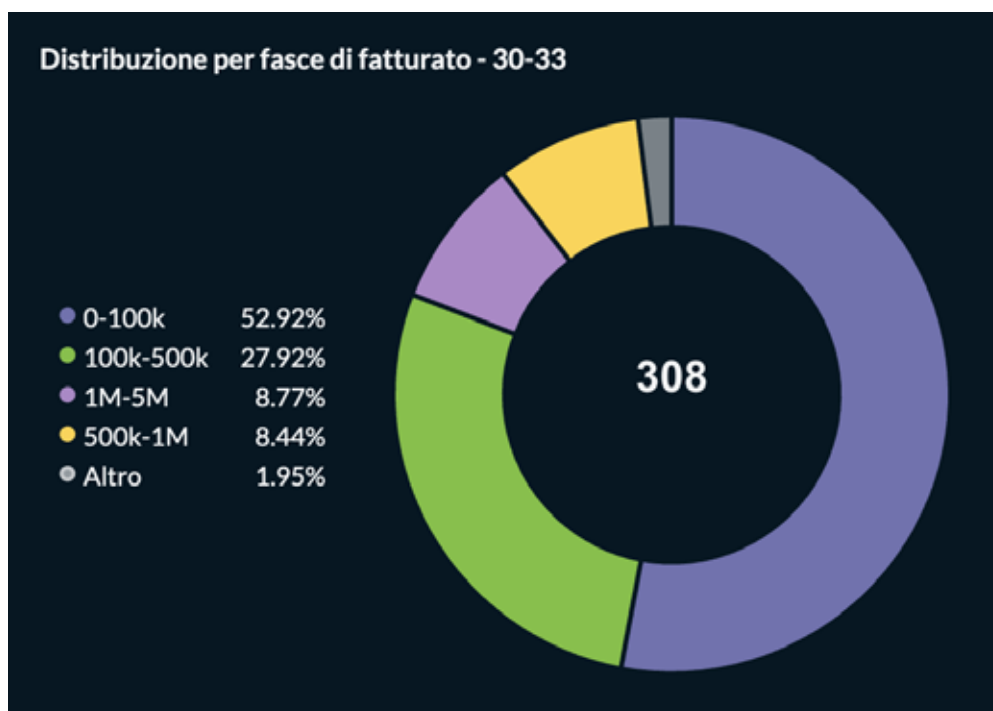


Elaborazione dati a cura dell'Area Studi e Ricerca dell'eccellenza yachting italiana di Navigo, Ossermare

L'analisi delle dimensioni economiche, pur tenendo conto di una quota significativa di imprese per le quali il dato di fatturato non è disponibile, restituisce un quadro di forte concentrazione del valore. Le imprese che dichiarano ricavi superiori a 1 milione di euro sono 33, pari a circa il 6% del totale, mentre quelle che superano i 500 mila euro sono 59, ovvero quasi l'11%. Si tratta di una minoranza numerica che svolge però un ruolo centrale nella generazione di valore e nell'attivazione dell'indotto.

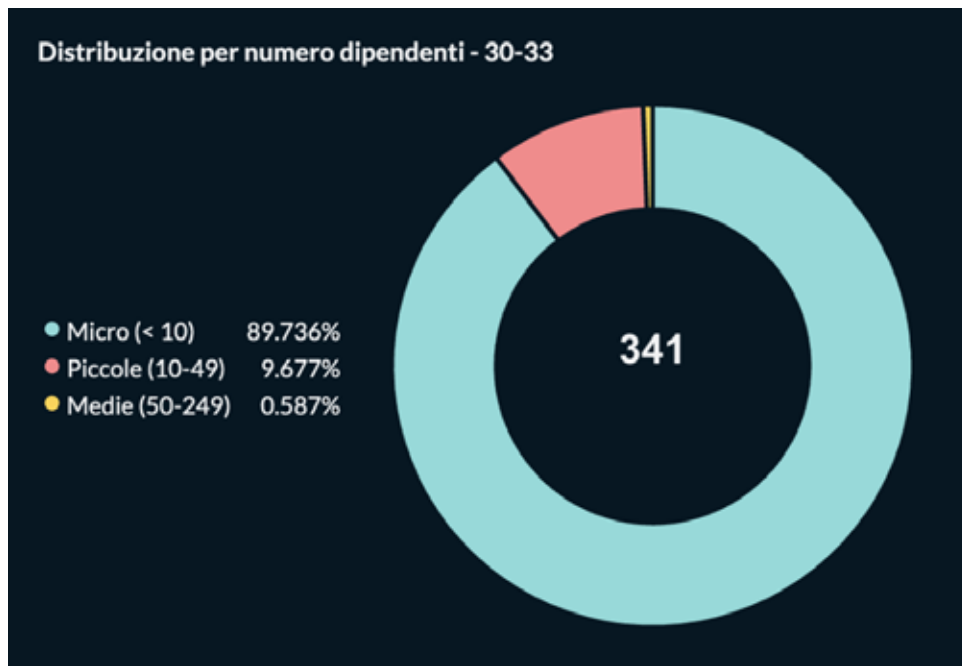


Elaborazione dati a cura dell'Area Studi e Ricerca dell'eccellenza yachting italiana di Navigo, Ossermare

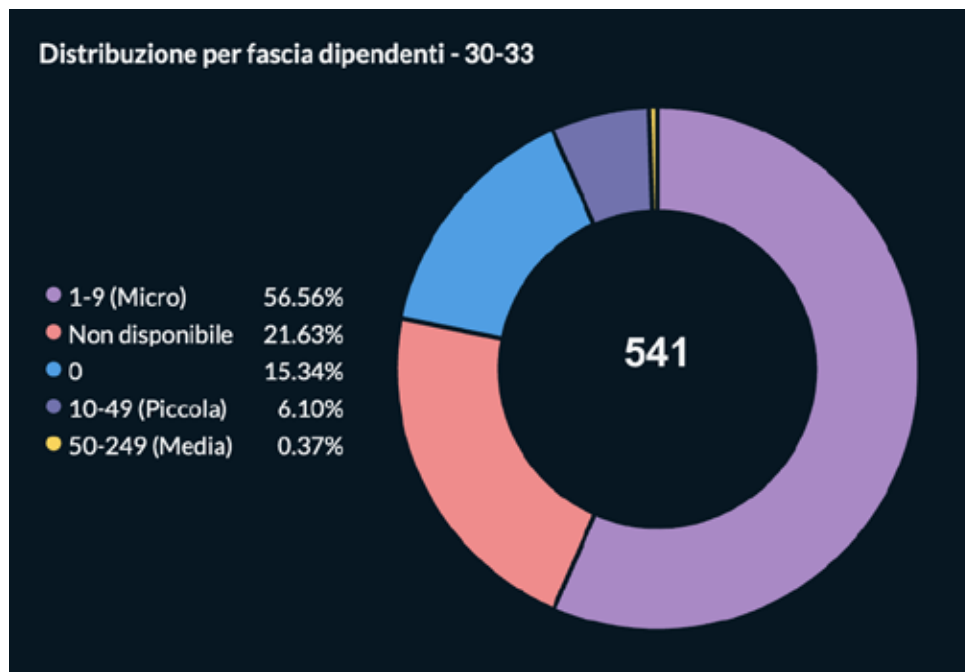


Elaborazione dati a cura dell'Area Studi e Ricerca dell'eccellenza yachting italiana di Navigo, Ossermare

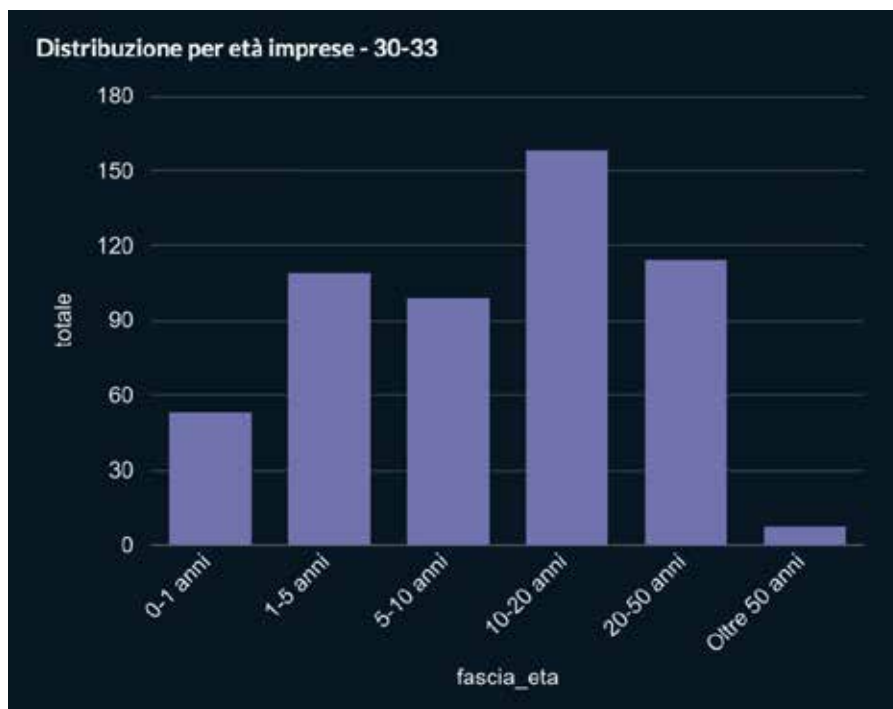
Anche la distribuzione per numero di dipendenti conferma questa lettura. Oltre la metà delle imprese rientra nella fascia 1–9 addetti, ma accanto a queste è presente un nucleo di aziende più strutturate: 33 imprese con 10–49 addetti e 2 imprese con oltre 50 addetti, che, pur rappresentando una quota molto ridotta del totale, concentrano una parte rilevante del fatturato complessivo stimabile del comparto. Le elaborazioni sui ricavi medi per fascia dimensionale indicano infatti che una quota significativa del valore economico complessivo è generata da questo gruppo ristretto di operatori strutturati.



Elaborazione dati a cura dell'Area Studi e Ricerca dell'eccellenza yachting italiana di Navigo, Ossermare



Elaborazione dati a cura dell'Area Studi e Ricerca dell'eccellenza yachting italiana di Navigo, Ossermare



Elaborazione dati a cura dell'Area Studi e Ricerca dell'eccellenza yachting italiana di Navigo, Ossermare

Nel complesso, il comparto ATECO 30 e 33 nel Lazio può essere stimato, in via prudenziale, come un sistema produttivo in grado di generare un volume economico complessivo nell'ordine di alcune centinaia di milioni di euro, con una struttura fortemente polarizzata: molte imprese di piccola dimensione e poche aziende "core" che fungono da veri motori economici della filiera.

CAPACITÀ DI ESPORTAZIONE E ATTRAZIONE

Pur in assenza di un dato diretto sull'export, la struttura del comparto cantieristico e del refitting nel Lazio evidenzia una chiara vocazione all'attrazione di domanda extra-regionale e internazionale. La forte specializzazione nelle attività di refitting e costruzione di imbarcazioni da diporto – che da sole rappresentano oltre l'80% delle imprese – colloca il comparto in segmenti di mercato tipicamente orientati a una clientela non locale, spesso internazionale.

La presenza di 33 imprese con fatturati superiori al milione di euro, insieme a una base significativa di società di capitale, costituisce un indicatore concreto della capacità del settore di operare su commesse complesse, di sostenere processi produttivi articolati e di competere su mercati più ampi rispetto a quello regionale. Questo nucleo di imprese strutturate rappresenta il principale vettore di attrazione economica del comparto, sia in termini di clienti esterni sia di fornitori e subfornitori specializzati.

La concentrazione territoriale nelle province di Roma e Latina rafforza ulteriormente questa capacità attrattiva, consentendo economie di agglomerazione, specializzazione delle competenze e una maggiore riconoscibilità del sistema produttivo nel suo complesso. In questo contesto, il Lazio si

configura come un polo cantieristico e di refitting in grado di intercettare flussi economici esterni, generando ricadute rilevanti sull'indotto tecnico, professionale e logistico regionale.

In sintesi, il comparto cantieristico e del refitting del Lazio presenta una struttura numericamente limitata ma economicamente solida, con una chiara concentrazione del valore, una base imprenditoriale patrimonializzata e una specializzazione produttiva che costituisce un forte presupposto per l'export e l'attrazione di domanda internazionale.

CAPITOLO 7 - STRUTTURA IMPRENDITORIALE E CAPITALE UMANO

DISTRIBUZIONE DELLE IMPRESE PER TERRITORIO E TIPOLOGIA

La filiera è caratterizzata da una forte concentrazione nell'area romana, specializzata nell'ambito del commercio e servizi, con un piccolo focus su cantieristica e refit, e una struttura di fornitura e subfornitura presente ma limitata e senza dubbio con ancora potenzialità da esprimere.

A giustificare questa polarizzazione è la sede di numerose aziende marittime e turistico-nautiche (es. società di servizi portuali, tour operator costieri, cantieri rimessaggio alle foci del Tevere, ecc.). Inoltre Roma è la capitale nazionale dell'imprenditoria del mare con quasi 30 mila aziende blue nel 2023, davanti a Napoli (22.943).

In termini relativi, il tessuto produttivo "blu" incide per circa il 5,4% del totale imprese della regione Lazio (terza incidenza in Italia) generando il 6,7% del valore aggiunto regionale e impiegando circa il 7,4% degli occupati. Grande importanza quindi per il settore della blue economy, ma con il settore prettamente nautico in cerca di vie di sviluppo e modernizzazione.

Il settore nautico-portuale laziale è composto in larga parte da piccole e micro-imprese. In linea con il trend nazionale. Le PMI costituiscono dunque l'ossatura del comparto, mentre sono rare le aziende di grandi dimensioni (limitandosi a qualche società di gestione portuale e cantieri maggiori). Questo tessuto imprenditoriale frammentato spiega il forte dinamismo e la presenza diffusa di attività artigianali e familiari, ma al contempo evidenzia la necessità di fare rete e aggregarsi su progetti comuni (non a caso nel 2025 è nato un "Laboratorio Blu Lazio" in collaborazione con Unindustria per coordinare lo sviluppo del settore tra PMI locali).

Segmentazione per filiera nautica e portuale

- Cantieristica e refitting: il Lazio non primeggia per il numero di cantieri nautici grandi e strutturati, ma conta comunque un consistente numero dedicate alla costruzione, riparazione e allestimento di imbarcazioni. La minor presenza di grandi cantieri tuttavia fa emergere il peso del refitting. Le aziende vanno da piccoli cantieri artigianali (es. per gozzi o refitting di yacht in

rimesaggio) a filiali di gruppi più grandi per l'assistenza tecnica. La produzione nuova è limitata a cantieristica minore (gommoni, piccole imbarcazioni da diporto sportive).

- Servizi portuali e gestione dei porti: questo ambito include sia la portualità commerciale sia la portualità turistica. In Lazio opera un'importante Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, che gestisce i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Civitavecchia in particolare è il primo porto crocieristico d'Italia e il secondo in Europa per traffico passeggeri, oltre ad essere scalo strategico per merci e autostrade del mare; Gaeta è uno scalo commerciale/petrolifero e Fiumicino un porto multifunzione (peschereccio, turistico e traffici minori). Attorno a questi porti gravitano imprese di servizi tecnico-nautici (ormeggiatori, piloti, rimorchiatori, spedizionieri, agenti marittimi) e logistica. Sul territorio sono inoltre presenti diversi porti minori a livello regionale: ad esempio Anzio e Formia movimentano traffico passeggeri locale (traghetti per isole Pontine), mentre Terracina, Fiumicino, Anzio stessi e Gaeta ospitano flottiglie di pesca. Nel settore pesca, le marinerie laziali principali sono quelle di Fiumicino (prima per quantitativi di pescato) e Anzio (prima per numero di imbarcazioni da pesca). Complessivamente, i servizi portuali nel Lazio abbracciano sia le esigenze di grandi navi (merci, traghetti, crociere) sia dei diportisti, e vedono attive imprese di varia dimensione: dalla società pubblica AdSP, ai concessionari privati di marina turistici, fino alle cooperative di pescatori e ai fornitori di servizi specialistici (ad esempio bunkeraggio carburanti, cantieri navali in ambito portuale, servizi di subacquea portuale, ecc.).
- Turismo nautico e porti turistici: si tratta di un comparto chiave su cui la Regione Lazio sta investendo molto. Attualmente il litorale laziale conta diversi porti turistici (marina) attrezzati, tra i principali: il Porto Turistico di Roma ad Ostia, il porto di Nettuno, il marina di Riva di Traiano (Civitavecchia), il Marina di Santa Marinella, il porto di Santa Marinella (in fase di rilancio), Marina di Civitavecchia (Darsena Traiano), il Porto di Formia, il Marina di Gaeta (Base Nautica Flavio Gioia), il Porto di San Felice Circeo, il Marina di Ponza, ecc. come abbiamo visto il Lazio disponga di circa 8.850 posti barca attrezzati lungo la costa un valore relativamente basso rispetto ad altre regioni tirreniche, segno di un potenziale di crescita. Dopo 28 anni senza nuovi porti turistici, nel 2025 è stato finalmente approvato un nuovo Piano dei Porti regionali che prevede la realizzazione di 7 nuovi approdi turistici nei comuni di Tarquinia, Montalto di Castro, Ladispoli, Ponza, Latina (Rio Martino), Terracina e Formia. Ciascuno avrà capacità di ~300-500 barche, per un totale stimato di 3.000 nuovi posti barca aggiuntivi. Una volta realizzati, il Lazio supererà quota 10.000 ormeggi turistici complessivi, avvicinandosi alle dotazioni di altre regioni leader. I porti turistici esistenti e futuri trainano un indotto di aziende: società di gestione portuale turistica, società di charter e noleggio, scuole di vela, diving center, servizi di assistenza nautica, attività commerciali nelle marine (negozi di articoli nautici, cantieri per rimessaggio, ecc.), oltre naturalmente agli esercizi turistici tradizionali (hotel, ristoranti) nelle località costiere. Non a caso nel Lazio quasi il 48% delle imprese Blue Economy opera nel turismo (alloggio e ristorazione) rivolto a località costiere. La Regione Lazio ha riconosciuto il

ruolo strategico del turismo nautico: oltre al piano porti, ha stanziato 10 milioni di euro nel 2025 per riqualificare waterfront e lungomare di 12 comuni costieri (es. San Felice Circeo, Formia, Sperlonga, Ponza, Ladispoli...), migliorando l'attrattività dei porti turistici e l'accoglienza dei diportisti.

ANALISI DELLE PROFESSIONI STRATEGICHE E FABBISOGNI FORMATIVI

Professioni chiave per la cantieristica e refitting

La cantieristica da diporto moderna necessita di profili tecnici altamente qualificati che vadano a sopperire la domanda di tutte le professioni tecniche, sia per la produzione di nuove imbarcazioni sia (soprattutto) per il refitting. In particolare servono: operai specializzati e artigiani nautici (es. maestri d'ascia, carpentieri navali, saldatori, elettricisti di bordo, motoristi), tecnici installatori (di impianti elettronici, idraulici e di bordo), verniciatori specializzati, ecc. Allo stesso tempo sono ricercati quadri tecnici come i capi cantiere e capi squadra (o capo barca per yacht specifici) per coordinare le fasi di lavorazione. Non ultimo, data la crescente dimensione media degli yacht, anche comandanti di navi da diporto ed equipaggi qualificati sono profili apprezzati persino dai cantieri (per attività di collaudo e trasferimento). Per le produzioni in serie minori (es. gommoni, piccoli natanti) si segnala inoltre la necessità di progettisti CAD/CAM e operatori di macchinari a controllo numerico, nonché figure commerciali e di after-sales per gestire la clientela post-vendita.

In sintesi, il cantiere 4.0 richiede competenze che vanno dal saper fare artigianale (ancora fondamentale, es. lavorazione di resine, vetroresina, legno e nuovi compositi) all'ingegneria e design digitale. Va inoltre segnalato che alcune professionalità tradizionali stanno diventando "collo di bottiglia", ad esempio i maestri d'ascia e calafati, esperti nella costruzione e riparazione di scafi in legno, sono in via di pensionamento e pochi giovani ne ereditano le competenze. Analogamente, carpentieri e saldatori navali specializzati sono molto ricercati ma difficili da trovare sul mercato. Ciò indica un chiaro fabbisogno formativo: investire in scuole cantieristiche, ITS e laboratori per formare queste figure tecniche.

Professionalità per la gestione portuale

La gestione di un porto, sia esso un grande scalo commerciale come Civitavecchia, sia un marina turistico, richiede un mix di competenze manageriali, tecniche e operative. Le figure chiave includono: il direttore di porto o marina manager, responsabile dell'amministrazione e coordinamento operativo della struttura; il responsabile tecnico operativo (coordinamento di ormeggi, sicurezza, manutenzioni); gli ormeggiatori e addetti ai pontili (figure operative che assistono alle manovre di ormeggio, forniscono servizi ai diportisti in banchina, etc.); gli addetti alla sicurezza portuale (controllo accessi, antincendio, emergenze in porto); i piloti portuali (necessari nei porti commerciali per assistere le navi maggiori in manovra); i rimorchiatori (servizi di rimorchio e trasporto persone in ambito portuale); i subacquei "palombari" per ispezioni subacquee locali; infine, il personale amministrativo e doganale (per porti commerciali). Nei porti turistici, accanto alle figure operative

(ormeggiatori, manutentori) acquistano importanza i profili di front-office: Addetti all'accoglienza e booking (che gestiscono l'arrivo dei diportisti, assegnazione posti barca, servizi turistici), e Guest relation manager con competenze linguistiche per interfacciarsi con yacht internazionali. Negli ultimi anni è emersa formalmente la figura del "marina manager" certificato: dal 2019 esiste una qualifica professionale di MaRINA Manager (riconosciuta da RINA secondo norma UNI 11744:2019) che attesta competenze avanzate nella gestione dei porti turistici. Ciò risponde all'esigenza di professionalizzare la conduzione dei marina, dotando i direttori di porto di skill specifiche in materia di normativa demaniale, sicurezza nautica, gestione ambientale (es. rifiuti di bordo), nonché marketing e turismo.

Per quanto riguarda i fabbisogni formativi in questo ambito, si segnalano: la necessità di competenze in innovazione digitale e sostenibilità (es. utilizzo di software gestionali portuali, sistemi di prenotazione online degli ormeggi, monitoraggio ambientale). Figure come l'esperto di logistica sostenibile e trasporto intermodale stanno diventando importanti anche nel settore marittimo: costui gestisce flussi di merci e persone con attenzione alla sostenibilità ambientale e può operare nei terminal portuali e aziende logistiche. Inoltre, la transizione ecologica spinge a formare personale portuale su energie rinnovabili e green port (es. gestione di impianti fotovoltaici in porto, colonnine elettriche per barche, mitigazione inquinamento). Nel segmento commerciale, un tema chiave è il ricambio generazionale per piloti e ormeggiatori, lavori tradizionalmente acquisiti con lunga esperienza: servono percorsi strutturati per abilitare giovani a questi mestieri del mare mantenendo gli alti standard di sicurezza.

Figure professionali nel turismo nautico e diportismo

L'espansione del turismo nautico crea domanda di nuove figure professionali sia a bordo delle imbarcazioni da diporto, sia a terra nelle attività collegate. Un cambiamento importante è arrivato con la recente riforma dei titoli professionali del diporto (Decreto 13 dicembre 2023 n.227) che ha introdotto ruoli professionali specifici per il personale imbarcato su yacht a noleggio. In particolare sono state definite le figure di ufficiale di navigazione del diporto, ufficiale di macchina del diporto e ufficiale di navigazione del diporto di II^a classe, creando un percorso di professionalizzazione per comandanti e ufficiali di yacht da noleggio. L'obiettivo è colmare la carenza di personale qualificato che affligge molte società di charter di yacht, costrette talvolta a rinunciare al noleggio con equipaggio per mancanza di skipper e crew certificati. Queste nuove qualifiche permetteranno, una volta a regime, di creare fino a 3.000 nuovi posti di lavoro nel settore del charter e superyacht, secondo stime di operatori del settore.

Tuttavia, rappresentano anche una sfida formativa: occorre infatti attivare corsi specifici per formare giovani in questi ruoli, in linea con le linee guida ministeriali attuative (ancora in fase di definizione).

Oltre agli ufficiali e comandanti di yacht (skipper professionisti), nel turismo nautico servono: istruttori di vela e di sport acquatici, diving e snorkeling leader, guide marine per escursioni costiere, operatori di pescaturismo e ittiturismo (pescatori/imprenditori che offrono ai turisti uscite in mare sulle barche da pesca o ospitalità nelle proprie strutture), nonché figure commerciali e di marketing turistico specializzate in nautica (per promuovere porti turistici, charter, eventi velici, ecc.). Anche la

cantieristica del charter richiede competenze particolari: ad esempio i tecnici manutentori della flotta di noleggio (che ogni stagione preparano decine di imbarcazioni per i clienti), o gli specialisti in refit rapidi.

Sul fronte accoglienza, un porto turistico moderno spesso integra servizi di hospitality: si fanno strada quindi “guest assistant” con formazione sia marinaresca (patente nautica spesso richiesta) sia alberghiera, capaci di assistere l’armatore dal punto di vista tecnico e turistico allo stesso tempo. Il fabbisogno formativo nel turismo nautico riguarda sia le competenze tecniche di navigazione e sicurezza, sia quelle di servizio/relazionali. Ad esempio: conoscenza delle lingue estere, norme di sicurezza dei passeggeri, competenze di primo soccorso e gestione emergenze a bordo, oltre a nozioni amministrative (contrattualistica del noleggio, norme doganali e fiscali per charter). La riforma dei titoli ha semplificato l’accesso alla professione (consentendo ad esempio di ottenere titoli abilitanti già a 18 anni, fatto oggetto di discussione), ma questo significa che la formazione dovrà sopperire alla mancanza di esperienza sul campo dei neo-diplomati: saranno cruciali stage imbarcati, tirocini e periodi di affiancamento a comandanti esperti prima di assumere responsabilità complete. Infine, va menzionato il connubio tra turismo e sostenibilità: cresce la domanda di figure specializzate in turismo nautico sostenibile, capaci di coniugare la fruizione del mare con la tutela ambientale (guide ambientali marine, biologi marini per ecoturismo, esperti in gestione di marine protected areas, ecc.). Anche queste competenze richiedono percorsi formativi mirati (la blue economy integra sempre più la componente “green”).

Offerta formativa ITS per la filiera nel Lazio ⁵

La formazione nel comparto nautico si rivela elemento cruciale per lo sviluppo e l’evoluzione dell’intera filiera in chiave digitale, sostenibile e del forte orientamento al cliente. La nautica si trova in un momento cruciale, in cui i mestieri più tradizionali, per cui urge un cambiamento generazionale, rappresentano ruoli strategici da valorizzare ed innovare, in modo da accompagnarli in questa nautica 4.0. Allo stesso tempo tutti i ruoli, da quelli tecnici per la cantieristica e refit a quelli operativi legati alla gestione portuale e al turismo nautico, devono essere aggiornati e consolidati in aspetti chiave come il digital e la gestione e cura del cliente, nonché nell’acquisizione di competenze di sostenibilità a 360°.

In questo scenario, a giocare un ruolo fondamentale sono strumenti come gli ITS, Istituti Tecnici Superiori, percorsi biennali offrono un’alta specializzazione tecnica, spesso in collaborazione con università, imprese e centri di ricerca, che mettono direttamente in dialogo studenti e mondo del lavoro attraverso una formazione verticale.

Nel settore della nautica, nel Lazio i principali attori sono:

ITS Academy Fondazione Giovanni Caboto - Tecnologie per il mare e la logistica: è la fondazione ITS di riferimento nel Lazio per il settore marittimo. Sede storica a Gaeta (Latina) e dal 2024 nuova sede formativa anche presso il porto di Civitavecchia, in collaborazione con l’Autorità di Sistema Portuale

⁵ <https://www.mim.gov.it/tematica-its>

del Mar Tirreno Centro-Settentrionale. I percorsi formativi, finanziati dalla Regione Lazio, hanno un forte taglio pratico (laboratori, simulatori, imbarchi) e vantano tassi di occupazione vicini al 100% grazie ai partenariati con aziende e porti. Di seguito i principali corsi attivi e relativi sbocchi professionali:

Percorsi formativi yachting

- Yacht design operator - Tecnico superiore per l'efficiamento, la produzione e la manutenzione di mezzi di trasporto e delle relative infrastrutture.
- Hostess e steward del diporto: service manager - Tecnico superiore per la gestione dei servizi di supporto ai passeggeri a bordo
- Ufficiale di navigazione del diporto - Tecnico Superiore per la conduzione del mezzo navale
- Percorso formativi shipping
- Marine surveyor: ispettore Navale - Tecnico Superiore per la gestione dei servizi tecnici a bordo
- Ufficiale di coperta - Tecnico Superiore per la conduzione del mezzo navale
- Ufficiale di macchina - Tecnico Superiore per la gestione degli impianti e apparati di bordo
- Percorsi per la logistica
- Esperto della pianificazione logistica - Tecnico Superiore per la logistica ed il trasporto intermodale
- Logistica integrata e spedizioni - Tecnico Superiore per la logistica ed il trasporto intermodale

ITS Academy Logistica 4.0 - Nell'entroterra laziale opera anche la Fondazione ITS Academy Logistica 4.0, con sede a Fara Sabina (Rieti). Pur non essendo esclusivamente marittimo, questo ITS rientra nell'area Mobilità/Logistica e offre corsi biennali che integrano la formazione sulla catena del trasporto includendo la modalità navale, in particolare:

- Tecnico Superiore per la Logistica ed il Trasporto Intermodale - percorso focalizzato sulla gestione efficiente di supply chain multimodali, formando tecnici capaci di organizzare trasporti combinati su strada, ferrovia e mare ottimizzando tempi e costi.
- Tecnico Superiore per la mobilità delle Persone e delle Merci - orientato alla pianificazione dei sistemi di trasporto passeggeri e cargo in un'ottica smart e sostenibile. Include l'uso di software di simulazione, tecnologie ITS (Intelligent Transport Systems) e principi di intermodalità (es. connessione last mile porto-ferrovia).

Pur non avendo una sede direttamente in porto, il corso intermodale copre la formazione marittima di base (shipping nel contesto intermodale) e prepara figure professionali utili anche a spedizionieri marittimi e operatori portuali. Infatti, l'obiettivo è creare tecnici versatili, in grado di supervisionare l'intero ciclo logistico, dal magazzino al trasporto finale, compresi i flussi via nave quando il contesto lo richiede.

L'offerta formativa laziale si caratterizza per un forte orientamento verso le figure professionali legate al turismo da diporto e alla navigazione navale, mostrando al contempo un interesse crescente per la logistica marittima. Tuttavia, resta ampio lo spazio per consolidare e ampliare percorsi trasversali dedicati all'innovazione digitale e alla sostenibilità, oggi sempre più centrali per l'evoluzione del settore. Un nodo ancora aperto riguarda la carenza di percorsi formativi specialistici nella

cantieristica e nel refitting nautico, ambiti strategici che richiedono investimenti formativi mirati per garantire il ricambio generazionale e sostenere la competitività delle imprese locali.

Scuole dei mestieri nautici e formazione professionale

Al livello immediatamente precedente, si collocano le scuole che formano i tecnici operativi, gli artigiani specializzati e il personale di bordo per il diporto non professionale.

- Istituti Tecnici Nautici (ITTL): Storici come l'Istituto Tecnologico Trasporti e Logistica "Marcantonio Colonna" (con sedi a Roma e Anzio) continuano a fornire una preparazione di base per l'impiego marittimo, che è la platea naturale da cui attingere per la successiva specializzazione 4.0.
- Istituto Nautico "G. Caboto" – Gaeta è una scuola superiore con indirizzo nautico polo scolastico della zona costiera del basso Lazio, con tradizione nell'insegnamento tecnico del settore legato al mare e alla logistica marittima. Storicamente considerato un riferimento per studenti da tutta l'area tra Roma e il sud della regione
- Centri di formazione per marittimi: strutture specializzate (come il Centro Addestramento di Anzio o centri a Roma) sono autorizzate dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto e dalla Regione Lazio a erogare corsi certificati IMO STCW, essenziali per l'equipaggio (corsi di sopravvivenza e salvataggio, antincendio e sicurezza personale).
- Formazione artigiana e specialistica: nel basso Lazio, centri come ISMEF (Istituto Mediterraneo di Formazione per le Professionalità Nautiche) hanno storicamente proposto corsi di specializzazione per:
 - allievo maestro d'ascia del diporto (sebbene da aggiornare con le tecniche 4.0 e l'uso dei materiali compositi).
 - meccanico manutentore navale.
 - saldatore navale.
 - marketing della nautica (un'area cruciale per l'internazionalizzazione delle PMI laziali).
- Scuole di patente nautica e vela: una rete capillare di scuole nautiche si occupa dell'addestramento per la patente nautica e dei corsi di vela/regata, alimentando la passione e la base di diportisti che poi si avvalgono dei servizi di refitting e manutenzione regionali.

Il fabbisogno da colmare: mestieri 4.0

Nonostante l'offerta esista, il Lazio, come il resto d'Italia, deve affrontare il gap tra l'offerta formativa e la domanda di competenze 4.0 per il cantiere. Il vero sforzo strategico della Regione dovrà essere:

1. Ibridazione dei Mestieri Tradizionali: Aggiornare le qualifiche di maestro d'ascia e di meccanico con moduli specifici sull'uso di materiali compositi riciclabili, l'elettronica di bordo (per la propulsione ibrida/elettrica) e l'analisi dei dati IoT per la manutenzione predittiva.
2. Partenariati Pubblico-Privato: Sostenere le imprese del *refitting* del Lazio nel definire, in collaborazione con gli ITS e le Università romane, i nuovi profili professionali e nell'organizzare stage e apprendistati ad alta intensità tecnologica, sul modello di quanto già avviene nei distretti più avanzati (Toscana, Liguria).

CAPITOLO 8 - INNOVAZIONE, DIGITALIZZAZIONE E TRANSIZIONE ECOLOGICA: LA NAUTICA LAZIALE VERSO IL FUTURO

La nautica italiana, e in particolare il comparto del Lazio, si trova in un momento di profonda rifondazione industriale. I paradigmi che hanno guidato la produzione e la gestione portuale negli ultimi decenni sono messi in discussione da due forze convergenti: l'imperativo globale della transizione ecologica e l'accelerazione imposta dalla digitalizzazione (Nautica 4.0). Per la Regione Lazio, dove il settore si caratterizza per una forte presenza nel *refitting* e nei servizi diportistici, l'innovazione non è solo una scelta competitiva, ma la chiave strategica per trasformare la propria filiera da *follower* a *leader* nel Mediterraneo.

Il motore principale dell'innovazione sostenibile è rappresentato dal quadro normativo internazionale e, soprattutto, europeo. Il Green Deal e il pacchetto Fit for 55 impongono obiettivi di riduzione delle emissioni che investono direttamente la progettazione, i materiali di costruzione e, in modo critico, i sistemi di propulsione.

Propulsione alternativa e infrastrutture green

La sfida più imminente è l'abbandono progressivo dei combustibili fossili. La soluzione non è univoca, ma dipende dalla tipologia di imbarcazione:

- **Elettrificazione del diporto leggero e portuale:** per le unità da diporto di dimensioni ridotte (fino a 15 metri) e per le operazioni portuali, l'elettrico puro o ibrido-diesel è una tecnologia matura. Tuttavia, l'efficacia di questa transizione nel Lazio dipende strettamente dalla creazione di una infrastruttura di ricarica veloce adeguata lungo la costa. I porti e i marina del Lazio devono evolvere in "Porti Smart" in grado di fornire non solo ormeggio, ma anche servizi di *cold ironing* (fornitura di energia elettrica da terra alle navi ormeggiate) e stazioni di ricarica rapida accessibili. Si osservano a livello nazionale iniziative promosse dal MIMIT per l'acquisto di motori ad alimentazione elettrica, dimostrando un supporto istituzionale che la Regione Lazio può intercettare e amplificare.
- **Carburanti a zero e basso carbonio (idrogeno e metanolo):** per la nautica da diporto di alta gamma, in particolare i superyacht (un segmento in cui l'Italia è leader mondiale, detenendo oltre il 50% degli ordini globali), la soluzione verte su vettori energetici più densi. L'idrogeno e il metanolo verde (ottenuto da fonti rinnovabili) rappresentano le frontiere. Aziende leader nel settore, pur concentrate in Toscana e Liguria, stanno già investendo miliardi di euro in progetti di ricerca per *fuel cell* e propulsioni *bi-fuel*. Il Lazio, pur non essendo il centro della costruzione dei megayacht, può specializzarsi come hub di fornitura e manutenzione per queste nuove tecnologie, in virtù della sua posizione strategica nel Tirreno centrale.

L'economia circolare dei materiali

L'impatto ambientale di un'imbarcazione si misura non solo nelle emissioni durante l'uso, ma anche nello smaltimento (end-of-life). La quasi totalità degli scafi in vetroresina è complessa da riciclare, generando un problema di sostenibilità circolare.

L'innovazione nel Lazio dovrebbe concentrarsi sull'adozione di:

- Materiali compositi riciclabili: utilizzo di resine termoplastiche, fibre naturali (es. lino o basalto) o resine bio-derivate nella cantieristica e, soprattutto, nel refitting (ad esempio, nella realizzazione di interni o componenti non strutturali).
- Verniciature ecocompatibili: sostituzione delle vernici antivegetative tradizionali con prodotti a basso impatto ambientale (es. rivestimenti siliconici o ceramici) che rispettino le normative più stringenti nelle aree marine protette laziali (come le isole ponziane o il litorale romano).

La digitalizzazione: il cantiere 4.0

L'evoluzione della filiera nautica italiana è in linea con i principi dell'Industria 4.0. Sebbene alcuni studi (Politecnico di Milano) abbiano rilevato una iniziale ritrosia delle PMI nautiche ad abbracciare questa trasformazione, il trend è in rapida crescita.

L'implementazione delle tecnologie 4.0 nel Lazio si concentra su tre aree chiave:

- Simulazione e progettazione avanzata: l'uso del digital twin (gemello digitale) e dei software PLM (Product Lifecycle Management) permette ai cantieri di simulare l'intero ciclo di vita dell'imbarcazione, riducendo errori, materiali di scarto e tempi di costruzione. Questo è particolarmente vantaggioso per i cantieri di refitting, dove la digitalizzazione dei rilievi (tramite laser scanner 3D) è fondamentale per adattare nuovi sistemi a scafi esistenti, massimizzando la precisione e l'efficienza.
- Automazione e robotica: l'impiego della robotica non mira a sostituire l'artigiano specializzato, ma ad aumentare la qualità e l'uniformità di lavorazioni ripetitive e usuranti, come la verniciatura o la lucidatura degli scafi, liberando il capitale umano per compiti a maggiore valore aggiunto.
- Gestione digitale della supply chain: piattaforme digitali e sistemi ERP (Enterprise Resource Planning) permettono ai cantieri di gestire in tempo reale gli ordini, le scadenze e la logistica dei fornitori, un aspetto cruciale per il refitting dove il coordinamento di molteplici artigiani e materiali è vitale.

IoT e manutenzione predittiva

La "barca connessa" è il futuro della navigazione. L'integrazione di sensori IoT a bordo (sui motori, sui sistemi di propulsione, sullo scafo) genera big data che, analizzati tramite algoritmi di intelligenza artificiale, abilitano la manutenzione predittiva.

Questo è un vantaggio competitivo decisivo per i servizi nautici del Lazio: i guasti possono essere previsti prima che si verifichino, permettendo ai cantieri di pianificare gli interventi di *refitting* e riparazione in modo proattivo, riducendo il *fermo macchina* e aumentando l'affidabilità per l'armatore. Il Lazio, grazie alla sua vicinanza ai centri di eccellenza ICT di Roma, ha l'opportunità unica di sviluppare software e piattaforme di analisi dati specifiche per la nautica (naval intelligence).

Il vantaggio competitivo del Lazio: rifocalizzazione e specializzazione

La filiera laziale non si focalizza sulla costruzione in serie, ma sulla qualità del servizio post-vendita, manutenzione e *refitting*. Per questo, l'innovazione deve tradursi in una specializzazione nel "refitting 4.0" e "refitting green".

1. Eco-*refitting* di eccellenza: Il Lazio può proporsi come il polo di riferimento per l'ammodernamento sostenibile delle imbarcazioni nel Tirreno. Ciò implica:
 - Fornire servizi di *revamping* (riscrittura) che sostituiscano i vecchi motori diesel con sistemi ibridi o elettrici.
 - Specializzazione nella sostituzione di interni e componenti con materiali certificati a basso impatto.
 - Certificazione dei processi di cantiere per la gestione sostenibile dei rifiuti e l'uso efficiente dell'energia.
2. Formazione per i mestieri 4.0: La tecnologia più avanzata è inutile senza le competenze adeguate. È urgente colmare il *gap* tra i mestieri artigiani tradizionali e le nuove figure professionali richieste dalla Nautica 4.0.
 - Sono necessarie figure come tecnici di elettronica navale, esperti di compositi riciclabili e operatori di cantiere digitale.
 - Il Lazio deve investire in ITS (Istituti Tecnici Superiori) specializzati, garantendo un'offerta formativa in linea con i fabbisogni reali di innovazione e crescita tecnologica delle imprese nautiche regionali.

L'esigenza di dettaglio sulle esperienze attive nel Lazio è cruciale, poiché rappresenta la prova sul campo dell'impegno della filiera verso la modernità. Dato che la mappatura prevista dal documento ha tra gli obiettivi primari proprio l'identificazione di tali *case study* (attraverso *scouting* e *questionari mirati*), questa sezione del report non elenca aziende specifiche, ma ne disegna l'identikit atteso e ne circoscrive il probabile ambito geografico e tecnologico.

L'identificazione delle esperienze attive di innovazione costituisce uno degli output di maggior valore strategico di questo studio. Il Lazio non è un distretto della cantieristica di primo impianto paragonabile per volumi a quelli di Toscana o Liguria; la sua forza risiede nella capillarità dei servizi nautici, nel *refitting* di unità da diporto e nella vicinanza a Roma, un hub di ricerca e tecnologia avanzata. Le esperienze di successo si collocano pertanto all'intersezione tra la competenza artigiana tradizionale e l'adozione selettiva di tecnologie 4.0 e pratiche *green*.

L'eccellenza nel refitting sostenibile (eco-refitting)

Considerata la vocazione del litorale laziale al diporto e al *refitting*, è in questo segmento che si attendono le esperienze più significative in termini di transizione ecologica. I cantieri laziali che ambiscono all'eccellenza non si limitano a interventi di manutenzione ordinaria, ma stanno evolvendo in centri di eco-refitting specializzati.

Ci si aspetta di mappare, in particolare nelle aree portuali di Gaeta, Fiumicino e Civitavecchia, imprese che stanno integrando:

- Sistemi di verniciatura a basso impatto: utilizzo di vernici Low-VOC (a basso contenuto di composti organici volatili) e trattamenti antivegetativi ecologici o a base siliconica, in grado di garantire la protezione dello scafo riducendo al minimo il rilascio di sostanze tossiche nell'ambiente marino, soprattutto in prossimità delle numerose aree protette.
- Ammodernamento energetico (Revamping): aziende che hanno sviluppato kit o servizi per la sostituzione dei vecchi motori diesel con sistemi di propulsione ibrida o elettrica su imbarcazioni esistenti. Questa attività non solo riduce le emissioni, ma estende il ciclo di vita utile dell'imbarcazione in chiave sostenibile.
- Gestione circolare dei rifiuti: cantieri che hanno implementato sistemi di segregazione e smaltimento specializzato per materiali complessi (vetroresina, oli esausti, batterie) e che sperimentano il riuso di componenti non più idonei per il diporto (ad esempio, per opere a terra o nel design d'interni).

Avanguardie digitali e nautica 4.0 nei servizi

L'innovazione nel Lazio si esprime anche attraverso la digitalizzazione dei processi, con esperienze attive che mirano a rendere il cantiere e i marina più efficienti, sicuri e interconnessi.

- Progettazione e rilievo digitale nel refitting: È probabile individuare *design studio* o reparti tecnici all'interno dei cantieri che utilizzano scanner 3D e fotogrammetria per acquisire con precisione geometrica gli scafi preesistenti. Questo permette di produrre componenti con la stampa 3D o di progettare l'integrazione di nuovi sistemi di bordo con un grado di precisione inimmaginabile in precedenza, abbattendo tempi e sprechi di materiale.
- Smart port e marina connessi: si prevede di mappare iniziative, specialmente nei porti turistici di nuova generazione o in quelli gestiti privatamente, che impiegano piattaforme IoT per la gestione intelligente. Esempi includono la sensoristica per il monitoraggio in tempo reale della disponibilità dei posti barca, la misurazione dei consumi di energia e acqua per ciascuna unità ormeggiata, o l'integrazione di App per la gestione digitale dei servizi ai diportisti. Queste esperienze migliorano l'efficienza logistica e rafforzano l'attrattività del Lazio per un turismo nautico esigente e tecnologicamente aggiornato.
- Innovazione nell'elettronica di bordo: Un'area di particolare eccellenza potenziale, grazie alla vicinanza all'industria hi-tech romana, riguarda le *startup* e le PMI che sviluppano soluzioni software e hardware per la nautica: sistemi avanzati di navigazione assistita, piattaforme di diagnostica predittiva basata sull'AI per i motori o *entertainment* di bordo.

Il ruolo della ricerca e della formazione

Un'esperienza attiva fondamentale non è solo la singola impresa, ma la rete di collaborazione tra il settore produttivo e il sistema universitario/tecnologico.

L'attività di *scouting* dovrà identificare collaborazioni attive tra i cantieri laziali e istituti di ricerca, in particolare quelli focalizzati sulla chimica dei materiali, l'ingegneria navale e le tecnologie ICT. Questi *partnership* sono il motore per l'introduzione di nuovi materiali compositi per la nautica o per la sperimentazione di prototipi di propulsione sostenibile. Tali sinergie sono essenziali per il futuro Distretto Nautico Regionale che si propone di istituire, garantendo che l'innovazione non sia un evento isolato, ma un processo continuo e sistematico.

La trasformazione digitale delle infrastrutture portuali e dei marina da diporto è un pilastro della Nautica 4.0. Nel Lazio, questa evoluzione è guidata principalmente dai grandi porti che gestiscono un traffico misto (commerciale, crocieristico e diporto) e dai marina turistici che puntano sull'alta qualità dei servizi.

A. Il modello smart port di Civitavecchia (AdSP MTC)

Il porto di Civitavecchia, gestito dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale (AdSP MTC), è l'esempio più avanzato di digitalizzazione nel Lazio, in linea con gli standard europei di Port Community System (PCS) e Smart Port.

- PCS Avanzato: il sistema in uso a Civitavecchia digitalizza e interconnette tutti gli attori della catena logistica e portuale (Autorità di Sistema, Capitanerie, Dogane, spedizionieri e terminalisti). Questo non solo accelera le operazioni commerciali, ma crea anche una piattaforma digitale unificata che può essere estesa per includere i servizi diportistici ad alta gamma (es. gestione accessi, prenotazione servizi).
- Monitoraggio ambientale e safety: Il porto implementa sistemi di monitoraggio della qualità dell'aria e dell'acqua e utilizza sensori per la gestione predittiva degli ormeggi e delle banchine, elementi essenziali per un "Smart Port" attento alla sostenibilità e alla sicurezza.
- Cold ironing: Civitavecchia ha avviato investimenti per l'implementazione del cold ironing (fornitura di energia elettrica da terra alle navi), riducendo a zero le emissioni in porto. Sebbene mirato alle grandi navi da crociera, questo sforzo infrastrutturale crea il precedente e la competenza tecnica per l'elettificazione delle banchine destinate al diporto.

B. Digitalizzazione nei marina turistici (case study: Marina di Nettuno e Fiumicino)

Nei marina le iniziative concrete si concentrano sull'esperienza del diportista e sull'ottimizzazione della gestione.

- Marina di Nettuno (RM): Questo marina ha spesso adottato soluzioni digitali per l'efficienza operativa. Iniziative concrete includono l'utilizzo di App e piattaforme web per la prenotazione telematica degli ormeggi, il pagamento dei servizi (acqua, energia) e la richiesta di assistenza tecnica. Questi sistemi generano dati in tempo reale sull'occupazione e sull'utilizzo delle risorse, essenziali per la gestione intelligente del bacino.

- Porto turistico di Roma (Fiumicino): La vicinanza al polo tecnologico della capitale lo rende un potenziale pioniere nell'adozione di sistemi di sicurezza e sorveglianza avanzati, come sistemi video analitici e controllo accessi digitale, migliorando la sicurezza dei beni e riducendo i costi di vigilanza fisica. Inoltre, l'adozione di un sistema IoT per monitorare la qualità dell'acqua all'interno del bacino portuale è un esempio di "Marina Connesso" attento all'ambiente.

C. L'Innovazione nell'accessibilità e l'informazione al diportista

Al di là delle infrastrutture fisiche, l'innovazione attiva nel Lazio passa anche dalla connettività informativa.

- Piattaforme di servizi integrati: Diverse aziende di servizi nautici che operano sul litorale (da Fregene a Sperlonga) stanno utilizzando sistemi gestionali basati su cloud per coordinare in tempo reale i servizi di manutenzione, il towing (rimorchio), e l'assistenza. Questo crea una rete di supporto digitale al diportista, riducendo i tempi di risposta e migliorando la qualità del servizio post-vendita.
- Integrazione con la catena logistica digitale: La Regione sta incentivando l'allineamento dei marina con i sistemi di tracciabilità digitale imposti a livello comunitario, in particolare per quanto riguarda la gestione dei flussi documentali e i controlli sulla sicurezza, trasformando l'adempimento normativo in un'opportunità di efficientamento.

Queste iniziative, pur non essendo universali su tutto il litorale laziale, dimostrano come la digitalizzazione sia già un processo attivo e concreto in punti nevralgici, fornendo una solida base empirica per la sezione del report.

Opportunità strategiche per la Regione Lazio: sfruttare la triade innovativa

La convergenza di digitalizzazione, sostenibilità e automazione non rappresenta una serie di sfide separate, ma una unica, grande opportunità di riposizionamento competitivo per il Lazio. Sfruttare queste leve richiede un approccio coordinato che coinvolga enti di ricerca, infrastrutture portuali e, soprattutto, il capitale umano.

L'Opportunità della digitalizzazione (Nautica 4.0)

La digitalizzazione non si limita all'efficienza interna dei cantieri, ma si estende alla creazione di nuovi servizi e alla gestione integrata del territorio.

- Sviluppo di un Polo Navale ICT: Il Lazio, con Roma come capitale e hub tecnologico, possiede un vantaggio distintivo nel settore ICT (Information and Communication Technology). L'opportunità è quella di catalizzare la nascita di startup e PMI innovative specializzate nell'elettronica navale, nell'intelligenza artificiale applicata (AI) e nei sistemi di connettività per yacht. Queste imprese possono sviluppare soluzioni locali per la diagnostica predittiva e l'ottimizzazione dei consumi, fornendo un vantaggio competitivo ai cantieri di refitting regionali.

- Creazione di un digital twin del litorale: A livello istituzionale, l'opportunità è investire nella creazione di un Gemello Digitale (Digital Twin) del litorale e dei suoi porti. Questo modello virtuale e dinamico permetterebbe di simulare flussi di traffico, valutare l'impatto ambientale di nuove infrastrutture e ottimizzare la gestione delle emergenze e della logistica, trasformando la costa laziale in un vero e proprio ecosistema nautico interconnesso.
- Efficienza amministrativa e burocratica: L'implementazione di piattaforme digitali unificate può semplificare le procedure di ingresso e di permanenza nei porti, riducendo i tempi burocratici per i diportisti e gli operatori.

L'Opportunità della sostenibilità e dell'economia circolare

La sostenibilità è la leva più potente per attrarre investimenti e segmenti di mercato *premium* (come i *green yachts*).

- Polo di eco-refitting e certificazione: la vocazione del Lazio per il *refitting* deve evolvere in una specializzazione nell'eco-refitting certificato. L'opportunità consiste nel creare un marchio regionale che certifichi l'uso di materiali riciclabili, l'adozione di propulsioni alternative e la gestione sostenibile dei cantieri. Ciò posizionerebbe il Lazio come l'interlocutore ideale per gli armatori di imbarcazioni che necessitano di interventi di ammodernamento ecologico.
- Investimenti nell'idrogeno verde e metanolo: sebbene le infrastrutture siano costose, la Regione ha l'opportunità di partecipare a bandi europei (come quelli legati al PNRR o ai fondi FESR) per cofinanziare i primi punti di bunkeraggio (rifornimento) per carburanti sostenibili nei grandi porti (es. Civitavecchia). Questo renderebbe il Lazio un nodo cruciale nelle rotte del Tirreno per le imbarcazioni del futuro.
- Sinergie con le Aree Marine Protette (AMP): le AMP laziali possono diventare laboratori a cielo aperto per l'innovazione. Incentivare la navigazione elettrica o l'uso di biocarburanti per le imbarcazioni che operano in queste zone fragili non solo le tutela, ma crea un mercato di nicchia per servizi e prodotti nautici *green* regionali.

L'Opportunità dell'automazione

L'automazione non è la robotizzazione completa, ma l'impiego di tecnologie che aumentano la capacità produttiva e la qualità dell'artigiano.

- Manifattura additiva (Stampa 3D Navale): l'opportunità è quella di dotare la filiera laziale di centri di servizio condivisi per la stampa 3D di grandi dimensioni (Large Format Additive Manufacturing). Questo ridurrebbe i tempi di produzione di stampi, prototipi e componenti complessi, permettendo ai piccoli cantieri di accedere a tecnologie altrimenti inaccessibili.
- Robotica collaborativa sicurezza: l'introduzione di cobot per compiti rischiosi o ripetitivi (come la movimentazione di carichi pesanti o la levigatura) non solo aumenta l'efficienza, ma migliora drasticamente la sicurezza sul lavoro nei cantieri, un fattore sempre più rilevante per le certificazioni ESG (Environmental, Social, Governance).
- Formazione integrata (ITS 4.0): nessuna di queste opportunità può essere colta senza figure professionali adeguate. L'obiettivo strategico per la Regione è riorientare i programmi di Istituti Tecnici Superiori (ITS) verso una "Nautica 4.0". Devono essere formati non solo carpentieri e motoristi, ma figure ibride come tecnici mecatronici navali e specialisti in refitting digitale, pronti a gestire l'interfaccia tra macchine, software e materiali innovativi.

CAPITOLO 9 - RACCOMANDAZIONI STRATEGICHE

Le evidenze emerse dall'analisi della composizione del settore nautico nel Lazio mostrano un comparto numericamente rilevante, territorialmente diffuso e fortemente specializzato nei servizi, ma al tempo stesso caratterizzato da una frammentazione strutturale che ne limita l'espressione in termini di valore aggiunto, capacità industriale e riconoscibilità esterna. Le raccomandazioni strategiche che seguono sono quindi costruite a partire dai dati della nautica, e non da una generica lettura della blue economy, con l'obiettivo di trasformare un ecosistema diffuso in una filiera organizzata, riconoscibile e competitiva.

Di seguito evidenziamo alcune azioni da effettuare per valorizzare il comparto.

Dal “numero di imprese” alla qualità della filiera

I dati raccolti sulla composizione del settore nautico laziale evidenziano una netta prevalenza di micro e piccole imprese, spesso con pochi addetti, forme giuridiche semplici e fatturati contenuti. Questa struttura è coerente con un settore fondato su artigianalità evoluta, servizi specialistici e subfornitura tecnica anche se limitata, ma pone un limite evidente alla capacità di intercettare commesse complesse, investimenti innovativi e mercati internazionali.

La prima raccomandazione strategica per la Regione, le Camere di Commercio, Assonautica Italiana di Unioncamere, le associazioni e gli stakeholder è quindi quella di spostare l'attenzione dalle politiche di sostegno “orizzontali” alle imprese singole, verso azioni che rafforzino la filiera, favorendo integrazione, specializzazione e aggregazione funzionale.

In questo senso, si dovrebbe stimolare una crescita dal basso di un network, creando le condizioni affinché le imprese nautiche possano lavorare insieme in modo strutturato.

Rafforzare il coordinamento tra politiche portuali, turistiche e industriali

Uno degli elementi più rilevanti che emergono dallo studio è la forte interdipendenza tra portualità, turismo nautico, cantieristica e servizi. Il record di traffico crocieristico e passeggeri nei porti laziali, così come la diffusione di porti turistici e marine, genera una domanda crescente di:

- manutenzione e refit,
- servizi tecnici di banchina,
- forniture e logistica nautica,
- charter e servizi al diporto.

Tuttavia, questa domanda non sempre si traduce automaticamente in opportunità per le imprese locali, a causa di:

- mancanza di coordinamento tra soggetti pubblici e privati,
- difficoltà di accesso alle informazioni,
- assenza di standard condivisi di servizio e qualità.

Si raccomanda quindi l'attivazione di strumenti di coordinamento stabili tra Regione, Camere di Commercio, Autorità di Sistema Portuale, Comuni costieri, Assonautica Italiana di Unioncamere gestori di porti turistici e operatori nautici, affinché la crescita dei flussi portuali e turistici si traduca in valore industriale per la nautica regionale.

L'Osservatorio continuo del settore nautico del Lazio

L'analisi della composizione del settore ha mostrato chiaramente che la nautica non può essere letta solo attraverso i codici ATECO "puri". Una parte rilevante della filiera opera in codici formalmente esterni alla nautica, ma lavora in modo quasi esclusivo su imbarcazioni, yacht e infrastrutture portuali.

Per questo motivo, una raccomandazione centrale è quella di dare un ruolo centrale all'Osservatorio Nautico del Lazio come sistema di osservazione permanente del settore nautico, basato sulla metodologia Ossemmare - Area Studi e Ricerca dell'eccellenza yachting italiana di Navigo già richiamato nello studio:

- integrazione dei dati camerali,
- classificazione per filiera e non solo per codice,
- aggiornamento periodico con indagini mirate.

Questo strumento consentirebbe alla Regione di:

- monitorare l'evoluzione reale del settore,
- individuare gap di competenze e specializzazione,
- orientare in modo mirato bandi, incentivi e politiche formative.

Accompagnare le microimprese verso forme di aggregazione operativa

La frammentazione che emerge dai dati (dimensione occupazionale ridotta, fatturati medio-bassi, forte presenza di ditte individuali) non deve essere letta solo come una debolezza, ma come un tratto strutturale del settore nautico.

Il refit, la manutenzione e i servizi nautici funzionano per natura come reti di competenze, più che come grandi imprese verticalmente integrate.

La raccomandazione non è quindi quella di "far crescere tutte le imprese", ma di aiutarle a lavorare insieme:

- reti di impresa tematiche (refit, servizi al crocierismo, charter),
- consorzi di servizio,
- piattaforme comuni per l'accesso al mercato, agli appalti e alla promozione.

In questo senso, la Regione può svolgere un ruolo abilitante, sostenendo forme leggere di aggregazione e premiando nei bandi i progetti che dimostrano integrazione di filiera.

Integrare la dimensione ambientale come fattore industriale

I dati sulla costa laziale e sugli interventi di difesa costiera mostrano che la resilienza ambientale non è un tema separato dalla nautica, ma una condizione di base per la continuità delle attività:

- erosione e insabbiamenti incidono su accessibilità e sicurezza dei porti,
- eventi meteo estremi aumentano i costi operativi delle marine,
- la qualità ambientale influisce sull'attrattività del diporto e del charter.

Si raccomanda quindi che ogni politica per la nautica (porti turistici, refit, ormeggi) sia integrata con:

- piani di manutenzione e dragaggio,
- valutazioni di rischio costiero,
- investimenti in infrastrutture resilienti.

COSTRUZIONE DI UN DISTRETTO NAUTICO REGIONALE

I dati sulla composizione del settore nautico nel Lazio mostrano chiaramente che:

- esiste una massa critica di imprese,
- esiste una domanda crescente (turismo, crociere, diporto),
- manca però una struttura di riconoscimento e coordinamento del comparto.

Il distretto nautico regionale non va quindi inteso come un'etichetta istituzionale, ma come uno strumento operativo per:

- sviluppare la filiera della fornitura,
- favorire l'aggregazione,
- attrarre investimenti e competenze,
- dialogare con i mercati esterni.

Alla luce della distribuzione territoriale delle imprese nautiche, il distretto dovrebbe essere policentrico e basato sulla filiera, non su un unico porto o comune.

Lo studio evidenzia almeno quattro ambiti funzionali:

- area metropolitana e portuale nord (Roma–Ostia–Civitavecchia),
- polo sud (Gaeta–Formia–Terracina),
- costa pontina e isole (Ponza–Ventotene),
- retroterra tecnico-artigianale (subfornitura).

Il distretto dovrebbe connettere questi ambiti, valorizzando le diverse specializzazioni invece di forzarle in un modello unico.

- rappresentanza della filiera presso Regione, Stato e UE;
- coordinamento progettuale (bandi, innovazione, formazione);
- mappatura e promozione delle competenze;
- standard di qualità e sostenibilità per servizi e marine;
- interfaccia unica per investitori e operatori esterni.

La metodologia Ossemmare - Area Studi e Ricerca dell'eccellenza yachting italiana di Navigo rappresenta la base tecnica per questa funzione, consentendo una gestione dinamica e aggiornata del perimetro del distretto.

POLITICHE PER INFRASTRUTTURE, INNOVAZIONE E FORMAZIONE

Per quanto riguarda le infrastrutture portuali i dati sui porti turistici e sugli ormeggi mostrano che la disponibilità di infrastrutture non è uniforme né sempre adeguata alla domanda più evoluta (refit, yacht >24 m, servizi tecnici).

La raccomandazione è orientare gli investimenti verso:

- spazi e attrezzature per refit e manutenzione,
- servizi tecnici di qualità (energia, acqua, rifiuti, sicurezza),
- accessibilità e continuità operativa delle marine.

L'obiettivo non è aumentare indiscriminatamente i posti barca, ma aumentare la capacità produttiva e di servizio della nautica.

L'innovazione nella nautica laziale non riguarda solo il prodotto, ma soprattutto:

- processi,
- organizzazione,
- gestione della filiera.

Le politiche regionali dovrebbero sostenere:

- digitalizzazione delle imprese nautiche,
- soluzioni green per refit e servizi portuali,
- sperimentazioni e progetti pilota nei porti e nelle marine.

Questo consentirebbe di trasformare un settore artigianale in un settore artigianale avanzato, capace di crescere senza perdere flessibilità.

Infine, i dati mostrano che il principale vincolo alla crescita non è la mancanza di imprese, ma la mancanza di competenze strutturate, sia tecniche che organizzative.

Le politiche formative dovrebbero quindi concentrarsi su:

- profili tecnici nautici (meccanica, impiantistica, elettronica),
- competenze trasversali (project management del refit, sicurezza, qualità),
- figure di coordinamento tra imprese e commesse complesse.

La formazione deve essere strettamente connessa ai fabbisogni reali emersi dallo studio e integrata nel sistema di osservazione permanente.

CAPITOLO 10 - INDICATORI DI MONITORAGGIO (KPI)

SET MINIMO DI INDICATORI PER LA VALUTAZIONE ANNUALE DEL COMPARTO

Per porre le basi necessarie a stimolare la nascita di network sulla nautica regionale e posizionare la Regione Lazio come hub innovativo del Mediterraneo è imprescindibile elaborare un set minimo indicatori chiave per valutazioni annuali oggettive ed un cruscotto di osservazione permanente che monitori costantemente il mercato del settore.

Set minimo di indicatori di monitoraggio annuale: il primo ambito da osservare riguarda la struttura e la dinamica imprenditoriale, da rilevare con cadenza annuale attraverso indicatori chiave:

- Numero totale di imprese del comparto nautico (disaggregato per filiera: cantieristica, portualità, turismo, logistica)
- Tasso di crescita delle imprese (+/- rispetto all'anno precedente)
- Distribuzione geografica delle imprese per provincia
- Dimensione media delle imprese (addetti, forma giuridica)
- Numero di nuove startup nautiche costituite
- Tasso di sopravvivenza a 3 anni

Altrettanto centrale è il monitoraggio dell'occupazione e del capitale umano, da misurare attraverso:

- Occupati nel comparto Blue Economy (totale e per filiera)
- Variazione annua occupati nel settore nautico
- Quota di lavoratori under 35 e over 55 (ricambio generazionale)
- Numero di diplomati ITS in ambito nautico/logistica/mobilità
- Tasso di inserimento occupazionale post-ITS (%)
- Numero di corsi attivi e ore di formazione professionale finanziata (FSE+)

È poi strategico rilevare l'adozione di soluzioni innovative, digitali e sostenibili, attraverso:

- Numero di progetti innovativi attivi nel settore nautico (es. digitalizzazione porti, refitting green)
- Imprese con certificazioni ambientali (es. ISO 14001, EMAS)

- N. approdi/porti turistici dotati di servizi digitali (es. prenotazione online ormeggi, colonnine elettriche, monitoraggio ambientale)
- Fondi pubblici investiti in progetti di innovazione nautica e portuale
- Imprese che adottano tecnologie 4.0 nella produzione/manutenzione

Infine, lo stato delle infrastrutture portuali e il dinamismo del turismo nautico può essere valutato tramite:

- Numero di porti turistici attivi e capacità ricettiva (posti barca)
- Tasso di occupazione media annuale dei posti barca
- Arrivi e presenze diportistiche (charter, transiti, ecc.)
- Presenza di bandiere blu e altri riconoscimenti di qualità costiera
- Investimenti pubblici e privati in infrastrutture portuali (€/anno)

IL CRUSCOTTO DI OSSERVAZIONE PERMANENTE

Per garantire il monitoraggio continuo e la comunicazione efficace dei trend del settore, l'Osservatorio Nazionale sull'Economia del Mare – Ossemmare di Informare attraverso questo rapporto ha creato un Osservatorio Nautico del Lazio. Tra le varie attività di analisi strutturerà anche un cruscotto interattivo digitale, aggiornato annualmente, basato su:

A. Dimensioni di analisi

- Impresa → dinamiche economiche, struttura, innovazione
- Lavoro e formazione → occupazione, competenze, fabbisogni
- Porti e turismo nautico → ormeggi, attrattività, sostenibilità
- Investimenti e reti → progetti finanziati, partnership, PNRR/FESR

B. Strumenti

- Dashboard web con grafici dinamici (PowerBI, Tableau, ecc.)
- Schede provinciali con dati sintetici per Roma, Latina, Viterbo ecc.
- Sezione “fabbisogni” aggiornata con rilevazioni periodiche da imprese
- Mappa interattiva dei porti turistici e cantieri attivi
- Alert annuale su KPI critici (es. carenza professioni, stagnazione investimenti)

Il cruscotto intenderà rappresentare uno strumento strategico per il monitoraggio a 360° del comparto nautico regionale. Oltre a restituire una fotografia dinamica dell'evoluzione del mercato – grazie al tracciamento di nuovi investimenti, iniziative e trasformazioni in atto – consentirà di individuare con tempestività le aree da rafforzare, i segmenti scoperti e le linee di sviluppo da consolidare. In questo modo, l'Osservatorio potrà disporre di una visione integrata e aggiornata del settore, a supporto di politiche pubbliche, investimenti privati e nuove progettualità di rete.

CAPITOLO 11 - CONCLUSIONI

SINTESI DEI PUNTI DI FORZA E CRITICITÀ

Il presente studio restituisce un quadro articolato e strutturato del comparto nautico e portuale della regione Lazio, evidenziando con chiarezza come il settore rappresenti oggi un asse strategico della blue economy regionale, non tanto per dimensioni quantitative comparabili ai grandi distretti manifatturieri nazionali, quanto per capacità di generare valore, attrarre domanda esterna e attivare filiere complesse ad alta intensità di competenze. L'analisi del tessuto economico regionale mette in luce un sistema imprenditoriale numeroso, diffuso e fortemente diversificato, composto in larga parte da micro e piccole imprese, ma al tempo stesso caratterizzato dalla presenza di un nucleo selezionato di operatori strutturati, in grado di sostenere attività complesse nei servizi nautici avanzati, nella cantieristica e nel refitting.

Il tessuto economico che emerge dal rapporto conferma come la nautica laziale sia oggi prevalentemente orientata alle funzioni di servizio, gestione, intermediazione e utilizzo delle unità, con una forte integrazione con il turismo costiero, la logistica e l'economia urbana. Questa configurazione riflette il ruolo storico e geografico del Lazio come piattaforma di domanda e di accesso al mercato, favorita dalla presenza della capitale, da un sistema portuale articolato e da infrastrutture di connessione di rilievo nazionale e internazionale. Allo stesso tempo, l'analisi evidenzia come le attività a maggiore intensità industriale – in particolare la fornitura specializzata e la subfornitura tecnica – risultino ancora parzialmente sottodimensionate o frammentate, indicando un potenziale di crescita significativo in termini di integrazione di filiera e di valore trattenuto sul territorio. In questo scenario, la portualità regionale assume un ruolo centrale come elemento di connessione tra economia produttiva, turismo e territorio. I porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, insieme alla rete diffusa di porti turistici, marine e approdi lungo il litorale e nelle isole, costituiscono una infrastruttura materiale e immateriale di primaria importanza per lo sviluppo del comparto nautico. L'evoluzione dei traffici, in particolare la crescita del segmento crocieristico e il rafforzamento delle funzioni multifunzionali dei porti, suggerisce una trasformazione strutturale della portualità laziale: da luogo di transito e movimentazione a piattaforma di servizi, accoglienza e produzione di valore. In tale prospettiva, il porto non è più soltanto un'infrastruttura fisica, ma diventa un nodo economico e territoriale capace di generare ricadute diffuse sulla filiera nautica e sull'indotto locale.

La possibilità per il Lazio di affermarsi come yachting destination rappresenta uno degli elementi più rilevanti emersi dall'analisi. La combinazione tra posizione geografica strategica nel Mediterraneo, prossimità a Roma, ricchezza storico-culturale del territorio e presenza di porti e marine attrezzate crea le condizioni per uno sviluppo qualitativo del turismo nautico, orientato non solo all'ormeggio o al transito, ma alla permanenza, all'esperienza e alla fruizione integrata del territorio. Il concetto di yachting destination implica un salto di paradigma: lo yacht non è più soltanto un mezzo in movimento, ma diventa un vettore di sviluppo territoriale, capace di attivare servizi tecnici, refit, hospitality, ristorazione, cultura e turismo di qualità. Questo aspetto viene favorito nel Lazio dalla presenza su Roma della sede nazionale di Assonautica Italiana di Unioncamere, struttura di riferimento nei network distrettuali e dal Blue Forum Italia Network.

In questo quadro, il segmento della cantieristica e del refitting assume una funzione strategica di primo piano. Pur non competendo con i grandi distretti nazionali sul piano della produzione seriale, il Lazio si distingue per la capacità di attrarre yacht e superyacht per attività di manutenzione, refitting e servizi ad alto valore aggiunto. Il refit si configura come una leva fondamentale per aumentare l'impatto economico della nautica sul territorio, generando occupazione qualificata e un indotto significativo lungo una filiera estesa che comprende lavorazioni tecniche, impiantistica, design, logistica e servizi professionali. Questa funzione di "export invisibile", legata all'attrazione di

domanda internazionale, rappresenta uno dei principali punti di forza del sistema nautico laziale e uno dei pilastri su cui costruire una strategia di sviluppo di medio-lungo periodo.

L'analisi del capitale umano e della formazione conferma che le competenze rappresentano il vero fattore abilitante per la crescita del comparto. Il Lazio dispone di un patrimonio formativo di rilievo nazionale nel settore marittimo e nautico, con poli di eccellenza riconosciuti, in particolare nell'area di Gaeta, e una crescente integrazione tra formazione, portualità e imprese. Tuttavia, il rapporto evidenzia con chiarezza come la domanda di competenze tecniche specializzate – in particolare nella cantieristica, nel refitting, nell'impiantistica e nei servizi nautici avanzati – sia destinata a crescere in modo significativo nei prossimi anni. Il ricambio generazionale nei mestieri tradizionali del mare, l'ibridazione delle competenze artigianali con le tecnologie digitali e la transizione ecologica impongono un rafforzamento strutturale dell'offerta formativa, sia in termini quantitativi sia qualitativi. In questa prospettiva, la formazione non può essere considerata un ambito separato, ma deve essere pienamente integrata nelle strategie di sviluppo della filiera nautica. Il rafforzamento degli ITS, dei percorsi professionalizzanti e dei collegamenti tra scuole, imprese e porti rappresenta una condizione essenziale per sostenere la competitività del sistema regionale. La capacità di formare tecnici, operatori specializzati, figure manageriali e professionisti in grado di rispondere alle esigenze della nautica contemporanea costituisce uno degli elementi distintivi su cui il Lazio può costruire il proprio posizionamento nel panorama nazionale e mediterraneo.

Alla luce delle evidenze emerse, appare maturo il contesto per promuovere la costruzione di un distretto nautico regionale del Lazio, inteso come ecosistema funzionale e relazionale piuttosto che come mera delimitazione amministrativa. Un distretto capace di mettere in rete il tessuto imprenditoriale esistente, valorizzare le specializzazioni territoriali, integrare portualità, cantieristica, servizi, turismo nautico e formazione, e dialogare in modo strutturato con i distretti della Toscana a nord e della Campania a sud. In questa visione, il distretto laziale può diventare un nodo strategico di un più ampio sistema tirrenico, rafforzando la competitività complessiva della filiera italiana dello yachting e della nautica da diporto.

La realizzazione di un distretto nautico richiede una governance leggera ma stabile, fondata su dati affidabili, monitoraggio continuo e capacità di coordinamento tra soggetti pubblici e privati. In questo senso, il modello di analisi e mappatura adottato nello studio costituisce una base solida per l'Osservatorio Nautico del Lazio di Ossermare è in grado di aggiornare nel tempo la conoscenza del comparto, supportare le politiche pubbliche e accompagnare le scelte strategiche delle imprese. Un osservatorio che non è solo strumento di lettura, ma anche piattaforma di dialogo, progettazione e valutazione delle traiettorie di sviluppo.

In conclusione, il comparto nautico del Lazio si presenta come un sistema con fondamenta robuste e ampi margini di evoluzione qualitativa, il cui potenziale risiede soprattutto nella capacità di passare da una sommatoria di attività e specializzazioni a un progetto di sviluppo unitario e riconoscibile. Le evidenze emerse dal rapporto mostrano come la regione disponga già oggi di molti degli elementi necessari per compiere questo salto: una massa critica di imprese, una rete portuale articolata, competenze tecniche diffuse, una domanda turistica e nautica rilevante e una posizione geografica che la colloca al centro delle principali dinamiche mediterranee.

Il rafforzamento del tessuto economico esistente rappresenta il primo nodo strategico. Le micro e piccole imprese che costituiscono l'ossatura del comparto nautico laziale svolgono un ruolo essenziale nella vitalità del sistema, ma necessitano di strumenti, contesti e politiche che ne favoriscano la crescita qualitativa, l'aggregazione e l'integrazione di filiera. In questa prospettiva, il valore non risiede tanto nella crescita numerica delle imprese, quanto nella loro capacità di

collaborare, specializzarsi e inserirsi in catene del valore più strutturate, in grado di trattenere sul territorio una quota crescente di valore economico e occupazionale.

La portualità, letta come infrastruttura economica e territoriale, rappresenta il secondo pilastro di questa evoluzione. I porti e le marine del Lazio non sono semplicemente luoghi di approdo, ma veri e propri spazi di intersezione tra produzione, servizi, turismo e formazione. La possibilità di sviluppare una yachting destination regionale si fonda proprio su questa integrazione: porti capaci di offrire servizi tecnici avanzati, accoglienza di qualità, connessioni efficienti con il territorio e con le città, e un'offerta esperienziale che renda il Lazio una meta riconoscibile e competitiva nel panorama mediterraneo. In questo senso, lo sviluppo del turismo nautico non può essere disgiunto dalla qualificazione dei waterfront, dalla cura del paesaggio costiero e dalla capacità di raccontare il territorio come sistema unitario.

La dimensione del refitting e dei servizi nautici avanzati costituisce il terzo asse strategico. Il Lazio ha dimostrato di saper intercettare flussi di yacht e superyacht che generano valore economico e occupazione qualificata, ma il pieno potenziale di questa funzione può essere espresso solo attraverso un ulteriore rafforzamento della filiera locale. Ciò implica investimenti nelle competenze tecniche, nell'innovazione di processo, nella qualità organizzativa delle imprese e nella capacità di operare in rete. Il refit, inteso come attività estesa e trasversale, può diventare uno dei principali motori di sviluppo del comparto, contribuendo a stabilizzare l'occupazione e a innalzare il profilo industriale della nautica laziale.

In questo quadro, la formazione assume un ruolo trasversale e strutturante. Non si tratta soltanto di rispondere a un fabbisogno occupazionale, ma di costruire le condizioni per una crescita sostenibile e duratura del sistema. La presenza di percorsi ITS, di istituti tecnici e di centri di formazione specializzati costituisce una base importante, che tuttavia va ulteriormente rafforzata e messa in relazione diretta con le esigenze delle imprese e dei porti. La formazione deve diventare uno degli assi portanti del distretto nautico, favorendo il ricambio generazionale, l'aggiornamento delle competenze e l'attrazione di giovani verso le professioni del mare e della nautica.

Alla luce di queste considerazioni, la prospettiva del distretto nautico regionale emerge come sintesi e come strumento di governance dello sviluppo. Un distretto che non si limiti a rappresentare il comparto, ma che ne accompagni l'evoluzione, mettendo in relazione politiche pubbliche, investimenti privati, formazione e innovazione. La costruzione di un distretto laziale, in dialogo con i sistemi della Toscana e della Campania, può rafforzare il posizionamento del Lazio all'interno di un più ampio sistema tirrenico, capace di competere su scala mediterranea e di valorizzare le specificità territoriali in modo complementare.

In definitiva, la nautica può diventare uno degli assi strategici della crescita regionale del Lazio, non solo per il contributo economico diretto, ma per la sua capacità di attivare relazioni, competenze e progettualità che attraversano il territorio. Investire sul tessuto economico, sulla portualità come infrastruttura di sviluppo, sulla yachting destination e sulla formazione significa costruire una visione di lungo periodo, nella quale il mare non è un margine, ma uno spazio centrale di sviluppo, innovazione e identità territoriale.

Il presente Rapporto, realizzato da OsserMare – Osservatorio Nazionale sull’Economia del Mare di Informare – Azienda Speciale della Camera di Commercio di Frosinone Latina per l’internazionalizzazione, la formazione e l’economia del mare e dall’Area Studi e Ricerca dell’eccellenza yachting italiana di Navigo

La riproduzione e/o la diffusione parziale o totale delle informazioni contenute nel presente volume non è consentita.

Nel caso si vogliano utilizzare parzialmente o totalmente le informazioni, dovrà essere richiesta autorizzazione a relazioniesterne@ossermare.it e usate esclusivamente con la citazione completa della fonte: **“Valorizzazione e sviluppo del comparto nautico e portuale nel Lazio - Primo studio strategico e mappatura - anno 2026 - Area Studi e Ricerca dell'eccellenza yachting italiana di Navigo, Ossermare”**

o più brevemente

Fonte: **“Area Studi e Ricerca dell'eccellenza yachting italiana di Navigo, Ossermare”**

Copyright © 2026 – Camera di Commercio di Frosinone e Latina –

Finito di stampare da Type Studio Srl
nel mese di Maggio 2026

