

Roberto Perocchio: il futuro della nautica fra visione e sistema

Intervista di Patrizia Lupi



Dopo un decennio complesso, la portualità turistica italiana attraversa una fase di consolidata ripresa. I dati di Assomarinas registrano il quinto anno consecutivo di crescita del giro d'affari; la cantieristica toscana guida il segmento dei grandi yacht; l'Arcipelago Toscano si conferma piattaforma naturale del Mediterraneo occidentale. Ne parliamo con Roberto Perocchio, presidente di Assomarinas.

Presidente Perocchio, negli ultimi anni la nautica italiana sembra aver ritrovato slancio. Qual è oggi lo stato di salute del comparto e quali sono le dinamiche che lo stanno guidando?

Dopo la crisi lunga e strutturale che ha segnato il periodo 2010-2020, la portualità turistica italiana ha avviato una ripresa costante a partire dal 2021. I nostri dati parlano chiaro: +7% nel 2021, +5% nel 2022, +3% nel 2023. Nel 2025 gli ormeggi stanziali sono cresciuti del 2,3% e i transiti del 3,5%, con previsioni analoghe per il 2026.

Il ritorno al mare è stato favorito da una rinnovata domanda di esperienze all'aria aperta, ma anche da fattori strutturali: il buon andamento dell'usato, il refitting, l'incremento delle flotte charter e la crescita del segmento oltre i 30 metri. Oggi circa 2.000 unità sopra i 30 metri navigano stabilmente lungo le coste italiane, con permanenze anche invernali. È questo il segmento che sostiene maggiormente l'economia dei Marina, insieme alla progressiva trasformazione gestionale dei porti turistici: meno operazione immobiliare, più infrastruttura di servizio di lungo periodo.

Se guardiamo alla Toscana, quale ruolo riveste nel sistema nautico nazionale, anche in relazione alla cantieristica?

La Toscana rappresenta uno dei poli strategici del Mediterraneo. Secondo i dati regionali, circa l'80% dei grandi yacht prodotti in Italia nasce nei cantieri toscani. Il triangolo Viareggio-Carrara-La Spezia è un distretto industriale integrato di livello mondiale, con competenze che spaziano dalla progettazione al design, dal refit all'innovazione tecnologica.

Eventi come la Tuscany Yachting Week consolidano questa identità sistemica: non solo esposizione, ma filiera, formazione, internazionalizzazione. Il valore aggiunto non è soltanto produttivo, ma occupazionale e tecnologico. La Toscana, inoltre, sta investendo nella riconversione di spazi portuali e nel potenziamento infrastrutturale, elemento essenziale per sostenere la crescita della flotta internazionale.

In questo scenario, quale peso ha il turismo nautico nell'Arcipelago Toscano? E quali sono i numeri delle presenze, estive e annuali?

L'Arcipelago Toscano è una piattaforma naturale per il turismo nautico del Tirreno. Le isole intercettano una quota significativa dei transiti estivi del Mediterraneo occidentale. Nel periodo giugno-settembre si registrano mediamente oltre 250.000 movimenti nautici tra ormeggi, transiti e campi boe nelle isole toscane, con picchi concentrati tra luglio e agosto. Su base annuale, considerando soste, servizi portuali, rimessaggi e manutenzioni, si superano le 400.000 presenze nautiche distribuite lungo l'intero arco dell'anno.

L'elemento interessante è la progressiva estensione stagionale: il segmento dei superyacht e del charter di fascia alta mantiene flussi attivi anche nei mesi primaverili e autunnali, contribuendo alla destagionalizzazione. Per isole come l'Elba, Capraia e Giglio, il turismo nautico rappresenta una componente strutturale dell'economia locale, con effetti moltiplicativi su ristorazione, servizi tecnici, approvvigionamento, cantieristica minore.

La Darsena Medicea
a Portoferraio



©Francesco Lascialfari

Il nuovo Coordinamento "Marine Isola d'Elba" rappresenta un cambio di passo. Che valore attribuisce a questa iniziativa?

Lo considero un passaggio strategico. La frammentazione è sempre stata uno dei limiti competitivi delle realtà insulari. Il Coordinamento Marine Isola d'Elba introduce una governance unitaria: brand comune, standard condivisi, digitalizzazione dei servizi, eco-ormeggi, formazione.

Un'isola che si presenta come sistema integrato è più attrattiva per il diportismo internazionale. Inoltre, la sostenibilità ambientale - carburanti alternativi, elettrificazione, gestione efficiente dei rifiuti - diventa elemento competitivo, non solo etico. Questo modello può diventare un benchmark mediterraneo.

Guardando al futuro: quali prospettive di sviluppo intravede nel breve e medio periodo? E quali opportunità per i giovani toscani ed elbani?

Nel breve periodo prevediamo un consolidamento della crescita, con un leggero rallentamento fisiologico ma senza inversioni di tendenza. Sono in costruzione circa 10.000 nuovi posti barca in Italia, segno di rinnovata fiducia degli investitori.

Nel medio periodo la sfida sarà infrastrutturale e normativa: revisione del DPR 509/1997, competitività fiscale, certezza delle concessioni.

Sul fronte occupazionale, la blue economy offre prospettive concrete. Parliamo di tecnici per i Marina, operatori portuali, esperti di manutenzione elettrica e ibrida, professionisti del refit, figure legate alla digitalizzazione dei servizi nautici. Per territori come l'Elba, la formazione tecnica specializzata può rappresentare un argine allo spopolamento giovanile. Le competenze nautiche sono oggi richieste a livello internazionale: investire su questo significa offrire lavoro qualificato e stabile.

La nautica minore in Toscana

(Sintesi del rapporto IRPET-CNR)

La Toscana dispone di una delle più articolate infrastrutture per la nautica minore del Mediterraneo italiano. Il censimento condotto da IRPET e CNR sui 34 comuni costieri restituisce una fotografia dettagliata di un comparto spesso invisibile ma strutturalmente rilevante per l'economia locale.

Sono state rilevate 53 infrastrutture dedicate alla nautica sotto i 10 metri, per una capacità complessiva di circa 4.930 ormeggi, così distribuiti: 62% pontili - 25% campi boe - 13% rimessaggi a secco.

La distribuzione territoriale è eterogenea: Rosignano Marittimo, Scarlino e Monte Argentario concentrano oltre un terzo degli ormeggi complessivi, mentre realtà insulari come Rio, Portoferraio e Capoliveri mostrano una pluralità di micro-infrastrutture diffuse.

Il rapporto evidenzia come la nautica minore svolga una doppia funzione. Quella di bene pubblico locale, quando prevalentemente utilizzata da residenti, circoli velici, associazioni di pesca sportiva e scuole nautiche e quella di Investimento turistico diffuso, quando intercetta seconde case e flussi diportistici estivi.

La filiera generata comprende, rimessaggi e manutenzione, piccola cantieristica, servizi tecnici specializzati, noleggio e charter leggero, ristorazione e commercio di prossimità. Si tratta in larga parte di micro-imprese radicate nel territorio, che producono un impatto economico significativo soprattutto nei comuni meno caratterizzati dal turismo di fascia alta. Il dato strategico non è solo quantitativo: la nautica minore contribuisce alla costruzione dell'identità marittima dei territori e rappresenta uno strumento di sviluppo locale nei contesti costieri minori.



©Paolo Calcara

After a decade of instability (2010–2020), the Italian tourist port sector has entered a phase of solid and steady recovery. Assomarinas data confirms continuous turnover growth since 2021; 2025 saw an increase in both permanent moorings (+2.3%) and transits (+3.5%), with equally positive forecasts projected for 2026.

This sector's momentum is driven not only by the demand for outdoor experiences but by specific structural factors: the dynamism of the used market and refitting services; the expansion of charter fleets; the boom in the superyacht segment (vessels over 30 meters).

Today, approximately 2,000 large units sail consistently along the Italian coast even during winter.

This shift is moving the port management model away from simple real estate operations toward long-term service infrastructures.

In this scenario, Tuscany emerges as a strategic global hub: approximately 80% of Italy's large yachts are built in the Viareggio-Carrara-La Spezia district. This leadership extends beyond production to an entire ecosystem integrating design, technological innovation, and vocational training, supported by industry events and investments in port infrastructure redevelopment.

The Tuscan Archipelago remains the heart of the Tyrrhenian Sea, boasting over 400,000 annual nautical visits. A significant trend is the progressive seasonal extension: thanks to superyachts and high-end charters, flows remain active during spring and autumn.

For islands like Elba, Capraia, and Giglio, nautical tourism has become an economic pillar with direct multiplier effects on catering, technical services, and local supply chains.

In terms of employment, the blue economy offers concrete prospects. We are talking about marina technicians, port operators, maintenance and refit experts, and specialists in the digitalization of nautical services. For areas such as Elba, specialized technical training can stem the tide of young people leaving the island. Nautical skills are now in demand internationally: investing in this means offering qualified, stable employment.

Die italienischen Häfen haben stille Jahre erlebt. Zwischen 2010 und 2020 schien vielerorts eine gewisse Müdigkeit über den Marinas zu liegen – leere Liegeplätze, vorsichtige Investitionen, ein Sektor im Wartestand. Seit 2021 zeichnet sich entlang der Küsten eine neue Bewegung ab: leise zunächst, dann zunehmend sichtbar. Die Zahlen von Assomarinas sprechen von Wachstum, von steigenden Umsätzen, von mehr Dauerliegeplätzen (+2,3%) und mehr Durchreisenden (+3,5 %). Boote bleiben länger liegen, Routen werden wieder geplant, Häfen werden erneut zu Ausgangspunkten – nicht nur für Reisen, insgesamt zeichnet sich ein wirtschaftlicher Aufschwung ab. Der Aufschwung der Branche wird nicht nur durch die Nachfrage nach Outdoor-Erlebnissen vorangetrieben, sondern durch präzise strukturelle Faktoren. Boote wechseln häufiger den Besitzer und werden aufwendig modernisiert. Charterflotten wachsen und machen das Meer einer neuen Generation zugänglich. Gleichzeitig hat sich ein Segment etabliert, das die Maßstäbe verschiebt: die Superyachten. Mehr als 2.000 dieser großen Einheiten bewegen sich heute nahezu ganzjährig entlang der italienischen Küsten – selbst in den Wintermonaten, in denen früher Ruhe einkehrte. Mit ihnen verändert sich auch die Rolle der Häfen. Sie sind nicht länger bloß Orte zum Anlegen, sondern komplexe Dienstleistungsräume geworden: Werkstätten, Logistikzentren, Treffpunkte internationaler Crews, technische Knotenpunkte einer globalisierten maritimen Wirtschaft.

In diesem neuen Gleichgewicht nimmt die Toskana eine besondere Stellung ein. Zwischen Viareggio, Carrara und La Spezia entsteht ein Großteil der italienischen Megayachten – ein industrieller Gürtel, der zugleich Handwerkstradition, Ingenieurskunst und ästhetische Kultur vereint. Hier wird nicht nur gebaut. Hier wird entworfen, getestet, ausgebildet, weitergedacht. Werften, Designer, Zulieferer und Ausbildungsstätten bilden ein dichtes Netzwerk, das Meer und Land miteinander verbindet. Die Häfen werden modernisiert, ehemalige Industrieflächen verwandeln sich in offene maritime Räume.

Die Toskana wirkt dabei weniger wie ein Produktionsstandort als wie eine Landschaft, in der sich Technik und Lebensgefühl begegnen.

I costi dell'insularità: il caso Elba

(Rapporto IRPET)

L'analisi IRPET sui costi dell'insularità evidenzia come l'Isola d'Elba presenti uno svantaggio strutturale legato alla condizione geografica. L'insularità incide su: costi logistici e di trasporto per imprese e residenti; maggiori oneri di approvvigionamento merci; dipendenza dalla continuità marittima; maggiore esposizione alla stagionalità economica

Le imprese elbane sostengono costi di trasporto significativamente superiori rispetto alle analoghe realtà della costa continentale, con impatti su competitività e marginalità. Il sistema economico elbano è fortemente concentrato nel turismo estivo. Questo comporta:

Una elevata variabilità occupazionale; una pressione infrastrutturale nei mesi centrali, una ridotta stabilità reddituale nel periodo invernale

Il rapporto sottolinea tuttavia un elemento chiave: la presenza di comparti legati alla blue economy – nautica, servizi portuali, manutenzione, logistica marittima – rappresenta una possibile leva di riequilibrio. In questo quadro, il potenziamento della filiera nautica, inclusa la nautica minore, può contribuire a estendere la stagione operativa; rafforzare occupazione tecnica qualificata; ridurre la dipendenza esclusiva dal turismo balneare.

L'Elba non è soltanto una destinazione, ma un sistema economico insulare che richiede politiche differenziate e strumenti di compensazione strutturale.



©Francesco Lascialfari