Promotori

Amministrazione Provinciale di Latina
Camera di Commercio Industria Agricoltura Artigianato di Latina
Consorzio di Sviluppo Industriale Sud-Pontino

Il Sistema Produttivo Locale della Cantieristica Navale e Nautica da Diporto in provincia di Latina

Gennaio 2006

Consorzio Invenio

Consorzio Invenio

Rapporto di ricerca a cura di

Sinergica

Ricerca e Sviluppo Sperimentale nel campo dell'Economia

Dr. Fabio Ulgiati

Dottorando di ricerca
del Dipartimento di Scienze della Gestione d'Impresa
Università Degli Studi di Roma "La Sapienza"

Un ringraziamento particolare al
Centro Studi Cat-Confcommercio
per la parte relativa alla vocazione storica del Golfo di Gaeta

"La vera scoperta non sta nel trovare nuovi territori,
ma nel vederli con nuovi occhi"
Marcel Proust

INDICE

1. INTRODUZIONE AL LAVORO *pag. 4*

SEZIONE I
ANALISI DELL'ECONOMIA DISTRETTUALE

2. FINALITÀ ED IPOTESI DI RICERCA *pag. 8*

3. L'EMERGERE DELL'ECONOMIA DISTRETTUALE *pag. 10*

4. CRISI DEL MODELLO DISTRETTUALE E SUA EVOLUZIONE *pag. 13*

5. L'ECONOMIA DEI CONTESTI LOCALI: ANALISI ECONOMICHE E PROFILI GIURIDICI *pag. 15*

SEZIONE II
IL RICONOSCIMENTO DEL SISTEMA PRODUTTIVO LOCALE

6. ANALISI DI UN CONTESTO LOCALE: METODOLOGIA D'INDAGINE PER L'EMERSIONE DI UN SISTEMA PRODUTTIVO LOCALE DI ECCELLENZA *pag. 22*

6.1. L'analisi strutturale della filiera della cantieristica navale in provincia di Latina ***pag. 23***

6.1.1. Analisi strutturale volta all'individuazione del sistema produttivo locale della alla cantieristica navale e nautica da diporto ***pag. 38***

6.1.2. Analisi strutturale volta all'individuazione del sistema produttivo locale della alla cantieristica navale e nautica da diporto (con Formia) ***pag. 42***

6.2. L'analisi field: verso l'emergere delle reti ***pag. 52***

SEZIONE III
PORTUALITÀ DEL LAZIO E PROSPETTIVE DI RICERCA

7. LA PORTUALITÀ DEL LAZIO *pag. 66*

8. PROSPETTIVE DI RICERCA ED INDICAZIONI DI BASE PER L'AZIONE DEL POLICY MAKER LOCALE *pag. 70*

9. BIBLIOGRAFIA *pag. 73*

1. Introduzione al lavoro

Il presente rapporto di ricerca, volto all'individuazione normativa di un sistema produttivo locale della cantieristica navale e nautica da diporto in provincia di Latina, fortemente voluto dalle Istituzioni locali, nasce da un apposito protocollo di intesa sottoscritto tra Camera di Commercio di Latina, Provincia di Latina e Consorzio di Sviluppo Industriale del Sud-Pontino.

Tale progetto si inserisce, a pieno titolo, in un processo di pianificazione strategica di sviluppo del territorio, strumento privilegiato di politica attiva sul tessuto economico locale, 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 appare necessario sottolineare come per il rispetto degli indicatori quali-quantitativi dettati dal disposto della Legge Regionale n. 36 del 2001, utili al riconoscimento normativo di un sistema produttivo locale, restano esclusi tutti quei comuni che non presentano una particolare influenza quantitativa negli indici di industrializzazione manifatturiera e/o di specializzazione produttiva della cantieristica navale e nautica da diporto, inficiando negativamente i parametri economici oggetto di successivo confronto con la griglia di indicatori approntata dalla Regione Lazio.

Ed è con tali premesse che il presente lavoro si compone di due ipotesi di ricerca per un riconoscimento normativo del costituendo sistema produttivo locale della cantieristica navale e nautica da diporto in provincia di Latina: la prima considera un ambito geo-economico che rispetta tutti gli indicatori di cui alla L.R. n. 36/2001 e, quindi, perfettamente in linea con la griglia di indici dettata dal disposto normativo regionale; la seconda che considera, unitamente all'ambito geo-economico di cui alla prima ipotesi, anche il tessuto economico localizzato nel Comune di Formia.

Dalle elaborazioni condotte è stato, infatti, rilevato per il Comune di Formia un *gap* di alcuni punti percentuali nell'indice di industrializzazione manifatturiera dell'area rispetto al valore soglia dettato dalla normativa.

Preme sottolineare come il *gap* denunciato appare del tutto trascurabile in virtù del fatto che l'indice in esame non si riferisce alla specializzazione produttiva della cantieristica navale e nautica da diporto bensì al complesso delle attività manifatturiere presenti nel citato ambito comunale.

La forzatura in parola, e quindi l'inserimento del Comune di Formia nel progetto di riconoscimento del costituendo sistema produttivo locale, si giustificherebbe, da un lato, per la presenza in città di un porto, fondamentale per lo sviluppo del comparto in esame e, dall'altro, in virtù dei vari interventi d'investimento sulla portualità turistica locale, sostenute sia dalle Istituzioni locali, dalla stessa Regione Lazio, nonché dagli investitori locali privati.

Tali considerazioni sono, inoltre, in linea con gli indirizzi del Piano Preliminare dei Porti della Regione Lazio, ed il successivo aggiornamento, che individua nel polo portuale di Gaeta e Formia uno dei siti più favorevoli allo sviluppo della nautica da diporto.

Legata per sua natura ad un'alta tecnologia, la nautica da diporto se non ospitata in strutture opportunamente dimensionate e dislocate sul territorio è suscettibile di invertire il suo naturale rapporto positivo con l'ambiente, per diventare essa stessa fonte di inquinamento e disordine ambientale. L'attuale porto commerciale di Formia è localizzato tra Torre di Mola e la darsena di CapoSele, in un'area a mare prospiciente la zona più antica della città.

Il porto, attualmente di tipo commerciale che movimenta prevalentemente *containers* in quantità di modesta consistenza, è servito da due banchine la cui funzione precipua è quella di consentire l'attracco ai traghetti da e per le isole pontine, consentondo, inoltre, l'attracco ad imbarcazioni di tipo peschereccio e militare (Guardia di Finanza e Capitaneria di Porto).

Di carattere precario è, invece, l'approdo per le imbarcazioni da diporto che trovano attracco provvisorio su pontili mobili in una zona di mare localizzata a ridosso della superstrada costiera.

A fronte dell'elevata domanda di ormeggio per imbarcazioni da diporto di media e grande dimensione si è sviluppato il progetto del Porto Turistico di Formia.

E' notizia degli ultimi giorni la presentazione del Comune di Formia, presso la Capitaneria di Porto di Gaeta, di tutta la documentazione richiesta per la realizzazione di un nuovo porto turistico, corredato di un insieme di studi, verifiche tecniche, piani economico-finanziari e tavole progettuali che costituiscono la complessiva proposta per la realizzazione del porto, opera fondamentale per lo sviluppo economico della cantieristica navale, della nautica da diporto e del turismo nautico non solo della città ma dell'intera economia provinciale e regionale.

Il nuovo porto turistico è il più grande progetto mai messo in cantiere dal Comune di Formia dal dopoguerra ad oggi, il maggior investimento finanziario, di parte privata, nella storia della città, pari a 66 milioni di Euro. L'opera infrastrutturale darà un forte impulso allo sviluppo economico anche grazie all'indotto di carattere cantieristico, commerciale e di servizi generali che produrrà, oltre ad un significativo numero di posti di lavoro.

Secondo i tecnici dello studio il porto sarà unico nel suo genere con la particolarità di rivolgersi ad un mercato in espansione, quello dei *superyachts*.

La Regione Lazio, inoltre, ha stanziato dei fondi per la realizzazione di interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria per il vecchio porto di Formia, all'interno di un progetto complessivo di valorizzazione del sistema portuale del Lazio.

I fondi, come appresso specificato, saranno utilizzati, tra l'altro, sia per la pulizia di banchine e piazzali, sia per la risistemizzazione di darsene già esistenti, lavori di dragaggio, realizzazione di pontili galleggianti e messa in sicurezza delle strutture, così da ricollegare il Comune di Formia al mare, ripristinando un rapporto che da lungo tempo era stato interrotto.

Con specifico riferimento all'ambito comunale di Formia, la città risulta beneficiaria di finanziamenti regionali per alcuni interventi a favore del sistema portuale e, nello specifico:

- ✓ per la portualità turistica e riqualificazione urbana (DOCUP - Obiett. 2 - Asse II, Porto di Formia, per un importo pari a 6 milioni 198 mila Euro);
- ✓ per il dragaggio e sistemazione dello specchio d'acqua di Torre di Mola (DOCUP - Obiett. 2 - Asse II, Darsena di Mola, pari, questo, ad un milione 32 mila Euro);
- ✓ per la ristrutturazione ed ammodernamento del molo peschereccio Marina di Mola (SFOP – Annualità 2003, Porto peschereccio di Mola, per un importo pari a quasi 380 mila Euro);
- ✓ per interventi di difesa e ricostruzione delle spiagge di Formia (Legge n. 183/1989, Difesa del suolo, Difesa e ricostruzione del Litorale di Formia e Minturno, per un importo finanziato pari a 9 milioni 300 mila Euro).

Oltre alcuni progetti volti al potenziamento delle infrastrutture e dei servizi portuali formiani inseriti nell'ambito del P.R.U.S.S.T. dell'area del Golfo di Gaeta e dei Monti Aurunci (su tutti quello relativo al "Porto Marina di Mola"), una particolare menzione ed attenzione merita il progetto, "Marina di Mola", presentato alla Capitaneria di Porto di Gaeta, in rispetto alla normativa prevista dalla Legge Burlando, da un consorzio di 37 imprese della cantieristica navale e della nautica da diporto localizzate nei comuni di Formia, Gaeta e Minturno, il "Consormare del Golfo" (in attesa ora di discussione ed approvazione finale in apposita conferenza di servizi che il Comune di Formia deve, a breve, indire).

Le imprese, con un investimento pubblico e privato che si aggira sui 27 milioni di Euro, intendono creare nuovi approdi turistici ed una risistemizzazione e riqualificazione di tutte le aree ed opere portuali preesistenti, permettendo alle stesse imprese locali della cantieristica navale e nautica da diporto nuove possibilità di incremento della propria produzione industriale connesse con la fattibilità e facilità di trasferimento a mare delle nuove imbarcazioni.

Le opere d'investimento portuale menzionate vanno, quindi, a qualificarsi come volano allo sviluppo futuro della cantieristica navale e nautica da diporto provinciale permettendo, infatti, sia nuovi spazi utili di sbocco a mare per le imprese costruttrici di natanti, del tipo *yacht* e *superyacht*,

sia per la mostra delle stesse imbarcazioni, quale vetrina privilegiata per la commercializzazione della nautica *Made in Latina*.

Infine, operando delle elaborazioni sui dati del Registro Imprese della Camera di Commercio di Latina, aggiornate al 30 settembre 2005, se da un lato si assiste ad una diffusa crisi di imprese manifatturiere (su tutte quelle di tipo tessile e meccaniche collegate all'indotto Fiat di Cassino), commerciali ed artigiane, dall'altro si osserva una vivacità ed un fermento di nuove iniziative imprenditoriali con un'elevata natalità di imprese legate alla cantieristica navale e nautica da diporto, soprattutto nelle aree ASI e nella nuova area industriale formiana di Penitro.

Pertanto, per le motivazioni di cui in premessa, si auspica il riconoscimento normativo, ai sensi della Legge Regionale n. 36/2001, di un sistema produttivo locale della cantieristica navale e della nautica da diporto in provincia di Latina che consideri anche il tessuto economico appartenente al Comune di Formia e, questo, tanto per l'esistenza di una portualità necessaria allo sviluppo del comparto nautico quanto per la genesi, nell'ambito comunale, di nuove ed importanti realtà di costruzione navale non rilevate nel corso dell'ultimo Censimento Generale dell'Industria e dei Servizi del 2001.

SEZIONE I
ANALISI DELL'ECONOMIA DISTRETTUALE

2. *Finalità ed ipotesi di ricerca*

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 localizzazione, 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 sociale[1].

Nel passaggio tra le specificazioni teoriche delle fonti dei vantaggi competitivi delle imprese distrettuali e la relativa verifica empirica assurge ad elemento cruciale la territorialità dell'indagine e l'identificazione, non ambigua, delle aree di localizzazione dei distretti[2].

Nell'economia del presente contributo si vuole offrire un tentativo di sintesi, da un lato, dei principali contributi teorici inerenti la tematica dei distretti industriali e, dall'altro, del quadro normativo riferito alle politiche economiche atte a favorire lo sviluppo locale di determinate aree produttive.

Obiettivo del lavoro è l'identificazione e valutazione, in un predefinito ambito territoriale, quale quello della provincia di Latina, di specifici parametri quantitativi e qualitativi propri di un delimitato tessuto economico locale così da verificare l'esistenza, o meno, di una specializzazione produttiva di eccellenza che possa rivestire i caratteri di un distretto industriale ovvero di un sistema produttivo locale (in estrema ratio di un'area laziale di investimento, sinonimica di un distretto industriale *in fieri*[3]).

In tal senso, si ipotizza l'estensione del paradigma distrettuale al settore della cantieristica navale provinciale, con una verifica empirico-qualitativa dei suoi assunti teorici per mezzo di metodi e strumenti mutuati dalla letteratura e dal dispositivo normativo nazionale e regionale.

La metodologia d'indagine cui si farà riferimento per la verifica ed individuazione del distretto industriale ovvero del sistema produttivo locale 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, alla verifica dei presupposti strutturali di riconoscimento dell'area produttiva delle imprese appartenenti alla cantieristica navale, stando ad una griglia di parametri quantitativi definiti con le leggi n. 317/1991

---

[1] 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.

[2] IUZZOLINO G., (2003), "Costruzione di un algoritmo di identificazione delle agglomerazioni territoriali di imprese manifatturiere", in *Economie locali, modelli di agglomerazione e apertura internazionale. Nuove ricerche della Banca d'Italia sullo sviluppo territoriale*, Banca d'Italia, Servizio Studi, Roma.

[3] Giova sottolineare come nel presente lavoro i termini distretto industriale, sistema produttivo locale ed area laziale di investimento siano considerati sinonimi sotto un profilo prettamente economico; di contro, elementi di eterogeneità sono rintracciabili nei termini se considerati in ottica normativa, in virtù del diverso peso assunto negli interventi di politica economica e sostegno finanziario. Alcuni autori, su tutti Becattini, cui si farà riferimento nel proseguo della ricerca, utilizzano il termini distretto come sinonimo di sistema produttivo locale; altri tendono a riflettere sulle diverse caratteristiche strutturali e comportamentali dei sistemi di piccole imprese proponendo diverse classificazioni: aree di specializzazione produttiva, sistemi produttivi locali e aree sistema, in GAROFOLI G., (1983a), *Industrializzazione diffusa in Lombardia*, IRER, Franco Angeli, Milano; altri ancora distinguono i distretti di prima e seconda generazione (ovvero *distretti mark* 1 e *mark* 2), in BRUSCO S., (1991), "La genesi dell'idea di distretto industriale", in BECATTINI G., PYKE F., SENGERBERGER W., (a cura di), *Distretti industriali e cooperazione tra imprese*, Studi e Informazioni della Banca Toscana, Firenze, pp. 28-33.

e n. 144/1990 e, per la realtà laziale, con legge regionale n. 36/2001[4].

La seconda fase vede 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 e qualificazione, con l'ausilio di dati raccolti direttamente presso un campione sufficientemente rappresentativo le imprese (pari al 50% del totale provinciale) per mezzo di un questionario strutturato, del complesso delle dinamiche relazionali presenti all'interno dell'area produttiva di eccellenza.

Propedeutica alla disamina appare necessaria, inoltre, una compiuta rassegna del quadro normativo esistente, descritto nei suoi livelli di operatività nazionale e regionale, cui tradizionalmente si articolano gli interventi di politica economica locale sui distretti industriali e sistemi produttivi locali, cercando, allo stesso tempo, di cogliere l'attenzione dei *policy maker* e stimolarne l'azione politico-economica orientata allo sviluppo del tessuto economico localmente individuato.

[4] ISTAT, (2001), *8° Censimento generale dell'Industria e dei Servizi*, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, Roma; ISTAT, (2001), *14° Censimento generale della Popolazione e delle Abitazioni*, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, Roma, dati disponibili su www.istat.it.

3. *L'emergere dell'economia distrettuale*

Nella letteratura economica, lo studio distretti industriali è stato oggetto di numerosi contributi teorici e di importanti analisi empiriche.

Antecedente storico di tutti gli apporti dottrinali, ed universalmente riconosciuto tra i più significativi, è l'operato di ricerca condotto dall'economista Alfred Marshall nel suo percorso di osservazione dello sviluppo industriale di *Sheffield* e del *Lancashire*[5].

Marshall, descrivendo quello che in seguito verrà definito come distretto industriale, si riferisce ad un'entità socioeconomica costituita da un insieme di imprese facenti generalmente parte di uno stesso settore produttivo e localizzate in un'area circoscritta, tra le quali vi è collaborazione ma anche concorrenza. Punto focale di simile impostazione è costituito dai richiami alla categoria socioeconomica, da intendersi come fiducia reciproca tra i residenti di un certo territorio, alla concentrazione territoriale ed alla possibilità di scomposizione del processo produttivo in singole fasi, ognuna delle quali affidata ad una singola impresa. In tal senso, la specializzazione delle imprese in singole fasi produttive può ben collegarsi all'odierno concetto di filiera produttiva, ovvero di settore verticalmente integrato[6].

Grazie alla complessa considerazione dei valori etici, sociali e territoriali, che nel caso del distretto marshalliano si associano a quelli economici, ogni singola impresa beneficia di particolari economie, esterne all'impresa ma interne all'industria, generate dall'agglomerazione delle stesse in uno specifico ambito territoriale e dalla presenza congiunta di soggetti legati tra loro da relazioni durature di produzione e scambio. L'impresa localizzata gode di tali economie esterne in virtù dell'insieme di valori e comportamenti fiduciari instaurati tra le imprese e tra queste e le istituzioni locali, attraverso cui la società interagisce con l'organizzazione industriale compiutamente considerata.

All'interno del distretto industriale, dal contributo combinato dei vantaggi della concentrazione territoriale delle imprese e della specializzazione della produzione, emergono, inoltre, nuove possibilità di innovazione, connesse con la più agevole circolazione delle idee e delle informazioni, lo sviluppo di una serie di attività sussidiarie e di industrie complementari alle principali, dettate dalla necessità di supportare la varietà della produzione, e le condizioni di genesi di una specializzazione della manodopera locale[7].

Il distretto industriale viene a configurarsi come un'area produttiva che, consentendo lo sviluppo di sinergie tra le imprese insediate in uno stesso territorio, permette a tali complessi di piccole dimensioni di comportarsi, ed apparire all'esterno, alla stregua di una grande impresa, verticalmente integrata, potendo fruire delle stesse economie di scala connesse alla più ampia dimensione organizzativa e produttiva.

L'unità territoriale cui Marshall fa riferimento non è l'industria considerata nel suo complesso ma un sistema di relazioni tra imprese, il distretto industriale appunto, caratterizzato da un ispessimento localizzato delle relazioni, stabili nel tempo, tra le imprese che vi appartengono. Ciascuna di esse diviene sempre meno autosufficiente e, di contro, dipendente dalle altre per il raggiungimento del proprio benessere e della propria sopravvivenza. La popolazione delle imprese non è, in estrema sintesi, un mero aggregato di unità produttive, bensì un costrutto sistemico di organizzazioni e relazioni, da cui emerge, nel tempo, quella che l'economista inglese definisce "atmosfera industriale", espressione che sintetizza tutto l'insieme delle caratteristiche economiche e

---

[5] MARSHALL A., (1890), *Principles of economics*, Macmillian & Co, London, trad. it., CAMPOLONGO A. (1972), *Principi di economia*, Utet, Torino; per una rassegna più compiuta, si vedano, inoltre, MARSHALL A., MARSHALL M.P., (1878), *The Economics of Industry*, Macmillian & Co, London, trad. it., BECATTINII G., (1975), *Economia della produzione*, Isedi, Milano; MARSHALL A., (1919), *Industry and Trade. A study of industrial technique and business organization*, Macmillan & Co, London, trad. it., MASCI G., (1934), *Organizzazione industriale. Marshall-Barone-Liefmann-Masci*, Utet, Torino.

[6] PANATI G., GOLINELLI G.M., (1996), *Tecnica economica industriale e commerciale*, Nis, Roma, pag. 323 e succ.

[7] SFORZI F., LORENZINI F., (2002), *I distretti industriali*, in IPI, *L'esperienza italiana dei distretti industriali*, Istituto per la promozione industriale, Ministero delle attività produttive, Roma, pp. 20-31.

sociali di un territorio, prodotto di una coerenza fra attività economiche, istituzioni ed ambiente circostante[8]. All'opera marshalliana hanno fatto seguito numerosi contributi e riflessioni teoriche, con i maggiori sforzi d'indagine concentrati nella dimostrazione di come la capacità competitiva di questi agglomerati industriali di piccole imprese sia da ricercare non solo nelle capacità manageriali proprie dell'organo di governo di ogni impresa, ovvero nei soli sforzi economici d'investimento sopportati, ma anche sui fattori legati al territorio ed al contesto economico ove l'impresa è localizzata[9].

Lo studio dell'impresa territorialmente localizzata, sia nella forma marshalliana pura del distretto industriale, sia, come vedremo, in quella concettualmente più eterodossa e multidisciplinare di sistema produttivo locale, ha rappresentato, per il tessuto economico italiano, a partire dai primi anni '70, un fertile terreno di valutazione economica e di presa di coscienza dei limiti del modello di produzione fordista[10].

Dopo l'apporto iniziale di Marshall, per molto tempo il distretto non ha più attirato l'attenzione di economisti e studiosi, attratti, soprattutto, dallo studio delle scelte che guidano la localizzazione degli stabilimenti industriali in determinati siti geografici, piuttosto che trovare spiegazione al processo di industrializzazione ai fini della comprensione della varietà dei modelli di sviluppo locale.

Sulla scia degli innumerevoli cambiamenti economici e politici verificatesi verso gli inizi degli anni Settanta e dei conseguenti sconvolgimenti sociali, il distretto industriale comincia a rappresentare, per molti studiosi, un campo di indagine completamente nuovo, capace di spiegare realtà empiriche che non trovano riscontro nei modelli di sviluppo territoriale e nei paradigmi produttivi del tempo.

In Italia le prime definizioni di distretto industriale germinano sotto l'impulso degli studi e delle analisi afferenti il diffondersi, in alcune zone dell'Italia nord-orientale, del fenomeno dell'industrializzazione leggera, quale sistema di organizzazione produttiva fondata sulla concentrazione territoriale di molte piccole unità produttive fortemente specializzate, all'interno delle quali si conseguono una serie di vantaggi assimilabili a quelli ottenuti dalla produzione su larga scala.

Alla luce di tali considerazioni, appare chiaro come una definizione teorica sufficientemente esaustiva del distretto industriale deve necessariamente partire da quelle che sono le caratteristiche locali del territorio ove si verifica l'agglomerazione di imprese, costituenti, senza dubbio alcuno, le parti interdipendenti dello stesso processo produttivo. A ciò, devono associarsi la popolazione e le istituzioni, locali espressioni, a loro volta, di un sistema di valori traducibile in un complesso di norme e regole, scritte e non, che ne assicurano la diffusione e la permanenza al proprio interno, in

---

[8] PYKE F., SENGERBERGER W., (1991), "Introduzione", in PYKE F., BECATTINI G., SENGERBERGER W., op. cit., pag. 15-23.

[9] COSSETTINO F, PYKE F., SENGERBERGER W., (1996), *Le risposte locali e regionali alla pressione globale: il caso dell'Italia e dei suoi distretti industriali*, Il Mulino, Bologna.

[10] Per un approfondimento sulla forma pura di distretto industriale si vedano, tra gli altri, BECATTINI G., (1987), *Mercato e forze locali: il distretto industriale*, Il Mulino, Bologna; BECATTINI G., (1991), "Il distretto industriale marshalliano come concetto socio economico", in BECATTINI G., PYKE F., SENGERBERGER W., (a cura di), op. cit.; BRUSCO S., (1991), in BECATTINI G., PYKE F., SENGERBERGER W., (a cura di), op. cit.; BELLLANDI M., (1982), "Il distretto industriale in Alfred Marshall", *L'industria*, n. 3; SFORZI F., (1991), "Il distretto industriale marshalliano: elementi costitutivi e riscontro empirico nella realtà italiana", in CONTI S., JULIEN P.A., (a cura di), *Miti e realtà del modello italiano. Letture sull'economia periferica*, Patron, Bologna. Per un approfondimento sulla forma multidisciplinare del distretto industriale si vedano, tra gli altri, GAROFOLI G., (1978), *Ristrutturazione industriale e territorio*, Franco Angeli, Milano; GAROFOLI G., (1993), *Modelli locali di sviluppo*, Franco Angeli, Milano; RULLANI E., (1985), "Territorio e informazione: i sistemi locali come forma di organizzazione della complessità", *Economia e Politica Industriale*, n. 45; RULLANI E., (1998), "Innovazione e nuovi sistemi di governance nei sistemi produttivi locali, in CORO' G. e RULLANI E., (a cura di), *Percorsi locali di internazionalizzazione. Competenze e autorganizzazione nei distretti industriali del Nord-est*, Franco Angeli, Milano; ALBERTINI S. e PILOTTI L., (1996), *Rete di reti: apprendimento, comunicazione e cooperazione nel capitalismo sociale del Nordest*, Cedam, Padova.

una rete stabile di collegamenti ed interazioni tra tutti gli elementi. Il distretto diviene, in tal modo, un sistema di località interagenti, costituito da una popolazione di imprese, da un sistema di istituzioni e da gruppi di persone di un'area territorialmente circoscritta, alla quale tutti appartengono.

È sulla base di questi presupposti che nel 1989 Giacomo Becattini definisce il distretto industriale come un'entità socio-territoriale caratterizzata dalla compresenza attiva, in un'area territoriale circoscritta, naturalisticamente e storicamente determinata, di una comunità di persone e di una popolazione di imprese industriali[11]. Il distretto, pertanto, si caratterizza per la presenza, in una determinata area, di una comunità di persone, il cui tratto rilevante è il sistema omogeneo di valori che essa incorpora, esprimibile in termini di etica del lavoro, di iniziativa imprenditoriale e di una continua reciprocità dei rapporti. All'interno della comunità, inoltre, si assiste alla nascita di un atteggiamento favorevole al cambiamento continuo, contemperato, peraltro, dall'orgoglio relativo alla propria tradizione di "eccellenza produttiva".

Tra gli elementi fondanti e caratterizzanti il modello distrettuale si ritrovano, su tutti, la cosiddetta popolazione di imprese che Becattini stesso non individua in una molteplicità accidentale di imprese, né in un luogo la cui densità aziendale per chilometro quadrato sia particolarmente elevata, bensì in un'area caratterizzata da imprese di piccole e medie dimensioni, indipendenti e tendenzialmente coincidenti con le singole unità produttive di fase, e dall'elevata specializzazione produttiva, beneficiaria di particolari economie esterne di localizzazione ed economie interne di scala.

In tali contesti, il rapporto fra committenti e sub-fornitori, può essere letto sotto una duplice veste: cooperativo a livello tecnico e competitivo a livello commerciale. La continua concorrenza tra le imprese tende ad elevare in modo continuo gli standard qualitativi e l'innovazione, creando una miscela equilibrata di potenzialità e stimoli cui le aziende sono chiamate a rispondere per mantenere il distretto coeso e dinamico.

Nella definizione di distretto industriale fornita da Becattini, la comunità di persone e la popolazione di imprese tendono a interpenetrarsi a vicenda, con interrelazioni strette tra la sfera sociale, politica ed economica[12]. Ciò avviene per mezzo di una rete di relazioni costituita da rapporti personali, mediante la quale i gestori delle istituzioni locali, pubbliche e private, e le imprese si confrontano e si coordinano al fine di favorire la formazione e la diffusione di capacità organizzative, di creatività e di pragmatismo, garantendo, nel contempo, una corretta attuazione delle politiche produttive, funzionali allo sviluppo del distretto. Il successo dei distretti industriali, quindi, non dipende univocamente dall'influenza economica, ma da una serie di altri fattori sia di carattere sociale che istituzionale che lo determinano in maniera diretta e significativa.

Dopo Becattini, numerose sono state le definizioni che, nel corso degli anni '90, hanno cercato di individuare in maniera precisa le caratteristiche di questa forma di organizzazione territoriale. Comune denominatore delle definizioni e dei relativi studi posti in essere è, comunque, il complesso intreccio di fattori, non solo economici, ma soprattutto storici, culturali e sociali, che permettono il funzionamento del distretto, conferendogli, allo stesso tempo, caratteristiche proprie e distintive.

Tratto saliente del distretto industriale non è tanto una sua specifica definizione, quanto, piuttosto, la necessità di essere configurato come area di studio in continua evoluzione, capace, in primo luogo, di offrire nuovi strumenti concettuali utili alla comprensione dell'economia e dello sviluppo economico locale e, in secondo, di poter identificare nuovi ruoli d'intervento per l'impresa, il governo e le istituzioni. È in tale contesto che ha assunto un'importanza determinante la rivalutazione del territorio quale elemento cruciale nelle politiche di sviluppo economico-territoriale: esso diviene, in tal modo, una variabile sulla quale poter intervenire per sfruttare le opportunità che possono essere colte in alcune aree e per rimuovere i vincoli che eventualmente impediscono un processo di sviluppo equilibrato.

---

[11] BECATTINI G., (1991), in BECATTINI G., PYKE F., SENGERBERGER W., (a cura di), op. cit., pag. 52.
[12] BECATTINI G., PYKE F., SENGERBERGER W., (1991), op. cit., pag. 16.

4. *Crisi del modello distrettuale e sua evoluzione*

Come ampiamente sottolineato, la specificità del modello distrettuale risiede nella congiunzione tra le capacità di sviluppo e competizione delle imprese con le caratteristiche sociali, economiche e culturali dell'ambiente ove operano[13].

Il successo del modello di specializzazione della piccola e media impresa italiana è strettamente associato con l'esperienza dei distretti industriali, realtà che per lo stretto intreccio fra i legami produttivi a carattere orizzontale tra imprese, fondati su importanti esternalità ed economie di agglomerazione, un clima socio-culturale cooperativo ed un assetto istituzionale favorevole, rappresentano un paradigma di riferimento e di studio sia a livello nazionale che internazionale.

Il distretto industriale è, per definizione, un ambiente contraddistinto da elevati gradi di circolazione delle informazioni, in virtù del forte contatto interpersonale, sull'osservazione e vissuto diretto dell'*Industrial Atmosphere*, in grado di generare processi di apprendimento e di immediata diffusione, a bassi costi, dell'innovazione[14].

In tempi recenti, tuttavia, appaiono numerosi i casi di distretti industriali cui si associano processi di progressiva destrutturazione, conseguenza di un diffuso orientamento alla delocalizzazione e decentramento internazionale della produzione; strategie che, progressivamente, hanno rallentato lo sviluppo delle relazioni tra imprese locali.

I rischi di rottura e di collasso del modello distrettuale possono essere diversi e generalmente connessi tanto all'adozione di strategie non coerenti al posizionamento di tali sistemi nella competizione globale quanto all'insufficiente investimento nella riproduzione dei vantaggi competitivi locali[15]. La crisi, ovvero la minaccia di crisi, dei distretti può essere allora attribuita a diversi fattori quali:

- la mancata riproduzione delle economie esterne sulle condizioni del contesto economico ove operano le imprese e sui vantaggi competitivi del sistema locale[16].
- l'incapacità di gestire il processo di innovazione tecnologico-organizzativo nelle fasi di lavorazione, nell'automazione e nella informatizzazione delle funzioni aziendali e, quindi, l'incapacità di perseguire una strategia di produzione imperniata sulla qualità, diversificazione ed innovazione del prodotto[17].
- la delocalizzazione produttiva ad altre aree economiche, specie all'estero, allo scopo di ottenere risparmi di costo nelle lavorazioni di fase e nella manodopera, tende ad interrompere il ciclo delle relazioni di interdipendenza produttiva locale ed il pieno utilizzo delle competenze

---

[13] VIESTI G., (1992), "Crisi ed evoluzione dei distretti industriali", in ONIDA F., VIESTI G. e FALZONI A., (a cura di), *I distretti industriali: crisi o evoluzione*, EGEA, Milano, pp. 11-28.

[14] BIANCHI P., (1980), "Concorrenza dinamica, distretti industriali e interventi locali", in GOBBO F., (a cura di), *Distretti e sistemi produttivi alla soglia degli anni '90*, Franco Angeli, Milano.

[15] QUADRO CURZIO A. e FORTIS M., (2000), *Il made in Italy oltre il 2000*, Collana Fondazione Edison, Il Mulino, Bologna, pp. 196-197.

[16] La mancata riproduzione delle economie esterne all'interno dei distretti industriali appare determinata in diretta conseguenza degli insufficienti investimenti, sia pubblici che privati, nella formazione e riqualificazione specifica delle risorse umane, nella ricerca e sviluppo e nelle strutture abilitanti la circolazione delle informazioni e della conoscenza. Per un approfondimento di tali argomentazioni, si vedano BACCARANI C., GOLINELLI G.M., (1993), a cura di, *Tratti del divenire dei distretti industriali. Testimonianza sull'impresa distrettuale e sull'evoluzione delle aree a specializzazione produttiva*, Roma, Quaderno dell'Istituto G. Tagliacarne, n. 8; GAROFOLI G., (1999), "Sistemi locali di impresa e performance dell'impresa minore in Italia", in TRAU' F., (a cura di) *La questione dimensionale nell'industria italiana*, Centro Studi Confindustria e Fondazione Giuseppe Taliercio, Il Mulino, Bologna.

[17] L'innovazione e l'incremento di produttività del lavoro non è incorporato nelle macchine; non rappresenta esclusivamente un parametro ingegneristico; essa è, invece, il coronamento di un processo complesso che implica apprendimento, metabolizzazione delle conoscenze, implementazione delle competenze, introduzione di aggiustamenti continui nelle tecniche produttive e organizzative che fanno uso di competenze sempre più complesse e variegate. C'è dunque sia un'integrazione tra innovazione tecnologica e conoscenze e competenze professionali, attraverso un processo di "socializzazione" e di diffusione delle *best practices*, sia un processo di adeguamento tecnologico-organizzativo e di introduzione di innovazioni specifiche, con continui piccoli miglioramenti, con modalità coerenti al grado di conoscenze maturate nel sistema locale, VIESTI G., (1992), op. cit., pp. 11-28.

esistenti nell'ambito dell'area;

- un mancato ricambio imprenditoriale, il trasferimento delle conoscenze critiche per il successo aziendale ed un'insufficiente modifica della struttura occupazionale rispetto alle aspettative ed aspirazioni delle generazioni più giovani, sempre più scolarizzate e meno attratte da mestieri e professioni tradizionali. Questa rappresenta una tipica contraddizione socio-culturale del sistema di piccole imprese che emerge allorquando il sistema locale non percepisce, in tempo utile, la necessità del cambiamento e dell'introduzione di nuove figure professionali nell'ambito delle imprese del sistema;
- la maturità del mercato e la diminuita concorrenzialità delle esportazioni italiane e, quindi, la pressione competitiva sviluppata dalle aree economiche concorrenti emergenti, in particolare dai paesi che possono contare su vantaggi di costo legati alla manodopera, come quelli dell'Est Europa, dell'Est Asiatico e dell'America Latina.

L'impatto di tali fenomeni sulla struttura e sulle competenze tradizionali del distretto è rilevante; la necessità di operare in contesti competitivi più ampi impone lo sviluppo di specifiche competenze innovative associate ad interventi mirati sulla struttura distributiva, commerciale e tecnologica. I limiti strutturali delle imprese che di norma popolano i distretti, quali le ridotte dimensioni, la scarsità di risorse finanziarie, la resistenza ad aprire il capitale a finanziatori esterni e le competenze manageriali specialistiche poco sensibili al cambiamento, precludono fortemente la realizzazione di più compiuti piani di investimento[18].

Tra le possibili risposte alle crisi dei distretti la letteratura più recente suggerisce la via del gruppo distrettuale quale evoluzioni del modello organizzativo; il gruppo appare una struttura funzionale capace di abilitare le imprese partecipanti verso una riduzione dei crescenti costi produttivi, il raggiungimento di significative economie di scala, l'introduzione, a costi minori, di innovazioni gestionali, l'accesso a mercati difficili e lontani oltre la possibilità di ampliare la gamma della produzione[19]. Il gruppo è concepito sia in funzione del perseguimento di una politica di specializzazione delle diverse unità che migliori l'efficienza della combinazione produttiva e la capacità di risposta al mercato, sia in funzione dell'ottimizzazione del capitale investito, con ripartizione del rischio su attività differenziate e su mercati fortemente segmentati.

Infine, una ulteriore linea evolutiva del modello distrettuale appare connessa con la globalizzazione dei processi economici, che porta i distretti a trasformarsi in reti aperte ai circuiti dell'economia globale da organizzazioni chiuse quali erano fino a poco tempo fa. In passato il distretto ha operato seguendo una logica prevalentemente chiusa, sviluppando i mercati intermedi di beni e servizi ma comunicando con l'esterno solo nei punti terminali della catena del valore, con una capacità di presidio dei canali di collegamento con l'esterno alquanto debole; il modello distrettuale a rete chiusa non appare, quindi, idoneo per gli attuali scenari competitivi, necessitando di nuovi percorsi evolutivi, maggiormente aperti al panorama della *partnership* internazionale.

[18] Per un approfondimento si vedano, tra gli altri, BECATTINI G., BELLANDI M., DEI OTTATI G. e SFORZI F., (2001), *Il caleidoscopio dello sviluppo locale. Trasformazioni economiche nell'Italia contemporanea*, Rosenberg & Sellier, Torino, pp. 271-279, VISCONTI F., (1996), *Le condizioni di sviluppo delle imprese operanti nei distretti industriali*, Egea, Milano, pp. 26-28.
[19] VIESTI G., (1992), op. cit., pag. 22.

5. *L'economia dei contesti locali: analisi economiche e profili giuridici*

La rilevanza assunta dal distretto industriale all'interno del dibattito economico dell'ultimo ventennio muove in considerazione della portata da questo tratteggiata nei processi di industrializzazione e sviluppo economico-territoriale, un sistema produttivo estremamente competitivo nell'ambito di uno scenario nazionale non sempre caratterizzato da congiunture economiche positive.

Sulla base di tali motivazioni si è reso necessario un intervento del Legislatore per una compiuta individuazione giuridica del distretto industriale che permettesse, tra l'altro, una precisa programmazione economica ed un'accorta politica industriale di intervento [20].

La materia dei distretti industriali trova il suo primo riconoscimento nell'ordinamento giuridico italiano con la legge n. 317, del 5 ottobre 1991, denominata "*Interventi per l'innovazione e lo sviluppo delle piccole e medie imprese*", dove, all'art.36, si definiscono i distretti industriali come aree territoriali locali, caratterizzate da un'elevata concentrazione di piccole imprese, con un particolare riferimento al rapporto tra la presenza delle imprese e la popolazione residente nonché alla specializzazione produttiva dell'insieme delle imprese.

Con il costrutto della legge 317/'91 è attribuito alle Regioni un ruolo fondamentale ai fini della programmazione della politica industriale per le piccole e medie imprese, quale la diretta individuazione dei distretti ed il conseguente sostegno finanziario di sviluppo. L'auspicio del legislatore risiede, dato lo stretto legame tra le imprese locali ed il distretto di appartenenza, nella definizione di interventi di politica industriale che riflettano una coerenza di fondo con le caratteristiche dell'ambiente economico di riferimento.

La portata innovativa dei temi contenuti nella norma non ha impedito di sottolineare, da più parti, come tale legge abbia rappresentato, nella realtà, un vero e proprio intervento di carattere programmatico visto il rimando ad un successivo Decreto del Ministero dell'Industria per la definizione dei parametri attraverso cui le Regioni avrebbero potuto procedere per l'individuazione normativa dei distretti[21].

Con il Decreto Ministeriale del 21 aprile 1993, n. 244, denominato "Decreto Guarino", contenente la "*Determinazione degli indirizzi e dei parametri di riferimento per l'individuazione, da parte delle Regioni, dei distretti industriali*", si completa, quindi, in maniera organica, il corpus normativo relativo all'individuazione dei distretti industriali.

Il Decreto fissa i criteri di riferimento per la delimitazione delle aree ritenute idonee a rappresentare le unità territoriali di base su cui definire, poi, i distretti industriali; le unità territoriali cui occorre riferirsi sono identificate nei "Sistemi locali del lavoro"[22]; l'ambito territoriale che ne discende rappresenta l'area geografica in cui maggiormente si addensano i flussi giornalieri dei componenti delle famiglie tra casa e lavoro.

Con apposite tecniche statistiche di clusterizzazione si è giunti a determinare 784 Sistemi Locali del Lavoro, esaustivi dell'intero territorio nazionale; parallelamente, per la base settoriale l'interpretazione autentica del Decreto, ai fine dell'individuazione dei distretti, è sembrata essere quella di proporre non tanto il settore/prodotto bensì la filiera produttiva, ricostruita sulla base della classificazione Ateco dell'ISTAT[23].

---

[20] SFORZI F. e LORENZINI F., (2002), "I Distretti Industriali", in IPI, Istituto per la promozione industriale, (2002) *L'esperienza italiana dei distretti industriali*, Roma, pp. 20-33.

[21] BALESTRI A., CANTONI A. e LORENZONI G., (2002), "Le politiche per i distretti industriali", in IPI, Istituto per la promozione industriale, (2002) *L'esperienza italiana dei distretti industriali*, Roma, pp. 46-78.

[22] I Sistemi Locali del Lavoro (SLL), sono stati così definiti sulla base di una ricerca curata dal Prof. Sforzi e dall'Istituto di ricerca Irpet in collaborazione con l'Università *Upon Tyne*, di Newcastle; per un approfondimento della costruzione del SLL si veda ISTAT e IRPET, (1989), *I mercati del lavoro in Italia*, (a cura di), SFORZI F., Franco Angeli, Milano.

[23] La classificazione economica Ateco è adottata dall'Istat per una più compiuta ripartizione delle imprese. La catalogazione segue uno schema ad albero che parte dalle branche produttive più aggregate per scendere,

Il Decreto n. 244/1993 definisce, quindi, dei criteri oggettivi quantitativi, vincolanti ai fini dell'individuazione di un'area come distretto industriale, richiedendone, a tal fine, il "verificarsi simultaneo":

a) Industrializzazione manifatturiera

Il primo parametro quantitativo, necessario per l'individuazione di un distretto, è l'indice di industrializzazione manifatturiera, attraverso cui evidenziare la vocazione industriale dell'area; calcolato come quota percentuale di occupazione nell'industria manifatturiera locale sul totale dell'occupazione, occorre che lo stesso superi del 30% l'analogo dato nazionale, ovvero il relativo indice nazionale, pari ad 1,3.

L'indice di industrializzazione così definito precludeva, però, ad alcune Regioni periferiche il riconoscimento di alcun sistema produttivo locale, pur esistendo, in queste stesse Regioni, una potenziale vocazione industriale che il legislatore intendeva invece sostenere. Pertanto, nel citato Decreto è disposto che le Regioni, il cui indice di industrializzazione manifatturiera risulta essere inferiore a quello nazionale, possono assumere come valore di riferimento, per l'individuazione del sistema produttivo, il dato regionale piuttosto del dato nazionale.

Nell'ottica del legislatore resta ferma l'esigenza di consolidare i distretti propriamente detti cercando, nello stesso tempo, di incentivare le aree economiche ove sia possibile cogliere vocazioni e potenzialità industriali; obiettivo primario è garantire un riequilibrio della politica economica nazionale consentendo ad ogni regione un autonomo spazio di iniziativa in dette aree, da consolidare e potenziare in un momento successivo.

L'indice di industrializzazione manifatturiera per le "Regioni industrializzate" è calcolato come segue:

$$\frac{A_{mi} / A_{ti}}{A_{mI} / A_{tI}} > 1{,}3$$

dove:

A_{mi} rappresenta il numero degli addetti all'industria manifatturiera $_m$ nel sistema locale $_i$;
A_{ti} rappresenta il numero degli addetti totali $_t$ nel sistema locale $_i$;
A_{mI} rappresenta il numero degli addetti all'industria manifatturiera $_m$ in Italia $_I$;
A_{tI} rappresenta il numero degli addetti totali $_t$ in Italia $_I$.

L'indice di industrializzazione manifatturiera per le "Regioni non industrializzate" è, invece, calcolato come segue:

$$\frac{A_{mi} / A_{ti}}{A_{mR} / A_{tR}} > 1{,}3$$

dove:

A_{mi} rappresenta il numero degli addetti all'industria manifatturiera $_m$ nel sistema locale $_i$;
A_{ti} rappresenta il numero degli addetti totali $_t$ nel sistema locale $_i$;
A_{mR} rappresenta il numero degli addetti all'industria manifatturiera $_m$ regionale $_R$;
A_{tR} rappresenta il numero degli addetti totali $_t$ regionali $_R$.

progressivamente, sino ai singoli prodotti, ovvero dalle sezioni di attività si passa alle sottosezioni, alle divisioni ai gruppi e, quindi, alle classi.

b) Densità imprenditoriale

Il secondo parametro, imprescindibile per la caratterizzazione di un sistema locale quale distretto industriale di piccole imprese, è relativo alla densità imprenditoriale, ovvero la presenza di un diffuso tessuto di piccole imprese, calcolato in termini di unità locali (manifatturiere), in rapporto alla popolazione residente. La normativa richiede che l'indice sia superiore all'analogo rapporto calcolato su scala nazionale e definito nel seguente modo:

$$\frac{UL_{mi} / POP_{ti}}{UL_{mI} / POP_{tI}} > 1$$

dove:
UL_{mi} rappresenta le unità locali manifatturiere $_m$ presenti nel sistema locale $_i$;
POP_{ti} rappresenta la popolazione totale $_t$ residente nel sistema locale $_i$;
UL_{mI} rappresenta le unità locali manifatturiere $_m$ presenti in Italia $_I$;
POP_{tI} rappresenta la popolazione totale $_t$ residente in Italia $_I$.

c) Specializzazione produttiva

Il terzo parametro imposto dalla legge è relativo alla specializzazione produttiva, determinato sul sistema delle imprese localizzate nell'area considerata. L'indice, calcolato in termini di addetti, rapporta la quota occupazionale (appunto la specializzazione produttiva strutturale) di una determinata attività manifatturiera, riferita alla classificazione delle attività economiche dell'Istat, sul totale degli addetti al settore manifatturiero.

La percentuale del rapporto deve superare del 30% l'analogo dato calcolato su base nazionale, ovvero il relativo indice pari ad 1,3. Come precedentemente sottolineato, è con la disposizione in parola che il legislatore tenta di dare consistenza ai fenomeni riconducibili al concetto di filiera produttiva, che, il più delle volte, costituiscono la struttura propria di un distretto industriale. L'attività manifatturiera specializzante l'ambito territoriale studiato, è definita come segue:

$$\frac{A_{si} / A_{mi}}{A_{sI} / A_{mI}} > 1{,}3$$

dove:
A_{si} rappresenta il numero degli addetti nella specifica industria manifatturiera $_s$ nel sistema locale $_i$;
A_{mi} rappresenta il numero degli addetti all'industria manifatturiera $_m$ nel sistema locale $_i$;
A_{sI} rappresenta il numero degli addetti nella specifica industria manifatturiera $_s$ in Italia $_I$;
A_{mI} rappresenta il numero degli addetti all'industria manifatturiera $_m$ in Italia $_I$.

d) Peso occupazionale

Il quarto parametro è relativo al peso occupazionale locale, esclusivo dell'attività manifatturiera specializzante. Affinché il settore di specializzazione possa essere ritenuto significativo, la quota di concentrazione deve superare del 30% il totale degli addetti al comparto manifatturiero dell'area. L'indice di specializzazione ed il peso del settore definiscono, così, una relazione "non banale" dell'attività considerata rispetto le restanti attività e, questo, sia su scala nazionale che locale. Il peso occupazionale del comparto dell'area è, quindi, definito come segue:

$$\left(A_{si} / A_{mi}\right) > 0{,}3$$

dove:
A_{si} rappresenta il numero degli addetti nell'industria manifatturiera principale $_s$ nel sistema locale $_i$;
A_{ti} rappresenta il numero degli addetti totali all'industria manifatturiera $_m$ nel sistema locale $_i$;

e) Incidenza della piccola impresa

Il quinto ed ultimo parametro, individuato con il Decreto, seleziona l'incidenza della piccola impresa nel sistema locale considerato; a tal fine, è richiesto che la quota di addetti nelle piccole imprese, operanti nel settore di specializzazione, superi del 50% il dato relativo al totale degli occupati, selezionando le aree di piccole e medie imprese, qui considerate con meno di 200 dipendenti, ed escludendo quelle in cui il peso della grande impresa è massimamente rilevante:

$$\frac{A_{PMIsi} / A_{mi}}{A_{PMIsI} / A_{mI}} > 0{,}5$$

dove:

A_{PMIsi} rappresenta il numero degli addetti nelle unità locali di tipo PMI nella specifica industria manifatturiera $_s$ nel sistema locale $_i$;

A_{mi} rappresenta il numero degli addetti all'industria manifatturiera $_m$ nel sistema locale $_i$;

A_{PMIsI} rappresenta il numero degli addetti nelle unità locali di tipo PMI nella specifica industria manifatturiera $_s$ nei sistemi locali in Italia $_I$;

A_{mI} rappresenta il numero degli addetti all'industria manifatturiera $_m$ nei sistemi locali in Italia $_I$.

Entrambe le disposizioni normative esaminate, la l. 317/1991 e il D.M.244/1993, sono state oggetto di critiche per l'inadeguatezza nel definire, in modo appropriato, le diverse realtà distrettuali italiane. I criteri quantitativi, dunque oggettivi, individuati sono apparsi, alla prova dei fatti, troppo rigidi e con applicabilità estremamente problematica per le Regioni che, in molti casi, risultano sprovviste degli strumenti in grado di sviluppare le necessarie competenze in materia[24].

Il vero punto di svolta, nel quadro legislativo relativo al concetto ed alla definizione "normativa" di distretto industriale, si ha con la promulgazione della legge n. 140, dell'11 Maggio 1999, cosiddetta "legge Bersani bis", contenente "*Norme in materia di attività produttive"*, con cui oltre la semplificazione dei criteri di definizione dei distretti industriali si introduce il riferimento normativo per un'ulteriore tipologia di area produttiva, il "sistema produttivo locale".

Quest'ultimo si caratterizza, rispetto al distretto industriale e, comunque, sotto un punto di vista prettamente giuridico ai fini delle modalità di intervento e sostegno finanziario pubblico, come un contesto produttivo omogeneo, contraddistinto da un'elevata concentrazione di imprese, non solo industriali, prevalentemente di piccole e medie dimensioni e da una peculiare organizzazione interna.

Il distretto industriale, di contro, è definito come un sistema produttivo locale, rappresentato da una elevata concentrazione di imprese industriali nonché dalla specializzazione produttiva del sistema di imprese ivi localizzate.

Con la legge si delinea il riconoscimento normativo di un modello a doppio "livello": un primo, più generale, definito dai sistemi produttivi locali, caratterizzati da un'alta concentrazione di imprese, non necessariamente industriali, ed un secondo composto dai distretti industriali, dove le imprese svolgono, in via esclusiva, le proprie attività nel settore secondario, con una elevata specializzazione nella produzione di beni omogenei.

Altra sostanziale innovazione, rispetto la precedente legislazione, concerne l'abrogazione del vincolo della presenza esclusiva di piccole e medie imprese che costituivano, invece, uno degli elementi essenziali per il riconoscimento del distretto industriale.

Vengono a cadere gli obblighi di rispetto dei poco apprezzati parametri statistici stabiliti con Decreto Ministeriale del 1993, cedendo una discrezionalità più ampia alle Regioni nel riconsiderare i criteri utili all'individuazione dei distretti industriali e dei sistemi produttivi locali, agendo talvolta sulla batteria di indicatori previsti dal D.M. 21 aprile 1993, applicandola ai dati aggiornati del Censimento dell'Industria e dei Servizi dell'Istat, ovvero modulando gli stessi su campi di variazione che caratterizzano le realtà produttive del Nord, del Centro e del Sud.

[24] SFORZI F. e LORENZINI F., (2002), op. cit., pp. 20-31

La Regione Lazio, al fine di incrementare e rafforzare lo sviluppo economico, la coesione sociale, l'occupazione e la competitività del sistema produttivo regionale, ha disciplinato, in ottemperanza alla normativa nazionale, le modalità attraverso cui identificare i sistemi produttivi locali ed i distretti industriali, compresi nel proprio ambito territoriale, con legge regionale n. 36, del 19 dicembre 2001.

La Regione Lazio, inoltre, lasciando ben saldo il disposto relativo alla definizione dei sistemi produttivi locali e dei distretti industriali, ha riconosciuto, con stessa norma, un ulteriore raggruppamento produttivo territoriale, definito come area laziale di investimento, qualora determinate e ben definite caratteristiche economiche ed occupazionali presenti sull'area possano prefigurare, in una prospettiva a medio termine, la genesi di un sistema produttivo locale ovvero di un distretto industriale che, allo stato dei fatti, si mostra ancora *in fieri*.

Nell'individuare i distretti industriali, i sistemi produttivi locali ovvero le aree laziali d'investimento, la Regione Lazio richiede una serie di elementi quantitativi, quali: una congrua numerosità di imprese appartenenti ad una filiera produttiva rispetto al totale delle imprese manifatturiere, un'adeguata struttura occupazionale, di tipo diretto, rispetto al totale regionale; un fatturato, complessivamente prodotto dall'area economica presa in considerazione, da valutarsi in riferimento ai dati espressi a livello provinciale e regionale; la presenza sul territorio di un tessuto di imprese di servizi in grado di far emergere una cultura d'impresa organizzata sistemicamente.

Con successiva deliberazione n. 331, dell'11 aprile 2003, la Regione Lazio ha, quindi, definito una serie di indicatori quantitativi regionali per l'individuazione dei distretti industriali, dei sistemi produttivi locali e delle aree laziali di investimento, di seguito esposti nella tabella n. 1.

Giova sottolineare come nel presente lavoro di ricerca l'indice di industrializzazione manifatturiera utile alla specifica individuazione normativa dell'area laziale di investimento, calcolato secondo le risultanze del Censimento Intermedio dell'Industria e dei Servizi del 1996, pari al 19,4%, è stato opportunamente aggiornato facendo ricorso ai dati definitivi del Censimento Generale dell'Industria e dei Servizi del 2001, indisponibili al tempo dell'emanazione della citata delibera regionale.

Pertanto, stante l'elaborazione dei dati del 2001, il nuovo indice di industrializzazione manifatturiera risulta essere pari al 15,0%[25].

Alla luce di quanto esposto emerge la difficoltà, tanto per gli studiosi quanto per i *policy maker*, di definire e, quindi, di individuare sistemi produttivi locali sulla base di soli indicatori statistici oggettivi, trascurando la rilevanza delle informazioni qualitative che è possibile trarre solo con approfondimenti di ricerca sul campo.

L'utilizzo esclusivo di indicatori strutturali può determinare, con un impiego restrittivo degli stessi, l'esclusione di rilevanti realtà distrettuali; di contro, con un uso eccessivamente permissivo degli stessi, si otterrebbe un numero sovrabbondante di sistemi locali che poco hanno in comune con il modello di distretto industriale[26].

[25] La legge regionale n. 36/2001 prevede all'art. 4, comma 4, l'aggiornamento periodico dei dati cui fare riferimento per l'individuazione normativa dei distretti industriali, dei sistemi produttivi locali e delle aree laziali di investimento.

[26] GAROFOLI G., (2001), "I livelli di governo delle politiche di sviluppo locale", in (a cura di) BECATTINI G., BELLANDI M., DEI OTTATI G. e SFORZI F., (2001), *Il caleidoscopio dello sviluppo locale. Trasformazioni economiche nell'Italia contemporanea*, Rosenberg & Sellier, Torino, pp. 213-234.

Tab. n. 1 – Criteri quantitativi di individuazione di DI, SPL e ALI – Regione Lazio

Indicatori di riferimento		**Regione Lazio Legge Regionale 19 dicembre 2001, n. 36**		
		Area laziale di investimento	**Sistema produttivo locale**	**Distretto industriale**
A	**Indice di Industrializzazione Manufatturiera** (Addetti industria manufatturiera rispetto al totale degli addetti)	Uguale o superiore al dato regionale (1996=19,4) (2001=15,0)	Superiore al 29,5%	Superiore al 29,5%
B	**Indice di specializzazione produttiva (livello in %)** (addetti attività di specializzazione rispetto al totale addetti industria manifatturiera)	Uguale o superiore all'8%	Uguale o superiore al 12%	Uguale o superiore al 25%
C	**Indice di specializzazione produttiva (numero indice Lazio=1)** (addetti attività di specializzazione rispetto al totale addetti industria manifatturiera)	Uguale o superiore al corrispondente dato regionale	1,8 volte il dato regionale	5 volte il dato regionale
D	**Indice di densità imprenditoriale** (U.L. manifatturiere per 1000 abitanti)	Superiore al 7%	Superiore al 7%	Superiore al 7%

Fonte: Regione Lazio

SEZIONE II
IL RICONOSCIMENTO DEL SISTEMA PRODUTTIVO LOCALE

6. Analisi di un contesto locale: metodologia d'indagine per l'emersione di un Sistema Produttivo Locale di eccellenza

Un distretto industriale, un sistema produttivo locale, ovvero un'area laziale di investimento nella specificità della Regione Lazio, presuppongono, come precedentemente sottolineato nell'architettura del presente contributo, una completa interazione tra una determinata struttura produttiva, una società locale ed una comunità di persone, che tendono ad interpenetrarsi a vicenda con comportamenti cooperativi e sinergici.

La verifica dei presupposti di riconoscimento del sistema produttivo locale (che, come vedremo, è condotto con due ipotesi di riconoscimento normativo locale), con la disamina dei dati quantitativi e qualitativi seguendo il disposto normativo della Regione Lazio, è realizzata con un duplice intervento di ricerca.

L'analisi empirica dei parametri strutturali, corredata da un'attenta mappatura provinciale della nautica da diporto e da un'analisi strutturale delle imprese appartenenti alla cantieristica navale, è condotta con l'analisi statistica *desk*.

Sull'area in esame è stata rilevata la presenza di una concentrazione territoriale di imprese, contrassegnata da un profilo di specializzazione settoriale sufficientemente caratterizzante l'area, e l'incidenza dell'occupazione della filiera della cantieristica navale rispetto al totale dell'occupazione manifatturiera[27].

Di contro, con l'indagine *field*, condotta su un campione sufficientemente rappresentativo delle imprese provinciali con l'ausilio di un questionario strutturato, è stato evidenziato il peso assunto dal fatturato complessivamente prodotto dal comparto di eccellenza produttiva rispetto ai valori espressi a livello provinciale e regionale, nonché l'esistenza di una rete di imprese e di rapporti sistemici tra le stesse ed i soggetti territoriali[28].

Inoltre, con la ricerca sul campo è stato possibile individuare e meglio comprendere talune specificità economiche, sociali e culturali così da qualificare, in maniera attenta, la presenza e la natura dei legami esistenti nel più generale ambiente, non solo economico, di riferimento[29].

---

[27] L'analisi *desk* prevede l'elaborazione dei dati relativi alla popolazione risultanti dal Censimento Generale della Popolazione e delle Unità locali e delle Imprese propri del Censimento Generale Industria e Servizi dell'Istat del 2001; l'area geo-economica presa in riferimento è individuata all'interno dei comuni entro i quali emerge la più elevata concentrazione di imprese legate all'economia del mare.

[28] Il questionario strutturato, composto di sei distinte sezioni di indagine, è stato somministrato a circa 50 imprese iscritte nel registro camerale della CCIAA di Latina con il codice Ateco identificativo della cantieristica navale e nautica da diporto, localizzate nello specifico ambito territoriale delimitato per il riconoscimento normativo del costituendo sistema produttivo locale.

[29] L'analisi *field* prevede l'elaborazione dei dati emersi dall'approfondimento qualitativo di ricerca sia per ottenere una stima del fatturato complessivamente prodotto dall'area, in riferimento ai dati espressi a livello provinciale e regionale, secondo quanto previsto dall'art. 4, comma 2, lettera c) della legge regionale n. 36/2001, sia per specificare l'organizzazione di imprese e di servizi alla filiera della cantieristica navale in grado di identificare l'esistenza di una cultura di organizzazione di imprese in rete e il sistema di relazioni che intercorrono tra le imprese stesse, secondo quanto disposto dall'art. 4, comma 2, lettera d) della citata legge regionale n. 36/2001.

6.1. L'analisi strutturale della filiera della cantieristica navale in provincia di Latina

Secondo la "teoria degli stadi", formulata verso la fine degli anni '30 e rielaborata nel ventennio successivo, lo sviluppo economico di un qualsiasi ambito geo-economico di riferimento, procede, generalmente, attraverso fasi che vedono i tre settori produttivi, agricoltura, industria e servizi, reciprocamente sostitutivi nei successivi stadi di espansione e declino[30]. Tale teoria sembrerebbe ben rappresentare quello che ha contraddistinto lo sviluppo economico della provincia di Latina.

La provincia pontina, configurata in unità amministrativa nel 1934, nasce e si realizza a cavallo tra le due Guerre Mondiali, con il tessuto economico che muove le prime mosse dalla progressiva bonifica del territorio, grazie, soprattutto, ai flussi immigratori dalle altri regioni italiane e da una crescita ancorata al settore primario.

Alla prima fase di sviluppo dell'economia provinciale, prettamente di carattere agricolo, succede la seconda tappa, contraddistinta da un'evoluzione economica verso l'industrializzazione e da uno sviluppo intensivo e propulsivo nella zona settentrionale, realizzatasi non tanto per un meccanismo autonomo bensì in seguito ad interventi esterni di carattere statale[31].

La fase è indotta e guidata dall'intervento straordinario della Cassa del Mezzogiorno degli anni '60, non in conseguenza di una specifica politica di sviluppo regionale, ma nel quadro generale della politica meridionalistica intrapresa dallo Stato.

La favorevole congiuntura economica del tempo, la particolare ubicazione geografica della provincia, attigua ai mercati di consumo di Roma e Napoli, nonché la presenza di una fascia costiera che ha sollecitato lo sviluppo delle attività turistiche ed alberghiere, sostengono l'emersione di una nuova struttura industriale, che raggiunge, in breve tempo, un peso economico rilevante in un ambito regionale e nazionale.

Con l'uscita dal sistema degli interventi di sostegno statale, il sistema economico provinciale si presenta con una struttura imprenditoriale caratterizzata da una elevata diversificazione dei settori produttivi ed una polarizzazione territoriale accentuata, dove alla forte industrializzazione dell'area nord della provincia si contrappone la vocazione agroalimentare e turistica dell'area sud, con una accesa vivacità imprenditoriale[32].

Dopo la fase di industrializzazione, con la conclusione dell'intervento della Cassa per il Mezzogiorno ed il riassetto industriale cominciato nella seconda metà degli anni '80, decresce la centralità della grande impresa industriale rispetto alle dinamiche evolutive della provincia, a favore di uno sviluppo convulso delle attività terziarie.

Al fine di valutare l'attuale consistenza del settore nautico provinciale occorre considerare una serie di indicatori strutturali e congiunturali nazionali cui rapportare il dato della provincia di Latina. 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 *yatch*.

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 economici di tendenza del 2004. La crescita appare determinata in parte dalla quota di produzione

---

[30] Per un approfondimento della teoria degli stadi si vedano, tra gli altri, FISCHER A.G.B., (1935), *The clash of progress and security*, McMillian, London; CLARK C., (1940), *The conditions of economic progress*, McMillian, London, KLINDLEBERGER C.P., (1967), *Economic developement*, McGraw Hill, New York, trad. it., (1967), Etas Compass, Milano.

[31] SVIMEZ, (1963), *L'industrializzazione in provincia di Latina*, Tipografia Fausto Failli, Roma, pp. 1-9.

[32] CCIAA di Latina, (2002), *Analisi strutturale della provincia di Latina*, Collana Divenire Impresa, Latina, pp. 11-14.

nazionale destinata al mercato interno (43% del totale), che ha registrato in un anno un aumento del 60%, per altra parte dal contributo delle importazioni, cresciute anch'esse del 26%.

Il fatturato totale relativo alle unità da diporto, comprensivo del contributo fornito dalle importazioni delle industrie nautiche ed affini, è pari a 2 milioni 200 mila Euro, di cui 1869 milioni per la produzione nazionale e 329 milioni di Euro per importazioni, con una crescita che si attesta sul +10% rispetto al dato del 2003 e +82% rispetto al dato di fine 2000. Il fatturato complessivo del comparto degli accessori e dei motori complessivamente considerato è pari a 1272 milioni di Euro, di cui 861 milioni per la produzione nazionale e 411 per import[33].

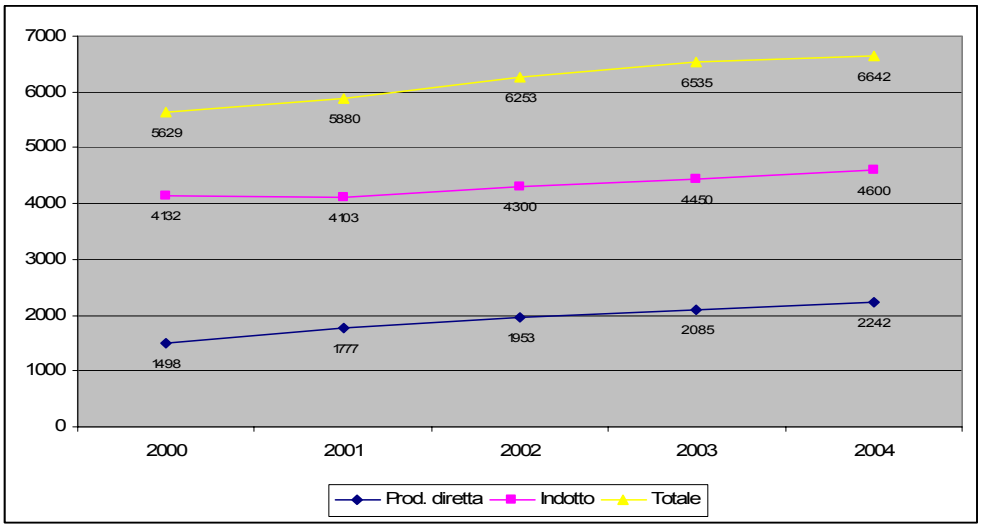
La bilancia dei pagamenti del settore continua ad essere abbondantemente favorevole, a conferma che la combinazione di design, tecnologia, qualità ed affidabilità della produzione rendono il comparo della nautica italiana tra i più affermati al mondo.

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 distruzione, necessario alla consegna del prodotto finito al mercato.

Ebbene, per l'anno 2004, come da successiva tabella, il contributo della nautica al Pil nazionale è stimato in 2 milioni 242 mila Euro, con un incremento del +7,5% rispetto al dato del 2003, di cui 861 relativi alla produzione nazionale di accessori e motori, 140 per intermediazione sulle vendite di accessori e motori, 82 per intermediazioni sulle importazioni in Italia di accessori e motori, 934 quale valore aggiunto dai cantieri navali (pari al 50% del prodotto finito), e, quindi, 225 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 6 milioni 642 mila Euro.

Fig. n. 1 – Il contributo della nautica al Pil nazionale



Fonte: elaborazioni ULGIATI F. su dati Ucina 2005

In termini di distribuzione territoriale, è la Lombardia a posizionarsi al primo posto per numero di unità locali (24,8%) ed addetti (24,0%), cui seguono la Liguria (rispettivamente pari al

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

18,3% e 12,6%) e la Toscana (con una quota di unità locali pari all'11,1% e del 6,8% per gli addetti); tra le regioni centro meridionali è il Lazio a registrare le più elevate percentuali di unità locali ed occupati, con quote rispettivamente pari al 6,2% e 4,9% sul totale nazionale.

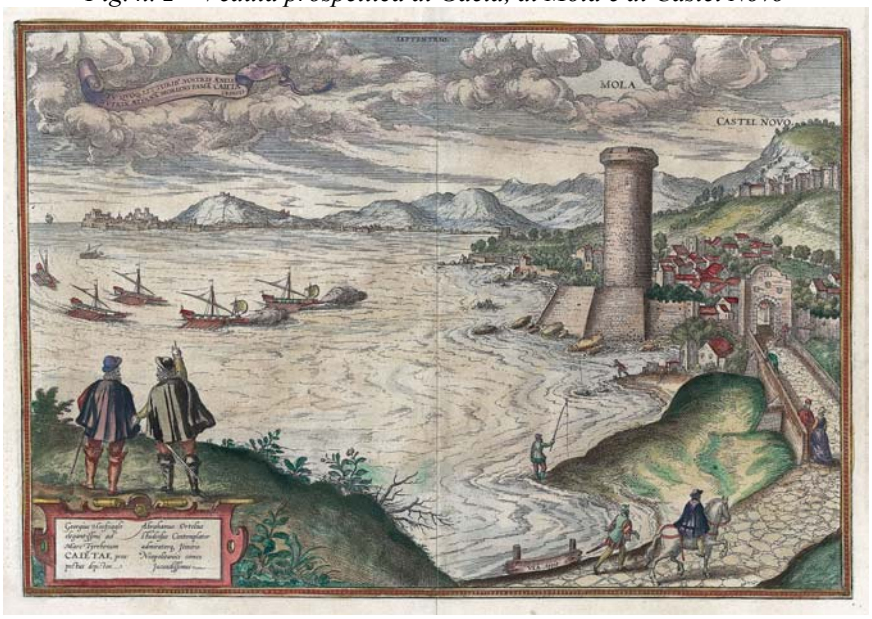
L'arte delle costruzioni navali, lavoro altamente specializzato e tramandato di generazione in generazione, ha origine, in questa provincia, nel Golfo di Gaeta. Tra i più antichi mestieri degli abitanti del golfo si annovera, infatti, già dall'età romana, ricordando l'invocazione di Cicerone per il porto di Gaeta, la costruzione di flotte, imbarcazioni e natanti.

L'attività dei cantieri si diffonde lungo tutta la costa interna del golfo e viene a legarsi alla vita del suo centro più importante, quale quello della città di Gaeta, fin dall'alto Medioevo. Sono le navi bizantine che cominciano a frequentare la falcatura costiera di questo bacino marittimo, individuando in Gaeta il centro di più sicuro ancoraggio e di collegamento con Roma per via terrestre.

La presenza di navi dal Mar di Levante funge da volano per la tradizione marinara nei traffici successivi offrendo, nel contempo, la possibilità di ubicare nell'area nuove attività cantieristiche, strettamente collegate tra loro.

Le aree costiere settentrionali oltre Gaeta e quelle meridionali a sud del Garigliano non hanno consentito lo sviluppo di una tradizione marinara e cantieristica per l'ampia presenza di paludi: la città di Terracina non ha mostrato, nel corso dei secoli, alcuna vocazione marinara persistendo il centro in una posizione elevata rispetto al mare mentre le aree poste a sud di Gaeta hanno da sempre presentato uno scarso collegamento con il mare (la città di Minturno, ad esempio, non ha mai goduto di un approdo costiero di sicurezza).

Fig. n. 2 – Veduta prospettica di Gaeta, di Mola e di Castel Novo



J. Hoefnagel, (1580).

Il più antico ricordo di attività legate alla cantieristica navale è rintracciabile nel testamento del duca di Gaeta Docibile II (Codex Diplomaticus Cajetanus, n. 52, a. 954): "*...tota ipsa terra, in qua sedent ipsi carpentarii ante ecclesia Salvatoris…*". Tale luogo è identificabile con lo spazio oggi occupato dai palazzi Vescovile e Castani, posto all'esterno del tratto di mura erette da Giovanni I Patrizio Imperiale (tra gli anni 915 – 933), nei pressi del lido del mare.

Se mancano altri documenti che attestano un'attività cantieristica a Gaeta nel periodo ducale è rilevante il fatto che una flotta gaetana è documentata fin dall'812, poiché partecipa, con le navi di Amalfi e della flotta bizantina di Costantinopoli, alla battaglia di Lampedusa contro la flotta

saracena. Ancor più importante è il ruolo che svolgono i gaetani, con i napoletani e gli amalfitani, nella vittoriosa battaglia navale di Ostia, sempre contro i saraceni (849).

Nel ripetere che non è documentata nel secolo IX un'attività cantieristica è da presumere che le navi di Gaeta, ricordate nelle lettere pontificie e nelle cronache contemporanee, sono state costruite nello stesso centro tirrenico. Altrimenti, guardando altri esempi, si sarebbe riscontrato in quegli stessi documenti non tanto l'indicazione delle navi gaetane quanto il ricordo di forze marittime gaetane.

Certamente la navigazione a scopo commerciale presenta, al tempo, sia i suoi svantaggi legati alle avversità del mare, agli incendi e alla pirateria, ma, di contro, una serie di vantaggi legati all'elevata quantità di merci trasportabili, alla velocità di trasferimento, alla mancanza di balzelli e dazi per i passaggi nei territori stranieri; inoltre, la varietà di tipologia delle imbarcazioni permette una maggiore possibilità di scelta dell'imbarcazione sulla base delle merci da trasportare. Questi aspetti sono certamente una parte delle motivazioni per cui nel golfo di Gaeta vi è stato uno sviluppo della cantieristica legata ad una serie di merci da esportare, come grano, olio, vino e lana.

In un altro documento del *Codex* (n. 311, a. 1127) il duca di Gaeta Riccardo II dona gratuitamente ai consoli ed al popolo il palazzo della Curia ducale, nonché gli scali sul mare (scavia). Intorno alla metà del XII secolo il geografo arabo Al Idrisi rileva che Gaeta ha un buon porto e vi si costruiscono navi di grandi e piccole dimensioni.

Da molteplici documenti dell'età normanna, sveva ed angioina risultano imbarcazioni costruite a Gaeta: il giovane sovrano Federico II di Svevia per il proprio trasferimento da Palermo a Roma, nel 1211, utilizza galee gaetane.

Dai Registri della Cancelleria Angioina risulta che tra il 1283 e il 1284 vengono costruite in Gaeta n. 30 galee per partecipare alla difesa del regno contro le navi siculo-aragonesi.

Anche Carlo II d'Angiò commissiona con urgenza una serie di imbarcazioni ai maestri carpentieri gaetani, specificando di lavorare giorno e notte. Considerando che l'attività commerciale di Gaeta è più rilevante rispetto ad una cantieristica d'interesse militare, ne deriva che gli stessi stabilimenti sono volti più alla costruzione di navi per il traffico marittimo.

Nel periodo 1388-1411 è certa l'esistenza di una flotta Gaetana di 37 unità dedita ai traffici marittimi e, tra queste, un'imbarcazione impiegata per i commerci con il Mar del Nord.

Il Re Ladislao di Durazzo è, poi, riconoscente alla città di Gaeta per le spese sostenute dalla città per l'armamento di galee regie.

In due pergamene dell'Archivio Storico Comunale di Gaeta del 25 luglio 1388 e del 9 maggio 1389 si legge: "*...etiam pro armatione galearum et pluribus aliis occurrentibus negotiis…*". In una lettera del 27 maggio (o 4 giugno) 1390 di Guido Pilestri, partita da Gaeta per Francesco di Marcho da Prato, si può conoscere anche il numero di galee realizzate dai gaetani per Ladislao: "*…a Napoli sono 8 ghale' per questa Singnoria a gueregiare: le quatro di qua e quatro di Cecilia…*".

Il 3 (o 5) dicembre 1398 Benedetto Bardi, un importante operatore commerciale fiorentino (la famiglia dei Bardi è quella che operava a Napoli con un Istituto Bancario al tempo di Boccaccio), da Gaeta scrive a Francescho di Marcho e Mano deleghi Algli: "*...la nave di Gaeloto Larcharo giuse a dì 4 e con l'albero ispezato, a gran pericolo è stata di perdersi: lodato Idio l'à fata salva…*".

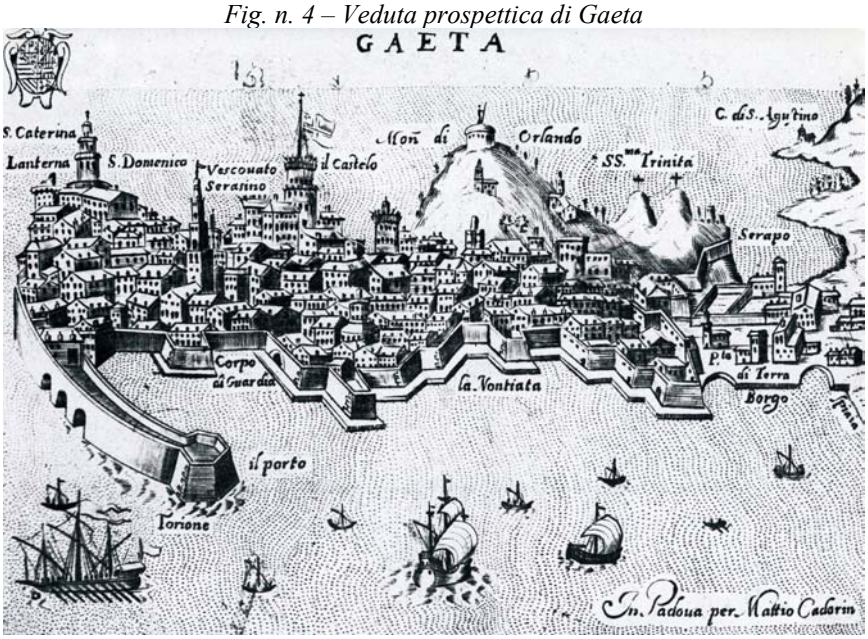
Sono, purtroppo, le successive vicende militari di Gaeta a modificare il suo indirizzo urbano, crescendo fortemente la struttura difensiva che, con gli spagnoli, chiude in una piazzaforte l'area tra monte Orlando e l'estrema punta della penisola. Al cospetto di questa nuova realtà, Gaeta, da centro marittimo e commerciale, si trasforma in una piazzaforte abitata.

Gli stessi cantieri devono trasferire i loro spazi per la costruzione delle imbarcazioni, così dal tratto che oggi corrisponde alla costa tra Punta dello Stendardo e la batteria Favorita, i cantieri spostano la loro attività nel Borgo, nel tratto che oggi possiamo individuare tra le piazze della Libertà e Mare all'Arco.

Fig. n. 3 – Veduta storica del Golfo di Gaeta

G.Braun Civitates Orbis Terrarum, Coloniae, (1582)

Fig. n. 4 – Veduta prospettica di Gaeta



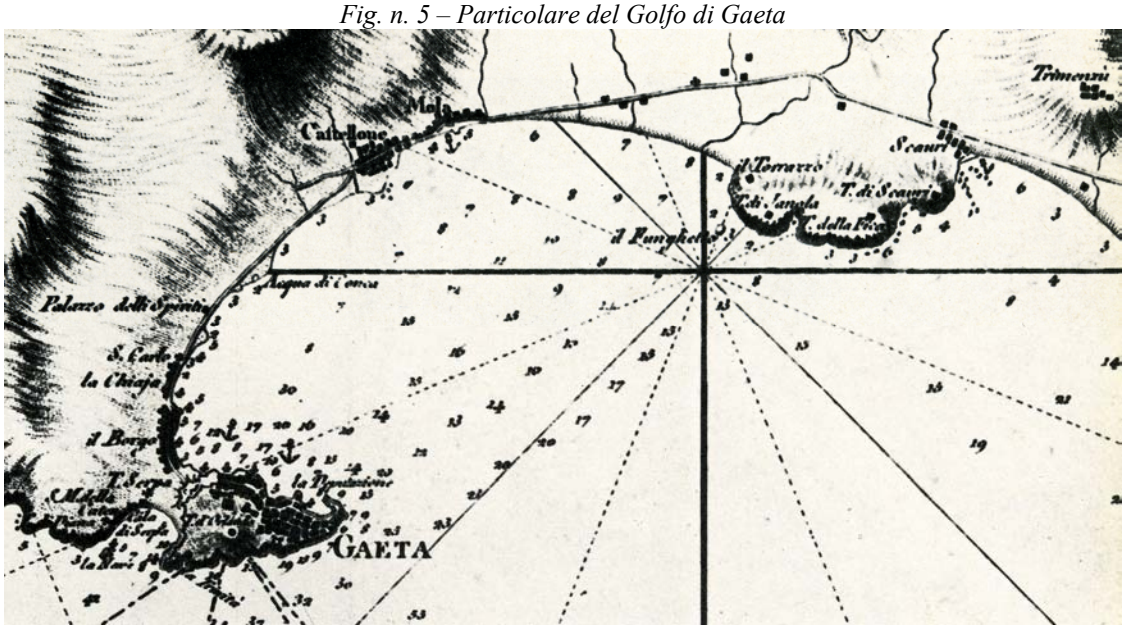
M. Cadorin, (1688). Si noti la rappresentazione della struttura delle mura spagnole.

Nonostante le vicissitudini anche Amalfi si affida, per alcune commesse, alla manodopera Gaetana, come risulta da un documento del 1454. Il 13 agosto 1458 viene redatto un documento relativo agli obblighi cui sono tenuti gli armatori delle navi di Gaeta: "*...niun cittadino o abitante di quella città possa armare e varare qualunque specie di nave, se non abbia prima prestato cauzione di non offendere i sudditi del re...*" (Repertorio delle Pergamene della Università o Comune di Gaeta [1187-1704], LXXXVI).

Negli *Statuta Privilegia et Consuetudines Civitatis Caietae* (Liber I, par. CCLVIII) si proibiva la costruzione in città di mezzi marittimi di dimensioni tali da non poter fuoriuscire dalla fortezza attraverso le porte: "*…nullu navigium, aut barcha, seu aliquo uas maritimum Caietanorum, … non possint ingradari in aliqua parte uiae, seu platea à porta ferrea citra…*".

Evidentemente, qualche naviglio viene ancora impostato all'interno dei bastioni; successivamente, per il varo, bisogna aprire una breccia nelle mura con conseguente indebolimento delle fortificazioni.

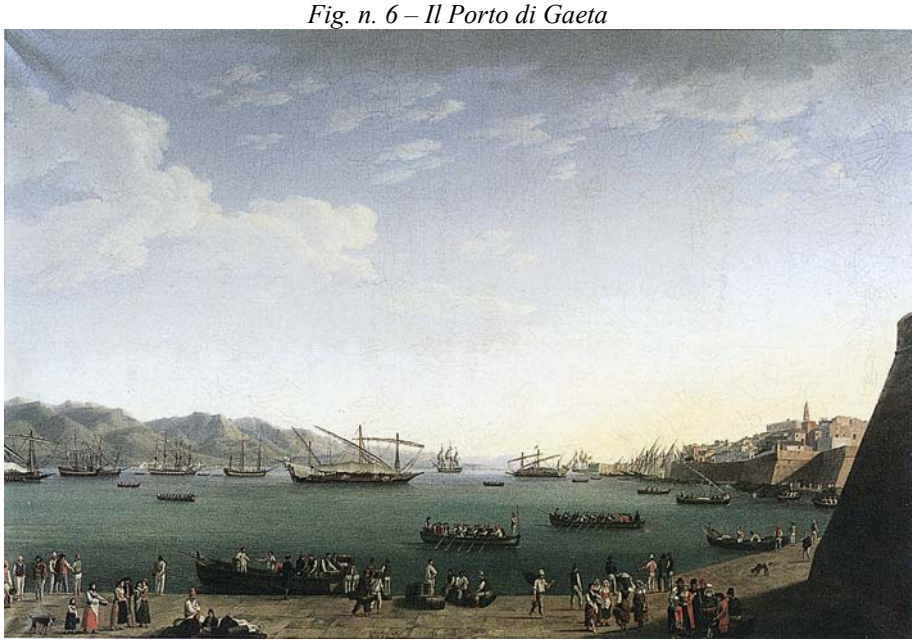
Fig. n. 5 – Particolare del Golfo di Gaeta



G. A. Rizzi Zannoni, Atlante Marittimo del Regno di Napoli, tav. n. II, particolare, (dopo 1785).
Sono indicati, lungo la costa, i punti di ancoraggio con il simbolo dell'ancora. Moltissime le quote batimetriche.

Le vedute di Gaeta, del suo golfo e dei centri vicini, dalla seconda metà del Cinquecento in poi, sono vivacizzate in primo piano da innumerevoli navi e barche di ogni tipo.

Fig. n. 6 – Il Porto di Gaeta



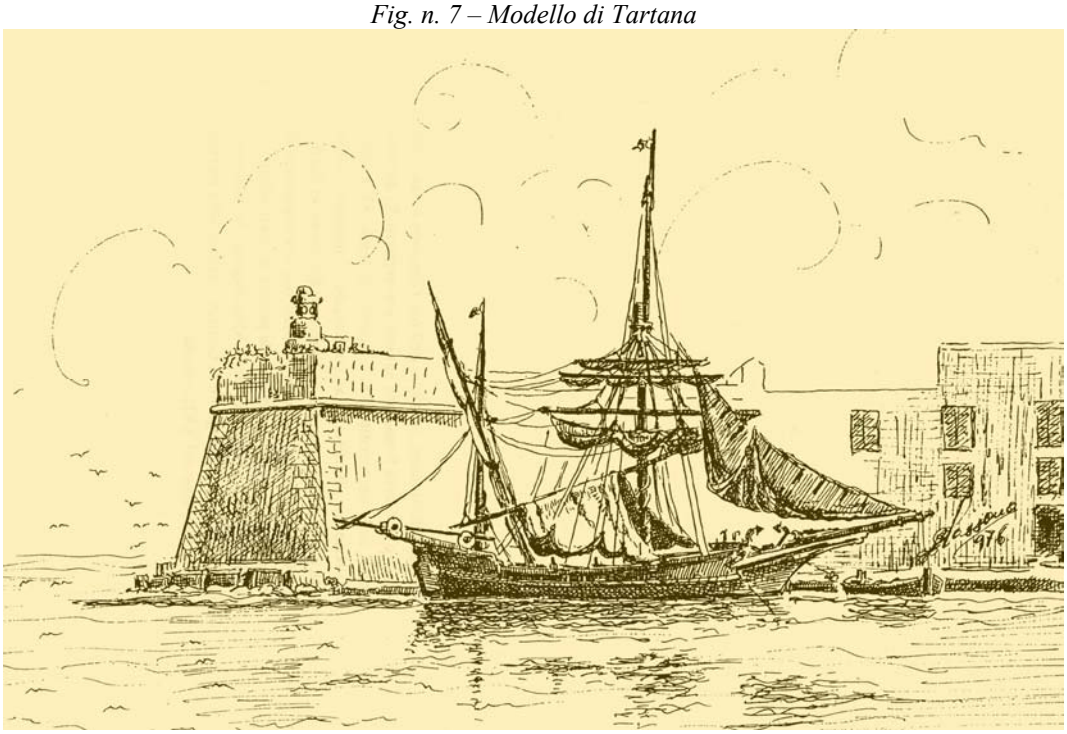
J. Ph. Hackert, (1789)

Alcune di queste imbarcazioni del tempo riproducono natanti costruiti nei cantieri del posto: la *feluca*, con due alberi, di maestro e trinchetto (verso prua) a vele latine; il *bovo*, con un albero di maestra e uno di mezzana (a poppa) di vele latine; la *tartana*, con un albero di maestra a vela latina e più fiocchi; la *bilancella*, simile alla tartana ma molto più piccola; la *martigana*, simile alla tartana ma dotata a prua di un robusto sperone simile a quello delle galee.

Buona parte di queste imbarcazioni vengono utilizzate fino all'ultima guerra per le rotte con le isole ponziane e partenopee e con gli approdi prossimi a Pozzuoli.

Tra gli atti dei notai gaetani Orazio Frasca e Zenobio Polito, il Prof. Angelo De Santis ha rintracciato un documento del 30 maggio 1611 in cui risulta che mastro Giuseppe e Nicola Scalesse, padre e figlio, "*...sottoscrivono con Marco Adorma, dell'Arco [rione sulla costa nel Borgo di Gaeta] un convenzione per la costruzione di un peschereccio e più precisamente di una barca seu tartana francese di palmi cinquanta doi longa [palmo = cm. 13], de palmi sei et mezzo alta, di palmi quattordici d'aprimento alla prima centa, et di palmi otto di piano, con lo parmesano, con li nervi, con rugiole, et con la coperta come corre fino all'arbore, e con lo sperone, quale sia tutta di rovore…*". I tempi di consegna per il varo erano fissati in 7 mesi e il prezzo stabilito era di ducati 180 di cui 20 versati come acconto alla firma dell'atto. Tra le clausole del contratto si legge che se la barca fosse stata costruita più lunga del previsto il prezzo pattuito rimaneva il medesimo, se la lunghezza fosse stata inferiore ci sarebbe stato uno sconto sul prezzo preventivato.

Fig. n. 7 – Modello di Tartana



Fonte: disegno di Gorizio Cassano - 1976 da un'incisione del sec. XVIII.
Si noti che l'imbarcazione è ormeggiata davanti la Batteria S. Maria, oggi zona militare.

Da altri atti degli stessi notai gaetani della prima metà del '600 risultano una serie di compravendite di imbarcazioni di vario genere: spesso però l'oggetto della trattativa è soltanto una parte del natante.

Sempre il Prof. Angelo De Santis, nell'Archivio Capitolare della Curia Arcivescovile di Gaeta trovò un atto del notaio Francesco Buosso di Gaeta (14 marzo 1623) in cui si concorda per la costruzione di un brigantino e di una tartana. Committente dell'opera è il Vescovo di Gaeta Pietro de Oña, l'altro contraente è il mastro Cola Scalesse (sebbene dal documento non conosciamo la sede dell'attività cantieristica, il cognome ancor oggi è molto diffuso nel rione Porto Salvo di Gaeta): "*...Il sopradetto mastro Cola spontaneamente et non per forza ma in ogni meglior via si*

obliga di fare uno bergantino di lunghezza da rota à rota de palmi trentanove ed de banchi sette per banna, et il piano et sperimento se ne have da fare conforme alla lunghezza, tutto coverto da poppa à proda, con li vattiporti sopra la corsia … Il materiale occorrente veniva messo a disposizione dal Vescovo, mentre mastro Cola sia obligato alla manifattura …, il compenso per il maestro d'ascia veniva fissato in ducati 60…".

Ma la stessa storia dei cantieri, fuori le mura, subisce modifiche più o meno evidenti in momenti successivi: nella metà del XIX secolo Ferdinando II ordina la costruzione del primo lungomare della città, poi chiamato Corso Attico, con il conseguente allontanamento dal primitivo lido del mare delle attività cantieristiche.

Fig. n. 8 – Scorcio dei cantieri navali visti dal mare

Fonte: Collezione privata di Cosmo Buonanno

Il continuo sviluppo della marineria a vela e l'aumento progressivo dei traffici marittimi, spingono gli armatori del golfo di Gaeta a varare imbarcazioni sempre più imponenti. Il sistema produttivo è basato su varie figure professionali: carpentieri e maestri d'ascia per la struttura; fabbri e falegnami per le rifiniture e gli accessori; velai, cordai e bozzellai per le vele, scultori e intagliatori per le decorazioni.

La tipologia delle imbarcazioni realizzate è fortemente variabile in funzione delle commesse: si va dal piccolo gozzo ai monumentali velieri. Fondamentali, per questo tipo di artigianato, risultano i maestri d'ascia che, con un sapere antico, riescono a trasformare tronchi di alberi in parti ed elementi necessari per la costruzione di un'imbarcazione.

Fig. n. 9 – Maestro d'ascia all'opera

Fonte: Collezione privata di Cosmo Buonanno

Tutto il processo di specializzazione e perfezionamento porta ad una crescita positiva della cantieristica a Gaeta fino a poco dopo la metà del XIX secolo: in quell'epoca si contano due flotte di armatori gaetani: i fratelli Matarazzo e Leboffe.

Fig. n. 10 - Flotta Matarazzo. Armatori: Filippo e Giacinto Matarazzo

Navi in esercizio tra il 1880 e il 1894, costruite a Gaeta nel cantiere navale Gallinaro
Particolare da un quadro del Museo Navale di Pegli
Fonte: Cat-Confcommercio

Fig. n. 11 - Flotta Leboffe. Armatori: Gaspare, Francesco, Salvatore e Angelo Leboffe

Naviglio in esercizio nel 1880, costruito a Gaeta nel cantiere navale Gallinaro
Collezione privata
Fonte: Cat-Confcommercio

Immediatamente dopo l'Unità d'Italia la flotta mercantile Gaetana è composta di innumerevoli imbarcazioni tanto da competere con altre città marinare della penisola. Gli ottimi marinai e la manodopera specializzata proveniente dal Golfo di Gaeta, grazie alla fama di cui godono, trovano impiego anche su imbarcazioni di altri Compartimenti marittimi.

Il naviglio della città di Gaeta raggiunge, all'epoca, circa 200 unità, quasi tutte costruite da maestranze locali nei cantieri della rada: di queste circa 90 si configuravano come imbarcazioni a vela d'altura (20 di esse utilizzate per la navigazione transoceanica). A bordo delle imbarcazioni destinate al lungo corso sono presenti anche carpentieri, velai e fabbri, i quali durante la navigazione erano occupati a porre rimedio alle avarie e all'ordinaria manutenzione.

La tradizione cantieristica del Golfo di Gaeta fa si che, oltre ad armare le imbarcazioni, in loco vengono formati i comandanti di lungo corso e i macchinisti navali, grazie all'operato dell'Istituto Nautico di Gaeta, istituito fin dal 1854.

Sempre nei primi decenni dell'Unità italiana le imbarcazioni del Golfo di Gaeta partecipano attivamente al grosso traffico per il trasporto del grano dal Mar Nero. Il naviglio è impiegato per approvvigionare l'Italia e l'Europa di pelli, cuoio, cereali del Sud America, prodotti tipici dell'America Centrale e legnami dal Messico; nella tratta di andata di questi viaggi si trasportava sale, carbone, prodotti industriali e manufatti.

Il massimo sviluppo della cantieristica del Golfo di Gaeta si registra negli anni 1870-1879, quando i cantieri lavorano a pieno ritmo e vengono varate le imbarcazioni più prestigiose del naviglio locale.

L'11 dicembre 1871, in un discorso al Consiglio Provinciale di Terra di Lavoro, il Prefetto Giuseppe Colucci, a proposito della cantieristica di Gaeta, rammenta che nel corso dell'anno precedente sono stati varati quattro velieri dalle 300 alle 500 tonnellate e che nell'ultimo mese sono state impostate altre tre imbarcazioni da 150 a 450 tonnellate. Inoltre, accenna all'indotto economico apportato dalle costruzioni navali visto l'approvvigionamento di legname, ferro, cordame, vele, boe e bozzelli. Al termine dell'intervento sollecita il Sindaco di Gaeta di avviare i lavori per la costruzione di quel cantiere navale già ideato due anni prima "il cui vantaggio per l'incremento dell'industria navale non ha bisogno di dimostrazioni.

Il 1874 è l'apice della costruzioni navali in legno italiane: Gaeta riesce a stare al passo con i tempi varando tre dei maggiori velieri.

Il 10 giugno 1874 Onorato Gaetani, sindaco di Gaeta, ritorna sulla questione del nuovo cantiere navale: per realizzarlo occorrono 800 mila lire, spesa che il comune non può sostenere da solo, e che per dare nuovo slancio all'economia locale lo stesso comune avrebbe ricercato nuovi fondi statali, provinciali e grazie alla costituzione di un Consorzio tra i comuni del circondario: "*…opera non solo utile, ma necessaria per il grande sviluppo che oramai prende la costruzione di legni di grande portata, ciò che indubbiamente forma ricchezza del paese per le commissioni che si hanno dagli armatori forestieri…*".

Per qualche altro anno continua la crescita delle costruzioni navali: nel 1879 viene varata la nave Maria Teresa (1000 tonnellate), la più grande mai costruita a Gaeta.

Purtroppo, dopo questo successo, il cantiere entra in una crisi irreversibile per chiudere definitivamente la propria attività che, tra l'altro, non ebbe seguito a livello imprenditoriale poiché vengono meno i sostegni finanziari per adeguare la struttura alle costruzioni in ferro e a motore che, improvvisamente, sostituirono la navigazione a vela.

La crisi perdura per buona parte del secolo successivo riservando a Gaeta un'attività di modesta entità, legata ad un naviglio di piccolo tonnellaggio sia per le attività pescherecce che di cabotaggio.

Nell'ambito delle attività a corollario della cantieristica navale, a Gaeta è testimoniata un'importante attività nella fabbricazione meccanica di reti da pesca. Il retificio meccanico da pesca ha la sua attività industriale nel cuore di Gaeta Medievale e produce filati di qualunque specie: "*…con cotoni Makò, America, in tortiglia e codonnet; dal N.° 100/6 al N.° 12/12; grandezza delle maglie da mm. 6 a mm. 80 da nodo a nodo…*". Inoltre il retificio ha un reparto per la fusione dei piombi per le reti.

Il periodo della seconda guerra mondiale, tra il settembre 1943 e maggio 1944, comporta la distruzione totale delle strutture cantieristiche da parte dell'esercito tedesco. La ricostruzione successiva vede impegnate le maestranze locali: la richiesta di un nuovo naviglio si lega alla totale

distruzione della flotta peschereccia e di quella della navigazione minore. Negli anni tra il 1945 ed il 1948 nei cantieri di Gaeta vengono costruiti anche dei bastimenti per portare gli ebrei in Palestina. Con la costruzione del lungomare Caboto, alla fine degli anni Cinquanta del secolo scorso, i cantieri di Gaeta migrano nell'area che ancor oggi occupano.

Oltre al Golfo di Gaeta nel dopoguerra si sviluppa un altro centro cantieristico a Sabaudia. Qui si aprono i cantieri Rizzardi, oltre la presenza di una numerosa imprenditoria locale che oggi opera a livello nazionale e che con il passare degli anni acquisisce altri grandi spazi sulla costa tra Fiumicino e Gaeta.

A Formia il primo cantiere è impiantato nel 1924 da Paolo Simeone originario di Gaeta. La sua attività inizia alla marina di Castellone dove ancor oggi è presente. Questa attività era ed è volta unicamente per la costruzione di piccole barche da pesca.

In seguito, la cantieristica a Formia si concretizza con la costruzione di barche per la nautica, mentre viene aperto un altro cantiere che svolge la sua attività nella nautica peschereccia e nella nautica da diporto.

L'attività cantieristica a Terracina è presente da circa due secoli, anche se non ha una valenza storica considerando che resta sempre legata all'attività della piccola pesca, con le maestranze locali che rivolgono la propria offerta di lavoro alla riparazione e tenuta dei natanti.

In questi anni la richiesta di manodopera specializzata, nell'ambito soprattutto della manutenzione delle imbarcazioni storiche e degli *yacht* di altura, ha portato diverse imprese locali a qualificare i propri interventi. Nel contempo alcuni cantieri hanno orientato la loro attività nel settore della nautica da diporto con la costruzione di *yacht* e *superyacht* di lusso e di alta velocità, con scafi in vetroresina.

Assistiamo, pertanto, ad una diversificazione dell'attività cantieristica che, da un lato continua l'antica tradizione per la pesca, dall'altro si è giustamente orientata per il mercato della nautica da diporto di alta qualità che ha richiamato anche compratori esteri.

Proprio di questi giorni è la notizia che l'imbarcazione "*ITALIA*", vincitrice di una medaglia d'oro alle Olimpiadi di Berlino (1936), barca dichiarata monumento nazionale dal Ministero dei Beni Culturali, è stata ingradata per una radicale opera di restauro nel cantiere navale Fortunato di Gaeta.

Il proprietario dell'imbarcazione, un imprenditore di Napoli, dopo una lunga ricerca ha scelto un'impresa di Gaeta per affidare la sua preziosa imbarcazione in mani sapienti, forti di una tradizione millenaria.

Fig. n. 12 - Imbarcazione Italia con il centro storico di S. Erasmo dominato dal castello angioino - aragonese

Fonte: Lino Sorabella

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.

Come mostrato in fig. n. 11, sono gli anni '80 a rappresentare il periodo di consolidamento e crescita del nuovo comparto industriale, già qualificabile di "eccellenza".

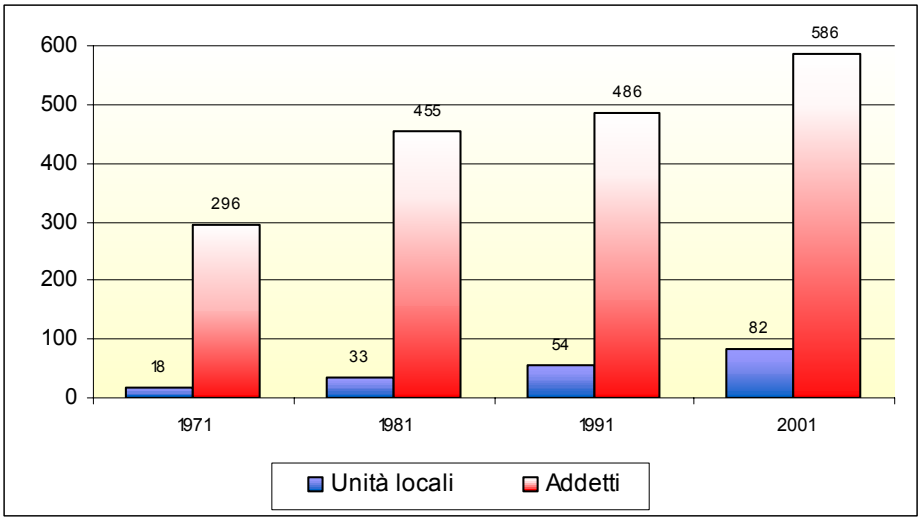
Lo sviluppo della cantieristica, guidato, soprattutto, dalla disponibilità offerta dalla natura di ampie coste, laghi e bacini, opportuni per la conduzione delle prove, dei collaudi e dei trasferimenti in mare dei prototipi, si distribuisce nell'arco dell'ultimo trentennio.

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. 13 – La genesi della cantieristica navale provinciale



Fonte: elaborazioni ULGIATI F. su dati Censimento Industria e Servizi Istat 2001

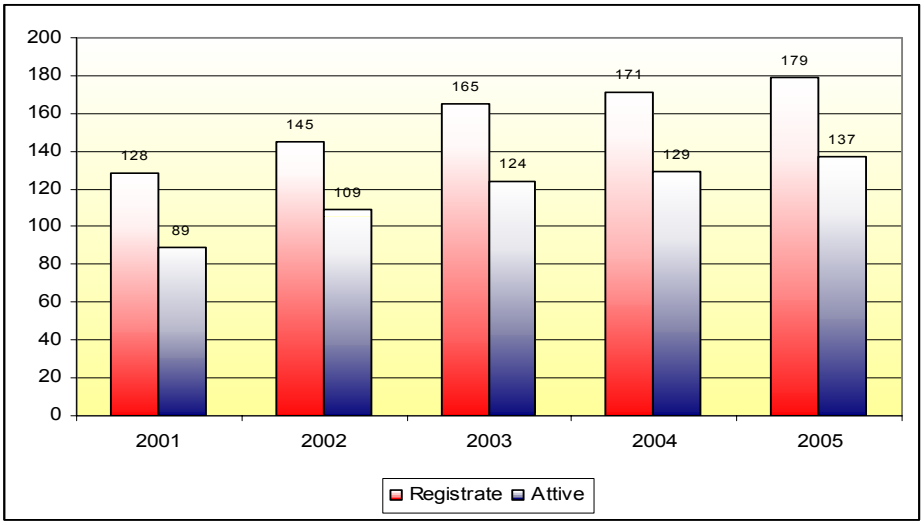
Con specifico riferimento alle imprese appartenenti al solo comparto della cantieristica navale e nautica da diporto appare utile sottolineare che alla data del 30 settembre 2005, stante i dati del Registro Imprese della Camera di Commercio di Latina, le imprese registrate ed attive in provincia di Latina con il codice Ateco 35.1 sono, rispettivamente, 179 e 137 unità[34].

Inoltre, operando un confronto temporale degli ultimi cinque anni sui dati del Registro Imprese della Camera di Commercio di Latina, riportati nella successiva figura, si assiste ad una

[34] Considerando, invece, parte della filiera produttiva della cantieristica navale, individuata sommando ai cantieri navali le imprese appartenenti al comparo della motoristica navale registrate ed attive in provincia con il codice Ateco 29.1, la numerosità totale risulta pari, rispettivamente, a 236 e 170 unità.

crescita della numerosità delle imprese legate alla cantieristica navale e nautica da diporto in provincia del 40% per le registrate e del 54% 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. 14 – Lo sviluppo della cantieristica navale provinciale



Fonte: elaborazioni ULGIATI F. su dati Infocamere - Movimprese

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 riferimento[35].

All'interno dell'universo generale, che completa il settore allargato della cantieristica, si può così distinguere tra:

- ✓ Cantieri navali
- ✓ Cantieristica minore tradizionale
- ✓ Cantieristica minore moderna
- ✓ Attività di riparazione
- ✓ Manutenzione
- ✓ Rimessaggio
- ✓ Motoristica navale
- ✓ Produzione di turbine idrauliche
- ✓ Fabbricazione di pompe, compressori ed accessori nautici

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.

[35] 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.

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.

La scelta del criterio definitorio qui considerato per l'individuazione normativa della filiera della nautica vede, quindi, l'analisi di ricerca concentrarsi sul complesso delle imprese appartenenti alla cantieristica navale, comparto che si occupa della costruzione delle imbarcazioni (codice Ateco-Istat di riferimento n. 35.1, dell'industria della cantieristica navale che considera le costruzioni navali e le riparazioni di navi, codice 35.11, e costruzione e riparazione di imbarcazioni da diporto e sportive) e di alcune delle principali fasi economiche presenti sia monte sia valle, collaterali della filiera tecnico-produttiva (codice Ateco-Istat di riferimento n. 29.1, la fabbricazione di macchine ed apparecchi per la produzione e l'utilizzazione dell'energia meccanica, esclusi i motori per aeromobili, veicoli e motocicli, quali, quindi, i motori e le turbine idrauliche e termiche, codice 29.11, e le pompe di sentina ed i compressori per i motori nautici, codice 29.12).

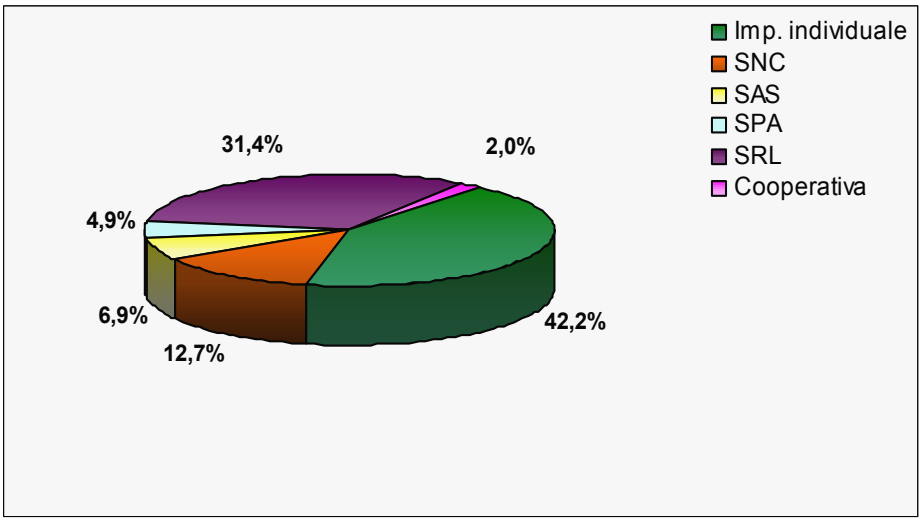
L'oggetto di studio è rappresentato dall'insieme delle imprese produttrici gli scafi di differenti tipologie di imbarcazioni, destinate al soddisfacimento del bisogno di muoversi via mare e di alcuni dei principali servizi ad esso collegati, quali le riparazioni, il rimessaggio, l'armamento e della motorizzazione del natante.

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 i 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. 15 – La forma giuridica della cantieristica navale provinciale



Fonte: elaborazioni ULGIATI F. su dati Censimento Industria e Servizi Istat 2001

Ai fini del presente contributo, l'ambito territoriale considerato per l'individuazione del sistema produttivo locale consta di sei comuni (Gaeta, Pontinia, Sabaudia, San Felice Circeo, Santi Cosma e Damiano e Spigno Saturnia), eletti a residenza da oltre 67 mila abitanti, pari al 13,4% del totale residenti in provincia di Latina (491 mila). Di contro, la seconda ipotesi di riconoscimento normativo del sistema produttivo della cantieristica navale e nautica da diporto è allargata anche

alle imprese ubicate nel Comune di Formia, con un territorio eletto a residenza da oltre 102 mila abitanti, pari al 20,8% del totale provinciale.

Stante le elaborazioni condotte sui dati del Censimento Generale della Popolazione e del Censimento Generale dell'Industria e dei Servizi del 2001 non appare possibile procedere all'individuazione normativa di un distretto industriale della filiera cantieristica navale e nautica da diporto, data la verifica dell'insussistenza dei parametri richiesti dalla normativa regionale.

Dall'ipotesi di riconoscimento del costituendo 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.

Ulteriore elemento verificato nel corso dell'analisi *desk* verte la disamina delle imprese di servizi localizzate nell'ambito geografico considerato per l'individuazione del sistema produttivo locale.

Operando una prima elaborazione dei dati relativi all'ultimo Censimento generale dell'Industria e dei Servizi del 2001 dell'Istat, sintetizzati e riportati nella successiva tabella n. 2, emerge, oltre l'elevata specializzazione produttiva della cantieristica navale e nautica da diporto, la presenza di numerose imprese di altri comparti economici, quali la motoristica navale, la costruzione di pompe e turbine idrauliche, compressori ed altri accessori meccanici navali, di cui si dirà meglio nel proseguo del lavoro, che ben rappresentano un'offerta di materie prime, semilavorati e prodotti a supporto delle imprese manifatturiere.

Pertanto, si profila l'esistenza di un quadro strutturale imprenditoriale delle aree economiche distrettuali organizzate in un modello di sviluppo "a rete", con un *network* di unità locali che ritrovano sul territorio la possibilità di raggiungere collaborazioni ed accordi commerciali di tipo verticale ed orizzontale.

Tab. n. 2 – La cantieristica navale e nautica da diporto in provincia di Latina

Comuni	UL e Imp Cantieristica		UL e Imp Motoristica		Filiera Nautica		Indice	Indice (%)	Indice (N.I.)	Indice
	UL	AD	UL	AD	UL	AD	Industrializz.	Specializz.	Specializz.	Dens. Impr.
Aprilia	3	3	4	171	7	174	51,6	2,0	1,4	10,80
Cisterna	2	2			2	2	51,8	0,0	0,0	8,65
Fondi	4	9			4	9	11,7	1,2	0,8	7,67
Formia	12	63	1	1	13	64	14,1	7,2	5,1	6,13
Gaeta	13	142	2	48	15	190	26,9	18,6	13,3	5,52
Itri	3	30			3	30	20,8	11,1	7,9	5,71
Latina	4	16	2	2	6	18	25,2	0,2	0,2	8,14
Minturno	1	1			1	1	11,4	0,4	0,3	4,83
Pontinia	1	6	1	1	2	7	43,8	0,6	0,5	8,37
Ponza	2	9			2	9	4,1	33,3	23,8	4,82
Priverno			1	1	1	1	15,2	0,3	0,2	6,70
Sabaudia	9	164	1	10	10	174	23,1	24,9	17,8	6,90
San Felice Circeo	12	45	1	1	13	46	16,1	23,1	16,5	10,83
SS Cosma e Damiano	1	4			1	4	38,7	1,2	0,8	5,36
Sermaneta			1	1	1	1	81,0	0,0	0,0	10,12
Sperlonga	1	11			1	11	7,2	25,0	17,9	5,16
Spigno Saturnia	1	36			1	36	44,8	17,2	12,3	10,67
Terracina	13	45			13	45	11,7	6,6	4,7	5,65
Filera della Nautica provinciale	**82**	**586**	**14**	**236**	**96**	**822**	**30,9**	**2,7**	**1,9**	**7,71**
Latina	82	586	14	236	96	822	30,4	2,6		7,40
Lazio	222	1.133	76	1.599	298	2.732	15,0	1,4		6,25

Fonte: elaborazioni ULGIATI F. su dati Censimento Industria e Servizi Istat 2001

6.1.1. Analisi strutturale volta all'individuazione del sistema produttivo locale della cantieristica navale e nautica da diporto

L'ambito territoriale considerato per l'individuazione del sistema produttivo locale della cantieristica navale e nautica da diporto, schematizzato nelle successive tabelle, consta di sei comuni (Gaeta, Pontinia, Sabaudia, San Felice Circeo, Santi Cosma e Damiano e Spigno Saturnia), eletti a residenza da 67 mila 722 abitanti, pari al 13,4% del totale residenti in provincia di Latina (491 mila 230 abitanti).

Tab. n. 3 – Dati strutturali della cantieristica navale. Ipotesi di SPL

Comuni	Popolazione	Filiera Nautica	
		UL	AD
Gaeta	21.179	15	190
Pontinia	13027	2	7
Sabaudia	16.229	10	174
San Felice Circeo	8036	13	46
SS Cosma e Damiano	6532	1	4
Spigno Saturnia	2719	1	36
SPL Nautica	**67.722**	**42**	**457**
Latina	491.230	96	822
Lazio	5.112.413	298	2.732

Fonte: elaborazioni ULGIATI F. su dati Censimento Industria e Servizi Istat 2001

In termini di unità locali il tessuto economico considerato, tra cantieristica navale e fabbricazione di motori e turbine idrauliche, suo principale indotto presente nell'ambito geografico di riferimento, è pari a 42 imprese, il 43,7% del dato provinciale (96 unità locali) ed il 14% se confrontate con il dato regionale (298 unità).

In termini di mercato del lavoro sull'area del sistema produttivo locale trovano occupazione 457 addetti diretti ed esclusivi della filiera della cantieristica navale, il 55,5% del totale provinciale (822 addetti) ed il 16,7% del dato regionale (pari, questo, a 2 mila 732 addetti).

Seguendo il disposto normativo della Regione Lazio, con l'analisi empirica volta alla verifica dell'esistenza degli indicatori utili all'individuazione del sistema produttivo locale, di seguito mostrati nella tabella n. 4, si pone a verifica l'assunto di riconoscimento normativo dell'area, prima *mission* del presente contributo.

a) Industrializzazione manifatturiera del sistema produttivo locale

L'indice di industrializzazione manifatturiera del sistema produttivo locale della cantieristica navale e nautica da diporto è calcolato come incidenza degli addetti totali all'industria manifatturiera dell'area, pari a 3 mila 550 addetti, rispetto al dato totale della forza lavoro, pari, questo, a 11 mila 875 addetti; dalle elaborazioni condotte sui dati del Censimento Industria e Servizi dell'Istat, anno 2001, l'indice dell'area, pari al 29,9%, risulta superiore al dato richiesto dalla normativa regionale del 29,5% e, quindi, conforme al primo indicatore fissato dal dettato normativo della Legge regionale n. 36/2001.

b) Specializzazione produttiva del sistema produttivo locale in %

Il secondo criterio, richiesto dalla normativa regionale per il riconoscimento del sistema produttivo locale, è relativo alla specializzazione produttiva dell'area, espressa in termini

percentuali rispetto al dato regionale; nel caso specifico, il risultato del rapporto tra addetti totali dell'area alla filiera della cantieristica navale (457 addetti) sul dato totale degli addetti manifatturieri della stessa area (3 mila 550 addetti), è risultato essere pari al 12,9%, superiore sia alla soglia del parametro regionale del 12%, stabilito con disposizione normativa, sia al dato regionale dell'1,4%, calcolato, anch'esso, come rapporto tra addetti totali regionali della filiera della cantieristica navale (2 mila 732 addetti) sul dato totale regionale degli addetti manifatturieri (199 mila 798 addetti).

c) Specializzazione produttiva del sistema produttivo locale in numero indice

Il terzo criterio verificato è connesso alla specializzazione produttiva in termini di numero indice su base regionale. Posto il dato regionale dell'1,4% pari ad 1, il relativo numero indice del sistema produttivo locale, considerando l'indice di specializzazione produttiva in percentuale del 12,9%, è pari al 9,2%, che supera abbondantemente, così come richiesto dal disposto normativo, di 1,8 volte il relativo dato regionale. Quanto rilevato, a dimostrazione del consistente peso che assume il dato occupazionale della filiera della cantieristica navale nell'area in rapporto a quanto rilevato su base regionale.

d) Densità imprenditoriale del sistema produttivo locale

Il quarto ed ultimo indicatore indagato è connesso alla densità imprenditoriale media delle imprese calcolata su base occupazionale, per la verifica e controllo dell'indice di concentrazione industriale. Dalla disamina dei dati del Censimento Industria e Servizi e della Popolazione dell'Istat, l'indicatore del sistema produttivo locale, che emerge dal rapporto tra unità locali manifatturiere (489 unità) e popolazione residente nell'area (67 mila 722 abitanti), è superiore al 7%; il dato dell'area appare, pertanto, superiore sia al valore soglia fissato dalla normativa regionale, pari al 7%, sia al dato individuato su base regionale, pari al 6%.

Gli indici parametrici richiesti dalla normativa regionale, ai fini dell'individuazione normativa del sistema produttivo locale della cantieristica navale e nautica da diporto, trovano, così come sintetizzato nelle tabelle n. 5 e 6, un pieno riconoscimento nel circoscritto ambito territoriale.

Inoltre, così come richiesto dalla stessa L.R. n. 36/2001, viene riportato nella successiva tabella un prospetti riepilogativo delle imprese di servizi individuate nello stesso ambito territoriale.

Tab. n. 4 – I servizi alle imprese nel SPL provinciale della nautica

Comuni in provincia di Latina	Trasporti	Credito	Noleggio e Informatica	Totale	Popolazione	Densità imprend.le
Gaeta	68	36	234	338	21179	16,0
Pontinia	57	21	66	144	13027	11,1
Sabaudia	28	22	131	181	16229	11,2
San Felice Circeo	20	10	68	98	8036	12,2
SS Cosma e Damiano	16	8	34	58	6532	8,9
Spigno Saturnia	5	2	23	30	2719	11,0
Totale Servizi SPL	**194**	**99**	**556**	**849**	**67722**	**12,5**
Totale Latina	1.518	972	5.656	8.146	491230	16,6

Fonte: elaborazioni ULGIATI F. su dati Censimento Industria e Servizi Istat 2001

Tab. n. 5 – Gli indicatori quantitativi della cantieristica navale. Il SPL

Comuni	UL e Imp Cantieristica		UL e Imp Motoristica		Filiera Nautica		Indice	Indice (%)	Indice (N.I.)	Indice
	UL	AD	UL	AD	UL	AD	Industrializz.	Specializz.	Specializz.	Dens. Impr.
Gaeta	13	142	2	48	15	190	26,9	18,6	13,3	5,52
Pontinia	1	6	1	1	2	7	43,8	0,6	0,5	8,37
Sabaudia	9	164	1	10	10	174	23,1	24,9	17,8	6,90
San Felice Circeo	12	45	1	1	13	46	16,1	23,1	16,5	10,83
SS Cosma e Damiano	1	4			1	4	38,7	1,2	0,8	5,36
Spigno Saturnia	1	36			1	36	44,8	17,2	12,3	10,67
SPL Nautica	**37**	**397**	**5**	**60**	**42**	**457**	**29,9**	**12,9**	**9,2**	**7,22**
Latina	82	586	14	236	96	822	30,4	2,6		7,40
Lazio	222	1.133	76	1.599	298	2.732	15,0	1,4		6,25

Fonte: elaborazioni ULGIATI F. su dati Censimento Industria e Servizi Istat 2001

Tab. n. 6 – Il Sistema produttivo locale della cantieristica navale e nautica da diporto

Indicatori di riferimento		Regione Lazio Legge Regionale 19 dicembre 2001, n. 36			Indicatori Filiera Cantieristica Navale Cod. Ateco 35.1 e 29.1
		Area laziale di investimento	**Sistema produttivo locale**	**Distretto industriale**	
A	**Indice di Industrializzazione Manufatturiera** (Addetti industria manufatturiera rispetto al totale degli addetti)	Uguale o superiore al dato regionale (1996=19,4) (2001=15,0)	Superiore al 29,5%	Superiore al 29,5%	SPL = 29,9% > 29,5%
B	**Indice di specializzazione produttiva (livello in %)** (addetti attività di specializzazione rispetto al totale addetti industria manifatturiera)	Uguale o superiore all'8%	Uguale o superiore al 12%	Uguale o superiore al 25%	SPL = 12,9% > 12%
C	**Indice di specializzazione produttiva (numero indice Lazio=1)** (addetti attività di specializzazione rispetto al totale addetti industria manifatturiera)	Uguale o superiore al corrispondente dato regionale	1,8 volte il dato regionale	5 volte il dato regionale	SPL = 9,2 > 1,4
D	**Indice di densità imprenditoriale** (U.L. manifatturiere per 1000 abitanti)	Superiore al 7%	Superiore al 7%	Superiore al 7%	SPL = 7,2% > 7,0%

Fonte: elaborazioni ULGIATI F. su dati Censimento Industria e Servizi Istat 2001

6.1.2. Analisi strutturale volta all'individuazione del sistema produttivo locale della cantieristica navale e nautica da diporto (con Formia)

Date le premesse in apertura della presente ricerca, tale paragrafo mira a giustificare il riconoscimento del sistema produttivo locale della cantieristica navale e nautica da diporto in un ambito geografico allargato, che consideri anche il tessuto economico di imprese localizzate nel Comune di Formia.

Tale ipotesi, schematizzata nelle successive tabelle, consta di sette comuni (Formia, Gaeta, Pontinia, Sabaudia, San Felice Circeo, Santi Cosma e Damiano e Spigno Saturnia), eletti a residenza da 102 mila 653 abitanti, pari al 20,8% del totale residenti in provincia di Latina (491 mila 230 abitanti).

Tab. n. 7 – Dati strutturali della cantieristica navale. Ipotesi di SPL

Comuni	Popolazione	Filiera Nautica	
		UL	AD
Formia	34.931	13	64
Gaeta	21.179	15	190
Pontinia	13027	2	7
Sabaudia	16.229	10	174
San Felice Circeo	8036	13	46
SS Cosma e Damiano	6532	1	4
Spigno Saturnia	2719	1	36
SPL Nautica	**102.653**	**55**	**521**
Latina	491.230	96	822
Lazio	5.112.413	298	2.732

Fonte: elaborazioni ULGIATI F. su dati Censimento Industria e Servizi Istat 2001

In termini di unità locali il tessuto economico considerato, tra cantieristica navale e fabbricazione di motori e turbine idrauliche, suo principale indotto, presente nell'ambito geografico allargato al Comune di Formia, è pari a 55 imprese, il 57,2% del dato provinciale (96 unità locali) ed il 18,5% se confrontate con il dato regionale (298 unità).

In termini di mercato del lavoro sull'area del sistema produttivo locale allargato trovano occupazione 521 addetti diretti ed esclusivi della cantieristica navale e nautica da diporto, il 63,4% del totale provinciale (822 addetti) ed il 19,1% del dato regionale (2 mila 732 addetti).

Seguendo, ancora una volta, il disposto normativo della Regione Lazio, con l'analisi empirica volta alla verifica dell'esistenza degli indicatori utili all'individuazione del sistema produttivo locale allargato, di seguito mostrati, si pone a verifica l'assunto di riconoscimento normativo dell'area, seconda *mission* del presente contributo.

a) Industrializzazione manifatturiera del sistema produttivo locale

L'indice di industrializzazione manifatturiera del sistema produttivo locale della cantieristica navale e nautica da diporto comprensivo delle unità locali e degli addetti localizzate nel Comune di Fomria, è calcolato come incidenza degli addetti totali all'industria manifatturiera dell'area, pari a 4 mila 438 addetti, rispetto al dato totale della forza lavoro, pari, questo, a 18 mila 188 addetti; dalle elaborazioni condotte sui dati del Censimento Industria e Servizi dell'Istat, anno 2001, l'indice dell'area, pari al 24,4%, risulta inferiore di cinque punti percentuali rispetto al dato richiesto dalla normativa regionale del 29,5% e, quindi, non conforme al primo indicatore fissato dal dettato normativo della Legge regionale n. 36/2001.

L'indice in parola, come ampiamente sottolineato e dimostrato nell'introduzione al lavoro (paragrafo 1), è direttamente connesso con il dato relativo all'industrializzazione manifatturiera dell'ambito geografico analizzato e, quindi, non direttamente riferibile alla specializzazione manifatturiera cui si tenta di dare consistenza. Pur con la consapevolezza del caso, si auspica un intervento del legislatore che, ferma restando la congruità dei parametri richiesti dalla normativa regionale per il riconoscimento normativo del costituendo sistema produttivo locale, si possa, in un certo senso, tener ben presente tanto la vocazione storica navale e diportistica del Comune di Formia, quanto le sue aspettative di sviluppo futuro, fortemente volute e perseguite negli anni dalle Amministrazioni locali e regionali.

b) Specializzazione produttiva del sistema produttivo locale in %

Il secondo criterio, richiesto dalla normativa regionale per il riconoscimento del sistema produttivo locale, è relativo alla specializzazione produttiva dell'area, espressa in termini percentuali rispetto al dato regionale; nel caso specifico, il risultato del rapporto tra addetti totali dell'area alla filiera della cantieristica navale (521 addetti) sul dato totale degli addetti manifatturieri della stessa area (4 mila 438 addetti), è risultato essere pari al 12%, in linea con la soglia del parametro regionale del 12%, stabilito con disposizione normativa, ma decisamente superiore al dato regionale dell'1,4%, calcolato, anch'esso, come rapporto tra addetti totali regionali della filiera della cantieristica navale (2 mila 732 addetti) sul dato totale regionale degli addetti manifatturieri (199 mila 798 addetti). Pertanto, pur inserendo i dati strutturali della cantieristica navale e nautica da diporto relativi al Comune di Formia la specializzazione dell'area continua a mostrarsi all'interno della griglia di indicatori di cui alla normativa regionale.

c) Specializzazione produttiva del sistema produttivo locale in numero indice

Il terzo criterio verificato è connesso alla specializzazione produttiva in termini di numero indice su base regionale. Posto il dato regionale dell'1,4% pari ad 1, il relativo numero indice del sistema produttivo locale, considerando l'indice di specializzazione produttiva in percentuale del 12%, è pari all'8%, che supera abbondantemente, così come richiesto dal disposto normativo, di 1,8 volte il relativo dato regionale. Quanto rilevato, a dimostrazione del consistente peso che assume il dato occupazionale della cantieristica navale e nautica da diporto nell'area in rapporto a quanto rilevato su base regionale.

d) Densità imprenditoriale del sistema produttivo locale

Il quarto ed ultimo indicatore indagato è connesso alla densità imprenditoriale media delle imprese calcolata su base occupazionale, per la verifica e controllo dell'indice di concentrazione industriale. Dalla disamina dei dati del Censimento Industria e Servizi e della Popolazione dell'Istat, l'indicatore del sistema produttivo locale, che emerge dal rapporto tra unità locali manifatturiere (703 unità) e popolazione residente nell'area (102 mila 653 abitanti), è pari al 7%; il dato dell'area appare, pertanto, perfettamente in linea con il valore soglia fissato dalla normativa regionale, pari anch'esso al 7%, ma superiore rispetto al dato rilevato su base regionale, pari al 6%.

Gli indici parametrici richiesti dalla normativa regionale, ai fini dell'individuazione normativa del sistema produttivo locale della cantieristica navale e nautica da diporto, comprensiva delle imprese localizzate nel Comune di Formia, trovano, così come sintetizzato nell'ultima colonna di destra della tabelle n. 9 e 10, un parziale riconoscimento nel circoscritto ambito territoriale.

Il *gap* qui dichiarato, per le precedenti motivazioni addotte, può, comunque, essere superato in virtù della presenza di importanti infrastrutture portuali, di importanti investimenti regionali portuali in itinere e, quindi, per gli alti tassi di natalità di imprese del comparto oggetto d'analisi nello specifico ambito comunale formiano.

Inoltre, così come richiesto dalla stessa L.R. n. 36/2001, viene riportato nella successiva tabella un prospetti riepilogativo delle imprese di servizi individuate nello stesso ambito territoriale.

Tab. n. 8 – I servizi alle imprese nel SPL provinciale della nautica

Comuni in provincia di Latina	Trasporti	Credito	Noleggio e Informatica	Totale	Popolazione	Densità imprend.le
Formia	93	94	474	661	34931	18,9
Gaeta	68	36	234	338	21179	16,0
Pontinia	57	21	66	144	13027	11,1
Sabaudia	28	22	131	181	16229	11,2
San Felice Circeo	20	10	68	98	8036	12,2
SS Cosma e Damiano	16	8	34	58	6532	8,9
Spigno Saturnia	5	2	23	30	2719	11,0
Totale Servizi SPL	**287**	**193**	**1030**	**1510**	**102653**	**14,7**
Totale Latina	1.518	972	5.656	8.146	491230	16,6

Fonte: elaborazioni ULGIATI F. su dati Censimento Industria e Servizi Istat 2001

Tab. n. 9 – Gli indicatori quantitativi della cantieristica navale. Il SPL

Comuni	UL e Imp Cantieristica		UL e Imp Motoristica		Filiera Nautica		Indice	Indice (%)	Indice (N.I.)	Indice
	UL	AD	UL	AD	UL	AD	Industrializz.	Specializz.	Specializz.	Dens. Impr.
Formia	12	63	1	1	13	64	14	7	5	6
Gaeta	13	142	2	48	15	190	27	19	13	6
Pontinia	1	6	1	1	2	7	44	1	0	8
Sabaudia	9	164	1	10	10	174	23	25	18	7
San Felice Circeo	12	45	1	1	13	46	16	23	17	11
SS Cosma e Damiano	1	4			1	4	39	1	1	5
Spigno Saturnia	1	36			1	36	45	17	12	11
SPL Nautica	**49**	**460**	**6**	**61**	**55**	**521**	**24**	**12**	**8**	**7**
Latina	82	586	14	236	96	822	30	3		7
Lazio	222	1.133	76	1.599	298	2.732	15	1		6

Fonte: elaborazioni ULGIATI F. su dati Censimento Industria e Servizi Istat 2001

Tab. n. 10 – Il Sistema produttivo locale della cantieristica navale e nautica da diporto (con Formia)

Indicatori di riferimento		Regione Lazio Legge Regionale 19 dicembre 2001, n. 36			Indicatori Filiera Cantieristica Navale Cod. Ateco 35.1 e 29.1
		Area laziale di investimento	**Sistema produttivo locale**	**Distretto industriale**	
A	**Indice di Industrializzazione Manufatturiera** (Addetti industria manufatturiera rispetto al totale degli addetti)	Uguale o superiore al dato regionale (1996=19,4) (2001=15,0)	Superiore al 29,5%	Superiore al 29,5%	SPL = 24,4% < 29,5%
B	**Indice di specializzazione produttiva (livello in %)** (addetti attività di specializzazione rispetto al totale addetti industria manifatturiera)	Uguale o superiore all'8%	Uguale o superiore al 12%	Uguale o superiore al 25%	SPL = 12% = 12%
C	**Indice di specializzazione produttiva (numero indice Lazio=1)** (addetti attività di specializzazione rispetto al totale addetti industria manifatturiera)	Uguale o superiore al corrispondente dato regionale	1,8 volte il dato regionale	5 volte il dato regionale	SPL = 8 > 1,4
D	**Indice di densità imprenditoriale** (U.L. manifatturiere per 1000 abitanti)	Superiore al 7%	Superiore al 7%	Superiore al 7%	SPL = 7% = 7%

Fonte: elaborazioni ULGIATI F. su dati Censimento Industria e Servizi Istat 2001

Fig. n. 15 – Veduta aerea dei Comuni di Sabudia e San Felice Circeo

Fonte: maps.google.com

Fig. n. 16 – Veduta aerea dei Comuni di Sperlonga, Itri, Gaeta e Formia

Fonte: maps.google.com

Fig. n. 17 – Veduta aerea del Golfo di Gaeta

Fonte: maps.google.com

Fig. n. 18 – Veduta aerea di S. Erasmo e Punta Stendardo (Gaeta)

Fonte: maps.google.com

Fig. n. 19 – Veduta aerea del Porto S. Antonio (Gaeta)

Fonte: maps.google.com

Fig. n. 20 – Veduta aerea del Porto Salvo (Gaeta)

Fonte: maps.google.com

Fig. n. 21 – Veduta aerea di Formia

Fonte: maps.google.com

Fig. n. 22 – Veduta aerea del Porto di Formia

Fonte: maps.google.com

6.2. L'analisi field: verso l'emergere delle reti

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.

Quanto al fatturato dell'area produttiva di eccellenza da rapportare al dato espresso a livello regionale, occorre sottolineare come l'operazione in parola, particolarmente complessa per le oggettive difficoltà di accesso ai dati di bilancio delle imprese, è stata condotta ricorrendo ad una stima del fatturato medio per addetto, calcolato sul dato complessivo regionale afferente, nel caso specifico, il solo comparto della cantieristica navale.

Stante i risultati elaborati da Ucina, il fatturato regionale specifico della sola cantieristica navale, depurato, quindi, del dato relativo ai comparti della motoristica, strumentazione e componentistica navale, ammonta, per l'anno 2004, a circa 153 milioni di Euro [36]. Rapportando il fatturato dell'intera economia laziale ai 1133 addetti totali ed esclusivi della cantieristica navale emerge un fatturato medio per addetto pari a 135 mila Euro.

Seppur con le dovute cautele, applicando l'indice di fatturato medio, così considerato, ai 397 addetti alla sola cantieristica navale del sistema produttivo locale è possibile stimarne il fatturato per un importo pari ad oltre 57 milioni di Euro, il 38% del dato totale regionale.

Di contro, moltiplicando l'indice di fatturato medio di 135 mila Euro ai 460 addetti del sistema produttivo locale allargato al Comune di Formia è possibile stimarne il fatturato per un importo che supera i 62 milioni di Euro, il 41% del dato totale regionale[37].

Obiettivo della ricerca *field* è riconducibile, così come richiesto dalla normativa regionale soprattutto alla valutazione degli elementi tipici di un distretto industriale, ovvero quella particolare "atmosfera industriale", così come definita da Marshall prima e Becattini in seguito, e della comune matrice storico-culturale cui attinge la specializzazione produttiva dell'area[38].

Propedeutica alla presentazione dei risultati qualitativi di approfondimento, appare necessaria la qualificazione della struttura e della logica di base del questionario somministrato, un modello investigativo che si compone di sei ipotesi di ricerca.

Con la prima sezione del questionario viene indagato l'insieme delle caratteristiche strutturali delle imprese provinciali, oltre talune informazioni concernenti la classe del fatturato prevalente, quella degli addetti, da cui specificare la dimensione media del comparto e, per questi ultimi, la località di residenza per la disamina e specificazione dei legami intercorrenti tra impresa e territorio.

La seconda sezione è volta alla comprensione della struttura occupazionale per la verifica dell'esistenza, o meno, di una specializzazione della forza lavoro, di una particolare esperienza richiesta per l'assunzione e, quindi, delle possibili difficoltà incontrate dall'organo di governo nel reperire le figure professionali sul territorio. La finalità della sezione è l'osservazione del mercato del lavoro e dei relativi fabbisogni professionali denunciati dall'imprenditore, ipotizzando, qualora ne ricorrano i presupposti, l'intervento del *policy maker* nel supportare finanziariamente la formazione e la riqualificazione della struttura occupazionale.

---

[36] Il dato UCINA, ottenuto con comunicazione riservata, considera, in via esclusiva, la sola cantieristica navale e nautica da diporto, escludendo, quindi, il dato che invece emerge dalla considerazione dell'intera filiera della nautica, dove rientrano i comparti della motoristica navale, della strumentazione, degli arredi ed armamenti in genere.

[37] Nostre elaborazioni su dati Istat ed Ucina

[38] La ricerca *field* è compiuta per mezzo di un'indagine sul campo, con la somministrazione di un questionario strutturato rivolto alle imprese specializzate nel settore della cantieristica e localizzate nei dodici comuni di specifico interesse, costituenti il 50% dell'universo imprenditoriale indagato.

La terza ipotesi di ricerca è guidata dalla volontà di studio della struttura produttiva cui si avvale l'organo di governo, così da fornire una fotografia di aspetti quantitativi e qualitativi del ciclo produttivo, quali l'esistenza di attività innovative e progettuali; si vuole, inoltre, verificare il grado di attenzione riposto dalle imprese verso l'innovazione e la ricerca e sviluppo, osservando se tali attività siano, o meno, operate all'interno dell'impresa ovvero affidate a consulenti esterni.

Si procede, quindi, con la sezione dedicata all'analisi degli assetti di mercato e delle politiche commerciali implementate, indagando i principali mercati di sbocco e di approvvigionamento delle imprese, le caratteristiche del segmento di mercato servito e, quindi, il grado di internazionalizzazione del comparto, appurando l'esistenza di eventuali rapporti di scambio e collaborazione con i mercati esteri.

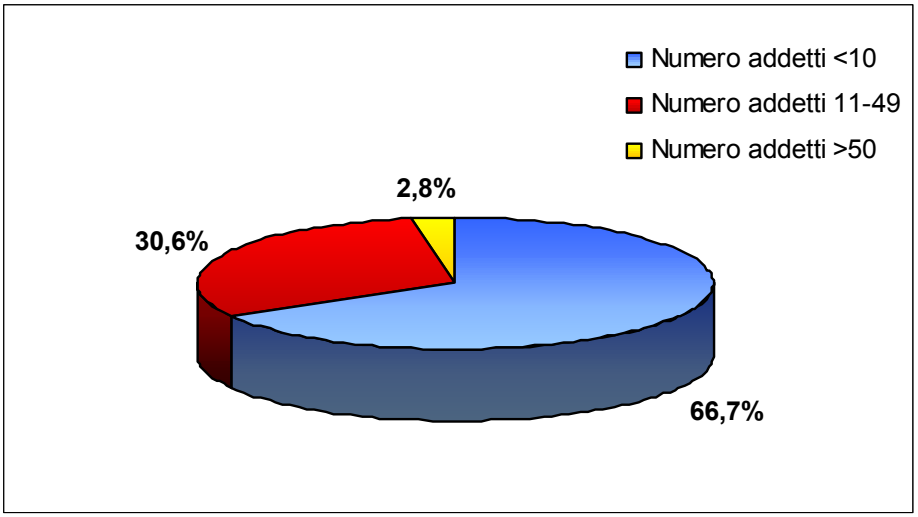
La quinta ipotesi di ricerca è diretta alla verifica delle forme di collaborazione tra le imprese appartenenti alla filiera della cantieristica navale e, quindi, l'esplicazione della natura dei più generali processi di *partnership* eventualmente implementati nella più ampia filiera dell'economia del mare, evidenziandone, in sintesi, i relativi punti di forza e debolezza. Precipuo obiettivo risiede nella raffigurazione delle relazioni interaziendali tra il *network* di imprese che interagisce con gli interlocutori posti sia a monte che a valle nel processo produttivo.

La sesta ed ultima sezione verte il tentativo di dar voce agli attori principi della cantieristica navale; sono stati indagati diversi fattori, economici e non, che, a parere dell'intervistato, potrebbero incidere positivamente sul futuro del comparto, raccogliendo, con un salto di qualità nell'indagine, un giudizio complessivo sulle interdipendenze esterne, mostrando le potenzialità di sviluppo strategico che l'area produttiva di eccellenza riuscirebbe ad estendere, in modo sistemico, sull'intero territorio provinciale.

L'analisi sul campo ha restituito una prima caratterizzazione strutturale delle imprese del comparto; come si evince dalle figure n. 22 e 23, le imprese della filiera della cantieristica navale appaiono prevalentemente contrassegnate dalla piccola dimensione (la classe fino a 10 addetti rappresenta il 67% del campione).

La classe intermedia, tra gli 11 ed i 49 addetti, rappresenta, invece, il 31% del campione, mentre solo il 3% delle imprese, le realtà imprenditoriali di maggior prestigio, presentano un numero di addetti superiore ai 50.

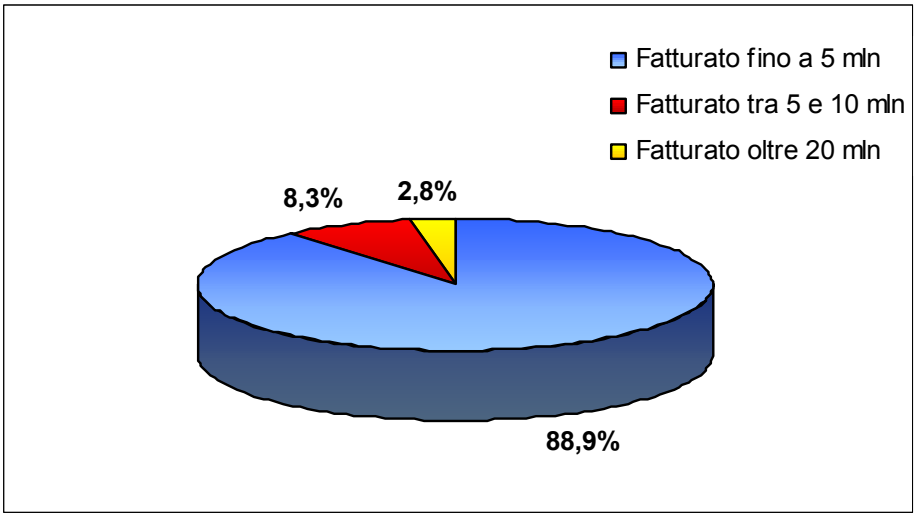
Fig. n. 23 – Le classi di addetti delle imprese della cantieristica navale



Fonte: ULGIATI F., 2005

Dall'incrocio del dato degli addetti con quello del fatturato emerge, come facile supporre, la preponderanza (quasi il 90% dei casi) di un fatturato non superiore ai 5 milioni di Euro, con uno stesso 3% di imprese "guida" del settore che dichiarano, invece, fatturati decisamente superiori.

Fig. n. 24 – Le classi di fatturato delle imprese della cantieristica navale



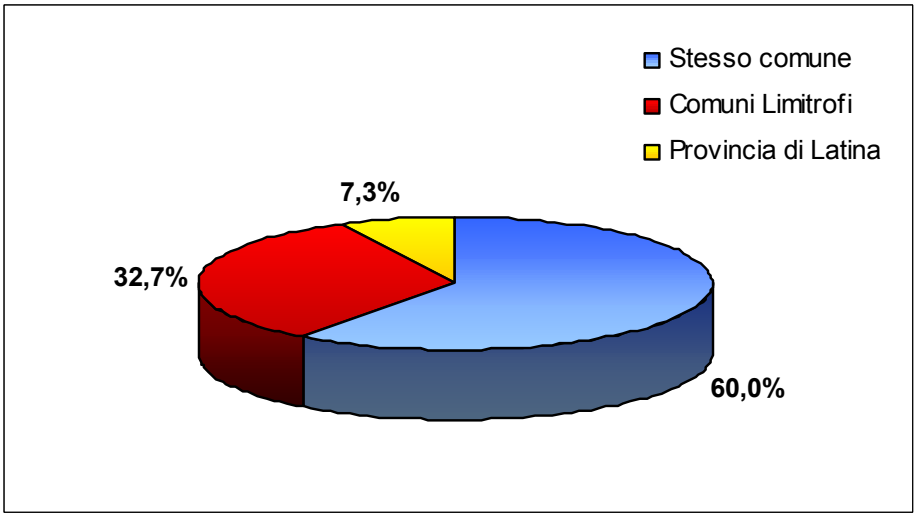
Fonte: ULGIATI F., 2005

A conferma di quel particolare legame che deve caratterizzare la comunità della popolazione residente rispetto al complesso imprenditoriale territorialmente localizzato è stato giudicato il dato relativo alla residenza della forza lavoro.

Dalla lettura dei dati, riportati nella figura successiva, emerge una preminenza del totale della forza lavoro, nello specifico pari al 60%, residente nello stesso comune di localizzazione dell'impresa; inoltre, nel 33% dei casi la forza lavoro risiede presso comuni sostanzialmente limitrofi, mentre nel restante 7% dei casi nello stesso ambito provinciale[39].

Viene, quindi, verificata l'ipotesi tesa alla dimostrazione dell'esistenza di uno stretto legame tra la comunità di persone e la popolazione di imprese e, quindi, di quel particolare elemento che generalmente qualifica l'economia distrettuale.

Fig. n. 25 – Residenza della forza lavoro nelle imprese della cantieristica navale

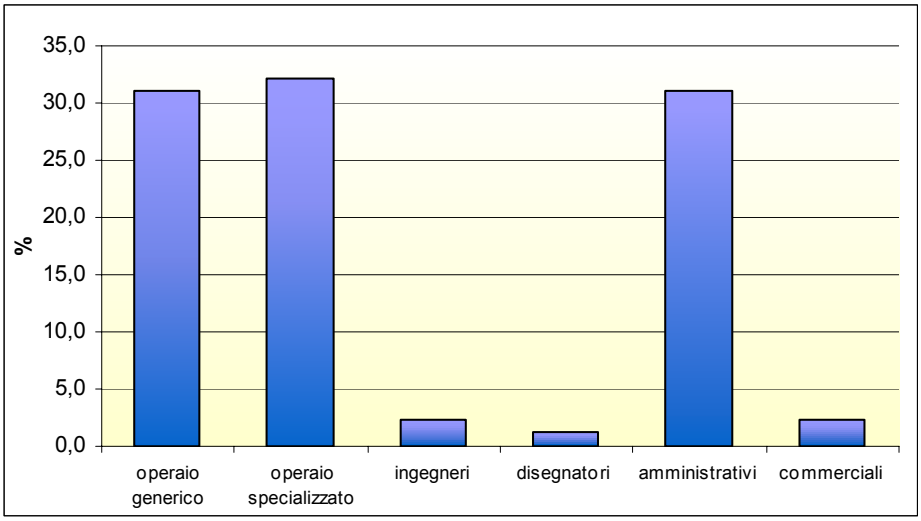


Fonte: ULGIATI F., 2005

[39] BECATTINI G., PYKE F. ,SENGERBERGER W., (1991), op. cit., pp. 15.60.

Come precedentemente anticipato, la disamina dei dati relativi alle caratteristiche della struttura interna delle imprese e, in particolare, della specializzazione delle risorse umane è volta alla verifica dell'esistenza, o meno, di una particolare specializzazione professionale per le tipologie occupazionali richieste. Ciò che si vuole dimostrare è la necessità di un intervento di supporto del *policy maker* per la riqualificazione delle figure professionali per le quali sono previste particolari esigenze di specializzazione. Dalla lettura della figura n. 25, dove si riporta una suddivisione tra figure professionali "manuali" ed "intellettuali", emerge, chiaramente, la ridotta presenza, all'interno delle imprese, delle figure dell'ingegnere e del disegnatore, il che implicherebbe, per l'organo di governo, la necessità delle collaborazioni con professionisti esterni, con conseguenti aggravi di costi produttivi e l'impossibilità di una crescita professionale della forza lavoro interna.

Fig. n. 26 – Le figure professionali della cantieristica navale



Fonte: ULGIATI F., 2005

Il fattore della specializzazione richiesto per le nuove assunzioni, fortemente legato sia all'esperienza professionale acquisita sia al possesso di specifiche competenze e conoscenze, emerge, con tutta la sua rappresentatività, così come sintetizzato nella figura n. 26, nel caso dell'operaio specializzato, dell'ingegnere e del disegnatore.

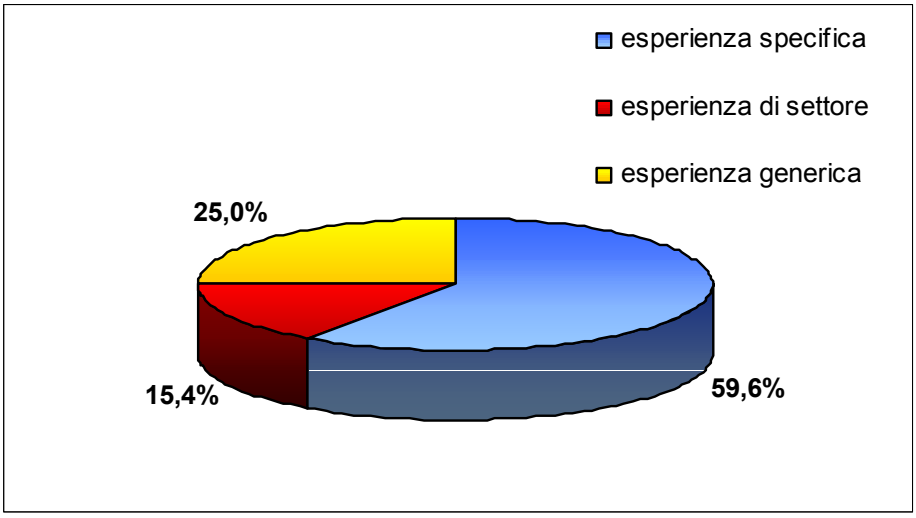
Nel caso della figura dell'operaio specializzato le figure professionali maggiormente ricercate dalle imprese della cantieristica navale e nautica da diporto appaiono essere:

- ✓ maestri d'ascia
- ✓ modellatori degli scafi in vetroresina
- ✓ tecnici navali specializzati

Di contro, nel caso delle figure professionali altamente qualificate le maggiori propensioni alle richieste di assunzione sembrano concentrarsi in:

- ✓ architetti navali
- ✓ progettisti di interni
- ✓ coordinatori di arredamento
- ✓ disegnatori in grado di padroneggiare le nuove tecnologie di ausilio alla costruzione, allestimento ed arredo della produzione

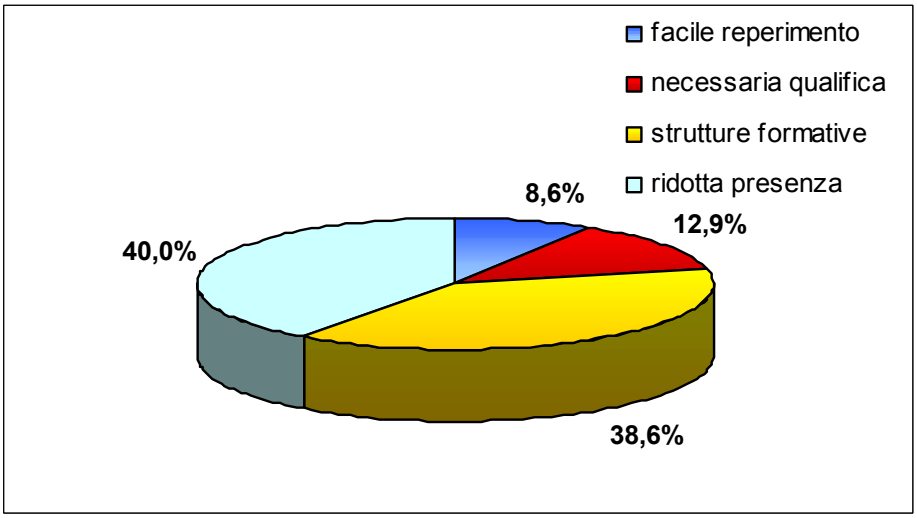
Fig. n. 27 – Esperienza professionale richiesta dalle imprese della cantieristica navale



Fonte: ULGIATI F., 2005

Tra le cause che più delle altre minano il reperimento delle figure specializzate, così come mostrato nella figura n. 27, si annoverano, su tutte, la ridotta presenza in ambito provinciale della figura ricercata (soprattutto ingegneri, disegnatori ed operai particolarmente specializzati), così lamentata dal 40% delle imprese e la carenza di idonee strutture formative precipue nel garantire la formazione della nuova forza lavoro (questo, stante il 39% delle imprese intervistate).

Fig. n. 28 – Facilità di reperimento delle risorse umane



Fonte: ULGIATI F., 2005

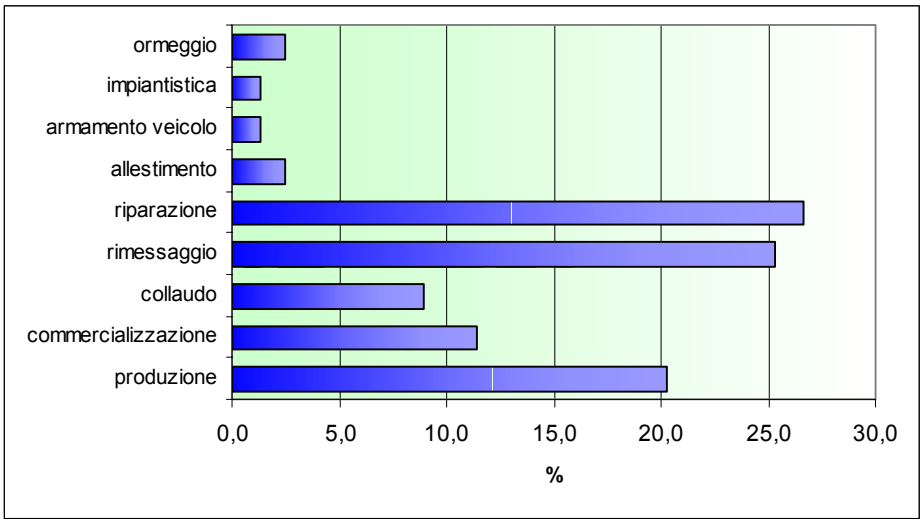
Con la disamina delle diverse tipologie di imbarcazioni prodotte e della relativa destinazione d'uso vengono verificati i confini del comparto della cantieristica navale e della nautica da diporto provinciale. I confini in parola possono essere letti in senso *orizzontale*, per una chiarificazione delle diverse tipologie di imbarcazioni prodotte, 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 e i rimessaggi.

Dalle risposte elaborate, e riportate nelle figure 28 e 29, l'attività esclusiva di costruzione dei natanti è presente nel 20% dei cantieri, cui si associano le attività di rimessaggio e riparazione, presenti, rispettivamente, nel 25% e 27% delle imprese. Le attività collaterali, quali il collaudo, l'allestimento, l'armamento e l'impiantistica della strumentazione sono invece spettro privilegiato dei cantieri navali maggiormente rappresentativi.

Fig. n. 29 – Confini verticali e orizzontali della cantieristica navale

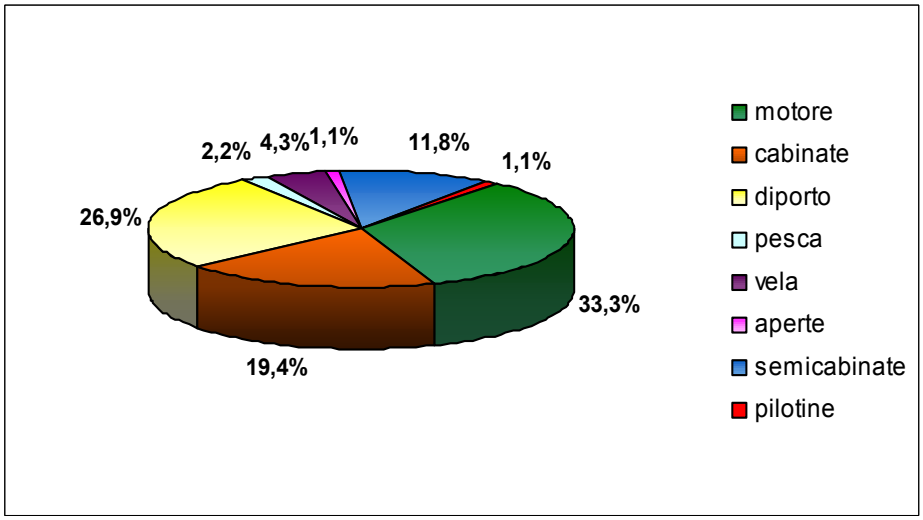


Fonte: ULGIATI F., 2005

Successivamente è stato indagato, con maggiore attenzione, il *modus operandi* delle imprese che svolgono un'esclusiva attività di costruzione così da verificare la significatività delle diverse tipologie di imbarcazioni prodotte in ambito provinciale.

Dall'incrocio delle relative risposte, considerando sia il peso sul comparto delle imprese di maggiori tradizioni e dimensioni sia l'incrocio degli *item* maggiormente spiegati in fase di elaborazione dei dati relativi alla sola attività di costruzione, volendo costruire un *identikit* dell'"*imbarcazione Made in Latina*" è possibile identificarne il modello tipo con un'imbarcazione da diporto, motorizzata e di tipo cabinato.

Fig. n. 30 – La tipologia di natanti ed imbarcazioni del Made in Latina



Fonte: ULGIATI F., 2005

Con la disamina delle caratteristiche della produzione aziendale si apre la terza fase dell'indagine qualitativa volta alla ricerca e spiegazione dei tratti salienti e caratterizzanti il ciclo produttivo della cantieristica navale provinciale e, quindi, l'esistenza, o meno, di attività innovative e progettuali.

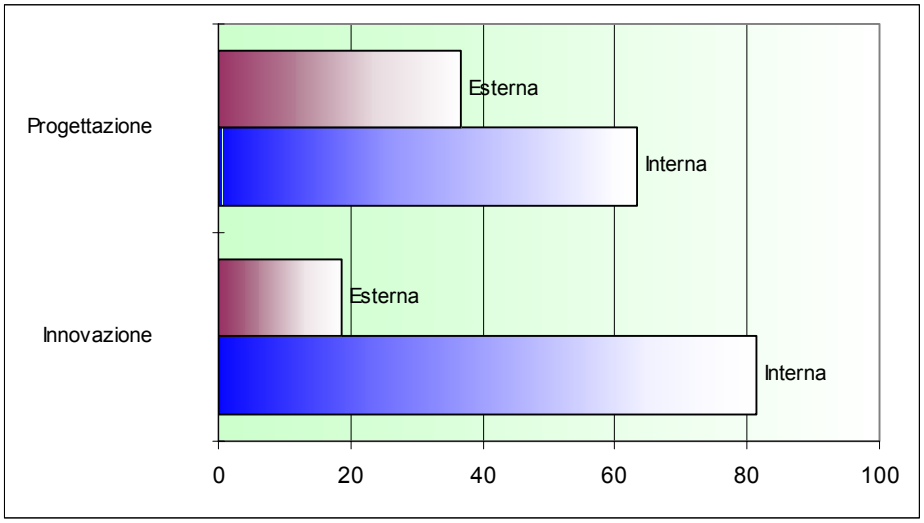
Dalle rilevazioni effettuate, appare quanto mai significativo lo sforzo economico per l'innovazione sostenuto, nel caso specifico, da oltre il 60% delle imprese[40].

L'investimento aziendale in innovazione, stante sempre i risultati dell'indagine, appare condotto, così come riportato nella successiva figura, direttamente all'interno dell'impresa nell'82% dei casi.

Di contro, le attività di progettazione sono appannaggio del 44% delle imprese, affidate, nel 63% dei casi, alle risorse umane interne all'impresa, mentre nel restante 37% dei casi a professionisti e consulenti esterni.

Nonostante le attività di innovazione e progettazione siano condotte in buona parte delle imprese indagate appare, comunque, opportuno l'intervento degli amministratori locali, provinciali e regionali, nell'erogazione di contributi economici che permettano una più compiuta capacità innovativa per tutte le imprese del comparto e, quindi, non solo per quelle dotate di più ampi margini di investimento.

Fig. n. 31 – Progettazione e innovazione azienale, interna ed esterna



Fonte: ULGIATI F., 2005

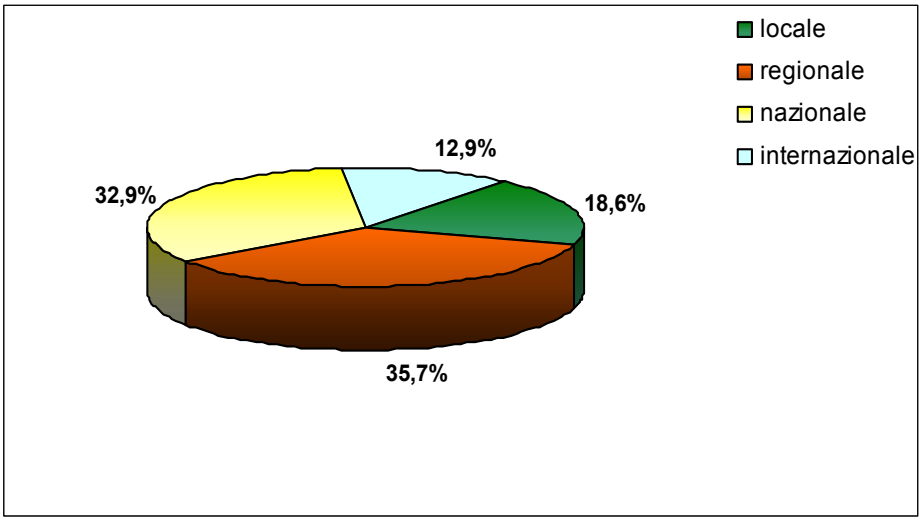
L'analisi relativa al grado di apertura delle imprese verso i mercati esteri apre la quarta sezione del questionario, con la quale si è cercato di verificare la capacità delle stesse nell'implementare vere e proprie strategie di internazionalizzazione.

Da una prima lettura dei dati relativi alla clientela servita ed alle caratteristiche dei segmenti di mercato serviti, massimamente di tipo privato (l'84% dei clienti è rappresentato dai privati, di cui il 62% costituiti da persone fisiche ed il 38% da organizzazioni imprenditoriali), emerge, così come riportato nella figura n. 31, l'esclusiva capacità di posizionamento sui mercati internazionali dei cantieri di maggiore prestigio, guida del comparto, produttori di *motoryacths*, cui si associa una ricerca continua di nuove nicchie di mercato (13% dei casi osservati).

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 e riparazione, rivolgono, invece, la propria offerta ad un mercato prettamente regionale e nazionale.

[40] Tale è il risultato determinato dalle nostre elaborazioni. In tale sede è sembrato opportuno mostrare esclusivamente le diverse scelte, tra interne ed esterne, che caratterizzano le imprese che sostengono investimenti in innovazione e/o progettazione e, quindi, non tanto il dato relativo alle imprese che investono, o meno, in tali attività.

Fig. n. 32 – L'estensione del mercato servito

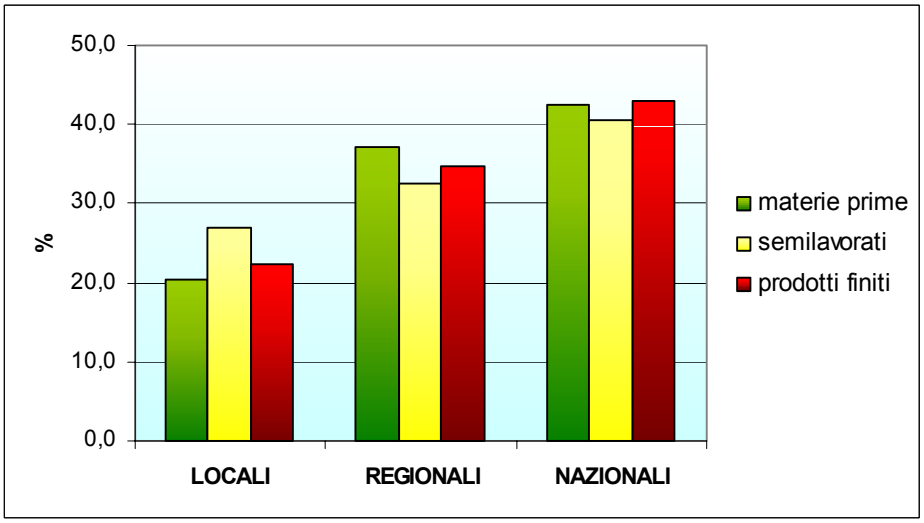


Fonte: ULGIATI F., 2005

Per il mercato di approvvigionamento, ad esclusione dei casi limite delle grandi realtà produttive che ricorrono anche ai mercati internazionali, prevale il riferimento al mercato nazionale, soprattutto per i prodotti finiti e per alcune materie prime ritenute strategiche.

Di contro, il ricorso ai mercati locali, relativo, in gran parte, ai materiali a basso valore aggiunto, viene preferito dalle imprese di più piccole dimensioni ovvero da tutte quelle imprese che non fanno della produzione di natanti il proprio *core business* aziendale.

Fig. n. 33 – Il mercato di approvvigionamento



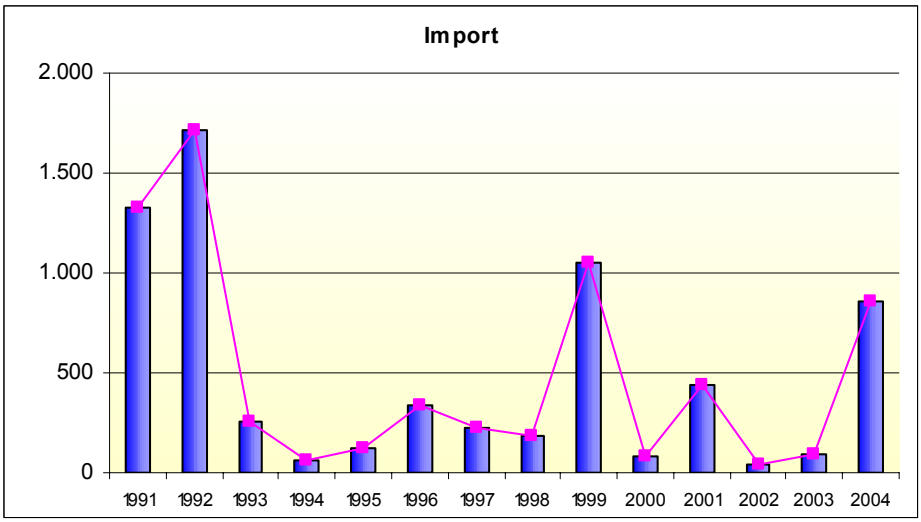
Fonte: ULGIATI F., 2005

In tale contesto, ci è sembrato utile segnalare il trend complessivo dell'*import* ed *export* provinciale del comparto nell'orizzonte temporale che va dal 1991 al 2004[41].

[41] ISTAT, ICE, (2005), *Commercio estero e attività internazionali delle imprese 2003*, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, Roma. Per un approfondimento di studi con dati aggiornati, è possibile consultare la banca dati disponibile su www.coeweb.istat.it

Per il flusso dell'*import*, stante i dati riportati nel grafico successivo, emerge una sorta di ciclicità degli approvvigionamenti, con il relativo dato che si attesta, per il 2004, sugli 850 mila Euro; la disamina del trend mostra, nei dati di riferimento, dei picchi ad intermittenza che mantengono, comunque, costantemente in attivo la bilancia dei pagamenti.

Fig. n. 34 – Import della cantieristica provinciale. Dati in migliaia di Euro, 1991-2004.

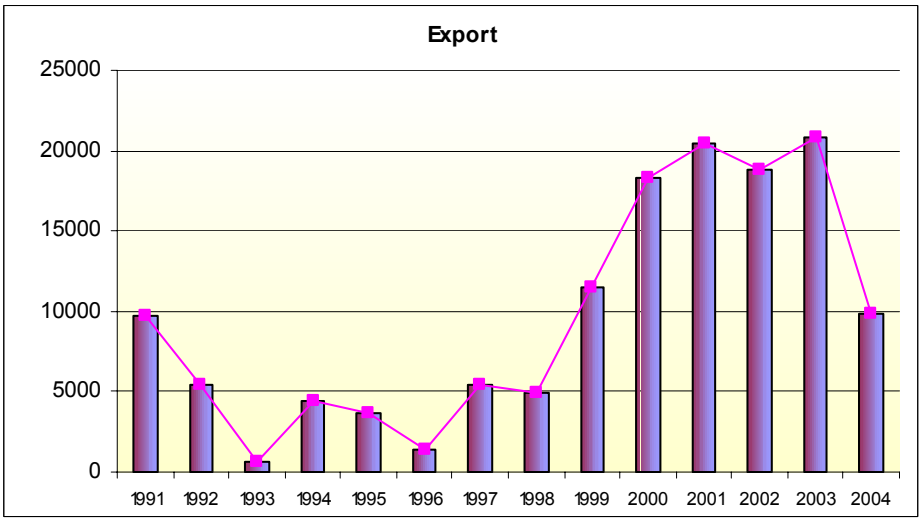


Fonte: ULGIATI F., su dati Istat-Ice 2005

Il saldo delle esportazioni, rivolto prevalentemente all'ambito europeo, è stimabile, invece, per l'anno 2003 in più di 20 milioni di Euro, con una incidenza di tutto rispetto sul totale provinciale, mentre per l'anno 2004, così come riportato nella figura n. 34, in circa 10 milioni di Euro[42].

La disamina di tale ultimo dato mostra un tasso di crescita del flusso delle esportazioni, relativo agli ultimi dieci anni, del 122% (pari al 372% se si considera il dato del 2003).

Fig. n. 35 – Export della cantieristica provinciale. Dati in migliaia di Euro, 1991-2004.



Fonte: ULGIATI F., su dati Istat-Ice 2005

[42] L'analisi dei dati provvisori del 2004, mostra un rallentamento della *performance* del comparto cantieristico dovuta alla scelta di alcune grandi realtà aziendali di delocalizzare alcune fasi produttive sul territorio di Fiumicino, interrompendo, così, la dinamica di sostanziale crescita dell'export provinciale.

L'ipotesi che si voleva dimostrare è relativa alla mancata realizzazione di idonee strutture portuali e logistiche, di cui si dirà nel proseguo del lavoro, che riverbera i suoi effetti negativi non solo in termini prettamente economici e riferiti alla singola impresa bensì con riferimento all'intera *performance* provinciale della cantieristica.

Quanto detto, a vantaggio, invece, dei nuovi stabilimenti produttivi che in altre province italiane, soprattutto in quella romana, godono degli interventi del *policy maker* nel supportare, con adeguate infrastrutture, lo sviluppo del comparto.

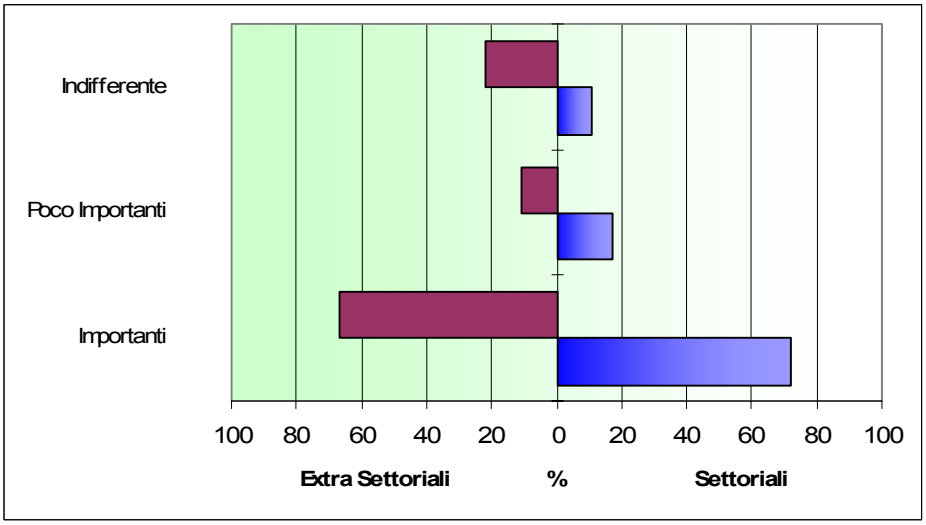
L'analisi *field* è proseguita con la disamina qualitativa delle forme di collaborazione, in atto, tra le imprese appartenenti all'ambito territoriale di riferimento e la natura dei più generali processi produttivi. Un primo elemento sorto dallo studio è relativo all'importanza posta dalle imprese in ordine ai rapporti di collaborazione locale, settoriale ed extra-settoriale.

In entrambi i casi, come si evince dalle figure n. 35 e 36, le relazioni tra imprese locali sono giudicate importanti dalla maggior parte degli operatori, con una maggior predilezione verso i rapporti con imprese dello stesso settore (72% dei casi) rispetto alle imprese extra-settoriali (qui secondo il 67% campione).

Va evidenziato, infatti, che la frequenza delle relazioni del sistema locale in ambito settoriale, che si vuole appunto dimostrare, assume il carattere della sistemicità, a dimostrazione dell'alta considerazione posta dalle imprese nella possibilità di interagire ed operare in un vero e proprio *network*. Tale caratteristica è frutto della ricerca di un costante approccio delle singole realtà produttive con gli altri attori locali, che non si esaurisce con la semplice fornitura di materie prime o di un prodotto finito, ma che si concretizza in un'attiva interazione tra le imprese stesse ed il territorio circostante.

Le forme di *partnership* sembrano andare ben oltre il mero rispetto dei vincoli giuridici imposti dai contratti, qualificandosi, invece, in mutui accordi che, garantendo un reciproco riconoscimento dei fini e delle azioni, riproducono quel capitale di fiducia e reputazione che nasce da un "sentire comune", costruito nel tempo dagli attori coinvolti nella relazione sulla base di un linguaggio condiviso che migliora con la crescita del grado di condivisione delle esperienze[43].

Fig. n. 36 – Le collaborazioni nella cantieristica navale



Fonte: ULGIATI F., 2005

Da una più attenta considerazione dei rapporti di collaborazione, è possibile qualificare le principali esigenze e motivazioni che spingono le imprese a ricercare queste forme di *partnership*

[43] RULLANI E., (1995), "Distretti industriali ed economia globale", *Oltre il ponte*, Franco Angeli, Milano, Vol. 50, pp. 5-61.

per una più intensa circolazione dell'informazione e, quindi, per una evoluzione dei processi tecnici e produttivi. Alcuni dei cantieri che realizzano le imbarcazioni più complesse hanno attivato, infatti, delle forme di collaborazione per progetto, soprattutto nel caso di produzioni che necessitano di conoscenze particolari, ovvero semplicemente tra cantieri che hanno deciso di specializzare la produzione sugli scafi.

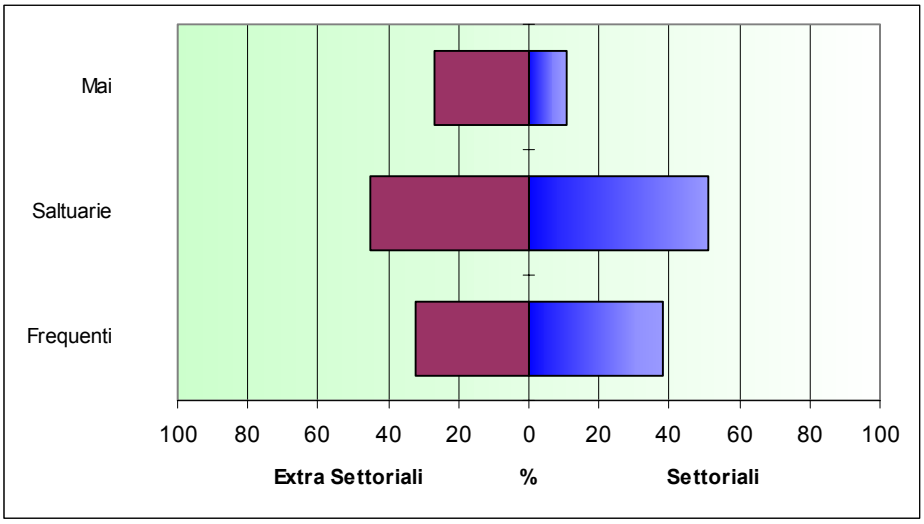
Inoltre, una rilevante distribuzione del fenomeno indagato appare nelle acquisizioni di prodotti finiti tra imprese locali, principalmente dello stesso comparto industriale, a dimostrazione della bassa integrazione verticale che contraddistingue la cantieristica navale provinciale e, quindi, manifestazione di quelle peculiarità che, tra le altre, caratterizzano in modo precipuo le realtà economiche distrettuali. Il cantiere realizza lo scafo rivolgendosi poi alle realtà locali per gli allestimenti, l'armamento, la dipintura, la motorizzazione e così via, ovvero con una forte interazione con *designer* esterni, soprattutto quando esiste la possibilità di personalizzazione del prodotto finito.

Da quanto rilevato, le caratteristiche della concorrenza e della cooperazione tra imprese sono presenti congiuntamente, in virtù della similarità di prodotti e tecniche di lavorazione e, pertanto, non appare arduo asserire la presenza delle ulteriori peculiarità socio-economiche distrettuali nei rapporti che intercorrono fra i soggetti locali.

Le difficoltà legate allo sviluppo dell'efficacia ed efficienza dei processi, così come la ricerca di una continua riduzione dei costi e dei rischi imprenditoriali, sono affrontati dalle imprese con un'ottica che ricalca in pieno il modello distrettuale, ovvero risolte dagli attori locali alla luce di un interesse superiore e comunitario.

Dalle elaborazioni dei dati raccolti, il 56% delle imprese dichiara di aver già sostenuto spese per investimenti in *combine* con altre imprese locali, al fine di approntare migliorie qualitative tanto sui processi produttivi quanto sulla qualità della produzione; inoltre, il 36% delle imprese sostiene lo sviluppo e la realizzazione di strategie innovative affrontate con *partner* locali[44].

Fig. n. 37 – La frequenza delle collaborazioni aziendali



Fonte: ULGIATI F., 2005

[44] Quanto detto trova conferma in un importante processo avvenuto nel mese di luglio 2005, quando 32 imprese della filiera nautica (36 nel mese di dicembre 2005), decidono di consorziarsi e dare vita ad un vero e proprio gruppo di imprese, il "CONSORMARE"; il fenomeno, indicato dalla letteratura come uno dei più interessanti processi evolutivi in corso nei sistemi produttivi italiani nell'attuale competizione globale, assume, data la numerosità totale delle imprese della cantieristica provinciale, una proporzione ed una valenza del tutto considerevole. Per un approfondimento delle partnership tra imprese distrettuali si consiglia la lettura di GRANDINETTI R., (1999), (a cura di), *Il seggiolaio e l'economia globale. La transizione evolutiva del distretto friulano della sedia attraverso i risultati di una indagine sul campo*, Cedam, Padova.

Con l'ultima sezione del questionario sono stati indagati i fattori, esterni all'impresa, che potrebbero rappresentare forme di supporto allo sviluppo industriale della cantieristica navale globalmente considerata.

Stando alle dichiarazioni degli operatori, elaborate e riportate nella tabella n. 11, emerge, su tutto, l'investimento in infrastrutture pubbliche, di tipo logistico e portuale, quale forma prioritaria di intervento richiesto ai *policy maker* locali e regionali, preferita quale prima scelta, tra le quattro possibili, dal 44% degli operatori.

La costruzione di nuove darsene, posti barca ed aree attrezzate per la specifica attività svilupperebbero ulteriormente la nautica da diporto e, coerentemente, tutta la filiera ad essa collegata, fungendo da volano per la crescita della domanda del settore; in particolare, i canali poco profondi ovvero, nei casi limite, del tutto inesistenti creano non pochi disagi per il varo delle imbarcazioni con maggiore dislocamento, limitando fortemente l'incremento della capacità produttiva delle imprese.

Parallelamente, nel formulare la seconda scelta di intervento istituzionale, il 47% delle imprese denuncia la necessità di nuovi impulsi ed aiuti nello sviluppo della formazione professionale delle risorse umane; l'insufficienza di operai specializzati è considerato, infatti, dall'imprenditoria locale, come cruciale per lo svolgimento dei processi produttivi.

Verosimilmente, il settore risente del generale rifiuto giovanile per il lavoro manuale e della difficoltà, per i giovani, di continuare l'attività della famiglia, anche se il ricambio generazionale non desta particolari preoccupazioni data, in ambito locale, la recente costituzione delle imprese del comparto.

Infine, tra le proposte suggerite dalla classe imprenditoriale agli organi istituzionali rientra, secondo il 47% delle imprese campione quale terza scelta di intervento, il riconoscimento normativo del sistema produttivo locale in virtù delle possibilità riconoscibili, al costituendo sistema produttivo in termini di contributi economici e finanziari.

L'auspicato intervento di politica economica per il territorio appare 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 locale.

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.

In ultimo, ma non meno importante, appare l'intervento politico verso l'ausilio per la promozione, soprattutto all'estero, di una qualche forma di comunicazione dell'eccellenza produttiva, rientrante, comunque, nelle più generali politiche di marketing territoriale (si fa riferimento, in particolar modo, alla promozione del turismo nautico in ambito provinciale).

Tab. n. 11 – Interventi a supporto della cantieristica navale, in ordine di importanza

Scelta d'Intervento	1°	2°	3°	4°
promozione e comunicazione	8,3	0,0	8,3	**86,1**
investimenti in infrastrutture pubbliche	**44,4**	13,9	30,6	11,1
formazione professionale manodopera	33,3	**47,2**	13,9	0,0
riconoscimento sistema produttivo locale	13,9	38,9	**47,2**	2,8
	100	100	100	100

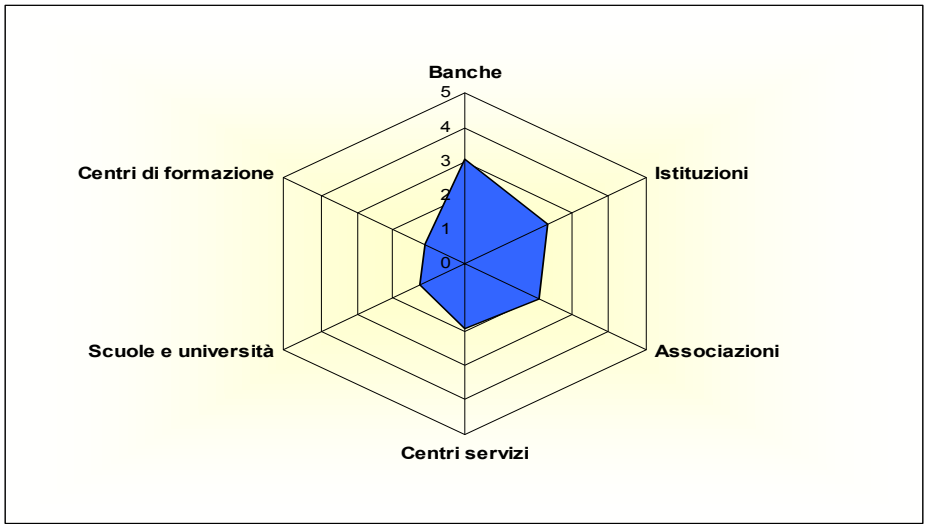
Fonte: ULGIATI F., 2005

Infine, è stato valutato il rapporto instaurato tra imprese e soggetti istituzionali di riferimento, intendendo con questi non solo le Istituzioni politiche locali ma includendo Scuole ed Università, centri di formazione e di servizi, le associazioni di categoria e le banche.

Dall'analisi dei dati, riportati nella figura n. 37, si evince come le imprese locali si relazionino frequentemente solo con le Istituzioni bancarie con una apprezzabile valutazione dei rapporti, risultato facilmente comprensibile se si tiene conto del fatto che vengono qui forniti i servizi indispensabili per il corretto asseto economico-finanziario delle stesse.

Emerge, inoltre, una buona capacità relazionale sia nei confronti delle Istituzioni locali sia con le associazioni di categoria, cui si associa un giudizio sostanzialmente positivo. Si registra, invece, un evidente "scollegamento" tra il mondo imprenditoriale ed il mondo della ricerca e della formazione, dove i rapporti con Scuole ed Università sono giudicati, per le motivazioni precedentemente addotte, inesistenti ed inefficaci.

Fig. n. 38 – La valutazione dei rapporti con il territorio. Scala da 1 a 5



Fonte: ULGIATI F., 2005

Tale ultimo aspetto, purtroppo verificato in siffatto approfondimento qualitativo, comporta notevoli ripercussioni sul mercato del lavoro provinciale: all'oggettiva difficoltà, da parte delle imprese, di reperire personale qualificato, prodotta dalla mancanza di una rete di rapporti con i centri di formazione del personale, con le Scuole ed Università, si associa l'assenza di una strategia comune alle stesse nel raggiungimento di un equilibrio tra domanda ed offerta di lavoro.

SEZIONE III
PORTUALITÀ DEL LAZIO E PROSPETTIVE DI RICERCA

7. La portualità del Lazio.

Il turismo nautico è, attualmente, uno dei settori economici con maggiori prospettive di espansione; il suo sviluppo comporta ricadute positive sul territorio sia direttamente, per mezzo delle attività economiche collegate al movimento dei dipartisti, per la manutenzione, rimessaggio e ricovero delle imbarcazioni, sia indirettamente per i riflessi sull'industria della nautica, la quale non può che ricevere benefici dalla disponibilità di posti barca e dalla maggiore sicurezza nella navigazione connessa all'esistenza di strutture portuali efficienti.

Inoltre, a differenza di molti altri settori turistici, concentrati in un ristretto periodo dell'anno, alla portualità è associata una richiesta di servizi che non cessa nella stagione relativamente più debole. All'incremento di movimento nel periodo estivo si associa, infatti, una più forte necessità di ricovero invernale delle imbarcazioni da parte dei proprietari delle unità da diporto; la domanda è, infatti, massima proprio quando la presenza turistica propriamente detta è minima.

In questo senso la nautica sembra essere una carta vincente non solo per i paesi più sviluppati, ma soprattutto per le aree depresse del Mezzogiorno d'Europa e del Nord Africa.

L'infrastruttura principale per lo sviluppo della cantieristica navale e del turismo nautico in un'ottica di filiera del mare allargata, ne costituisce, dunque, l'aspetto critico sotto un punto di vista di programmazione economica di ogni policy maker locale.

La situazione della portualità turistica italiana presenta un notevole ritardo rispetto alla maggior parte dei paesi a economia avanzata del bacino Mediterraneo ed è caratterizzata da una disomogenea distribuzione di posti barca attrezzati lungo le coste e da una loro concentrazione limitata, principalmente, a poche aree del centro-nord. Nelle regioni meridionali del nostro paese, poi, si registra un ritardo ancora maggiore e la concorrenza di altri paesi del bacino Mediterraneo, quali Tunisia, Grecia e Turchia, diviene sempre più forte e meglio organizzata.

Non troppo complessa è la quantificazione dell'offerta, espressa in termini di posti barca, in virtù della disponibilità di dati ufficiali attendibili. Non altrettanto accade per la stima della domanda, il cui parametro fondamentale è il numero delle immatricolazioni, per la quale, invece, mancano dati ufficiali di riferimento. Infatti, la normativa vigente, rendendo obbligatoria l'immatricolazione delle sole imbarcazioni di lunghezza superiore ai 10 m, preclude la conoscenza di quel vasto, maggioritario, segmento di imbarcazioni che grava sulle coste italiane.

Come si è detto in premessa, il settore della nautica genera un indotto rilevante, inerente sia alle attività di produzione e commercializzazione di scafi e attrezzature sia alle attività terziarie rivolte agli armatori. Occorre, tuttavia, sottolineare che l'indotto non è relativo a tutte le imbarcazioni, bensì a quelle di medie e grandi dimensioni in quanto, il rimanente segmento di imbarcazioni di più piccole dimensioni produce solo un modesto impatto sullo sviluppo delle attività nautiche e sui settori collegati.

Pertanto, è in questa ottica che occorre favorire la specializzazione delle infrastrutture portuali in relazione ad una domanda di qualità. L'assenza fino a oggi di una valida pianificazione della portualità turistica in Italia ha prodotto alcune centinaia di opere incomplete, abbandonate o mal gestite con una mancata resa di denaro pubblico/privato in termini di ricaduta socio-economica sui territori interessati. Questi interventi, in molti casi, non solo rappresentano esempi di inefficienza degli investimenti ma producono anche gravi disastri ambientali con perdita di litorali balneari, inquinamenti diversi, ecc. in una spirale negativa dall'effetto deleterio su amministrazioni e popolazioni locali.

Lo sviluppo delle infrastrutture per la nautica da diporto è una delle realtà economiche di maggior interesse per il Mezzogiorno d'Italia e per molti paesi del Mediterraneo. Deve rilevarsi come, sebbene numerosi siano stati gli interventi legislativi che hanno interessato il settore del turismo nautico in questi ultimi anni, lo specifico tema della portualità turistica non è stato contemplato né nella Legge n. 172/2003, né nel D. Lgs. n. 171/2005.

La carenza legislativa che ha coinvolto, e che tuttora coinvolge, la portualità turistica ha rappresentato, soprattutto in passato, un problema di notevole gravità. La problematica principalmente avvertita nel settore è stata quella della difficoltà di approntare nuove strutture ricettive, ovvero ampliare quelle già esistenti, in modo tale da rispondere adeguatamente alla crescente domanda di posti-barca espressa dai diportisti nautici.

È dato rilevare, infatti, come, a fronte di una incapacità generale dello Stato di fornire sufficienti risorse finanziarie utili per la realizzazione di nuove infrastrutture destinate alla navigazione da diporto, sino al 1997 in Italia sia mancato un provvedimento legislativo capace di consentire un intervento in tal senso anche da parte di soggetti privati. Detto stato di forzato immobilismo è stato parzialmente superato solo a seguito della emanazione del DPR n. 509, del 2 dicembre 1997, che, oltre a fornire una definizione ufficiale di "porto turistico" (fino ad allora mancante, anche nell'ambito della Legge n. 84, del 28 gennaio 1994, di riforma dei porti italiani), ha attribuito ai privati la possibilità di ottenere una concessione demaniale marittima per la realizzazione delle strutture dedicate alla nautica da diporto.

Secondo i dati del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, alla fine del 2004 erano disponibili in Italia 128 mila 42 posti barca, con un aumento del +2,4% rispetto al 2003 (pari a 3 mila 29 posti barca). Tale crescita, che compensa la diminuzione di posti barca disponibili rilevata in alcune regioni, è concentrata prevalentemente in tre regioni meridionali: Sardegna (con 20 mila 639 posti barca, il 18% in più rispetto al 2003), Sicilia (10 mila 487 nel 2004, il +7% rispetto al 2003) e Puglia (8 mila 903, anche qui con una crescita rispetto al dato del 2003 del +7%); inoltre, il numero dei posti barca disponibili appare in crescita anche per il Veneto, Emilia-Romagna, Toscana e Calabria.

La Regione Lazio, di contro, non registra alcuna variazione nella disponibilità dei posti barca; dalla lettura della successiva tabella emerge come il Lazio rappresenta il 5,2% dei posti barca totali italiani, con quote rispetto al dato Italia pari al 5,8% per i porti turistici, al 5,2% per gli approdi e 4,1% per i punti di ormeggio.

Tab. n. 12 – La portualità turistica italiana

Regione	Posti barca per struttura			Posti barca per lunghezza					Posti barcaTotali
	Porto Turistico	Approdo Turistico	Punto di Ormeggio	fino a 10,5 m	da 10,01 a 12 m	da 12,01 a 18 m	da 18,01 a 24 m	oltre 24 m	
Liguria	7853	6832	7652	18310	22771	1848	1486	231	22337
Toscana	5192	7933	2257	14476	15382	456	330	40	15382
Lazio	**3101**	**2249**	**1294**	**4908**	**9650**	**653**	**778**	**232**	**6644**
Campania	5241	5217	3852	9646	12349	2407	1292	389	14310
Calabria	1132	563	426	1167	4567	153	174	13	2121
Puglia	3806	2790	2307	7334	600	868	551	43	8903
Molise	125	163		254	9867	31	2		288
Abruzzo	1407	520	145	1390	103	362	270	2	2072
Marche	2416	1787	772	3231	2226	1051	485	29	4975
Emilia Romagna	3831	537	377	2705	4818	1210	681	55	4745
Veneto	3412	1461	105	3579	6819	784	415	66	4978
Friuli Venezia Giulia	2803	5583	1775	7500	4055	1536	936	34	10161
Sardegna	8928	5531	6180	11211	11571	2995	2825	3094	20639
Sicilia	3997	2048	4442	8058	17780	1520	798	43	10487
Italia	53244	43214	31584	93769	122558	15874	11023	4271	128042

Fonte: elaborazioni ULGIATI F. su dati Ucina, 2005

Il sistema portuale laziale si articola in stretta connessione con le caratteristiche morfologiche del profilo costiero, intensificando la dislocazione degli "specchi ricettivi" nell'area del sud-pontino.

I fattori essenziali che hanno contribuito alla determinazione dell'attuale configurazione del sistema portuale laziale sono da ricercare per un verso nella rilevanza altimetrica e nell'articolazione planimetrica della costa, che conferiscono una maggiore protezione dei natanti a ridosso degli specchi d'acqua, per altro verso nella vicinanza di zone fortemente antropizzate, con centri urbani attestatisi in corrispondenza della costa, che, unitamente all'accessibilità viaria, hanno

determinato opportunità ubicative e funzionali alle strutture portuali corrispondenti (si pensi all'area mediana della foce del Tevere).

L'ossatura portuale laziale si è sviluppata sulla scorta dei suddetti fattori in tre aree preferenziali:

- ✓ l'area di Civitavecchia in corrispondenza dei rilievi della Tolfa, con una struttura altamente specializzata costituita dal porto di riva Traiano, dalla darsena romana, dal centro turistico di Santa Marinella e dall'approdo di S. Severa;
- ✓ l'area romana in corrispondenza del litorale Ostia – Fiumicino, dove la foce naturale del Tevere e quella artificiale del canale di Fiumicino sono diventate la sede di Portocanale e la vicinanza della metropoli ha determinato la nascita di un moderno porto turistico, il porto di Roma sul litorale di Ostia; sempre all'interno di questo comprensorio trova sede la realtà portuale di Anzio e Nettuno;
- ✓ l'area Pontina, dove il sistema portuale si innesta nelle strutture di San Felice Circeo, Rio Martino, Gaeta, Formia, Terracina, Sperlonga e Scauri; scarso rilievo, invece, hanno gli approdi delle isole, limitati all'isola di Ponza e a quella di Ventotene.

In un processo di deciso incremento della produzione italiana di *yacht* e *superyacht*, e soprattutto nella specificità locale, la realtà portuale laziale appare penalizzata dalla quasi totale insussistenza di adeguate strutture in grado di offrire tutta una serie di servizi, primi su tutti quelli relativi all'armamento, costringendo le realtà economiche locali a rivolgersi e, quindi, trasferirsi in altre Regioni per ultimare le fasi di impiantistica, allestimento ed armamento.

Il *policy maker* locale deve poter intervenire sulle strutture portuali in un'ottica di immediata emergenza per la soddisfazione delle esigenze industriali, a cui fa seguito quella degli stessi armatori.

Stando al Piano di coordinamento dei porti della Regione Lazio del 1998, la situazione regionale del numero dei posti barca relativi ai porti turistici esistenti è pari a 2 mila 392 unità[45].

Tab. n. 13 – Porti turistici del Lazio

Porti Turistici esistenti	Comune	Posti barca
Riva di Traiano	Civitavecchia	1.182
Porto di Nettuno	Nettuno	900
Base Nautica Flavio Gioia	Gaeta	310
TOTALE		**2.392**

Fonte: elaborazioni ULGIATI F. su dati Regione Lazio

Sempre nello stesso Piano dei porti, nell'ambito della separazione tra nautica maggiore e minore, per una più attenta politica di sviluppo delle infrastrutture portuali, vengono individuati i porti turistici e gli approdi oggetto di adeguamento alle norme contenute nello stesso documento di coordinamento della portualità regionale: per i porti turistici il totale dei posti barca da adeguare alla normativa è pari a 1750 unità, mentre il numero degli approdi turistici da adeguare ammonta a 2 mila 470 posti barca.

[45] DITS, Dipartimento di Idraulica, Trasporti e Strade, (1998),Università Degli Studi di Roma "La Sapienza", Facoltà di Ingegneria, Aggiornamento del Piano di coordinamento dei porti della Regione Lazio, Roma, luglio, disponibile su www.regione.lazio.it

Tab. n. 14 e 15 – Porti turistici ed approdi da adeguare alle norme del Piano di coordinamento

Porti Turistici da adeguare alle norme del Piano	Comune	Posti barca
Darsena Romana	Civitavecchia	60
Darsena Traiano	Fiumicino	50
Fiumara Grande	Fiumicino	600
San Felice Circeo	San Felice Circeo	250
Santa maria	Gaeta	50
Caposele	Formia	70
Porto di Formia	Formia	600
Porto Romano	Ventotene	70
TOTALE		**1.750**

Approdi Turistici da adeguare alle norme del Piano	Comune	Posti barca
Il Moletto	S. Marinella	100
Fiumara Grande	Nettuno	900
Rio Martino	Latina	500
Inland Sea	Sabaudia	200
Foce Sisto	Terracina	300
Sperlonga	Sperlonga	200
Darsena Comunale Pescatori	Gaeta	150
Darsena La Mola	Formia	50
Scauri	Minturno	70
TOTALE		**2.470**

Fonte: elaborazioni ULGIATI F. su dati Regione Lazio

Infine, appare opportuno segnalare il totale dei posti barca per i quali la Regione Lazio ne prevede un ampliamento ovvero una nuova realizzazione.

Per l'ampliamento dei porti turistici la stima contenuta nel piano dei porti indica un incremento 1420 posti barca per Anzio, Terracina, Porto di Ponza e Ventotene, mentre per gli approdi turistici ubicati a Terracina, Gaeta e Formia l'incremento dei posti barca si attesta sulle mille unità.

Tab. n. 16 – Nuovi porti turistici ed ampliamento dell'esistente

Porto turistico	Comune	Posti barca Esistenti	Incremento Posti barca
S. Marinella	S. Marinella	210	290
Anzio	Anzio	200	600
Terracina	Terracina	120	380
Porto nuovo Ventotene	Ventotene	30	150
Foce Fiora	Monalto di castro		600
Foce Marta	Tarquinia		600
Ladispoli	Ladispoli		400
Porto di Roma	Fiumicino Fium. G.		1.500
Porto di Ostia	Ostia		800
Gaeta-Calegna	Gaeta		400
Cala dell'Acqua	Ponza		500

Fonte: elaborazioni ULGIATI F. su dati Regione Lazio

Per le realizzazioni delle nuove strutture portuali il Piano di coordinamento indica 4 mila 800 nuovi posti barca da realizzarsi a Montalto di Castro, Tarquinia, Ladispoli, Fiumicino, Ostia, Gaeta e Ponza.

Di contro, sono previsti 2 mila 250 nuovi posti barca negli approdi turistici di futura realizzazione, da localizzarsi prevalentemente nei comuni di Civitavecchia, Fiumicino, Pomezia, Nettuno, Sperlonga, Formia e Minturno.

Tab. n. 17 – Nuovi approdi turistici ed ampliamento dell'esistente

Approdo turistico	Comune	Posti barca Esistenti	Incremento Posti barca
Porto Badino	Terracina	150	650
Canale di S. Anastasia	Fondi	100	300
Darsena S. Carlo	Gaeta	150	50
Molo Mateuzzi	Civitavecchia		200
La Frasca	Civitavecchia		200
Fosso Arrone	Fiumicino		300
Fosso di Pratica di Mare	Pomezia		400
Nettuno	Nettuno		300
Lago Lungo	Sperlonga		300
Pineta di Vindicio	Formia		150
Foce Garigliano	Minturno		400

Fonte: elaborazioni ULGIATI F. su dati Regione Lazio

8. Prospettive di ricerca ed indicazioni di base per l'azione del policy maker locale.

Il presente rapporto di ricerca, volto all'individuazione normativa di un sistema produttivo locale della cantieristica navale e nautica da diporto in provincia di Latina, fortemente voluto dalle Istituzioni locali, quali Camera di Commercio di Latina, Provincia di Latina e Consorzio di Sviluppo Industriale del Sud-Pontino, sottoscrittori di apposito protocollo di intesa, si inserisce, a pieno titolo, in un processo di pianificazione di sviluppo strategico e coordinato del territorio.

Il patto di sviluppo del costituendo sistema produttivo locale costituisce lo strumento privilegiato di politica attiva sul tessuto economico locale, 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 anche attraverso l'attivazione di servizi innovativi che rafforzino la competitività delle imprese e, dunque, la loro capacità di creare occupazione in modo stabile.

Dallo studio condotto si evince come il comparto della cantieristica navale e nautica da diporto localizzato nella parte sud della provincia di Latina pur non assumendo le vesti proprie di un distretto industriale possiede le peculiari caratteristiche quali-quantitative indicate dai riferimenti normativi regionali per il riconoscimento normativo, ai sensi della Legge Regionale n. 36/2001, di un sistema produttivo locale.

Il riconoscimento normativo del sistema produttivo locale, individuato all'interno di un'area geografica ridotta, ma altamente qualificata, fungerebbe da volano per la localizzazione sulla stessa area di nuove imprese specializzate nella filiera della cantieristica navale e nautica da diporto, così da raggiungere, con adeguati interventi di *policy*, maggiori possibilità ai fini di un prossimo riconoscimento di un vero e proprio distretto industriale.

Preme sottolineare come il sistema produttivo locale appare contraddistinto da imprese operanti nello stesso territorio e nello stesso comparto produttivo, che comunicano tra loro dividendosi parte dei processi produttivi, sintonizzando i relativi processi cognitivi e decisionali.

Quello che emerge dalla verifica dell'analisi qualitativa è la percezione, nel tessuto economico, di una identità collettiva che accomuna le imprese, generata dal reciproco riconoscimento di metri comuni di interpretazione e significazione[46].

Riscontrando una divisione del lavoro per fasi, condizione basilare dell'esistenza di un sistema economico distrettuale, la spinta e la motivazione verso il sistema delle agevolazioni normative conseguenti al riconoscimento del sistema produttivo giustificherebbe, pertanto, l'auspicato intervento del *policy maker*.

In tale contesto, al fine di rafforzare l'identità del sistema produttivo locale, è necessario che tutti gli attori economici, sociali ed istituzionali collegabili all'intera filiera dell'economia del mare si attivino nella promozione e costituzione di strategie "reticolari" di assistenza tecnica e finanziaria volte ad incoraggiare sia l'interazione tra gli attori del comparto localmente individuato sia lo spirito di cooperazione industriale e commerciale, supportando lo sviluppo di un *network*, anche informale, tra piccole e medie imprese così da garantire lo scambio di informazioni e conoscenze, prodotte o acquisite, massimizzando la collaborazione e l'interazione a livello locale.

Il *policy maker* locale, allora, deve sostenere i vantaggi competitivi che derivano dalla specializzazione produttiva della piccola e media dimensione delle imprese, radicata nella comunità locale, dando continuità alla tradizione produttiva che contraddistingue l'area.

Un passaggio necessario alla conservazione e sviluppo del vantaggio competitivo acquisito è, certamente, la valorizzazione del ruolo del territorio; si ritiene che su questo punto esistano ampi margini di miglioramento.

Il contesto territoriale è, infatti, percepito dai cantieri in modo molto ambivalente: se da un lato costituisce la naturale collocazione delle attività del comparto dall'altro la collocazione

[46] RULLANI E., (1995), op. cit., pp. 5-61

geografica costituisce, per gli odierni bisogni dei cantieri, fonte di innumerevoli problemi, connessi, soprattutto, con la mancanza di idonee infrastrutture.

Tale carenza di approdi e servizi portuali rende difficile, se non impossibile, per il turismo nautico la fruizione dell'ambiente che, di contro, si presterebbe anche ad una decisa spinta della crescita del comparto provinciale di eccellenza rispetto alle realtà produttive concorrenti altrove localizzate, con un aumento dell'efficienza produttiva che libererebbe nuove capacità di risposta al mercato con una decisa riduzione dei tempi di attesa e dei prezzi.

L'esigua numerosità delle darsene e degli spazi legati alla "mostra" della produzione limitano fortemente i produttori locali, che devono affrontare un *trade-off* tra i problemi portuali e della terraferma con lo svantaggio che, in ogni caso, nessuna localizzazione è ottimale per l'attività produttiva.

Sulla base delle considerazioni descritte, il riconoscimento normativo del sistema produttivo locale come struttura economica distrettuale costituisce un beneficio non solo per le imprese dell'area ma per l'intera economia provinciale e regionale. E' con tali premesse che gli auspicati interventi di politica economica per il territorio devono indirizzarsi verso il potenziamento del *network* di imprese secondo linee strategiche programmatiche, concertate tra tutti gli *stakeholders* locali, su tematiche che contribuiscono ad un equilibrato sviluppo di tutta la struttura produttiva locale.

Si palesa allora necessaria l'individuazione, all'interno di uno specifico ambito locale, di un'area e, quindi, di una struttura che possa fungere quale "Centro Servizi per la Nautica" in grado di fornire, alle imprese della cantieristica navale e nautica da diporto, informazioni e servizi interattivi (su tutti la delocalizzazione di imprese della cantieristica navale, da aree industriali poco specializzate nel comparto, verso l'ambito proprio del costituendo sistema produttivo locale), oltre forme di supporto ed assistenza nelle strategie di sviluppo, di consolidamento e di internazionalizzazione.

Il "Centro Servizi per la Nautica" dovrà fungere da raccordo tra tutta la filiera legata all'economia del mare, le associazione di categoria, le Istituzioni locali e, quindi, con tutti quelli attori che interagiscono, a vario titolo, nella vita quotidiana di ogni impresa.

Mutuando una definizione di Giacomo Becattini, la strategia dello Centro Servizi dovrà essere "complessa" e "leggera": complessa poiché dovrà tener conto di molteplici aspetti economici e sociali del contesto territoriale (le infrastrutture, la formazione professionale, il mercato del lavoro, la ricerca e sviluppo, la semplificazione delle procedure amministrative, ma anche l'individuazione e l'informazione sugli incentivi e sui servizi a disposizione del tessuto economico) e del numero e della varietà degli interlocutori da coinvolgere; leggera perché deve sostanzialmente assecondare, accelerare, ovvero rallentare e riorientare, se necessario, la classe imprenditoriale.

L'identificazione normativa dell'area deve allora ricondursi ad un concetto più ampio che coinvolge non solo le imprese e la popolazione residente ma tutto il territorio generalmente considerato, nel quale i soggetti economici, le Istituzioni e i cittadini devono operare sinergicamente nella ricerca di un fine comune.

L'intera filiera del mare abbisogna, ad esempio, di una linea di intervento necessaria a colmare il *gap*, dichiarato dagli operatori, del fabbisogno di nuove professionalità con la garanzia di un percorso formativo specifico, costruito di concerto ed in sinergia con le amministrazioni locali, secondo una nuova percezione sociale delle prospettive occupazionali dell'intera filiera della nautica.

I progetti formativi, che non devono rimanere sporadici ed asistematici, bensì integrati con la volontà programmatoria di sviluppo propria delle imprese, si tradurrebbero, stante le dichiarazioni spontanee rese dal tessuto economico, in percorsi mirati verso la specializzazione di architetti navali, progettisti di interni, coordinatori di arredamento, disegnatori, modellatori di scafi e tecnici in genere, in grado di padroneggiare le nuove tecnologie di ausilio alla costruzione, allestimento ed arredo della produzione.

Oltre la formazione teorica, intesa come l'insieme delle conoscenze necessarie per attivare il ciclo completo di produzione di un'imbarcazione, si rende palese l'acquisizione delle specifiche capacità con un periodo di apprendistato, sotto la guida di personale esperto, divenuto depositario del sapere manuale negli anni di esperienza cumulata nel cantiere.

Appare del tutto evidente l'importanza che in tale auspicata direzione possa muoversi tutto il sistema della formazione professionale, del sistema scolastico in genere e del mondo della ricerca universitaria; solo così l'intero comparto assurgerà a sistema industriale di eccellenza, fondamentale per lo sviluppo economico del tessuto occupazionale provinciale.

Necessario, infine, ma non meno importante, il supporto allo sviluppo della competitività del sistema produttivo locale con interventi di sostegno pubblico per un'apertura delle imprese alla concorrenza internazionale, con il passaggio da un modello di specializzazione produttiva locale in ambito nazionale ad un sistema di concorrenza regionale internazionale. La valorizzazione delle risorse distintive del locale diviene la condizione per sostenere e qualificare l'eccellenza produttiva locale nella dimensione transnazionale.

Pertanto, il patto di sviluppo del sistema produttivo locale dovrà prevedere forme di promozione e conoscenza all'estero della peculiare specificità produttiva locale, fortemente originale ed attrattiva di *buyers* esteri.

Si pensa, allora, alla realizzazione di *workshop* ed iniziative fieristiche a supporto dell'immagine e dello sviluppo commerciale del comparto, con la messa a disposizione degli operatori dell'intera "economia del mare" di una mostra espositiva da organizzarsi in provincia di Latina.

Finalità principali delle iniziative sarà il sostegno istituzionale per gli operatori locali supportandone sia la conoscenza dei mercati esteri sia la promozione della realtà del prodotto e della produzione, condotta in modo sinergico tra le imprese, rendendo note al consumatore estero le caratteristiche che contraddistinguono i prodotti nautici "*Made in Latina*": qualità, design, eleganza, creatività e possibilità di personalizzazione dell'offerta.

Diviene, quindi, indispensabile intervenire con un'incisiva politica di promozione della produzione pontina sui mercati esteri nella consapevolezza che una simile iniziativa non possa che arrecare vantaggi competitivi non solo all'economia nautica ma a tutto il sistema economico, occupazionale, sociale e culturale della provincia di Latina.

9. BIBLIOGRAFIA

ALBERTINI S. e PILOTTI L., (1996), *Rete di reti: apprendimento, comunicazione e cooperazione nel capitalismo sociale del Nordest*, Cedam, Padova.

BACCARANI C., GOLINELLI G.M., (1993), a cura di, *Tratti del divenire dei distretti industriali. Testimonianza sull'impresa distrettuale e sull'evoluzione delle aree a specializzazione produttiva*, Roma, Quaderno dell'Istituto G. Tagliacarne, n. 8.

BALESTRI A., CANTONI A. e LORENZONI G., (2002), "Le politiche per i distretti industriali", in IPI, Istituto per la promozione industriale, (2002) *L'esperienza italiana dei distretti industriali*, Roma.

BECATTINI G., (1987), *Mercato e forze locali: il distretto industriale*, Il Mulino, Bologna.

BECATTINI G., (1991), "Il distretto industriale marshalliano come concetto socio economico", in BECATTINI G., PYKE F., SENGERBERGER W., (a cura di), *Distretti industriali e cooperazione tra imprese*, Studi e Informazioni della Banca Toscana, Firenze.

BECATTINI G., BELLANDI M., DEI OTTATI G. e SFORZI F., (2001), *Il caleidoscopio dello sviluppo locale. Trasformazioni economiche nell'Italia contemporanea*, Rosenberg & Sellier, Torino.

BELLLANDI M., (1982), "Il distretto industriale in Alfred Marshall", *L'industria*, n. 3.

BIANCHI P., (1980), "Concorrenza dinamica, distretti industriali e interventi locali", in GOBBO F., (a cura di), *Distretti e sistemi produttivi alla soglia degli anni '90*, Franco Angeli, Milano.

BRUSCO S., (1991), "La genesi dell'idea di distretto industriale", in BECATTINI G., PYKE F., SENGERBERGER W., (a cura di), *Distretti industriali e cooperazione tra imprese*, Studi e Informazioni della Banca Toscana, Firenze.

CCIAA di Latina, (2002), *Analisi strutturale della provincia di Latina*, Collana Divenire Impresa, Latina.

CLARK C., (1940), *The conditions of economic progress*, McMillian, London, KLINDLEBERGER C.P., (1967), *Economic developement*, McGraw Hill, New York, trad. it., (1967), Etas Compass, Milano.

COSSETTINO F, PYKE F., SENGERBERGER W., (1996), *Le risposte locali e regionali alla pressione globale: il caso dell'Italia e dei suoi distretti industriali*, Il Mulino, Bologna.

DITS, Dipartimento di Idraulica, Trasporti e Strade, (1998), Università Degli Studi di Roma "La Sapienza", Facoltà di Ingegneria, *Aggiornamento del Piano di coordinamento dei porti della Regione Lazio*, Roma, luglio.

FISCHER A.G.B., (1935), *The clash of progress and security*, McMillian, London.

GAROFOLI G., (1978), *Ristrutturazione industriale e territorio*, Franco Angeli, Milano.

GAROFOLI G., (1983a), *Industrializzazione diffusa in Lombardia*, IRER, Franco Angeli, Milano.

GAROFOLI G., (1993), *Modelli locali di sviluppo*, Franco Angeli, Milano.

GAROFOLI G., (1999), "Sistemi locali di impresa e performance dell'impresa minore in Italia", in TRAU' F., (a cura di) *La questione dimensionale nell'industria italiana*, Centro Studi Confindustria e Fondazione Giuseppe Taliercio, Il Mulino, Bologna.

GAROFOLI G., (2001), "I livelli di governo delle politiche di sviluppo locale", in (a cura di) BECATTINI G., BELLANDI M., DEI OTTATI G. e SFORZI F., (2001), *Il caleidoscopio dello sviluppo locale. Trasformazioni economiche nell'Italia contemporanea*, Rosenberg & Sellier, Torino.

GRANDINETTI R., (1999), (a cura di), *Il seggiolaio e l'economia globale. La transizione evolutiva del distretto friulano della sedia attraverso i risultati di una indagine sul campo*, Cedam, Padova.

ISTAT e IRPET, (1989), *I mercati del lavoro in Italia*, (a cura di), SFORZI F., Franco Angeli, Milano.

ISTAT, (2001), *14° Censimento generale della Popolazione e delle Abitazioni*, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, Roma.

ISTAT, (2001), *8° Censimento generale dell'Industria e dei Servizi*, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, Roma.

ISTAT, ICE, (2005), *Commercio estero e attività internazionali delle imprese 2003*, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, Roma.

IUZZOLINO G., (2003), "Costruzione di un algoritmo di identificazione delle agglomerazioni territoriali di imprese manifatturiere", in *Economie locali, modelli di agglomerazione e apertura internazionale. Nuove ricerche della Banca d'Italia sullo sviluppo territoriale*, Banca d'Italia, Servizio Studi, Roma.

MARSHALL A., (1890), *Principles of economics*, Macmillian & Co, London, trad. it., CAMPOLONGO A. (1972), *Principi di economia*, Utet, Torino.

MARSHALL A., (1919), *Industry and Trade. A study of industrial technique and business organization*, Macmillan & Co, London, trad. it., MASCI G., (1934), *Organizzazione industriale. Marshall-Barone-Liefmann-Masci*, Utet, Torino.

MARSHALL A., MARSHALL M.P., (1878), *The Economics of Industry*, Macmillian & Co, London, trad. it., BECATTINII G., (1975), *Economia della produzione*, Isedi, Milano.

PANATI G., GOLINELLI G.M., (1996), *Tecnica economica industriale e commerciale*, Nis, Roma.

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.

QUADRO CURZIO A. e FORTIS M., (2000), *Il made in Italy oltre il 2000*, Collana Fondazione Edison, Il Mulino, Bologna.

RULLANI E., (1985), "Territorio e informazione: i sistemi locali come forma di organizzazione della complessità", *Economia e Politica Industriale*, n. 45.

RULLANI E., (1995), "Distretti industriali ed economia globale", *Oltre il ponte*, Franco Angeli, Milano, Vol. 50.

RULLANI E., (1998), "Innovazione e nuovi sistemi di governance nei sistemi produttivi locali, in CORO' G. e RULLANI E., (a cura di), *Percorsi locali di internazionalizzazione. Competenze e autorganizzazione nei distretti industriali del Nord-est*, Franco Angeli, Milano.

SFORZI F. e LORENZINI F., (2002), "I Distretti Industriali", in IPI, Istituto per la promozione industriale, (2002) *L'esperienza italiana dei distretti industriali*, Roma.

SFORZI F., (1991), "Il distretto industriale marshalliano: elementi costitutivi e riscontro empirico nella realtà italiana", in CONTI S e JULIEN P.A., (a cura di), *Miti e realtà del modello italiano. Letture sull'economia periferica*, Patron, Bologna.

SFORZI F., LORENZINI F., (2002), *I distretti industriali*, in IPI, *L'esperienza italiana dei distretti industriali*, Istituto per la promozione industriale, Ministero delle attività produttive, Roma.

SVIMEZ, (1963), *L'industrializzazione in provincia di Latina*, Tipografia Fausto Failli, Roma.

UCINA, (2004), *La nautica in cifre*, pubblicazione Ucina per i propri associati.

ULGIATI F., (2005), *La genesi di un'Area di sviluppo locale. Il caso della cantieristica navale in provincia di Latina*, Working paper per il Dipartimento di Scienze della Gestione d'Impresa, Università degli studi di Roma, "La Sapienza", Dottorato di ricerca in "Economia e Finanza nel Governo d'Impresa", XIX Ciclo.

VIESTI G., (1992), "Crisi ed evoluzione dei distretti industriali", in ONIDA F., VIESTI G. e FALZONI A., (a cura di), *I distretti industriali: crisi o evoluzione*, EGEA, Milano.

VISCONTI F., (1996), *Le condizioni di sviluppo delle imprese operanti nei distretti industriali*, Egea, Milano.

VOLPATO G., (1995), *Concorrenza, imprese, mercati*, Il Mulino, Bologna.