



Razvojna agencija ROD



FRIA severne Primorske
Regijska razvojna agencija d.o.o. Nova Gorica



Posoški razvojni center



Območna razvojna agencija
Kraša in Biskinov

Gospodarska
zbornica
Slovenije

Območna zbornica za severno Primorsko



Slovensko dejelno
gospodarsko združenje
www.sdz.it
Unione regionale
economica slovena
www.ures.it

INFORMEST



Il settore della cantieristica e della nautica da diporto in Italia

A CURA DI INFORMEST



2007-2013
cooperazione territoriale europea
programma per la cooperazione
transfrontaliera
Italia-Slovenia
evropsko teritorialno sodelovanje
program čezmejnega sodelovanja
Slovenija-Italija



Investiamo nel
vostro futuro!

Nalozba v vašo
prihodnost!

www.ita-slo.eu

Progetto cofinanziato dal Fondo europeo di
sviluppo regionale

Projekt sofinancira Evropski sklad
za regionalni razvoj

Indice

1	- INTRODUZIONE.....	3
2	- LA CANTIERISTICA E LA NAUTICA: IL CONTESTO NAZIONALE 2009-2010	7
3	- LA CANTIERISTICA E LA NAUTICA DA DIPORTO NEI TERRITORI DELL'AREA PROGRAMMA	14
3.1	- FRIULI VENEZIA GIULIA.....	14
3.2	- VENETO (TREVISO, VENEZIA, PADOVA E ROVIGO)	18
3.3	- EMILIA-ROMAGNA	21
4	- CONCLUSIONI.....	23

1 - Introduzione

Dopo 5 anni di continua crescita, a partire dal secondo semestre 2008 la cantieristica mondiale ha registrato un drastico calo nella domanda di nuove costruzioni che si è protratto per tutto il 2009. Nonostante la crisi generalizzata del settore, la Cina, la Corea del Sud e il Giappone sono rimasti i maggiori costruttori mondiali con un *orderbook* aggregato di circa 151 mln. Tslc¹ pari a circa l'80% dell'*orderbook* mondiale complessivo. Nel contesto mondiale la cantieristica europea ricopre un ruolo modesto nel comparto delle navi da trasporto merci, ma un ruolo di primaria importanza nel segmento delle navi passeggeri (*cruise&ferries*). In particolare, nel corso del 2010 la cantieristica europea ha coperto solo il 5,7% del mercato mondiale di mercantili (3,1% nel 2009) solo grazie ad ordinativi di navi "high-tech"². Le commesse per costruzioni di navi "standard"³ sono state invece quasi nulle. Nel 2010 la Cina ha confermato la *leadership* acquisita nel 2009 con una quota del 42% (41% nell'anno precedente) alimentata dagli ordinativi di rinfusiere che ammontano al 66% delle commesse ottenute. Le quote cinesi nei due comparti "standard" e "high-tech" pari rispettivamente al 46% ed al 27%, sono rimaste pressoché invariate rispetto all'anno precedente. In forte ripresa le acquisizioni della navalmeccanica coreana, la cui quota si è attestata al 30% contro il 21% del 2009.

Tab.1 - Ordinativi di navi mercantili per principali aree/paesi

(Dati in mln. Tslc)	2007	2008	2009	2010	I-III 2011
Cina	29,1	14,0	6,5	16,3	1,3

¹ Tonnellate di Stazza Lorda Compensata: unità di misura internazionale che offre un parametro comune per riflettere la produzione commerciale dell'attività cantieristica. Tslc valuta il carico di lavoro di un cantiere tenendo conto non solo del volume (Tsl) e delle capacità di carico (Tpl) della nave, ma anche degli input di lavoro necessari per produrla.

² Navi per carichi con ruote, navi per prodotti chimici, navi per gas liquefatti, navi per merci deteriorabili, offshore.

³ Navi per rinfuse secche, navi *containers*, *General Cargo*, *Petroliere*, navi cisterne.

Corea del Sud	32,4	15,0	3,4	11,9	2,9
Giappone	10,1	7,6	4,3	5,4	0,9
Resto del Mondo	8,6	5,0	1,2	3,1	0,5
UE-27 e Norvegia	5,7	2,1	0,5	2,2	0,2
TOTALE	85,9	43,7	15,9	38,9	5,8

Fonte: Assonave - Ente Studi e Analisi Sistema Competitivo Fincantieri

Nel comparto “standard” la quota coreana si è portata al 34% (24% nel 2009) ed in quello “high-tech” al 18% (14% nel 2009). Al contrario, il Giappone si è attestato su un modesto 14% (27% nel 2009) con acquisizioni nel comparto “standard” pari al 13% (28% l’anno precedente) e al 18% in quello “high-tech” (25% nel 2009). Nel periodo di riferimento la cantieristica del Resto del Mondo ha acquisito l’8% circa degli ordini.

Al contrario nel comparto delle navi passeggeri (navi da crociera, traghetti) l’Europa si aggiudica la *leadership* grazie alla posizione predominante nelle navi da crociera. L’Italia, all’interno di questo segmento è *leader* assoluto a livello mondiale (44,8% su portafoglio navi da crociera).

Per quanto concerne invece il settore della nautica da diporto, secondo i dati forniti dall’*ICOMIA* (*International Council of Marine Industry Association*)⁴, il parco nautico mondiale suddiviso per macroaree fa emergere la netta superiorità di quello statunitense con una quota del 68% sul totale. L’Europa segue con una percentuale del 25%. In particolare, in Europa i Paesi Scandinavi si distinguono sia in termini di parco nautico complessivo sia di numero di unità da diporto per 1.000 abitanti. L’Italia dispone invece di un parco nautico di notevole consistenza (4° in Europa e 7° al mondo in termini assoluti), ma modesto in termini di densità per 1.000 abitanti (10 unità/1.000 ab. rispetto alle 177 della Norvegia). In linea generale, analizzando la composizione dei diversi parchi nautici, si osserva come le unità a vela siano in termini assoluti meno rilevanti rispetto alle altre tipologie di imbarcazioni. All’interno delle unità a motore, le unità fuoribordo e rigide prevalgono su quelle entro bordo, entrofuoribordo e su quelle

⁴ L’*ICOMIA* raccoglie i dati delle associazioni nazionali dei paesi più rilevanti, ovvero: Croazia, Finlandia, Francia, Germania, Grecia, Irlanda, Italia, Norvegia, Olanda, Polonia, Portogallo, Regno Unito, Rep. Ceca, Spagna, Svezia e Svizzera per il continente europeo, e Argentina, Australia, Giappone, Nuova Zelanda, Stati Uniti, Sudafrica e Turchia riguardo il resto del mondo.

pneumatiche. Tuttavia, va sottolineato che alcune categorie di imbarcazioni non prevedono l'obbligo di registrazione e che nelle statistiche fornite da alcuni paesi non vengono conteggiate le navi da diporto o le unità pneumatiche, con la conseguenza che non si riesce a quantificare il peso dei *superyacht* o delle imbarcazioni di piccole dimensioni (ad es. le derive). Inoltre, considerando le immissioni di nuove unità da diporto nei mercati nazionali, è molto difficile stabilire quante vadano a sostituire unità dismesse e quante contribuiscano all'incremento del parco nautico (si veda anche la sezione successiva).

Tab. 2 - Il parco nautico dei primi 10 Paesi (anno 2008)

	Popolazione	Tot. parco nautico	Unità da diporto per 1.000 ab.	Unità a vela	Unità a motore (*)
Stati Uniti	306.000.000	15.747.300	51	1.567.300	14.180.000
Norvegia	4.800.000	850.000	177	58.000	792.000
Svezia	9.258.347	804.200	87	98.150	706.050
Australia	21.000.000	784.500	37	n.d.	n.d.
Finlandia	5.328.000	729.500	137	18.881	710.619
Italia	60.000.000	618.500	10	13.684	604.816
Regno Unito	60.944.000	541.580	9	212.305	329.275
Olanda	16.000.000	521.000	33	193.000	328.000
Germania	82.438.000	500.000	8	195.000	305.000
Francia	83.743.000	491.651	8	97.763	393.888

(*) Includere unità pneumatiche

Fonte: ICOMIA

Anche considerando la produzione mondiale di unità da diporto, gli Stati Uniti, con una quota del 76% circa, detengono il primato con un ampio margine rispetto agli altri paesi produttori. Infatti, l'Europa segue a distanza con una quota del 17%, di cui il 3% a carico dell'Italia.

Tab. 3- La produzione di unità da diporto: numero di unità prodotte (anno 2008)

	A vela	A motore entro bordo e entrofuoribordo	A motore fuoribordo e unità minori	Unità pneumatiche	TOTALE	
					N. unità	Quota %
Stati Uniti	9.300	56.500	548.158	29.400	643.358	75,8
Francia	8.019	2.314	6.491	23.555	40.379	4,8
Australia	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	31.515	3,7
Italia	1.206	5.080	4.839	15.193	26.318	3,1
Finlandia	79	2.355	20.596	n.d.	23.030	2,7
Germania	3.150	2.670	15.326	n.d.	21.506	2,5
Grecia	45	132	9.600	1.758	11.535	1,4
Giappone	171	397	2.372	7.613	10.553	1,2
Nuova Zelanda	981	1.191	4.934	2.894	10.000	1,2
Argentina	118	472	3.710	1.590	5.890	0,7

Fonte: ICOMIA

Nella tipologia produttiva gli Stati Uniti primeggiano in tutte le categorie di imbarcazioni considerate rispetto agli altri Stati presi singolarmente soprattutto per le unità a motore entro bordo, entrofuoribordo e le unità minori. Nelle unità pneumatiche si distinguono invece la Francia e, in misura minore, l'Italia. Nel comparto "vela" l'industria statunitense (quota del 35%) è invece seconda a quella europea (59%) considerata nel suo complesso: il primato europeo va però attribuito alla produzione francese (31% del totale), tedesca (7,5%) e solo in parte a quella italiana (5%).

Infine, per quanto concerne la produzione nel segmento degli *yacht* e dei *megayacht* (imbarcazioni con lunghezza > 24 m.), l'Italia e gli Stati Uniti si aggiudicano una quota di oltre il 65% del mercato mondiale (51,3% quella dell'Italia), seguiti con quote minori da Olanda (8,0%) e Regno Unito (7,8%). Va sottolineato che la recessione a livello mondiale non ha interessato il segmento dei *megayacht*, contrariamente agli altri comparti della cantieristica: in particolare per l'Italia, il numero di ordinativi nel 2009 è salito del 22,5% rispetto al 2008 (Stati Uniti +9,7% e Olanda +22,2%).

2 - La cantieristica e la nautica: il contesto nazionale 2009-2010

Il biennio 2008-2009 è stato uno tra gli anni più difficili per la cantieristica italiana: infatti, la crisi dei paesi più avanzati si è tradotta nel blocco sostanziale degli ordini per nuove costruzioni, soprattutto per le grandi navi passeggeri, settore nel quale l'Italia è stata *leader* assoluto a livello mondiale con il 44,8% del portafoglio ordini alla fine del 2008. Tuttavia, a partire del 2010 si è registrata un'incoraggiante inversione di tendenza con la sottoscrizione di nuovi contratti nel settore *cruise* per quasi 1 mln. Tslc (solo 0,1 mln. Tslc nel 2009). In particolare, gli ordini di navi da crociera (stazza lorda >10mila Tsl) emessi nel 2010 sono ammontati a 7 unità per un totale di 919mila Tslc, di cui 2 unità da 141mila Tsl ciascuna commissionate al gruppo *Fincantieri* dall'armatore *Carnival* per il marchio *Princess Cruise* che verranno consegnate rispettivamente nel maggio del 2013 e del 2014. Contemporaneamente, nel 2010 a livello mondiale sono state consegnate 12 navi per un totale di 1,2 mln. Tsl, tra queste, 5 per un totale di circa 398mila Tsl, sono state consegnate da *Fincantieri* agli armatori *Costa Crociere*, *P&O Cruises* (Regno Unito), *Compagnie du Ponant*, *HAL* (Olanda) e *Cunard* (Regno Unito). Infine, in seguito alla consegna di una prima unità prototipo di 2 navi commissionate a *Fincantieri* dall'armatore *Oceania Cruises*, a gennaio 2011 il portafoglio ordini del gruppo consisteva di 8 unità pari a circa 884mila Tsl corrispondenti a una quota di mercato del 40,4%.

Nel 2010 a livello mondiale il segmento dei traghetti ha registrato una ripresa con il perfezionamento di contratti per 466mila Tslc (solo 84mila Tslc nel 2009), tuttavia i cantieri italiani non hanno ricevuto nuovi ordinativi. Considerando invece le consegne di traghetti di almeno 150 m. di lunghezza, nel 2010 su un totale di 10 consegne effettuate nel cosiddetto "mercato accessibile"⁵ per un volume totale di 357mila Tsl, il gruppo *Fincantieri* ha consegnato all'armatore *Grimaldi Napoli* un traghetto di 55mila Tsl e 225

⁵ Il mercato accessibile comprende la domanda espressa dagli armatori che operano in Mediterraneo, Baltico e Mare del Nord. Sono esclusi gli armatori del Far East.

metri, il cantiere *Visentini* (Rovigo) ha consegnato a *Levantina Trasporti* e *Caronte&Tourist* 2 unità da 27mila Tsl (186 m.), mentre *Nuovi Cantieri Apuania* (Massa Carrara) ha consegnato a *Grimaldi Holding* un'unità da 25mila Tsl per 200 m. di lunghezza.

Nel comparto degli yachts il 2010 ha evidenziato una lenta ripresa della domanda che tuttavia resta su livelli molto lontani da quelli degli anni pre-crisi globale. Un pacato ottimismo si è riscontrato in occasione delle principali fiere di settore; permane comunque una certa riluttanza da parte di potenziali clienti a causa di una ampia offerta di mezzi di seconda mano ancora disponibili sul mercato a prezzi competitivi. In particolare, a dicembre 2010 il portafoglio ordini mondiale di *yachts* superiori ai 70 metri di lunghezza ammontava a 65 unità per un totale di 5.606 m. e *Fincantieri*, con 2 mezzi in costruzione, rispettivamente da 140 m e da 134 m, deteneva una quota in metri lineari pari circa al 4,9%. Tra gli altri paesi europei la Germania si è aggiudicata 11 ordini (quota del 19,3% del totale dei metri lineari) e l'Olanda 7 (11,1%). Nella fascia dimensionale inferiore ai 70 metri di lunghezza si segnalano la finalizzazione di contratti per 2 mezzi attorno ai 60 m. per i cantieri *Azimut/Benetti* (Viareggio) e *Palumbo* (Napoli) e 2 unità nel *range* dei 50 m. per *Azimut/Benetti* e *ISA Yachts* (Ancona).

Per quanto concerne invece l'entità del parco nautico italiano nel suo complesso occorre premettere che esistono dei problemi per la sua esatta quantificazione, soprattutto per le unità non immatricolate. Infatti, a partire dal 2003 manca l'aggiornamento dei dati ufficiali, a causa del cambiamento della disciplina sull'obbligo di registrazione e dell'abolizione dei certificati d'uso dei motori marini. In particolare, l'*UCINA* (*Unione Nazionale Cantieri Industrie Nautiche ed Affini*) per stimare il numero di unità a motore non immatricolate è partita dall'ultimo dato disponibile concernente i certificati d'uso del motore. La stima esistente è stata quindi effettuata con riferimento al 2005, ultimo anno di disponibilità di dati e con una metodologia *ad hoc* l'*UCINA* ha stimato il patrimonio nautico non immatricolato. In particolare, su un totale di circa 518mila unità non immatricolate, circa 164mila sarebbero costituite da unità minori di valore commerciale ridotto (derive, barche a remi, ecc.) mentre le rimanenti 354mila unità sarebbero costituite da natanti a motore di cui 189mila di età superiore ai 15 anni, ovvero che potrebbero esistere senza essere più utilizzati. Di conseguenza si può stimare

in 165mila natanti il parco potenzialmente circolante dei natanti a motore non immatricolati.

Il parco nautico italiano immatricolato al 31 dicembre 2009 (ultimo dato disponibile fornito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che riporta le iscrizioni presso gli Uffici Marittimi della Capitaneria di Porto e gli Uffici Provinciali della MCTC) ammonterebbe invece ad un totale di 101.538 unità, di cui il 18,6% costituito da unità a vela ed il 52,8% da unità a motore di 10 m. di lunghezza massima.

Tab. 4 - Unità da diporto iscritte per classi di lunghezza e per regione

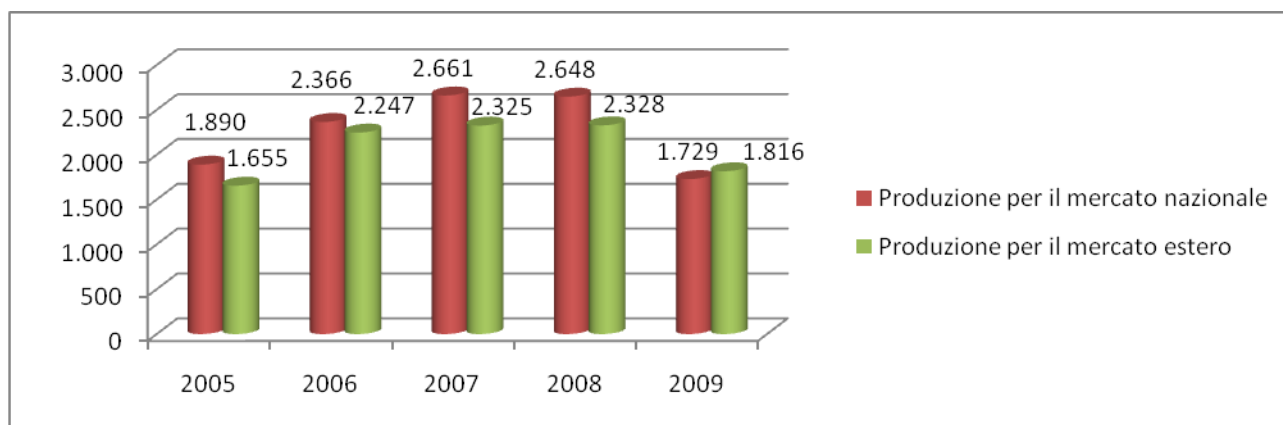
	A vela (con o senza motore ausiliario)					A motore					Navi (oltre 24,00 m.)	TOTAL E
	Fino a 10,00 m.	10,01 m.-12,00 m.	12,01 m.-18,00 m.	18,01 m.-24,00 m.	TOTAL E	Fino a 10,00 m.	10,01 m.-12,00 m.	12,01 m.-18,00 m.	18,01 m.-24,00 m.	TOTAL E		
(al 31.12.2009)												
Liguria	706	2.233	1.722	180	4.841	7.135	3.624	3.818	670	15.247	68	20.156
Campania	104	274	259	17	654	11.303	2.002	1.454	127	14.886	18	15.558
Toscana	374	1.143	988	75	2.580	5.072	1.880	2.110	462	9.624	84	12.188
Lazio	500	959	671	28	2.158	5.483	1.481	1.497	357	8.823	45	11.026
Veneto	316	795	485	11	1.611	3.810	827	714	64	5.415	7	7.034
Emilia Romagna	309	1.105	737	25	2.176	1.994	754	580	84	3.412	6	5.594
Sicilia	155	279	279	14	727	3.417	470	295	63	4.245	3	5.109
Friuli Venezia Giulia	204	963	611	34	1.812	1.137	648	704	123	2.612	3	4.427
Sardegna	118	321	269	22	730	1.893	715	677	112	3.397	4	4.131
Marche	138	307	183	11	641	1.469	606	732	111	2.918	3	3.554
Puglia	97	170	126	6	399	2.293	328	189	11	2.821	-	3.220
Calabria	12	31	32	1	76	918	123	72	9	1.122	-	1.198
Abruzzo	38	72	62	4	176	609	86	47	10	7521	3	931
TOTALE (incluse altre regioni)	3.309	8.671	6.430	433	18.843	53.611	13.720	12.917	2.203	82.460	244	101.538

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti

La distribuzione regionale dei natanti vede una forte concentrazione in Liguria, Campania e Toscana presso i cui uffici è iscritto nel complesso il 47% delle unità immatricolate. In questo quadro il Friuli Venezia Giulia, il Veneto e l'Emilia-Romagna detengono invece il 16,8% del parco nautico immatricolato, costituito per oltre il 40,0% da natanti a motore di lunghezza massima di 10 metri.

Considerando invece la produzione totale dell'industria nautica italiana dai dati relativi al periodo 2005-2009 emerge una buona crescita fino al 2007 per la produzione destinata al mercato sia interno sia estero. Nel biennio successivo, a causa del calo della domanda conseguente la crisi economica mondiale, c'è stata invece una recessione, particolarmente accentuata nel 2009 (-34,7% nella produzione destinata al mercato interno cui era diretto il 48,8% della produzione totale, -22,0% a quello estero che aveva coperto il 51,2%).

Graf. 1 - Produzione nazionale dell'industria nautica (Dati in Mln. €)



Fonte: UCINA

In particolare, il 71,4% del fatturato della produzione nautica nazionale è stato generato dalla cantieristica, il 19,4% dai componenti e accessori⁶, il 6,8% dal comparto "Refitting, riparazione e rimessaggio" ed il rimanente 2,4% dai motori. Le esportazioni

⁶ Ferramenta nautica, pavimentazioni, rivestimenti in legno/materie plastiche, tappezzeria nautica, elettrodomestici di bordo, attrezzature da salvataggio, alberi e vele, generatori, carrelli per trasporto imbarcazioni, attrezzature per porticioli, abbigliamento nautico, ecc.

di natanti, seppure in calo del 25,7%, confermano il ruolo trainante delle unità da diporto a motore entro bordo ed entrofuoribordo che coprono il 93,0% dell'export italiano di imbarcazioni, seguite a distanza dalle unità a vela (3,2%). I maggiori mercati di destinazione sono stati quello europeo (quota del 45,4%, principalmente verso Francia, Portogallo, Spagna e Croazia) e quello delle Americhe (quota del 35,7%, principalmente verso Stati Uniti e Isole Cayman).

Tab. 5 - Il bilancio nazionale dell'industria nautica

(Dati 2009)	Cantieristica		Refitting, riparazione e rimessaggio		Accessori e componenti		Motori	
	Mln.€	Δ%/ '08	Mln.€	Δ%/ '08	Mln.€	Δ%/ '08	Mln.€	Δ%/ '08
Produzione nazionale:	2.531	-32,9	241	-59,8	689	-58,5	84	-59,5
○ per mercato interno	1.055	-42,9	224	-63,4	419	-68,5	32	-109,4
○ per l'esportazione:	1.476	-25,7	17	-5,9	270	-43,0	52	-28,8
○ verso UE	598	-60,2	12	-25,0	177	-42,9	33	-36,4
○ verso extra UE	878	-2,2	5	+40,0	93	-43,0	19	-15,8
Importazioni:	223	-105,4	-	-	247	-48,2	233	-63,9
○ da UE	176	-90,9	-	-	152	-41,4	146	-78,1
○ da extra UE	47	-159,6	-	-	95	-58,9	87	-39,1
○ per mercato interno	209	-93,8	-	-	208	-50,0	227	-65,2
○ per la riesportazione	14	-278,9	-	-	39	-38,5	6	-8,3
Fatturato totale	2.754	-38,8	241	-59,8	936	-55,8	317	-62,8

Fonte: UCINA

Infine, i dati relativi alle infrastrutture per la nautica da diporto evidenziano una media nazionale di quasi 70 imbarcazioni ogni 100 attracchi ed una disponibilità di 19 posti barca per chilometro di costa, pari al 7% in più rispetto all'anno precedente. La suddivisione a livello regionale evidenzia comunque notevoli differenze tra il Nord ed il Sud del Paese per quanto riguarda il numero medio di posti barca per chilometro di litorale, che varia da un minimo di 11 nelle Regioni Meridionali ad un massimo di 66 nelle Regioni Settentrionali. Inoltre, l'indicatore relativo al numero di unità da diporto iscritte sul territorio per ogni 100 posti barca censiti (indice di affollamento), evidenzia

valori sensibilmente elevati nel Lazio, nel Veneto e nell'Emilia Romagna e, al contrario, significativamente inferiori alla media nazionale in Puglia, Calabria e Sardegna.

3 - La cantieristica e la nautica da diporto nei territori dell'Area Programma

3.1 - Friuli Venezia Giulia

In Friuli Venezia Giulia la cantieristica navale costituisce un punto di forza dell'economia regionale per la presenza di **numerosi operatori**, primo fra tutti *Fincantieri*, leader mondiale del settore. Il comparto regionale si è sviluppato principalmente come sistema di indotto del cantiere di Monfalcone di *Fincantieri* e di altre realtà minori legate alla nautica da diporto. Infatti, *Fincantieri* si avvale di circa **550 fornitori** (200 dei quali con produzioni *high-tech*), generando un volume di acquisti di circa 300 mln. € all'anno. Sotto questo profilo il **Friuli Venezia Giulia è secondo soltanto alla Liguria per dimensione e peso economico del sistema di fornitura del gruppo.**

Il cantiere di Monfalcone, nato nel 1907, fu inizialmente adibito alla costruzione di navi mercantili, per poi dedicarsi adibito anche alla produzione militare. Con oltre 750mila m² di estensione (dei quali 205mila coperti) è attualmente il più grande stabilimento del gruppo *Fincantieri* con un bacino da 350 x 56 metri, e banchine per 1.260 metri. Vi lavorano attualmente 1.930 persone (1.478 operai, 437 impiegati, 8 quadri e 7 dirigenti). A Monfalcone furono costruiti i transatlantici *Saturnia*, *Vulcania*, *Neptunia*, *Oceania* e numerosi sommergibili, per poi passare in tempi più recenti alle petroliere per l'*ENI* lunghe oltre 250 metri e alle *bulk-carrier* di oltre 320 metri. Storiche rimangono la piattaforma *off-shore Micoperi 7000* e la portaerei *Garibaldi* per la Marina Militare italiana. All'inizio degli anni '90 il cantiere è tornato alla produzione di navi da crociera, iniziata nel 1990 con la *Crown Princess* e continuata con le varie unità per la *Holland America Line*, fino alla *Carnival Destiny* per *Carnival Corporation* (1995), alla *Grand Princess* (1998), alla *Golden Princess* (2001) e alla *Star Princess* (gennaio 2002), tutte per l'armatore britannico *P&O Princess Cruises*. Nell'ultimo biennio invece il cantiere di Monfalcone ha consegnato all'armatore *Carnival Cruise Line* (Gruppo *Carnival*) la *Carnival Dream*, nave da

crociera da 130mila Tsl (2009), la *P&O Azura* da 116mila Tsl all'armatore *P&O Cruises* (2010) e la *Queen Elizabeth*, nave da crociera da 90mila Tsl, all'armatore *Cunard Line* (2010). Nel biennio 2009-2010 nello stabilimento di Monfalcone è proseguito il completamento della nuova area di premontaggio scafi, dotata di innovativi sistemi di sollevamento, e del potenziamento e ammodernamento delle infrastrutture di servizio alla produzione per un costo totale di 34,7 mln. €.

Oltre agli stabilimenti di Monfalcone, in Friuli Venezia Giulia il gruppo Fincantieri dispone anche dei *Bacini di Trieste (Arsenale Triestino San Marco)* presso i quali viene svolta attività di riparazioni e trasformazioni in 1 bacino con capacità 250mila Tonn. che costituisce una delle poche vasche navali di grande dimensione disponibili nel Mediterraneo. Nel 2009, a supporto del potenziamento della capacità di offerta, sono stati completati i lavori di riqualifica presso i *Bacini di Trieste* per la riattivazione del Bacino 3 (30mila tonn.) che consente di servire il mercato delle navi di tonnellaggio contenuto. Nel corso del 2010 *Bacini di Trieste* ha gestito nell'anno la riparazione di 21 navi (riparazione di 16 navi e 1 trasformazione nel 2009).

Per quanto concerne la nautica da diporto il Friuli Venezia Giulia, considerata la limitata estensione del suo litorale (94 km), dispone di un parco nautico e di infrastrutture da diporto di rilievo se paragonato alla situazione di altre regioni rivierasche. Infatti, le 4.427 unità nautiche iscritte presso le Capitanerie di Porto e la MCTC rappresentano il 4,4% del totale nazionale delle iscrizioni con un indice di affollamento di 32,5 imbarcazioni iscritte ogni 100 posti barca. A tale riguardo, occorre tuttavia ricordare che i punti di attracco devono soddisfare anche la domanda di ormeggio delle migliaia di unità non immatricolate o iscritte in altre Capitanerie.

La composizione del parco nautico riflette il quadro nazionale: infatti, quasi il 59% delle unità è costituito da imbarcazioni a motore e, tra queste, il 43% circa da unità fino a 10 m. di lunghezza. Il 53,2% del comparto "vela" è invece costituito da unità comprese tra i 10 e i 12 metri (33,7% quelle tra i 12 ed i 18 m.).

Tab. 6 - Unità da diporto iscritte in Friuli Venezia Giulia

(Dati al 31.12.2009)	A vela	A motore	Navi (> 24 m.)	TOTALE
Monfalcone (*)	1.515	2.374	1	3.890
Trieste (*)	296	207	2	505

<i>Pordenone (**)</i>	-	12	-	12
<i>Udine (**)</i>	1	19	-	20
TOTALE	1.812	2.612	3	4.427

(*) - iscritte presso gli Uffici Marittimi della Capitaneria di Porto

(**) - iscritte presso gli Uffici Provinciali della MCTC

Fonte: Ministero dei Trasporti

Tab. 7 - Numero di posti barca per Comune/Capitaneria di Porto in Friuli Venezia Giulia
(Dati al 31.12.2009)

Comune	Capitaneria di Porto	N. di posti barca	Di cui situati in:		
			Porto turistico	Approdo turistico	Punto di ormeggio
<i>Grado</i>	<i>Monfalcone</i>	1.235	-	1.235	
<i>Lignano Sabbiadoro</i>		866	-	866	
<i>Marano Lagunare</i>		1.163	-	1.163	
<i>Monfalcone</i>		1.811	-	1.811	
<i>S. Giorgio di Nogaro</i>		539	-	539	
<i>Terzo d'Aquileia</i>		144	-	144	
<i>Torviscosa</i>		48	-	48	
<i>Duino Aurisina</i>	<i>Trieste</i>	1.907	-	1.707	200
<i>Muggia</i>		2.068	1.153	694	221
<i>Trieste</i>		3.848	1.350	1.441	1.057
TOTALE		13.629	2503	9.648	1478

Fonte: Ministero dei Trasporti

Riguardo la disponibilità di posti barca, dai dati forniti dal Ministero dei Trasporti che ha raccolto quelli forniti dalle Capitanerie di Porto e dalle Autorità Portuali, emerge che, su un totale di 13.629 posti, il 70,0% circa è situato in “approdi turistici”⁷. In termini assoluti, il Comune di Trieste dispone del 28% del totale dei posti barca, di cui il 37% situati in approdi turistici ed il 35% in “porti turistici”.

⁷ In particolare, i posti barca sono stati individuati in base alle tipologie stabilite dal D.P.R. 2 dicembre 1997, n° 509, che fornisce le seguenti definizioni: Porto turistico - complesso delle strutture amovibili ed inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante la fornitura di servizi complementari; Approdo turistico - funzione dei porti polifunzionali destinata a servire la

Per quanto riguarda il numero delle aziende regionali operanti nella diportistica non esistono fonti che forniscano una disaggregazione sufficiente per la loro quantificazione. Per ovviare a questa carenza, il **Centro Cantieristica&Nautica** di **AREA Science Park** di Trieste sta realizzando la prima **mappatura delle competenze, specializzazioni e processi produttivi della nautica da diporto in Friuli Venezia Giulia**. In particolare, grazie all'accordo di **AREA Science Park** con la società **Navigo** (Centro per l'innovazione e lo sviluppo della nautica toscana di Viareggio) verrà utilizzata una **innovativa piattaforma ICT**, già sperimentata con successo nel Viareggino, che coinvolgerà non solo i **cantieri nautici di produzione o manutenzione/refit**, ma anche i **produttori di componentistica**, i **porti turistici**, le **aziende di servizi** che operano nella **nautica da diporto e nel relativo indotto**.

Al momento un quadro, seppure parziale sulla distribuzione territoriale della aziende attive nella cantieristica, nei motori e degli accessori/componenti è dato dall'**UCINA** che da elaborato dei dati di aziende alle quali è stato inviato un questionario. In particolare, in Friuli Venezia Giulia sarebbe presente l'1,9% delle aziende del totale nazionale così ripartire: l'1,3% nel settore delle unità da diporto (0,8% del totale nazionale degli addetti), il 2,2% in quello degli accessori e dei componenti (0,8% degli addetti) ed il 3,6% in quello dei motori (1,2% degli addetti). Invece, secondo un'indagine curata da **SDA Bocconi School of Management**, in regione sono attive 69 aziende delle riparazioni navali pari al 4,3% del totale nazionale.

nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari; Punti di ormeggio - aree demaniali marittime e specchi acquei dotati di strutture che non comportino impianti di difficile rimozione, destinati all'ormeggio, alaggio, varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto.

3.2 - Veneto (Treviso, Venezia, Padova e Rovigo)

Anche in Veneto la cantieristica è legata alla presenza del gruppo Fincantieri che dal 1984 ha rilevato i *Cantieri Navali ed Officine Meccaniche Veneziani* ed il *Cantiere Breda* di Marghera (Venezia). Inizialmente, l'attività del polo cantieristico di Marghera era concentrato sulle navi militari per poi specializzarsi negli ultimi anni nella costruzione di grandi navi da crociera e traghetti *Ro-Ro* riuscendo a occupare in questo settore a livello mondiale importanti quote di mercato. Tra le sue realizzazioni si ricordano: le navi da crociera *Disney Magic* (1998) e *Disney Wonder* (1999) per l'armatore *Disney Cruise Lines*, i traghetti *Pride of Hull* e *Pride of Rotterdam* per l'armatore *P&O Ferries* (2001), *Carnival Conquest* (2005) e *Carnival Freedom* (2007) per l'armatore *Carnival Cruise Lines*. Nel biennio 2009-2010 lo stabilimento di Marghera ha invece consegnato a *Costa Crociere* la nave da 92.700 Tsl *Costa Luminosa* (2009) e la *Costa Deliziosa* da 92.600 Tsl (2010), nonché la *Nieuw Amsterdam* da 87.000 Tsl, consegnata all'armatore *Holland America Line*. Nel luglio 2001 è stata invece varata l'ammiraglia del gruppo *Costa Crociere*, *Costa Favolosa* da 114.500 Tsl.

Oltre al polo della grande cantieristica di Marghera, in Veneto sono attive aziende nel settore della nautica da diporto. In particolare, dal 2007 è operativo il "Distretto provinciale della cantieristica nautica veneziana" che coinvolge anche parte delle province di Padova, Rovigo e Treviso e che è composto da 270 unità locali per un totale di 1.300 addetti. Il distretto veneziano è un polo integrato in cui convivono attività diverse ma collegate tra loro: cantieristica civile e da diporto e servizi accessori, porto mercantile, attracchi turistici. La dimensione media d'impresa è molto ridotta: circa il 95% delle imprese ha meno di 5 addetti e si occupa anche di tutte le attività accessorie alla costruzione (rimessaggio, manutenzione); proprio al fine di meglio rappresentare la realtà produttiva del distretto, focalizzata sulla cosiddetta "nautica minore", il volume d'affari collegato alla presenza di *Fincantieri* è stato escluso dall'indagine. All'interno del distretto operano due distinte tipologie di imprese: i cantieri tradizionali che lavorano prevalentemente nell'ambiente lagunare con prodotti legati all'uso nella stessa città (e servizi connessi) e, in minoranza rispetto ai primi, i cantieri innovativi, aziende che producono sia per il mercato

nazionale che per quello internazionale. E' possibile operare una suddivisione delle lavorazioni a seconda dell'area territoriale cui si riferiscono: a Venezia e isole si producono imbarcazioni a fondo piatto, adatte all'uso in laguna; a Mestre e Marghera barche a vela, *yachts* e barchini; a Chioggia e Porte grandi pescherecci e barche per trasporto passeggeri; nelle province di Rovigo, Treviso e Padova imbarcazioni moderne in metallo e vetroresina. All'interno del distretto sono presenti tutte le tipologie di fornitori, anche se la maggior parte opera a livello artigianale; uno dei punti deboli del distretto veneziano è costituito proprio dal basso grado di innovazione tecnologica che, nel recente passato, ha contribuito all'uscita dal mercato di alcuni operatori tradizionali, non in grado di adeguarsi all'evoluzione della domanda.

Per quanto concerne il parco nautico, il Veneto, con 7.034 unità regolarmente iscritte, detiene il 6.9% del totale nazionale. Rispetto al Friuli Venezia Giulia la composizione del parco nautico evidenzia un peso più marcato delle unità a motore infatti, quasi il 77,0% delle unità è costituito da imbarcazioni a motore e, tra queste, il 70,44% circa da unità fino a 10 m. di lunghezza. Il 49,3% del comparto "vela" è invece costituito da unità comprese tra i 10 e i 12 metri (30,1% quelle tra i 12 ed i 18 m.).

Tab. 8 - Unità da diporto iscritte in Veneto

(Dati al 31.12.2009)	A vela	A motore	Navi (> 24 m.)	TOTALE
Chioggia (*)	416	997	3	1.416
Venezia (*) (**)	1.104	3.327	4	4.435
Padova (**)	-	267	-	267
Rovigo (**)	-	123	-	123
Treviso (**)	32	136	-	168
Verona (**)	60	379	-	439
Vicenza (**)	-	185	-	185
Belluno (**)	-	1	-	1
TOTALE	1.612	5.415	7	7.034

(*) - iscritte presso gli Uffici Marittimi della Capitaneria di Porto

(**) - iscritte presso gli Uffici Provinciali della MCTC

Fonte: Ministero dei Trasporti

Riguardo la disponibilità di posti barca, dai dati forniti dal Ministero dei Trasporti che ha raccolto quelli forniti dalle Capitanerie di Porto e dalle Autorità Portuali, emerge che, su un totale di 5.933 posti, il 64,9% circa è situato in approdi turistici. In termini assoluti, il Comune di Venezia e quello di Jesolo dispongono nel complesso del 36,8% del totale dei posti barca, tuttavia solo il Comune di Jesolo e in parte il contiguo Comune di Cavallino-Treporti sono dotati di porti turistici per un totale di quasi 1.500 posti barca.

Tab. 9 - Numero di posti barca per Comune/Capitaneria di Porto in Veneto (Dati al 31.12.2009)

Comune	Capitaneria di Porto	N. di posti barca	Di cui situati in:		
			Porto turistico	Approdo turistico	Punto di ormeggio
Chioggia	Chioggia	432	-	377	55
Caorle	Venezia	852	-	802	50
Cavallino-Treporti		420	420	-	-
Eraclea		192	-	192	-
Jesolo		1.079	1.079	-	-
Marghera		392	-	392	-
Mestre		750	-	750	-
Portogrande		311	-	311	-
S. Michele al Tagliamento		403	-	403	-
Venezia		1.102	54	1.024	24
TOTALE			5.933	1.553	3.848

Fonte: Ministero dei Trasporti

3.3 - Emilia-Romagna

In Italia, secondo i dati 2009 pubblicati dall'UCINA, l'Emilia-Romagna si è collocata al 3° posto per numero di aziende (quota del 10,4%) operanti nel settore e al 2° numero di addetti (17,6%). Infatti, il territorio delle Province di Ravenna e di Forlì-Cesena è caratterizzato dalla presenza di alcune aziende leader a livello mondiale, impegnate nella produzione di imbarcazioni da diporto e integrate in una filiera che vede la presenza di una rete di imprese di piccole e medie dimensioni fortemente specializzate e impegnate in attività di sub-fornitura. Lo sviluppo del settore della cantieristica nautica nell'area di Ravenna risale ai primi anni Settanta, epoca in cui si assiste all'affermazione della vetroresina nel processo produttivo delle imbarcazioni che si è innestata sulla preesistente produzione di imbarcazioni in legno.

Purtroppo, come nel caso del Friuli Venezia Giulia, manca una mappatura precisa del comparto nautico del territorio, tuttavia secondo un'indagine settoriale condotta dalla Camera di Commercio di Ravenna, nella Provincia sono attivi 9 cantieri e 82 aziende della sub-fornitura. La produzione di imbarcazioni cabinate a motore coinvolge il 55,6% dei cantieri, quella di imbarcazioni semicabinate il 66,7%, quella delle barche cabinate a vela il 22,2%.

Tab. 10 - Unità da diporto iscritte in Emilia-Romagna

(Dati al 31.12.2009)	A vela	A motore	Navi (> 24 m.)	TOTALE
Rimini (*)	1.315	1.415	4	2.754
Ravenna (*) (**)	859	1.421	2	2.282
Bologna (**)	-	216	-	216
Ferrara (**)	-	-	-	-
Modena (**)	-	-	-	-
Parma (**)	1	72	-	73
Piacenza (**)	1	-	188	189
Reggio Emilia (**)	-	80	-	80
TOTALE	2.176	3.204	194	5.594

(*) - iscritte presso gli Uffici Marittimi della Capitaneria di Porto

(**) - iscritte presso gli Uffici Provinciali della MCTC

Fonte: Ministero dei Trasporti

Il parco nautico regolarmente iscritto nella Provincia di Ravenna è invece costituito per il 62,3% da imbarcazioni a motore e, tra queste, il 42,0% circa da unità fino a 10 m. di lunghezza. Il 60,3% del comparto “vela” è invece costituito da unità comprese tra i 10 e i 12 metri (30,0% quelle tra i 12 ed i 18 m.). Va tuttavia sottolineato che a livello regionale è il Comune di Rimini ad avere iscritto il numero maggiore di unità da diporto (quota del 42,9%).

Tab. 11 - Numero di posti barca per Comune/Capitaneria di Porto in Emilia Romagna (Dati al 31.12.2009)

Comune	Capitaneria di Porto	N. di posti barca	Di cui situati in:		
			Porto turistico	Approdo turistico	Punto di ormeggio
Bellaria	Rimini	32	-	-	32
Cattolica		320	240	-	80
Cesenatico		484	-	301	183
Misano Adriatico		355	355	-	-
Riccione		500	500	-	-
Rimini		821	-	619	202
Cervia	Ravenna	512	-	301	211
Comacchio		216	-	216	-
Goro		340	340	-	-
Marina di Ravenna		1.749	1.622	-	127
TOTALE		5.329	3.057	1.437	835

Fonte: Ministero dei Trasporti

Riguardo la disponibilità di posti barca emerge che, su un totale di 5.329 posti, il 53,4% è situato in porti turistici. In termini assoluti, il Comune di Marina di Ravenna dispone di ben 1.622 posti ovvero quasi l'83,0% della disponibilità di tutti e 4 i comuni inclusi nella Capitaneria di Porto di Ravenna.

4 - Conclusioni

Superati almeno in parte gli effetti negativi della crisi finanziaria internazionale, l'industria italiana della cantieristica sta lentamente uscendo dalla crisi, anche se limitatamente agli ordinativi di grandi navi da crociera. Infatti, la navalmeccanica italiana (ed europea) appare ormai di fatto estromessa dal grande mercato delle navi da trasporto, potendo contare, grazie alle produzioni di nicchia ad elevata tecnologia, solo su una quota marginale di pochi punti percentuali sul totale mondiale. Tuttavia, se da un lato si è confermato il ruolo dell'Italia quale attore di riferimento nel comparto delle navi da crociera, dall'altro la drastica riduzione del tonnello acquisito nell'ultimo periodo e di quello realisticamente ipotizzabile a medio termine si traduce nell'impossibilità oggettiva di saturare la capacità produttiva. Questo scenario potrebbe penalizzare l'attività dei grandi stabilimenti di Fincantieri di Monfalcone (Gorizia) e Marghera (Venezia).

Per quanto riguarda la nautica da diporto la maggior parte dei territori qui considerati e rientranti nell'Area Programma 2007-2013 dimostra una solida tradizione nel comparto in termini di parco nautico a disposizione, tuttavia gli addetti ai lavori lamentano il persistere della scarsa dotazione infrastrutturale. Purtroppo in questa sede si è riusciti solo in parte a fare un quadro esaustivo delle diportistica in quanto manca un *frame* teorico-normativo in grado di delineare in maniera specifica le dimensioni necessarie per definire i confini del settore nautico. Inoltre, va rilevata la presenza di variegata e numerose imprese che operano nel mercato del nautico, ma con ruoli e gradi di specializzazione assai diversificati e la mancanza di un database pubblico - regionale o nazionale - che permetta di individuare in maniera esaustiva questa variegata realtà.

Projekt iCON / Konkurenčnost MSP - Inovativnost in kooperativno podjetništvo sofinanciran v okviru Programa čezmejnega sodelovanja Slovenija-Italija 2007-2013 iz sredstev Evropskega sklada za regionalni razvoj in nacionalnih sredstev

Progetto iCON / Competitività delle PMI - Innovazione e cooperazione tra imprese finanziato nell'ambito del Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013, dal Fondo europeo di sviluppo regionale e dai fondi nazionali.