

AUSSEN WIRTSCHAFT BRANCHENREPORT ITALIEN

DIE MARITIME INDUSTRIE

BRANCHE UND MARKTSITUATION
KONKURRENZSITUATION
TRENDS UND ENTWICKLUNGEN
CHANCEN FÜR ÖSTERREICHISCHE UNTERNEHMEN

AUSSENWIRTSCHAFTSCENTER MAILAND
MAI 2023

go international
= Bundesministerium
Arbeit und Wirtschaft 
AUSSENWIRTSCHAFT AUSTRIA



Unser vollständiges Angebot zum Thema **Maritime Industry** (Veranstaltungen, Publikationen, Schlagzeilen etc.) finden Sie unter 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

W wko.at/aussenwirtschaft/it

 fb.com/aussenwirtschaft

 twitter.com/wko_aw

 linkedin.com/company/aussenwirtschaft-austria

 youtube.com/aussenwirtschaft

 flickr.com/aussenwirtschaftaustria

 instagram.com/aussenwirtschaft_austria.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, W wko.at/aussenwirtschaft/it

Inhalt

1. BRANCHE UND MARKTSITUATION	4
1.1. Die italienische Yacht- und Schiffbauindustrie	4
1.2. Die 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	14
1.7. Italienische Kompetenzzentren der maritimen Industrie	15
2. KONKURRENZSITUATION	16
2.1. Schiffbauunternehmen	16
2.2. Yachtbauunternehmen	17
2.3. Seetransportunternehmen	18
2.4. Hafenbauunternehmen	19
2.5. Kreuzfahrtunternehmen	19
2.6. Spezielle Unternehmen	19
3. TRENDS UND ENTWICKLUNGEN	20
3.1. Ökologische Herausforderungen für die Yachtbauindustrie	20
3.2. Schiffsrecycling	20
3.3. Europäisches Projekt gegen die Unterwasserlärmverschmutzung	21
3.4. Prävention von Containerverlusten auf See	21
4. CHANCEN FÜR ÖSTERREICHISCHE UNTERNEHMEN	22
4.1. Weiterführende Informationen und Internetlinks	23

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. Nach dem Rekordjahr 2021 mit einem Wirtschaftswachstum von 6,7 % brachte das Jahr 2022 ein Wachstum von 3,9 %. Mit einem Handelsvolumen von über 26 Mrd. EUR hat Italien seinen Rang als Österreichs zweitwichtigster Wirtschaftspartner (Importe und Exporte) nach Deutschland behauptet. Ausführliche Informationen über die Wirtschaftslage und die wirtschaftliche Entwicklung finden Sie in dem [AUSSENWIRTSCHAFT Wirtschaftsbericht aus Italien](#). Die maritime Industrie in Italien spielt 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

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 exklusiven 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.¹ 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. EUR.²

Der globale Yachtmarkt beläuft sich 2021 auf 52 Mrd. EUR, davon entfallen rund 60 % des Gesamtmarktes auf Neubauten. Der Einzelhandelsmarkt für neue Boote wird hauptsächlich von Motorbooten (90 %) und von Nordamerika und Europa (70 %) dominiert.

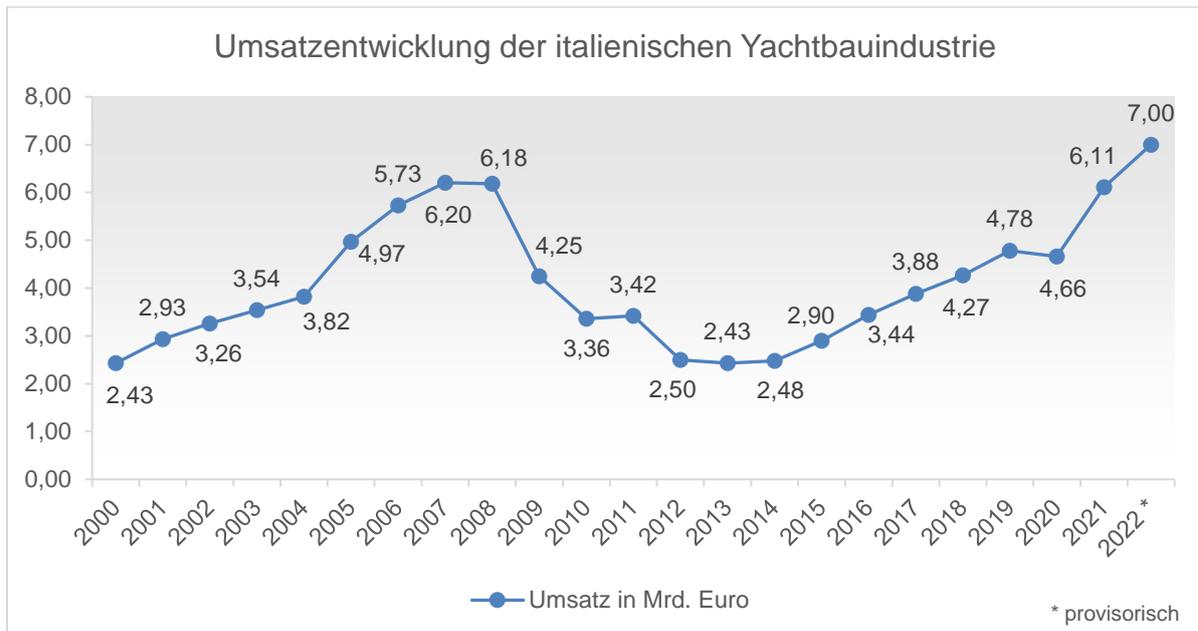
Im Jahr 2021 erzielte Italien in der Yachtproduktion einen weltweiten Marktanteil von rund 12%, davon den größten Anteil bei Booten mit Innenbordmotoren mit rund 21%.³

¹ Globale Umfrage über privates Beteiligungskapital und Investoren in der Mode- und Luxusbranche 2021 - Deloitte

² Der italienische Yachtbaumarkt ist resistent gegenüber Covid-19 – Deloitte

³ Der Stand der Dinge auf dem Weltmarkt für Yachten (Deloitte) – April 2023

Die italienische Yachtbauindustrie 2022

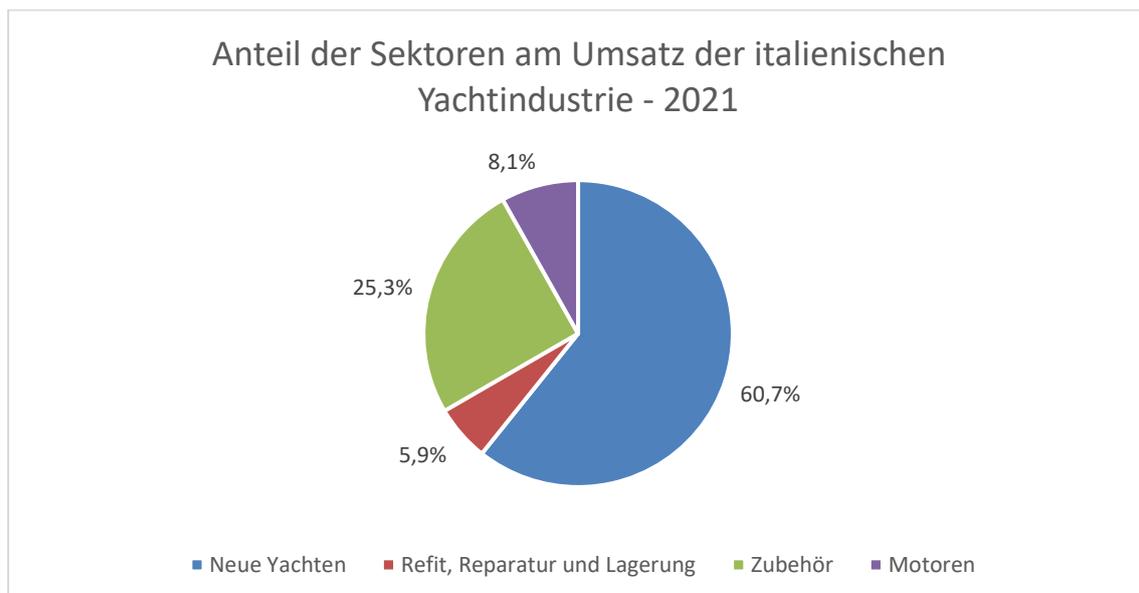


Quelle: Confindustria Nautica (Italienischer Fachverband der nautischen Industrie)

Auch die italienische Yachtindustrie zeigte sich resistent und verbuchte 2022 trotz zahlreicher Herausforderungen im Bereich der Logistik und bei der Verfügbarkeit von Rohstoffen und Komponenten Rekordergebnisse.

Der Umsatz wird auf zirka 7 Mrd. EUR geschätzt, das entspricht einem Wachstum von 14,6 % gegenüber dem Vorjahr. Die Zahl der Aufträge italienischer Yacht- und Superyachtwerften sowie die Bestellungen von nautischem Zubehör und Schiffsmotoren nahmen 2022 entsprechend zu.⁴

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)

⁴ Die Yachtbauindustrie in Zahlen - Monitor - Italienischer Fachverband der nautischen Industrie (Confindustria Nautica) – März 2022

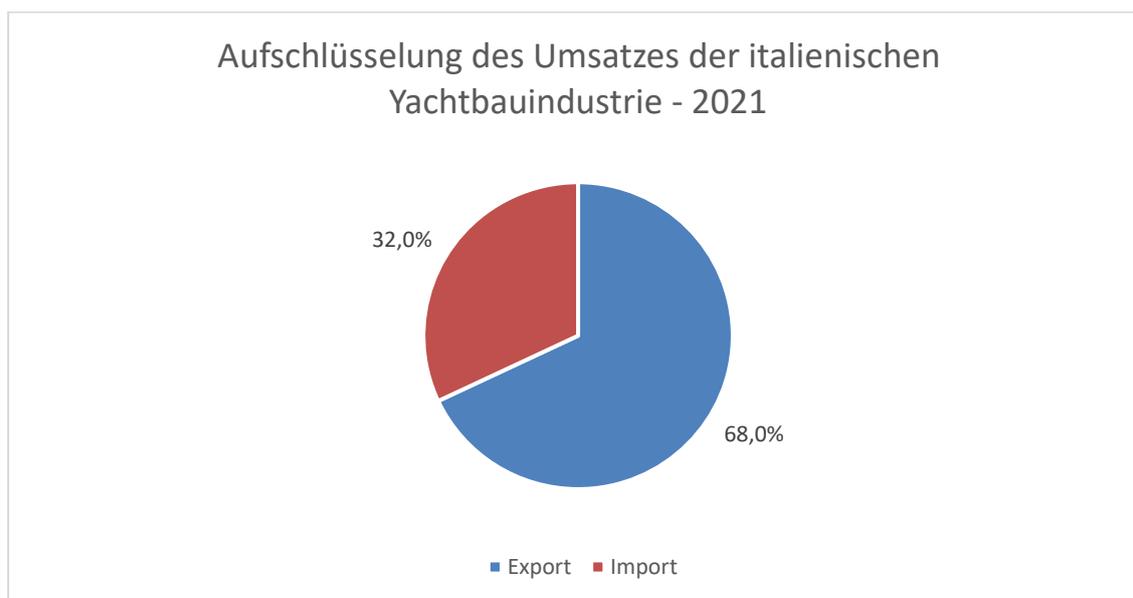
Weitere positive Indikatoren für die starke Entwicklung der Yachtindustrie in Italien sind: der Anstieg der Beschäftigten um 9,7 % auf über 26.350 und die Erhöhung des Beitrages der Yachtbauindustrie am BIP um +31,4% auf 5,1 Mrd. EUR, dies spiegelt die relativ bessere Leistung dieses Sektors im Vergleich zu anderen Wirtschaftsbereichen wider.⁵

Italienischer Außenhandel

Mehr als zwei Drittel (68%) der Produktion von Yachten, Sport- und Freizeitbooten mit Innenbord- oder Außenbordmotor oder Wasserstrahlantrieb wird exportiert. Im Jahr 2021 wurde ein historischer Höchststand von fast 3,4 Mrd. EUR erreicht. Die restlichen 32 % entfallen auf den Inlandsmarkt.

Nicht-EU-Länder (74,6 %, 2,2 Mrd. EUR) sind das Hauptziel der italienischen Exporte. Das wichtigste Abnehmerland ist die USA mit 16,4 % (485 Mio. EUR), gefolgt von den Kaimaninseln (465,4 Mio. EUR), Frankreich (265,2 Mio. EUR), Malta (207 Mio. EUR), den Marshallinseln (206,9 Mio. EUR), dem Vereinigten Königreich (198,2 Mio. EUR), Hongkong (139,1 Mio. EUR), den Britischen Jungferninseln (129,5 Mio. EUR), der Türkei (98,8 Mio. EUR) und Australien (90,3 Mio. EUR).⁶

Der österreichische Import italienischer Freizeit- und Sportboote ist mit 4,2 Mio. EUR 2022 im Vergleich zum Vorjahr leicht gesunken (-2,2 %). Der Export von Österreich nach Italien ist mit 3,2 Mio. EUR hingegen gestiegen (+4 %).⁷



Quelle: Confindustria Nautica (Italienischer Fachverband der nautischen Industrie)

Der italienische Export von Sport-, Freizeitbooten und Yachten verzeichnete im nautischen Jahr 2022 (September 2021 – August 2022) einen Rekordwert von 3,37 Mrd. EUR (+13,8 % gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres). Im weltweiten Exportvergleich 2022 positioniert sich Italien an erster Stelle mit 3,4 Mrd. EUR vor den Niederlanden (3 Mrd. EUR), den USA (2 Mrd. EUR), Frankreich (1,3 Mrd. EUR) und Deutschland (1,2 Mrd. EUR).

Italiens Yachtindustrie erzielte 2022 eine positive Handelsbilanz von 3 Mrd. EUR und führt damit international vor Polen (1,1 Mrd. EUR), Deutschland (0,8 Mrd. EUR) und den Niederlanden (0,7 Mrd. EUR).⁸

⁵ Die neuen Daten der nautischen Industrie (italienischer Verband der nautischen Industrie) – September 2022

⁶ Schifffahrt weicht Made in Italy ein: "Die inländische Lieferkette ist eine Stärke" (la Repubblica) – Oktober 2022

⁷ Statistik Austria – Mai 2023

⁸ ITC – Mai 2023

Boote und Yachten für Freizeit und Sport mit Innenbordmotor belegten in der Rangliste aller italienischen Exportprodukte den dreizehnten Platz.

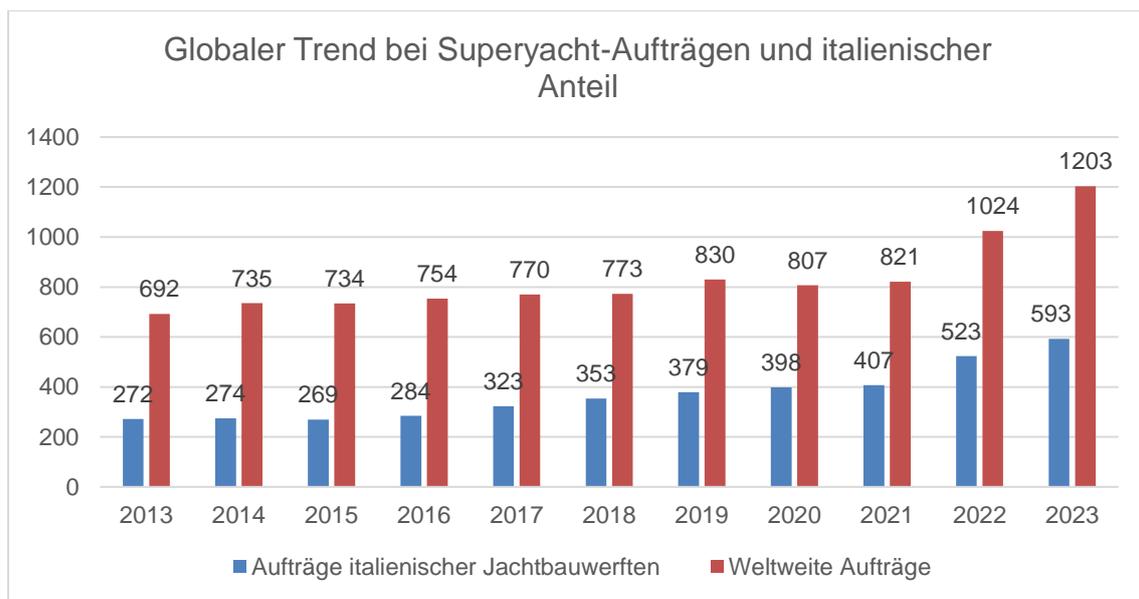
Der Superyacht Sektor

Mit einer Anzahl von 593 (+17,5%, 70 Yachten) steht Italien auch 2023 an der Spitze der aktuell 1203 weltweit in Bau befindlichen Yachten über 24 Meter Länge. Das Vereinigte Königreich und Taiwan belegen Platz 2 und 3 mit 126 bzw. 108 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 Bruttonraumzahl steht Italien mit 211.416 BRZ (Bruttonraumzahl) ganz oben auf der Rangliste, gefolgt von den Niederlanden (93.598 BRZ für 76 Projekte) und Deutschland (85.909 BRZ). Dies reflektiert die Spezialisierungen der Länder im Yachtbau: Gigayachts (>100m) in Deutschland (durchschnittlich; 4.295 BRZ), Megayachten (60-100 m) in den Niederlanden (durchschnittlich; 1.232 BRZ) und Superyachten (25-50 m) in Italien (durchschnittlich; 357 BRZ).⁹

In 35 italienischen Refit-Werften wurden von 2020 bis 2021 21 % aller weltweiten Superyacht-Refits durchgeführt. Das bedeutet den weltweit zweiten Rang 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 italienischen Wasserfahrzeuge

In Italien sind insgesamt 84.633 Boote bei den lokalen Schifffahrtsämtern und Zulassungsstellen eingetragen (Stand: 2021). Da aber Wasserfahrzeuge unter 10m Länge nicht registriert werden müssen, schätzt der italienische Fachverband der nautischen Industrie weitere 400.543 nicht meldepflichtige Wasserfahrzeuge, wie zum Beispiel Kanus, Kajaks, Jet-Skis, Tret- oder Ruderboote.

⁹ Boat International - Global Order Book 2023

Der Großteil der registrierten Wasserfahrzeuge sind Motorboote (76,4 %, 64.661), gefolgt von Segelbooten (23,4 %, 19.800). Nur 0,2 % (172) sind Yachten über 24m Länge. 53 % entfallen auf Boote zwischen 10-24m und 46,8% auf Boote mit einer Länge von weniger als 10m.¹⁰

Italien positioniert sich im Vergleich zu anderen europäischen Ländern mit 485.176 Wasserfahrzeugen (8,19 pro 1000 Einwohner) an siebenter Stelle, nach Frankreich (1.296.017), Finnland (1.135.956), Norwegen (814.000), Schweden (730.000), Vereinigtes Königreich (620.529) und Niederlande (503.000) wobei Finnland (205,19) und Norwegen auf Grund der beachtlichen Anzahl (150,66) pro 1000 Einwohner hervorstechen.

Außerhalb Europas sind die Vereinigten Staaten mit 15,9 Millionen Einheiten Spitzenreiter. Auch Kanada (8.600.000; 225,40 pro 1000 Einwohner), Neuseeland (1.513.481; 295,04 pro 1000 Einwohner), Australien (1.014.893) und Brasilien (709.184) platzieren sich vor Italien.

Was die Dichte der Boote entlang der Küste anbelangt, finden sich in Italien 6.597 Wasserfahrzeuge je 100 km. Die italienischen Küsten umfassen eine Länge von 7.375 km.¹¹

1.3. Italiens Häfen

2022 wurden in den italienischen Häfen 490,1 Mio. Tonnen Güter umgeschlagen. Dies bedeutet ein Wachstum von 1,9 % im Vergleich zum Vorjahr (480,8 Mio. t) und +2,3 % im Vergleich zum Vor-Pandemie Jahr 2019 (479,2 Mio. t).¹² Italien erzeugte im ersten Semester 2022 16 % der gesamten Wertschöpfung des EU-Sektors und liegt damit an zweiter Stelle nach Deutschland. 2023 wird ein Wachstum von +2,3 % prognostiziert.¹³

Für die insgesamt positive Entwicklung 2022 sind die Sektoren Container (119,5 Mio. t) und Ro-Ro (120,8 Mio. t) mit einem Zuwachs von 7,4 % und 7,7 % im Vergleich zu 2019 verantwortlich. Der Bereich des festen Masseguts (61,1 Mio. t) hat sich 2022 wieder erholt (+2,3 % im Vergleich zu 2019). Während die Sektoren des flüssigen Masseguts (169 Mio. t) sowie des Bruchstückguts (19,7 Mio. t) mit einem Rückgang von -7,5 % bzw. -15,8 % weiterhin unter den Folgen der Covid-19-Krise leiden.

Der Seehafen-Hinterlandverkehr 2022 ist mit 7,36 Mio. TEU leicht über dem Niveau von 2019 (7,21 Mio. TEU, +0,2 %).

Der Schiffsgüterverkehr ist vor allem für Süditalien von großer Bedeutung: der Anteil der Importe und Exporte auf dem Seeweg am Gesamtverkehr beträgt in Süditalien 64 % im Vergleich zu 36 % in ganz Italien. Die süditalienischen Häfen spielen eine Schlüsselrolle im Energiesektor (Rohöl und raffiniertes Erdöl), da sie 47 % der Erdöllieferungen und -exporte des Landes auf dem Seeweg abwickeln und Endstation wichtiger Pipelines aus Nordafrika und Asien sind.

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.¹⁴

¹⁰ Die nautische Freizeitindustrie Italiens - Jahr 2021- [Ministerium für Infrastruktur und nachhaltige Mobilität \(MIMS\)](#)

¹¹ [ICOMIA \(International Council of Marine Industry Association\)](#)

¹² [Hafenumschlag 2022 - Assoporti \(Fachverband der italienischen Häfen\)](#) – März 2023

¹³ [Italiens maritime Wirtschaft – srm](#) -Oktober 2022

¹⁴ [Die Zahlen der italienischen Häfen - Shipping Italy](#) – Mai 2022

Italienische Häfen nach Güterströmen (in Mio. Tonnen)

	2022	2021	2020	2019
Hafen Triest	57,6	55,4	54,1	62,0
Hafen Genua	49,9	48,8	44,1	52,8
Hafen Gioia Tauro	42,2	38,6	39,7	29,1
Hafen Livorno	31,9	34,3	31,8	36,7
Hafen Cagliari	30,8	31,2	27,4	34,7
Hafen Ravenna	27,4	27,1	22,4	26,3

Quelle: Assoport (Fachverband der italienischen Häfen)

Im Stückgutverkehr führt Ravenna mit 6,5 Mio. Tonnen, gefolgt von Tarent mit 2,8 Mio. Tonnen und Venedig-Marghera mit 2,3 Mio.

Für den Ro-Ro Verkehr liegt Messina-Tremestieri mit 1.398.218 Ro-Ro-Einheiten an Platz 1, gefolgt von Villa San Giovanni mit 784.689 Einheiten, dem Hafen Livorno mit 480.873 Einheiten, Genua mit 372.988 Einheiten und Triest mit 320.327 Einheiten.

China ist mit 20,5 Mrd. EUR und 21 % der gesamten italienischen Einfuhren auf dem Seeweg Italiens wichtigstes Zulieferland, während die USA das wichtigste Abnehmerland mit 27,2 Mrd. EUR und 26 % der Exporte darstellen.¹⁵

Passagiersektor

Der Passagiersektor verzeichnete auch 2022 mit 61,4 Mio. Passagieren im Vergleich zum Vorjahr in all seinen Teilbereichen ein starkes Wachstum (Nahverkehr +29,93 %, Fähren +26 % und Kreuzfahrten +269,25 %) mit einem Gesamtplus von 41,5 %. 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 noch etwas rückläufig (-9,18%, Nahverkehr -6,1 %, Fähren -5,5 % und Kreuzfahrten -24,87 %) ist aber auf starkem Erholungskurs.¹⁶

Italienische Häfen nach Passagierströmen (in Millionen)

	2022	2021	2020	2019
Hafen Messina Tremestieri	10,0	7,9	6,6	11,2
Hafen Villa San Giovanni (Reggio Calabria)	8,8	7,2	6,0	9,9
Hafen Neapel	7,7	4,4	3,1	8,2
Hafen Civitavecchia	3,6	1,7	1,2	4,5
Hafen Piombino	3,2	2,9	2,2	3,2
Hafen Livorno	3,2	2,3	1,6	3,6
Hafen Olbia	3,1	2,6	1,9	3,1
Hafen Portoferraio-Rio Marina-Cavo (Insel Elba, LI)	3,0	2,7	2,1	3,0

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.

¹⁵ Italiens maritime Wirtschaft – srm - Juli 2021

¹⁶ Die Zahlen der italienischen Häfen - Shipping Italy – Mai 2022

	2022	2021	2020	2019
Hafen Genua	3.256.294	2.094.701	1.325.426	3.518.091
Hafen Triest	448.763	134.823	10.516	189.137
Hafen Venedig	371.486	104.240	52.674	1.814.485

Quelle: Assoparti (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.

Dies sind die wichtigsten italienischen Häfen:

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 Hafensystem Triest erstreckt sich über eine Fläche von mehr als 2,3 Mio. m², davon sind rund 1,8 Mio. m² Freihafen. Das Areal umfasst neben 12 km Kai auch 925.000 m² Lagerfläche, wovon 500.000 m² aus Lagerhallen bestehen. Es gibt 58 Liegeplätze für konventionelle Schiffe, Mehrzweckschiffe, Containerschiffe, Ro-Ro-Fähren, Öltanker, Chemikalientanker und Passagierschiffe.

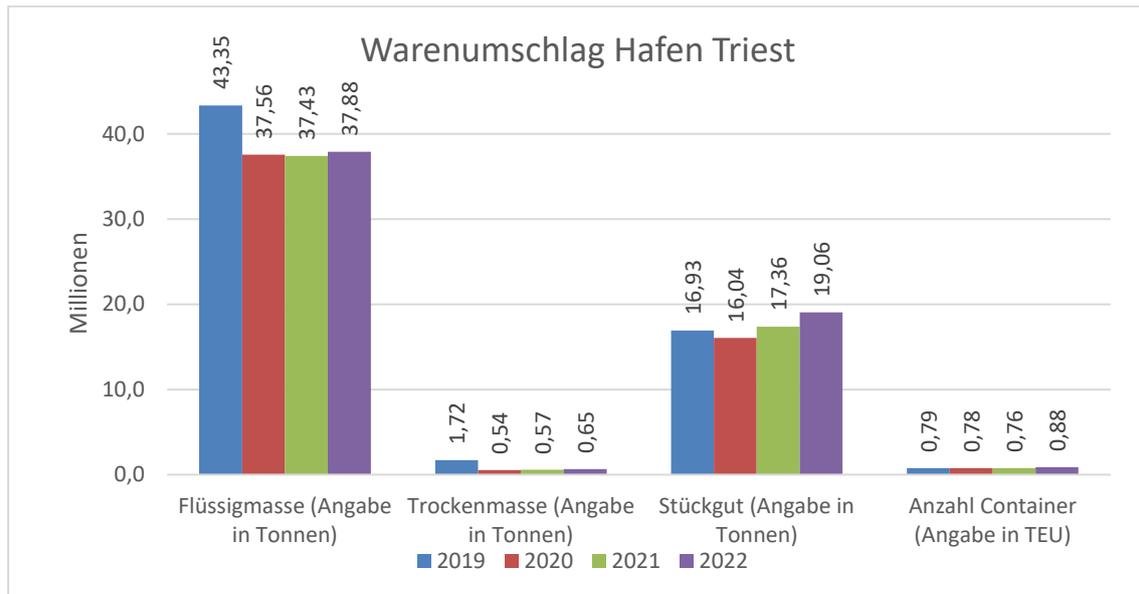
Der Triester Hafen ist auch wegen seiner Wassertiefe von bis zu 18 Metern für den Gütertransport mittels großer Containerschiffe sehr attraktiv.

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.¹⁷ 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 2022 im Hafen von Triest 877.795 TEU abgefertigt, das sind um +15,92 % mehr als gegenüber dem Jahr 2021.

¹⁷ Behörde für das Hafensystem der östlichen Adria (Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale)



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".¹⁸

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

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 hm² 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 2022 einen Anstieg des Gesamtumschlags von 4,2 %, davon bei Containern ein leichtes Plus von 0,6% gegenüber 2021.

Durch die Aufhebung der Restriktionen zeigte sich 2022 vor allem in der zweiten Jahreshälfte eine deutliche Erholung des Passagiersektors mit 4,2 Millionen Passagieren. Der Fährsektor übertraf mit 2.661.442 Passagieren das Vorjahr (+40,3 %) und die Vor-Covid-Jahre (+5,2 % im Vergleich zu 2019). Dank einer deutlichen Ausweitung des Abfahrtangebots lag auch bei den Kreuzfahrten das Ergebnis bei 1.571.567 Passagieren über dem Verkehrsaufkommen von 2021 (+10 %).¹⁹

¹⁸ www.trasporto.europa.it

¹⁹ Behörde für das Hafensystem des westlichen Ligurischen Meers (Autorità di Sistema Portuale del Mare Ligure occidentale)

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 2022 27,4 Mio. Tonnen Güter (+1,1%) umgeschlagen. Dieses Ergebnis ist auf das Wachstum der Makrokategorien Flüssigmassengut mit 5 % und Trockengüter mit 3,7 % zurückzuführen.²⁰

Geplant sind eine Vertiefung des Meeresbodens des Hafens auf 14,5 Meter, Investitionen in das Eisenbahnnetz und der Bau eines neuen Kais von über 1.000 Metern Länge, der dem neuen Containerterminal und der Logistikzone zur Verfügung stehen soll.²¹

Hafen von Marghera-Venedig

Der Hafen von Marghera ist mit einer Fläche von über 2.000 Hektar eines der größten industriellen Küstengebiete Europas.²²

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 Berechnungen der Behörde für das Hafensystem der nördlichen Adria (Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale) wurden im Jahr 2022 am Hafen von Venedig 24,6 Mio. Tonnen Güter und damit um 1,5% mehr als im Vorjahr umgeschlagen. Die Makrokategorie Trockengüter erzielte das größte Wachstum um 10,1 %, dem gegenüber sank das Flüssigmassengut um 6,9 %.²³

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.²⁴

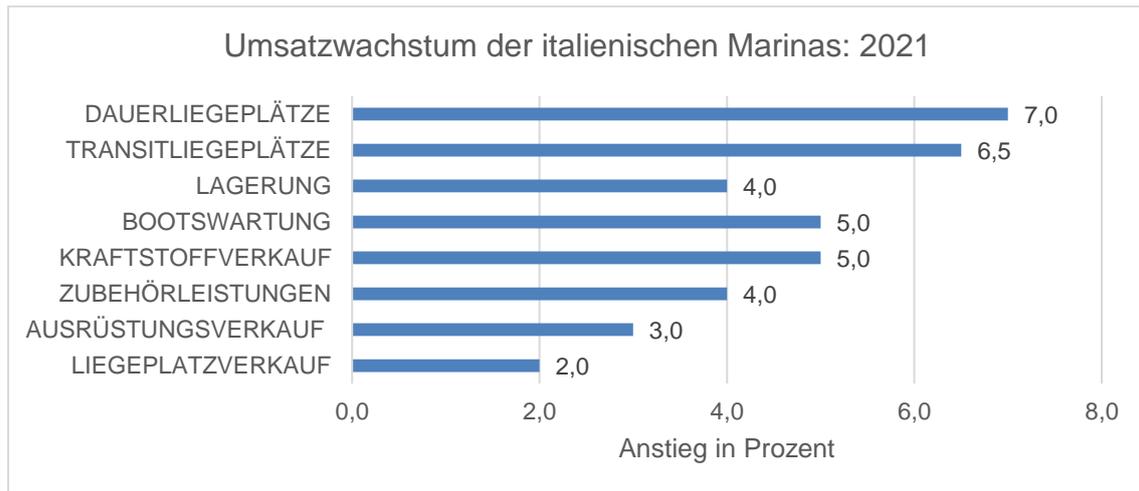
²⁰ Behörde für das Hafensystem der nördlich-zentralen Adria (Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale)

²¹ TCR Ravenna, ein strategisches Tor für den Seeverkehr im Adriatischen Meer (The MediTelegraph) - Mai 2023

²² Gemeinde Venedig - Februar 2021

²³ Behörde für das Hafensystem der nördlichen Adria (Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale)

²⁴ Italienischer Verband der Marinas (Assomarinas) - September 2021



Quelle: Assomarinas (Italienischer Verband der Marinas)

Unterschieden wird zwischen

- Yachthäfen/Marinas: diese 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: darunter versteht man saisonale Einrichtungen mit Kais, die im Winter abgebaut werden (Docks und Piers, ausgestattete Strände sowie Reede)

In Italien gibt es vorwiegend Mehrzweckhäfen (458 bzw. 58 % der Anlagen), gefolgt von Verankerungspunkten (237 bzw. 30 %) und Yachthäfen (91 bzw. etwa 12 %). 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 standen mehr als 166.000 Liegeplätze zur Verfügung, eine stabile Zahl im Vergleich zum Vorjahr. Die meisten davon (21.709) befinden sich in Sardinien, gefolgt von Ligurien (21.687), Sizilien, der Toskana, Kampanien und Friaul-Julisch Venetien, mit 15 bis 20 Tausend Liegeplätzen.

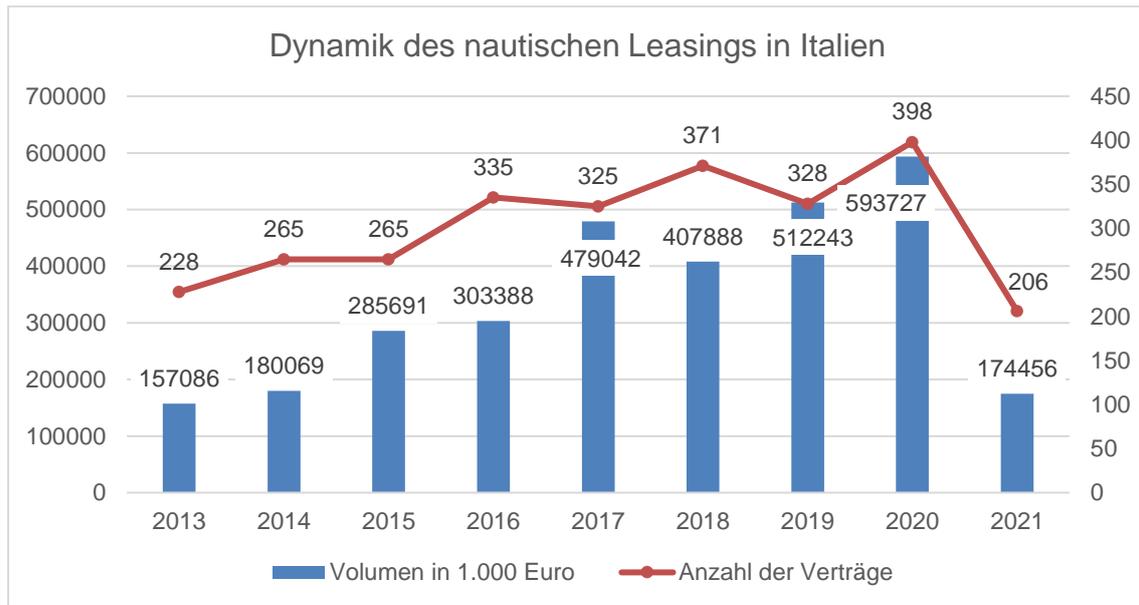
Die höchste absolute Anzahl an Liegeplätzen gibt es in Mehrzweckhäfen (102.395 Liegeplätze, 61,5 %), gefolgt von Yachthäfen (46.616 Liegeplätze, 28 %). Im Durchschnitt besitzen Yachthäfen allerdings mehr als doppelt so viele Liegeplätze (512) wie Mehrzweckhäfen (224). Die durchschnittliche Anzahl der Liegeplätze in Italiens Häfen beträgt 212.²⁵

Italien beheimatet rund 2,2% aller Yachthäfen sowie Marinas weltweit, die italienischen Liegeplätze und Anlegestellen entsprechen etwa 4,4 % der weltweiten Gesamtzahl.

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.

²⁵ [Hafen Portal - Pagine Azzurre 2021](#)



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.²⁶

Nautisches Leasing 2020-2021

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

1.6. Bootsführerscheine in Italien

Nach dem starken Rückgang und Rekordtief von -23 % bei der Ausstellung von Bootsführerscheinen im Jahr 2020 (von 54.630 im Jahr 2019 auf 42.313), verzeichnete sich 2021 ein spürbarer Anstieg um 69 % (71.413).

Die meisten Bootsführerscheine (62 %) berechtigen Küstenfahrten unter 12 Seemeilen überwiegend für Motorboote. Jene ohne Küstenbegrenzung (36 %) gelten in gleichem Maße für Segel- und Motorboote. 69 % der Bootsführerscheine wurden erneuert, während es sich bei 31 % um erstmalig ausgestellte Bootsführerscheine handelt.²⁷

²⁶ Italienischer Leasingverband (Assilea)

²⁷ Ministerium für Infrastruktur und Verkehr (MIT)

1.7. Italienische Kompetenzzentren der maritimen Industrie

Italiens Boots- und Yachtbauindustrie konzentriert sich am "Produktionspol des oberen Mittelmeers" (Provinzen Genua, La Spezia, Massa-Carrara, Lucca, Pisa und Livorno). Dort arbeiten 36,7 % der italienweit in diesem Sektor Beschäftigten und es wird 54,4 % des italienischen Umsatzes erwirtschaftet (122 Unternehmen, 3.722 Beschäftigte und 1,8 Mrd. EUR Umsatz). Es folgt der "adriatische Produktionspol" (Provinzen Ravenna, Forlì-Cesena, Rimini, Pesaro-Urbino und Ancona) mit 12,3 % aller Unternehmen und einem Umsatzanteil von 23,3 % (72 Unternehmen, 2.363 Beschäftigten, 790 Mio. EUR Umsatz). Auf die Lombardei entfällt ein Beschäftigtenanteil von 11,8 % und 9,6 % des Gesamtumsatzes. Es folgen Neapel und Turin.²⁸

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.²⁹

Ligurien

Ligurien ist nach der Toskana die zweitwichtigste Region Italiens in der Yacht- und Schiffbauproduktion. 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)**.³⁰

²⁸ Die neuen Daten der nautischen Industrie (italienischer Verband der nautischen Industrie) – September 2022

²⁹ Die Exzellenz der Toskana im Nautiksektor: Hier sind die Protagonisten der Lieferkette- The Way Magazine – März 2020

³⁰ 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.³¹

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. EUR. 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

³¹ Nautische Freizeitindustrie: YARE: Italien unter den Top Ten Werften – ANSA – März 2022
Nautipedia

Rosetti Marino

Diese Werft in Ravenna erstreckt sich über eine Gesamtfläche von 70.000 m², 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

Mit 250.000 m² ist die Werft mitten im Podelta bei Rovigo traditionell für Ro-Ro und Ro-Pax Fähren bekannt, die sowohl für italienische als auch ausländische Reedereien produziert werden.

San Giorgio del Porto

Diese seit 1928 tätige Werft 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.

Intermarine

Das italienische Schiffbauunternehmen der Rodriguez Cantieri Navali Group ist bekannt für die Herstellung von Hochgeschwindigkeitsschiffen und hat sich auf die Produktion von Wasserfahrzeugen aus Verbundwerkstoffen wie glasfaserverstärktem Kunststoff spezialisiert. Derzeit werden für die italienische Fährreederei SNAV Hybrid-Hochgeschwindigkeitsschiffe gebaut. Umsatz 2021: 36 Mio. EUR

Cantiere Navale Vittoria

In Adria (Provinz Rovigo) baut diese Werft Patrouillenboote für die Küstenwache sowie besonders unsinkbare und selbstaufrichtende Rettungsschiffe.

Adriatic Shipyard

Diese Werft mit Hauptsitz in Chioggia, in der Lagune von Venedig, zählt mit einer Geländefläche von 36.500 m² und über 50 gebauten Handelsschiffen und Superyachten zu den größten privaten Werften Venetiens. Auf den drei Produktionsstätten, zwei in Chioggia und eine in Marghera, werden mit den Brands **Cantieri Navali Chioggia**, **Arzanà Navi** und **Ocean King** unterschiedliche Handelsschiffe (Fähren, Massengutfrachter, Tanker, Bagger-, Forschungs-, Arbeits- und Flussschiffe) bis 100 m sowie maßgeschneiderte Segel- und Motorboote des Luxussegments bis zu 50 m gebaut oder umgebaut.

T. Mariotti

Dieses Unternehmen mit Sitz in Genua spezialisiert sich auf den 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 mit 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. EUR 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. EUR und neuen Aufträgen im Wert von 641 Mio. EUR.

Sanlorenzo

Diese Werft 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. Sanlorenzo 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

Diese Gruppe betreibt fünf Werften und 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

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

Silent Yachts

Diese österreichische Werft mit Spezialisierung auf vollelektrische solarbetriebene Katamarane mit einer Länge von 18 bis 36 Metern besitzt eine Produktionsstätte in Fano. Der Standort 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. Hafengebäudeunternehmen

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

Nach dem zweistelligen Wachstum im Jahr 2022 wird für 2023 noch + 10%, 2024-2026 + 6 % prognostiziert. Vor allem die Themen Nachhaltigkeit, die Verbesserung der Infrastruktur und das wachsende Interesse am Yachting-Lifestyle werden laut einer Umfrage unter den Mitgliedern des italienischen Fachverbands der nautischen Industrie den Markt prägen. Unterbrechungen der Lieferkette, neue Marktherausforderungen und die unsichere makroökonomische Situation können allerdings die Konsolidierung der Branche beschleunigen. 58 % der Befragten sind der Meinung, dass eine Konsolidierungsphase durchlaufen und Fusionen und Übernahmen steigen werden. 53 % der Werften geben an, eine Strategie für Nachhaltigkeit zu haben, allerdings sind 79 % der Zulieferer nicht in die ESG-Strategie der Werften eingebunden.³²

Umweltthemen spielen 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.

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.³³ Im Bereich der Passagierschiffahrt hat beispielsweise im April 2022 das italienische Unternehmen Liberty Lines mit der spanischen Werft Armon einen Vertrag über den Bau von neun Hybrid-Hochgeschwindigkeitsschiffen unterzeichnet, die zwischen heuer und 2026 in Betrieb genommen werden sollen.³⁴ Im März 2023 wurden drei weitere Hybrid-Passagierschiffe gekauft, die zwischen 2027 und 2030 geliefert werden sollen. 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.³⁵

³² [Der Stand der Dinge auf dem Weltmarkt für Yachten \(Deloitte\)](#) – April 2023

³³ Fachzeitschrift TTM Tecnologia Trasporti Mare (Technologie Transport Meer) Ausgabe November- Dezember 2020

³⁴ [Liberty Lines unterzeichnet Vertrag mit spanischer Werft Armon: 9 schnelle Hybridschiffe werden gebaut – Il Sicilia](#) – April 2022

³⁵ Fachzeitschrift TTM Tecnologia Trasporti Mare (Technologie Transport Meer) Ausgabe Juli- August 2021

3.3. Europäisches Projekt gegen die Unterwasserlärmverschmutzung

Der Unterwasserlärm schadet nicht nur der Meeresfauna sondern betrifft den militärischen und zunehmend auch den zivilen, kommerziellen Seeverkehr. Es gibt noch keine verbindlichen Vorschriften der internationalen Seeschiffahrts-Organisation, sondern Empfehlungen, die die Reedereien auf freiwilliger Basis übernehmen können. Das aus europäischen Mitteln finanzierte Forschungsprojekt **PIAQUO** (Verringerung der Lärmbelastung durch den Seeverkehr und Echtzeit-Anpassung an Ökosysteme) involviert die drei Länder Italien, Frankreich und Schweden und bietet Lösungen gemäß der Meeresstrategie-Rahmenrichtlinie (MSFD) der Europäischen Union. Die Richtlinie soll dem Schutz, der Erhaltung und – wo durchführbar – der Wiederherstellung der Meeresumwelt dienen und behandelt auch speziell das Thema Unterwasserlärm (Descriptor 11), mit dem Ziel diesen zu bewerten, zu überwachen und zu verringern. Das Projekt PIAQUO hat fünf Ziele:

1. Verbesserung des Propellers um die Kavitation (= Bildung und Auflösung von dampfgefüllten Hohlräumen in Flüssigkeiten) zu vermindern
2. Entwicklung und Installierung eines „Self-Estimation“ Systems an Bord zur Messung der Lärmentwicklung im Meer (unmittelbare Rückmeldung über den Geräuschpegel unter Wasser und dem Kavitationsverhalten des Propellers an die Schiffsbesatzung)
3. Erstellung einer Datenbank von Lärmmessungen
4. Anpassung des Seeverkehrs in Übereinstimmung mit dem Status der Ökosysteme
5. Entwicklung innovativer Web-App zur Bewertung des Unterwasserlärm-Fußabdrucks des globalen Shipings

Das italienische Unternehmen **Cetena**, Teil von Fincantieri, hat einen nachgerüsteten Propeller auf See getestet und dabei die Geschwindigkeit, Leistung und die Geräuschemissionen Unterwasser gemäß den bestehenden ISO-Normen gemessen.³⁶

3.4. Prävention von Containerverlusten auf See

Im Zeitraum von 2008 bis 2021 gingen pro Jahr durchschnittlich ein Tausendstel (0,001 %) der rund 241 Millionen Container über Bord, das entspricht aber 1.629 Containern.³⁷ Eine Lösung wie z.B. Weather Routing, ermöglicht eine ökonomische Anpassung der Route und eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs sowie des Risikos für die Ladung auf Basis der Wetterkonditionen. Anstatt mariner Wetterprognosen misst ein Radarsignal die Veränderungen der dreidimensionalen Meeresoberfläche (Strömungen der Meeresoberfläche und Wellengang). Das Unternehmen RemOcean aus Lucca (Toskana) ist Marktführer in Wave Radars. Bisher wird diese Technologie jedoch hauptsächlich im militärischen Bereich oder in der Personenschiffahrt eingesetzt. Sie hat nicht nur für die Verringerung der Containerverluste, sondern auch zur Steigerung der energetischen Effizienz einen besonderen Wert.³⁸

³⁶ Fachzeitschrift TTM Tecnologia Trasporti Mare (Technologie Transport Meer) Ausgabe Jänner- Februar 2023

³⁷ **Bericht über die auf See verlorenen Container** (World Shipping Council) – Juni 2022

³⁸ Fachzeitschrift TTM Tecnologia Trasporti Mare (Technologie Transport Meer) Ausgabe März- April 2023

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) 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 Webseite** 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

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

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/>

NAUTICSUD Neapel (Internationale Bootsausstellung)

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

OMC Ravenna (Offshore Mediterrane Ausstellung und Konferenz)
<https://www.omc.it/en/>

SEAFUTURE La Spezia (Marine-Messe)
<https://www.seafuture.it/>

BILOG Piacenza (Logistik- und Maritim Konferenz und Expo)
<https://www.bilog.it/>

Sektorspezifische Online-Verzeichnisse

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

Fachpublikationen

TTM – TECNOLOGIA TRASPORTI MARE (Fachzeitschrift)
<https://www.themeditelegraph.com/it/>

LA NAUTICA IN CIFRE (Fachpublikationen des Verbandes der italienischen nautischen Industrie)
<https://lanauticaincifre.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

W wko.at/aussenwirtschaft/it

