

# Latina

## provincia di mare



*Provincia di Latina*

2006





# *Latina* **provincia di mare**



*In copertina:* J. Ph. Hackert, Il porto di Gaeta, 1789 (particolare).

*Referenze fotografiche:*

A.P.T. Latina (pag. 12 - 15 - 54 - 58); Collezione Cosmo Buonanno (pag. 28 - 29 - 32 - 33 in basso); Giuseppe Buonaugurio (pag. 33 in alto); Cantiere Navale Angelo Di Bernardo (pag. 6); Cantieri Navali del Golfo (pag. 88); Cantieri Navali Fortunato (pag. 17 - 30 - 53); Fratelli Aprea (pag. 87); IISS. G. Caboto (pag. 10); InRizzardi (pag. 7 - 36); Offshore Costruzioni Nautiche (pag. 9 - 91); Renato Marchese (pag. 18 - 31); Francesco Rastrelli (pag. 13 - 19 - 27 - 34 - 48 - 56 - 57); Lino Sorabella (pag. 8 - 11 - 14 - 16 - 23 - 26 - 37 - 38 - 42 - 47 - 49 - 50 - 52 - 55).

*Grafici:* Fabio Ulgiati

*Coordinamento:* Lino Sorabella

*Grafica e impaginazione:* Visual Arts - Gaeta (LT)

*Stampa:* Graficart - Formia (LT)

## *INDICE*

L'ENTE CAMERALE PER LA CANTIERISTICA NAVALE .....	Pag. 1
LE PROSPETTIVE DELLA CANTIERISTICA NAVALE NEL CONTESTO DELL'ECONOMIA PROVINCIALE .....	“ 3
LATINA PROVINCIA DI MARE .....	“ 5
ISTITUTO D'ISTRUZIONE SUPERIORE SECONDARIA “G. CABOTO” - GAETA .....	“ 10
ANALISI DELL'ECONOMIA DISTRETTUALE .....	“ 13
LA STORIA DELLA CANTIERISTICA NAVALE .....	“ 17
IL SISTEMA PRODUTTIVO LOCALE. ANALISI DI UN CONTESTO PROVINCIALE: METODOLOGIA D'INDAGINE PER L'INDIVIDUAZIONE DI UN SISTEMA PRODUTTIVO D'ECCELLENZA .....	“ 35
LE AZIENDE DELLA PRODUZIONE CANTIERISTICA .....	“ 59
CONCLUSIONI E PROGRAMMI D'INTERVENTO .....	“ 87



## L'ENTE CAMERALE PER LA CANTIERISTICA NAVALE

VINCENZO ZOTTOLA  
PRESIDENTE C.C.I.A.A. DI LATINA

La Camera di Commercio di Latina, al fine di dare attuazione alla legge n. 580/'93, norma fondamentale che individua compiti e modalità di funzionamento delle Camere di Commercio, intende promuovere, tra le varie attività che la vedono protagonista nel ruolo di moltiplicatore dello sviluppo economico del tessuto imprenditoriale rappresentato, delle nuove direttive di programmazione degli interventi.

L'obiettivo che la Camera si propone è relativo all'individuazione di linee strategiche che sappiano incidere sul territorio, confidando nella partecipazione attiva delle istituzioni, delle associazioni di categoria e, quindi, degli stessi imprenditori.

Lo sviluppo di un nuovo processo di governo del territorio, fondato su un sistema di regole ed interventi condivisi, è, infatti, l'unico elemento che consentirebbe un'adeguata crescita del sistema economico locale.

L'ambizione della Camera di Commercio che rappresento sarà, sempre più spesso, quella di muoversi nella direzione indicata dalle imprese, verso un "fare insieme" su obiettivi specifici, (dalla gestione strategica delle filiere produttive, valorizzazione dei sistemi turistici locali, salvaguardia dei beni culturali, ambientali, paesaggistici, storici ed artistici sino allo sviluppo e potenziamento delle reti infrastrutturali, portuali ed aeroportuali) con nuclei di imprese eccellenti che fungeranno da stimolo e volano allo sviluppo della restante parte delle imprese.

Questo ci ha impegnati in un percorso laborioso ma estremamente stimolante, che ci vede protagonisti dello sviluppo in un'ottica di sinergia territoriale. L'obiettivo primario è riconducibile alla crescita del sistema delle imprese ed allo sviluppo durevole, equilibrato e sostenibile.

La Camera di Commercio di

Latina può, allora, risultare preziosa in tutti questi passaggi, configurandosi come vera istituzione del mercato, capace di rappresentare gli interessi dell'economia locale e dei suoi protagonisti.

Concludo con un richiamo a "noi stessi", alle istituzioni locali ed agli uomini che le rappresentano, fiduciari dei cittadini e di tutto il sistema economico. Abbiamo la necessità di intervenire da subito per lo sviluppo dell'economia dei nostri territori, dove le ragioni della crescita imprenditoriale ed occupazionale devono prevalere su quelle della parte politica.

Tutte le istituzioni, allora, devono creare le premesse per la costituzione di un vero e proprio "Distretto delle Istituzioni", attraverso cui coordinare le proprie politiche di sviluppo e condividendone gli obiettivi, secondo linguaggi comuni al servizio della crescita di tutto il sistema economico rappresentato.





## LE PROSPETTIVE DELLA CANTIERISTICA NAVALE NEL CONTESTO DELL'ECONOMIA PROVINCIALE

ARMANDO CUSANI  
PRESIDENTE DELLA PROVINCIA DI LATINA

La provincia di Latina ha tra le sue missioni quella di favorire la crescita del proprio territorio attraverso la valorizzazione dei suoi settori economici, sia attraverso il sostegno a quelli già affermati e consolidati, sia attraverso aiuti ed incentivi allo sviluppo di quelli ricchi di potenzialità e prospettive.

Una scelta che mira a favorire soprattutto la crescita di una imprenditoria locale, che abbia le sue origini e radici in loco, in grado di garantire una "stabilità" maggiore rispetto alle grandi multinazionali che hanno caratterizzato il nostro tessuto industriale, e che però, per loro stessa natura, non possono rispondere a logiche di sviluppo locale, con tutti gli evidenti "rischi" che questo comporta.

In tale nuovo contesto di sviluppo, il settore della nautica riveste grande importanza!

La Provincia di Latina si caratterizza per la presenza di marchi e produzioni di valore assoluto a livello mondiale.

Non è un caso che il Distretto della nautica sia considerato tra gli impegni strategici del nostro programma per lo sviluppo economico dell'area, sul quale abbiamo puntato da subito.

La provincia di Latina, ha anche in questo campo, imprenditori con voglia di fare e di investire.

Ci sono le potenzialità per far sì che il polo della nautica possa diventare un polo di eccellenza del "sistema Latina", unitamente al settore agroalimentare, con lo sviluppo della nostra agricoltura di qualità caratterizzata da produzioni tipiche locali di altissimo livello, il settore turistico, che vanta potenzialità che pochi altri territori in Italia

possono annoverare o più in generale il diffuso sistema delle nostre PMI, che si caratterizzano per una spiccata voglia di intraprendere e crescere ed una forte presenza di attività in rosa.

Tra questi, quello della nautica ha le carte in regola per diventare uno dei settori trainanti della nostra economia.

La filiera produttiva dispone già di una dimensione commerciale di tutto rispetto e di un tessuto fitto di imprese di micro, piccola, media e grande dimensione strutturate all'interno di un polo specializzato nella cantieristica navale da diporto. Inoltre, la Provincia di Latina, anche per la sua natura geografica, con i suoi oltre 200 km di coste al centro del Mediterraneo, presenta enormi potenzialità e prospettive.

Abbiamo tutte le intenzioni di sfruttarle al meglio!



## LATINA PROVINCIA DI MARE

VINCENZO ZOTTOLA



Dal C. d'Antio à M. Cercelli, la costa è per la 4. di Sir. al Mez. 7. leghe in circa. Fra l'uno, e l'altro; cioè due leghe dal C. d'Antio, giace Admira, la dove à tempi andati era altri sì un Porto, ma hora non vi è, che poco riparo per Barche Lanne.

Monte Cercelli è un Capo alto, e for. 300, e si vede d'un Mare in forma d'Isola, laucendo la terra all'intorno molto alta: A Lora di lui poterche in una occasione ancorami in riparo de Pon. Lib., & hà sopra quattro, ò 5. Torri di guardia.

Dal Monte Cercelli à Terracina sono due leghe, e mezza: Vi si vede l'Isola formata dal sudetto Monte. A Terracina poi hà un buon Porto, ma hora è totalmente ripieno.

Da M. Cercelli à Gaeta è la costa per 2. leghe in circa. Gaeta hà una grande, e bella Baya, nella quale può sorgere quantità de Vascelli in riparo d'ogni vento, eccettato del Sir., il quale entra apertamente in terraferma.

Nell'Isola di Gaeta giace Molo, oue per avanti era un Molo, dietro al quale solensuo ormeggiarsi i Vascelli: Così si è buon acqua.

Giace Gaeta sopra una Montagna forata, quale vien chiamata il Monte della S. Trinità.

Da Gaeta fino alla parte Occidentale dell'Isola Nibbia, è la costa per la 4. di Sir. al Mez., e Mez. Sir. 9. leghe in circa.

Il territorio della provincia di Latina, assemblata politicamente il 1934, affonda le radici della sua storia nel mare, percorso da imbarcazioni dalla più remota antichità configurandosi così miti e leggende, che ancor oggi conservano intatte le loro origini.

I viaggi di Ulisse e di Enea sono gli esempi più emblematici per questo territorio, toccando gli approdi del Circeo e di Gaeta; il primo poi scomparso nell'immenso mare secondo Dante, l'altro diretto alla fondazione di Roma.

Le successive vicende del mondo romano assegnano un ruolo portuale a Terracina e a Gaeta. La costa oltre il promontorio del Circeo è ormai paludosa ed inospitale: le selve di Terracina, di Cisterna e di Nettuno configurano il territorio che avrà poi, negli anni Trenta dello scorso secolo, la bonifica delle paludi pontine e la fondazione di molteplici centri urbani tra cui Latina (già Littoria)

assumerà ruolo di livello provinciale.

In contrapposizione a questa realtà del territorio settentrionale si poneva la fascia costiera e del retroterra chiusa dal corso inferiore del Garigliano e dai Monti Aurunci, che proseguivano l'Antiappennino dei Lepini e degli Ausoni.

La storia continuerà a svolgere le sue alterne vicende su questo territorio, suddiviso tra lo Stato della Chiesa ed il Regno di Napoli; Terracina sarà lo spartiacque tra queste due istituzioni, la prima largamente votata ad un economia agricolo pastorale, l'altra ad un'economia agricolo ed industriale con forti interessi marittimi. Gaeta sarà il polo di queste realtà che verranno poi a far parte dello Stato unitario italiano.

La provincia di Latina era, pertanto, comunemente intesa come un territorio a grande vocazione agricola per le pianure Pontina e di Fondi.

Dagli anni Sessanta del Novecento il settore industriale è andato svolgendo un ruolo preminente nell'area tra Latina e Roma, a seguito degli incentivi della Cassa per il Mezzogiorno. Nella parte costiera meridionale interventi privati portarono all'insediamento di aziende petrolifera e della ceramica. In questo quadro complessivo le antiche tradizioni marinare del territorio meridionale rimanevano di tono minore,

mentre la fascia costiera da Gaeta a Torre Astura iniziava lentamente ad avere un interesse turistico con l'antica piazzaforte del Regno di Napoli, il piccolo centro di Sperlonga, il lido di Fondi, la costa da Terracina al Circeo, i lidi Sabaudia e di Latina.

In quest'ultimo trentennio l'evoluzione dell'economia provinciale ha avuto profonde trasformazioni, che si sono legate all'andamento di quella nazionale. L'agricoltura si è

specializzata ma si è ridotto lo spazio dell'utilizzazione del suolo; molteplici stabilimenti industriali sono stati chiusi nel contesto provinciale, altri si sono riconvertiti verso nuovi indirizzi.

Questa breve vicenda storico-economica ha, nel contempo, visto uno sviluppo industriale, che in passato era soltanto presente sull'arcuata costa della rada di Gaeta. Qui l'attività dei cantieri navali è presente



da oltre un millennio; da un lato continuano la loro attività, dall'altro hanno subito, nella seconda metà del sec. XIX, una crisi profonda per l'impossibilità di adeguare gli scafi dal settore del legno a quello del ferro. Così i maestri d'ascia, gli operai, i marinai imbarcati sulle flotte che avevano percorso i mari fin dall'inizio del sec. IX, sono andati ad ingrossare le correnti migratorie transoceaniche, spesso mutando le capacità lavorative. Ancor oggi questi ricordi affiorano nella memoria del luogo e ne lasciano tracce dolorose.

Il rinnovato vigore delle ultime generazioni è il nuovo indirizzo che va assumendo la provincia di Latina nel raccordo tra due secoli. La cantieristica nella rada di Gaeta ebbe una vigorosa ripresa nel dopoguerra per la totale distruzione dei natanti da pesca costiera e d'altura. Coraggiosi imprenditori, sostenuti dalla volontà di emergere, ripresero il lavoro scomparso nelle macerie e diedero così vita a diversi cantieri. Gli anni successivi, pur attraverso varie vicende, hanno permesso che queste aziende potessero continuare nella produzione e sono, nel contempo, aumentate di numero.

Il piccolo polo cantieristico di

Gaeta-Formia non è rimasto, fortunatamente, isolato perché negli anni Settanta del Novecento s'insediava a Sabaudia, un centro urbano lacuale fondato durante la bonifica pontina, un'azienda cantieristica per la nautica da diporto, che con gli anni successivi assumeva un ruolo di grande rilevanza nel contesto nazionale. In questo volume sono pubblicate le schede relative alle aziende provinciali della nautica.

A Gaeta i cantieri tradizionali, gradatamente, si sono avviati sul percorso di un'evoluzione tecnica e progettuale che ha dato luogo ad

un'industria cantieristica della nautica da diporto. Il fenomeno locale è andato moltiplicandosi tanto che oggi gli stabilimenti impegnati in questo settore di costruzione nella nostra provincia supera la trentina.

Sembra strano, ma è una realtà incontestabile, dover dire che la vocazione marittima della provincia di Latina coinvolge ormai tutta la sua costa.

C'erano una volta i bastimenti, c'erano una volta i velieri: questi erano i simboli della cantieristica nazionale, che in successione di tempo è andata mutando. In questo





indirizzo è ormai la realtà della nostra provincia, che si è volta agli yacht e che dovrà anche cimentarsi, non solo nei superyacht, ma anche nei mega e gigayacht. Queste realtà del futuro prossimo richiedono spazi maggiori, scali d'alaggio particolari, investimenti di alto livello, certezze nelle commesse nazionali ed estere. La provincia è pronta a questi nuovi obiettivi a condizione però che il vigore delle aziende venga sostenuto dalla politica degli enti dello Stato. Queste vicende, che potremmo raccontare nel prossimo quinquennio, hanno già una finestra aperta sul mare attraverso una serie di aziende che lavorano per il restauro di natanti d'epoca e che già hanno risposto con risultati sorprendenti a diverse commesse ricevute. Non va sottovalutato che la cantieristica provinciale è pronta a ricevere natanti di grosso tonnellaggio per gli interventi più impensati di cui abbiano bisogno. La professionalità delle nostre maestranze è tale da poter soddisfare gli interventi più complessi e ricercati che le navi, nell'accezione più ampia, dovessero richiedere.

L'evoluzione della nautica ha avuto, nella nostra provincia, contem-



Formia. Tra neve e mare s'incrocia la classe Laser.

poranei riflessi in avvenimenti di livello mondiale che garantiscono e sostengono la diversa componentistica delle strutture a mare.

Da anni, ormai, il raduno d'imbarcazioni d'epoca ha il suo incontro nel golfo di Gaeta dove si svolgono molteplici campionati nazionali, europei e mondiali delle diverse classi delle imbarcazioni a vela. Ma è tutta la costa vivacizzata da incontri di vele e di imbarcazioni di ogni tipo: i centri interessati da queste continue attività si collegano con le isole ponziane. In questo incantevole scenario i natanti hanno

punti di collegamento con il Circeo, Terracina (porto Badino), Sperlonga, Gaeta, Formia, Ventotene e Ponza. Alle regate in mare si affiancano quelle nel lago di Sabaudia. Sempre lo stesso lago è teatro di preparazione per il canottaggio degli allievi della Guardia di Finanza che gareggiano nei campionati italiani, europei ed olimpionici.

Alla vivace attività cantieristica da diporto si è venuta ad aggiungere, in successione di tempo, una sempre più diffusa partecipazione nell'ambito dei frequentatori del mare che ha generato diverse attività di prepa-

razione tra cui ricordiamo la Scuola Vela e di Navigazione di Sabaudia. Tra le novità è da rilevare un'attività cantieristica a Sabaudia di livello rivoluzionario perché è finalizzata alla costruzione di barche per i diversamente abili.

In questo quadro è importante rilevare che è in corso di trasformazione in un cantiere di Gaeta una barca che sarà navigata da persone diversamente abili in una prospettiva di partecipazione a gare di livello internazionale.

Sempre nelle acque del golfo di

Gaeta un'imbarcazione progettata e costruita da Roberto Buonomo ha battuto, e lo detiene ancor oggi, il Record Mondiale di Velocità, classe Offshore.

In successione di tempo si è aperta a Gaeta la Scuola Internazionale di Pilotaggio. Il modello organizzativo di riferimento del progetto è quello di alta specializzazione adottato dal Comando Navale della Guardia di Finanza, che ha proprio a Gaeta la sua Scuola Nautica e a Formia il Centro Navale Nazionale.

In conclusione, dobbiamo rilevare

che la nostra provincia è una novità ripercorrendo la sua storia e notando che due territori dalle vicende diverse, due territori dalle caratteristiche geografiche eguali si sono, nel corso dei secoli, volti con maggiore attenzione alla costa ed al mare che la bagna. Così si è rinnovata in questo scenario la vocazione primaria dell'incontro tra terra e mare per una maggiore produttività. Fondamentale è, dunque, il ruolo del privato coniugandosi con la presenza dell'ente pubblico per un'organizzazione rapida nel tempo.



*Gli Enti preposti all'organizzazione di questo volume hanno ritenuto opportuno dedicare queste pagine ad un'istituzione scolastica di antica tradizione, che ha preparato un'infinita schiera di allievi per la vita sul mare, per la possibilità di avere proficue attività nel mondo del lavoro.*

L'I.I.S.S. "G. Caboto" di Gaeta, già Istituto Tecnico Nautico, è una delle tre realtà istituzionali nel settore della formazione nautica presente nella Regione Lazio. Nella sua struttura oggi comprende, tra l'altro, oltre all'Antico Istituto Nautico, l'Istituto Professionale di Stato per le Attività marinare, volto alla formazione delle professionalità minori della marineria.

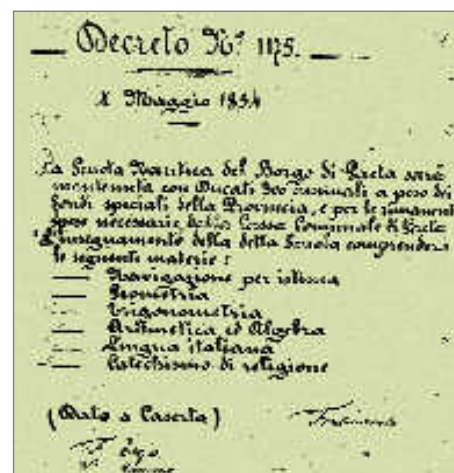
È uno dei più antichi Istituti Nautici d'Italia, che trova le sue prime radici nel lontanissimo 1841 e certezza di continuità didattica, nella formazione dei marittimi, dal 1853. Nel 1878 da Scuola Nautica viene trasformato in Istituto Tecnico Nautico. Da quasi un decennio è tra i più grandi d'Italia (con i suoi 600 allievi). Dal 1986 realizza corsi rivolti ai propri allievi, finanziati direttamente con le disponibilità economiche erogate dal Ministero

della Pubblica Istruzione, per la formazione alle professioni del settore diporto. Ad oggi risultano realizzati 1 corso all'anno dal 1986 al 1996 per il rilascio delle abilitazioni al Comando di Imbarcazioni da diporto senza limiti dalla costa. N° 2 corsi dello stesso tipo ogni anno dal 1997 al 2001. Dal 2002 vengono organizzati ogni anno 2/3 corsi da skipper, n° 2 corsi di vela orientato all'espletamento di regate, corsi di Primo soccorso su Navi Mercantili con esame finale presso le sedi della Sanità Marittima.

Nel 1994 ha contribuito direttamente alla **rielaborazione** da parte del Ministero della Pubblica Istruzione dei percorsi formativi degli **Istituti Nautici** in Italia attraverso l'elaborazione del "Progetto Nautilus".

Dal 1996 collabora con il **Ministero degli Interni** per la realizzazione di Corsi professionalizzanti per formare professionalità marittime nel corpo dei **Vigili del Fuoco**. Dal 1996 **partecipa ai Bandi Regionali** ed eroga servizi formativi sempre nell'ambito della formazione al diporto professionale.

In particolare, nel 1996 Corso per l'"Abilitazione al Comando di



Imbarcazioni da Diporto senza limiti dalla costa" per la formazione di Conduttori a Noleggio; nel 1997 Corso per l'"Abilitazione al Comando di Imbarcazioni da Diporto senza limiti dalla costa" per la formazione di Conduttori a Noleggio; nel 1998 Corso per l'"Abilitazione al Comando di Imbarcazioni da Diporto senza limiti dalla costa" per la formazione di Conduttori a Noleggio; nel 1998 – 1999, corso regionale "NAUTISUD" previsto dal "Progetto Assistito Nautilus" del M.P.I. approvato nel 1994 per la formazione dell'Ufficiale di Guardia per la Marina Mercantile; nel 1999 Progettazione dei Corsi di Formazione per il GAL – Le progettazioni



approvate dalla regione Lazio verranno in parte realizzate direttamente dall'Istituto, in parte dai Comuni aderenti al GAL.

Nel 2000 Realizzazione del corso GAL per "Abilitazione al Comando di Navi da Diporto" per conduttori al noleggio.

Nel 2001 Realizzazione del corso GAL per "Operatore Portuale"; nel 2006 Corso Regionale per "Tecnico Progettista su sistemi CAD – CAM e Applicazioni PLC" per la formazione di tecnici di progetto per l'elaborazione di lavorazioni meccaniche per la Cantieristica Nautica e per i Trasporti in genere.

Nel 2004 Attività di Ricerca per il settore pesca, commissionata e finanziata dall'Ass. all'Agricoltura, Caccia e Pesca della Regione Lazio. Argomenti della ricerca: "Caboto Pesca 1": la pesca nel Compartimento Marittimo di Gaeta, tecniche e prospettive di sviluppo per la commercializzazione del prodotto ittico; "Caboto Pesca 2": Elaborazione di un protocollo per la certificazione di qualità del prodotto ittico pescato.

Anno 2005/2006, in Collaborazione con la CCIAA di Latina sta attuando, un corso per "Maestri

d'Ascia", a sostegno di una delle più antiche professionalità della Cantieristica nautica ormai in via di estinzione.

Ha stipulato protocolli di intesa con la CCIAA di Latina, Ass.ne Cantieri Navali "Caboto" di Gaeta, C.R.I., Enti di Formazione, ecc. per l'eraogazione di percorsi di formazione per il settore nautico e cantieristico.

L'Istituto è membro del Tavolo Regionale per la "Consulta della Nautica" del Lazio. Riconosciuto

quale Ente di riferimento dalla Legge Regionale 04/2006 Art. 171 per la costituzione del Polo Formativo della Nautica; ha avviato il Progetto Pilota per la formazione, già nella fase curricolare, degli "Ufficiali di Navigazione del Diporto" previsti dal DPR 121/2005. Il corso è stato già attivato dall'A.S. 2006/07.

È da sempre un'interfaccia per tutti gli Enti e le imprese che nel territorio vogliono fare formazione nel settore marittimo, nautico e cantieristico.





Uno scorcio dell'isola di Ponza con in primo piano il porto borbonico.

## ANALISI DELL'ECONOMIA DISTRETTUALE

FABIO ULGIATI

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

Il modello distrettuale d'organizzazione del settore 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.

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.

In tal senso, si è ipotizzata l'estensione del paradigma distrettuale al settore della cantieristica navale nella provincia di Latina, 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 è fatto riferimento per la verifica ed individuazione del sistema produttivo locale si è sviluppata 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. 144/1990 e n. 317/1991 e, per la realtà laziale, con

legge regionale n. 36/2001.

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 delle imprese (pari al 50% del totale provinciale) per mezzo di un questionario strutturato, del complesso delle dinamiche relazionali presenti all'interno dell'area produttiva d'eccellenza.

Tratto saliente del distretto



Uno yacht nel mare di Gaeta. Sullo sfondo il castello inferiore.



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.

Un distretto industriale, un sistema produttivo locale, ovvero un'area laziale d'investimento nella specificità della Regione Lazio, presuppongono 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 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



Sperlonga. Sullo sfondo, Terracina (a destra), la pianura Pontina e il promontorio del Circeo.

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 specializza-

zione settoriale sufficientemente caratterizzante l'area, e l'incidenza dell'occupazione della filiera della cantieristica navale rispetto al totale dell'occupazione manifatturiera.

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.



Dall'alto di monte Giove la cuspide del Pisco Montano. In basso il porto-canale e l'abitato di Terracina, l'arcuata costa fino al promontorio del Circeo, intaccata dalla punta di porto Badino.

## LA STORIA DELLA CANTIERISTICA NAVALE

LINO SORABELLA

L'Italia costiera, con uno sviluppo di oltre 8.000 Km, ha un'infinita presenza di cantieri dalle diverse tipologie e dai diversi indirizzi. In questo quadro molte regioni italiane hanno attività cantieristiche legate alla nautica da diporto, alla nautica militare, alla nautica commerciale ed alla nautica per la pesca. In questo contesto la provincia di Latina, anche se per non pochi sarà una sorpresa, svolge in questo settore industriale un ruolo rilevante, coprendo tutti gli aspetti sopraindicati.

L'arte delle costruzioni navali, lavoro specializzato, tramandato di generazione in generazione, ha origine, in questa provincia, nel golfo di Gaeta. Infatti tra i più antichi mestieri degli abitanti del golfo si annovera la costruzione d'imbarcazioni, certamente dall'età romana, ricordando solo l'invocazione di Cicerone per il porto di Gaeta, notissimo e frequentatissimo da navi (66 a.C.).

L'attività dei cantieri si diffonderà, certamente, lungo tutta la costa interna del golfo, ma verrà a legarsi alla vita del suo centro più importante: il ruolo di Gaeta fin dall'alto Medioevo. Sono le navi bizantine che cominciano a frequentare la falcatura costiera di questo tratto di mare, individuando in Gaeta il centro di più sicuro ancoraggio e di collegamento con Roma per via terrestre. La presenza di navi del Mar di Levante introdurrà una tradizione marinara per i traffici successivi e darà, nel contempo, la possibilità di attività cantieristiche strettamente collegate. Le aree costiere, a nord e a sud di Gaeta non davano la possibilità di approdi per la morfologia e per la presenza di aree paludose.

Terracina, a parte la ridotta presenza portuale in età classica, non ha mostrato nel corso dei secoli successivi alcun interesse, portuale persistendo il centro urbano in posizione elevata.





Il più antico ricordo di un'attività legata alla cantieristica navale l'abbiamo nel testamento del duca di Gaeta Docibile II (*Codex Diplomaticus Cajetanus*, I, Montecassino 1888, a. 954): "... tota ipsa terra, in qua sedent ipsi carpentarii ante ecclesia Salvatoris ...". Tale luogo è identificabile con lo spazio tra il palazzo Vescovile e l'altro dei Caetani di Castelmola. Si poneva, così, al di fuori del tratto di mura erette da Giovanni I, patrizio imperiale (anni 915 – 933), nei pressi del lido del mare, molto più arretrato rispetto all'attuale. Pur mancando altri documenti che attestano un'attività cantieristica a Gaeta nel periodo ducale, è altresì rilevante il fatto che una flotta gaetana è documentata fin dall'812, come partecipante, insieme alle navi di Amalfi e della flotta di Costantinopoli, alla battaglia di

Lampedusa contro una flotta saracena. Ancor più importante fu il ruolo che svolsero i gaetani, insieme ai napoletani e agli amalfitani, nella vittoriosa battaglia navale di Ostia sempre contro i saraceni (849).

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

La navigazione commerciale, che scaturiva dalla posizione costiera del centro tirrenico, aveva i suoi svantaggi legati alle avversità del mare, agli incendi e alla pirateria, ma aveva una serie di vantaggi per l'elevata quantità di merci trasportabili,

per la velocità di trasferimento e per la mancanza di balzelli e dazi nei territori stranieri; inoltre la varietà di tipologia delle imbarcazioni permetteva una scelta in base alle merci da trasportare. Questi aspetti sono, certamente, una parte delle motivazioni per cui nel golfo di Gaeta vi fu uno sviluppo della cantieristica legata ad una serie di merci da esportare: grano, olio, vino e lana.

I primi documenti relativi al commercio marittimo li rintracciamo nel già citato *Codex Cajetanus*: nella raccolta di atti medievali risultano due pergamene (n. 123 – 124) del 9 aprile 1012 che dimostrano una linea di navigazione con il mar di Levante ad opera di imbarcazioni gaetane.

In un altro documento del *Codex* (n. 311, a. 1127) il duca di Gaeta Riccardo III dona, gratuitamente, ai consoli e al popolo il palazzo della



Formia. Il porto romano del promontorio di Gianola.



curia ducale, nonché gli scali sul mare (*scavia*).

Intorno alla metà del XII secolo il geografo arabo Al Idrisi rilevava che Gaeta aveva un buon porto e vi si costruivano navi grandi e piccole. Si noti che il geografo tendeva, non di rado, ad ampliare i suoi pensieri, ma resta assodato che le considerazioni in proposito non fossero lontane dalla realtà.

Da molteplici documenti delle età normanna, sveva ed angioina risultano imbarcazioni costruite a Gaeta: ad esempio, il giovane sovrano Federico II di Svevia per il suo trasferimento da Palermo a Roma utilizzò, nel 1211, galee gaetane. Dai Registri della Cancelleria Angioina risulta che, tra il 1283 e il 1284, furono costruite in Gaeta 30 galee per partecipare alla difesa del regno contro le navi siculo-aragonesi.

Anche Carlo II d'Angiò commissionò, con urgenza, una serie d'imbarcazioni ai maestri carpentieri gaetani, specificando di lavorare sia di giorno che di notte.

Considerando che l'attività commerciale di Gaeta era più rilevante rispetto ad una cantieristica d'interesse militare, ne deriva che gli

stessi stabilimenti erano volti più alla costruzione di navi per i traffici marittimi.

Tra il 1388 e il 1411 è certa l'esistenza di una flotta gaetana, di ben 37 unità, dedita ai traffici marittimi; una di queste era impiegata per il commercio con il Mar del Nord.

Il re Ladislao di Durazzo fu riconoscente a Gaeta per le spese sostenute dai suoi cittadini, dovendosi armare alcune regie galee. In due pergamene dell'Archivio Storico Comunale di Gaeta (25 luglio 1388 e 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 un mercante, 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 ghalé' per questa Singnoria a guereggiare: le quatro di qua e quatro di Cecilia ...*

Il 3 (5?) dicembre 1398 Benedetto Bardi, un importante operatore commerciale fiorentino (la famiglia dei Bardi è quella che operava anche a Napoli con un istituto bancario al tempo di Boccaccio), da Gaeta scrive a Francesco di Marcho e Mano



delghi Algli: ... *la nave di Gaeloto Larcharo giuse a di 4 e con l'albero ispezato, a gran pericolo è stata di perdersi: lodato Idio l'à fata salva.*

Interessante è che Amalfi, perduto il tratto costiero per un maremoto (1343), si affidò, per alcune piccole imbarcazioni, alla manodopera gaetana, come risulta da un documento dell'Archivio di Stato di Salerno (8 giugno 1454).

Il 13 agosto 1458 venne 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 Pergamente della Università o Comune di Gaeta [1187-1704]*, n. LXXXVI). Furono purtroppo le successive vicende militari di Gaeta a modificare il suo indirizzo urbano, crescendo fortemente la struttura difensiva che, con gli spagnoli, chiuse in una piazzaforte l'area tra monte Orlando e l'estrema punta della penisola.

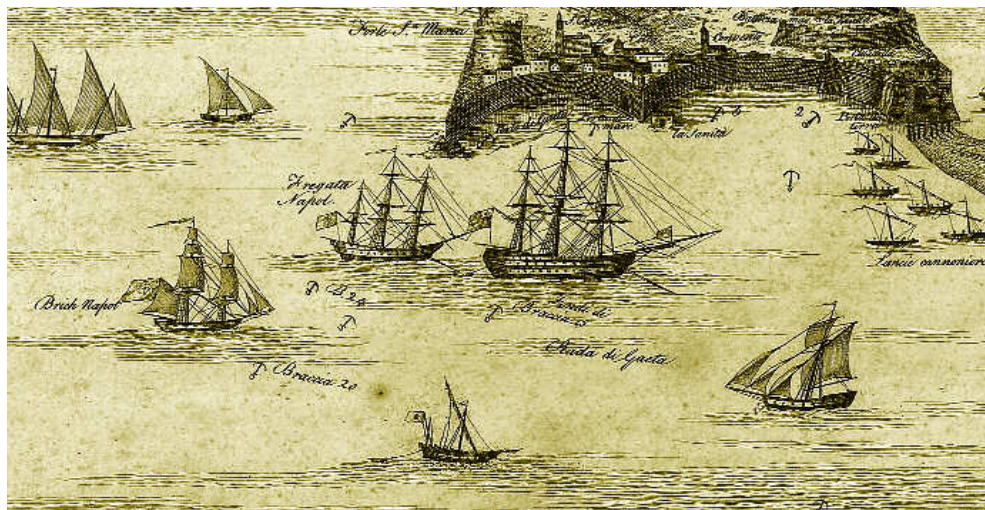
Al cospetto di questa nuova realtà, Gaeta, da centro marittimo e commerciale, si trasformò in una piazzaforte abitata. Gli stessi cantieri dovettero trasferire i loro spazi per la costruzione delle imbarcazioni: il tratto che oggi corrisponde alla costa tra Punta dello Stendardo e la batteria Favorita viene abbandonato dai

cantieri che spostarono la loro attività nel Borgo, nel tratto che oggi possiamo definire tra le piazze della Libertà e Mare all'Arco.

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 ingraddari in aliqua parte uiae, seu platea à porta ferrea citra ...* Evidentemente qualche naviglio veniva ancora impostato all'interno dei bastioni; successivamente, per il varo, bisognava aprire una breccia nelle mura con conseguente indebolimento delle fortificazioni.

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.

Alcune di queste imbarcazioni riproducono certamente, 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







Una veduta prospettica di Gaeta (sec. XVII).



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 questi tipi d'imbarcazioni erano utilizzate fino all'ultimo conflitto mondiale, per le rotte con le isole Ponziane e Partenopee e con gli approdi prossimi a Pozzuoli.

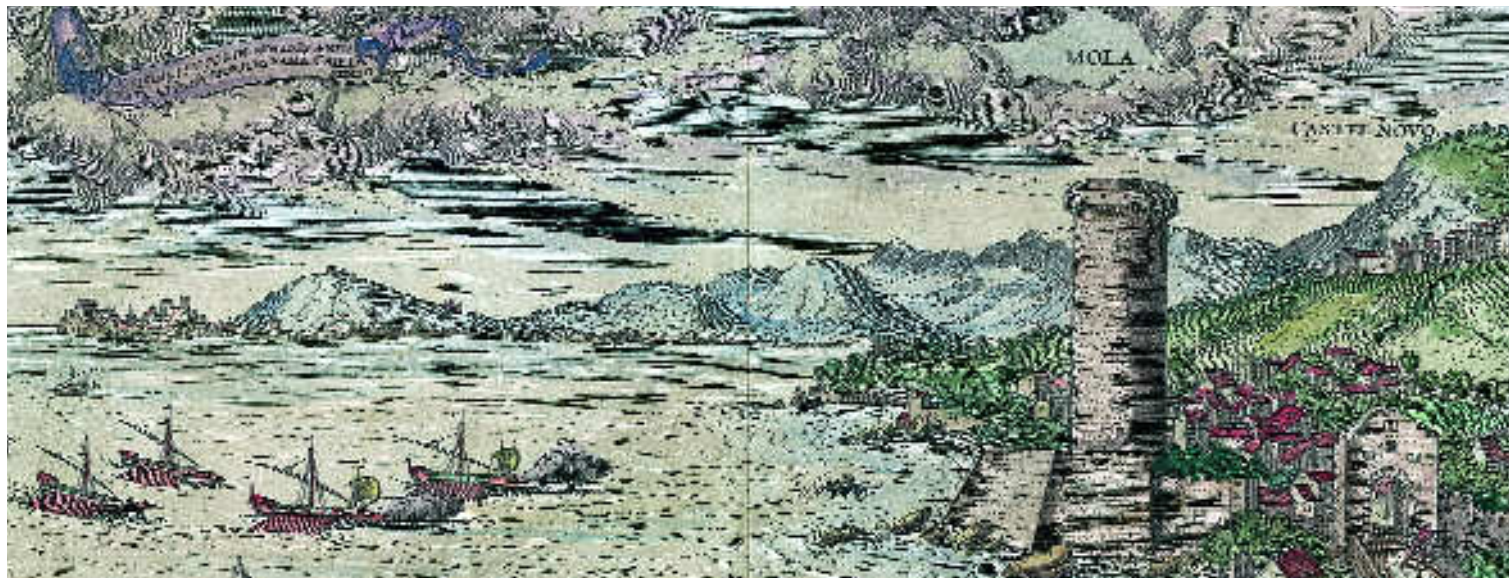
Tra gli atti dei notai gaetani Orazio Frasca e Zenobio Polito, A. De Santis ha rintracciato un documento del 30 maggio 1611 in cui risulta che *mastro Giuseppe e Nicola Scalesse, padre e*

*figlio, ... sottoscrivono con Marco Adorma, dell'Arco* [rione sulla costa nel Borgo di Gaeta] una 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'apri-mento 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 rovere.* 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.

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 De Santis trovò, nell'Archivio Capitolare della Curia Arcivescovile di Gaeta, un atto del notaio Francesco Buosso (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 miglior 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 covertò 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.

Da un documento dell'Archivio di Stato di Vienna (4 novembre 1727) si evince che Gaeta e il suo Borgo avevano 183 padroni di barche da pesca, 799 marinai pescatori, 14 padroni di tartane e 169 marinai di tartane (occupati in 14 imbarcazioni), un gozzo grande per il commercio; a Castellone e Mola (oggi Formia) si registravano 18 padroni di tartane con 95 marinai, 18 barconi per il traffico; a Sperlonga avevamo 12 padroni di barche da pesca e 78 marinai pescatori occupati su 7 barche.

Il litorale dell'attuale provincia di Latina in quella data era del tutto desolato per la presenza della palude

pontina e l'importuosità aggravata dagli apporti fluviali.

Sempre un atto notarile ci permette di documentare in Gaeta la prima istituzione di reciproca assistenza tra gente di mare. Il 28 giugno 1722, presso il notaio Felice Antonio Farina, si riuniscono 39 soci per fondare un ente assistenziale: *Santissima Vergine della Consolazione e delle Anime sante del Purgatorio*. Tra gli scopi del sodalizio erano il pagamento del riscatto dei soci catturati dai Berberi delle coste africane del Mediterraneo e la dote alle ragazze in difficoltà, parenti dei soci. Nel tempo l'associazione crebbe d'importanza e fu denominata *Pio Monte dei Marini*. Dopo l'Unità d'Italia (8 maggio 1862) venne fondata, nel borgo di Gaeta, una







J. Ph. Hackert, *Il porto di Gaeta*, 1789.

società che assicurava i bastimenti. Il nuovo ente nacque come società tra 19 armatori per l'assistenza in caso di infortuni in mare e contro vari rischi (saccheggi, rappresaglie, guerra, ...). Gli accordi per il successivo triennio prevedevano 25 velieri assicurati. Nei decenni successivi i soci raddoppiarono e le imbarcazioni coinvolte quadruplicarono. Purtroppo la crisi che si risconterà alla fine dell'800 per il mancato adeguamento del naviglio allo sviluppo navale, porterà allo scioglimento dell'ente nel 1896. Resta valida la testimonianza di queste organizzazioni assistenziali che univano in una sola famiglia la gente di mare a Gaeta.

La storia dei cantieri fuori le mura ha subito trasformazioni, più o meno evidenti successivamente: alla metà del XIX secolo Ferdinando II fece costruire il primo lungomare della città, poi chiamato Corso Attico, con il conseguente allontanamento, dal primitivo lido del mare, delle attività cantieristiche.

Il continuo sviluppo della marineria a vela e l'aumento progressivo dei traffici marittimi, spinsero gli armatori del golfo di Gaeta a varare imbarcazioni sempre più imponenti. Il sistema produttivo era basato su

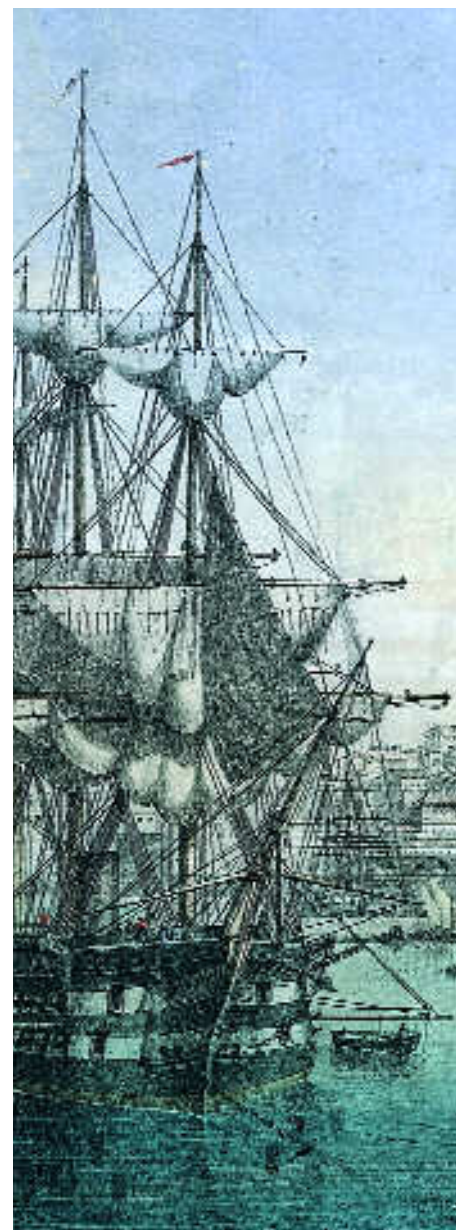
varie figure professionali: carpentieri e maestri d'ascia per la struttura; fabbri e falegnami per le rifiniture e gli accessori; velai, cordai e bozzellai per le vele; scultori e intagliatori per le decorazioni. La tipologia delle imbarcazioni realizzate era enormemente variabile in funzione delle commesse: si andava dal piccolo gozzo ai monumentali velieri.

Fondamentali per questo tipo di artigianato erano i maestri d'ascia, che con un sapere antico riuscivano a tirar fuori dai tronchi tutti gli elementi necessari per la costruzione di un'imbarcazione.

Inoltre veniva posto in essere sotto bordo un sistema di conservazione di cibi e di spazi per i materiali delle eventuali riparazioni nautiche.

Tutto questo processo di specializzazione e perfezionamenti ha portato una crescita positiva della cantieristica a Gaeta fino a poco dopo la metà del XIX secolo, tanto che a quell'epoca si avevano due flotte di armatori gaetani: i fratelli Matarazzo e Leboffe.

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 godevano, trovano facile impiego anche su imbarcazioni di altri Compartimenti marittimi.

Il naviglio di Gaeta raggiungeva, 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 erano 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 sì che, oltre ad armare le imbarcazioni, in loco vengano formati i comandanti di lungo corso e i macchinisti navali attraverso l'opera 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. Inoltre il naviglio viene impiegato per approvvigionare l'Italia e

l'Europa di pelli, cuoio, cereali del Sud America, prodotti tipici dell'America Centrale e legnami dal Messico; nel percorso di andata di questi viaggi si trasportavano 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 l'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 occorre 800.000 lire, spesa che il comune non avrebbe potuto sostenere da solo, però per dare nuovo slancio all'economia locale, si sarebbe impegnato a ricercare fondi statali e provinciali, attraverso la realizzazione 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”.

A testimonianza della presenza in tutti i mari delle imbarcazioni di Gaeta, è certo che il Brigantino a Palo Rosa Madre degli armatori Leboffe, il 28 dicembre 1877 si trovava al largo della costa peruviana, insieme con altri 22 velieri liguri. Le aride isole al largo del Perù erano comunemente note per i loro depositi di concime naturale: il

guano accumulatosi per secoli. Il prezioso fertilizzante, a fronte di un viaggio duro, pericoloso e lungo portava grossi vantaggi all'armatore. Tristemente famosi sono i naufragi in particolare intorno a Capo Horn, dovuti alle enormi onde e ai violenti uragani; snervanti erano le attese per il turno all'ancora visto che le isole erano prive di porti e di ripari, inoltre in caso di marosi l'operazione di carico attraverso le lance veniva sospesa: emblematico il caso di un'imbarcazione ligure che impiegò 9 mesi per effettuare l'imbarco di guano. È significativo che le imbar-



Gaeta. Uno scorcio del centro storico con natanti in primo piano.



Le flotte mercantili Matarazzo e Leboffe costruite nei cantieri di Gaeta.

cazioni di Gaeta in tali viaggi non abbiano avuto quasi mai danni: certamente merito della cantieristica locale e della specializzazione degli equipaggi.

Per qualche altro anno continuerà 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 entrò in una crisi irreversibile per chiudersi definitivamente: l'attività non ebbe seguito a livello imprenditoriale perché vennero meno i sostegni finanziari per adeguare la struttura alle costruzioni in ferro e a motore che, gradatamente ormai, sostituivano la navigazione a vela. Questa crisi è continuato a durare anche 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.

Il periodo della seconda guerra mondiale, tra il settembre 1943 e maggio 1944, comportò la distruzione totale delle strutture cantieristiche da parte dell'esercito tedesco.

La ricostruzione successiva vide impegnate fortemente le maestranze locali perché la richiesta di un nuovo naviglio si legava alla totale distruzione della flotta peschereccia nonché delle imbarcazioni della pesca sottocosta.

Negli anni tra il 1945 ed il 1948 nei cantieri di Gaeta (Orlando Castellano, Gallinaro, Colozzo) furono costruiti diversi bastimenti

per portare gli Ebrei in Palestina, che nel corso delle notti giungevano furtivamente a Gaeta.

Con la costruzione del lungomare Caboto, alla fine degli anni Cinquanta del secolo scorso, i cantieri di Gaeta ebbero un altro spostamento lasciando il sito che occupavano da molti secoli; si trasferirono nell'area che ancor oggi conservano.

L'attuale Piazza E. Mazzoccolo, separata dai cantieri dall'attuale Via G. Buonuomo, già Corso Attico, era utilizzata per un primo deposito dei legnami da cui prese il nome di Piazza Cantiere, invece il legname per il cantiere Orlando Castellano era depositato nello spazio antistante il Viale dei Platani tra via Firenze e l'inizio del Palazzo Comunale.





La costruzione di un'imbarcazione comportava notevoli tipologie di legnami: secondo una tradizione millenaria si usava la quercia per il fasciame, il larice per l'ossatura longitudinale, l'abete o l'olmo per i banchi di voga, il pioppo per le paratie interne, i ponti e le scale, il faggio per i remi, il noce per le pulegge e le opere di poppa, l'abete per gli alberi.

Oltre che nel golfo di Gaeta, nel secondo dopoguerra, si sviluppa a Sabaudia un altro centro cantieristico. Nel 1960 vi si trasferiscono i cantieri Posillipo, successivamente passati nel 1993 a Gianfranco Rizzardi, il quale

aveva iniziato con una piccola officina nel porto di San Felice Circeo, passando poi al rimessaggio ed alle costruzioni nautiche. Negli anni Ottanta vi è la crescita e il consolidamento del cantiere. Il gruppo Rizzardi era ancora destinato a svilupparsi: recente è l'acquisizione del cantiere Italcraft, fondato nel 1956 a Gaeta dai Sonnino Sorisio e, come per il Posillipo, apportatori di punti di forza aziendali attraverso imbarcazioni esclusive, tecnologicamente avanzate, sempre più grandi e lussuose. Oggi il gruppo "InRizzardi" è sinonimo di grossa imprenditoria a livello nazionale e internazionale, che con il

passare degli anni ha acquisito altri grandi spazi sulla costa tra Fiumicino e Gaeta.

A Formia il primo cantiere viene impiantato nel 1924 da Paolo Simeone, originario di Gaeta. La sua attività inizia alla marina di Castellone dove ancor oggi è presente. Quest'azienda era ed è volta unicamente per la costruzione di piccole barche da pesca. In seguito la cantieristica a Formia si volse anche alla costruzione di barche per la nautica, mentre veniva 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, per l'apertura del Porto Canale pontificio, però non ha una valenza storica considerando che resta sempre legata all'attività della piccola pesca e quindi le aziende hanno orientato le loro maestranze alla riparazione e tenuta dei natanti.

Di recente, in Provincia di Latina, la richiesta di manodopera specializzata, nell'ambito soprattutto della manutenzione delle imbarcazioni storiche e degli yacht di altura, ha portato diverse aziende locali a qualificare i propri interventi.



L'imbarcazione Italia dopo il restauro in un cantiere di Gaeta (2006).



Formia. Il porto con sullo sfondo la torre di Mola.



Nel contempo alcuni cantieri hanno orientato la loro attività nel settore della nautica da diporto con la costruzione di yacht 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 che ha richiamato anche compratori esteri.

Nei mesi scorsi 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 di mercato, ha scelto un'impresa di Gaeta per affidare la sua preziosa imbarcazione in mani sapienti, forti di una tradizione millenaria.

Per testimoniare la diffusione e continuità di tipiche barche gaetane in altri mari, costruite nel passato, portiamo l'esempio delle attuali imbarcazioni croate, denominate *Gajeta Falkusa* (= *falcata*).

Lo scafo, molto largo e con poppa a cuneo, presenta bordi bassi per mantenere la massima stabilità, la barca, stretta e allungata, aveva la possibilità di alzare con apposite assicelle i bordi per aumentare la capacità di carico. Secondo fonti croate questa barca da pesca, tradizionale della comunità di Komiza sull'isola di Vis (già Lissa), ha origini che si perdono nella notte dei tempi. Infatti da secoli e fino alla metà del '900 pescatori di Gaeta, alla ricerca di nuove zone di pesca e di nuovi mercati, navigavano con piccole imbarcazioni a remi e vela latina

verso l'Adriatico sino a Venezia. Per questo tipo di navigli i maestri d'ascia di Gaeta dovettero rinforzare gli scafi tradizionali in funzione di una navigazione con carico pesante: il bordo era più alto e i remi più lunghi proprio come le barche dell'isola di Vis. Considerata la singolarità della barca e la persistenza sia del modello che del nome, anche dopo tanti anni della presenza in questa isola e degli sconvolgimenti politici che hanno attraversato la ex Jugoslavia, si ritiene opportuno riprodurre un disegno della *Gajeta Falkusa*.



*VARO DI PESCHERECCIO*

Te accolga il flutto, che azzurro palpita,  
lambendo il lido con ansar ritmico,  
dell'ora solenne in attesa,  
fra i voti benigni dei presenti.

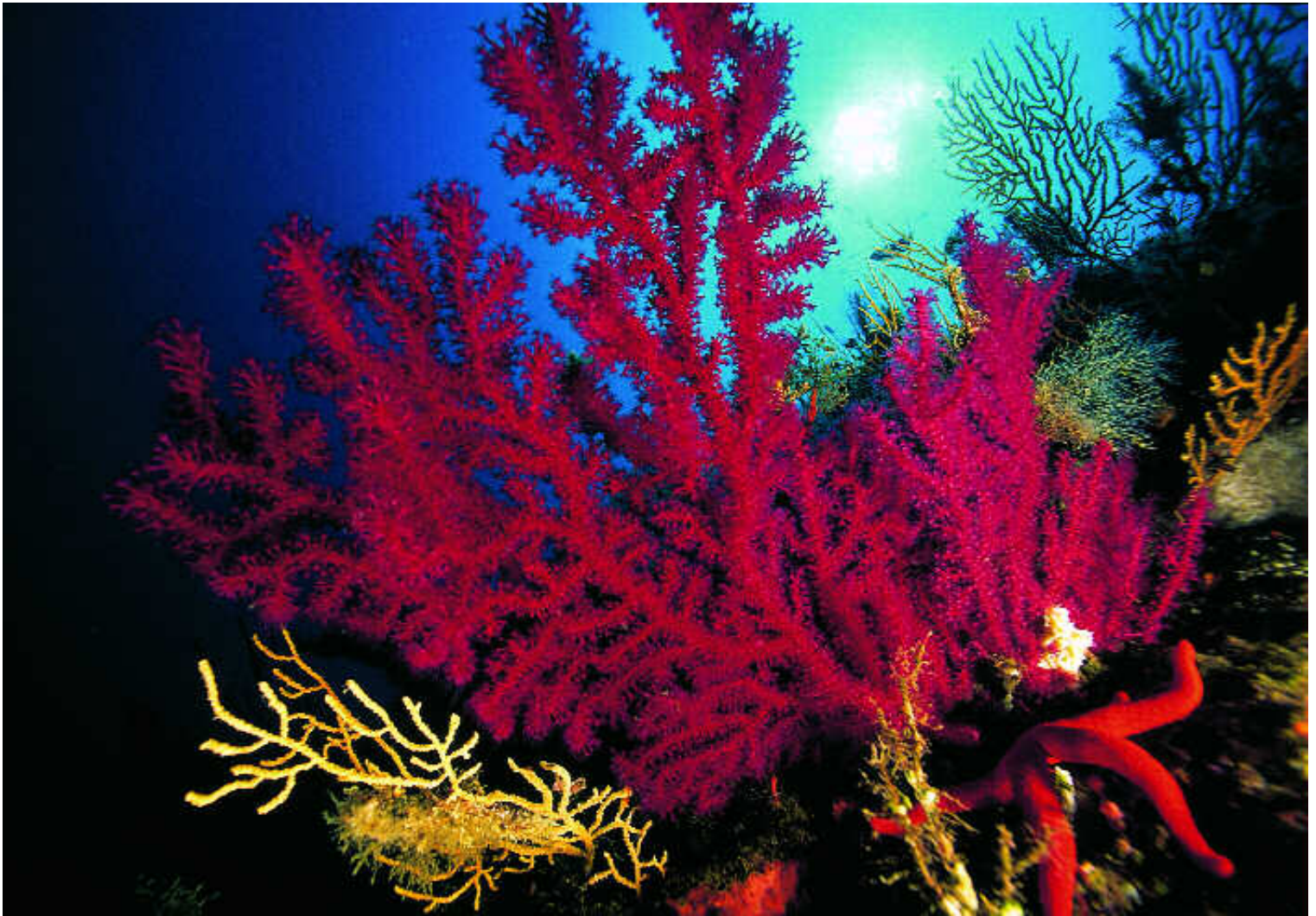
Passa nel cielo d'autunno fulgido  
delle campane l'onda festevole,  
e Dio sulla barca propizio  
invoca nel rito il sacerdote.

Rotti i sostegni, ecco sulle acque  
Placido e grave lo scafo scivola,  
l'accoglie benevolo il mare,  
rifiorendo di candidi spruzzi.

Salvatore Buonomo, *Varo di peschereccio*  
(1945), in *Gaeta e dintorni*, Vol. III,  
Gaeta, 1991, p. 189.



Gaeta. Momenti del varo di due natanti per la pesca.



*Paramuricea clavata*.



IL SISTEMA PRODUTTIVO LOCALE  
ANALISI DI UN CONTESTO PROVINCIALE:  
METODOLOGIA D'INDAGINE PER L'INDIVIDUAZIONE  
DI UN SISTEMA PRODUTTIVO D'ECCELLENZA

FABIO ULGIATI

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. Tale teoria sembrerebbe ben rappresentare quello che ha contradd-



G. A. Rizzi Zannoni, *Atlante geografico del Regno di Napoli*, 1804, tavola n. 9 (particolare).  
Questa rappresentazione cartografica ci permette di leggere il territorio di gran parte della provincia di Latina.

distinto lo sviluppo economico della provincia di Latina.

La provincia, 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 altre 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.

La fase è indotta e guidata dall'intervento straordinario della Cassa del Mezzogiorno, non in conseguenza di una 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.

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 *yacht*.

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 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 a loro volta del 26%.

Il fatturato totale relativo alle unità da diporto, comprensivo del



Gaeta. La Base Nautica "Flavio Gioia". Sullo sfondo Formia e la cordigliera degli Aurunci.



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.

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 comparto 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



Terracina. Porto Badino con imbarcazioni ancorate ai lati del canale.



unità da diporto prodotte in Italia. Pertanto, il contributo che la nautica fornisce al Pil nazionale se da una parte deve essere depurato di tali sovrapposizioni dall'altra deve necessariamente tener conto del valore aggiunto creato dalla rete di distribuzione, necessario alla consegna del prodotto finito al mercato.

Ebbene, per l'anno 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.

In termini di distribuzione territo-

riale, 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 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.

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

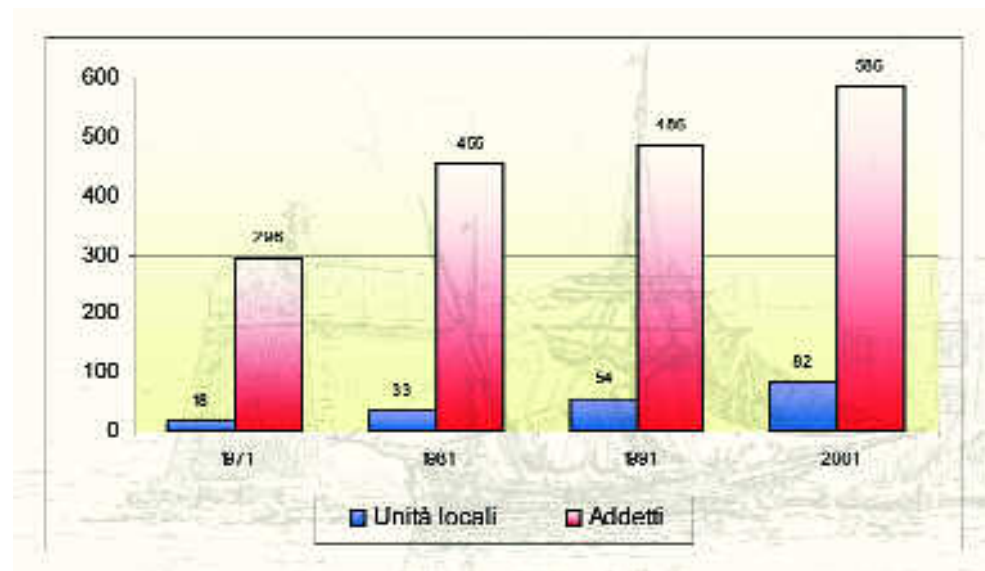


Grafico n. 1 – La genesi della cantieristica navale provinciale

allo stato attuale dei bisogni del tessuto economico, ne hanno comunque permesso la genesi.

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

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

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

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

1971, come mostrato nel grafico n. 1, 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%.

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 in provincia di Latina sono 179 di cui attive 137.

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

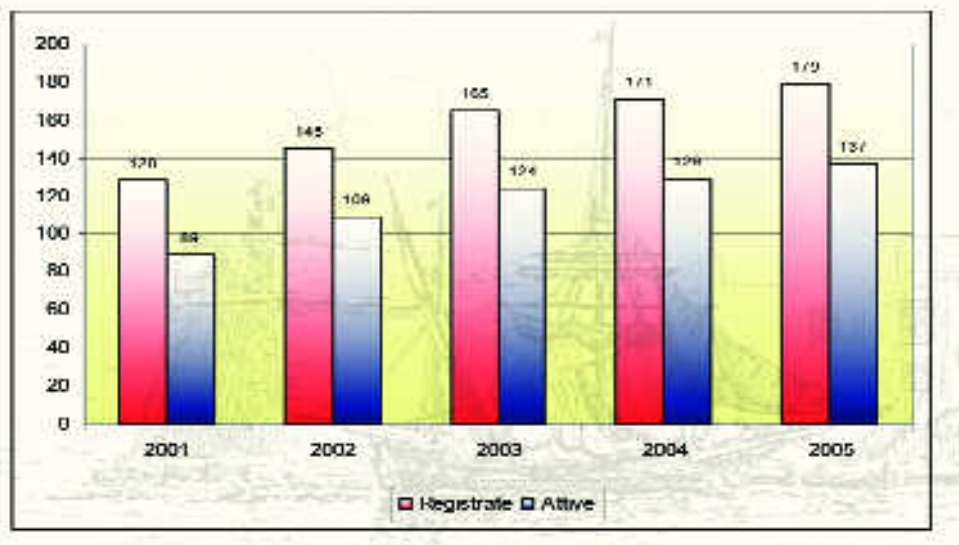


Grafico n. 2 – Lo sviluppo della cantieristica navale provinciale

aree, il territorio provinciale.

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.

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.

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.

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 nel grafico n. 3, relativi allo studio della forma giuridica caratterizzante il comparto.

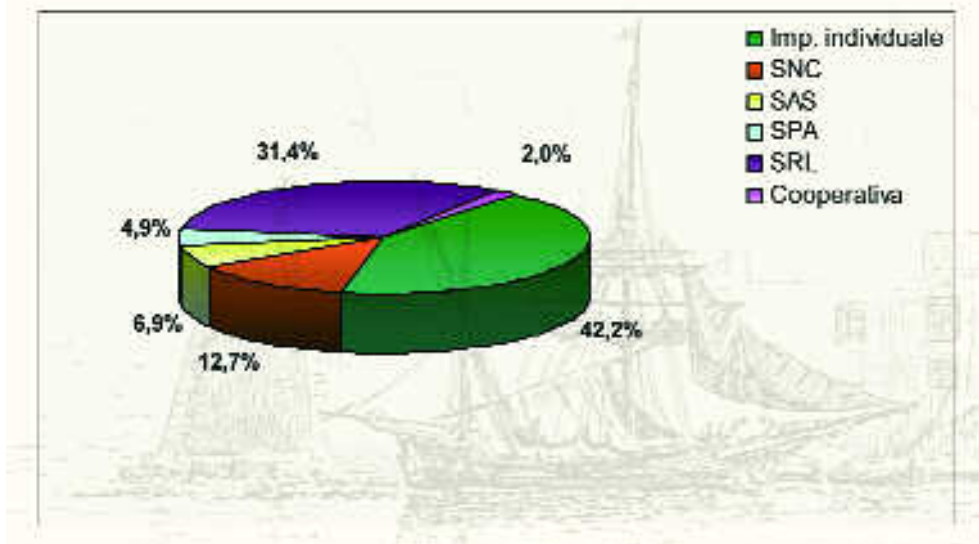


Grafico n. 3 – La forma giuridica della cantieristica navale provinciale





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.

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 riportare 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. 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. 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. 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

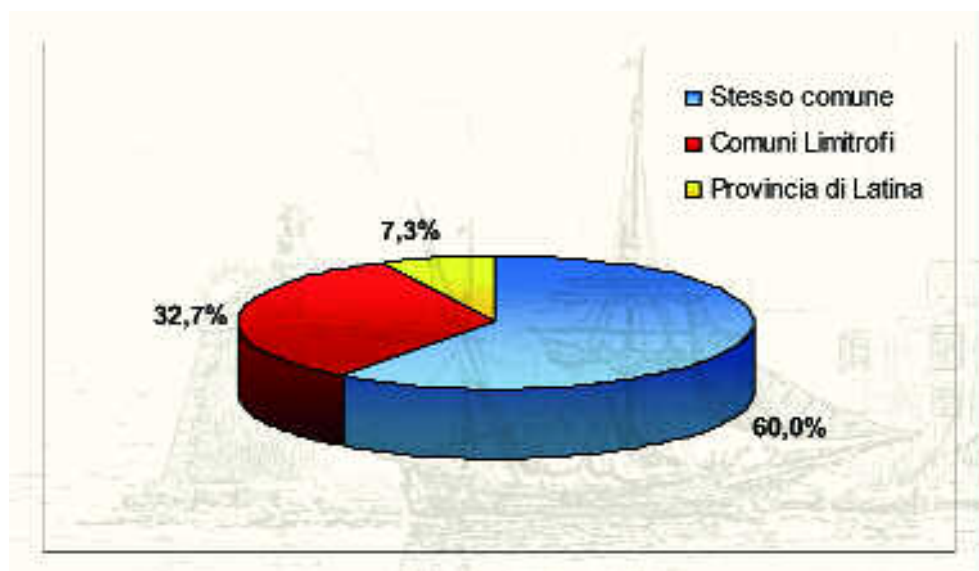


Grafico n. 4 – Residenza della forza lavoro nelle imprese della cantieristica navale

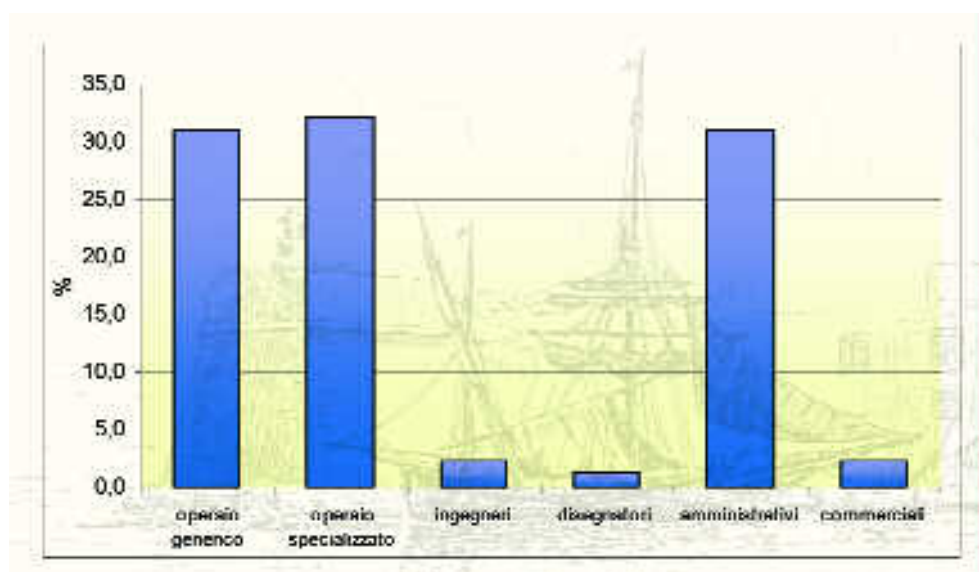


Grafico n. 5 – Le figure professionali della cantieristica navale

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.

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

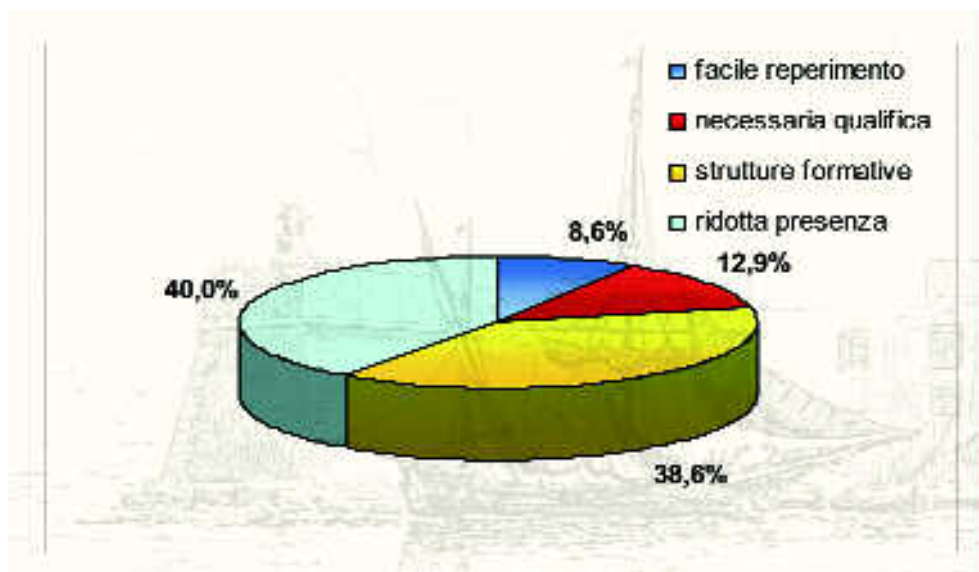


Grafico n. 6 – Facilità di reperimento delle risorse umane

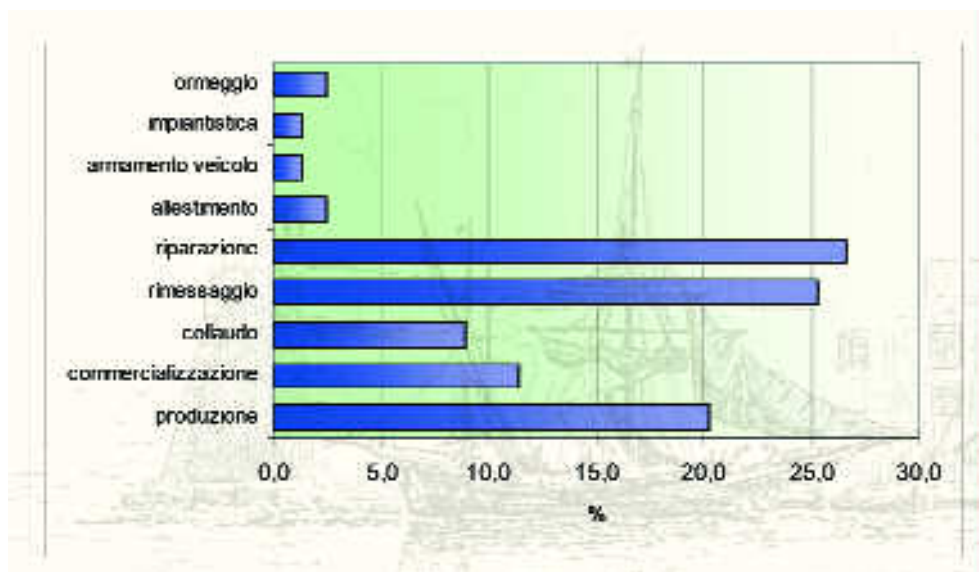


Grafico n. 7 – Confini verticali e orizzontali della cantieristica navale



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

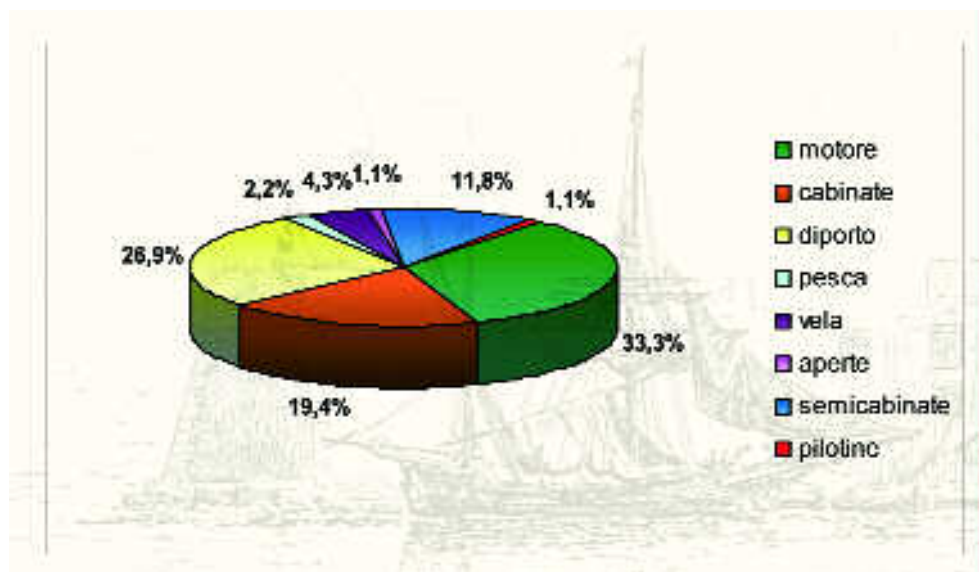


Grafico n. 8 – La tipologia di natanti ed imbarcazioni del Made in Latina

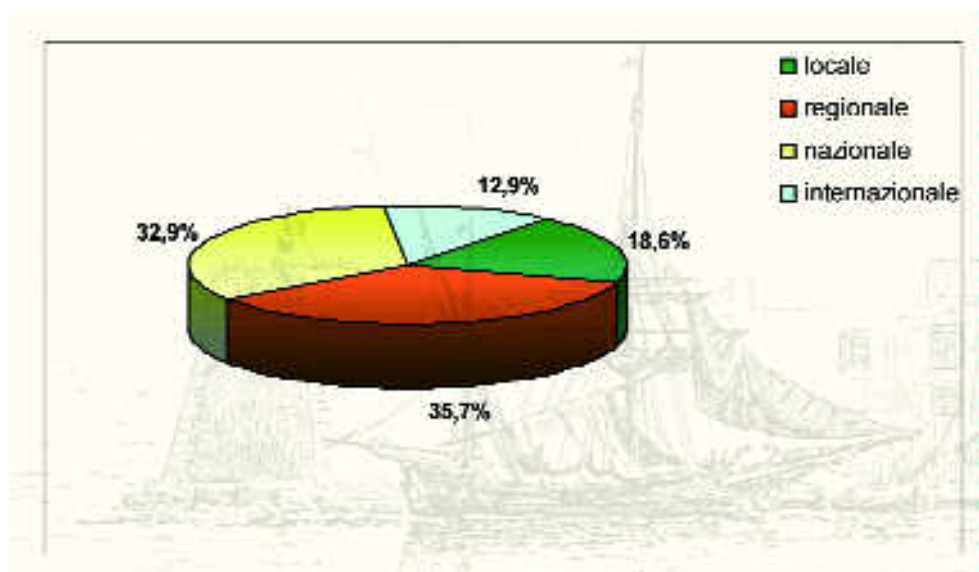


Grafico n. 9 – L'estensione del mercato servito

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 dai grafici n. 7 e 8, 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.

Dall'incrocio del dato degli addetti con quello del fatturato emerge, come facile supporre, la preponderanza (quasi il 90% dei

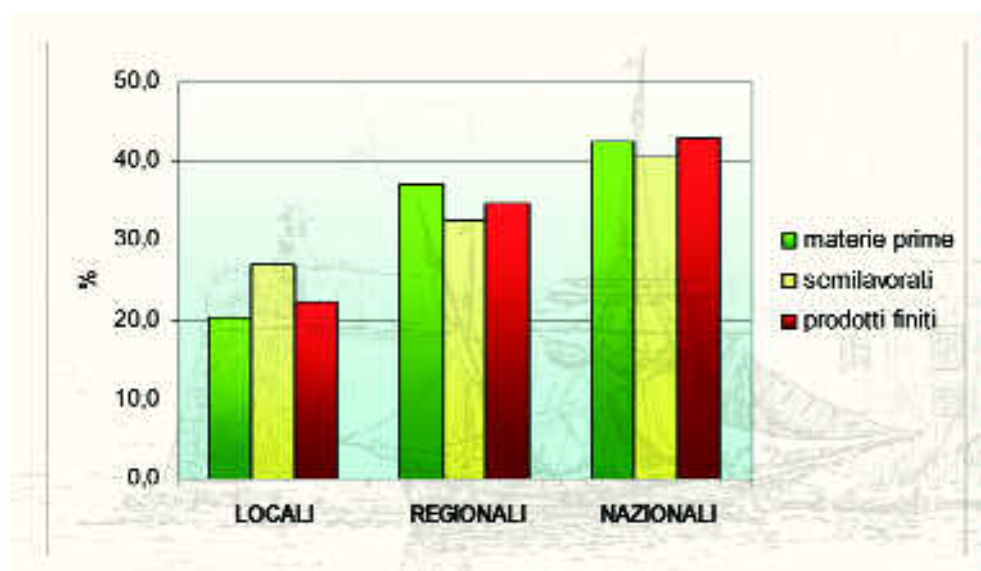


Grafico n. 10 – Il mercato di approvvigionamento

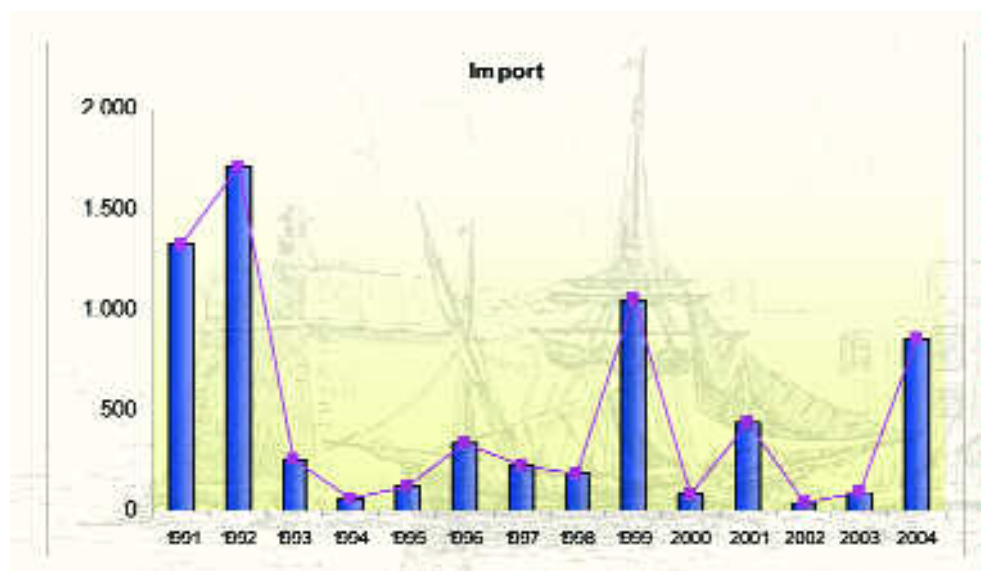


Grafico n. 11 – Import della cantieristica provinciale. Dati in migliaia di euro, 1991-2004.

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.

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 contenuti nel grafico n. 4, 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.

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.

Come precedentemente anti-

pato, 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 del grafico n. 5, 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 aggravii di costi produttivi e l’impossibilità di una crescita professionale della forza lavoro interna.

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, 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

Tra le cause che più delle altre minano il reperimento delle figure specializzate, 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).

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.



Un pescatore di Ventotene.

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.

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.

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 rappresentativo con un'imbarcazione da diporto, motorizzata e di tipo cabinato.

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.

Dall'analisi delle rilevazioni effettuate, appare quanto mai significa-

tivo lo sforzo economico per l'innovazione sostenuto, nel caso specifico, da oltre il 60% delle imprese.

L'investimento aziendale in innovazione, stante sempre i risultati dell'indagine, appare condotto 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, mentre nel restante 37% dei casi a professionisti e consulenti esterni.

Nonostante le attività di innova-

zione 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.

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



Imbarcazione della Guardia di Finanza in un'esercitazione navale. Gran parte delle unità delle istituzioni militari sono costruite nei cantieri di Gaeta.



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 l'esclusiva capacità di posizionamento sui mercati internazionali dei cantieri di maggiore prestigio, guida del comparto, produttori di *motoryachts*, 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.

Per il mercato di approvvigionamento, ad esclusione dei casi limite delle grandi realtà produttive che ricorrono anche ai mercati internazionali, prevale il riferimento al

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

Tab. n. 1 – Interventi a supporto della cantieristica navale, in ordine di importanza

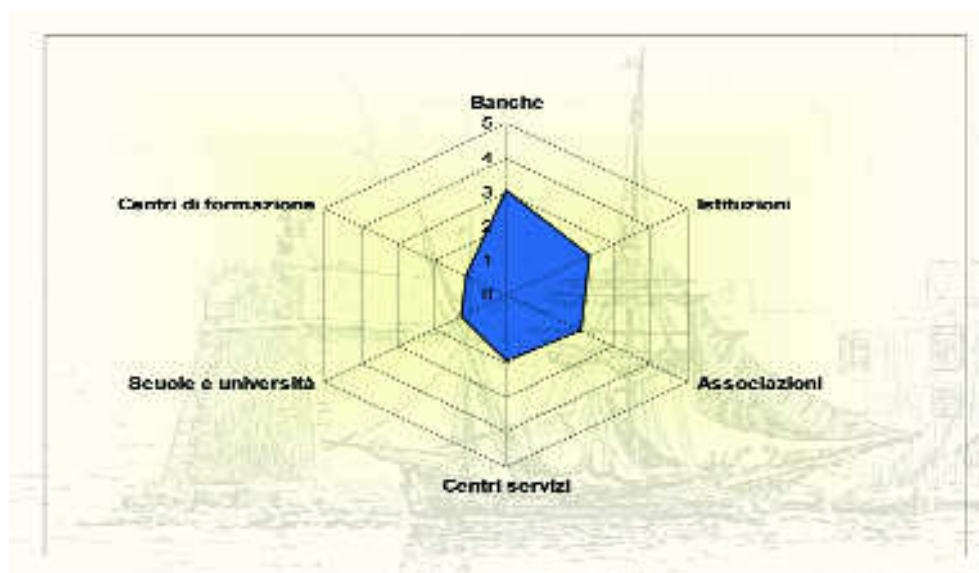


Grafico n. 12 – La valutazione dei rapporti con il territorio. Scala da 1 a 5

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.

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.

Per il flusso dell'*import*, stante i dati riportati nel grafico n. 11, 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.

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 in circa 10 milioni di euro.

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).

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



Varo dell'imbarcazione a vela "Roma", allestita a Gaeta. E' stata vincitrice nel 2005 e nel 2006 del titolo mondiale nella categoria Maxi Cruising.

*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, 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

realità 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.

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* 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-economi-



Barche all'approdo nel porto nuovo dell'isola di Ventotene.

che 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 migliori 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.

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 concepite 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



Stella marina.



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, rientrando, comunque, nelle più generali politiche di marketing territoriale (si fa riferimento, in particolar modo, alla promozione del turismo nautico in ambito provinciale).

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, si evince come le imprese locali si relazionino quasi esclusivamente 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 assetto 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. Tale ultimo aspetto, purtroppo, verificato nel contesto

dell'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.



Ponza. Imbarcazioni nella rada di Le Forna.

## Le aziende della produzione cantieristica



Una veduta di un cantiere navale alla fine del '700.

I dati riportati nelle singole schede dei cantieri sono stati forniti dalle rispettive aziende





La 3F S.r.l. nasce nel Giugno 1998, dalla trasformazione in società della ditta individuale Pelliccia Valerio Fiberglass, attiva nel settore dal 1985. L'Azienda si inserisce nella categoria dei cosiddetti "terzisti" con produzioni per l'industria nautica, che va dai modelli di legno, realizzazione stampi, produzione di serie di imbarcazioni in vetroresina fino alla fase del preallestimento. Punto di forza aziendale è l'esperienza di oltre quindici anni delle maestranze, affiancate da giovani che dovranno ulteriormente sviluppare la cultura delle costruzioni navali. Le produzioni della 3F si rivolgono principalmente ad AZIMUT, leader mondiale nel segmento Super - Mega Yacht e ad ITAMA.

3F srl - Fabbrica Formiana Fiberglass  
Via Soriano Loc. Penitro - 04023 Formia (LT)  
Tel. 0771.738026 - 736540 - 736239 Fax 0771 738107  
info3fsrl@tiscali.it





La Bimar è una realtà professionale da vent'anni. I prodotti che realizza sono curatissimi e hanno un alto tasso di personalizzazione. Acquistare un Bimar vuol dire possedere un pezzo unico. Gli scafi Bimar sono adatti per chi ama divertirsi in sicurezza e provare il piacere di una navigazione veloce e performante. Agili e robusti posseggono una carena di altissimo livello. Bimar è il compromesso perfetto tra eleganza e spirito sportivo, senza trascurare comfort e funzionalità.

Altri punti di forza sono le prestazioni al top nella categoria e una linea accattivante e ben studiata. Una barca unica nel suo genere. Eclissi '30, XI '34, XI '45

BIMAR NAUTICA snc

Via Aldo Moro - Spigno Salurnia (LT)

Tel. 0771.64912 Fax 0771.6491222

[www.cantierinaivalibimar.it](http://www.cantierinaivalibimar.it) [info@cantierinaivalibimar.it](mailto:info@cantierinaivalibimar.it)







La società Bimax, costituita nel 1994, quest'anno festeggia il decimo anno di presenza al salone nautico di Genova. In questi anni di crescita la Bimax ha raggiunto tutti gli obiettivi prefissati di sviluppo, lavorando prima nella messa a punto d'imbarcazioni con un proprio carattere e stile, con soluzioni tecniche in applicazione di materiali compositi all'avanguardia, e poi nel creare un sistema produttivo altamente tecnologico, già certificato ISO 9001/2000 dal 1999 per la produzione.

La Bimax ritiene che per essere ancora competitivi in futuro è necessario iniziare a lavorare da subito, investendo in ricerca ed innovazione tecnologica e per questo sta sviluppando al proprio interno un settore per lo studio di progettazione, ingegnerizzazione e prototipizzazione, nonché di ricerca tecnologica.



BIMAX  
Via Colle Premura, Loc. Salto di Fondi - 04020 FONDI (LT)  
Tel. 0771.57270 Fax 0771.537391  
www.bimax.it bimax@bimax.it



CANTIERE NAVALE  
**di paola** *rl*



Il Cantiere Navale Di Paola Srl effettua la sua attività nella costruzione di modelli in legno e fresali con macchina a controllo numerico 5 assi per stampi d'imbarcazioni

CANTIERE NAVALE DI PAOLA Srl  
Via Appia Km. 137,280 04024 - GAETA (LT)  
Tel. 0771.712672 Fax 0771.712672  
[www.cantierenavaledipaola.com](http://www.cantierenavaledipaola.com)



F R A T E L L I   A P R E A

C A N T I E R E   N A V A L E   D A L   1 8 9 0



I Fratelli Aprea costruiscono barche bellissime, uniche nella loro semplicità e robustezza. Nonostante tradizionali all'apparenza le imbarcazioni sono adeguate per le più avanzate richieste degli amanti della nautica, ricche di tecnologia ma differenti da tutte le altre.

Sorrento 7,50: opencruise - semicabinato - cabinato

Sorrento 32': semicabinato - Hard top

Sorrento 36': Open Cruise - semicabinato

Sorrento 50'

FRATELLI APREA  
Lungomare G. Caboto, 29 - 04024 Gaeta (LT)  
Tel. 0771.472697  
[www.fratelliaprea.com](http://www.fratelliaprea.com)





CANTIERE NAVALE  
**PAOLO SIMEONE** s.r.l.



È il 1924 quando Paolo Simeone fondò il primo cantiere navale a Formia, forte di una decennale esperienza in cantieri australiani dove i maestri d'ascia preparavano scafi a fasciame sovrapposto. Le produzioni erano legate soprattutto alla pesca, ma non tardarono i natanti da diporto, a vela e a motore. Nel dopoguerra i fratelli Scipione, apprendisti presso l'azienda Simeone, fondarono, nelle adiacenze, un altro cantiere, naturale ampliamento e completamento del primo. Per la scomparsa di vari maestri d'ascia il cantiere Simeone chiuse la sua attività. Nel 1990 i fratelli Scipione acquistarono il cantiere Simeone e ne conservarono il nome, memori di quelle lontane origini.

CANTIERE NAVALE PAOLO SIMEONE srl  
Largo Marino, 1 - 04023 Formia (LT)  
Tel. 0771.771795 Fax 0771.470563







Il cantiere navale Zottola inizia la sua attività nel 1984. Pasquale Zottola da bambino ha una forte passione per il mare e le barche: all'età di 8 anni inizia la sua esperienza presso alcuni cantieri. Il mestro d'ascia realizza imbarcazioni in legno tecnologicamente avanzate, ma nel rispetto della tradizione dell'arte navale. Pasquale Zottola è un artigiano che cura ogni imbarcazione come se fosse unica, dal tronco d'albero alla messa in mare. Le imbarcazioni disegnate da Pasquale Zottola sono realizzate per vivere il mare in tutte le sue sfumature con comfort, eleganza ed emozione. Imbarcazioni da pesca, da diporto e da traffico.

CANTIERE NAVALE PASQUALE ZOTTOLA  
Lungomare Caboto, 47 - 04024 GAETA (LT)  
Tel. 0771.452420 Fax 0771.451429  
cantnav.zottola@tiscali.it





*Cantieri Navali Casa*



I Cantieri Navali Casa sono collocati nell'area industriale di Gaeta . La struttura, all'avanguardia di know how dello staff dirigenziale e delle maestranze, ha consentito la realizzazione di un progetto di imbarcazione in vetroresina.

La tuga è munita di tetto in vetroresina scorrevole con movimentazione elettrica. Ha un vano garage per ricoverare il tender. L'imbarcazione Casa, analizzata da esperti del settore, è stata considerata nel suo insieme "Il gioiello del mare".

CASA 54 HT - CASA 46 HT

**CANTIERI NAVALI CASA**

Via S. Agostino Loc. Casarevole - 04024 GAETA (LT)  
Tel. 0771.744430







CANTIERI NAVALI DEL GOLFO



I Cantieri Navali del Golfo iniziano la loro attività nel 1982. Il core business dell'azienda è la progettazione, costruzione e fornitura di unità navali in vetroresina per il settore militare e lavoro a Corpi o Enti istituzionalmente impegnati in attività in mare, in Italia ed all'Estero. Una gamma completa di unità dalle svariate finalità operative dai nove agli oltre trenta metri di lunghezza, che offre al mercato un ampio ventaglio di soluzioni. La CNG è diventata azienda leader nel settore nautico militare e professionale. Le imbarcazioni vengono costruite con la sorveglianza del RINA. Ad oggi sono state sviluppate migliaia di ore di collaudi, costruite oltre 250 unità navali, quotidianamente impegnate in Italia ed all'estero per missioni svolte con ogni condizione meteorologica.

CANTIERI NAVALI DEL GOLFO Srl  
Via Sant'Angelo; Lungomare Caboto, 25 - 04024 Gaeta (LT)  
Tel. 0771.71281 Fax 0771.310069  
[www.cantieridelfolfo.it](http://www.cantieridelfolfo.it) [info@cantieridelfolfo.it](mailto:info@cantieridelfolfo.it)







# Cantieri Navali DI DONNA



Era il 1960 quando il maestro d'ascia Pasquale Di Donna, dopo una gioventù passata a lavorare tra le tante aziende del tempo, fondò il suo cantiere. Oggi la "Cantieri Navali Di Donna", guidata dai figli, i maestri d'ascia Piero e Cosmo, mantiene viva una tradizione di qualità e competenza lavorativa. La costante qualificazione tecnica delle maestranze e l'impiego delle moderne attrezzature e materie prime, ha fatto acquisire all'azienda specifiche competenze nelle diverse lavorazioni della cantieristica più moderna, ponendola tra le prime del settore. Il cantiere, oltre a costruire imbarcazioni sia da lavoro che da diporto, interviene, su super yacht fino a 1200 ton. Serapo 33: open - classic - cabin; Serapo 42: open - cabin; battello ecologico

CANTIERI NAVALI DI DONNA S.r.l.  
Lungomare Caboto, 31 - GAETA (LT) - ITALY  
Tel. 0771.470843 Fax 0771.460768  
[www.cantierinavalididonna.it](http://www.cantierinavalididonna.it)





# CANTIERI NAVALI FORTUNATO



Il Cantiere navale Fortunato è presente nel panorama nautico navale da circa 40 anni ed è specializzato nella costruzione, riparazione e nel restauro di scafi in legno. Dal 2005, l'attività è condotta dai tre fratelli Fortunato che hanno ereditato dal padre Erasmo, il mestiere di maestro d'Ascia. Le imbarcazioni realizzate sono innumerevoli, variano dalla pesca al diporto. Il cantiere è specializzato nel restauro scrupoloso delle barche un po' datate. Tra le ultime imbarcazioni d'epoca restaurate ricordiamo, con orgoglio, l'8 Mt. S.I. "ITALIA" del 1935.

CANTIERI NAVALI FORTUNATO s.n.c.  
Lungomare G. Caboto, 18 - 04024 GAETA (LT)  
Tel. Fax 0771.470950  
[www.cantierinavalifortunato.it](http://www.cantierinavalifortunato.it)





# **Poseidon** **cantieri navali**



Il Cantiere Navale Poseidon di Emilio Recco è nato dal desiderio del titolare di creare un proprio cantiere per mettere a frutto la sua trentennale esperienza di maestro d'ascia. Durante i primi tre anni di attività, il GOZZO POSEIDON, uno dei primi in vetroresina rinforzata, è stato molto apprezzato in ambito nazionale e non ha ancora perso il suo fascino marinairesco! Negli anni seguenti è stata progettata una nuova imbarcazione, più piccola di dimensioni: NEMESIS 23, molto apprezzata e "pubblicizzata" dagli stessi clienti. Nel 2004 il Cantiere Poseidon, trasferito in una struttura con maggiori spazi operativi, realizza un'imbarcazione di grandezza superiore: NEMESIS 28.

**CANTIERI NAVALI POSEIDON**  
Agglomerato Ind.le Penitro di Formia - 04026 Minturno (LT)  
Tel. Fax 0771.64886





cantieri  
**PARISI**



Il Cantiere Parisi nasce nel 1979, ma la storia viene da molto più lontano, più precisamente dagli anni Trenta del secolo scorso, quando il maestro d'ascia Luigi Parisi costruiva gozzi, piccole imbarcazioni in legno. Le conoscenze tecniche e la passione per le barche e il mare sono state tramandate ai figli Silverio ed Ennio, anche loro maestri d'ascia, ed al nipote Daniele. I gozzi Parisi sono uno splendido esempio della fusione tra tradizione e nuove tecnologie: chi naviga su un gozzo Parisi avverte la classe, la storia, l'arte artigiana, il lavoro, la passione che solo chi vive in un'isola e vive il mare può avere.

CANTIERI PARISI' srl  
Spiaggia di S. Maria - 04027 Isola di Ponza (LT)  
Tel. 0771.80544 Fax 0771.809669  
info@cantieriparisi.it www.cantieriparisi.it



# GIOMAR

CANTIERI NAVALI



L'azienda presenta una molteplicità di servizi per le più avanzate tecniche di costruzione. Dispongono di un alaggio di 15 metri; di rimessaggio invernale, di officina meccanica e falegnameria. Operano nel settore della lappetteria nautica, nell'installazione di climatizzatori e impianti di riscaldamento, di installazione flexiteek, di impianti elettrici. Rivendita ed assistenza per motori marini.

GIOMAR CANTIERI NAVALI  
Loc. S. Giulio - 04023 Formia ( LT )  
Tel/fax 0771.770925  
cngiomarsrl@libero.it







RIZZARDI

Italcraft

Posillipo

InRizzardi: tre marchi, un'unica filosofia.

Prosegue la strategia di espansione del gruppo InRizzardi, nato dalla grande passione e capacità imprenditoriale dell'amministratore unico, Gianfranco Rizzardi.

I cantieri navali di Sabaudia, hanno da poco perfezionato l'acquisizione del marchio Italcraft: si apre la possibilità di ampliare la costruzione d'imbarcazioni, anche oltre i trenta metri, con uno sbocco diretto a mare.

L'area dei cantieri di Gaeta si somma agli oltre 72 mila mq. che il gruppo Rizzardi Posillipo aveva già con i cantieri di costruzione e rimessaggio di Sabaudia, Fiumicino, Ostia e di San Felice Circeo. Dopo le ultime acquisizioni del marchio Posillipo nel 2002, e dei cantieri navali Netter di Fiumicino nel 2003, anche i numeri della società hanno beneficiato dell'allargamento del perimetro. Si è infatti registrato un incremento nel numero delle imbarcazioni costruite, uniche nello stile e sempre all'avanguardia per l'innovazione tecnologica.

Si è dunque passati dalle 32 imbarcazioni del 2004, alle 38 dell'anno passato, mentre gli ordini per il 2006 dovrebbero continuare la crescita. La nuova strategia di comunicazione studiata dalla società rientra nella logica di espansione e di acquisizioni, portate avanti negli ultimi anni, per far rientrare sotto un unico marchio, InRizzardi appunto, tutti e tre i brand: Italcraft, Posillipo, Rizzardi. Perché uno yacht InRizzardi non ha confini, proprio come il mare.

#### CANTIERI NAVALI RIZZARDI

via Migliara 51, 6 - 04010 Borgo San Donato - Sabaudia - (LT)

Tel. 0773 532025/6 Fax 0773.531093

www.rizzardi.com info@rizzardi.com





# RIZZARDI



"Originare un sogno e renderlo concreto" è stato il percorso realizzato dai Cantieri Navali Rizzardi nel progetto InCredible '45, loro ultima ed innovativa creazione. Il design, le prestazioni e la tecnologia d'avanguardia si sono rinnovate perfezionando le caratteristiche che da sempre distinguono il nome CR, Cantieri Rizzardi.

L'InCredible '45 è anche la nuova sfida che vede protagonista la "new generation Rizzardi": Corrado e Damiano, figli del fondatore degli omonimi cantieri, cresciuti nella scuola di ingegneria nautica di La Spezia. Il profilo di questo nuovo "open" ricostruisce all'inverso linee stilizzate e curve morbide del parabrezza il brand CR. L'eccellente comfort, associato a performance di alto livello, rappresentano le doti principali della barca.

CANTIERI NAVALI RIZZARDI  
via Migliara 51, 6 - 04010 Borgo San Donato - Sabaudia - (LT)  
Tel. 0773.532025/6 Fax 0773.531093  
[www.rizzardi.com](http://www.rizzardi.com) [info@rizzardi.com](mailto:info@rizzardi.com)





The logo for Italcraft, featuring a stylized red wing-like graphic above the brand name 'Italcraft' written in a red, italicized serif font.

ITALCRAFT X54 ricalca, nel design delle linee e nelle prestazioni, le caratteristiche che hanno contribuito a rendere famoso questo brand: sportività, tradizione e confort. La barca conferma la tradizione che ha visto primeggiare il cantiere nel settore della nautica da diporto ad elevatissime prestazioni non disgiunte da contenuti tecnologici d'avanguardia.

La carena veloce e sportiva è stata sviluppata per offrire non solo prestazionalità ma anche confort di navigazione. La sovrastruttura, semplice ed elegante, esalta le linee filanti della barca.

ITALCRAFT  
Lungomare Caboto, 7 - 04024 Gaeta (LT)  
Tel. 0771.47181 Fax 0771.471899  
[www.rizzardi.com](http://www.rizzardi.com) [info.italcraft@rizzardi.com](mailto:info.italcraft@rizzardi.com)







Tecnologia moderna ed antica tradizione si fondono nelle realizzazioni Posillipo. Le frontiere del cantiere, proteso all'acquisizione di quote importanti sul mercato internazionale, si allargano progressivamente con la costruzione di motor-yachts sempre più imponenti e lussuosi. Il Technema 95 esprime quanto di meglio si possa desiderare in fatto di eleganza esclusiva, comfort e tecnologie all'avanguardia. L'imbarcazione è stata progettata dall'Architetto Carlo Galeazzi e dallo Studio Tecnico del Cantiere.

Le linee armoniose e raffinate della barca confermano quelle che sono da sempre le peculiarità dello stile "Posillipo" mentre la preziosità degli interni è l'emblema di come la maestria degli artigiani italiani sia in grado di esprimersi con classe e cura del dettaglio.

CANTIERI NAVALI RIZZARDI srl  
via Migliara 51, 6 - 04010 Borgo San Donato Sabaudia (LT)  
Tel. 0773.532025/6 Fax 0773.531093  
www.rizzardi.com info@rizzardi.com







La Nautica 3000 è stata costituita nel 1995 da Benedetto, Patrizio e Massimo Zarritto per la passione, che li accomuna, e la voglia di crescere nel campo della nautica.

L'azienda non effettua solo allestimento interno ed esterno di imbarcazioni ma anche costruzione di modelli in legno.

Le lavorazioni vengono effettuate con minuziosa accortezza, nei minimi particolari, come si suol dire a "regola d'arte". L'azienda si prefigge di continuare a crescere e di mantenere sempre l'abilità e la serietà nelle lavorazioni. Questo obiettivo sarà accompagnato dalla caparbia e dall'onestà che li contraddistinguono.

NAUTICA 3000 s.n.c.  
Località Grata, Penitro - 04026 MINTURNO (LT)  
Tel. Fax 0771.64746  
nautica3000snc@katamail.com



# OFFSHORE

COSTRUZIONI NAUTICHE

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



WORLD CHAMPION



OFFSHORE COSTRUZIONI NAUTICHE inizia la sua attività nel 1987 a Gaeta e si fa conoscere ed apprezzare nel mondo grazie alla linea Super Classic, una splendida gamma di runabout stile "Old Fashion" da 16 a 60 piedi dalle carene innovative, interamente progettate da Roberto Buonomo.

La punta di diamante dell'azienda è il Super Classic 40, detentore di altissimi riconoscimenti e grandi vittorie sui diversi campi di gara internazionali: uno tra tutti il record di velocità, tuttora imbattuto, con punte di oltre 85 nodi ed una media di ben 67,338 nodi.

Le imbarcazioni si contraddistinguono per la versatilità di utilizzo e la caratteristica grinta delle nate OFFSHORE.

Super Classic 40 - 16 23 25



OFFSHORE COSTRUZIONI NAUTICHE

Via Forte Emilio - 04024 GAETA (LT)

Tel. Fax 0771.470563

[superclassic@libero.it](mailto:superclassic@libero.it) [www.superclassic.it](http://www.superclassic.it) [www.offshorecn.it](http://www.offshorecn.it)





I Cantieri Navali Parente nascono nel 1992 con cambio di ragione sociale nel 2002 dalla quarantennale esperienza del suo fondatore il maestro d'ascia Raffaele Parente. Specializzati nella costruzione di scafi tipo gozzi lance e pilotine in vetroresina finemente rifinite negli interni con legni pregiati, dai 6,00 metri ai 10,00 metro con motori entro bordo diesel, tutti gli scafi hanno la certificazione "CE" del R.I.NA. con un mercato esteso sul territorio nazionale ed internazionale, in continua crescita.

DELFINO 75: CABIN-OPEN-FISHERMAN; DELFINO 60: CABIN-OPEN

PARENTE CANTIERI NAVALI srl  
Via Appia - 04023 Formia ( LT )  
Tel. Fax 0771.770935  
[www.cantieriparente.it](http://www.cantieriparente.it) [info@cantieriparente.it](mailto:info@cantieriparente.it)







Prisma Costruzioni Navali da venti anni occupa una posizione leader a livello internazionale nella realizzazione di imbarcazioni da diporto. Tre siti produttivi in Sabaudia, a pochi chilometri da Latina, nel cuore del Parco Nazionale del Circeo, che occupano una superficie operativa di oltre 8000 mq. nel pieno rispetto dell'ambiente. L'alto profilo professionale di un organico di oltre 90 dipendenti, una continua e dinamica evoluzione tecnologica, fa di Prisma Costruzioni Navali, una delle realtà più significative nel mondo della Nautica da diporto. Il cantiere è specializzato nella lavorazione della vetroresina, realizza modelli a controllo numerico e stampi senza limiti di dimensione; per la costruzione d'imbarcazioni, allestimenti di interni e coperte, segue l'intero processo produttivo, dal progetto al varo dell'imbarcazione. La collaborazione con i più prestigiosi studi di progettazione e cantieri di fama internazionale, ha permesso di realizzare una flotta di oltre 200 unità che oggi navigano in tutti i mari del mondo, fiore all'occhiello della cantieristica navale italiana.

PRISMA srl COSTRUZIONI NAVALI  
Via Elio De Angelis - 04016 SABAUDIA LT  
Tel. 0773.518648 Fax 0773.510367  
info@prismayachts.com

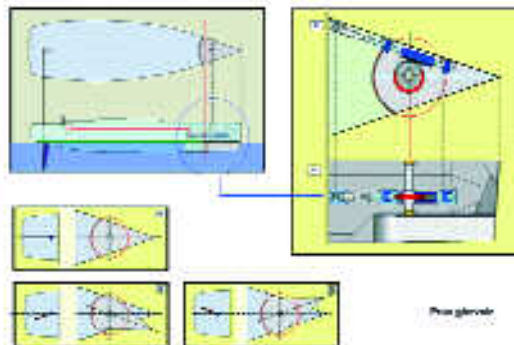




"SOLUZIONI NAUTICHE INNOVATIVE, RIMESSAGGIO, CHARTER, TRIMARANI E CATAMARANI, BARCHE IN ALLUMINIO, ECOATOLLI E MOLTO ALTRO ANCORA..."

Realizzazione imbarcazioni custom,  
realizzazione complementi per la nautica,  
rimessaggio e fai da te,  
manutenzione.

SILVANAMARE srl  
Loc. San Martino - 04026 Minturno  
Tel. FAX 0771.622243 338.3839252  
www.silvanamare.it silvanamaresrl@virgilio.it







La società TECNORESINA srl è situata a Formia e vanta un'esperienza ventennale nella costruzione di scafi in V.T.R. da diporto e militari. Ha una struttura di 1800 metri quadri circa, divisa in due reparti, con temperature controllate. Dispone di 20 unità lavorative, ed è in grado di costruire modelli e stampi con materiali e tecnologie d'avanguardia.

TECNORESINA srl  
VIA SORIANO - 04023 FORMIA (LT)  
Tel. Fax 0771.310047  
[info@tecnoresinasrl.com](mailto:info@tecnoresinasrl.com) [www.tecnoresinasrl.com](http://www.tecnoresinasrl.com)







**ULISSE**  
2000  
COSTRUZIONI DA DIPORTO



Primogenita del cantiere "Ulisse 2000", UNICA nasce dall'idea e dalla professionalità di Gennaro Ingegno, ma soprattutto da un suo sogno: quello di costruire una barca che racchiudesse tutte le proprie esperienze, le conoscenze e le aspettative maturate in quarant'anni di vita di mare. La produzione è un omaggio ai lussuosi motoscafi sportivi d'oltre oceano: la scelta di legni pregiati e selezionati è dimostrazione di una realizzazione interamente artigianale. La bellezza delle forme e la dolcezza delle curve, coerenti ad una linea sportiva, cedono il passo, una volta a bordo, al confort interno e alle prestazioni tecniche di guida.

Progettista è la società "Victory Design" di Brunello Acampora.

No quantity, high quality la filosofia del costruttore;

il bon ton nel mare il suo motto.



ULISSE 2000

Zona Industriale Golfo di Gaeta (LT)

Tel. 081.7611732 - Fax 081.7613491

[www.unicayacht.com](http://www.unicayacht.com) [info@unicayacht.com](mailto:info@unicayacht.com)



WOOD & SEA è la struttura operativa che Cristian e Michele De Meo, cresciuti nella falegnameria del nonno, hanno realizzato, dopo oltre 10 anni di attività ed esperienze nel settore della nautica. L'azienda, con i suoi maestri d'ascia, falegnami ed artigiani, lavora il legno con competenza e passione, applicando le tecniche più aggiornate per il migliore sfruttamento delle potenzialità; si rivolge ai produttori di imbarcazioni da diporto, proponendo tutte le applicazioni del legno, dalla produzione di modelli per stampi, all'allestimento degli interni, alla costruzione di parti esterne in teak. Ha realizzato anche scafi one off di imbarcazioni a vela sia in strip planking che in compensato marino. La direzione tecnica e progettazione è affidata allo studio "Marine Team", ing. navale Carlo Bertorello.

WOOD & SEA  
Via Appia Km 136,130 04020 Itri (LT)  
Tel. Fax 0823.932320  
woodandsea@libero.it







**42** Aziende Associate  
**750** Numero Addetti (diretti) ca.  
**800** Numero Addetti (indiretti) ca.  
**Mq. 140.000** Superficie Attività (coperta) ca.  
**Mq. 800.000** Superficie Attività (scoperta) ca.  
**288** Imbarcazioni Prodotte  
**955** Imbarcazioni Rimessate  
**850** Imbarcazioni Ormezziate  
**50 mln. di Euro** Fatturato Aggregato

Un consorzio che riunisce 42 tra i più importanti cantieri e aziende operanti nella nautica da diporto, riconosciuto come il raggruppamento d'impresе del settore più rappresentativo, collabora ai progetti della Regione Lazio, della Provincia di Latina, della Camera di Commercio di Latina e la Soc. SECI.

Il CONSORMARE DEL GOLFO è membro del Comitato Promotore per il riconoscimento normativo del Sistema Produttivo Locale nella Provincia di Latina.





## CONCLUSIONI E PROGRAMMI D'INTERVENTO

FABIO ULGIATI

Il patto di sviluppo del costituendo sistema produttivo locale della cantieristica navale e nautica da diporto della provincia di Latina costituisce uno 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.

Il sistema produttivo locale appare contraddistinto da imprese operanti nello stesso territorio e 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.

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



Motovedetta della Guardia Costiera con sullo sfondo Gaeta.

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 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 associazioni 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'individuazione dell'area sotto l'aspetto normativo 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 programmatica 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 evidente l'importanza che in tale auspiciata 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 locali 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, 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.

A tal fine, tra le attività che si intendono realizzare per il comparto di eccellenza si annovera la presenza istituzionale, con stand del tipo "Welcome Point", alle principali fiere di settore come la 29° edizione del Festival De La Plaisance, la fiera internazionale della nautica di

Cannes, la 46° edizione del Salone Nautico Internazionale di Genova, il salone Internazionale della nautica di Barcellona, le fiere di Miami, Dubai e Dusseldorf, così da garantire a tutte le imprese provinciali la possibilità di incontrare clienti, fornitori e partner

produttivo-commerciali.

Infine, la realizzazione, in provincia di Latina nel corso del 2007, del primo workshop interregionale dedicato alla filiera produttiva della cantieristica navale e nautica da diporto dove la Camera di

Commercio di Latina, promotrice dell'iniziativa, collaborerà, per il tramite di un accordo di programma, con l'ICE, l'Unioncamere, la Camera di Commercio di Salerno, la Camera di Commercio Italiana di Nizza e l'Eurosportello di Napoli.



Il Super Classic 40 del cantiere OffShore di Gaeta, detentore del record mondiale di velocità offshore.

Prima edizione: Ottobre 2006

*I diritti di traduzione, riproduzione e adattamento totale o parziale sono riservati per tutti i Paesi.  
Nessuna parte di questo volume può essere riprodotta, registrata, o trasmessa con qualsiasi mezzo.*