



CAMERA DI COMMERCIO
VENEZIA GIULIA
TRIESTE GORIZIA



ZONA FRANCA GORIZIA
AZIENDA SPECIALE CAMERA DI COMMERCIO
VENEZIA GIULIA TRIESTE GORIZIA



CONSORZIO DI SVILUPPO ECONOMICO
DELLA VENEZIA GIULIA

34074 Monfalcone Via Duca D'Aosta 66 telefono 0481-495411 fax 0481-495412 cod. fisc.
81001290311 p.iva 00087070314 e-mail cosvegia@cosvegia.it

Strategia di Sviluppo del Distretto EcoNautico del Friuli-Venezia Giulia

FOCUS SU POTENZIALITÀ DI SVILUPPO DI UN
DISTRETTO DEDICATO AI SETTORI DEL DIPIORTISMO E
DEI MEGA YACHT IN FRIULI-VENEZIA GIULIA



con il supporto tecnico scientifico di



UNIONTRASPORTI



01.

Obiettivo dello studio e contesto di analisi

02.

Analisi della domanda e dell'offerta nel settore dei mega yacht

03.

Analisi della domanda e dell'offerta sul segmento dei diportisti

04.

Benchmark su tariffe e servizi nelle marine

05.

Trieste e Monfalcone: strategie e prospettive

06.

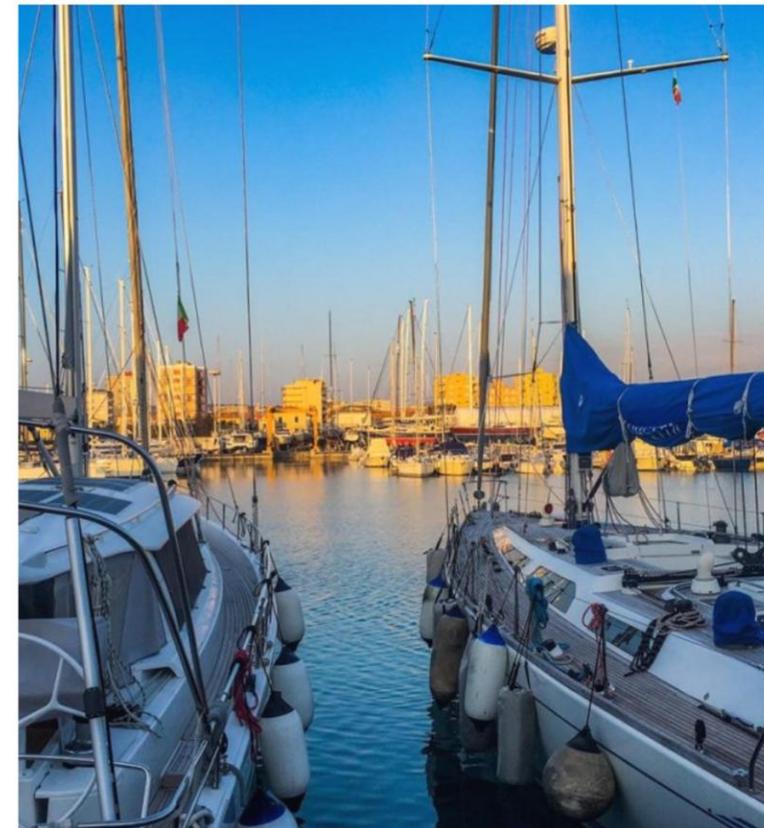
Metodologia

07.

Raccomandazioni per lo sviluppo del settore nautico del Friuli-Venezia Giulia

08.

Strategia di sviluppo del distretto eco-nautico





01.

Obiettivo dello studio e contesto di analisi



Identificare le **opzioni strategiche di sviluppo territoriale più adeguate alla trasformazione dell'area portuale di Monfalcone e del territorio triestino in un "Distretto EcoNautico"** perché assuma la forma di ecosistema territoriale con forte vocazione innovativa e coerente con le strategie della **blue growth economy** in ambito EU.

Sviluppare **strategie** rivolte **all'innovazione e alla tecnologia**, prevedendo iniziative mirate per i cantieri, le imprese coinvolte nella filiera marittima sia per il porto di Monfalcone sia per quello di Trieste.

Esplorare in dettaglio le potenzialità del **mercato del diportismo nautico e dei mega yacht** sul territorio regionale e in particolare nell'area della Venezia Giulia

Lo studio mira a fornire alla **CCIAA Venezia Giulia** le informazioni necessarie per valutare le opportunità di **promuovere il turismo diportistico in collaborazione con la Regione Friuli-Venezia Giulia**



Effetto moltiplicatore della Blue Economy

- 76,6 miliardi di euro di Valore Aggiunto Prodotto
- 140,0 miliardi di euro di Valore Aggiunto Attivato

**1 euro prodotto
dalla Blue
Economy ne attiva
altri 1,8 nel resto
dell'economia**

Dinamica del valore aggiunto e degli occupati

- **Crescita Valore aggiunto economia del mare: +15,9% (variazione 2023 vs 2022)**
- **Crescita Valore aggiunto Totale economia: +6,6% (variazione 2023 vs 2022)**
- **Crescita Occupazione economia del mare: +7,7% (variazione 2023 vs 2022)**
- **Crescita Occupazione Totale economia: +1,9% (variazione 2023 vs 2022)**

Effetto moltiplicatore per singoli comparti

	Movimentazione di merci e passeggeri via mare	2,6
	Filiera della cantieristica	2,5
	Attività sportive e ricreative	2,1
	Servizi di alloggio e ristorazione	1,9
	Filiera ittica	1,8
	Industria delle estrazioni marine	1,1
	Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	0,5



Fonte: XIII rapporto sull'economia del mare, Unioncamere 2025

Posizione di rilievo dell'Italia nel panorama nautico mondiale

- Tradizione storica nella nautica
- Alta qualità della cantieristica italiana
- Varietà delle coste italiane (oltre 7.500 km)
- Export 2023: **oltre 4 miliardi di euro**
- Crescita della domanda internazionale, con predominanza dei mercati extra-UE

I principali Paesi di destinazione dell'export italiano di "imbarcazioni da diporto e sportive"

Rank	Paese	2022	2023*
1	Stati Uniti	763,5	772,8
2	Isole Cayman	374,6	597,5
3	Francia	395,3	421,1
4	Regno Unito	412,2	380,9
5	Malta	179,3	235,0
6	Isole Marshall	108,1	226,3
7	Turchia	110,5	114,8
8	Hong Kong	73,5	110,7
9	Spagna	93,3	103,2
10	Isole Vergini britanniche	97,7	72,9
11	Emirati Arabi Uniti	30,5	58,4
12	Paesi Bassi	38,1	57,9
13	Croazia	63,0	57,4
14	Isole Cook	28,0	51,7
15	Grecia	24,9	51,5
Totale 15 Paesi		2.792,4	3.312,2
Mondo		3.453,6	4.002,4

* Dati provvisori

Fonte: elaborazione Fondazione Edison su dati Istat

Segmenti principali del settore nautico italiano

1) Mega yacht:

- Simbolo di lusso
- Innovazione tecnologica

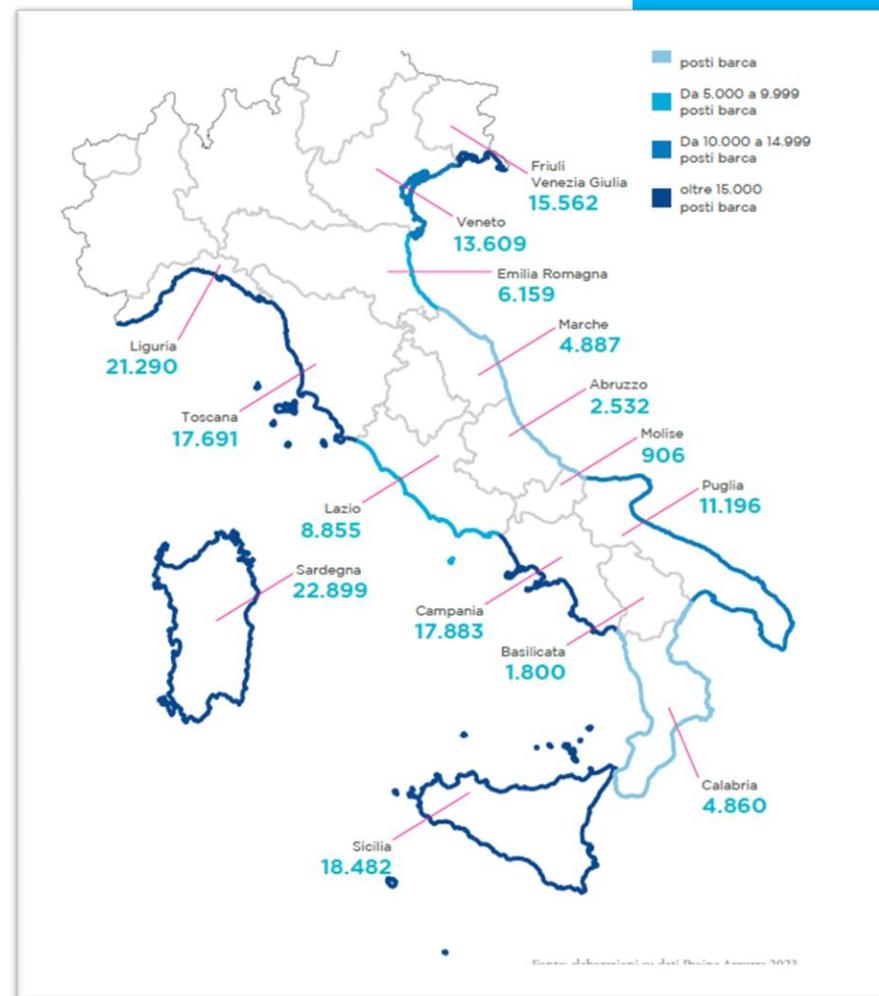
2) Diporto nautico:

- Volano per il turismo costiero
- Sostegno alle economie locali

Distribuzione dei posti barca in Italia

- Regioni principali (TOP 6):**
 Sardegna (22.899), Liguria (21.290), Sicilia (18.482), Campania (17.883), Toscana (17.691), **Friuli-Venezia Giulia (15.562)**
- Primato di densità di posti barca:**
 Friuli-Venezia Giulia con **165 posti barca/km**
- Ruolo strategico dell'Adriatico:**
 acque calme, marine attrezzate e accesso ai mercati internazionali (Austria, Slovenia, Balcani)

Le infrastrutture portuali italiane: distribuzione regionale dei posti barca





02.

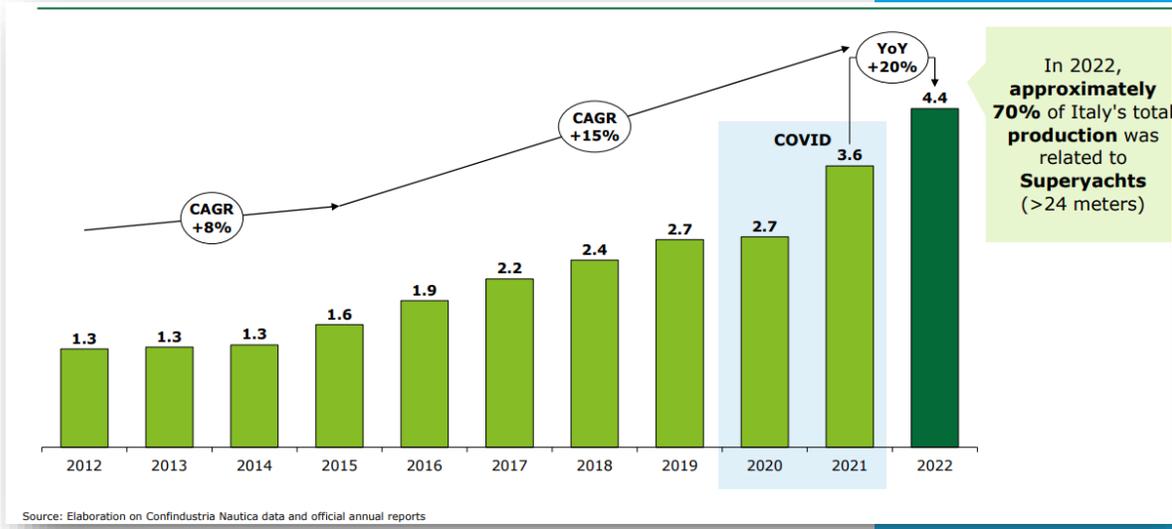
Analisi della domanda e dell'offerta nel settore dei mega yacht



Panoramica Globale e Italia

- Mercato globale della nautica (2022):**
 Valore totale: **33 miliardi di euro**
 Superyacht: **oltre 25 miliardi di euro**
- Settore superyacht italiano:**
 Crescita: **+20%** (fatturato 2022: **4,4 miliardi di euro**)
Fatturato 2023 pari a 5 miliardi di euro
(+13,6% vs 2022)
 Export: **18,5% del totale** "altri mezzi di trasporto"
 Superyacht: Italia leader mondiale con il **54%** della quota di mercato per volume e il **31%** per valore degli ordini
 Settore nautico e lavoro: **+7% occupazione** (oltre 30.000 addetti)
- Trend globale:**
 Crescita del mercato nautico globale **+8%**, con i grandi yacht come driver principali

Crescita del settore dei superyacht in Italia: trend 2012-2022



Focus Friuli-Venezia Giulia

- **Ruolo strategico:**

Vicino a mercati di alto valore: Austria, Balcani
 Infrastrutture di qualità per superyacht e megayacht
 Distretto eco nautico: potenziale per sviluppo sostenibile

- **Dati economici:**

Valore aggiunto economia del mare (2022): **2,7 miliardi di euro (7,2% del totale FVG)**
 Cantieristica: 729 milioni di euro (**27% del valore aggiunto**)
 Esportazioni: **+13,5%** (2024) nella cantieristica navale

- **Leader nella produzione di superyacht:**

Fincantieri (Trieste, Monfalcone) tra i maggiori cantieri al mondo
 Investitori internazionali come Montecarlo Yacht, Red Bull, Alpha Yacht

- **Competitività:**

Posizione intermedia rispetto ad altre regioni adriatiche, ma con forte qualità delle infrastrutture e potenziale attrazione investimenti





Focus Friuli-Venezia Giulia

- **Densità di posti barca per yacht:**
7.600 posti su 16.000 totali, con una prevalenza di **turisti italiani (60%)** e una forte presenza di clienti da Austria e Germania
- **Potenziale di crescita:**
Posizione strategica per attrarre investimenti in **refitting sostenibile di superyacht**
Eccellenza nelle infrastrutture portuali con **focus su tecnologie eco-sostenibili**
- **Investimenti strategici:**
 - Monfalcone:
Nuovi investitori (**Montecarlo Yachts, Beneteau, Alpha Yachts**) portano innovazione
Beneteau produce 25 yachts di lusso l'anno con tecnologia all'avanguardia
Distretto industriale **con 1.500 addetti, 24 imprese** e un impianto di verniciatura tra i migliori in Europa
Investimenti in mega-yacht da 30-50 metri
 - Trieste:
Crescente popolarità tra i superyacht di lusso, con ormeggi anche per imbarcazioni come **Hurricane Run (54 m, 35 milioni €)**
Trieste come destinazione di prestigio per yacht di lusso, con fermate prolungate per esplorare la città
- **Indotto economico:**
FVG con grande opportunità di crescita nel **segmento eco-nautico e superyacht**
Investimenti per migliorare la qualità delle strutture portuali e attrarre una clientela di alto livello



03.

Analisi della domanda e dell'offerta nel segmento dei diportisti



Panoramica Globale

- Crescita continua nel mercato globale del diporto nautico
- Paesi leader: Francia, Finlandia, Norvegia, Svezia
- **Italia al 7° posto con 473.000 imbarcazioni**
- Croazia e Francia più competitive grazie a migliori infrastrutture per il turismo nautico di lusso

Italia

- Esportazioni di imbarcazioni da diporto nel 2023: **4 miliardi di euro (+15,9%)**
- Aumento delle attività di diporto nautico, con domanda interna ed estera in crescita
- Elevato numero di posti barca nel sud e nelle isole maggiori, con maggiore concentrazione di attrezzature al nord
- Il **Veneto e il Lazio** sono tra le regioni con il maggior numero di natanti iscritti
- L'Italia meridionale ha meno infrastrutture per il diporto rispetto al nord, ma offre più punti di attracco

Parco nautico e strutture dedicate al diporto nel mondo

Nazione	Parco nautico complessivo	Marine e porticcioli	Posti barca	Unità da diporto per posto barca	diporto con posto barca
Francia	1.296.017	400	253.000	5	20%
Finlandia**	1.135.956	1.300	80.900	14	7%
Svezia	730.000	2.000	500.000	1	68%
Regno Unito	620.529	575	103.000	6	17%
Paesi Bassi	503.000	1.160	245.000	2	49%
Italia****	472.713	551	150.977	3	32%
Germania***	480.000	500	n.a.	n.a.	n.a.
Grecia	190.136	60	23.305	8	12%
Polonia	105.859	1.310	48.900	2	46%
Croazia*	102.475	167	18.179	6	18%
Spagna*	91.700	370	130.900	1	143%
EUROPA	5.728.385	8.393	1.554.161	4	27%
Canada*	8.600.000	1.472	59.838	144	10
Nuova Zelanda**	1.513.481	215	17.297	87	1%
Australia	1.014.893	340	62.891	16	6%
Brasile	709.184	715	157.223	5	22%
Giappone	278.400	560	57.000	5	20%
Turchia	88.235	80	32.970	3	37%
Sri Lanka	1.733	4	322	5	19%
ALTRI PAESI	12.205.926	3.386	387.541	31	3%
USA*	15.926.892	11.500	2.070.000	8	13%
Totale	33.861.203	23.279	4.011.702	8	12%

Si precisa che il parco nautico complessivo non coincide in questo caso con quello delle tabelle precedenti, in quanto per alcuni Paesi non sono disponibili i dati sulle strutture dedicate alla nautica, e poiché non sono stati inseriti i Paesi senza sbocco al mare.

Per le fonti dei dati sul parco nautico si veda la nota della tabella 6.6

Dove non specificato, il dato sulla dotazione infrastrutturale risale al 2020

* Dato 2019

** Dato 2020

*** Dato 2022. Fonte: "Il Diporto Nautico in Italia - Anno 2022", MIT, e "Pagine Azzurre 2023".

Focus Friuli-Venezia Giulia

- Domanda di unità da diporto (2023):**
 - 3.474 unità**, superiore a Emilia Romagna e Marche, ma inferiore al Veneto
 - La domanda è significativa, ma la regione necessita di **migliorare l'attrattività con infrastrutture moderne e servizi di qualità**
- Composizione delle imbarcazioni:**
 - Imbarcazioni a vela (10-24m) coprono il **92%** della domanda, superiore alla media nazionale del 90%
 - Imbarcazioni a motore (10-24m) coprono il **65%**, contro il 57% nazionale
- Distribuzione geografica della domanda:**
 - Trieste e Monfalcone sono centrali nel posizionamento regionale
 - Monfalcone** si distingue per gli **investimenti in cantieristica e refitting**, creando opportunità per il settore
- Offerta di posti barca:**
 - Monfalcone** ha uno dei numeri più alti di **posti barca in Italia (10.291)**, posizionando il Friuli-Venezia Giulia come hub strategico nel diportismo adriatico
 - La Liguria è leader in termini di posti barca, ma Monfalcone emerge come centro di sviluppo con ampi margini per imbarcazioni di grandi dimensioni
- Distribuzione dei posti barca:**
 - I dati mostrano una distribuzione equilibrata dei posti barca tra i principali Comuni costieri del Friuli-Venezia Giulia
 - Necessità di investire in servizi di alta qualità per attrarre diportisti di lusso

Numero di posti barca per capitaneria di porto al 30/09/2023

Capitanerie di Porto	Tipologia di struttura			Classi di lunghezza in metri			Posti barca totali
	Porto turistico	Approdo turistico	Punto di ormeggio	Fino a 10,00 metri o non specificati	Da 10,01 a 24m	Oltre 24 m	
Monfalcone	6.309	1.583	2.399	5.565	4.488	238	10.291
Trieste	2.801	118	2.252	2.573	2.570	28	5.171

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Capitanerie di Porto, Autorità del Sistema Portuale



04.

Benchmark su tariffe e servizi nelle marine

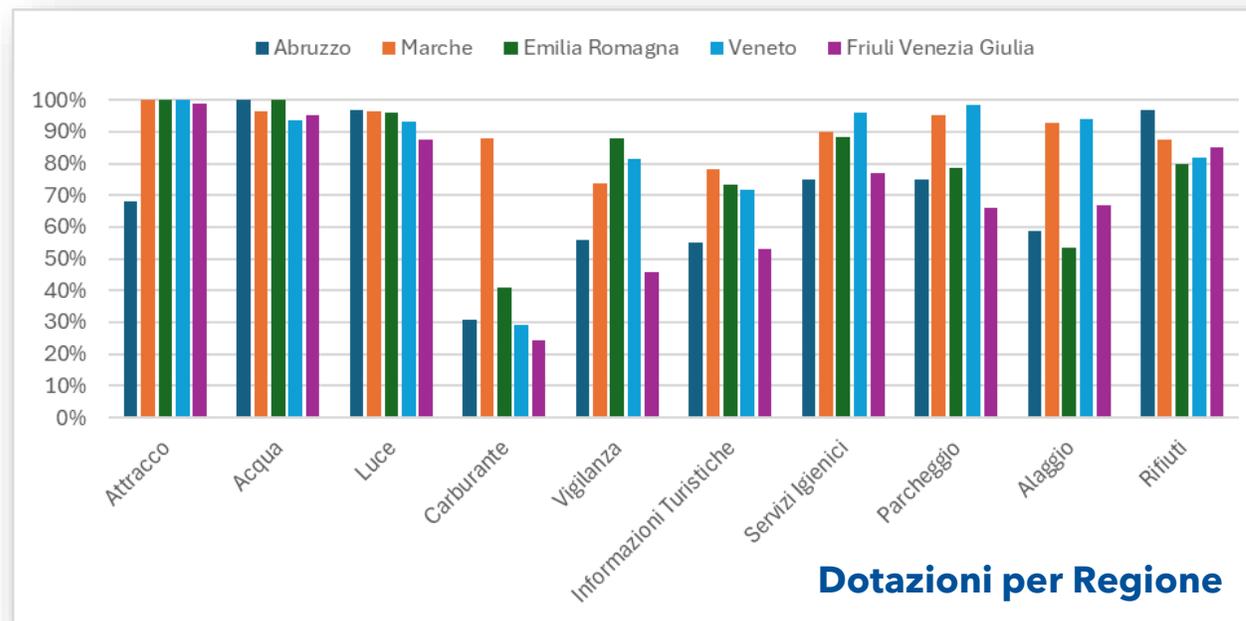
- Le **tariffe di ormeggio** nel Friuli-Venezia Giulia sono **più elevate** rispetto a porti concorrenti in Slovenia e Croazia. Inoltre, la regione non offre lo stesso livello di servizi, come quelli trovati in Slovenia e Croazia, dove tariffe più basse sono accompagnate da una vasta gamma di servizi (elettricità, Wi-Fi, docce)
- In **termini di servizi**, il Friuli-Venezia Giulia **mostra carenze** rispetto a regioni come il Veneto e l'Emilia Romagna, con una minore disponibilità di strutture per manutenzione, rifornimento e assistenza tecnica. I turisti scelgono i porti in base alla qualità dei servizi (18%), alla comodità degli spostamenti (15%) e alla scoperta del territorio (34%)

Per aumentare la competitività, è necessario riequilibrare le tariffe di ormeggio, potenziare i servizi di lusso, migliorare le infrastrutture di refitting e manutenzione, e sviluppare una strategia di marketing internazionale per attrarre mega yacht e turisti di alta gamma

Area di benchmark



Elaborazione Uniontrasporti su Map Chart



Dotazioni per Regione

Elaborazione FIT



05.

Trieste e Monfalcone: strategie e prospettive

Trieste: potenzialità del Porto Vecchio e la nautica sostenibile

Il **Porto Vecchio di Trieste** è al centro di un ambizioso progetto di rigenerazione urbana. Il progetto, noto come "**Porto Vivo**", punta a valorizzare questo spazio attraverso una serie di interventi mirati che possono essere direttamente applicati anche al comparto nautico. Tra questi, **la digitalizzazione delle infrastrutture, la transizione ecologica, il miglioramento dell'intermodalità e la valorizzazione del patrimonio immobiliare** che rappresentano elementi fondamentali per lo **sviluppo della nautica sostenibile**. Il progetto "Porto Vivo" intende, quindi, dare nuova vita al Porto Vecchio di Trieste, trasformandolo in un hub per la sostenibilità, con un'attenzione particolare alla crescita della nautica eco-sostenibile. Seguono i principali ambiti di intervento:

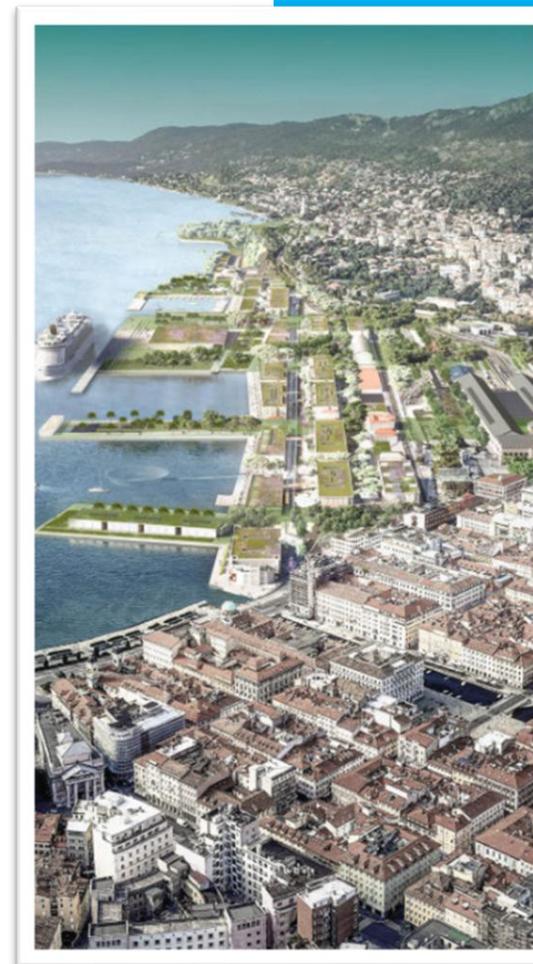
AMBITO 1 - TECNOLOGIE INNOVATIVE PER INFRASTRUTTURE E IMBARCAZIONI

Propulsione alternativa e infrastrutture di supporto

- Stazioni di ricarica per imbarcazioni elettriche
- Punti di rifornimento per carburanti alternativi (idrogeno, LNG, e-fuel)
- Sistemi di gestione energetica intelligente per ottimizzare i consumi

Digitalizzazione e gestione intelligente delle marine

- Blockchain e IoT per la tracciabilità delle imbarcazioni e gestione automatizzata degli ormeggi
- Piattaforme digitali per prenotazione e monitoraggio ambientale delle marine
- Manutenzione predittiva per ridurre l'impatto ambientale delle operazioni portuali



AMBITO 2 - SVILUPPO DI UN POLO PER IL REFITTING GREEN

Creazione di un centro di eccellenza per il refitting sostenibile

- Conversione delle imbarcazioni tradizionali a sistemi di propulsione sostenibili
- Utilizzo di materiali ecocompatibili e riciclati per la manutenzione e la costruzione
- Sviluppo di processi a basso impatto ambientale per la gestione dei rifiuti nautici

Coordinamento del cluster industriale

- Il Distretto Eco-Nautico del Friuli-Venezia Giulia coordinerà le aziende specializzate, creando una filiera innovativa per il refitting green

AMBITO 3 - POLO PER IL TURISMO NAUTICO SOSTENIBILE

Creazione di marine sostenibili

- Ormeggi con ricarica elettrica e rifornimento di biocarburanti
- Servizi digitalizzati per la gestione delle prenotazioni e monitoraggio ambientale

Promozione di Trieste come destinazione nautica sostenibile

- Sviluppo di itinerari per il turismo lento ed ecoturismo
- Integrazione con il Distretto Eco-Nautico per offrire un turismo nautico di alta gamma e sostenibile

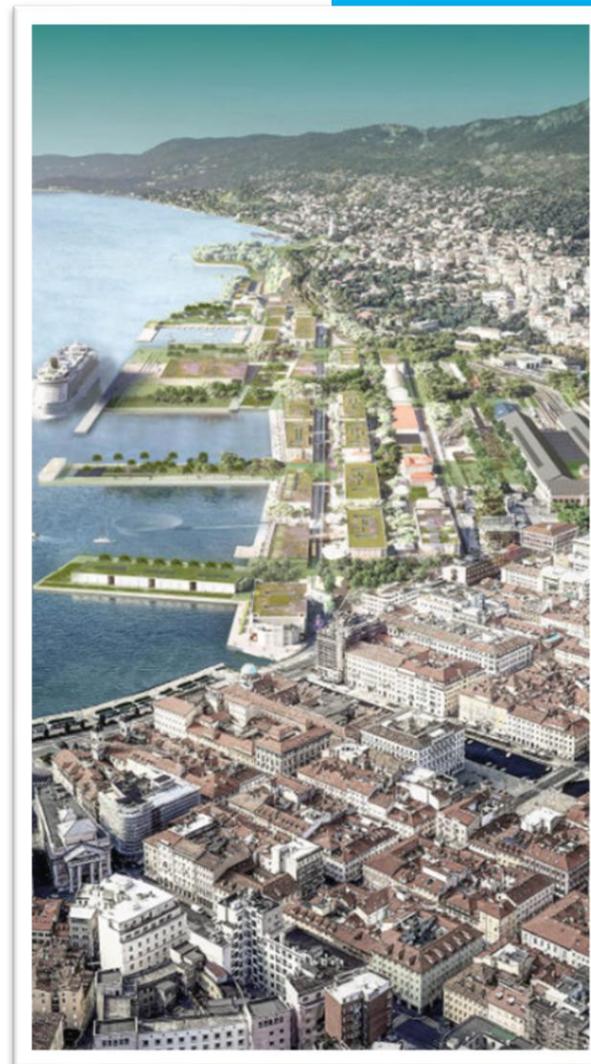
AMBITO 4 - CONNESSIONE CON LE ROTTE CROCIERISTICHE E I CHARTER DI LUSSO

Attrazione di mega yacht e crociere green

- Creazione di terminal dedicati per yacht e crociere a basso impatto ambientale
- Offerta di servizi premium per armatori e diportisti

Integrazione con itinerari ecoturistici

- Collaborazione con tour operator e compagnie di charter per promuovere Trieste come destinazione di lusso e sostenibile



Monfalcone: situazione attuale e prospettive future

Il **Porto di Monfalcone** ha realizzato interventi che hanno ulteriormente valorizzato e potenziato le attività tradizionalmente insediate nel porto, a forte vocazione industriale e cantieristica e molto specializzate soprattutto nella movimentazione di merci varie, project cargo/heavy lift, rinfuse solide e auto. Allo stesso tempo, si sono create importanti opportunità per nuovi traffici, che si stanno sviluppando in particolare nel segmento del container e in quello dei passeggeri.

EVOLUZIONE DEL PORTO DI MONFALCONE

Piano regolatore portuale

- Ottimizzazione della distribuzione degli spazi operativi
- Interventi di escavo del canale di accesso e del bacino di evoluzione
- Potenziamento delle infrastrutture ferroviarie per facilitare l'intermodalità dei traffici

Stimolo a investimenti privati

- Potenziamento delle attività industriali e cantieristiche (merci varie, project cargo, rinfuse solide, automobili)

Nuove opportunità di sviluppo

- Espansione del traffico container e passeggeri

Bilancio di previsione 2025

- Investimenti di oltre 6,5 milioni di euro per la modernizzazione del porto, con focus su:

- ➔ **Sicurezza**
- ➔ **Efficienza operativa**
- ➔ **Sostenibilità ambientale**



OPERE IN CORSO

Servizi tecnico-nautici

- Investimento di circa 600.000 euro per migliorare la sicurezza e ottimizzare la nuova banchina

Riqualificazione delle banchine e piazzali

- Lavori per 2,5 milioni di euro per migliorare qualità e ridurre dispersione di polvere

Riqualificazione ambientale e efficientamento energetico

- Investimenti per il ciclo delle acque e fibra (4 milioni di euro)
- Progetto di relamping LED (160.000 euro) per una maggiore sostenibilità

SETTORE NAUTICO DI LUSO

Posizione di leadership

- Polo produttivo Beneteau al Lisert, produttore di yacht oltre 20 metri (Janneau 65 piedi, Grand Trawler 62 piedi)

Collaborazioni con Solaris

- Cantiere navale di Aquileia che produce yacht a vela e power boats di alta qualità

FLESSIBILITÀ DEGLI ORMEGGI

Assenza di limiti su lunghezza e larghezza

- Permette l'ormeggio di mega yacht
- Limite sul pescaggio: 10,9 metri, adatto a yacht fino a 45 metri

PROSPETTIVE FUTURE

Polo nautico integrato

- Focus sulla sostenibilità e innovazione
- Potenziale per diventare punto di riferimento per la nautica sostenibile nel Mediterraneo
- Contribuzione al Distretto Eco-Nautico del Friuli-Venezia Giulia



01.

02.

03.

04.

05.

06.

07.

08.



ZONA FRANCA GORIZIA
AZIENDA SPECIALE CAMERA DI COMMERCIO
VENEZIA GIULIA TRIESTE GORIZIA



CAMERA DI COMMERCIO
VENEZIA GIULIA
TRIESTE GORIZIA

**Integrazione strategica con le
infrastrutture portuali di Trieste e
Monfalcone per posizionare la regione
come hub di nautica sostenibile nel
Mediterraneo**

**Sviluppare un
sistema portuale
avanzato e
intermodale**

**Potenziare la
nautica sostenibile
e il refitting**

**Monfalcone come
polo della nautica
di lusso**

**Accesso a
finanziamenti per
innovazione e
sostenibilità**

**Valorizzazione
delle capacità
logistiche per
nuovi mercati**



06.

Metodologia



ANALISI MULTICRITERIA (MCA)

- Un approccio decisionale che consente di valutare e confrontare le diverse alternative strategiche sulla base di più fattori rilevanti
- Questo strumento integra dati oggettivi e valutazioni qualitative, fornendo una visione completa e bilanciata del posizionamento competitivo

METODO AHP (ANALYTIC HIERARCHY PROCESS)

- Tecnica utilizzata per attribuire pesi specifici a ciascun criterio, stabilendo la rilevanza di ciascun fattore nel processo di decisione

Ponderazione dei criteri di valutazione (Elaborazioni FIT Consulting)

Criterio	Peso (%)
Infrastrutture e capacità portuale	25%
Tariffe di ormeggio	15%
Servizi nelle marine	20%
Attrattività turistica	10%
Sostenibilità e innovazione	10%
Domanda di mercato	10%
Indotto economico	10%

MATRICE DI VALUTAZIONE

- Punteggi da 1 a 5 sono stati attribuiti per ogni criterio, per il Friuli-Venezia Giulia e i principali competitor
- La valutazione è stata eseguita sulla base di dati quantitativi e qualitativi provenienti da report e fonti di settore
- Ogni criterio ha ricevuto un peso percentuale in base alla sua importanza strategica
- La ponderazione è stata definita attraverso il metodo AHP, che permette di determinare le priorità tra fattori diversi

Criterio	FVG	Veneto	Emilia-Romagna	Slovenia	Croazia
Infrastrutture e capacità portuale	4	5	4	3	4
Tariffe di ormeggio	2	3	3	5	5
Servizi nelle marine	3	4	4	3	4
Attrattività turistica	3	5	4	3	4
Sostenibilità e innovazione	4	4	3	3	4
Domanda di mercato	3	4	4	3	4
Indotto economico	3	5	4	3	4

**Punteggi assegnati
per ciascun criterio**



07.

Raccomandazioni per lo sviluppo del settore nautico del Friuli-Venezia Giulia



Ottimizzazione delle tariffe di ormeggio

- Introdurre tariffe agevolate per soste prolungate, incentivando la permanenza di mega yacht
- Creare un sistema di fidelizzazione per i diportisti abituali, con agevolazioni sugli ormeggi stagionali
- Sviluppare accordi di collaborazione con altri porti dell'Adriatico per offrire pacchetti integrati

Miglioramento delle infrastrutture portuali

- Espandere le marine esistenti, creando banchine dedicate ai mega yacht e dotandole di servizi tecnici avanzati
- Investire nel refitting e nella manutenzione di lusso, sfruttando il know-how della cantieristica locale
- Migliorare l'accessibilità ai porti, facilitando i collegamenti con aeroporti internazionali

Sviluppo di una strategia di promozione e marketing efficace

- Creare un brand regionale per la nautica di lusso, posizionando il Friuli-Venezia Giulia come destinazione sostenibile e innovativa
- Partecipare a fiere internazionali e organizzare eventi esclusivi (regate, meeting del settore, ecc.) per attrarre armatori e operatori
- Sviluppare pacchetti turistici integrati, che combinino il turismo nautico con esperienze enogastronomiche e culturali

Comunicazione digitale e marketing avanzato

- Potenziare la visibilità online con piattaforme dedicate alla nautica regionale, contenenti informazioni su porti, servizi ed eventi
- Utilizzare strumenti di marketing digitale come campagne sui social media e collaborazioni con influencer del settore



08.

Strategia di sviluppo del distretto eco-navale



IL CONTESTO STRATEGICO DEL DISTRETTO ECO-NAUTICO

Il settore nautico del Friuli-Venezia Giulia è un pilastro economico regionale, grazie alle sue infrastrutture portuali e alla specializzazione nella cantieristica, con l'Italia che domina il mercato globale dei superyacht. **La regione è un punto di riferimento per il mercato del diporto e dei mega-yacht.**

Il Distretto Eco-Nautico si propone come una risposta alle sfide della transizione ecologica, puntando su **materiali eco-compatibili, refitting sostenibile e infrastrutture per la nautica verde**. La strategia mira a rafforzare la cooperazione tra pubblico e privato, creando un ecosistema marittimo avanzato che comprenda anche il turismo nautico e il miglioramento delle strutture portuali.

Inoltre, il Distretto intende investire nella ricerca e sviluppo, con focus su digitalizzazione e automazione, per ottimizzare l'efficienza energetica e ridurre l'impatto ambientale, consolidando la posizione del Friuli-Venezia Giulia come leader sostenibile nel settore nautico.



LE POSSIBILITÀ DI SVILUPPO IN AMBITO PORTUALE

Il Friuli-Venezia Giulia, con oltre 15.000 posti barca, è una delle regioni più attrezzate per il diporto nautico in Italia, ma **manca di infrastrutture specializzate per mega-yacht e di un sistema consolidato di refitting sostenibile**, rispetto ad altre aree come il Veneto e la Croazia.

Il Distretto Eco-Nautico si svilupperà tramite l'ampliamento e modernizzazione delle infrastrutture portuali, aumentando la capacità delle marine, costruendo nuove aree di ormeggio e implementando servizi specializzati per il refitting di imbarcazioni di lusso. La posizione strategica del Friuli-Venezia Giulia nell'Adriatico offre l'opportunità di attrarre investimenti privati e pubblici, consolidando la regione come hub per la nautica sostenibile.

Un'opportunità ulteriore è rappresentata dalla creazione di aree per la produzione e manutenzione di imbarcazioni elettriche e ibride, con impianti di ricarica e sistemi avanzati di gestione energetica, promuovendo una nautica più green ed efficiente.



LA DEFINIZIONE DELLA STRATEGIA

L'obiettivo del Distretto Eco-Nautico del Friuli-Venezia Giulia è creare **un ecosistema innovativo che unisca tradizione e tecnologia, promuovendo uno sviluppo sostenibile**. La strategia prevede interventi mirati, tra cui il supporto alla transizione ecologica della cantieristica locale tramite incentivi fiscali per l'adozione di tecnologie verdi e programmi di ricerca e sviluppo in collaborazione con start-up e università. Si prevede, inoltre, lo sviluppo della digitalizzazione delle operazioni portuali con piattaforme integrate per la gestione di ormeggi, logistica e servizi, migliorando l'efficienza operativa e riducendo i costi di gestione.

IMPLEMENTAZIONE

L'implementazione del Distretto Eco-Nautico si articolerà in **tre fasi principali**:



Prima fase (2025-2027): Identificazione delle **aree per le nuove infrastrutture** e definizione del **modello di governance**, con analisi delle esigenze delle aziende e delle istituzioni per una gestione ottimale delle risorse.



Seconda fase (2027-2030): **Realizzazione di marine dedicate** con banchine per imbarcazioni di grandi dimensioni e avvio di progetti di refitting sostenibile e manutenzione ecocompatibile, integrando tecnologie avanzate.



Terza fase (2030-2035): **Espansione del distretto con attrazione di investitori esteri** e consolidamento dell'ecosistema industriale, favorendo promozione internazionale e alleanze strategiche con altri distretti nautici europei.



PROGRAMMI DI FINANZIAMENTO DISPONIBILI

FONTI DI FINANZIAMENTO EU & PNRR

Per garantire il successo del Distretto Eco-Nautico, sarà cruciale l'accesso a finanziamenti europei e nazionali, come Horizon Europe, che supporta la ricerca e l'innovazione nella nautica sostenibile, e il PNRR, destinato al potenziamento infrastrutturale e alla digitalizzazione.

AGEVOLAZIONI PER LE PMI

Le PMI regionali che investono in economia circolare e sostenibilità potranno beneficiare di agevolazioni.

CREAZIONE PARTNERSHIP PUBBLICO-PRIVATE

La creazione di partnership pubblico-private favorirà l'accesso a tecnologie avanzate e al mercato internazionale, consolidando il Friuli-Venezia Giulia come centro di eccellenza per la nautica sostenibile.



Grazie per l'attenzione