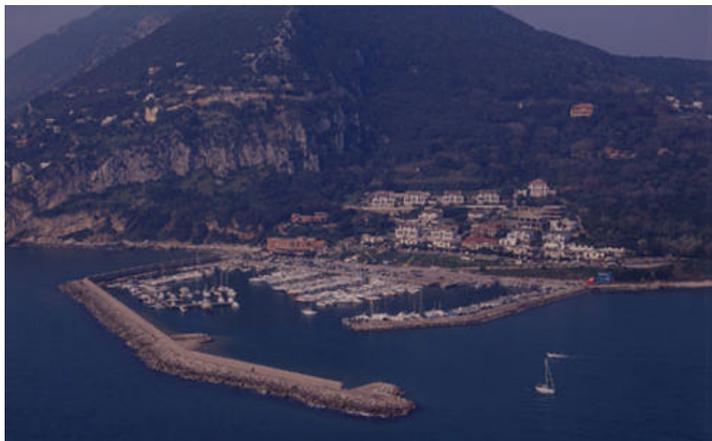




Comune di San Felice Circeo



*La filiera dell'economia del mare
nel Comune di
San Felice Circeo*

Premessa

Il presente rapporto di ricerca, volto all'approfondimento delle caratteristiche strutturali e congiunturali della filiera economica legata alla risorsa mare del sistema produttivo comunale di San Felice Circeo, da intendersi nella sua accezione più ampia tra cantieristica navale, nautica da diporto, servizi portuali, turismo nautico, servizi nautici e pesca, nasce da un'apposita intesa tra la Camera di Commercio di Latina ed il Comune stesso¹.

Tale progetto, come gli altri legati allo sviluppo dei menzionati comparti, si inserisce, a pieno titolo, in un processo di pianificazione strategica di sviluppo del territorio comunale, strumento privilegiato di politica attiva sul tessuto economico, all'interno del quale la cooperazione tra le Amministrazioni locali, gli attori economico-sociali e le stesse imprese, che operano sul territorio, conduce alla definizione di un quadro integrato di sviluppo, mirato ad innescare un processo di rilancio dell'economia dell'area, con l'attivazione di servizi innovativi che rafforzano la competitività delle imprese e, dunque, la loro capacità di creare occupazione in modo stabile.

Propedeutica alla presentazione dei risultati dello studio comunale appare necessario sottolineare come San Felice Circeo sia inserito tra i comuni facenti parte del Sistema Produttivo Locale della cantieristica navale e nautica da diporto della Regione Lazio, rispondendo, come vedremo, agli indicatori quali-quantitativi dettati dal disposto della Legge Regionale n. 36 del 2001.

Obiettivo del lavoro è l'identificazione e valutazione, in un predefinito ambito territoriale, quale quello del Comune di San Felice Circeo, di specifici parametri quantitativi e qualitativi propri di un delimitato tessuto economico locale così da esplicitare l'esatta direzione verso cui dovrebbe muoversi il *policy maker* locale ai fini dello sviluppo dell'area produttiva di eccellenza.

La metodologia d'indagine cui si farà riferimento nello studio si sviluppa con un duplice intervento di ricerca.

La prima fase, di tipo *desk*, è volta, sulla base dei dati che l'Istat ha diffuso in occasione degli ultimi Censimenti della Popolazione e dell'Industria e Servizi del 2001, ad esplicitare le caratteristiche strutturali dell'area produttiva delle imprese appartenenti alla filiera del mare.

La seconda fase vedono affiancare alla disamina quantitativa un'analisi di tipo *field*, attraverso cui è accertata e verificata l'esistenza di peculiari caratteristiche economico-sociali che non sarebbero emerse con la semplice interpretazione dei dati quantitativi.

L'intenzione che muove la ricerca è rintracciabile nella comprensione, con l'ausilio di dati raccolti direttamente presso un campione sufficientemente rappresentativo le imprese comunali, per mezzo di un questionario strutturato, del complesso delle dinamiche di sviluppo presenti all'interno dell'area produttiva e, quindi, le esigenze espresse dalle stesse imprese al fine di stimolare l'azione politico-economica orientata allo sviluppo del tessuto economico².

¹ I contenuti del presente rapporto di ricerca, curato dalla Camera di Commercio di Latina, sono da attribuirsi al Dr. Fabio Ulgiati.

² Per un approfondimento delle tematiche legate allo sviluppo dell'economia del mare e della cantieristica navale si vedano, su tutti, i volumi "*Latina provincia di Mare*" e "*Il Sistema Produttivo Locale della cantieristica navale e nautica da diporto della provincia di Latina*", disponibili sul sito della Camera di Commercio di Latina, sezione cantieristica navale, www.cameradicommerciolatina.it

1. *Introduzione al lavoro*

La struttura industriale italiana, caratterizzata da una diffusa presenza di sistemi di imprese di media e piccola dimensione, dotate di intensi e peculiari legami di natura socio-economica con il territorio in cui sono localizzate, ha suscitato un interessante ed intenso dibattito economico e scientifico volto a spiegarne il successo nell'organizzare efficientemente la propria produzione.

Il modello distrettuale di organizzazione della produzione industriale ha rappresentato, dagli anni '70, la soluzione italiana all'*empasse* del modello organizzativo e gestionale tipico della grande impresa fordista, caratterizzato da una domanda standardizzata soddisfatta da produzioni di massa; i distretti industriali e le concentrazioni territoriali di piccole imprese hanno, quindi, supportato l'economia italiana da un lato nel garantirne la presenza sui mercati internazionali nei settori tipici del *Made in Italy* e, d'altro canto, nel rendere visibili le caratteristiche di un modello alternativo di sviluppo economico e sociale³.

La convenienza economica alla concentrazione territoriale di imprese affini e di quelle fornitrici dipende dal fatto che l'insediamento di una pluralità di imprese, afferenti uno stesso comparto produttivo, all'interno di una stessa area geografica può determinare:

- la nascita di un mercato del lavoro in grado di offrire le qualifiche professionali richieste. Gli imprenditori possono rivolgere le proprie scelte occupazionali in luoghi caratterizzati da elevate possibilità di scelta di operai dotati di specifiche abilità. Di contro, la classe operaia accorre nei luoghi ad elevata intensità di imprenditori che necessitano di lavoro specializzato, quale quello che essi offrono, e dove è quindi probabile trovare un buon mercato. Dal lato delle imprese questo fenomeno comporta, quindi, una riduzione del costo del lavoro perché possono, ad esempio, ridursi i costi di formazione;
- la possibilità per le singole imprese, produttrici dei prodotti finali, di acquisire gli *input* richiesti dai processi di produzione a costi minori poiché sorgono, nelle vicinanze, industrie sussidiarie che provvedono, per le principali, con utensili e materiali;
- l'esternalizzazione di fasi del processo produttivo verso le piccole imprese in modo tale che quest'ultime possano conseguire economie di scala.;
- la fluidità e la circolazione delle informazioni così da favorire l'innovazione dei processi e dei prodotti; i meriti delle invenzioni e dei perfezionamenti delle macchine, nei processi e nell'organizzazione generale dell'impresa, sono prontamente discussi cosicché se un'impresa formula una nuova idea questa viene accolta da altri e coordinata con i loro suggerimenti, dando così origine ad altre idee nuove;
- la nascita di un nuovo clima sociale ed ambientale nell'area, circoscritta, dove le forze sociali cooperano con quelle economiche, determinando la genesi di relazioni stabili, durature e fiduciarie, tra imprese e lavoratori, fondate su forme di micro-corporativismo in grado di assicurare la necessaria flessibilità aziendale e di ridurre la conflittualità.

La concentrazione e la specializzazione territoriale, per ragioni non soltanto economiche, creano, quindi, delle economie esterne all'impresa ma interne al comparto, determinando, quale effetto diretto, una riduzione dei costi del lavoro, per effetto sia di un decremento dei costi di formazione che di una crescita della produttività derivante dalla maggiore flessibilità nell'uso della forza lavoro, dei costi di approvvigionamento degli *input*, per effetto sia di un più diretto rapporto con i fornitori sia dalla possibilità di ottenere economie di scala attraverso una scomposizione del ciclo produttivo, ed una più facile diffusione dell'innovazione, sia di processo che di prodotto.

La caratteristica specifica dell'economia di distrettuale risiede nell'integrazione e nella

³ Per un approfondimento sulla specializzazione produttiva flessibile, in risposta alla crisi del modello d'impresa fordista, si consiglia, su tutti, PIORE M.J., SABEL C.F., (1984), *The Second Industrial Divide*, Basic Book, New York, trad. it. PIORE M.J., SABEL C.F., (1987), *Le due vie dello sviluppo industriale*, Isedi, Torino.

complementarità fra le singole imprese, il tutto senza legami formali interimpresa, ma, di contro, esplicandosi in forme miste concorrenziali, cooperative e con una contiguità spaziale⁴.

In altri termini, il distretto non è soltanto il risultato di una concentrazione nello spazio delle imprese dello stesso settore. In questo caso si parla più propriamente di agglomerato di imprese o *cluster* perché l'aggregazione risponde ad una logica di "vantaggio localizzativo" e se i vantaggi si riducono le imprese possono rilocalizzarsi in altre aree.

⁴ BECATTINI G. (1998), *Distretti industriali e Made in Italy*, Bollanti Bolinghieri, Torino, pag. 29

2. La filiera della cantieristica navale italiana

Il settore della cantieristica navale italiana sta vivendo, nonostante la congiuntura internazionale, un indiscusso trend positivo, con poche ombre ed un buon *appeal* finanziario. L'economia del mare ha saputo ritagliarsi una crescente quota di mercato sui mercati internazionali ed è ad oggi in grado di esprimere forti potenzialità nella creazione di occupazione e sviluppo economico.

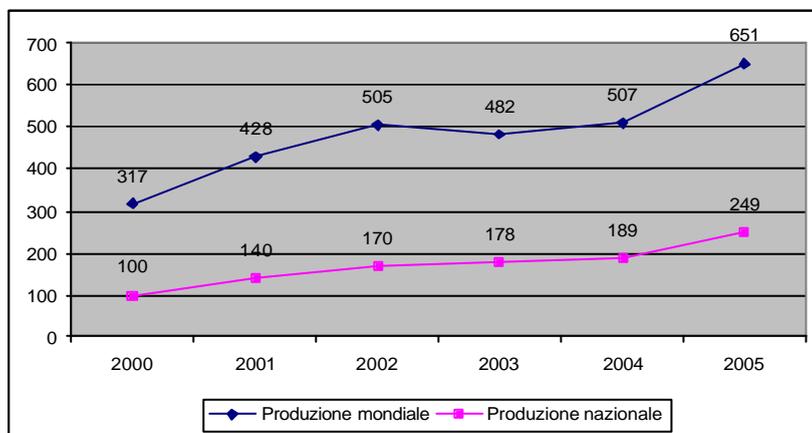
La crescita ha determinato una posizione di *leadership* tale da rendere il mercato del *Made in Italy* secondo al mondo per fatturato, dopo gli Stati Uniti, e, per il terzo anno consecutivo, detentore del primato mondiale nella produzione di *yacht*.

L'Italia cattura il 38% del mercato mondiale dei *superyacht* (ovvero imbarcazioni con scafo di lunghezza superiore ai 24 metri) e si pone, così, in una posizione di *leadership* a livello mondiale con una produzione di 249 *yacht* sui 651 realizzati in tutto il mondo nel 2004. Si tenga presente che nel 1999 l'Italia aveva in produzione 70 *superyacht* e l'anno dopo 100, fino ad arrivare a 170 unità in produzione per il 2002. Nel 2003 erano in costruzione in Italia 178 unità e nel 2004 le unità erano 189⁵.

L'evoluzione del mercato dal punto di vista della lunghezza dei progetti di *superyacht* a vela mostra un decremento nel 2005 rispetto al dato dell'anno precedente, che si concentra particolarmente nella fascia di lunghezza tra gli 80 e 89 piedi e in quella superiore ai 150 piedi.

Registra un incremento di alcune unità la fascia di lunghezza compresa tra 100 e 119 piedi. Per quanto riguarda i *superyacht* a motore, tutte le categorie di lunghezza registrano un aumento delle unità in costruzione (particolarmente per le unità di lunghezza comprese tra 90 e 99 piedi e tra gli 80 piedi e 89 piedi). Considerando la suddivisione percentuale per classi di lunghezza dei *superyacht* in produzione in Italia, si nota come circa un terzo della produzione si concentri nella fascia tra gli 80 e 89 piedi di lunghezza e circa il 60% in quella oltre i 100 piedi. La dimensione media delle commesse di *superyacht* in Italia continua quindi a tendere all'aumento.

Fig. n. 1 – La produzione mondiale di *superyacht*



Fonte: nostre elaborazioni su dati Ucina 2006

L'andamento fortemente positivo del comparto, così rilevato negli ultimi sei anni dalle elaborazioni dell'Ucina, l'unione dei cantieri navali italiani, trova conferma in tutti gli indicatori

⁵ UCINA, (2005), *La nautica in cifre*, pubblicazione Ucina per i propri associati.

economici di tendenza del 2005. La crescita appare determinata sia dalla quota di produzione nazionale destinata al mercato interno (46% del totale) sia dal contributo delle importazioni.

Il fatturato totale relativo alle unità da diporto, comprensivo del contributo fornito dalle importazioni delle industrie nautiche ed affini, è pari a 2 milioni 886 mila Euro, di cui 2521 milioni per la produzione nazionale e 365 milioni di Euro per importazioni. Il fatturato complessivo del comparto degli accessori e dei motori complessivamente considerato è pari a 1243 milioni di Euro, di cui 925 milioni per la produzione nazionale e 318 per import.

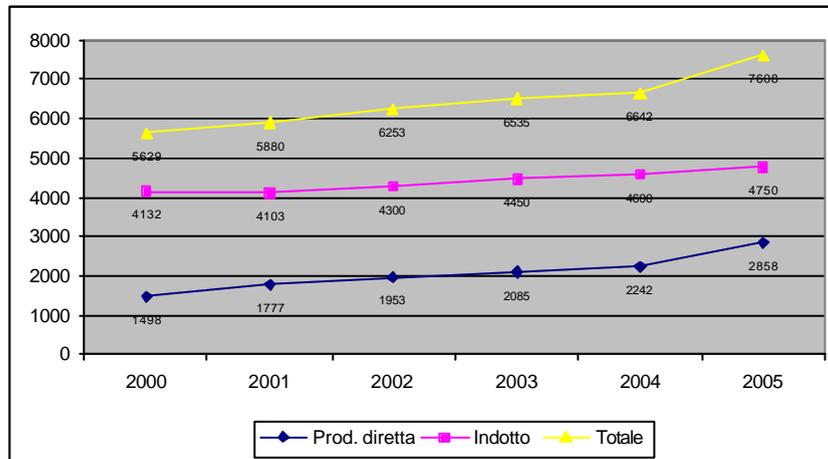
La bilancia dei pagamenti del settore continua ad essere abbondantemente favorevole, a conferma che la combinazione di design, tecnologia, qualità ed affidabilità della produzione rendono il comparo della nautica italiana tra i più affermati al mondo.

Volendo poi segnalare il contributo della nautica italiana al Pil, stante le recenti elaborazioni condotte da Ucina, occorre sottolineare come il fatturato dei componenti e dei motori non può essere direttamente sommato a quello relativo alle imbarcazioni. Buona parte della produzione nazionale e delle importazioni di componenti e motori sono, infatti, destinate all'installazione sulle unità da diporto prodotte in Italia. Pertanto, il contributo che la nautica fornisce al Pil nazionale se da una parte deve essere depurato di tali sovrapposizioni dall'altra deve necessariamente tener conto del valore aggiunto creato dalla rete di distribuzione, necessario alla consegna del prodotto finito al mercato.

Ebbene, per l'anno 2005, come da successiva tabella, il contributo della nautica al Pil nazionale è stimato in 2 milioni 858 mila Euro, con un incremento del +27,5% rispetto al dato del 2004, di cui 1024 relativi alla produzione nazionale di accessori e motori, 178 per intermediazione sulle vendite di accessori e motori, 87 per intermediazioni sulle importazioni in Italia di accessori e motori, 1260 quale valore aggiunto dai cantieri navali (pari al 44% del prodotto finito), e, quindi, 308 milioni di Euro relativi alle vendite di unità da diporto in Italia.

Se si considera, infine, l'indotto della nautica, da individuarsi soprattutto nel turismo nautico, i valori economici tendono a lievitare notevolmente, raggiungendo un valore globale pari a 7 milioni 608 mila Euro.

Fig. n. 2 – Il contributo della nautica al Pil nazionale



Fonte: nostre elaborazioni su dati Ucina 2006

In termini di distribuzione territoriale, è la Lombardia a posizionarsi al primo posto per numero di unità locali (24,2%) ed addetti (23,1%), cui seguono la Liguria (rispettivamente pari al 16,6% e 10,3%) e la Toscana (con una quota di unità locali pari all'12,5% e del 7,7% per gli addetti); tra le regioni centro meridionali è la Campania a registrare le più elevate percentuali di

unità locali ed occupati, scavalcando il Lazio che vede decrescere i propri addetti ed unità locali, con quote rispettivamente pari al 4,6% e 3,4% sul totale nazionale.

La Regione Lazio, che rappresenta la quinta regione italiana per numero di industrie cantieristiche (imbarcazioni, accessori e servizi nautici) e la settima in termini di mano d'opera occupata, è caratterizzata da un insieme di condizioni favorevoli per uno sviluppo economico e commerciale del settore, finalizzato a migliorare e sviluppare le attività già presenti e a promuovere attività altamente tecnologiche legate ai nuovi sistemi di costruzione e di navigazione, come quelli richiesti nella produzione delle imbarcazioni di grandi dimensioni.

Tab. n. 1 – Distribuzione territoriale della cantieristica navale

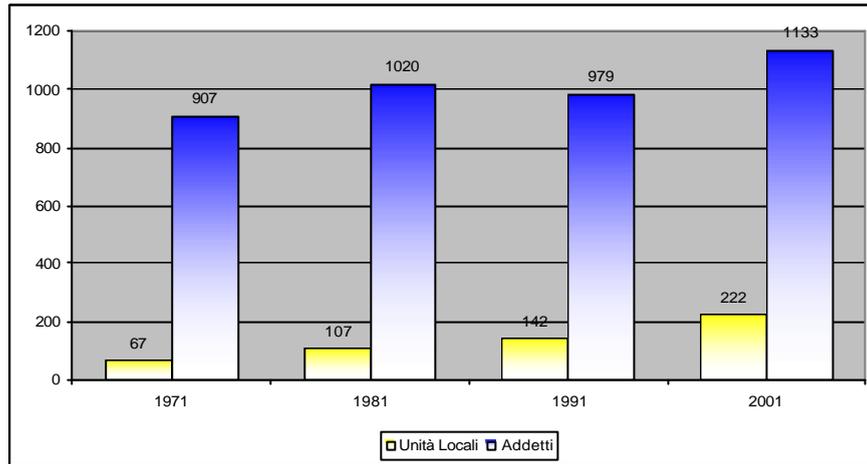
REGIONE	AZIENDE 2005	ADDETTI 2005
LOMBARDIA	24.22%	23.14%
LIGURIA	16.61%	10.33%
TOSCANA	12.58%	7.73%
EMILIA ROMAGNA	9.32%	15.47%
CAMPANIA	6.83%	6.14%
PIEMONTE	5.43%	14.69%
LAZIO	4.66%	3.45%
VENETO	4.66%	2.16%
SICILIA	4.35%	2.75%
MARCHE	2.95%	8.40%
FRIULI VENEZIA GIULIA	1.86%	1.33%
CALABRIA	1.71%	1.35%
PUGLIA	1.71%	1.78%
SARDEGNA	1.24%	0.68%
UMBRIA	1.09%	0.19%
ABRUZZO	0.31%	0.18%
BASILICATA	0.31%	0.15%
TRENTINO ALTO ADIGE	0.16%	0.10%

Fonte: nostre elaborazioni su dati Ucina 2006

A livello regionale, la disamina dei dati quantitativi, stante i dati ufficiali dell'ultimo Censimento dell'Industria e dei Servizi dell'Istat, mostra al 31 dicembre 1971 un totale di 67 imprese iscritte nei Registri Imprese delle Camere di Commercio regionali, con il codice identificativo specifico della cantieristica navale (35.1), senza considerarne, quindi, l'intera filiera. Al 31 dicembre 2001 si contano, invece, 222 imprese iscritte, cui si associa, nell'ultimo ventennio, un tasso di crescita delle unità locali del 231,3%.

La sola cantieristica navale regionale occupa al 31 dicembre 1971, come mostrato nella successiva figura, 907 addetti diretti, mentre al 31 dicembre 2001 gli addetti diretti sono 1133, con un più contenuto tasso di crescita occupazionale pari, sempre in riferimento all'ultimo ventennio, al 24,9%.

Fig. n. 3 – La genesi della cantieristica navale nella Regione Lazio



Fonte: nostre elaborazioni su dati Censimento Industria e Servizi Istat 2001

Di seguito viene riportata una tabella che sintetizza, sempre secondo i dati ufficiali del Censimento Industria e Servizi dell'Istat del 2001, la situazione regionale, con un dettaglio comunale, della localizzazione delle imprese iscritte nei registri camerale con il codice identificativo della costruzione di navi e imbarcazioni.

Preme sottolineare come le maggiori concentrazioni di imprese siano da rintracciare nei comuni di Anzio, Civitavecchia, Fiumicino, Nettuno e Roma per l'area romana e nei comuni di Formia, Gaeta, Itri, Sabaudia, San Felice Circeo, Spigno Saturnia e Terracina per l'area pontina.

Con specifico riferimento alle imprese appartenenti al solo comparto della cantieristica navale e nautica da diporto appare utile sottolineare che alla data del 31 dicembre 2006, stante i dati Movimprese, il Registro Imprese Informatico delle Camere di Commercio, le imprese registrate ed attive nella Regione Lazio con il codice Ateco 35.1 sono, rispettivamente, 502 e 343 unità⁶.

⁶ Considerando, invece, parte della filiera produttiva della cantieristica navale, individuata sommando ai cantieri navali le imprese appartenenti al comparto della motoristica navale registrate ed attive nella regione Lazio con il codice Ateco 29.1, la numerosità totale risulta pari, rispettivamente, a 715 e 455 unità.

3. *La filiera della cantieristica navale in provincia di Latina*

La genesi industriale della cantieristica navale e nautica da diporto in provincia di Latina, avviatasi nei primi anni '70, prende le mosse con l'insediamento di alcune imprese pionieristiche sul territorio, con l'assunzione a ruolo di imprenditore da parte di soggetti, principalmente del luogo, addetti alle funzioni tecniche all'interno di altre imprese del comparto esterne alla provincia.

Contrariamente a quanto facile supporre, e come ampiamente narrato nelle pagine seguenti, i primi insediamenti si realizzano nella zona meno industrializzata della provincia, la fascia costiera del sud, grazie alla presenza di infrastrutture portuali che, seppur insoddisfacenti allo stato attuale dei bisogni del tessuto economico, ne hanno comunque permesso la genesi.

Sono gli anni '80 a rappresentare il periodo di consolidamento e crescita del nuovo comparto industriale, già qualificabile di "eccellenza".

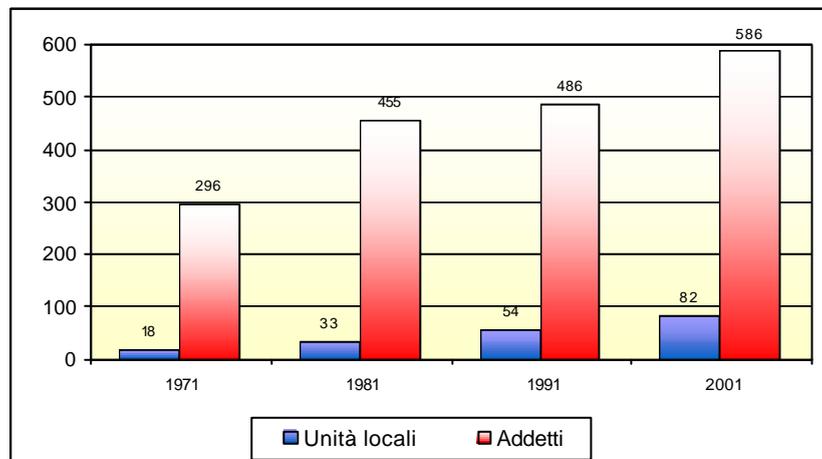
Lo sviluppo della cantieristica, guidato, soprattutto, dalla disponibilità offerta dalla natura di ampie coste, laghi e bacini, opportuni per la conduzione delle prove, dei collaudi e dei trasferimenti in mare dei prototipi, si distribuisce nell'arco dell'ultimo trentennio.

La disamina dei dati quantitativi, stante i dati ufficiali dell'ultimo Censimento dell'Industria e dei Servizi dell'Istat, mostra al 31 dicembre 1971 un totale di 18 imprese iscritte al Registro Imprese della Camera di Commercio di Latina con il codice identificativo specifico della cantieristica navale (35.1), senza considerarne l'intera filiera.

Al 31 dicembre 2001 si contano, invece, 82 imprese iscritte, cui si associa, nell'ultimo trentennio, un tasso di crescita delle unità locali del 355%.

La sola cantieristica navale provinciale occupa al 31 dicembre 1971, come mostrato nella figura n. 12, circa 300 addetti diretti, mentre al 31 dicembre 2001 gli addetti diretti sono quasi 600, con un più contenuto tasso di crescita occupazionale pari, sempre in riferimento all'ultimo trentennio, al 98%.

Fig. n. 4 – *La genesi della cantieristica navale provinciale*



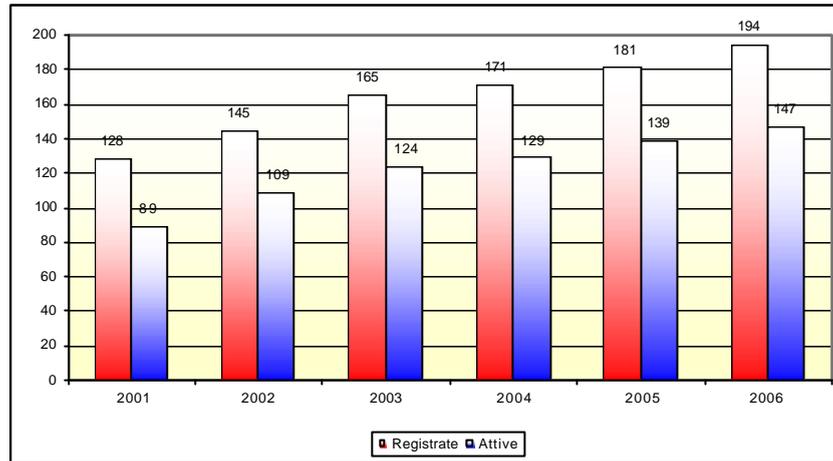
Fonte: nostre elaborazioni su dati Censimento Industria e Servizi Istat 2001

Con specifico riferimento alle imprese appartenenti al solo comparto della cantieristica navale e nautica da diporto appare utile sottolineare che alla data del 31 dicembre 2006, stante i dati

del Registro Imprese della Camera di Commercio di Latina, le imprese registrate ed attive in provincia di Latina con il codice Ateco 35.1 sono, rispettivamente, 194 e 147 unità⁷.

Inoltre, operando un confronto temporale degli ultimi sei anni sui dati del Registro Imprese della Camera di Commercio di Latina, riportati nella successiva figura, si assiste ad una crescita della numerosità delle imprese legate alla cantieristica navale e nautica da diporto in provincia del 43% per le registrate e del 56% per le attive; trend, questo, che appare in controtendenza rispetto alla quasi totalità dei comparti manifatturieri della provincia dove, invece, si assiste alla continua cessazione di attività industriali, comunque specializzanti, in altre aree, il territorio provinciale.

Fig. n. 5 – Lo sviluppo della cantieristica navale provinciale



Fonte: nostre elaborazioni su dati Movimprese 2006

Giova sottolineare come sulla definizione di comparto produttivo della cantieristica navale sia in corso un approfondito dibattito teorico; nell'analisi concreta, ed anche ai fini delle valutazioni espresse in questo lavoro, viene adottata la definizione che identifica lo stesso come il sistema delle imprese, in concorrenza diretta tra loro, che condividono fattori di omogeneità rilevanti ai fini dell'attività produttiva di riferimento⁸.

All'interno dell'universo generale, che completa il settore allargato della cantieristica, si può così distinguere tra cantieri navali propriamente detti, una antieristica minore di tipo tradizionale e moderno, le attività di riparazione, manutenzione, rimessaggio, armamento, allestimento, arredo e la motoristica navale.

Spesso, a causa della molteplicità di attività svolte congiuntamente dalla stessa impresa, ad un primo esame non risulta scontata la collocazione di una specifica impresa in una tipologia produttiva piuttosto che un'altra. L'opportunità tecnica ed economica di esercitare più funzioni affini o complementari rende spesso difficoltosa una distinzione tra attività principale, fondamentale o prevalente.

Quanto detto anche e soprattutto perché avvengono consistenti mutamenti nei livelli di convenienza che si determinano nel mercato e all'interno delle singole imprese; queste ultime mutano in continuazione le loro condizioni operative, ma conservano, in definitiva, una struttura tipica che va attentamente valutata.

⁷ Considerando, invece, parte della filiera produttiva della cantieristica navale, individuata sommando ai cantieri navali le imprese appartenenti al comparto della motoristica navale registrate ed attive in provincia con il codice Ateco 29.1, la numerosità totale risulta pari, rispettivamente, a 245 e 173 unità.

⁸ Per un approfondimento sulla definizione di comparto industriale si vedano, tra gli altri, PANATI G., GOLINELLI G.M., (1991), op. cit., pp. 313-388; VOLPATO G., (1995), *Concorrenza, imprese, mercati*, Il Mulino, Bologna, pp. 53-71 e 86-92.

Tab. n. 2 – La localizzazione comunale della cantieristica navale in provincia di Latina

	35.1 - Industria cantieristica: costruz. e riparaz. di navi e imbarcazioni					
	Unita' Locali 1991	Unita' Locali 1996	Unita' Locali 2001	Addetti 1991	Addetti 1996	Addetti 2001
Aprilia	2	0	3	15	0	3
Cisterna di Latina	0	0	2	0	0	2
Fondi	2	3	4	3	18	9
Formia	5	7	12	33	26	63
Gaeta	11	14	13	169	115	142
Itri	0	1	3	0	14	30
Latina	5	11	4	13	14	16
Lenola	0	1	0	0	1	0
Minturno	0	1	1	0	2	1
Pontinia	0	0	1	0	0	6
Ponza	2	2	2	5	6	9
Sabaudia	6	10	9	140	159	164
San Felice Circeo	8	9	12	35	55	45
Santi Cosma e Damiano	2	0	1	36	0	4
Sperlonga	0	0	1	0	0	11
Spigno Saturnia	1	2	1	6	15	36
Terracina	9	20	13	30	51	45
Totale Latina	53	81	82	485	476	586
Totale Lazio	141	217	222	978	992	1133

Fonte: nostre elaborazioni su dati Censimento Industria e Servizi Istat 2001

L'ambito provinciale considerato per l'individuazione del sistema produttivo locale, su base regionale, che non considera appieno gli indicatori dettati dalla Legge 36/2001, consta di 13 comuni, quali Fondi, Formia, Gaeta, Itri, Minturno, Pontinia, Ponza, Sabaudia, San Felice Circeo, Santi Cosma e Damiano, Sperlonga, Spigno Saturnia e Terracina, per i seguenti codici Ateco di riferimento:

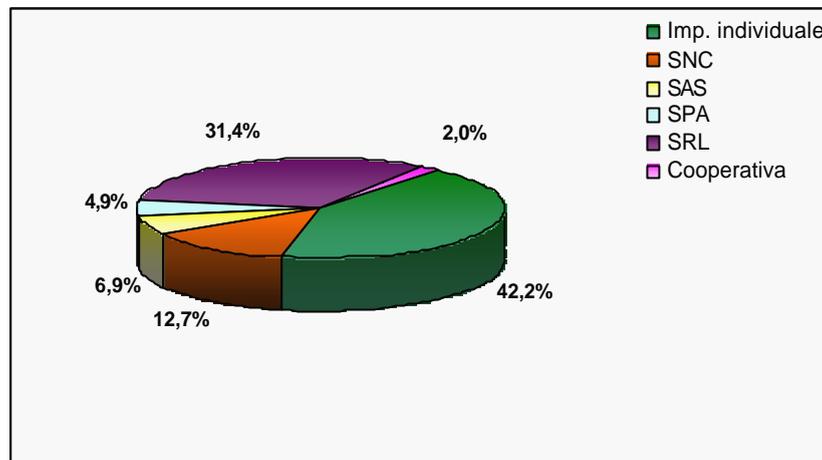
- ✓ DM 35.1 (Industria cantieristica: costruzioni navali e riparazioni di navi e imbarcazioni),
- ✓ DK 29.1 (Fabbricazione di macchine ed apparecchi per la produzione e l'utilizzazione dell'energia meccanica),
- ✓ DB 17.40.2 (Fabbricazione vele per imbarcazioni),
- ✓ DD 20.51.1 (Fabbricazione modelli in legno per imbarcazioni),
- ✓ DJ 28.75.3 (Fabbricazione eliche, pale, ancore per imbarcazioni),
- ✓ DL 33.20.3 (Fabbricazione di strumenti per la navigazione aerea e marittima),
- ✓ DL 33.20.5 (Riparazione di strumenti per la navigazione aerea e marittima),
- ✓ DN 36.12.1 (Fabbricazione di mobili metallici per natanti),
- ✓ DN 36.12.2 (Fabbricazione di mobili non metallici per natanti).

Dall'ipotesi di riconoscimento del sistema produttivo locale restano esclusi tutti quei comuni che, non presentando una particolare influenza quantitativa nell'indice di industrializzazione manifatturiera e/o una determinata specializzazione produttiva sufficientemente rappresentativa della cantieristica navale e nautica da diporto, non possono concorrere all'individuazione stessa data l'incidenza negativa sui parametri oggetto di confronto con la griglia di indicatori approntata dalla Regione Lazio.

Una prima caratterizzazione strutturale delle imprese deriva dalla lettura dei dati del Censimento Industria e Servizi dell'Istat del 2001, riportati nella successiva figura, relativi allo studio della forma giuridica caratterizzante il comparto. L'elaborazione condotta mostra una particolare concentrazione nella forma d'impresa individuale (presente nel 42% dei casi); seguono

la forma delle società a responsabilità limitata (pari al 31% dei casi), la società in nome collettivo (pari al 13% del totale provinciale) e la società in accomandita semplice (tale è la forma prescelta dal 7% delle imprese). La forma della società di capitali è presente nel 5% del totale delle imprese, che rafforzano, comunque, il carattere industriale dell'attività economica in esame.

Fig. n. 6 – La forma giuridica della cantieristica navale provinciale



Fonte: nostre elaborazioni su dati Censimento Industria e Servizi Istat 2001

L'abilità specifica degli artigiani italiani nel costruire imbarcazioni si è arricchita nell'epoca attuale; tuttavia, occorre comprendere le differenze competitive presenti sul mercato. La filiera della cantieristica navale della provincia di Latina presenta diverse velocità, dove accanto alle grandi imprese sussistono imprese di più piccole dimensioni che, ancora con tecniche artigiane, contribuiscono comunque a garantire la sopravvivenza della tradizione navale italiana.

La piccola impresa difficilmente riesce a partecipare alla ripartizione del valore che la filiera produttiva genera lungo tutto il suo percorso, anche perché la trasformazione del valore in "ricchezza novella" avviene quasi esclusivamente per mezzo delle grandi imprese che commercializzano il prodotto finale "imbarcazione".

In questa prospettiva potrebbe assumere rilevanza la capacità di un sistema produttivo locale, nel senso economico oltre che statistico e giuridico, di creare un'immagine o meglio una marca collettiva che permetta di ridistribuire all'interno della filiera il valore aggiunto di ogni partecipante. Il beneficio di tale azione, oltre ad essere quantificabile, sarebbe in grado di far uscire dai confini locali e nazionali le stesse piccole imprese.

Lo sviluppo del settore, inoltre, genera la nascita di nuove attività terziarie ad esso collegate e prospetta la possibilità di attivare, in diverse aree Paese, progetti integrati di crescita economica fondati sulla valorizzazione di risorse ambientali, turistiche, imprenditoriali e professionali.

In una situazione di crisi congiunturale, quindi, il comparto della nautica da diporto si distingue per la capacità di generare sviluppo⁹.

Del resto, la rilevanza della nautica provinciale nel panorama nazionale è dimostrata dalla comparazione dei principali indicatori strutturali tra le principali regioni italiane con alta vocazione per "l'economia del mare".

Non di meno, la provincia di Latina presenta peculiarità e specificità che la pongono tra le province con più alto potenziale di crescita, con alcuni marchi di assoluto rilievo nel panorama

⁹ Si veda, in proposito, il caso del settore automobilistico di Cassino e le possibili riconversioni, a seguito della crisi dell'indotto Fiat, verso la nautica, BIC Notes, (2006), *Problematiche dell'indotto Fiat di Cassino: proposte per la valorizzazione delle PMI e il rilancio del territorio*, Roma.

nazionale (Rizzardi, Posillipo, Italcraft, Aprea, OffShore, Di Donna, Casa, tra gli altri).

Risultato, questo, ottenuto grazie alle strategie di mercato ed alle capacità progettuali e tecnologiche delle imprese locali e, quindi, alla presenza di piccole imprese con elevate capacità professionali specialistiche che svolgono ruoli di primaria importanza nei processi di creazione del valore.

Come accennato, la provincia di Latina, si caratterizza per la presenza sul territorio per due categorie d'impresa, che manifestano anche due velocità o, meglio, diversi livelli di competitività:

- l'impresa *leader*, in grado di accedere direttamente al mercato e di controllare il processo di creazione di valore;
- l'impresa *follower*, che per dimensione, relazioni e disponibilità di risorse segue la condotta dell'impresa *leader*, subendo, sovente, anche le scelte, non partecipando, in breve, congruamente alla ripartizione del valore.

Questi due categorie d'impresa presentano, pertanto, due processi di internazionalizzazione ben distinti. Da un lato l'impresa *leader*, in grado, per relazioni e capacità competitiva, di accedere ai mercati internazionali, dall'altro l'impresa *follower*, che denuncia limitate possibilità di accesso ai mercati esteri, ignorando, talvolta, la possibilità di sbocco sul mercato internazionale. L'analisi dei processi di sviluppo che vanno affermandosi nel comparto possono offrire utili elementi di riflessione per l'implementazione di strategie istituzionali di supporto ai percorsi di internazionalizzazione e di divisione del lavoro in ambito internazionale.

Un primo ordine di considerazioni deriva da una lettura macro economica del ruolo che la nautica da diporto svolge o potrebbe svolgere con maggiore incisività nell'economia italiana e di come questo comparto fondi il suo sviluppo su alcune connotazioni tipiche del *'Made in Italy'*. Si rileva, infatti, che il prestigio dei marchi delle aziende *leader* trova alimento anche dalle caratteristiche distintive che, nell'immaginario collettivo, contraddistinguono nel mondo i prodotti italiani.

Un secondo ordine di problemi riguarda l'analisi dei processi di sviluppo del comparto focalizzata sulle strategie competitive internazionali adottate dalle imprese *leader* e dalle imprese *followers*, miranti a soddisfare una domanda specifica e circoscritta, presente, però, in tutti i continenti ed in continua crescita, specialmente nei Paesi in via di sviluppo.

Proprio dall'esigenza di "intercettare" questa crescente domanda di nuovi potenziali acquirenti si fonda la sopravvivenza e l'affermazione del comparto della nautica provinciale. Appare significativo, per delineare politiche mirate di internazionalizzazione del comparto, comprendere la natura del prodotto nautico che non si può ridurre alla sola "imbarcazione da diporto" di dimensioni più o meno grandi, ma include necessariamente tutta "l'economia del mare". Solo in questo modo è possibile affermare e sviluppare la capacità competitiva e la propensione all'internazionalizzazione delle imprese della filiera nautica. Pur volendoci soffermare sull'aspetto più tecnico del prodotto nautico, ovvero la produzione di imbarcazioni da diporto, non può certo sfuggire come la composizione sia formata:

- da un nucleo centrale di imprese, produttori di unità da diporto;
- unità collegate distinte in:
 - produttori di accessori e componenti strutturali;
 - produttori di componenti e parti motoristiche;
 - produttori di mobilio nautico;
 - produttori di apparecchiature di navigazione;
 - servizi di rimessaggio e manutenzione;
 - servizi di alaggio;
 - servizi nautici;
 - servizi portuali;

In questo contesto la nautica provinciale non è seconda alle altre regioni italiane, anzi presenta delle eccellenze significative sia nei *brand*, in grado di rappresentare e rinverdire all'estero la storia ed il *Made in Italy*, che nella catena di produzione del "prodotto nautico" che, forse, se adeguatamente sostenuto dal *policy maker* potrebbe acquisire forza e rappresentanza sul mercato internazionale.

Alcune delle potenzialità di espansione del settore risultano collegate alla valorizzazione delle bellezze paesaggistiche della costa provinciale e dei porti turistici in particolare.

In proposito, appare imprescindibile sottolineare come in alcuni casi manchino alle imprese costruttrici "adeguati accessi al mare" per la progettazione ed il varo delle imbarcazioni, con il risultato che, oltre ad aumentare i costi di costruzione, diminuiscono le possibilità di costruzione di *superyacht*. La mancanza di adeguate infrastrutture potrebbe rappresentare un limite alla crescita dimensionale di alcune imprese le quali registrano una scarsità, se non la totale assenza, di bacini di costruzione, indispensabili per effettuare un salto di qualità nella dimensione degli scafi costruiti e nell'attrarre potenziali acquirenti con alta capacità di spendita.

La crescita dimensionale degli attori economici operanti nella nautica è uno degli obiettivi principali che il *policy maker* istituzionale dovrebbe favorire per supportare adeguatamente le strategie di internazionalizzazione del comparto.

La crescita dimensionale, in ogni caso, non necessariamente deve essere di tipo quantitativo (numero di dipendenti, fatturato, ect), quanto di tipo "organizzativo". Si può certo discutere sulle modalità di crescita più idonea, ad esempio se favorire crescite di tipo *equity* o *non equity*, ma è indubbio che solo adeguati livelli "relazionali" possono permettere di ampliare il portafoglio ordinativi delle imprese costruttrici.

4. La filiera della cantieristica navale nel Comune di San Felice Circeo

L'individuazione normativa di un sistema produttivo locale all'interno di un qualsiasi territorio produttivo preso a riferimento non si qualifica unicamente per la presenza di una determinata numerosità di imprese specializzate nella costruzione di un prodotto omogeneo; occorre, infatti, indagare, in risposta alla disposizione normativa della Regione Lazio, sia l'incidenza del fatturato del comparto rispetto ai valori espressi a livello regionale sia la serie di relazioni e legami che possono intercorrere tra le stesse imprese e tra queste e gli altri soggetti, pubblici e privati, presenti sul territorio.

L'introduzione di questo lavoro ha anticipato un ragionamento complessivo sullo sviluppo e sulla definizione dell'economia del settore legato alla risorsa mare del Comune di San Felice Circeo e, quindi, le misure di politica economica atte a rilanciare i comparti della cantieristica navale, della pesca, del turismo nautico e di tutti quei servizi di indotto, su tutti quelli portuali, di specifico riferimento.

Dalla lettura della successiva tabella appare chiaro come la struttura economica del Comune di San Felice Circeo sia fondata sulle attività commerciali, che rappresentano il 30% del totale dell'economia comunale, sull'agricoltura, con una quota pari al 27%, sulle attività manifatturiere ed industriali, pari al 10% e, quindi, sulle strutture turistiche, con una quota pari al 7% del totale economia.

Tab. n. 3 – La struttura economica del Comune di San Felice Circeo

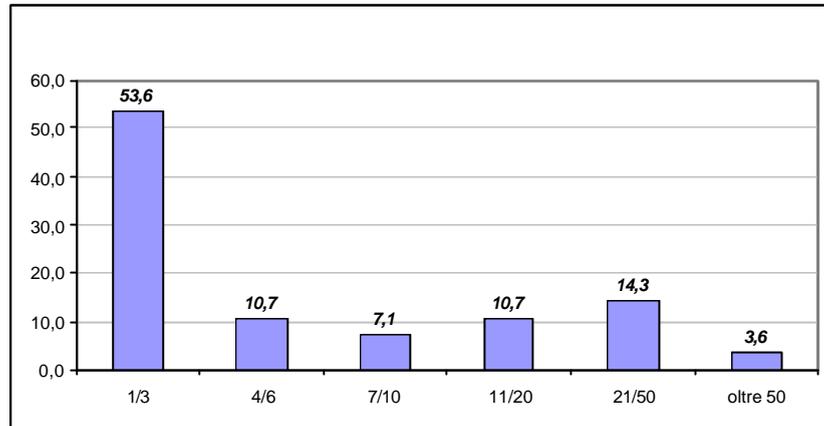
Settori economici	San Felice Circeo		Provincia di Latina	
	Registrate	Attive	Registrate	Attive
A Agricoltura, caccia e silvicoltura	282	277	12.436	12.091
B Pesca, piscicoltura e servizi connessi	5	5	226	189
C Estrazione di minerali	1	1	49	25
D Attività manifatturiere	114	101	5.812	4.522
E Prod. e distrib. energ. elettr., gas e acqua	1	0	17	9
F Costruzioni	132	109	7.034	5.559
G Comm. ingr. e dell. rip. beni pers. e per la casa	338	307	16.159	13.466
H Alberghi e ristoranti	92	73	3.424	2.582
I Trasporti, magazzinaggio e comunicaz.	28	21	2.128	1.622
L Intermediaz. monetaria e finanziaria	8	7	1.216	1.063
K Attiv. immob., noleggio informat., ricerca	67	53	4.584	3.257
L. Pubbl. amm. e difesa; assic. sociale obbligatoria	0	0	12	0
M Istruzione	2	2	236	185
N Sanità e altri servizi sociali	5	5	369	230
O Altri servizi pubblici sociali e personali	66	53	2.374	1.950
X Imprese non classificate	10	3	685	48
TOTALE	1.151	1.017	56.761	46.798

Fonte: nostre elaborazioni su dati Movimprese 2006

Tra le attività industriali, di specifico interesse ai fini del presente rapporto di ricerca, le maggiori concentrazioni delle attività imprenditoriali si annoverano tra le industrie alimentari e delle bevande (pari al 21% del totale), le industrie del legno (pari al 16% della struttura industriale), della fabbricazione e lavorazione dei prodotti in metallo (pari al 15% del totale) e, quindi, nella fabbricazione dei mezzi di trasporto, la cantieristica navale appunto (che con 20 unità locali rappresenta il 20% dell'industria comunale).

Dalle rilevazioni condotte su un campione di imprese sufficientemente rappresentativo la realtà economica navale comunale, sul quale si fonda la struttura del presente rapporto, è emersa, in primis, una ridotta dimensione occupazionale delle imprese, in linea, comunque, con quelle che sono le caratteristiche strutturali provinciali. Dalla lettura dei dati, infatti, la classe di addetti caratterizza il 53,6% del comparto è quella che va da 1 a 3 addetti; alle realtà di più piccole dimensioni si associa un 14,3% di imprese fino a 50 addetti ed un 3,6% che supera tale soglia, le realtà imprenditoriali di maggior prestigio.

Fig. n. 7 – La struttura occupazionale comunale



Fonte: nostre elaborazioni

La struttura occupazionale, analizzata incrociando i dati relativi ai cantieri navali, attività di pesca, associazioni di servizio, skipper e broker, appare così divisa tra titolari e soci, assunti a tempo indeterminato, a tempo determinato e/o stagionali, contratti di formazione e lavoro e collaborazioni a progetto.

Tab. n. 3 – La struttura occupazionale comunale per comparto

	titolari/soci	tempo indeterminato	tempo determinato/stagionali	contratti FL	collaborazioni a progetto
cantieri	37	63	9	3	21
pescaatori	21	1			
associazioni	73	1			
broker	3	2			
skipper	38	21	21	5	
	172	88	30	8	21

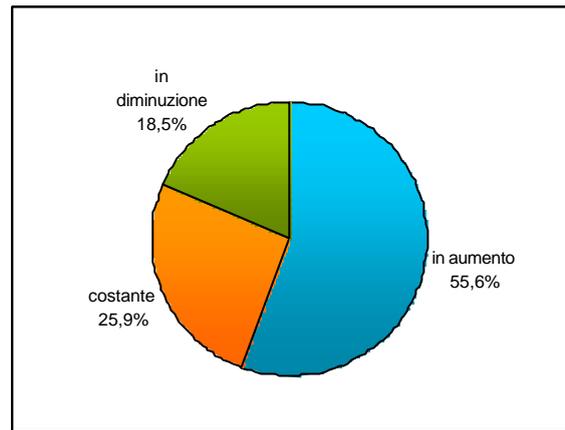
Fonte: nostre elaborazioni

Da quanto rilevato, è la cantieristica navale a fornire il maggior contributo alle assunzioni di lunga durata, cui seguono, per rilevanza, le società degli skipper e, quindi, le associazioni che forniscono servizi di tipo portuale.

Altro dato su cui occorre riflettere per comprendere appieno la rilevanza del comparto legato alla risorsa mare per il Comune di San Felice Circeo è, sicuramente, quello del fatturato prodotto dalle locali imprese.

Dalla lettura dei dati emerge, per il comparto complessivamente considerato, un fatturato in costante aumento negli ultimi 3 anni e, questo, secondo il 55,6% del campione; quasi il 26% delle imprese dichiara, invece, un fatturato costante, mentre solo il 18,5% prospetta una situazione di congiuntura economica negativa nel triennio considerato.

Fig. n. 8 – L'andamento del fatturato nautico comunale



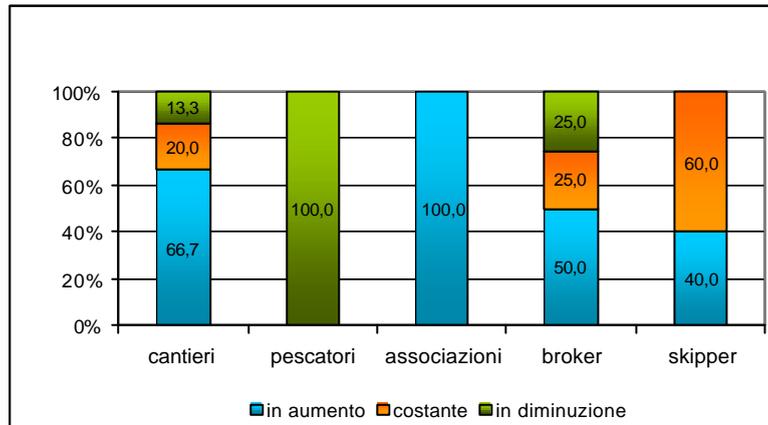
Fonte: nostre elaborazioni

Volendo approfondire la disamina relativa al fatturato è possibile distinguere l'andamento congiunturale facendo specifico riferimento ai comparti singolarmente considerati.

Ebbene, dal grafico successivo è possibile notare come il fatturato aumenti nell'ultimo triennio per tutte le associazioni di servizio alla nautica, per il 66,7% dei cantieri, per il 50% dei broker e, quindi, per il 40% delle strutture dedite alle attività di skipper.

Di contro, sono tutte le compagnie della pesca a lamentare una decisa spinta al ribasso della profittabilità delle attività svolte.

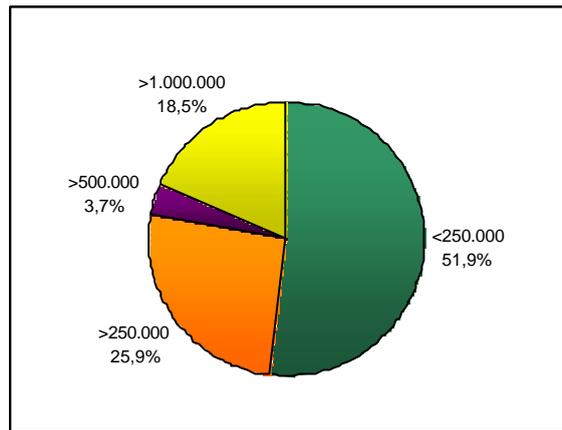
Fig. n. 9 – L'andamento del fatturato nautico comunale



Fonte: nostre elaborazioni

Il fatturato comunale legato alle attività del mare è stato poi classificato secondo delle griglie e, lo stesso, anche se non rappresentativo in maniera puntuale del dato reale, denota comunque la presenza di importanti realtà aziendali che nel 18,5% dei casi riescono a superare il valore del milione di euro annuo.

Fig. n. 9 – Le classi del fatturato nautico comunale

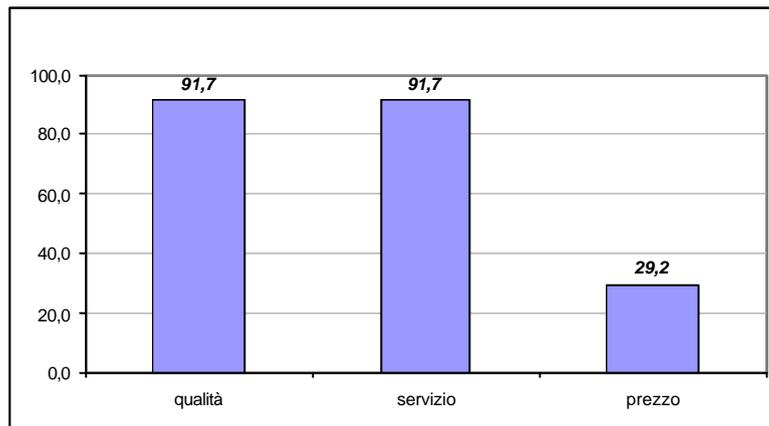


Fonte: nostre elaborazioni

Altro dato su cui occorre riflettere è relativo alla competitività aziendale; dalle risposte elaborate emerge come la struttura economica comunale basi le proprie sfide competitive sulla qualità e sul servizio accessorio (così secondo il 91,7% delle imprese).

Più contenuta, invece, la leva strategica focalizzata sulle politiche di prezzo (solo il 29,2% delle imprese persegue tale strada), segno, questo, di una decisa maturità imprenditoriale raggiunta dalle imprese.

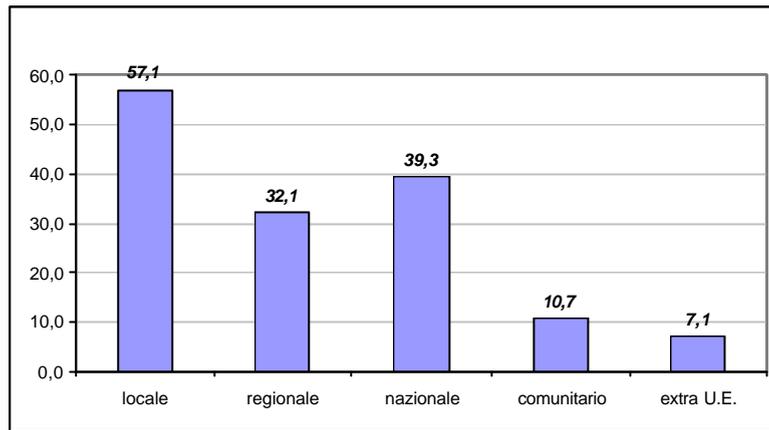
Fig. n. 10 – Le classi del fatturato nautico comunale



Fonte: nostre elaborazioni

Con l'analisi relativa al grado di apertura delle imprese verso i mercati serviti si è cercato di verificare la capacità delle stesse imprese nell'implementare strategie di collaborazione con imprese locali e non. Da una prima lettura dei dati relativi alla clientela servita ed alle caratteristiche dei segmenti di mercato serviti, emerge l'esclusiva capacità di posizionamento sui mercati internazionali dei cantieri di maggiore prestigio, guida del comparto, produttori di *motoryachts* (10,7% dei casi per i mercati esteri comunitari e 7,1% per il mercato extra-UE). Le imprese di più piccole dimensioni, produttrici di natanti con ridotta capacità di carico passeggeri e di navigazione, ovvero con attività relegate alla manutenzione, allestimento, riparazione, assistenza e servizi portuali rivolgono, come facile supporre, la propria offerta ad un mercato prettamente locale e nazionale.

Fig. n. 11 – L'estensione del mercato servito

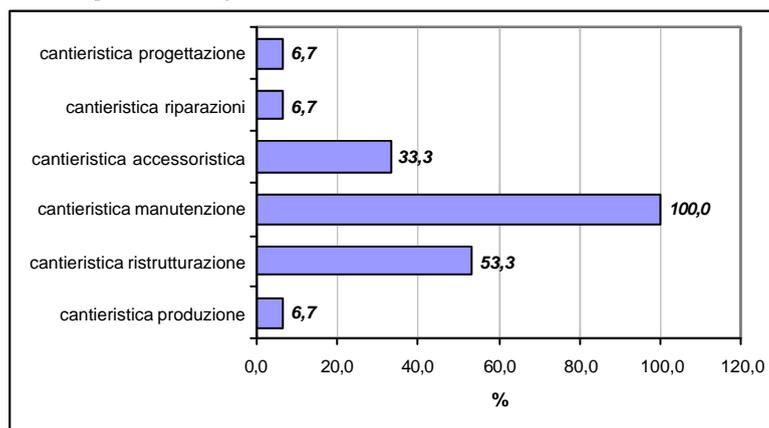


Fonte: nostre elaborazioni

Con la disamina delle diverse tipologie di attività condotte e della relativa destinazione d'uso, tralasciando il comparto della pesca, sono stati verificati i confini del comparto della cantieristica navale e della nautica da diporto comunale, dei servizi portuali, servizi nautici e quelli di skipper e brokeraggio.

Con specifico riferimento alla cantieristica navale i confini in parola possono essere letti in senso *orizzontale*, per una chiarificazione delle diverse tipologie di imbarcazioni prodotte ed aasservite, e *verticali*, posti tra la fase di costruzione vera e propria del natante e quelle dell'indotto, poste sia a monte che a valle. In sede operativa è risultata relativamente agevole l'identificazione dei primi mentre più difficoltosa è apparsa la seconda, causa la diffusa pratica di dedicare solo parte delle risorse del cantiere all'attività costruttiva per destinarle, invece, ad attività di servizio quali le riparazioni, manutenzioni e rimessaggi. Dalle risposte elaborate l'attività di costruzione dei natanti è presente nel 6,7% dei cantieri, cui si associano le attività di ristrutturazione e riparazione, presenti, rispettivamente, nel 53,3% e 6,7% delle imprese. Le attività collaterali, quali la manutenzione (presente nel 100% dei cantieri) la progettazione (presente nel 6,7% dei cantieri), l'allestimento, l'armamento, l'impiantistica della strumentazione ed accessoristica (presente nel 33,3% dei cantieri) sono, invece, condotte nella maggior parte dei cantieri navali, caratterizzanti, pertanto, l'attività industriale comunale.

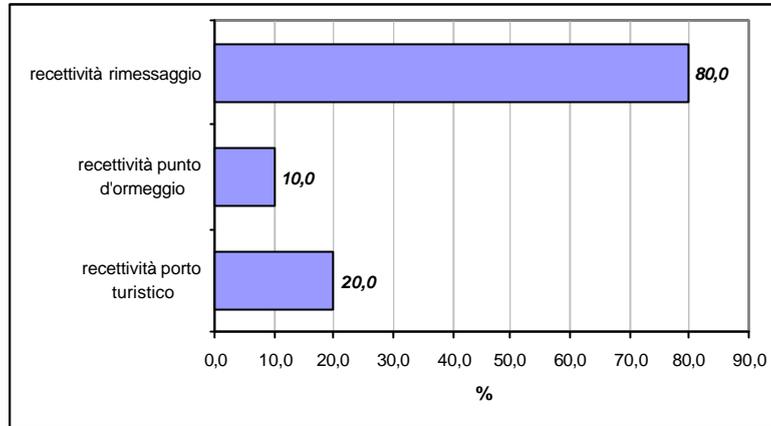
Fig. n. 12 – Confini verticali e orizzontali della cantieristica navale



Fonte: nostre elaborazioni

Per le attività di servizio industriale, portuale e nautico, invece, la verifica dei confini del comparto è stata più agevole. Dalla lettura dei dati di seguito esposti, infatti, emerge tra le imprese una specifica dedizione alla ricettività collegata al rimessaggio (presente nell'80% delle imprese), alla ricettività turistico portuale (presente nel 20% del campione) e, quindi, alla ricettività collegata ai punti di ormeggio (questa condotta dal 10% delle imprese).

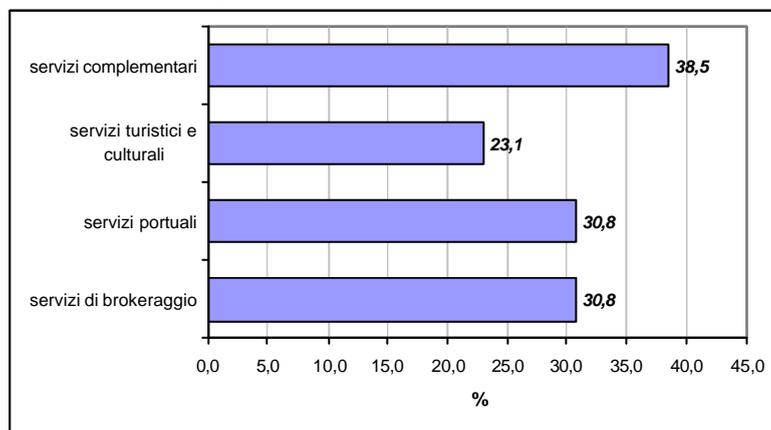
Fig. n. 13 – I servizi della cantieristica navale



Fonte: nostre elaborazioni

Con specifico riferimento ai servizi collegati alla risorsa mare, infine, è possibile individuare nei servizi complementari (attracchi, rifornimento carburante, ecc.) la maggiore concentrazione delle attività economiche di indotto alla nautica da diporto, con una quota pari al 38,5% del totale; seguono i servizi specifici legati alla portualità ed al brokeraggio, con una quota pari, rispettivamente, al 30,8% del totale e, quindi, ai servizi turistici e culturali, concentrati nell'offerta di servizi legati alle attività balneari e di noleggio delle imbarcazioni, pari al 23,1% del totale.

Fig. n. 14 – I servizi del diporto comunale



Fonte: nostre elaborazioni

L'analisi *field* è proseguita con la disamina dei fattori, esterni all'impresa, che potrebbero rappresentare forme di supporto allo sviluppo industriale della cantieristica navale e di tutte le attività legate alla risorsa mare.

Stando alle dichiarazioni degli operatori, elaborate e riportate nel grafico successivo, emerge, su tutto, l'investimento in infrastrutture industriali e portuale, quale forma prioritaria di intervento richiesto al *policy maker* locale, dall'87% degli operatori.

La costruzione di nuove darsene, posti barca ed aree attrezzate per la specifica attività svilupperebbero ulteriormente la nautica da diporto comunale e, coerentemente, tutta la filiera ad essa collegata, fungendo da volano per la crescita della domanda del settore; in particolare, nuove aree industriali ed artigianali che prevedano scali e scivoli a mare, necessari per l'alaggio delle nuove produzioni, soprattutto per le imbarcazioni con maggiore dislocamento, potrebbero sviluppare fortemente l'incremento della capacità produttiva delle imprese.

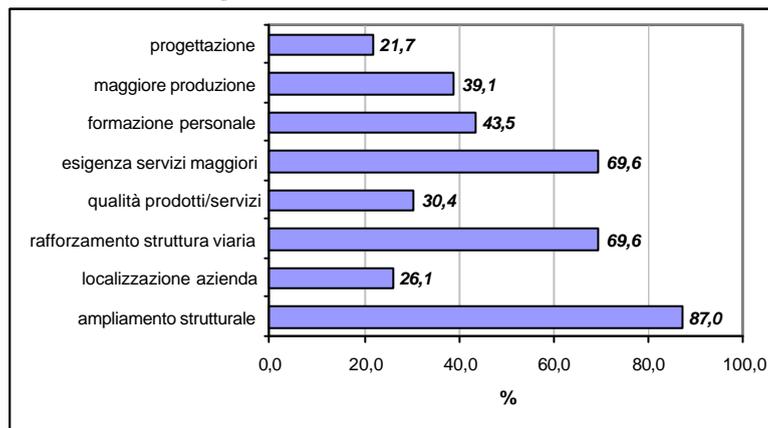
Parallelamente, nel formulare la seconda scelta di intervento istituzionale, il 70% delle imprese denuncia la necessità di nuovi impulsi ed aiuti nello sviluppo delle infrastrutture viarie e di maggiori servizi necessari al rafforzamento delle attività industriali, di servizio e commerciali.

Importante è anche l'esigenza di una riqualificazione ed un supporto alla formazione professionale delle risorse umane (questo, secondo il 43,5% delle imprese); l'insufficienza di operai specializzati è considerato, infatti, dall'imprenditoria locale, come cruciale per lo svolgimento dei processi produttivi.

Verosimilmente, come avviene anche in altre realtà legate alla risorsa mare della provincia, il comparto risente del generale rifiuto giovanile per il lavoro manuale e della difficoltà, per i giovani, di continuare l'attività della famiglia.

Infine, tra le proposte suggerite dalla classe imprenditoriale agli organi istituzionali rientra, secondo il 40% delle imprese, il supporto atto a garantire una maggiore produzione per l'intero sistema produttivo comunale, anche a mezzo di contributi economici e finanziari, aiuti che vadano nella direzione di un incremento della qualità dei servizi e dei prodotti offerti al mercato, secondo il 30,4% delle imprese e, quindi, le nuove localizzazioni delle attività industriali.

Fig. n. 15 – I servizi istituzionali richiesti



Fonte: nostre elaborazioni

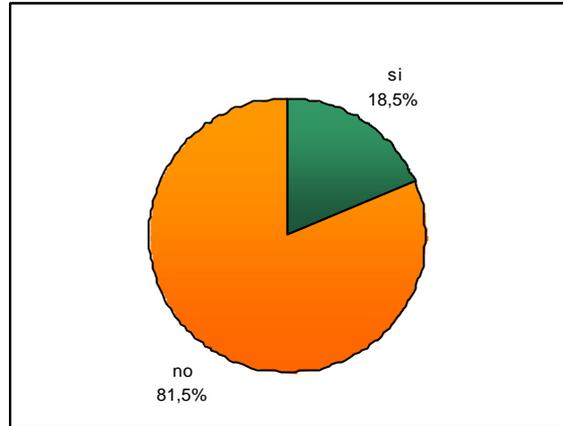
L'auspicato intervento di politica economica per il territorio deve quindi apparire come finalizzato al potenziamento del *network* di imprese, in virtù della formulazione di una politica comune su alcuni dei temi che contribuiscono a consentire un equilibrato sviluppo di tutta la struttura produttiva comunale.

Il potenziamento della rete di imprese consentirebbe il raggiungimento di nuove economie di scala e vantaggi competitivi indispensabili per l'incremento dell'efficienza e della competitività, oltre un più facile collegamento tra le realtà produttive locali ed i grandi centri di cultura, ricerca e formazione.

La lettura del dato relativo alle politiche di intervento richieste dal tessuto economico comunale si collegano con le difficoltà lamentate dalle stesse imprese per l'inadeguatezza delle proprie strutture industriali. Solo il 18,5% delle imprese, infatti, reputa la propria struttura aziendale come adeguata mentre la restante parte propende, invece, per un rinnovo della stessa e, nello specifico, anche una delocalizzazione verso aree meglio attrezzate.

Questa, infatti, sembra essere la richiesta espressa dalla maggior parte dei cantieri navali e delle strutture aziendali ad essi collegate.

Fig. n. 16 – L'adeguatezza delle strutture aziendali



Fonte: nostre elaborazioni