



## PROGETTO MEDNewJOB

### ANALISI DEI FABBISOGNI PROFESSIONALI E FORMATIVI NELLA NAUTICA DURANTE L'EMERGENZA PANDEMICA

- Analisi del settore e delle tendenze evolutive
- Analisi dei fabbisogni occupazionali e formativi al termine dell'emergenza da Covid 19

Novembre 2021



La cooperazione al cuore del Mediterraneo  
La coopération au coeur de la Méditerranée

## Sommario

1	Premessa .....	3
2	Lo scenario economico mondiale e la risposta del settore .....	4
2.1	I cambiamenti indotti dalla pandemia sui consumi e sulla domanda interna .....	5
2.2	Cantieristica grandi Yacht.....	7
2.3	La flotta mondiale di superyacht.....	9
2.4	Andamento del mercato mondiale per segmento dimensionale .....	11
2.5	Refit nautico - L'impatto del Covid-19 sul mercato del Refit .....	14
2.6	Turismo, charter, portualità e servizi .....	17
3	Effetti della pandemia sull'occupazione del settore .....	19
4	Analisi del fabbisogni professionali e di competenze realizzata su un campione di aziende toscane....	22
4.1	Fabbisogni formativi del settore.....	27
4.2	Formazione iniziale e attrattività del settore per giovani disoccupati .....	27
4.3	Formazione continua: nuovi fabbisogni di aggiornamento per le imprese .....	28
5	Conclusioni .....	29

## 1 Premessa

La presente relazione descrive i risultati dell'osservazione e delle analisi sul campo effettuate da Navigo nel periodo compreso tra Settembre e Novembre 2021, che spesso veniva definito come "post-Covid". Mentre si scrive purtroppo la situazione dell'emergenza pandemica non sembra terminata e si parla di una quarta ondata pandemica.

Le rilevazioni sviluppate sono influenzate da un clima di fiducia nel futuro che sembra proseguire comunque per il settore della nautica e dello yachting, tale fiducia era in parte legata alle sensazioni emerse dopo la chiusura di una stagione estiva positiva e con forti segnali di ripresa e dal generale andamento degli ordini nel settore. Ad oggi, negli ultimi giorni di novembre non sembrano presentarsi segnali di ritorno ai primi mesi dell'emergenza.

Le analisi sono state realizzate per evidenziare cambiamenti eventuali, intervenuti nei mesi di pandemia, tra la prima fase di analisi e la seconda parte dell'anno 2021. Un'occasione importante per un survey attuale con comandanti e operatori del settore è stato anche l'edizione 2021 di YARE (Yachting Aftersales and Refit Experience) organizzata in presenza da Navigo in ottobre 2021, durante la manifestazione sono state realizzate buona parte delle interviste e dei confronti con le aziende internazionali del settore.

Di seguito si presenta innanzitutto lo scenario mondiale del settore della nautica per quanto riguarda la cantieristica di nuovi superyacht, il settore del refit & repair ed il settore dei servizi turistici per la nautica, in particolare charter e porti turistici.

Si è innanzitutto cercato di sintetizzare le fonti internazionali di indagine sul settore e di mettere in luce gli aspetti più importanti che influenzano i fabbisogni professionali, formativi e di competenze del settore, successivamente vengono presentati i risultati della nuova indagine sul campo realizzata nel distretto toscano della nautica con interviste e scambi con imprenditori locali e opinion leader sui processi di lavoro dei cantieri e sui cambiamenti in essere nel settore, ponendo particolare attenzione alle esigenze occupazionali e di nuove competenze che la nuova situazione comporta per le aziende. Dalle risultanze dell'indagine è stato redatto un nuovo schema dei fabbisogni formativi rilevati, nel qual si evidenziano notevoli differenze rispetto alla situazione di inizio pandemia, in particolare per il diverso atteggiamento delle imprese rispetto al futuro. Oggi sembra prevalere la ricerca dell'efficienza e della produttività, come il "time to market" delle commesse, il servizio e la ricerca di spazi per la produzione ed il refit, a inizio 2020 si cercava invece di individuare nuove funzionalità e nuovi modi di fruizione del mare e degli yacht con un clima di incertezza molto maggiore. Un tema trasversale citato dagli studi di settore e dalle imprese intervistate è la nuova e più accentuata attenzione alle tematiche di sicurezza e di tutela ambientale, che diventano sempre

più “competenze trasversali” e necessarie a tutti i comparti della nautica ed a tutte le figure professionali coinvolte.

Il conclusione vengono proposti alcuni spunti e proposte per il sistema delle politiche attive per accompagnare i cambiamenti in atto nell’importante settore della nautica e della Blue Economy.

## **2 Lo scenario economico mondiale e la risposta del settore**

Il quadro economico mondiale presenta, nei primi mesi del 2021, una generale ripresa della domanda di beni e servizi e una conseguente forte ripresa delle attività manifatturiere. Tutte le previsioni degli istituti di statistica nazionali, europei e dei principali Paesi industrializzati forniscono dati positivi di crescita del PIL per i prossimi tre anni. Attualmente, nel periodo in cui è stato elaborato il presente report, si evidenziano nuovi timori e nuove possibili restrizioni a causa dell’andamento dei contagi da Covid 19 in Europa e negli Stati Uniti.

Lo scenario macroeconomico mondiale è caratterizzato quindi da luci e ombre, con risultati di crescita spesso inaspettata per brevi periodi e da nuove incertezze difficilmente prevedibili in un orizzonte temporale sufficiente a predisporre piani e programmi di investimento e sviluppo sostenibili economicamente nei prossimi anni. Il tema dell’incertezza attraversa tutte le economie con notevoli conseguenze sull’organizzazione del lavoro e sulle capacità di adattamento delle filiere internazionali di produzione.

Il sistema economico a livello nazionale e internazionale appare fortemente influenzato dall’andamento altalenante dell’epidemia, dove ogni nuova “ondata” pandemica genera contrazione della domanda interna ed estera ed ogni miglioramento della situazione sanitaria genera rimbalzi tecnici dei mercati spesso caratterizzati da performance migliori rispetto alle previsioni. La seconda parte del 2020 ed il primo semestre 2021 rappresentano in modo evidente tale situazione, con una generale contrazione della domanda di beni e servizi di tutte le tipologie fino alla tarda primavera 2020 con risultati di tutti gli indicatori economici peggiori rispetto alla crisi del 2008-2009, nel secondo semestre dell’anno in corrispondenza con la fine delle restrizioni e la riduzione dei contagi, il PIL dei Paesi industrializzati ha visto trend trimestrali di aumento superiori al 15%, per poi scendere e presentare tassi negativi di crescita alla fine dell’anno a causa della nuova “ondata” pandemica. Il primo semestre del 2021 è caratterizzato per tutti i Paesi industrializzati da una forte crescita, che per la zona Euro è quantificata in media in una percentuale superiore al 14%.

I trend economici mondiali e le prospettive di crescita dei prossimi anni sono effettivamente legati a due fattori fondamentali che influenzano tutti i settori manifatturieri e dei servizi: l’evoluzione della pandemia e la capacità dell’offerta di adeguarsi ai ritmi di crescita della domanda. Se, infatti, gli effetti legati all’evoluzione dei contagi sono percepiti da tutti come un fattore di incertezza o, in caso di miglioramento, come un improvviso balzo in avanti della fiducia nel futuro, le capacità dell’offerta di materie prime, componentistica e trasporti internazionali, ha già dimostrato negli ultimi mesi difficoltà di adattamento strutturali a tali “ondate” di crescita della domanda. Le conseguenze di tale fenomeno sono particolarmente evidenti nei settori dipendenti dall’estero e

fortemente decentralizzati dove le forniture di materie prime e componenti possono subire ritardi e costi crescenti.

Nello scenario così sinteticamente introdotto una spinta notevole all'economia ed alla domanda nel settore degli investimenti è stata l'approvazione del programma Next Generation Europe, uno strumento finanziario messo a disposizione dall'UE per la ripresa che con 750 miliardi di euro consentirà alla Commissione di ottenere fondi sul mercato dei capitali, con l'obiettivo di riparare i danni economici e sociali immediati causati dalla pandemia e, nel lungo periodo, creare un'Europa post Covid-19 più verde, digitale e resiliente.

## **2.1 I cambiamenti indotti dalla pandemia sui consumi e sulla domanda interna**

Il nostro paese ha subito per primo gli effetti negativi della pandemia e la domanda interna nei primi mesi del 2020 ha subito una contrazione superiore alla crisi del 2009, i consumi si sono ridotti nei primi mesi della pandemia, ma l'impatto più significativo è determinato dai profondi mutamenti delle modalità di acquisto di beni e nella fruizione dei servizi che hanno influito notevolmente sull'organizzazione del lavoro e sulle relazioni di subfornitura nelle principali filiere produttive nazionali.

Le principali produzioni del Made in Italy hanno comunque saputo rapidamente adeguarsi alle nuove tendenze della domanda interna e internazionale e presentano per l'anno in corso performance in termini di fatturato e crescita dell'export che in alcuni casi li riporta a situazioni pre-covid. Alcuni distretti produttivi hanno infatti sviluppato performance notevoli di crescita dell'export nel primo semestre del 2021 e, tra questi spicca il distretto della cantieristica di Viareggio che con un + 173,9% di crescita dell'export si presenta con un volume di ordini dall'estero di molto superiori ai primi tre mesi del 2019.

Per il settore del turismo marino, anche se l'estate 2021 ha presentato dati di ripresa significativi rispetto al 2020 (+ 19%), i dati pre-covid sono ancora lontani e, secondo le analisi di ENIT ha prevalso la domanda nazionale con una forte riduzione di arrivi e presenze dall'estero. Anche in questo caso però si evidenziano notevoli cambiamenti nei comportamenti di acquisto e di scelta delle modalità di fruizione della risorsa mare, dove il dato aggregato che comprende il settore balneare e degli alloggi non pone in evidenza il comparto nautico e in particolare del settore luxury. Anche in questo caso infatti le agenzie di charter e di prenotazione dei posti barca presentano dati di forte crescita non solo rispetto al 2020 ma anche e soprattutto rispetto al 2021. La nautica di lusso presenta infatti risultati in termini di incoming nel nostro mare che si avvicinano ai dati del 2019 con il Tirreno e le isole come mete principali del turismo di élite.

Tali performance richiedono un'analisi approfondita con un migliore e più dettagliato studio dei dati e per individuarne le motivazioni di fondo, fondamentali per valutare le prospettive future del settore e studiarne i trend evolutivi. Se infatti alcuni settori dell'economia nazionale hanno dimostrato di poter resistere alla crisi internazionale di fiducia nel futuro ed alle turbolenze indotte dalla pandemia, è necessario studiarne al meglio i fattori che hanno influito su queste performance per impostare sistemi e strumenti di programmazione e pianificazione dei prossimi anni su tutti gli ambiti di gestione delle filiere: lavoro e occupazione, relazioni tra imprese e tendenze del mercato.

Tutti questi elementi ed i fattori che li influenzano determinano gli orientamenti sulle potenzialità occupazionali ed i fabbisogni previsti di competenze e professionalità.

I dati economici mostrano una sostanziale capacità di tenuta e di ripresa dell'intero settore nautico e le analisi qualitative, in seguito descritte, confermano un generale fermento verso nuove modalità di organizzazione del lavoro nella filiera nautica, nuove aspettative e modalità di acquisto da parte dei clienti del turismo nautico e alcune tendenze che, se confermate nei prossimi mesi, rappresenteranno una svolta profonda per l'intero settore per disegnare strategie e piani di sviluppo per i prossimi anni.

È possibile definire tali tendenze in alcuni punti, che rappresentano trend già presenti prima della pandemia, ma che in seguito a tale fenomeno mondiale hanno subito una forte accentuazione negli ultimi mesi:

- digitalizzazione di processi e prassi di lavoro in cantiere e nei servizi per la nautica, fenomeno che si è ulteriormente esteso in seguito alle restrizioni legate alla pandemia e che vede coinvolte attività e "mestieri" non ancora toccati dall'innovazione, nei quali la virtualizzazione ed il controllo in remoto dei processi crea nuove modalità di lavoro e nuove conoscenze da introdurre nei processi;
- ricerca dell'efficienza e massimo impegno nel rispetto dei tempi di produzione per l'intera filiera di subfornitura, che in situazione di risorse scarse (aree di lavoro, personale, materie prime) impone metodi e strumenti di programmazione in logica Industry 4.0
- ricerca dell'isolamento e dell'intimità della domanda turistica, fenomeno che in parte spiega le performance del settore per la spinta legata al diffondersi dei contagi, ma che può rappresentare una nuova tendenza del mercato anche a lungo termine
- progressivo avvicinamento al settore lusso di nuovi target di mercato, favoriti da nuove forme di chartering e sharing dello yacht e che richiedono nuovi approcci alla progettazione di nuovi yacht e dei servizi di refit e mantenimento
- aumento del contenuto di servizio del "posto barca" nei porti turistici
- forte spinta alla sostenibilità ambientale in tutte le attività economiche legate al mare, fattore che influisce notevolmente sulle scelte produttive e sul ciclo di vita dello yacht e dei suoi componenti.

Da quanto emerso in prima analisi si evidenziano comunque alcune domande di fondo, che il presente studio intende approfondire:

- Perché gli ordini di nuovi super yachts sono aumentati anche durante la pandemia?
- Quali sono i fattori principali che hanno determinato tale crescita?
- Come si è modificato il sistema produttivo durante la pandemia per rispondere alla domanda?
- Quali fattori influenzano le scelte del mercato sia di nuovi yacht che di refitting di yacht esistenti?
- Come si è modificata la domanda turistica nel settore marittimo e luxury?

- Le nuove tendenze del settore sono nuovi spunti strategici o sono legate anch'esse alla situazione contingente? e come influiscono sull'organizzazione delle aziende della filiera?
- I cambiamenti in atto sono strutturali o solo contingenti?

Per trovare risposte è necessario analizzare gli specifici comparti della cantieristica per la produzione di nuove imbarcazioni, il comparto del refit, il settore del turismo e della portualità e di tutti i servizi connessi.

## 2.2 Cantieristica grandi Yacht

Nella cantieristica l'Italia conferma anche per il 2021 la propria egemonia a livello mondiale nel settore dei superyacht. Il Global Order Book, elaborato da Boat International, posiziona l'industria italiana al vertice per gli ordini delle unità superiori a 24 metri, con 407 yacht in costruzione su un totale di 821 a livello globale. Per l'Italia si tratta del maggiore numero di ordini registrato nel GOB dal 2009 in poi.

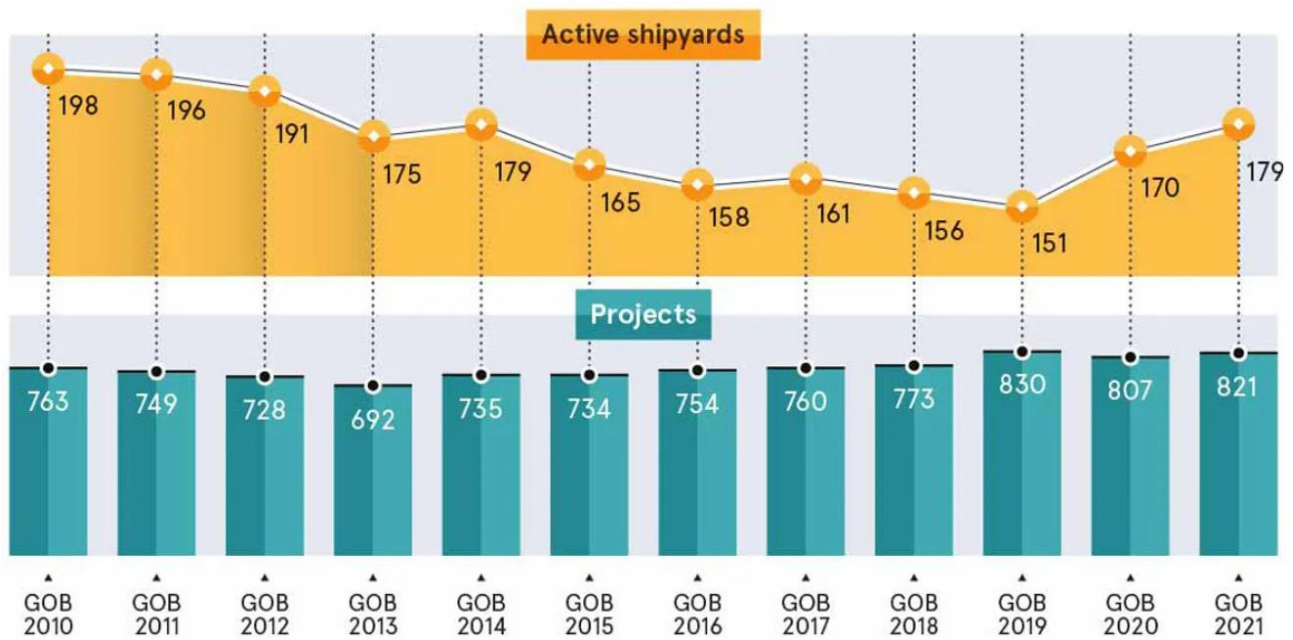
La quota di mercato rappresentata dai cantieri italiani raggiunge la metà degli ordini mondiali, con il 49,6% del totale, con un incremento di 9 unità rispetto al 2020, corrispondente a una crescita dello 0,3%. Turchia e Paesi Bassi seguono nella classifica con, rispettivamente, 76 e 74 ordini. L'Italia è il primo paese produttore anche in termini di tonnellate totali di stazza lorda, con un totale di 145.691 GT, seguita dalla Germania (101.547 GT per 18 progetti) e dai Paesi Bassi (87.305 GT). Il gross tonnage medio per gli ordini di queste tre nazioni rispecchia le rispettive specializzazioni: per le più grandi dimensioni è la Germania con una media di 5.642 tonnellate per ogni progetto, seguita dai Paesi Bassi (media di 1.180 GT) e dall'Italia (media di 358 GT).<sup>1</sup>

Un fenomeno importante per il settore della cantieristica di nuove costruzioni è stata fino al 2019 la lenta e progressiva concentrazione societaria dei cantieri, è in corso infatti da anni una selezione dei cantieri in base alla loro capacità di tenuta finanziaria e di copertura di eventuali vendite speculative non andate a buon fine. La tabella seguente mostra il numero di cantieri di super yacht nel mondo, che dopo varie operazioni di fusione o incorporazione hanno ripreso a crescere numericamente negli ultimi 18 mesi, tale crescita della disponibilità di aree di lavoro nel mondo, in particolare per l'area del Mediterraneo, è contemporaneamente sia conseguenza che fattore di attrazione dei superyacht nell'area. Tale fenomeno, che nelle previsioni di aumento progressivo della flotta mondiale rappresenta una necessità di adeguamento della capacità produttiva mondiale, conferma l'interesse di nuovi investitori nel settore.

---

<sup>1</sup> "La Nautica in cifre" – Monitor 2021 Confindustria Nautica

**Fig. 1 – Numero di cantieri attivi e andamento del Global Order Book**



Fonte: Boat International Global Order Book 2021

Altro segnale di fiducia ed evoluzione del settore è rappresentato dalle opinioni positive delle aziende italiane del settore che, in una percentuale più elevata rispetto al passato, vedono per i prossimi anni una crescita degli ordini e del fatturato o comunque un futuro stabile (il 44% prevede crescita e il 15% stabilità).

Le vendite e le prospettive per i prossimi anni sono quindi di crescita e di fiducia nonostante gli effetti della pandemia, che hanno comunque modificato i modelli d'acquisto e le caratteristiche della domanda, sia per il mercato dei nuovi yacht, sia nell'usato, sia nel refit. Tali nuovi andamenti del mercato devono essere valutati con una più articolata analisi, per analizzare come le vendite hanno reagito alle diverse "ondate pandemiche" nelle diverse categorie che interessano il settore, in modo da evidenziare al meglio quali cambiamenti sono legati a fattori contingenti e quali rappresentano effettive tendenze evolutive del settore cantieristico a livello mondiale e nazionale.

Infatti, se la pandemia ha sicuramente avuto un impatto sulle vendite di yacht sia nuovi che usati, il mercato degli yacht usati si è ripreso molto meglio rispetto al mercato degli yacht nuovi. Le vendite di nuovi superyacht oltre i 30 metri nel 2020 sono iniziate con un primo trimestre forte, che è stato di fatto migliore rispetto allo stesso periodo del 2019. Tuttavia, nel secondo trimestre, il Covid-19 ha preso il sopravvento. Solo 18 nuovi superyacht oltre i 30 metri sono stati venduti nel secondo trimestre del 2020 contro i 37 dello stesso trimestre del 2019. Anche il terzo trimestre del 2020 ha mostrato vendite inferiori rispetto al corrispondente periodo del 2019. Tuttavia, il 2020 si è chiuso con una nota positiva con 67 nuove vendite di superyacht registrate nell'ultimo trimestre contro i



55 dell'ultimo trimestre del 2019. Il buon inizio e la buona fine dell'anno non hanno però potuto impedire un calo del numero totale di nuove vendite di yacht nel 2020, che si è attestato a 148 yacht, rispetto a 178 nel 2019.

Le vendite di yacht usati sono andate molto bene nel 2020, con il primo trimestre del 2020 in linea con quello del 2019, seguito da un secondo trimestre in contrazione, ma un terzo e un quarto trimestre molto positivi, che hanno entrambi visto vendite di yacht usati superiori di oltre il 50% rispetto ai stessi trimestri del 2019. Il 2020 si è chiuso con 301 vendite di yacht usati oltre i 30 metri, rispetto ai 280 del 2019.

Perché le vendite di yacht usati hanno recuperato molto meglio delle vendite di yacht nuovi? La risposta è legata alle caratteristiche della domanda, che vede lo yacht come oggetto esclusivo per il distanziamento e la libertà di movimento in mare ma lo desidera subito nel corso della pandemia, senza aspettare i tempi necessari per le nuove costruzioni. Le nuove costruzioni spesso richiedono anche un forte coinvolgimento da parte del proprietario durante la costruzione, che è stata difficile (sebbene non impossibile) durante la pandemia.

Lo yachting è diventato più popolare nel 2020 in quanto ha fornito al cliente un modo per allontanarsi da tutto mentre molte altre forme di viaggio e vacanza sono state limitate, a causa delle misure adottate per contenere la pandemia di Covid-19. Un ulteriore segnale di interesse da parte del mercato per l'acquisto di yacht è la testimonianza di molte agenzie di brokeraggio, che hanno evidenziato come molti clienti storici del charter sono diventati nel corso dei mesi acquirenti di imbarcazioni.

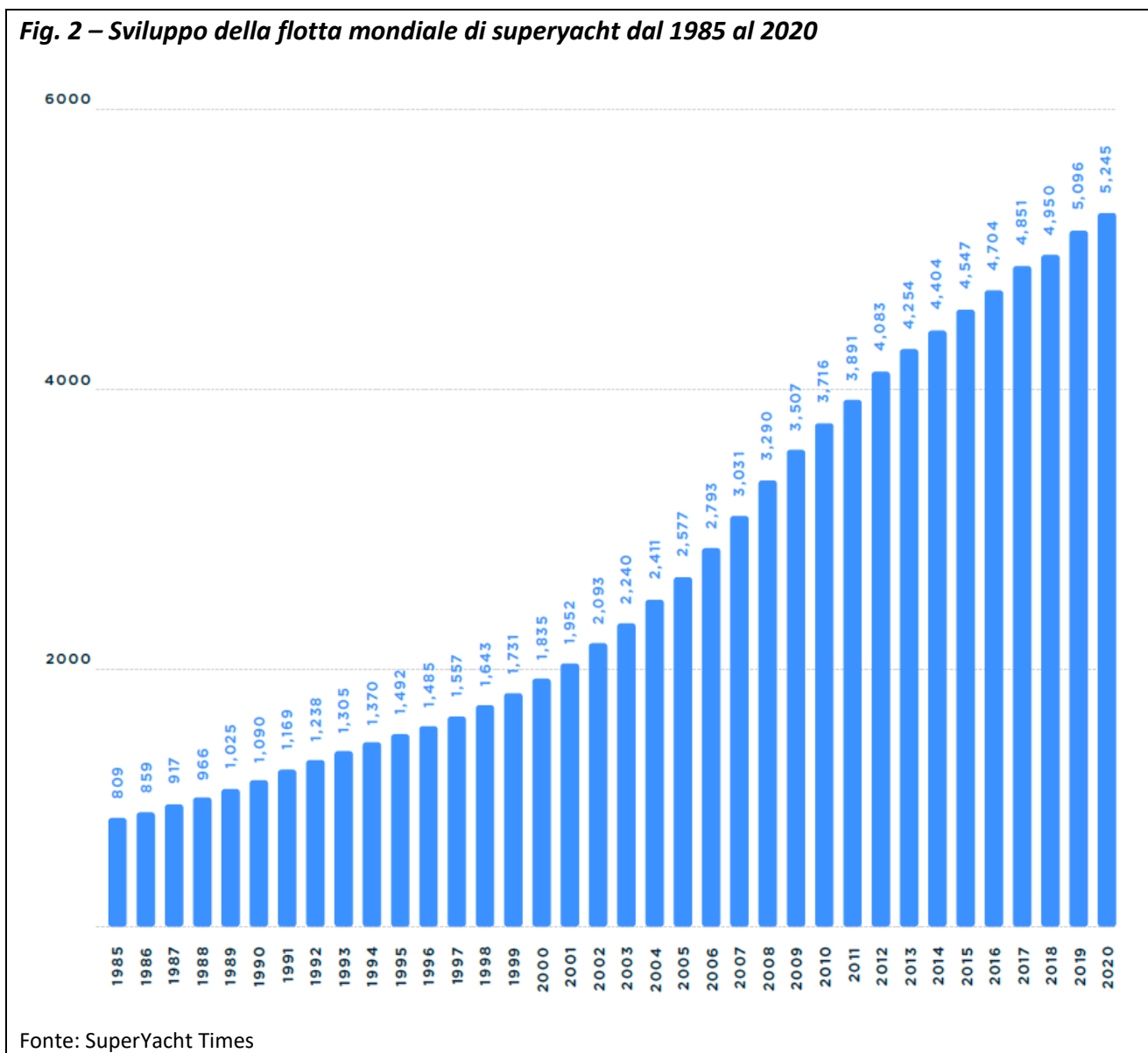
Viaggiare su uno yacht in combinazione con un volo su un jet privato è ad oggi interpretato dal mercato del turismo luxury come la migliore forma di "distanziamento sociale". Gli equipaggi e i passeggeri possono viaggiare all'interno di una "bolla" e gestire le restrizioni e le eventuali quarantene obbligatorie a bordo anticipando le regole locali, con conseguente indubbio vantaggio rispetto ad altre forme di viaggio e fruizione del mare.

Il 2020 si è concluso con una nota molto positiva per la vendita di yacht sia nuovi che usati, e anche il primo trimestre del 2021 ha mostrato numeri di vendita superiori al primo trimestre del 2020. Sembra quindi che l'industria dei superyacht si stia davvero riprendendo bene dal Covid-19, soprattutto perché il mercato chiave degli Stati Uniti dall'inizio di maggio 2021 ha iniziato a espandersi ed a crescere in termini di fiducia e di scelta dello yacht come strumento di sicurezza e investimento per il futuro.

### **2.3 La flotta mondiale di superyacht**

Nel 2020, il numero di superyacht in navigazione nel mondo ha superato la soglia dei 5.200, poiché altri 150 nuovi superyacht sono stati aggiunti alla flotta. La crescita della flotta mondiale di superyacht oltre i 30 metri è stata sbalorditiva negli ultimi decenni. Dal 1985, la flotta è cresciuta di oltre sei volte, da poco più di 800 yacht a 5.245 yacht a fine 2020. Questo nonostante la crescita della flotta sia rallentata notevolmente dopo il 2012, con un tasso di crescita annuo del 2,9% negli ultimi cinque anni (2016-2020) .

La crescita della flotta non deriva solo dal completamento di nuovi yacht. Ogni anno, anche alcune navi commerciali vengono convertite in superyacht e aggiunte alla flotta. Nel frattempo, un numero limitato di yacht all'anno viene gravemente danneggiato, distrutto o demolito e quindi rimosso dalla flotta operativa.



Alla fine del 2020, erano in funzione 5.245 yacht di oltre 30 metri, ai quali si aggiungono gli yacht in costruzione al netto delle unità in disarmo, per un totale previsto entro il 2022 compreso tra 5.740 e 5.750 yacht operativi. Una flotta in crescita che richiede nuovi servizi e nuovi modelli di gestione del “post-sales”.

## 2.4 Andamento del mercato mondiale per segmento dimensionale

L'importante mercato dei 30-40 metri ha sopportato il peso maggiore in termini di calo delle vendite di nuove costruzioni nel corso del 2020, non per l'usato che ha mostrato numeri superiori al 2019. È il segmento di mercato nel quale l'Italia, ed in particolare la produzione di yacht del distretto toscano, è leader incontrastata nel mondo. Le vendite di yacht di dimensioni superiori ai 40 metri sono diminuite in modo inferiore, tale segmento dimensionale evidenzia anche l'interesse all'acquisto da parte di nuovi target di clienti.

### ***Mercato dei 30-40 metri***

Nel 2020 sono stati venduti 79 nuovi yacht di questa categoria, rispetto ai 97 del 2019 dei quali solo due nuovi yacht a vela in questo segmento, contro i quattro del 2019. In questa categoria il maggior numero di yacht è costruito dai cantieri italiani, che nel 2020 e nei primi mesi del 2021 superano il 50% della quota di mercato, nonostante la pandemia abbia particolarmente colpito l'Italia rispetto ad altri paesi tradizionalmente forti anche in questo segmento.

Un fenomeno crescente è legato al comportamento d'acquisto, molti acquirenti in questa categoria acquistano infatti progetti con logica speculativa e prendono la decisione di acquistare piuttosto tardi nel processo di costruzione, rimandando il cliente del contratto di acquisto con un ritardo che supera l'anno facilmente per un altro anno e spesso prima dell'estate, per garantirsi la crociera istantanea.

A causa di questo fenomeno, accentuato a causa delle incertezze sull'estate 2021 dovuta al Covid, il numero di completamenti di questi progetti nel 2020 è diminuito. Per i cantieri ciò ha significato dover riprogrammare le commesse e dover lavorare sulla costruzione parallela di più yacht con la richiesta del mercato di completare la produzione prima dell'estate 2022.

La pandemia ha quindi innescato nei cantieri soprattutto italiani la ricerca di soluzioni logistiche e produttive flessibili e capaci di lavorare su più commesse parallele con una logica ad elastico e poter rispondere alle richieste di accelerazione e/o di rinvio del varo in funzione dell'evoluzione dei contagi. Questo dualismo tra entusiasmo e rinvio determina un mercato complesso per le nuove costruzioni e genera un forte interesse verso l'usato perché permette agli acquirenti di entrare in possesso dello yacht in tempo molto più breve. Le vendite di yacht usati in questo segmento ha mostrato una ripresa impressionante nella seconda metà del 2020 con 188 unità vendute nell'anno, con un aumento di 12 unità rispetto al 2019.

Il numero di yacht operativi e in costruzione in questo segmento ha raggiunto il numero complessivo di 3.560 unità, con un incremento uguale alla media di nuovi yacht varati annualmente tra il 2011 e il 2019, mostrando quindi un mercato solo parzialmente influenzato dal COVID, se si escludono gli effetti di cui si è scritto.

### ***Mercato dei 40-50 metri***

Le vendite di yacht nuovi tra i 40 e i 50 metri nel 2020 sono diminuite di sette unità rispetto al 2019, con 37 nuove unità rispetto alle 44 ordinate nell'anno precedente. Se esaminiamo la composizione delle vendite di nuove costruzioni, il quadro è in realtà più positivo: le vendite dei progetti avviati

per i clienti sono infatti saliti di due unità a 19 yacht. Le vendite speculative sono diminuite leggermente, da 20 yacht a 17 unità, principalmente a causa della riduzione del numero di vendite di yacht di serie (da tre a una vendita).

Le vendite di yacht usati in questo segmento sono aumentate dai 57 yacht del 2019 ai 76 yacht nel 2020, quasi eguagliando il record di 76 vendite stabilito nel 2017, dimostrando l'interesse del mercato ad ottenere in tempi brevi, durante il periodo pandemico, la disponibilità dello yacht.

### ***Mercato dei 50-60 metri***

In uno schema opposto ai segmenti discussi in precedenza, le vendite di yacht nuovi tra 50 e 60 metri sono cresciute leggermente, di due unità, mentre le vendite di usati sono scese da 24 unità nel 2019 a 18 unità nel 2020.

Le vendite di nuove costruzioni nel 2020 sono consistite principalmente in progetti "one design"(nove yacht) progettati su richiesta del cliente, con altre tre vendite di speculazione e un ordine diretto in costruzione. La quota di vendite speculative in questo segmento è diminuita notevolmente rispetto al 2019, quando sei su 11 vendite tra 50 e 60 metri erano vendite di speculazione.

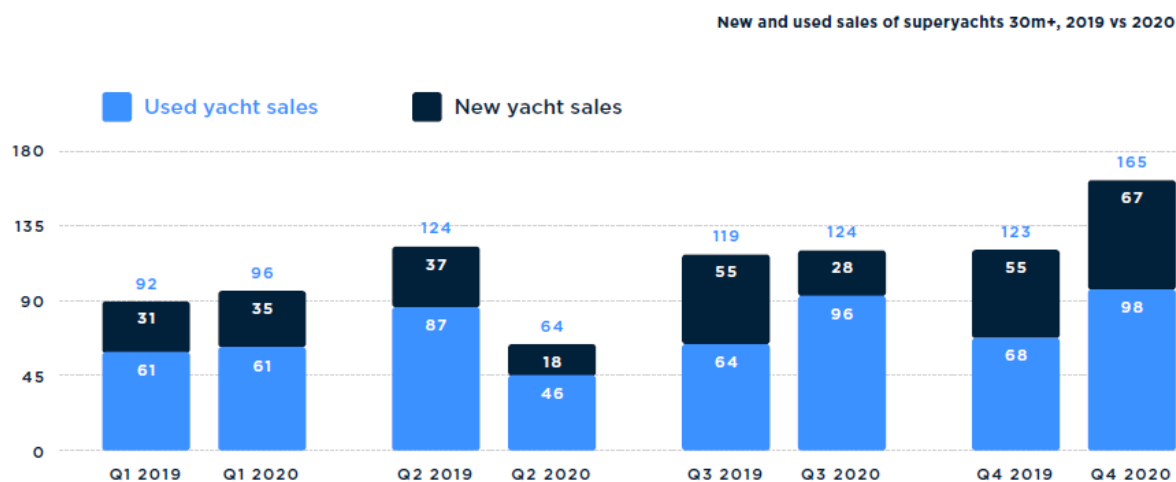
La disponibilità di progetti di speculazione con consegna a breve termine è tuttavia limitata: un acquirente che desiderava prendere in consegna un nuovo motor yacht di 50-60 metri nel 2021 o nel 2022 aveva solo 10 progetti tra cui scegliere alla fine del 2020.

### ***Superyacht oltre gli 80 metri***

Nella categoria delle star dei superyacht di grandi dimensioni, l'attività nel 2020 e primi mesi del 2021 non ha conosciuto impatti negativi a causa del Covid, con un numero di unità vendute di otto yacht in linea con la media degli ultimi anni e in crescita rispetto al 2019. Le vendite di nuovi yacht oltre gli 80 metri sono state di otto yacht, che è circa il numero medio degli ultimi cinque anni (8,6). Le vendite del 2020 si confrontano favorevolmente con quelle del 2019. Quattro nuovi yacht venduti sono di dimensione tra gli 80 e i 100 metri e quattro oltre i 100 metri, rispetto ai due e quattro del 2019.

Le vendite di yacht usati di oltre 80 metri sono aumentate di una unità nel 2020 rispetto all'anno pre-covid, rendendolo l'anno migliore per le vendite di yacht usati in questo segmento dal 2015.

**Fig. 3 – Vendite mondiali di superyacht nuovi e usati 2019 – 2020**



Quarterly new & used sales superyachts 30m+, 2019 vs 2020

	Q1 2019	Q2 2019	Q3 2019	Q4 2019	TOTAL 2019
NEW YACHTS	31	37	55	55	178
USED YACHTS	61	87	64	68	280
<b>TOTAL</b>	<b>92</b>	<b>124</b>	<b>119</b>	<b>123</b>	<b>458</b>

	Q1 2020	Q2 2020	Q3 2020	Q4 2020	TOTAL 2020
NEW YACHTS	35	18	28	67	148
USED YACHTS	61	46	96	98	301
<b>TOTAL</b>	<b>96</b>	<b>64</b>	<b>124</b>	<b>165</b>	<b>449</b>

Fonte: SuperYacht Times

In conclusione il mercato delle nuove costruzioni per tutti i segmenti dimensionali nel periodo peggiore della pandemia da Covid 10 ha registrato una sostanziale tenuta, dimostrato anche dalla situazione mondiale delle consegne di yacht finiti nel corso del 2020 e 2021, che ha visto 150 unità consegnate nel primo anno di Covid e 180 previsti nel 2021, con una dilazione prevista di circa il 40% di nuovi progetti in costruzione. Le cause dei ritardi sono dovute principalmente agli effetti pandemici, sia sul fronte delle maggiori difficoltà in produzioni, sia soprattutto per l'aumento del "taylor made" che richiede spostamenti continui del cliente limitati invece a causa del Covid.

In termini di nuovo tonnellaggio ordinato, avviato in produzione e prossimo al varo, gli anni 2021 e 2021 appaiono estremamente positivi per la cantieristica mondiale e presentano alcuni elementi nuovi nei processi produttivi e di vendita rispetto al passato:

- richiesta di yacht disponibili in tempi brevi, o comunque prossimi al varo, per sfruttare la stagione estiva garantendosi i vantaggi dell'oggetto "yacht" rispetto al distanziamento sociale ed alle regole sugli spostamenti internazionali. Tale fattore incide notevolmente sulla produttività dei cantieri e sulle modalità di programmazione delle commesse;
- crescita del mercato dell'usato per le stesse ragioni del punto precedente, soprattutto per il segmento 30-40 metri, nel quale l'Italia è leader indiscusso di mercato;
- aumento dell'importanza dei broker o di altri intermediari nella vendita di yacht nuovi e usati, capaci di avere una visione globale sui progetti di yacht in costruzione nel mondo, i soggetti capaci di mostrare un "portafoglio globale" di yacht disponibili, sono ad oggi gli agenti di vendita più ricercati dal mercato;
- si riduce la quota di vendite speculative per le dimensioni superiori ai 40 metri, a causa della ricerca sempre più spinta di personalizzazioni del progetto.

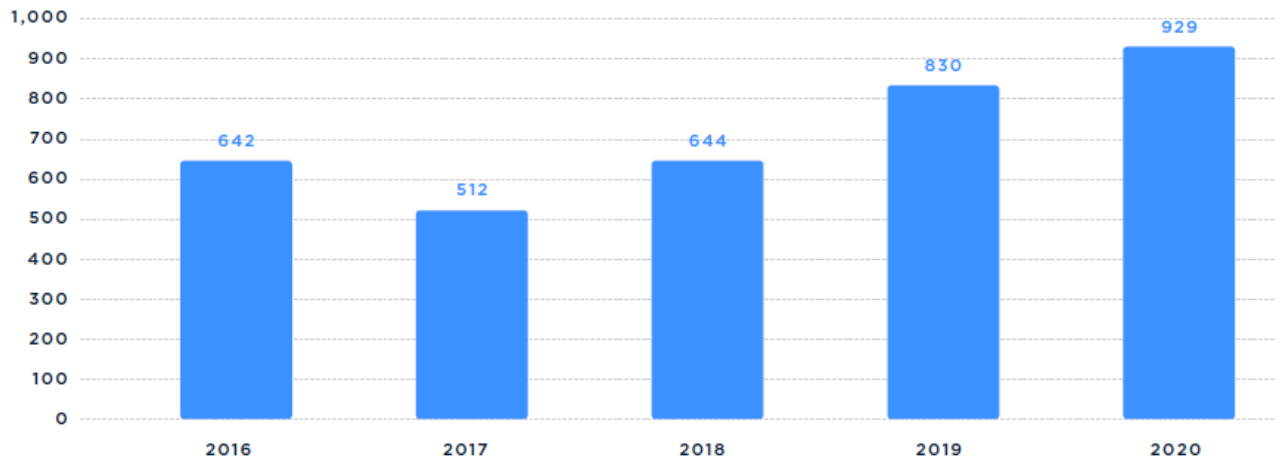
## **2.5 Refit nautico - L'impatto del Covid-19 sul mercato del Refit**

Nel 2020 sono state registrate a livello globale 1.416 visite in cantiere per refit di yacht di oltre 30 metri, rispetto alle 1.334 dell'anno precedente. I cantieri statunitensi sono state le destinazioni di refit più utilizzate, avendo attirato il 25% di tutte le visite ai cantieri registrate in questo periodo, a causa delle restrizioni imposte dai paesi europei.

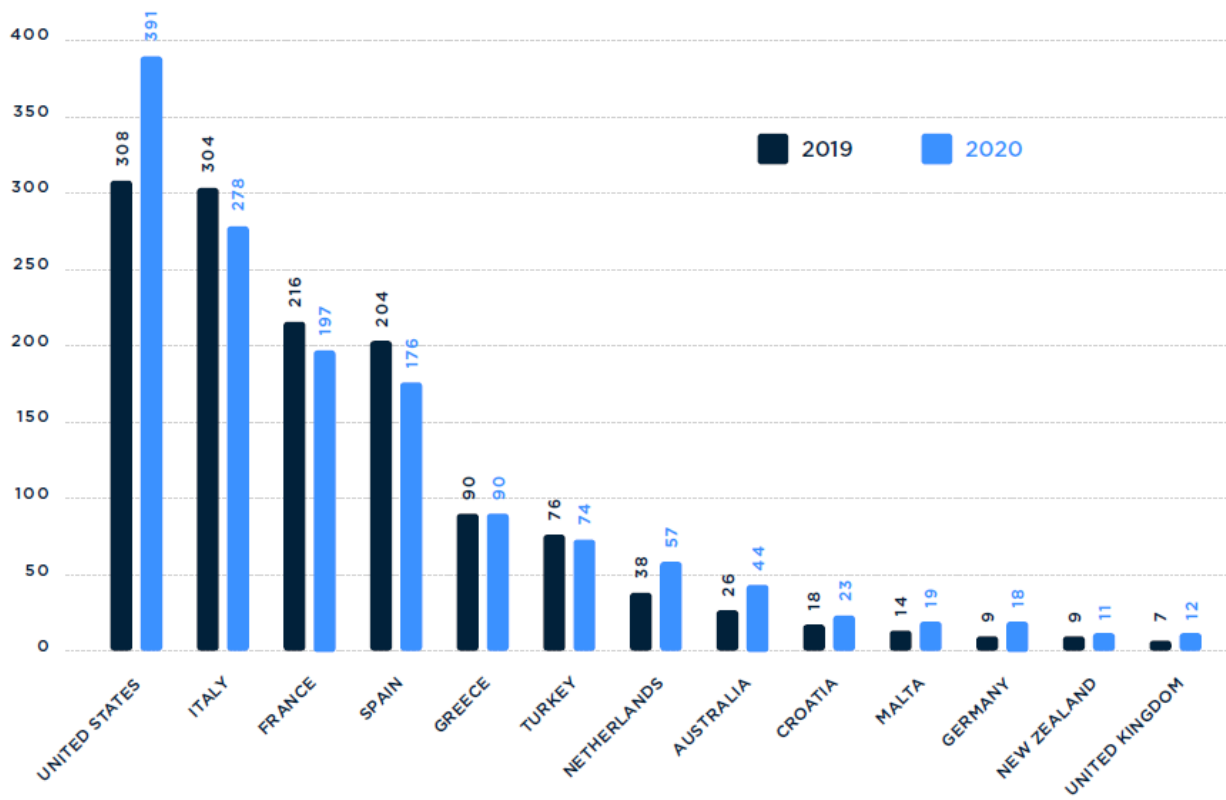
I cantieri italiani hanno gestito il 21% delle visite ai cantieri di refit, ma lo hanno fatto con 35 diverse strutture, rendendolo il Paese con il maggior numero di strutture e aree di cantiere per refit. I Paesi Bassi hanno registrato un forte aumento del numero di strutture di refit attive nel 2020, passando a 22 da 15 dell'anno precedente. Italia e Spagna hanno movimentato il maggior numero di grandi yacht oltre i 60 metri, e l'Italia è leader anche nella categoria dei 40-60 metri. Nel frattempo gli Stati Uniti sono il primo paese di destinazione per la categoria dei 30-40 metri.

La pandemia ha quindi influito in controtendenza sui cantieri di refit, che hanno visto un aumento consistente dei lavori e delle commesse per tutte le dimensioni di yacht e in tutti i paesi, come mostrano le due tabelle seguenti, la prima mostra la crescita del numero di visite ai cantieri per refit nel mondo e la seconda sviluppa tale dato per Paese. Tra i paesi principali figurano gli USA e l'Italia, i dati 2020 mostrano l'effetto delle restrizioni europee per il Covid che hanno indotto molti armatori americani a operare con cantieri nazionali. L'Italia anche per il comparto del refit è il primo tra i Paesi, dopo gli USA in termini di numero di commesse di refitting e primo a livello mondiale per le grandi dimensioni.

**Fig. 4 – Numero di visite per Refit di yacht > 40 mt**



**Fig. 5 – Numero di visite per Refit per Paese**



In base alle analisi effettuate nel corso dei mesi di pandemia è risultato che tale aumento della domanda di refitting è stata causata dalle restrizioni di viaggio imposte dai governi per far fronte alla diffusione del Covid, per le quali molti armatori hanno scelto di utilizzare i tempi di inattività per sottoporre i loro yacht a lunghi lavori di ristrutturazione. I cantieri si affrettarono a stabilire protocolli di lavoro sicuri, ma quando al primo lockdown seguì un secondo e i viaggi internazionali divennero ancora più difficili, e la realizzazione dei lavori di ristrutturazione iniziò nella seconda parte del 2020 a subire un rallentamento.

La crescita del numero di visite nei cantieri americani è indubbiamente legata alla situazione contingente determinata dal Covid, quando le restrizioni furono più rigide in Europa e gli armatori americani soprattutto per le dimensioni più piccole scelsero di eseguire i lavori di ristrutturazione presso i cantieri locali che avevano procedure meno rigide rispetto al contenimento della pandemia rispetto ai competitor del Mediterraneo. Tuttavia, nonostante la sfida di doversi adeguare molto più rapidamente ai nuovi protocolli di sicurezza e alla situazione in continua evoluzione del Covid-19, la maggior parte dei cantieri mediterranei ha registrato un incremento delle visite per le grandi dimensioni e solo un piccolo calo per le dimensioni inferiori ai 50 metri.

Nonostante nello stesso periodo siano nati nuovi competitor e i cantieri del Nord Europa abbiano diversificato le attività offrendo servizi di refitting, l'area del Mediterraneo resta ancora la destinazione principale per i lavori di refit. Ciò è dovuto alla caratteristica specifica di questo comparto, che deve provvedere durante i lavori anche a tutti i servizi di accoglienza e gestione degli equipaggi, che nonostante il Covid le agenzie di brokeraggio e i cantieri stessi organizzano nel Mediterraneo grazie alle attrattive che il territorio ed il clima offre rispetto ad altri Paesi.

Altri elementi che influiscono a breve termine sui trend futuri del mercato del refit sono l'età media della flotta in circolazione e l'andamento del mercato dell'usato di Super Yacht, mentre influirà negli anni a venire l'aumento progressivo della flotta. L'età media infatti aiuta a programmare gli andamenti delle visite di refit nei prossimi anni, essendo necessario per ogni yacht una visita annua per carenaggio, una visita in media ogni 3 anni per lavori di revisione complessiva e manutenzione, e una visita per lavori di ristrutturazione in media ogni 5-6 anni. Con una flotta di età media superiore a 15 anni, allo stato attuale, significa che sul totale della flotta circa 1.500 visite all'anno possono essere programmate per tipologia di lavoro. Tale elemento è però da collegare anche alle vendite di yacht usati, che spesso richiedono prima lavori di manutenzione o di adeguamento alle nuove esigenze dell'acquirente. Ma il dato che più inciderà sullo sviluppo futuro del mercato è la crescita media della flotta mondiale, che al ritmo attuale di circa 150 completamenti e vari all'anno, porta ad una previsione al 2030 di circa 1.500 nuove unità.

Attualmente la disponibilità di cantieri, di risorse umane qualificate e di aree per il refit dei grandi yacht non è in grado di soddisfare tale crescita della domanda e pone i cantieri soprattutto nell'area del Mediterraneo di fronte ad una nuova sfida strategica. Solo attraverso policies pubbliche capaci di comprendere tali esigenze e di favorire lo sviluppo delle attività industriali di refitting, di promuovere la formazione di nuove professionalità per il settore e di rendere possibile la disponibilità di nuove aree, insieme al rafforzamento del nuovo ruolo che i cantieri di nuove costruzioni saranno sempre più chiamati ad esercitare nella gestione di servizi adeguati di post-



sales, sarà possibile mantenere la centralità del Mediterraneo in tale importante segmento di mercato. Il mercato del refit appare quindi come un comparto in forte crescita e capace di programmare nuova occupazione diretta qualificata, di sviluppare nei territori destinati a nuovi insediamenti un moltiplicatore importante dell'occupazione, come risulta dalle analisi più volte presentate del settore che mostrano come per ogni nuova assunzione diretta nel settore del refit si attivano nell'area altre 5-6 nuove assunzioni per la gestione dei servizi di accoglienza e turismo luxury per equipaggi e armatori. Oltre all'importante ruolo sull'occupazione e sulla valorizzazione dei territori si aggiunge il fatto che il settore del refit in quanto destinato ad allungare la vita utile dello yacht ne riduce l'impatto ambientale legato al suo smantellamento e sempre più spesso trasforma l'imbarcazione in un oggetto capace di ridurre i consumi e l'impiego di materiali di difficile smaltimento.

Di fronte alla previsione di crescita di circa 150 unità all'anno di yacht che necessitano di manutenzione, riparazione e refit pone forti interrogativi sul futuro dello yachting, come dichiarato dai responsabili dei cantieri di refit più importanti del Mediterraneo che pongono sotto ulteriore osservazione il Mediterraneo occidentale in considerazione dell'aumento incrementale della quota di superyacht in crociera "invernale" nell'area. Essi dichiarano che nonostante siano aumentati gli operatori anche con le strategie di sviluppo delle capacità di refitting dei costruttori, la crescente pressione sui cantieri di refit di alto livello nel Mediterraneo catalizzerà un'espansione dei modelli di crociera spingendo gli armatori ad allineare gli itinerari di crociera con i programmi di manutenzione. La preoccupazione maggiore per il futuro è la capacità di rispondere a tale nuova domanda con strutture adeguate (porti, marina, cantieri) e con personale qualificato e vario per tutta la filiera produttiva e di servizi connessa alle attività di manutenzione e riallestimento.<sup>2</sup>

## **2.6 Turismo, charter, portualità e servizi**

Il charter nautico presenta dati contrastanti durante il periodo pandemico, presenta dati in diminuzione su grandi yacht e lunghe crociere e dati in crescita con la saturazione di molte flotte di charter nel Mediterraneo per yacht di lunghezza fino a 30-40 metri. Le ragioni sono legate da un lato alle restrizioni nei viaggi internazionali in epoca Covid, e dall'altra alla scelta della vacanza in barca come mezzo di isolamento naturale per il mercato europeo con la scelta del Mediterraneo come area privilegiata. Nel segmento del charter sono quindi aumentate le richieste di weekend e settimane nel Mediterraneo e si sono sviluppate tecniche e strumenti di sanificazione e offerta di pacchetti completi in sicurezza, per creare quelle "bolle" di protezione per l'intera vacanza in mare e a terra. Il turismo nautico in charter ha quindi conosciuto nell'estate 2020 e 2021 un aumento della domanda per le agenzie italiane e francesi con una nuova tendenza all'ampliamento della domanda a servizi di accoglienza, accompagnamento e turismo in isolamento. Tale nuova tendenza ha favorito anche la richiesta di vacanze brevi in primavera ed autunno prolungando la stagione.

Le nuove tendenze della domanda di crociere nel mediterraneo, sia in forma di charter, sia legate alla programmazione di rotte capaci di unire la vacanza con le esigenze di manutenzione e refit dello yacht, ha influito notevolmente sull'offerta dei porti turistici e dei marina nel Mediterraneo. I dati

---

<sup>2</sup> Risultati confermati nell'ultima edizione di YARE – Viareggio 2021

raccolti da Navigo per i porti della Toscana e della Sardegna, mostrano infatti un notevole aumento della domanda di transiti sia in alta stagione sia nei mesi primaverili con un prolungamento frequente delle domande anche in settembre e ottobre, un fenomeno che non si vedeva da anni. Esiste quindi un'esigenza crescente di unire alla disponibilità di posti barca un'offerta di servizi ampia e personalizzata, capace di rispondere alle esigenze di programmazione di rotte e vacanze in mare con stretta connessione con servizi a terra di visita e fruizione dei territori costieri.

Tale situazione positiva è confermata dai dati del turismo nautico nel segmento "luxury", dove la stagione estiva 2021 si è rivelata al di sopra di qualsiasi più rosea previsione. L'Italia si è guadagnata il titolo di regina per lo yachting di lusso registrando una crescita dell'80% di incoming rispetto all'estate del 2020 avvicinandosi ai dati del 2019. La conferma arriva dal gruppo Luise, agenzia internazionale di riferimento in Italia per servizi di lusso per le grandi navi da diporto, attraverso i dati degli ultimi quattro mesi, raccolti tra le proprie 22 sedi disseminate sulle coste italiane e le isole. I numeri collocano la Campania tra le mete principali, seguita da Sardegna e Sicilia e queste tre regioni risultano tra le più visitate per numero di scali, di yacht (quasi ai livelli pre-pandemia) e con crociere mediamente di maggiore durata.

Yacht privati o in charter, con a bordo imprenditori di spessore internazionale e vip si sono avvicinati sulle isole e lungo le coste italiane del Tirreno e di dimensioni sempre più grandi: una sfilata di unità dai 60 ai 150 metri, alcune delle quali sono ancora nei nostri mari. A rendere l'idea della crescita del 2021 vale la pena citare qualche nome: il 79 metri "Venus" della famiglia Jobs, lo yacht di 85 metri "Valerie"; il sailing yacht "Athena" di 90 metri dell'imprenditore James Clark; il 101 metri "Symphony" dell'imprenditore francese Bernard Arnault; lo yacht "Aquila" di 85 metri e il 143 metri "Sailing A" del miliardario russo Andrey Melinchenko. Si tratta di un turismo di lusso che viaggia con centinaia di persone di equipaggio con una conseguente ricaduta economica, non solo per le agenzie direttamente coinvolte ma soprattutto per l'indotto di tutte le attività del territorio che consente la valorizzazione di altri settori del "made in Italy" e favorisce la riconversione turistica di intere aree un tempo abbandonate. Un esempio è il progetto dello Stabia Main Port che ha consentito alla città di Castellammare di Stabia, grazie all'approdo per grandi navi da diporto al centro del quartiere storico di sviluppare un'economia locale nuova con l'apertura di nuove attività e trasformando l'intero territorio per garantire all'utenza di lusso in arrivo, servizi e confort alla loro portata.

Si è trattato quindi di una ripartenza importante e insperata, ma se è vero che la tendenza di tornare a viaggiare e di poter visitare con il proprio super yacht le coste italiane genera nuovo incoming e nuove opportunità di sviluppo, è anche vero che le conseguenze della pandemia rischiano di produrre effetti negativi sul mercato. L'impianto normativo con le misure volte a contenere il coronavirus hanno funzionato, ma hanno impedito ad una parte rilevante degli stakeholders del mercato del lusso di area non europea, americani a parte, e quindi russi, arabi e resto del mondo, di poter trascorrere le vacanze in Italia. Molti di questi hanno così optato per Grecia, Turchia e Croazia. La consapevolezza da parte degli operatori di questo importante comparto del turismo, i porti, le agenzie di incoming, il charter e gli operatori di tutte le attività del turismo luxury è legata da un lato alla ricerca di nuovi modelli organizzativi, a collaborazioni locali ed a nuovi servizi,

dall'altro a dover ribadire la necessità di investimenti infrastrutturali. L'offerta di servizi passa obbligatoriamente dalla disponibilità di posti barca attrezzati e sicuri per barche sempre più grandi, quando in molte aree del Tirreno esiste ancora una generale carenza di infrastrutture dedicate ai superyacht. L'esigenza di investimenti si contra anche con la questione legata alle concessioni del demanio marittimo, che con le incognite sorte negli ultimi mesi comporta una riduzione sulla capacità di investimento degli operatori del settore, l'incertezza sulle concessioni pone un grosso limite a programmazioni e piani industriali a lunga scadenza.

Oltre agli investimenti infrastrutturali, anche sul fronte della formazione gli operatori dei servizi turistici e di accoglienza nel comparto di lusso manifestano esigenze chiare, servono figure sempre più trasversali con nuove competenze sui temi dell'incoming, e dei servizi amministrativi e legali per consentire un'ampia gamma di offerta di eccellenza e la capacità di applicazione di norme e strumenti in ambiti quali le formalità di frontiera, doganali, demaniali e marittime.

### **3 Effetti della pandemia sull'occupazione del settore**

Lo scenario dell'era Covid, sopra presentato appare complesso e articolato, caratterizzato da evidenti segnali delle capacità di un largo settore della Blue Economy di reagire e adattarsi alle nuove esigenze di isolamento, sanificazione e sicurezza complessiva, seppure modificando la struttura del settore ed evidenziando nuove esigenze in termini di risorse e competenze. Per analizzare gli effetti sull'occupazione dei fenomeni descritti sono stati utilizzati i dati Excelsior per verificare se, a fronte dell'aumento degli ordini di nuovi yacht, della domanda di servizi e attività di refitting e della ripresa del turismo nautico i diversi comparti evidenziano saldi occupazionali positivi con nuove entrate nel settore.<sup>3</sup>

In seguito all'analisi quantitativa sono state effettuate interviste qualitative dedicate ad interpretare le tendenze degli operatori per i prossimi anni in termini di nuova occupazione e di nuove competenze richieste nonché sulle eventuali difficoltà di reperimento delle figure ricercate.

I dati mostrano l'importanza occupazionale della Blue Economy nel nostro Paese, mettendo in luce l'effetto moltiplicatore che è in grado di generare grazie alla caratteristica organizzativa delle diverse filiere che la rappresentano, anche se le difficoltà di analisi legate al noto tema della dispersione dei vari codici Ateco, inerenti il variegato settore della Nautica, rende difficile un'analisi puntuale per specifiche sottocategorie settoriali.

Complessivamente a fine 2020 le aziende della nautica mostrano due indicatori molto positivi, legati al forte sviluppo del settore: l'incremento del 2,4% degli addetti effettivi diretti, che superano quota 24.000, e l'aumento del peso del contributo al PIL da parte dell'industria nautica, in crescita dal 2,22‰ al 2,37‰, che mostra pertanto una migliore performance rispetto all'economia nazionale. Le dimensioni dell'intera filiera nautica o comunque strettamente integrata alla nautica occupa circa 180.000 addetti su tutto il territorio nazionale, dei quali circa 56.000 sono occupati nelle filiere di produzione allargate, comprendenti i cantieri di nuove costruzioni e di refit, gli allestimenti e tutta la

---

<sup>3</sup> Sistema Excelsior-Anpal "I Fabbisogni professionali e formativi della Blue Economy" - 2020

subfornitura. Il dato più interessante è comunque l'aumento delle entrate nel settore e le tipologie di inquadramento per le nuove assunzioni.

Nella filiera di produzione i nuovi assunti sono stati principalmente "operai specializzati" (48%) e "professionisti tecnici" (27%), con un totale di nuove assunzioni nel corso del 2020, in piena emergenza Covid, di 584 attraverso agenzie, altri cantieri o canali locali di conoscenza.

Nella filiera dei servizi le principali categorie professionali nelle nuove assunzioni hanno riguardato "professioni qualificate" (62%), con un totale di circa 2.300 nuove assunzioni nel corso dell'anno, che, per il settore turistico-nautico si tratta soprattutto di contratti stagionali e con un saldo occupazionale comunque negativo tra entrate e uscite dal lavoro.<sup>4</sup>

Seguendo le rilevazioni mensili del Sistema Informativo Excelsior, le entrate previste per il periodo novembre 2021 – gennaio 2022, per la filiera produttiva della nautica rispecchiano il generale andamento del settore con un numero di nuove assunzioni previste per l'anno in corso superiore alle 800 unità complessive con un numero di nuove assunzioni previste pari a circa 600. Si tratta sempre principalmente di operai specializzati nelle varie fasi di produzione e refit degli yacht con un forte incremento soprattutto per quest'ultimo e per le aziende di allestimento. La criticità principale, da sempre misurata dalle rilevazioni Excelsior, è la capacità di reperimento delle risorse umane, che nel caso delle aziende nautiche appare ancora più accentuata rispetto ai dati generali del settore manifatturiero. Gli operai specializzati ricercati dalle aziende della filiera, che come successivamente descritto comprendono mestieri e attività varie, risultano per il 55% di difficile reperimento, situazione ancora peggiore per i tecnici professionali, tra cui progettisti e installatori, dove tale percentuale supera il 60%. A livello generale le **difficoltà di reperimento** di tali figure professionali sono dimensionate sul 40%-50%.

Per individuare le motivazioni di tali criticità nel reperire le risorse ricercate dalle aziende il Sistema Excelsior analizza le principali caratteristiche richieste per ogni settore economico. Nel caso della nautica si richiede principalmente la conoscenza del settore e dei processi di lavoro che si riscontra di difficile reperibilità soprattutto nei giovani. Tra le motivazioni principali delle difficoltà di reperimento si riscontra la mancanza di candidati e l'inadeguata preparazione. Per quest'ultimo aspetto le aziende prediligono percorsi di formazione sul campo e autoformazione con il supporto dei responsabili diretti.

La **mancanza di candidati** è invece un elemento di particolare criticità riscontrato da tutte le aziende della generale filiera della nautica, con particolare importanza nel turismo, ed appare come la principale motivazione della non reperibilità. È un fenomeno in crescita negli ultimi anni e particolarmente critico durante il periodo pandemico. Tale fattore dovrebbe essere analizzato e posto all'attenzione delle Politiche Attive del Lavoro a livello nazionale e locale, perché rischia di diventare una criticità importante per l'intero settore se dovesse diventare un elemento strutturale del mercato del lavoro.

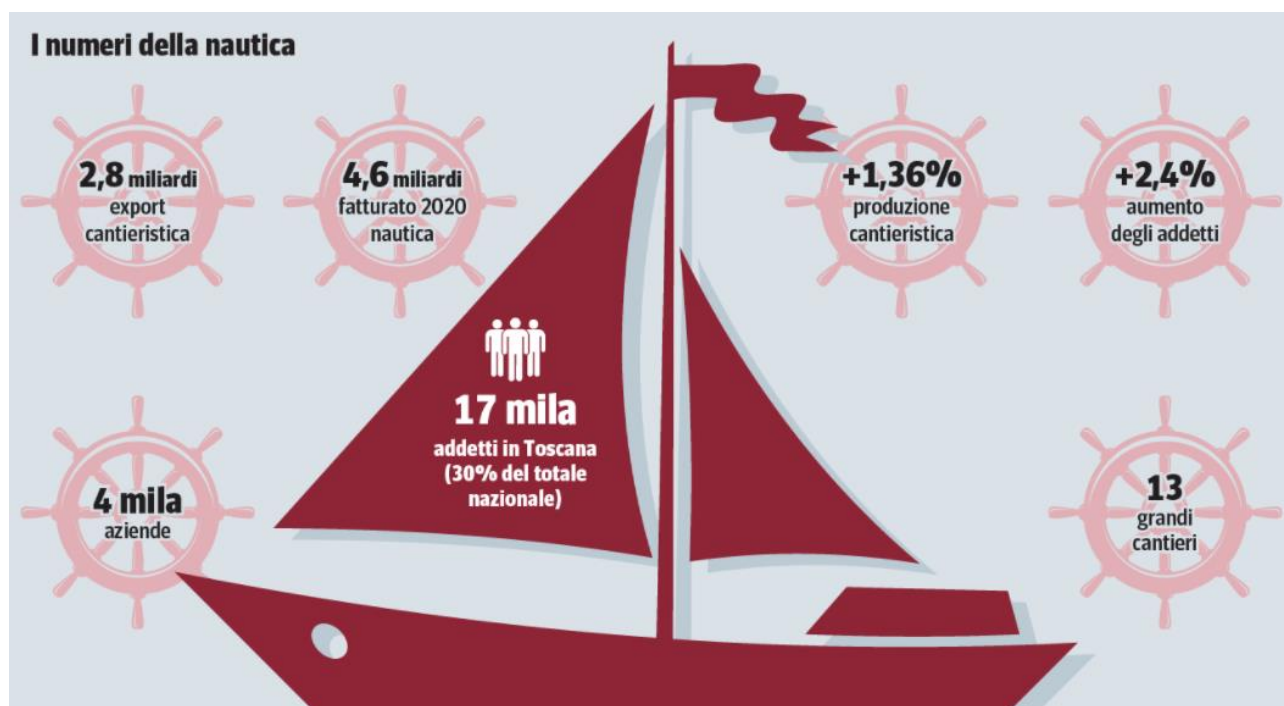
---

<sup>4</sup> Elaborazioni Navigo su dati Sistema Excelsior e Istat

In sintesi i dati occupazionali per il settore della nautica nel suo complesso appaiono in crescita e sono attese per i prossimi anni nuove assunzioni in modo particolare per le filiere produttive sia di nuove costruzioni sia soprattutto per il comparto del refit & repair. Le esigenze di nuove risorse nel settore trovano particolari difficoltà di reperimento per scarsa conoscenza del settore e inadeguata formazione e, in modo particolare, per una apparente scarsa attrattività del settore rispetto a chi cerca occupazione. Si evidenzia così un gap importante tra formazione di base e professionale e fabbisogni professionali delle imprese.

In Toscana nel principale distretto della cantieristica nautica nazionale si riscontrano gli stessi problemi nazionali e più volte nel corso delle analisi e dei monitoraggi realizzati nei progetti Italia Francia Marittimo, come MedNewJob sono state rilevate sia le esigenze delle imprese sia le difficoltà di reperimento.

La situazione specifica del distretto toscano è rappresentata dalla figura seguente dove appaiono i principali dati del settore a livello regionale. I dati rispecchiano la situazione a fine 2020 e non tengono conto quindi delle performance riscontrate nel corso del 2021, anno di incremento considerevole degli ordini e della produzione con un aumento tendenziale delle assunzioni pari a circa + 5% nella filiera produttiva.



## 4 Analisi del fabbisogni professionali e di competenze realizzata su un campione di aziende toscane

È stata realizzata da Navigo una ulteriore analisi di approfondimento dei temi descritti in precedenza negli scenari nazionali e internazionali per comprendere quali cambiamenti effettivi stanno coinvolgendo le aziende del settore ed il sistema di riconoscimento dei fabbisogni professionali e di competenze durante il periodo pandemico. A tale scopo è stata ripetuta l'analisi già somministrata ad un campione di aziende a fine 2019, ponendo domande sulle figure professionali più richieste e sui problemi di reperibilità sul mercato del lavoro di tali figure. La nomenclatura utilizzata per l'individuazione delle figure non rispecchia le descrizioni dei repertori e dell'atlante del lavoro ma rappresenta il lessico utilizzato dalle aziende nella ricerca di personale.

Le due fasi del monitoraggio hanno dapprima cercato di individuare le figure più ricercate e quelle meno reperibili sul mercato, poi quelle nuove o innovative da introdurre secondo le previsioni aziendali nei prossimi anni.

Durante YARE la più importante manifestazione internazionale di incontro tra comandanti e imprese sul tema del refit e dei servizi è stato possibile raccogliere e condividere opinioni, visioni e aspettative degli operatori, che fanno parte delle informazioni utilizzate e qui di seguito sintetizzate. In quell'occasione sono state intervistate 22 imprese della filiera nautica coinvolte sia nelle nuove costruzioni sia nel refit & repair, e 6 imprese di altri settori di servizi legati alla nautica ed al turismo nautico (porti turistici, agenzie di charter e di incoming).

I risultati della ricognizione dei profili più ricercati negli ultimi mesi e in una prospettiva futura è rappresentata dalla tabella seguente, che elenca le figure ricercate e le classifica per reperibilità e per importanza, sempre secondo le opinioni delle aziende intervistate.

**Tavola 1 – Risultati nuova analisi sui fabbisogni professionali della filiera nautica (nuova rilevazione settembre – ottobre 2021)**

AMBITI	PROFILI professionali più richiesti	Profili professionali più carenti, dal più critico al meno critico	Figure professionali nuove o emergenti
<b>CANTIERISTICA E RIPARAZIONI NAVALI</b>	Addetto verniciatura resinatura	1. Allestitore nautico	Tecnici commerciali e del marketing (richieste anche russo e cinese)
	Esperti logistica industriale	2. Falegname e tappeziere montatore di bordo	Tecnico per lo sviluppo di nuove tecnologie per il riciclo dei materiali
	Allestitori	3. Tecnico programmatore	Esperto IoT
	Falegnami e tappezzieri montatori di bordo	4. Saldatore	Tecnico della pianificazione, controllo di movimentazione e stoccaggio di magazzino
	Saldatori	5. Carpentiere	Tecnico sviluppatore software per la domotica
	Carpentieri in legno	6. Addetto verniciatura resinatura	

	Carpentieri in metallo	7. Esperto logistica industriale	
	Meccanici navali	8. Capo barca	
	Installatore/Manutentore di impianti elettrici, elettromeccanici, elettronici	9. Installatore/Manutentore di impianti elettrici, elettromeccanici, elettronici	
	Project manager		
	Capo barca		
	Ingegneri navali		
	Designer di interni navali		
	Tecnici programmatori		
	Progettisti motori e impianti		

Dai risultati della nuova ricognizione, appare più chiaro l'orientamento delle aziende della filiera, che nel 2019 e 2020 in corrispondenza dell'inizio dell'emergenza pandemica apparivano disorientate tra privilegiare comunque le figure tradizionali del ciclo produttivo in senso stretto e/o dedicarsi a rafforzare il sistema di competenze tecniche legate alla progettazione, ai sistemi e agli apparati. Oggi, in conseguenza dell'aumento della produzione e delle esigenze immediate di personale si privilegiano le figure più tradizionali, i mestieri tipici del settore, come allestitori, verniciatori e carpentieri. La figura professionale che ad oggi viene più volte richiamata nelle analisi è quella dell'"esperto di logistica industriale" considerata figura importante in una situazione di aumento degli ordini e carenza di spazi per la cantieristica sia del nuovo che del refit. Si segnala anche una caduta di importanza delle figure di middle management (project manager, capi barca, ...) e delle figure di management in generale (ingegneri, capi cantiere), dovuto principalmente all'esigenza di rafforzamento dei team di lavoro produttivo e operativo, come se il messaggio fosse "non c'è tempo per progettare e programmare, dobbiamo produrre".

In merito alla reperibilità delle figure ricercate, sembra confermato il fenomeno della carenza di candidature e di inadeguata preparazione, soprattutto per le figure più critiche che qui rappresentano anche quelle più tradizionali, come se ci si trovasse di fronte ad una caduta d'interesse da parte dei candidati ai mestieri di cantiere.

Importante notare come anche sul fronte dell'innovazione e delle prospettive di "nuove figure professionali" il campo sia più ristretto rispetto alla precedente analisi. Si può affermare che i possibili percorsi di innovazione riguardano nella fase attuale i processi produttivi e logistici e meno i servizi e le figure altamente tecnologiche.

Per il comparto del turismo e dei servizi per la nautica la situazione appare differente, con una accentuata differenza rispetto all'analisi precedente e con un elevato problema di reperibilità delle figure di base, come mostrato nella seguente tabella.

**Tavola 2 – Risultati nuova analisi sui fabbisogni professionali della filiera nautica-turistica (nuova rilevazione settembre – ottobre 2021)**

<b>AMBITI</b>	<b>PROFILI professionali più richiesti</b>	<b>Profili professionali più carenti</b>	<b>Figure professionali nuove o emergenti</b>
<b>TURISMO COSTIERO &amp; ATTIVITA' RICREATIVE SPORTIVE</b>	Camerieri	1. Camerieri	Accompagnatori in sicurezza di piccoli gruppi
	Concierge	2. Concierge	Organizzatori viaggi in sicurezza sanitaria
	Bagnini e professioni assimilate	3. Bagnini e professioni assimilate	
	Autisti	4. Autisti	
	Accompagnatori e guide	5. Accompagnatori e guide	
	Istruttori di sport acquatici	6. Skipper	
	Skipper		
	Cuoco di bordo		
	Addetto organizzazione charter		
	Addetto ufficio porto turistico		
	Organizzatori dell'offerta turistica		
	Organizzatori di tour culturali e ambientali		

Il cambiamento rispetto all'analisi condotta all'inizio del Covid appare qui evidente: le figure più ricercate sono quelle di base (camerieri, concierge, bagnini), con una estrema difficoltà di reperimento: alcune aziende ed i rappresentanti delle categorie balneari hanno per la prima volta nella stagione estiva 2021 incontrato problemi di reperibilità degli stagionali con evidenti problemi di servizio al cliente.

Le figure tradizionali nel post-Covid, così sembrava definirsi l'estate 2021, hanno preferito rinunciare ad un lavoro stagionale e porsi in attesa dell'evoluzione effettiva dei contagi e della pandemia, come sembra risultare dai dati nazionali rilevati dal Sistema Excelsior e confermati dall'analisi sul campo.

La fase successiva di analisi ha approfondito il tema delle competenze ricercate dalle aziende in merito alle figure più importanti e/o carenti, riformulando il questionario adottato nella prima indagine del 2019-2020. Il questionario era collegato direttamente ai profili dichiarati importanti, ossia ricercati, e carenti ponendo domande a risposta chiusa sulla seguente lista di opzioni:



- a) Capacità di analizzare le interdipendenze tra tutte le componenti del "sistema" barca e del suo ciclo di vita (nuova costruzione, refit, ormeggi in porto, entertainment, ...)
- b) Conoscenza del settore/filiera e dei processi di lavoro
- c) Conoscenze tecniche specifiche richieste al ruolo (informatiche, tecnologiche, normative, amministrative) .....
- d) Capacità di programmazione del lavoro
- e) Capacità di utilizzare attrezzature e strumenti di lavoro in autonomia
- f) Possesso di patentini e/o attestati specifici
- g) Conoscere e saper applicare le normative sulla sicurezza del lavoro e la riduzione dei contagi
- h) Saper lavorare in team
- i) Saper gestire altre persone, insegnando il mestiere e aiutandone l'inserimento lavorativo
- j) Sapersi relazionare con il cliente, anche in lingua straniera

Rispetto all'analisi dell'anno precedente sono state inserite nuove competenze relative alla gestione delle persone ed alla sicurezza e salute sul lavoro.

Le risposte sono state le seguenti:

	<b>Competenze richieste</b>	<b>Conoscenze richieste</b>	<b>Competenze carenti</b>	<b>Conoscenze carenti</b>
<b>Allestitore</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Capacità di analizzare le interdipendenze tra tutte le componenti del "sistema" barca</li> <li>• Capacità di programmazione del lavoro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conoscenza del settore/filiera e dei processi di lavoro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Capacità di analizzare le interdipendenze</li> <li>• Capacità di utilizzare attrezzature e strumenti di lavoro in autonomia</li> <li>• Lavoro in team</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conoscenza del settore</li> </ul>
<b>Addetto verniciatura</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Capacità di programmazione del lavoro</li> <li>• Conoscenza del settore/filiera e dei processi di lavoro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tecniche applicative</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conoscenza del settore/filiera e dei processi di lavoro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conoscenza materiali e prodotti di verniciatura</li> </ul>
<b>Capo barca</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Capacità di programmazione del lavoro</li> <li>• Saper gestire altre persone,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Project management</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Saper gestire persone</li> <li>• Operare come surveyor del cliente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Saper gestire altre persone, insegnando il mestiere</li> </ul>

	insegnando il mestiere <ul style="list-style-type: none"> <li>• Operare come surveyor lato cliente</li> </ul>			
<b>Esperto della logistica di cantiere</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Capacità di analizzare le interdipendenze tra tutte le componenti del "sistema" barca</li> <li>• Capacità di programmazione del lavoro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tecniche di programmazione</li> <li>• Tecniche di gestione aree demaniali e portuali</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Capacità di analizzare le interdipendenze</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tecniche di gestione aree demaniali e portuali</li> </ul>
<b>Addetto all'accoglienza del porto</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sapersi relazionare con il cliente, anche in lingua straniera</li> <li>• Conoscere e saper applicare le normative sulla sicurezza del lavoro e la riduzione dei contagi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conoscenza del settore</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conoscere e saper applicare le normative sulla sicurezza del lavoro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conoscenza del settore</li> <li>• Conoscenza normativa</li> <li>• Lingue</li> </ul>

I risultati dell'analisi confermano quanto espresso sulle figure professionali, ossia che il settore negli ultimi mesi appare concentrato a risolvere i gap di produttività ed a rafforzare le competenze legate principalmente a svolgere con efficienza e qualità i lavori favorendo il lavoro in team e l'applicazione delle norme sulla sicurezza del lavoro.

Appare, ed è citata da quasi tutti gli intervistati, un nuovo fabbisogno professionale legato alla **capacità di "tutorship" da parte delle figure più esperte o responsabili**. Per il profilo del Capo Barca appare subito evidenziata tra le competenze richieste e considerate carenti, ma anche per altre figure si chiede questa capacità per favorire l'inserimento lavorativo di nuovi assunti.

Altro elemento importante è la corretta definizione di un profilo professionale in parte nuovo per questo settore, ossia il **tecnico della logistica di cantiere**, figura che si è cercato di approfondire con interviste dirette alle imprese che hanno inserito, o che intendono farlo, figure professionali da loro stesse così definite come "esperti di logistica industriale".

L'esigenza di tale profilo è determinata dalla situazione attuale che vede i cantieri con ordini da completare e nuovi progetti da attivare per le nuove costruzioni e, per il comparto del refit, da una generale carenza di aree e spazi di lavoro rispetto alla crescente domanda di lavori e di interventi di riallestimento. La figura deve avere conoscenze in termini di processi di lavoro per garantire una capacità di programmazione del layout di cantiere man mano che la commessa di costruzione o di

riallestimento avanza, garantendo la disponibilità del materiale necessario nei tempi giusti ed al posto giusto per ridurre le diseconomie di processo durante la commessa. Inoltre, deve avere capacità e conoscenze tecniche ed amministrative per affrontare le problematiche legate alla gestione ed all'attrezzaggio delle aree di cantiere, rispetto alla situazione delle aree demaniali marittime ed al rispetto di tutte le norme di raccolta e trattamento delle acque reflue. Si tratta per le aziende intervistate di una figura polivalente con una ampia conoscenza tecnica sui sistemi di movimentazione e sollevamento degli yacht, sul sistema di stabilizzazione dello scafo a terra (taccaggio e impalcatura) e conoscenze legali ed amministrative in tema ambientale e demaniale marittimo.

Tale figura professionale corrisponde in Regione Toscana ad un Responsabile delle attività di pianificazione, programmazione e controllo del processo produttivo, secondo il repertorio regionale, ma con una elevata specializzazione nel settore nautico e navale sia dal punto di vista dei processi di movimentazione e sollevamento, sia dal punto di vista amministrativo e legale.

#### **4.1 Fabbisogni formativi del settore**

In base ai risultati emersi dal presente report, sia nella parte generale sull'analisi del settore nautico e del turismo marittimo in epoca Covid, sia in base alle risultanze delle analisi sul campo, è possibile aggiornare i fabbisogni formativi del settore in termini sia di formazione continua che di formazione in ingresso per le nuove assunzioni, che appaiono probabili e già previste e programmate dalle aziende del comparto cantieristico, in particolare relativo al refit & repair.

I cantieri di nuove costruzioni sono attualmente impegnati nel programmare le commesse e gestire gli ordini nel modo migliore per rispettare requisiti tecnici e qualitativi e tempi di consegna con un portafoglio ordini inaspettato. Sono alla ricerca di figure professionali di base per rafforzare la filiera di subfornitura dell'allestimento degli Yacht. Dal punto di vista strategico i principali cantieri italiani ed esteri di nuovi yacht stanno organizzando i servizi di post sales, manutenzione e refit e su tali nuove attività per questa tipologia sono alla ricerca di tutte le figure professionali di mestiere nella verniciatura, manutenzione impianti e riallestimento yacht.

Si richiede in particolare alle figure base del processo produttivo una maggiore e migliore conoscenza delle modalità di lavoro su una commessa complessa come quella di un superyacht: significa saper individuare durante le varie fasi di montaggio o riallestimento come interfacciarsi con le altre figure professionali coinvolte, come programmare al meglio il proprio lavoro in combinazione con le altre attività collegate, oltre alla conoscenza dei materiali nuovi e delle modalità di trattamento degli stessi. Per tali figure il cambiamento è determinato dalla capacità di combinare le competenze soft richieste, come il lavoro in team, la capacità di programmazione e di comunicazione tecnica e operativa, con le conoscenze tecniche di base e quelle relative alle normative e procedure per sicurezza, tutela ambientale e qualità.

#### **4.2 Formazione iniziale e attrattività del settore per giovani disoccupati**

Un elemento trasversale che le aziende e l'intero settore lamentano nelle fasi di selezione e recruiting anche di figure tradizionali è la conoscenza limitata del settore, che rappresenta una criticità importante in tutte le fasi della selezione e dell'inserimento lavorativo e deve essere risolto

con opportuna formazione iniziale, che nelle aree costiere del Paese dovrebbe approfondire per i percorsi tecnico professionali i temi chiave dell'economia marittima e delle tecniche di base della costruzione e manutenzione di navi e yacht. La cultura generale del Paese è ancora orientata su tre elementi che allontanano giovani e disoccupati dal settore:

- la costruzione e manutenzione nautica è interpretata come un comparto produttivo dove prevale l'artigianalità e la manualità, tale paradigma è vero ma è molto cambiato rispetto al passato ed alla visione generale. Le attività produttive sono guidate da procedure, tecniche e processi programmati e pianificati e in totale sicurezza. Un superyacht è una nave e come tale deve essere conosciuta come oggetto e studiata come modello di produzione;
- la nautica è un settore composto da svariate professionalità, spesso inserite in altri settori dell'economia e sviluppate dal punto di vista formativo con logiche slegate dalla risorsa mare e dalle infrastrutture che ne determinano la fruizione. Il turismo è studiato in formazione iniziale come sistema legato alla ristorazione e alloggio, con pochi riferimenti a tecniche e strumenti per le attività legate al turismo nautico;
- la nautica è considerata un settore pleasure per pochi, non interessa ai giovani dedicarsi a un'attività specifica con poche possibilità di crescita professionale. Non è più vero, l'innovazione, la tutela ambientale e la logica della gestione del ciclo di vita dello yacht richiedono continui aggiornamenti validi anche per altri settori produttivi;
- altra visione comune che viene spesso trasmessa nella formazione iniziale è che la nautica non sviluppa innovazione e non viene coinvolta dal processo generale di Industry 4.0. Anche questo aspetto non corrisponde alla realtà, il settore sviluppa innovazione per i materiali costruttivi, le propulsioni, i sistemi di progettazione e la robotica, oltre alla informatizzazione dei servizi. Tra i fabbisogni delle imprese appare infatti l'esigenza di sviluppatori e programmatori software per reti e sviluppo integrato di soluzioni per la sicurezza e la produttività.

I punti sopra indicati dimostrano la necessità, citata ed evidenziata anche dal dossier ANPAL Excelsior sulla Blue Economy, di una programmazione specifica sull'economia del mare nella formazione tecnico professionale iniziale.<sup>5</sup>

### **4.3 Formazione continua: nuovi fabbisogni di aggiornamento per le imprese**

In merito alla formazione continua, valutata qui come ulteriore necessità di aggiornamento in qualche modo indotta anche dagli effetti della pandemia, le conoscenze e le nuove competenze richieste riguardano, per i diversi comparti e i profili professionali individuati e analizzati i seguenti punti.

1. Aggiornamento tecnico su nuovi materiali e nuove tecnologie per la sostenibilità, la sicurezza ed il miglioramento di tutti i processi di allestimento o riallestimento dello yacht;

---

<sup>5</sup> Economia del mare e Green Deal – Unioncamere Anpal 2020

2. Formazione all'utilizzo degli strumenti software di progettazione integrata alle commesse di produzione;
3. Formazione di aggiornamento sulle tecniche e gli strumenti di logistica industriale per il miglioramento del lay out di cantiere
4. Formazione per Service Manager della nautica orientata alla conoscenza della normativa e delle tecniche di programmazione dei servizi di accompagnamento e gestione degli equipaggi e del personale di bordo
5. Formazione di approfondimento sulle tecniche e gli strumenti informativi per la gestione del ciclo di vita dello yacht (rotte, refitting, manutenzione, rifornimenti e bunkeraggio, strumentazione di bordo)
6. Formazione su competenze relazionali per le figure di responsabilità che possono assumere ruoli specifici lato cantiere e/o lato cliente (Capo barca, Surveyor)
7. Sviluppo di competenze trasversali sulla gestione di team integrati tra subfornitori e cantiere e tra squadre di lavoro miste
8. Sviluppo di competenze di tutorship e formazione sul campo per i capi barca e i capi squadra.

I contenuti formativi qui rappresentati sono indicazioni di massima da articolare in corsi e percorsi di formazione per gli occupati, ma sono da inserire anche nei corsi per disoccupati relativi alle varie figure professionali a cui si riferiscono.

## 5 Conclusioni

Il settore della nautica è in fermento positivo e, in alcuni comparti come il charter con tutti i servizi connessi, la vendita di yacht usati ed il refit & repair è possibile affermare che l'emergenza pandemica abbia influito su nuovi modelli d'acquisto e nuove esigenze del mercato favorendo al contempo un aumento della domanda. Le previsioni occupazionali sono alimentate da tali fenomeni e consentono di prospettare un nuovo ruolo della formazione a tutti i livelli per accompagnare il percorso di crescita della flotta mondiale e la centralità del Mediterraneo nelle scelte degli armatori.

In conseguenza di tale situazione si propongono alcuni spunti, già in parte sperimentati durante le azioni sviluppate per il progetto MedNewJob:

- Condividere tra le Regioni e i Paesi del partenariato i modelli di competenze per le principali figure professionali in modo da consentire di progettare in modo modulare la formazione, sia per disoccupati che per occupati, e rendere possibili percorsi formativi organizzati da più regioni e più paesi frontalieri. Una migliore condivisione a livello marittimo consente l'impiego delle figure professionali in ambiti e paesi differenti e la condivisione di moduli formativi intersvcambiabili.
- Per semplificare e favorire la necessaria migliore focalizzazione della formazione professionale e continua nel settore della nautica e della Blue Economy in generale si ritiene

ancora una volta necessario dotare il settore di una sua specifica categoria nei repertori regionali e nell'Atlante Nazionale del Lavoro in modo da consentire un migliore e più specifico coordinamento delle azioni di sviluppo professionale sui territori costieri. Le figure professionali della nautica e il settore marittimo sono presenti in vari "settori" e difficilmente riconducibili ad un unico sistema di classificazione. Ciò rende difficile programmare percorsi integrati per figure che spesso dovranno avere una base di conoscenza comune e operare sul campo in stretta sinergia. Si propone quindi di **creare un settore ad hoc nei repertori regionali** nel quale far confluire le figure specifiche del settore, altrimenti disperse non identificabili facilmente.

- Inoltre, anche in conseguenza della dinamicità del settore, nascono frequentemente nuovi fabbisogni formativi, che si traducono solo parzialmente in "nuove figure professionali", che per essere classificate ed approvate per l'inserimento nei repertori sono soggette a procedure lunghe e complesse, ma che più frequentemente richiedono un migliore allineamento dell'offerta formativa con gli osservatori e le analisi periodiche sul settore. È necessario favorire un migliore raccordo tra le analisi dei fabbisogni e le proposte formative, per facilitare i processi di reperimento delle competenze necessarie, attraverso un **sistema di comunicazione e scambio tra le imprese della nautica di tutte le categorie (industria, artigianato, commercio e servizi)**.