

# AUSSEN WIRTSCHAFT BRANCHENREPORT ITALIEN

Maritime Industry

BRANCHE UND MARKTSITUATION  
KONKURRENZSITUATION  
TRENDS UND ENTWICKLUNGEN  
CHANCEN FÜR ÖSTERREICHISCHE UNTERNEHMEN

AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER MAILAND  
SEPTEMBER 2022



Unser vollständiges Angebot zum Thema **Maritime Industry** (Veranstaltungen, Publikationen, Schlagzeilen etc.) finden Sie unter [wko.at/aussenwirtschaft/maritimeindustry](http://wko.at/aussenwirtschaft/maritimeindustry).

Eine Information des

AußenwirtschaftsCenters **Mailand**/AußenwirtschaftsBüros **Padua**

**Wirtschaftsdelegierte**

**Mag. Gudrun Hager**

T +39 02 87 90 911

E [mailand@wko.at](mailto:mailand@wko.at)

W [wko.at/aussenwirtschaft/it](http://wko.at/aussenwirtschaft/it)

 [fb.com/aussenwirtschaft](https://fb.com/aussenwirtschaft)

 [twitter.com/wko\\_aw](https://twitter.com/wko_aw)

 [linkedin.com/company/aussenwirtschaft-austria](https://linkedin.com/company/aussenwirtschaft-austria)

 [youtube.com/aussenwirtschaft](https://youtube.com/aussenwirtschaft)

 [flickr.com/aussenwirtschaftaustria](https://flickr.com/aussenwirtschaftaustria)

**blog** [www.austria-ist-ueberall.at](http://www.austria-ist-ueberall.at)

Dieser Branchenreport wurde im Rahmen der Internationalisierungsoffensive **go-international**, einer gemeinsamen Initiative des Bundesministeriums für Arbeit und Wirtschaft und der Wirtschaftskammer Österreich, erstellt.

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte, insbesondere die Rechte der Verbreitung, der Vervielfältigung, der Übersetzung, des Nachdrucks und die Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege durch Fotokopie, Mikrofilm oder andere elektronische Verfahren sowie der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA vorbehalten. Die Wiedergabe mit Quellenangabe ist vorbehaltlich anders lautender Bestimmungen gestattet.

Es wird darauf hingewiesen, dass alle Angaben trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA ausgeschlossen ist.

Darüber hinaus ist jede gewerbliche Nutzung dieses Werkes der Wirtschaftskammer Österreich – AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA vorbehalten.

© AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA DER WKÖ

Offenlegung nach § 25 Mediengesetz i.d.g.F.

Herausgeber, Medieninhaber (Verleger) und Hersteller:  
WIRTSCHAFTSKAMMER ÖSTERREICH / AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA  
Wiedner Hauptstraße 63, 1045 Wien

Redaktion: AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER MAILAND, T +39 02 87 90 911, F +39 02 87 73 19

E [mailand@wko.at](mailto:mailand@wko.at), W [wko.at/aussenwirtschaft/it](http://wko.at/aussenwirtschaft/it)

## Inhalt

<b>1. BRANCHE UND MARKTSITUATION .....</b>	<b>4</b>
1.1. Die italienische Yacht- und Schiffbauindustrie .....	4
1.2. Die Gesamtheit der italienischen Wasserfahrzeuge .....	7
1.3. Italiens Häfen .....	8
1.4. Italienische Kleinhäfen und Marinas .....	12
1.5. Nautisches Leasing .....	13
1.6. Bootsführerscheine in Italien .....	13
1.7. Italienische Kompetenzzentren der maritimen Industrie .....	14
<b>2. KONKURRENZSITUATION .....</b>	<b>15</b>
2.1. Schiffbauunternehmen .....	15
2.2. Yachtbauunternehmen .....	16
2.3. Seetransportunternehmen .....	17
2.4. Hafenbauunternehmen .....	18
2.5. Kreuzfahrtunternehmen .....	18
2.6. Spezielle Unternehmen .....	18
<b>3. TRENDS UND ENTWICKLUNGEN .....</b>	<b>19</b>
3.1. Ökologische Herausforderungen für die Yachtbauindustrie .....	20
3.2. Schiffsrecycling .....	20
<b>4. CHANCEN FÜR ÖSTERREICHISCHE UNTERNEHMEN .....</b>	<b>21</b>
4.1. Weiterführende Informationen und Internetlinks .....	22

# 1. Branche und Marktsituation

## 1.1. Die italienische Yacht- und Schiffbauindustrie

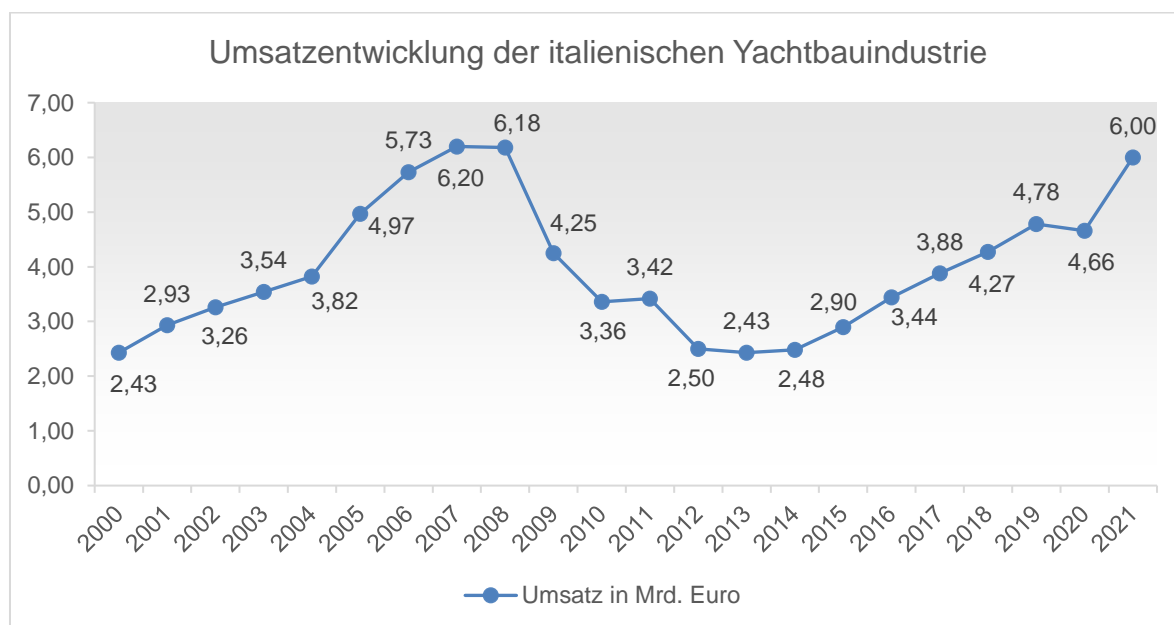
Österreichs zweitwichtigster Handelspartner bietet nicht nur aufgrund der geografischen Nähe interessante Geschäftschancen. Italien zählt zu den acht größten Volkswirtschaften der Welt und verfügt über einen vielfältigen und kaufkräftigen Binnenmarkt mit rund 59 Mio. Einwohnern. Das Wirtschaftswachstum des „Land des Jahres 2021“ (The Economist) ist mit 6,6 % das stärkste seit 45 Jahren und die Investitionstätigkeiten sowie die Exporte legten 2021 im zweistelligen Bereich zu. Selbstverständlich spielt die maritime Industrie in Italien eine wichtige Rolle und die Bedeutung dieser Branche für die italienische Industrie und ihre Wettbewerbsfähigkeit auf globaler Ebene ist unbestritten. Umgeben vom Ligurischen, Tyrrhenischen, Ionischen und Adriatischen Meer verfügen 15 der 20 italienischen Regionen über einen direkten Zugang zum Meer. Zudem finden sich auf der Halbinsel zahlreiche Seen und Flüsse.

### Die globale Yachtbauindustrie 2021

Die Yachtbau-Industrie hielt dem Abschwung durch Covid im Vergleich zu anderen Sektoren der Luxusbranche generell besser stand, da das Sicherheitsbewusstsein zu einer Verlagerung hin zu intimen Reiseerlebnissen führte.

Die globale Yachtbranche erlitt zwar in der ersten Hälfte des Jahres 2020 einen starken Rückgang, erholte sich aber in der Sommersaison. Insgesamt waren die meisten Unternehmen in der Lage, Auftragsstornierungen zu kompensieren und das Gesamtjahr 2020 auf dem Niveau von 2019 abzuschließen. Einige Werften konnten ihre Auslieferungen sogar steigern.<sup>1</sup> Dementsprechend wuchs der weltweite Yachtmarkt im Jahr 2020 um 1-2 %, während der Sektor der Luxusgüter im Durchschnitt um 20 % zurückging. 2021 setzte sich das Wachstum mit einem nominalen Wachstum von 11 % im Vergleich zum Vorjahr (+8 % reales Wachstum) fort, entsprechend einem Gesamtwert von fast 25 Mrd. Euro.<sup>2</sup>

### Die italienische Yachtbauindustrie 2021



Quelle: Confindustria Nautica (Italienischer Fachverband der nautischen Industrie)

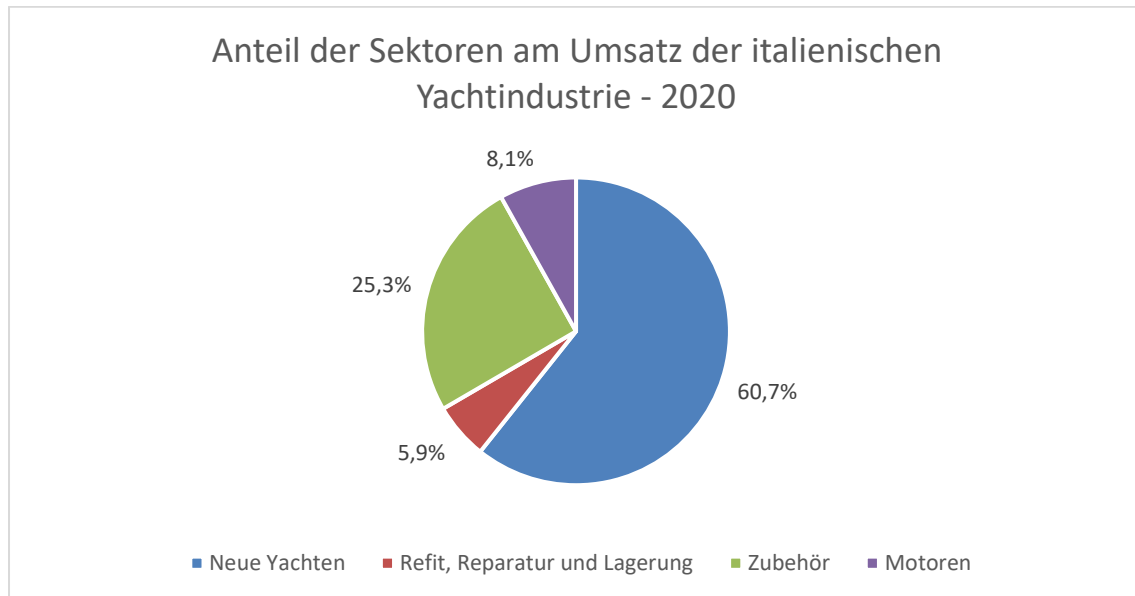
<sup>1</sup> Globale Umfrage über privates Beteiligungskapital und Investoren in der Mode- und Luxusbranche 2021 - Deloitte

<sup>2</sup> Der italienische Yachtbaumarkt ist resistent gegenüber Covid-19 - Deloitte

Auch die italienische Yachtindustrie zeigte sich resistent und verbuchte 2021 trotz zahlreicher Erschwernisse im Bereich der Logistik und hinsichtlich Verfügbarkeit von Rohstoffen und Komponenten Rekordergebnisse.

Der Umsatz wird auf zwischen 5,5 und 6 Mrd. Euro geschätzt, was einem Wachstum von zirka 23,8 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Ein ähnlicher Umsatz wurde zuletzt in den Jahren 2007 und 2008 erzielt. Die Zahl der Aufträge italienischer Yacht- und Superyachtwerften sowie die Bestellungen von nautischem Zubehör und Schiffsmotoren nahmen 2021 entsprechen zu.<sup>3</sup>

Der Gesamtumsatz der italienischen Yachtindustrie wird überwiegend vom Sektor Neubau (60,7 %) generiert, gefolgt von den Sektoren Zubehör (25,3 %), Motoren (8,1 %) und Refits (5,9 %).



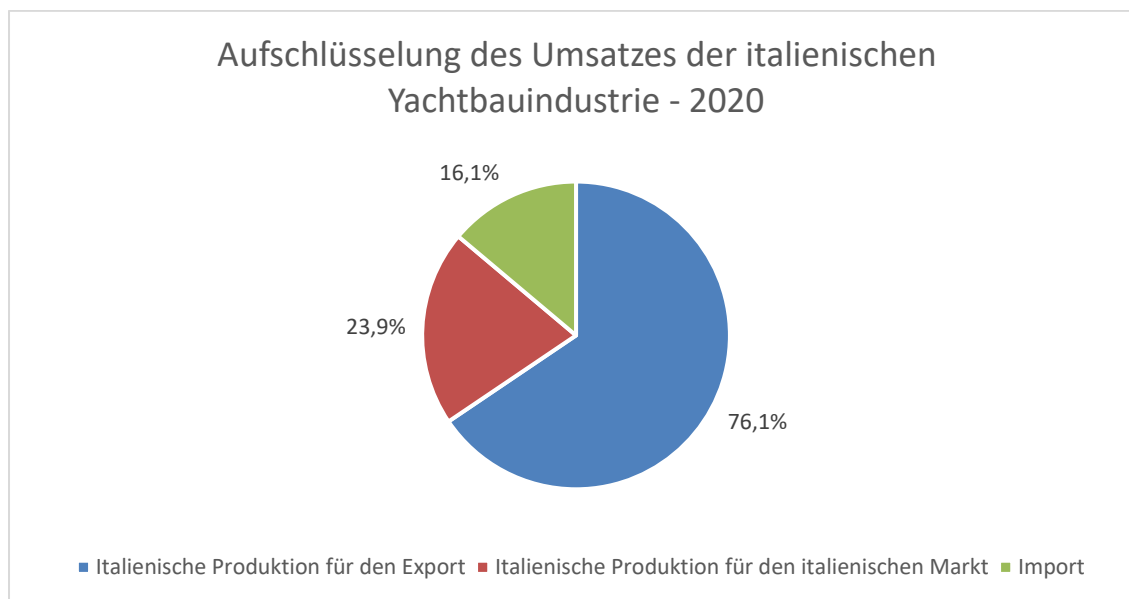
Quelle: Confindustria Nautica (Italienischer Fachverband der nautischen Industrie)

Weitere positive Indikatoren für die starke Entwicklung der Yachtindustrie in Italien sind: der Anstieg der Zahl der Beschäftigten um 2,4 % auf über 24.000 und der Anstieg des Beitrags der Yachtbauindustrie am BIP von 2,22‰ auf 2,37‰ (3,91 Mrd. €), was die bessere Leistung dieses Sektors im Vergleich zu anderen Wirtschaftsbereichen widerspiegelt.

### Italienischer Außenhandel

Für italienische Werften ist der Export ins Ausland der wichtigste Absatzkanal, auf den 76,1 % der nationalen Produktion entfällt. Davon werden 61 % in Nicht-EU-Länder exportiert. Die USA (331,8 Mio. €), die Kaimaninseln (302,6 Mio. €) und Malta (242,6 Mio. €) sind die wichtigsten Importländer (2020). Der österreichische Import italienischer Freizeit- und Sportboote hat sich 2021 im Vergleich zum Vorjahr verdoppelt (2,4 Mio. €).

<sup>3</sup> Die Yachtbauindustrie in Zahlen - Monitor - Italienischer Fachverband der nautischen Industrie (Confindustria Nautica) – März 2022



Der italienische Export von Sport-, Freizeitbooten und Yachten verzeichnete in den ersten drei Quartalen 2021 im Vergleich zum selben Zeitraum 2019 einen Anstieg um 27,3 %.<sup>4</sup> Zwischen November 2020 und Oktober 2021 erreichte Italien einen Rekordwert im Export von 3 Mrd. Euro<sup>5</sup>. Schon 2020 gehörte Italien mit 2,4 Mrd. \$ (14,6 %) zu den weltweit größten Exporteuren an zweiter Stelle nach den Niederlanden (3,2 Mrd. \$; 19,7 %), vor den USA (1,4 Mrd. \$; 8,7 %), Deutschland (1,3 Mrd. \$; 8,1 %) und Frankreich (1,2 Mrd. \$; 7,1 %).

2020 verzeichnete die Yachtindustrie eine positive Handelsbilanz von über 2 Mrd. Dollar (2,1). International war Italien mit dieser Handelsbilanz führend vor den Niederlanden (1,1 Mrd. \$), Deutschland (1,0 Mrd. \$) und Polen (0,6 Mrd. \$).<sup>6</sup> Boote und Yachten für Freizeit und Sport mit Innenbordmotor belegten in der Rangliste aller italienischen Exportprodukte den dreizehnten Platz.

### Der Superyacht Sektor

Italien steht 2022 mit 523 von den insgesamt 1024 sich weltweit im Bau befindlichen Yachten erneut an der Spitze der Aufträge für Yachten über 24 Meter Länge. Damit verzeichnet Italien einen Anstieg von 28,5 % (116 Yachten) im Vergleich zum Vorjahr. Die Türkei und die Niederlande belegen Platz 2 und 3 mit 91 bzw. 81 Yachten.

20 % aller Superyachtwerften weltweit befinden sich in Italien und durchschnittlich wurden in den letzten 10 Jahren 11 Yachten pro Werft gebaut.

Auch bezüglich der Bruttoreaumzahl steht Italien mit insgesamt 184.845 BRZ ganz oben auf der Rangliste, gefolgt von Deutschland (103.371 BRZ für 20 Projekte) und den Niederlanden (95.552 BRZ). Dies spiegelt auch die Spezialisierungen der Länder im Yachtbau wider: Gigayachts in Deutschland (durchschnittlich 5.169 BRZ), Megayachten in den Niederlanden (durchschnittlich 1.274 BRZ) und Superyachten in Italien (durchschnittlich 353 BRZ).<sup>7</sup>

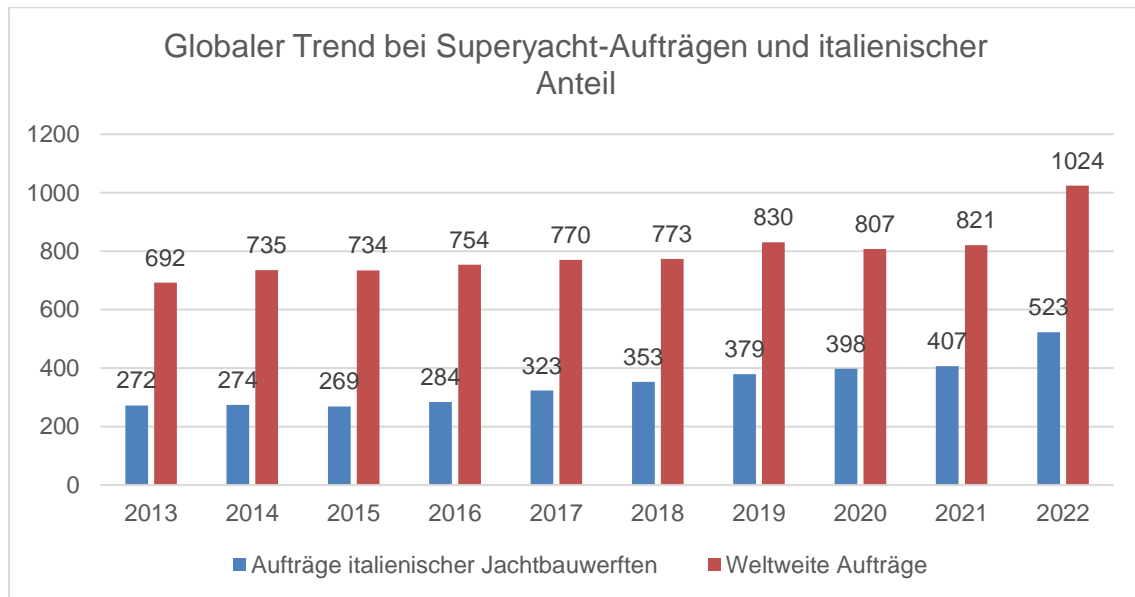
<sup>4</sup> Die Yachtbauindustrie in Zahlen - LOG - Confindustria Nautica (Italienischer Fachverband der nautischen Industrie) – September 2020

<sup>5</sup> Ausarbeitung der Edison-Stiftung auf der Grundlage von Daten des italienischen Statistikamts ISTAT

<sup>6</sup> Ausarbeitung der Edison-Stiftung auf der Grundlage von Daten der ITC - UN Comtrade

<sup>7</sup> Boat International - Global Order Book 2022

Italien hat im Zeitraum von 2020 bis 2021 21 % aller weltweiten Superyacht-Refits in 35 Refit-Werften getätigt und platziert sich an zweiter Stelle nach den USA (25 % in 21 Werften). Für große Yachten über 60m und 40-60m ist Italien Spitzenreiter.



Quelle: Confindustria Nautica (Italienischer Fachverband der nautischen Industrie)

## 1.2. Die Gesamtheit der italienischen Wasserfahrzeuge

In Italien sind insgesamt 95.029 Boote bei den lokalen Schifffahrtsämtern und Zulassungsstellen eingetragen (Stand: 2020). Da aber Wasserfahrzeuge unter 10m Länge nicht registriert werden müssen, schätzt der italienische Fachverband der nautischen Industrie weitere 480.000 nicht meldepflichtige Wasserfahrzeuge, wie zum Beispiel Kanus, Kajaks, Jet-Skis, Tret- oder Ruderboote.

Der Großteil der eingetragenen Wasserfahrzeuge sind Motorboote (78,8 %, 74.870), gefolgt von Segelbooten (21 %, 19.978). 0,2 % (181) sind Yachten über 24m Länge. 52,8 % sind Boote mit einer Länge von weniger als 10m und 47 % zwischen 10-24m.<sup>8</sup>

Italien positioniert sich im Vergleich zu anderen europäischen Ländern mit geschätzten 575.029 Wasserfahrzeugen (9,51 pro 1000 Einwohner) an fünfter Stelle, nach Frankreich (1.474.343), Finnland (1.132.000), Schweden (900.000) und Norwegen (814.000), wobei Finnland (204,31) und Norwegen auf Grund der beachtlichen Anzahl (150,15) pro 1000 Einwohner hervorstechen.

Außerhalb Europas sind die Vereinigten Staaten mit 15,5 Millionen Einheiten Spitzenreiter. Auch Kanada (8.600.000; 227,86 pro 1000 Einwohner), Neuseeland (1.483.356; 307,61 pro 1000 Einwohner), Australien (1.046.033) und Brasilien (696.957) platzieren sich vor Italien.

Was die Dichte der Boote entlang der Küste anbelangt, finden sich in Italien 7.797 Wasserfahrzeuge je 100 km. Die italienischen Küsten umfassen eine Länge von 7.375 km.<sup>9</sup>

<sup>8</sup> Die nautische Freizeitindustrie Italiens - Jahr 2020- [Ministerium für Infrastruktur und nachhaltige Mobilität \(MIMS\)](#)

<sup>9</sup> [ICOMIA \(International Council of Marine Industry Association\)](#)

### 1.3. Italiens Häfen

2021 wurden in den italienischen Häfen insgesamt 481,5 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen. Dies bedeutet ein Wachstum von 8,4 % im Vergleich zum Vorjahr (444 Mio. t) und nur 1,8 % weniger als 2019 (490,3 Mio. t). Ein Anzeichen dafür, dass die Einbrüche der Covid-Pandemie im Frachtbereich offenbar weitgehend wiederaufgeholt wurden.<sup>10</sup> Im Mittelmeerraum steht Italien mit 244 Mio. Tonnen beförderter Güter und einem Marktanteil von 37 % an erster Stelle im EU28-Ranking.

Für die insgesamt positive Entwicklung 2021 sind die Sektoren Container (117 Mio. t) und Ro-Ro (123,5 Mio. t) mit einem Zuwachs von 5,1 % und 9 % im Vergleich zu 2019 verantwortlich, während die Sektoren des flüssigen (163,8 Mio. t) und festen Masseguts (56,8 Mio. t) sowie des Bruchstückguts (20,4 Mio. t) mit einem Rückgang von -10,4 %, -4,8 % bzw. -12,6 % weiterhin unter den Folgen Covid-19-Krise leiden.

Der Seehafen-Hinterlandverkehr 2021 ist mit 7,19 Mio. TEU auf dem Niveau von 2019 (7,21 Mio. TEU, -0,2 %).

Die einzelnen italienischen Häfen sind auf den Umschlag von bestimmten Warengruppen spezialisiert. Der Hafen von Ravenna ist beispielsweise der wichtigste Hafen für Lebensmittel, während der Hafen von Triest insbesondere für Erdöl (75 % der angelandeten Güter) von Bedeutung ist: über unterirdische Pipelines wird das Erdöl dann hauptsächlich nach Österreich und Deutschland befördert.

#### Italienische Häfen nach Güterströmen (in Mio. Tonnen)

	2021	2020	2019
Hafen Triest	55,4	54,1	62,0
Hafen Genua	48,8	44,1	52,8
Hafen Gioia Tauro	38,6	39,7	29,1
Hafen Livorno	34,3	31,8	36,7
Hafen Cagliari	31,2	27,4	34,7
Hafen Ravenna	27,1	22,4	26,3

Quelle: Assoport (Fachverband der italienischen Häfen)

Im Stückgutverkehr führt Ravenna mit 7,4 Mio. Tonnen, gefolgt von Tarent mit 3,3 Mio. Tonnen und Venedig-Marghera mit knapp 2,5 Mio.

Für den Ro-Roverkehr liegt der Hafen Livorno mit 469.359 Ro-Ro-Einheiten an Platz 1, vor Genua mit 351.862 Einheiten (zzgl. Savona-Vado 117.813) und Catania mit 306.077 Einheiten.

Mehr als 76 % der Container, die in allen Häfen der Halbinsel umgeschlagen werden, entfallen auf den Hafen von Gioia Tauro mit einem Wert von 3.146.533 TEU.

China ist mit 20,5 Mrd. Euro und 21 % der gesamten italienischen Einfuhren auf dem Seeweg Italiens wichtigstes Zulieferland, während die USA das wichtigste Abnehmerland mit 27,2 Mrd. Euro und 26 % der Exporte darstellen.<sup>11</sup>

<sup>10</sup> Die Zahlen der italienischen Häfen - Shipping Italy – Mai 2022

<sup>11</sup> Italiens maritime Wirtschaft – srm - Juli 2021



## Passagiersektor

Der Passagiersektor verzeichnete 2021 mit 43,4 Mio. Passagieren im Vergleich zu 2020 in allen seinen Teilbereichen ein Wachstum (Nahverkehr +23,7, Fähren +39,8 % und Kreuzfahrten +296 %). Die starke Zunahme des Kreuzfahrtverkehrs ist darauf zurückzuführen, dass dieser im Jahr 2020 aufgrund der Pandemie fast auf null sank. Für den Nahverkehr ist besonders erwähnenswert, dass die Hälfte aller Passagiere über die Straße von Messina reisen. Insgesamt ist das Passagieraufkommen im Vergleich zu 2019 rückläufig (-35,7 %), was darauf hindeutet, dass dieses Segment noch immer von den negativen Auswirkungen der Covid-19-Krise betroffen ist.<sup>12</sup>

### Italienische Häfen nach Passagierströmen (in Millionen)

	2021	2020	2019
Hafen Messina Tremestieri	7,9	6,6	11,2
Hafen Villa San Giovanni (Reggio Calabria)	7,2	6,0	9,9
Hafen Neapel	4,4	3,1	8,2
Hafen Piombino	2,9	2,2	3,2
Hafen Portoferraio-Rio Marina-Cavo (Insel Elba, LI)	2,7	2,1	3,0
Hafen Olbia	2,6	1,9	3,1
Hafen Livorno	2,3	1,6	3,6

Quelle: Assoport (Fachverband der italienischen Häfen)

Die in der nachfolgenden Tabelle angeführten Mehrzweckhäfen Genua, Venedig und Triest verzeichnen weniger Passagiere im Vergleich zu den obengenannten Häfen, die hauptsächlich auf den lokalen Fährverkehr spezialisiert sind. Das Passagieraufkommen in Genua, Venedig und Triest konzentriert sich dagegen auf den Kreuzfahrtsektor, der während der Pandemie zurückging.

	2021	2020	2019
Hafen Genua	2.094.701	1.325.426	3.518.091
Hafen Venedig	104.240	52.674	1.814.485
Hafen Triest	134.823	10.516	189.137

Quelle: Assoport (Fachverband der italienischen Häfen)

Die Zahl der Passagiere im Hafen Venedig ist besonders stark eingebrochen, da außerdem seit dem 01.07.2021 große Kreuzfahrtschiffe nicht mehr durch Venedig fahren dürfen. Nach einem Beschluss der italienischen Regierung sind der Giudecca- und der Markus-Kanal sowie das Markus-Becken im historischen Zentrum Venedigs für Kreuzfahrtschiffe mit mehr als 25.000 Tonnen Gewicht, mehr als 180 Metern Länge und mehr als 35 Metern Höhe gesperrt. Betroffen sind auch Schiffe, die bestimmte Abgasnormen überschreiten. Die riesigen Kreuzfahrtschiffe dürfen nun nur noch den Industriehafen Marghera auf dem Festland anlaufen.

Nachfolgend wird auf einige der wichtigsten italienischen Häfen näher eingegangen:

### Hafen Triest

Der „Porto di Trieste“ liegt im Herzen Europas und ist der bedeutendste italienische Hafen mit internationaler Ausrichtung, dank täglicher Bahnverbindungen zu allen wichtigen europäischen Zielen. Im europäischen Ranking für Gesamttonnage steht der Triester Hafen an 11. Stelle, in Italien steht er an erster Stelle. Triest ist Italiens wichtigster Hafen für den Zugverkehr und das wichtigste Ölterminal im Mittelmeer.

Das Hafensreal Triest erstreckt sich über eine Fläche von mehr als 2,3 Mio. m<sup>2</sup>, davon sind rund 1,8 Mio. m<sup>2</sup> Freihafen. Das Areal umfasst neben 12 km Kai auch 925.000 m<sup>2</sup> Lagerfläche, wovon 500.000 m<sup>2</sup> aus Lagerhallen bestehen. Es gibt 58 Liegeplätze für konventionelle Schiffe, Mehrzweckschiffe, Containerschiffe, Ro-Ro-Fähren, Öltanker, Chemikalienschiffe und Passagierschiffe.

<sup>12</sup> Die Zahlen der italienischen Häfen - Shipping Italy - Mai 2022

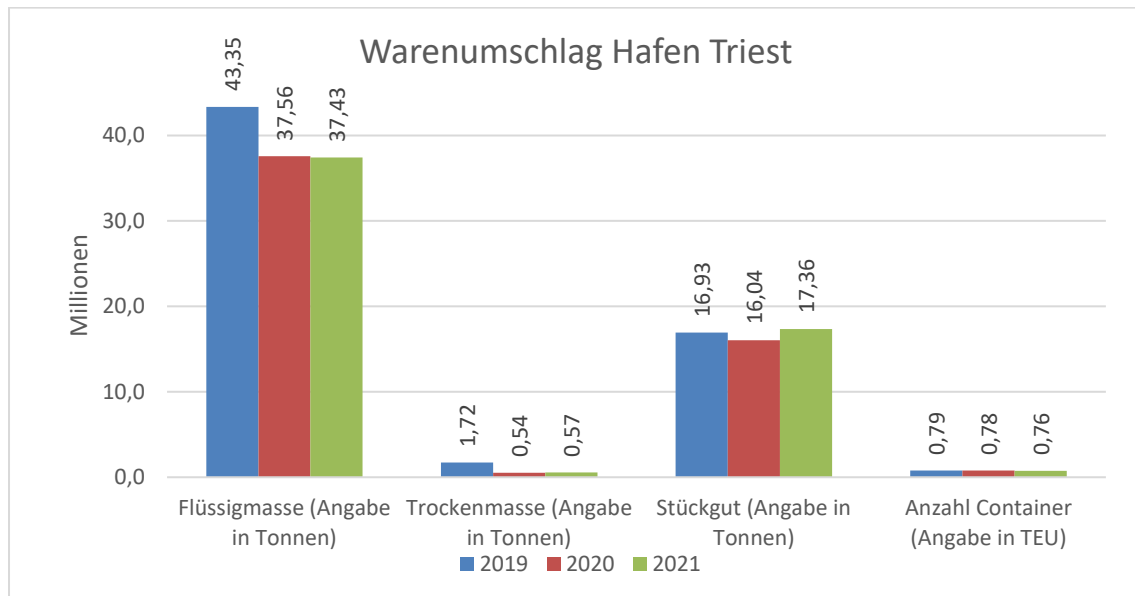
Der Triester Hafen ist auch wegen seiner Wassertiefe von bis zu 18 Metern für den Gütertransport mittels großer Containerschiffe sehr attraktiv.

Triest hat den kürzesten Seeweg von Fernost über den Suez Kanal nach Europa, was eine bedeutende Zeiteinsparung für die nordeuropäischen Länder bedeutet.

Mehr als 200 Züge pro Woche verbinden Triest mit den Produktions- und Industriegebieten Nordostitaliens und Mitteleuropas. Die Gesamtlänge der Bahnstrecken im Triester Hafen beträgt 70 km.<sup>13</sup> Dank einer Kooperationsvereinbarung der Logistikunternehmen **Alpe Adria**, **TO Delta** und **Rail Cargo** wurde 2020 der Schienengüterverkehr zwischen dem Hafen Triest und Österreich verstärkt.

Laut Daten der Behörde für das Hafensystem der östlichen Adria (Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale) wurden im vergangenen Jahr im Hafen von Triest 757.243 TEU abgefertigt, was einen leichten Rückgang im Vergleich zum Vorjahr bedeutet (-2,42 %). Laut Hafenbehörde ist der Rückgang auf mehrere Faktoren zurückzuführen, darunter die Pandemie, die sechstägige Schließung des Suezkanals, höhere Frachtkosten, Schwierigkeiten bei der Suche von Leercontainern und die No Vax-Proteste im Oktober.

Die nachfolgende Grafik zeigt den Warenumsatz im Hafen Triest in den Jahren 2019-2021.



Quelle: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale (Behörde für das Hafensystem der östlichen Adria)

Im intermodalen Bereich verzeichnet der Hafen von Triest einen deutlichen Anstieg der Züge: 2021 wurden 9304 Konvois abgefertigt, was einer Zunahme von 15,13 % entspricht. 2021 verließen mehr als die Hälfte der Container und 41 % der Sattelaufleger den Hafen per Zug, hauptsächlich Richtung Mittel- und Osteuropa. "Eine Leistung, die über dem italienischen und europäischen Durchschnitt liegt, wenn man bedenkt, dass die EU für den Schienengüterverkehr bis 2030 eine Schwelle von 30 % und bis 2050 von 50 % vorsieht", so die Hafenbehörde. Damit bestätigt sich laut derselben Behörde "Triest als der führende Eisenbahnhafen Italiens".<sup>14</sup>

Für die Zukunft sind Investitionen in der Höhe von 1 Mrd. Euro für den Hafenbereich geplant. Diese sehen u.a. die Entwicklung neuer Freizonen sowie einen Standort als Teil der neuen Seidenstraße vor.

<sup>13</sup> Behörde für das Hafensystem der östlichen Adria (Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale)

<sup>14</sup> www.trasporto.europa.it

## Hafen von Genua

Der Hafen von Genua ist historisch gesehen einer der wichtigsten Häfen im Mittelmeerraum und seit dem Römischen Reich ein Knotenpunkt des Handels. Mit 700 Hektar Landfläche und 500 hm<sup>2</sup> Wasserfläche sowie 22 km Kaianlagen ist er einer der größten Häfen Italiens, sowohl in Bezug auf die Anzahl der Schifffahrtslinien, den Containerumschlag als auch die Beschäftigung von MitarbeiterInnen (mehr als 10.000).

Der Hafen ist vielseitig für alle Arten von Verkehr ausgerüstet: Container, verderbliche Güter, Metalle, Holz, festes und flüssiges Massengut, Erdölprodukte und Passagiertransport, ergänzt durch eine Hafenindustrie, die Schiffbau und -reparatur anbietet.

Die Behörde für das Hafensystem des westlichen Ligurischen Meers (Autorità di Sistema Portuale del Mare Ligure occidentale) berichtet 2021 von einem Anstieg des Gesamtumschlags von 10 % im Vergleich zum Vorjahr, jedoch konnte der Vorpandemiewert auf Grund der Schwierigkeiten des Energiesektors noch nicht wieder erreicht werden (-5,3 % im Vergleich zu 2019). Im Containerumschlag wurde hingegen ein Allzeitrekord erzielt (2.781.112 TEU), der deutlich über den Werten von 2020 (+11,3 %) und 2019 (+4,2 %) liegt.

Mit 2,5 Millionen Passagieren wurde zwar ein signifikanter Anstieg im Vergleich zum Vorjahr verzeichnet (+60 %), von den Vor-Pandemieergebnissen ist man jedoch noch weit entfernt (-45 % im Vergleich zu 2019). Seit Sommer 2022 werden wieder Kreuzfahrten von den Häfen von Genua und Savona durchgeführt.<sup>15</sup>

## Hafen von Ravenna

Aufgrund seiner strategischen Lage ist der Hafen von Ravenna für den Handel mit den Gebieten am östlichen Mittelmeer und dem Schwarzen Meer sowie mit dem Nahen und Fernen Osten von großer Bedeutung. Das sich über 14 km erstreckende Hafengelände spielt insbesondere beim Umschlag von Agrarprodukten wie Getreide, Mehl und Düngemitteln sowie von Ölprodukten eine wichtige Rolle.

Nach Angaben der Hafenbehörde von Ravenna wurden im Jahr 2021 27,1 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen. Damit ist ein deutlicher Anstieg von 17,4 % gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Dieses Ergebnis ist auf das Wachstum der Makrokategorien Flüssigmassengut mit 11,2 % und Trockengüter mit 23,3 % zurückzuführen.<sup>16</sup>

## Hafen von Marghera-Venedig

Der Hafen von Marghera ist mit einer Fläche von über 2.000 Hektar eines der größten industriellen Küstengebiete Europas.<sup>17</sup>

Hier sind führende italienische Unternehmen der Energie- und Chemiebranche (Edison, Enel, Eni) sowie des Schiffbaus (Fincantieri) angesiedelt. Große und mittelgroße Unternehmen stellten 2020 zirka 30 % (5 % auf regionaler Ebene, 4 % in Italien) aller am Hafengelände niedergelassenen Betriebe dar. Mehr als ein Viertel der Betriebe sind sogenannte KIS-Dienstleistungsunternehmen (knowledge intensive services).

Nach Angaben der Behörde für das Hafensystem der nördlichen Adria (Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale) wurden im Jahr 2021 am Hafen von Venedig 24 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen. Damit ist ein Anstieg von 7,9 % gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen, wobei die Makrokategorie Trockengüter ein besonders starkes Wachstum von 30,4 % nachweisen kann. Das Flüssigmassengut sank leicht um 1,8 %.<sup>18</sup>

<sup>15</sup> Behörde für das Hafensystem des westlichen Ligurischen Meers (Autorità di Sistema Portuale del Mare Ligure occidentale)

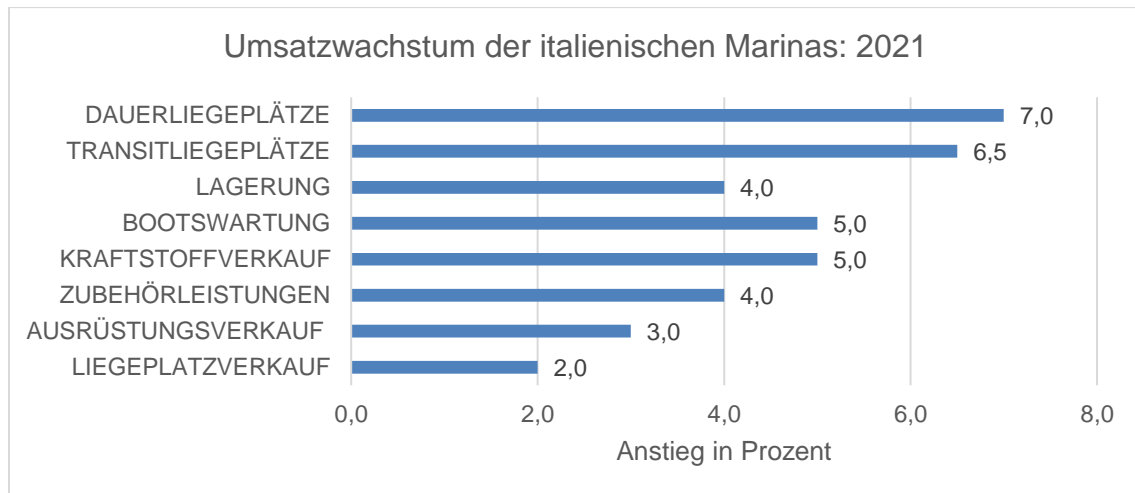
<sup>16</sup> Behörde für das Hafensystem der nördlich-zentralen Adria (Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale)

<sup>17</sup> Gemeinde Venedig – Februar 2021

<sup>18</sup> Behörde für das Hafensystem der nördlichen Adria (Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale)

## 1.4. Italienische Kleinhäfen und Marinas

Auch die Marinas zeigen 2021 einen Umsatzanstieg von 2 % beim Verkauf von Liegeplätzen sowie von 7 % bei der Vermietung von dauerhaften Liegeplätzen, die für den größten Anteil des Umsatzes der Kleinhäfen verantwortlich sind. Der starke Anstieg bei Transitliegeplätzen (+6,5 %) ist ein Anzeichen für den Wiederaufschwung des Tourismussektors.<sup>19</sup>



Quelle: Assomarinas (Italienischer Verband der Marinas)

Bei der nachfolgend zitierten Analyse wird unterschieden zwischen:

- Yachthäfen/Marinas: sind der Freizeitverwendung gewidmet
- Mehrzweckhäfen: sind meist in öffentlichem Besitz, mit einem Teil, der für die Freizeitschifffahrt genutzt wird (Häfen, Industrie- und Handelshäfen, Kanalhäfen und Docks)
- Verankerungspunkte/Anlegestellen: sind saisonale Einrichtungen mit Kais, die im Winter abgebaut werden (Docks und Piers, ausgestattete Strände sowie Reede)

In Italien sind vorwiegend Mehrzweckhäfen vorzufinden (459 bzw. 59 % der Anlagen), gefolgt von Verankerungspunkten (237 bzw. 30 %) und Yachthäfen (88 bzw. etwa 11 %). Sizilien und Sardinien besitzen die höchste Anzahl an Infrastrukturen (142 bzw. 118), gefolgt von Ligurien, Apulien, Kampanien und der Toskana mit jeweils über 60 Einrichtungen.

2021 gibt es insgesamt mehr als 166.000 Liegeplätze, ein Anstieg um etwa 4 % im Vergleich zum Vorjahr (148.634). Die meisten davon (21.709) befinden sich in Sardinien, gefolgt von Ligurien (21.577), Sizilien, der Toskana, Kampanien und Friaul-Julisch Venetien, mit 15 bis 20 Tausend Liegeplätzen.

Die höchste absolute Anzahl an Liegeplätzen befindet sich in Mehrzweckhäfen (102.383 Liegeplätze, 62 %), gefolgt von Yachthäfen (46.251 Liegeplätze, 28 %). Im Durchschnitt besitzen Yachthäfen jedoch mehr als doppelt so viele Liegeplätze (526) wie Mehrzweckhäfen (223). Generell liegt die durchschnittliche Anzahl der Liegeplätze in Italiens Häfen bei 212.<sup>20</sup>

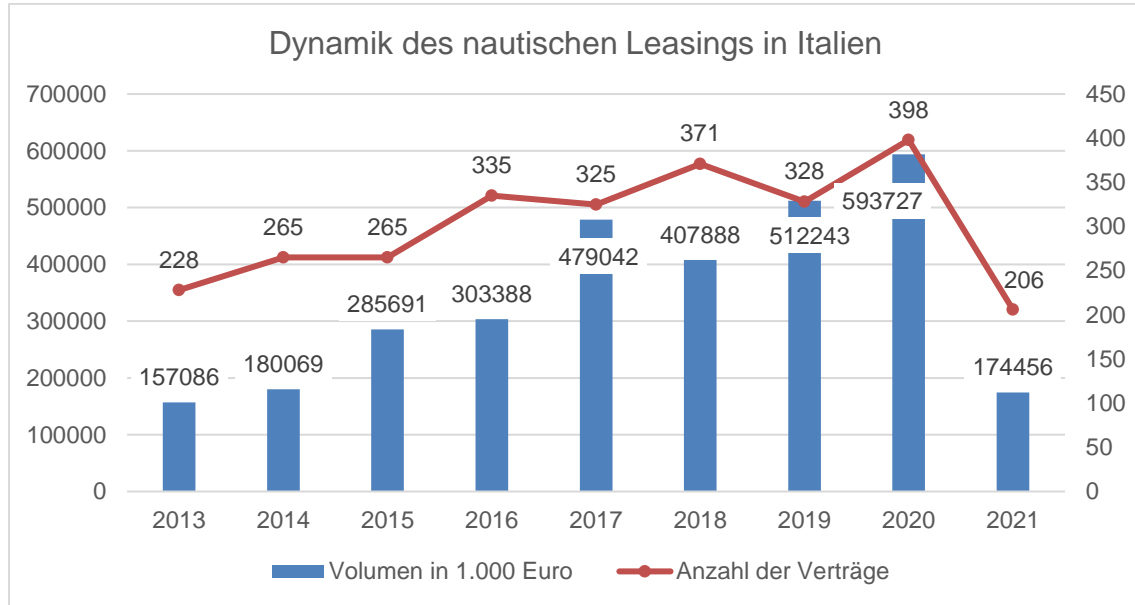
Italien verfügt über etwas mehr als 2 % der gesamten Yachthäfen sowie Marinas weltweit, während die italienischen Liegeplätze und Anlegestellen etwa 3,8 % der weltweiten Gesamtzahl ausmachen.

<sup>19</sup> Italienischer Verband der Marinas (Assomarinas) - September 2021

<sup>20</sup> Hafen Portal - Pagine Azzurre 2020

## 1.5. Nautisches Leasing

Das nautische Leasing, das Freizeitboote und Handelsschiffe betrifft, hatte sich von 2013 bis 2017 in Italien mehr als verdreifacht. Nach einem Rückgang im Jahr 2018 wurde ab 2019 und 2020 wieder ein Wachstum verzeichnet. Im Jahr 2020 wurde ein Gesamtwert der Verträge von 593,7 Mio. erreicht.



Die Auswirkungen von Covid-19 verursachten 2021 einen deutlichen Rückgang der Anzahl der Verträge (-48 %) und des Wertes der Verträge (-71 %) im Vergleich zum Vorjahr. Die Anzahl der Verträge hat sich sowohl für den Teilbereich der Freizeitboote als auch für den der Handelsschiffe halbiert. Der Wert der Verträge ist im Vergleich zu 2020 um 71,16 % für Freizeitboote und um 58,57 % für Handelsschiffe gesunken.<sup>21</sup>

### Nautisches Leasing 2020-2021

	2021		2020		Veränderung	
	Verträge	Wert in Euro	Verträge	Wert in Euro	Verträge	Wert in Euro
Freizeitboote	198	163.823	382	568.060	-48,17 %	-71,16 %
Handelsschiffe	8	10.633	16	25.667	-50,00 %	-58,57 %
<b>Gesamt</b>	<b>206</b>	<b>174.456</b>	<b>398</b>	<b>593.727</b>	<b>-48,24 %</b>	<b>-70,62 %</b>

## 1.6. Bootsführerscheine in Italien

2020 wurden um 23 % weniger Bootsführerscheine ausgestellt (von 54.630 im Jahr 2019 auf 42.313).

Die meisten Bootsführerscheine (62 %) berechtigen Küstenfahrten unter 12 Seemeilen überwiegend für Motorboote. Jene ohne Küstenbegrenzung (36 %) gelten in gleichem Maße für Segel- und Motorboote. Fast drei Viertel (73 %) der Bootsführerscheine wurden erneuert, während es sich bei 27 % um erstmalig ausgestellte Bootsführerscheine handelt.<sup>22</sup>

<sup>21</sup> Italienischer Leasingverband (Assilea)

<sup>22</sup> Ministerium für Infrastruktur und nachhaltige Mobilität (MIMS)

## 1.7. Italienische Kompetenzzentren der maritimen Industrie

### Die Toskana

Zwischen Pisa, Livorno und Viareggio befindet sich der Technologiedistrikt für den Boots- und Hafensektor der Region Toskana (**Distretto Tecnologico per la Nautica e la Portualità; PENTA**). Hier werden innovations- und technologiebezogene Lösungen für Werften, Unternehmen des Sektors, Yachthäfen und Häfen entwickelt. Mehr als 200 Unternehmen, 11 Kompetenz- und Dienstleistungszentren, 20 Forschungseinrichtungen und 39 Infrastrukturen für industrielle Forschung und Technologietransfer sind am Distrikt beteiligt.

Derzeit gibt es 4 Roadmaps:

- Entwurf von Yachten, die zerlegt werden können
- Antriebssysteme mit geringerer Umweltbelastung
- Entwicklung von Hafen 4.0 (Energie, Überwachung und Steuerung, Sicherheit)
- Integriertes und "intelligentes" Management von Anlagen und Instrumenten an Bord: Automatisierung und Drohnen

Darüber hinaus beheimatet die Toskana **NAVIGO**, ein Netzwerk von 200 Yachtunternehmen, das zu den größten Netzwerken Europas zählt.<sup>23</sup>

### Ligurien

Ligurien ist nach der Toskana die zweitwichtigste Region Italiens in der Yacht- und Schiffbauproduktion. Die letzten verfügbaren Daten zeigen, dass der Wert des Schiffbaus in Ligurien 0,50 % der gesamten ligurischen Produktion ausmacht.

Die zentrale Bedeutung der Blue Economy in Ligurien ist unumstritten. In der Region gibt es mehr Liegeplätze in Yachthäfen sowie mehr registrierte Boote als in allen anderen italienischen Regionen: 2020 zählte Ligurien 6.556 Liegeplätze (die Zahl steigt auf 21.577, wenn man Anlaufhäfen, multifunktionale Yachthäfen und Anlegestellen mitzählt) und 19.000 Boote.

Schließlich steht Ligurien mit 9,7 % der Gesamtzahl der Yachtbauunternehmen an erster Stelle unter den Regionen, während der nationale Durchschnitt bei 3,5 % liegt.

Einen besonderen Hinweis verdient der Bezirk „Miglio blu“, der als Kompetenzzentrum für die Bootsindustrie in La Spezia gegründet wurde. Hier hat **Promostudi** seinen Sitz, ein Universitätscampus, der auf die Bootsindustrie spezialisiert ist, sowie der **italienischer Fachverband der nautischen Industrie (Confindustria Nautica)**.<sup>24</sup>

<sup>23</sup> Die Exzellenz der Toskana im Nautiksektor: Hier sind die Protagonisten der Lieferkette- The Way Magazine – März 2020

<sup>24</sup> Schifffahrtsindustrie im Aufwind, Aufträge für die nächsten vier Jahre – italienische Wirtschaftszeitung Il Sole 24 Ore – Juli 2022

## 2. Konkurrenzsituation

In Italien gibt es insgesamt zirka 900 Werften verschiedener Größen und Spezialisierungen. Damit belegt Italien den zweiten Platz unter den Ländern mit der höchsten Anzahl an Werften und Refit-Unternehmen weltweit, nach den USA und noch vor der Türkei, Spanien und Frankreich.<sup>25</sup>

Die italienischen Werften sind auf dem Weltmarkt bekannt für Ihre Nischen-Exzellenzen, wie Schiffe für die Küstenwache bis hin zu Ultra-Luxus Kreuzfahrtschiffen, und stechen durch Qualität und Innovation hervor. Das italienische Produktionssystem zeichnet sich vor allem durch eine breit gefächerte Zulieferindustrie, Hunderte von Weltmarktführern in Nischensektoren und viele kleine und mittelgroße Unternehmen aus. Derzeit setzt der Sektor auf Nachhaltigkeit und Umweltbewusstsein und konstruiert beispielsweise mit Flüssiggas betriebene Kreuzfahrtschiffe, Kreuzfahrtschiffe mit fortschrittlichen Abwasserreinigungssystemen, Landstromanschluss oder innovativen Abgasreinigungssystemen.

### 2.1. Schiffbauunternehmen

#### Fincantieri SpA

Fincantieri mit Hauptsitz in Triest ist eine der weltweit führenden Werften, die in allen Bereichen des High-tech-Schiffbaus tätig ist. Das größte Schiffbauunternehmen Europas befasst sich primär mit der Planung und dem Bau von Kreuzfahrtschiffen und ist mit einem Marktanteil von über 40 % weltweit führend in diesem Sektor. Darüber hinaus ist das Unternehmen auf den Bau von Fähren, Militärschiffen, Megayachten, Offshore-Plattformen, elektronischen Marinesystemen sowie Schifffahrtslogistik spezialisiert.

Mit einer über 230-jährigen Geschichte und mehr als 7.000 gebauten Schiffen beschäftigt Fincantieri direkt in Italien 10.000 sowie indirekt über Zulieferfirmen 90.000 Personen und verfügt über 18 Produktionsstätten in vier Kontinenten (Europa, Asien, Amerika und Australien).

Im Jahr 2021 realisierte Fincantieri mit acht Kreuzfahrtschiffen, sieben Militärschiffen, zwei Forschungsschiffen, einem Kabelleger und einem Hochseefischereischiff eine Rekordzahl von 19 Einheiten und einen Umsatz von 6,66 Mrd. Euro. In den nächsten fünf Jahren wird Fincantieri 86 weitere Schiffe vom Stapel lassen.

#### Lieferantenbewerbungen

Lieferantenbewerbungen sind über ein speziell dafür eingerichtetes **Online-Portal** möglich, das von der zuständigen Abteilung von Fincantieri, dem Purchasing Department Strategic Sourcing in Triest, verwaltet wird. Zur Aufnahme in das Lieferantenverzeichnis müssen zwingend folgende Kriterien erfüllt werden:

- Gesellschaftskapital über 50.000 EUR
- Mindestanzahl von 20 MitarbeiterInnen
- Besitz einer ISO 9001 Zertifizierung
- Besitz von internationalen Zertifizierungen
- Referenzen im Schiffbau

---

<sup>25</sup> Nautische Freizeitindustrie: YARE: Italien unter den Top Ten Werften – ANSA – März 2022  
Nautipedia

### **Rosetti Marino**

Die Werft Rosetti Marino in Ravenna erstreckt sich über eine Gesamtfläche von 70.000 m<sup>2</sup>, auf der Arbeitsschiffe wie Ankerziehschlepper, Baggerschiffe und Plattformversorgungsschiffe gebaut werden. Eine Unternehmenssparte beschäftigt sich speziell mit dem Bau und Refit von Superyachten.

### **Cantiere Navale Visentini**

Die 250.000 m<sup>2</sup> große Werft Cantiere Navale Visentini mitten im Podelta bei Rovigo ist historisch bekannt für Ro-Ro und Ro-Pax Fähren, die sowohl für italienische als auch ausländische Reedereien bestimmt sind.

### **San Giorgio del Porto**

Die seit 1928 tätige Werft San Giorgio del Porto aus Genua ist auf die Reparatur und den Umbau von Schiffen mittlerer Größe aller Art (z.B. Offshore, LNG und Frachtschiffe, Ro-Pax-Schiffen) spezialisiert.

### **Cantiere Navale Vittoria**

Die Werft Cantiere Navale Vittoria aus Adria (Provinz von Rovigo) baut Patrouillenboote für die Küstenwache sowie besonders unsinkbare und selbstaufrichtende Rettungsschiffe.

### **T. Mariotti**

Das Unternehmen T. Mariotti mit Sitz in Genua beschäftigt sich mit dem Bau und Refit von Ultra-Luxus Kreuzfahrtschiffen, Megayachten und Versorgungsschiffen.

## **2.2. Yachtbauunternehmen**

### **Azimut Benetti Gruppe**

Die Azimut Benetti Gruppe ist die weltweit größte private Gruppe im Yachtbausektor und hat ihren Sitz in Viareggio. Sie produziert in ihren 6 Werften mehr als 40 Serienmodelle. Azimut ist auf die Produktion von 10-24 Meter Yachten und Benetti auf Yachten von über 50 Metern spezialisiert. Das Unternehmen befindet sich auf Platz 1 der Top 20 Hersteller von Yachten über 24 Metern. 2021 wurde mit 128 Neuaufträgen im Wert von über 2 Mrd. Euro ein neuer Rekord erreicht.

### **Ferretti Gruppe**

Mit 6 Werften an den Standorten Forlì, Cattolica, Ancona, Mondolfo, Sarnico und La Spezia ist die Ferretti-Gruppe weltweit führend im Design und Bau von Luxusyachten (8 bis 95 Metern Länge) sowie Freizeitschiffen. Mit einem Team von 60 Händlern ist die Gruppe in über 80 Ländern in Europa, Asien und den USA präsent. Das erste Halbjahr 2021 schloss Ferretti mit einem Umsatz von 535 Mio., einem Gewinn von 29,9 Mio. Euro und neuen Aufträgen im Wert von 641 Mio. Euro.

### **San Lorenzo**

Die Werft San Lorenzo ist seit 1958 im Motoryachtbau tätig und fertigt eine begrenzte Stückzahl von "made-to-measure" Booten pro Jahr. Der Sitz des Unternehmens liegt bei La Spezia, im Distrikt der Superyachtproduktion. San Lorenzo befindet sich auf dem zweiten Platz der Top 20 Hersteller von Yachten über 24 Metern. Im ersten Halbjahr 2021 verzeichnete das Unternehmen einen Gewinn von 263,6 Mio. EUR und 117 Neuaufträge.



### **Italian Sea Group**

Die Italian Sea Group mit fünf Werften hat sich mit 1.247 gebauten Booten zu einer der größten Firmen in der internationalen Yachtindustrie entwickelt. Perini Navi ist beispielsweise weltweit führend im Bau von Luxussegelbooten sowie Motoryachten über 50 Meter.

### **Baglietto**

Das Unternehmen Baglietto ist seit 1854 im Schiffbau tätig. Mit reichem Erbe an italienischer Handwerkskunst und Innovation bietet Baglietto mit Hauptsitz in La Spezia maßgeschneiderte Superyachten an.

### **Silent Yachts**

Silent Yachts ist eine österreichische Werft mit Spezialisierung auf vollelektrische solarbetriebene Katamarane mit einer Länge von 18 bis 36 Metern und besitzt eine Produktionsstätte in Fano. Der Produktionsstandort umfasst fünf Gebäude mit insgesamt 44.000 Quadratmetern im Innen- und Außenbereich. Dort werden die Modelle der Serien 60 und 80 sowie die Silent-Tender produziert. Zudem beherbergt der Standort das Innovationszentrum, das der Forschung und Entwicklung neuer Modelle gewidmet ist.

## **2.3. Seetransportunternehmen**

### **Gruppo Grimaldi**

Die 1947 gegründete Grimaldi Gruppe ist ein multinationaler integrierter Logistikkonzern, der sich auf den Seetransport von Autos, Schienenfahrzeugen, Containern und Passagieren spezialisiert hat.

### **Gruppo Contship Italia**

Contship Italia ist italienischer Marktführer im Bereich von Containerterminals und im intermodalen Verkehr. Mit einem ausgebauten maritimen Terminalnetz in den Häfen von La Spezia, Ravenna und Salerno bietet die Gruppe Lösungen für Intermodalität und Logistik.

### **Gruppo Spinelli**

Die Gruppe Spinelli ist seit 1963 ein führendes Unternehmen im Transportwesen und in der Hafenlogistik. Sie verfügt über 9 Standorte an Häfen (Genua, La Spezia, Livorno, Neapel, Salerno, Tarent, Gioia Tauro, Cagliari und Venedig) und ist in den Bereichen Hafenterminals, intermodaler Verkehr, Lkw-Transport, Lagerhaltung, Lagerflächen, Reparatur, Containerhandel und Zollabfertigung tätig.

### **PSA**

PSA Italien schlägt jährlich etwa 2 Millionen Container um, beschäftigt insgesamt etwa 1.000 MitarbeiterInnen und verfügt über ein weltweites Netz von Verbindungen auf dem See-, Land- und Schienenweg. PSA Italien betreibt heute zwei Containerterminals im Hafen von Genua (PSA Genova Pra' und PSA SECH) und eines im Hafen von Venedig (PSA Venice).

### **Gruppo d'Amico**

Die 1952 gegründete d'Amico Gruppe gehört zu den Weltmarktführern im Seeverkehr in den Bereichen Trockenfracht. Sie verfügt über eine der weltweit größten Flotten von Massengutfrachtern und Tankschiffen mit Niederlassungen an mehr als 10 Standorten auf der ganzen Welt.

## 2.4. Hafenbauunternehmen

### Gruppo Gallozzi

Seit über 60 Jahren ist die Gallozzi Gruppe mit Hauptsitz in Salerno auf den Bau von Yachthäfen für den mittleren bis gehobenen nautischen Tourismus spezialisiert.

## 2.5. Kreuzfahrtunternehmen

### Costa Crociere

Die Costa Gruppe ist der größte Reiseveranstalter Italiens und besteht seit 70 Jahren. Die Gruppe mit Hauptsitz in Genua verfügt über 26 Kreuzfahrtschiffe mit einer Gesamtkapazität von rund 88.000 Passagieren.

### MSC Gruppe

Die MSC-Gruppe gilt als das größte private Schifffahrts- und Logistikkonglomerat mit einer über 300-jährigen Geschichte. Das in Neapel gegründete Unternehmen hat heute seinen Hauptsitz in Genf. Es ist das drittgrößte Kreuzfahrtunternehmen weltweit und führendes Unternehmen in der Container-Logistik.

## 2.6. Spezielle Unternehmen

### Saipem

Der italienische Konzern Saipem ist auf die Herstellung und Installation von Maschinen, Plattformen und weiteren Anlagen für die Erdölgewinnung spezialisiert.

### RINA

RINA ist ein im Bereich Schiffsklassifizierungen, Zertifizierungen, Konformitätsbewertungen, Inspektionen und Abnahmen tätiges Unternehmen mit besonderem Fokus auf Energiewende und Digitalisierung.

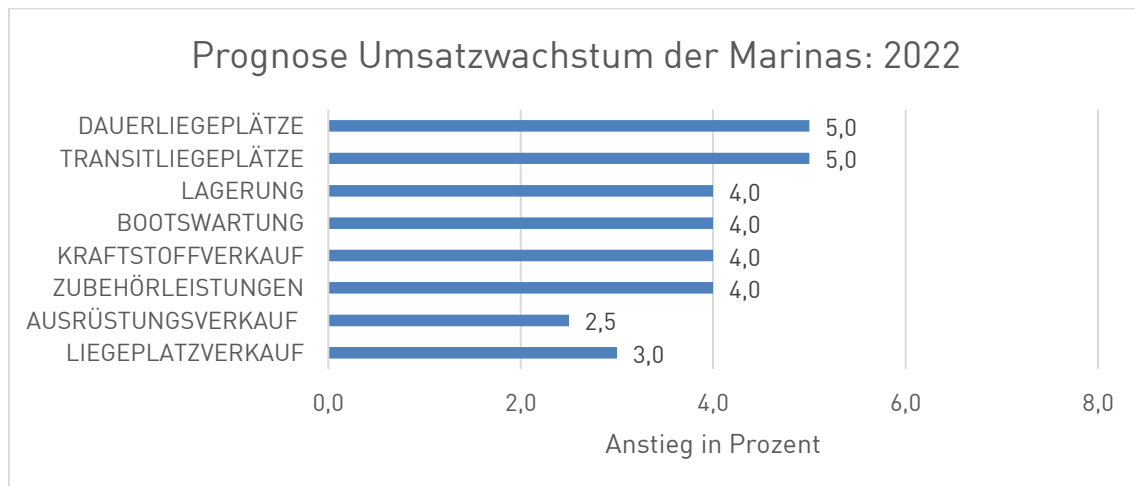
### Gecom

Gecom ist im Bereich Schiffsausrüstung wie Decks, Motoren, Sicherheit, Feuerlöschgeräte, Chemikalien, Reinigungsmittel, Ausrüstungen und Installationen von Haupt- und Hilfsmaschinen, Generatoren, Kränen, Pumpen, elektrischen Systemen und deren Ersatzteilen tätig.

### 3. Trends und Entwicklungen

Aufgrund der hervorragenden Ergebnisse des Jahres 2021 ist das Vertrauen von maritimen Unternehmen in den Markt entsprechend hoch. Die Erwartungen für das laufende nautische Jahr (September 2021 – August 2022) sind laut einer Umfrage unter den Mitgliedern des italienischen Fachverbands der nautischen Industrie sehr positiv. 88 % der im Yachtbau und 77 % der in den Sektoren Zubehör und Motoren tätigen Unternehmen prognostizieren ein Umsatzwachstum. Eine Reduzierung des Umsatzes im Vergleich zum Vorjahr wird von keinem Unternehmen im Yachtbau und von nur 8 % im Sektor Motoren und Zubehör erwartet. Mögliche Probleme werden in Zusammenhang mit der Beschaffung von Rohstoffen und Komponenten, den damit verbundenen Preissteigerungen und den wachsenden Schwierigkeiten des internationalen Logistiksystems gesehen.<sup>26</sup>

Laut Umsatzprognosen der Marinas wird 2022 ein Wachstum aller Teilsektoren erwartet. Im Ausrüstungsverkauf soll der Umsatz um zirka 2,5 % steigen, bei der Vermietung von Dauer- und Transitliegeplätze sogar um bis zu 5 %.<sup>27</sup>



Umweltthemen spielen auch in der maritimen Industrie eine wichtige Rolle. Aktuelle Schwerpunkte sind zum Beispiel alternative Antriebssysteme, Schiffsrecycling sowie Industrie 4.0 mit technologischen Innovationen. Yachtbesitzer sind grundsätzlich technologischen Neuheiten gegenüber sehr aufgeschlossen.

<sup>26</sup> Die Yachtbauindustrie in Zahlen - Monitor - Confindustria Nautica (Italienischer Fachverband der nautischen Industrie) – März 2022

<sup>27</sup> Italienischer Verband der Marinas (Assomarinas) - September 2021

### 3.1. Ökologische Herausforderungen für die Yachtbauindustrie

Yachten haben einen niedrigeren Anteil an der Gesamtheit der Emissionen des Schiffsverkehrs als andere Schiffe, da u.a. als Kraftstoff Straßenbenzin verwendet wird und die Fahrtzeit im Jahr beschränkt ist. Dennoch wird auch in diesem Sektor nach umweltfreundlichen Alternativen gesucht. Flüssigerdgas kann nicht verwendet werden, da ein Tank mit fast doppeltem Volumen für die gleiche Reichweite benötigt werden würde, die Sicherheitsaspekte komplexer wären und das Verteilersystem ungeeignet für den klassischen Superyacht-Einsatz ist. Als Alternative für die kommenden Jahre sollen verstärkt Hybridsysteme wie diesel-elektrische oder sogar Null Emissionen-Antriebssysteme genutzt werden.<sup>28</sup> Im Bereich der Passagierschiffahrt hat beispielsweise das italienische Unternehmen Liberty Lines mit der spanischen Werft Armon einen Vertrag über den Bau von neun Hybrid-Hochgeschwindigkeitsschiffen unterzeichnet, die zwischen 2023 und 2026 in Betrieb genommen werden sollen.<sup>29</sup> In weiterer Zukunft könnte im Yachtsektor Wasserstoff eingesetzt werden, ob in Form von Gas, als Brennstoffzelle oder Ammoniak wird sich aufgrund zukünftiger Entwicklungen in der Forschung noch zeigen.

### 3.2. Schiffsrecycling

Im Juli 2017 schloss das Unternehmen San Giorgio del Porto gemeinsam mit Saipem im Hafen von Genua das Abwracken des Kreuzfahrtschiffs Costa Concordia ab. San Giorgio del Porto ist das einzige Unternehmen, das im europäischen Register des „shipping recycling“ eingetragen ist. Zahlreiche weitere Projekte stehen in Aussicht.

Abgesehen von der enormen ökologischen Bedeutung (Ziel ist ein Recycling von über 87 % der Materialien wie bei der Costa Concordia) führt dies zur Schaffung von neuen Arbeitsplätzen und neuen Perspektiven für die italienische Schiffbauindustrie. Der Marktanteil der italienischen Industrie beim Abwracken von Schiffen ist im Begriff, stark zu wachsen. Derzeit sind in diesem Sektor die Türkei, Bangladesch und Indien Vorreiter.<sup>30</sup>

---

<sup>28</sup> Fachzeitschrift TTM Tecnologia Trasporti Mare (Technologie Transport Meer) Ausgabe November- Dezember 2020

<sup>29</sup> Liberty Lines unterzeichnet Vertrag mit spanischer Werft Armon: 9 schnelle Hybridschiffe werden gebaut – Il Sicilia – April 2022

<sup>30</sup> Fachzeitschrift TTM Tecnologia Trasporti Mare (Technologie Transport Meer) Ausgabe Juli- August 2021

## 4. Chancen für österreichische Unternehmen

Österreich ist mit dem südlichen Nachbarland Italien wirtschaftlich eng verbunden und Italien stellt Österreichs zweitwichtigsten Handelspartner für Importe sowie für Exporte dar. Österreichische Unternehmen können vom positiven Image des Landes als zuverlässiger Partner für qualitativ hochwertige Produkte profitieren.

„Made in Italy“ führt internationale Ranglisten in der maritimen Industrie an und verschiedenste Aspekte unterstreichen die Bedeutung und vielversprechende Entwicklung Italiens in diesem Sektor: der kontinuierlich steigende Umsatz, die positive Handelsbilanz, der hohe Exportwert, der Anstieg der Beschäftigung und des Anteils am BIP sowie die bemerkenswerte Infrastruktur der Häfen mit einer Vielzahl an Werften sowie Liegeplätzen.

Um sich auf dem italienischen Markt zu positionieren, ist es besonders wichtig, auf die richtige Marktstrategie zu setzen und proaktiv die aktuelle Marktentwicklung zu verfolgen und zu nutzen: Derzeit sind Sensibilität für Umweltthemen und Nachhaltigkeit gefragt sowie eine schnelle Reaktionsfähigkeit auf technologische Innovationen. Es wird die Teilnahme an italienischen Fachmessen empfohlen, um lokale Partner zu finden. Die hohe Export-Orientierung Italiens sowie Relevanz als logistischer Knotenpunkt bietet österreichischen Unternehmen zudem die Möglichkeit, Drittmärkte zu erschließen.

Im Rahmen der Services der AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA der Wirtschaftskammer Österreich (WKO) bietet das **Außenwirtschaftsbüro Padua** ([padua@wko.at](mailto:padua@wko.at)) als Kompetenzzentrum für die maritime Industrie in Italien den Mitgliedsbetrieben umfassende Instrumente zur Erschließung des italienischen Marktes. Zusätzlich zu allgemeinen Marktinformationen können auf Anfrage auch individuelle Konzepte ausgearbeitet werden, die beispielsweise Konkurrenzanalysen, die Erhebung spezifischer Marktdaten, Geschäftspartnersuche und Organisation von Geschäftsreisen umfassen. Besuchen Sie auch unsere Website für das aktuelle **Veranstaltungsprogramm**.

## 4.1. Weiterführende Informationen und Internetlinks

### Fachverbände

CONFINDUSTRIA NAUTICA (Fachverband der nautischen Industrie)

<https://confindustrianautica.net/en/>

ASSONAVE (Verband der Schiffsindustrie)

[www.assonave.it](http://www.assonave.it)

Mitglieder Schiffbau

Mitglieder Reparaturen

Mitglieder Lieferungen von Maschinen, Anlagen, Komponenten

ASSARMATORI (Fachverband der in Italien ausländischen tätigen Reedereien)

<https://www.assarmatori.eu/>

CONFITARMA (Fachverband der italienischen Reedereien)

<https://www.confitarma.it/confitarma-italian-shipownersassociation/>

ASSOPORTI (Fachverband der italienischen Häfen)

<https://www.assoporti.it/en/home/>

ASSITERMINAL (Fachverband der italienischen Hafen- und Terminalbetreiber)

<https://www.assiterminal.it/>

ASSOMARINAS (Fachverband der italienischen Marinas)

<http://assomarinas.it/>

### Fachveranstaltungen

SALONE NAUTICO Genua (Internationale Nautikmesse)

<https://salonenautico.com/>

SALONE NAUTICO Venedig (Internationale Nautikmesse)

<https://www.salonenautico.venezia.it/>

SEATEC Carrara (Internationale Fachmesse für Yachtbauzulieferungen)

[www.sea-tec.it](http://www.sea-tec.it)

YARE – YACHTING AFTERSALES & REFIT EXPERIENCE Viareggio (Internationale Veranstaltung für die Superyacht-Industrie)

<https://yarenetworking.com/>

NAV Genua und La Spezia (Internationale Konferenz über Meerestechnik und maritimer Forschung)

<http://www.atenanazionale.org/nav/nav2022/>

VERSILIA YACHTING RENDEZ-VOUS Viareggio (Parade der Yachten und Neuheiten)

<https://www.versiliaYachtingrendezvous.it/>

## Sektorspezifische Online-Verzeichnisse

PORTI D'ITALIA (Online-Verzeichnis aller italienischen Häfen)

[https://it.wikipedia.org/wiki/Porti\\_d\\_%27Italia](https://it.wikipedia.org/wiki/Porti_d_%27Italia)

PAGINE AZZURRE (Online-Verzeichnis aller italienischen Yachthäfen)

<https://www.pagineazzurre.com/>

NAUTIPEDIA (Online-Verzeichnis aller italienischen Werften)

[https://nautipedia.it/index.php/Categoria:Cantieri\\_Italiani](https://nautipedia.it/index.php/Categoria:Cantieri_Italiani)

## Fachpublikationen

TTM – TECNOLOGIA TRASPORTI MARE (Fachzeitschrift)

<https://www.themeditelegraph.com/it/>

LA NAUTICA IN CIFRE (Fachpublikationen des Verbandes der italienischen nautischen Industrie)

<https://www.themeditelegraph.com/it/>

NAUTICA (Monatliche Fachzeitschrift)

<https://www.nautica.it/>

SHIPPINGITALY (Online-Tageszeitung über den italienischen maritimen Transport)

<https://www.shippingitaly.it/>

## AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA

### AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER MAILAND

Piazza del Duomo 20

I-20122 Mailand

T +39 02 879 09 11

E [mailand@wko.at](mailto:mailand@wko.at)

W [wko.at/aussenwirtschaft/it](http://wko.at/aussenwirtschaft/it)

