

*SETTORE NAUTICA - ANNO 2012*

*LA NAUTICA IN ONDA*

*In Toscana e nella Provincia di Grosseto*

*Ambito sub. Regionale*

**Atlante Società Cooperativa**



* LUCCA PROMOS*, “Anagrafe Filiera delle imprese locali della Nautica da Diporto della Costa Toscana”*
* OSSERVATORIO ECONOMICO LOCALE, “L’evoluzione del quadro competitivo dei settori strategici della Provincia di Grosseto”, Marzo 2007
* RAPPORTO CENSIS, “Impatto Socioeconomico delle attività d’impresa marittima sullo sviluppo del mare”, 1998
* CENSIS (2006), “III Rapporto sull’economia del mare 2006: crescita economica, capitale umano e tutela dell’ambiente nel cluster marittimo italiano”
* OSSERVATORIO MERCATO NAUTICO DELL’UNIV. DI ROMA TOR VERGATA, “Un sistema nautico integrato nell’ottica della yachting satisfaction”, 2005
* REGIONE TOSCANA, “Piano di Indirizzo Territoriale: Masterplan la rete dei porti toscani: il quadro conoscitivo.”
* UCINA (2006), “La nautica in cifre: Analisi del mercato per l’anno 2005”.

***Per Atlante soc. coop. Realizzazione a cura di Luciano Bacci***

La nautica studio del settore sviluppo ed economia:

* Studio Confartigianato Grosseto
* Report Confartgianato Grosseto
* Lo sviluppo del settore
* Analisi fabbisogni formativi del settore

***Grosseto li 14 Giugno 2012***

**Il valore strategico della Toscana come “Regione Nautica”**

Se si vuole dare una lettura dell’industria nautica italiana, con la sua suddivisione nei tre comparti tradizionali delle unità da diporto, motori e accessori, attraverso la sua distribuzione sul territorio, il numero di addetti e il fatturato la Lombardia si colloca al primo posto per numero di aziende e numero di addetti (con una quota che sfiora il 25% del totale nazionale), seguita nell’ordine da Liguria, **Toscana** ed Emilia Romagna. I singoli comparti tradizionali, con l’eccezione del più innovativo del refit & repair, riflettono di massima la tendenza generale.

Nel dettaglio, per le unità da diporto la Lombardia è sempre al primo posto per aziende e addetti seguita, in questo caso, dal Lazio e dalla **Toscana;** nel comparto degli accessori si riscontra la presenza della Lombardia al primo posto, per numero di aziende ed addetti, mentre la Liguria si colloca al secondo seguita dalla **Toscana**. La Regione **Toscana** vanta pertanto un patrimonio di tradizione e una capacità di innovazione che possono trovare riscontro anche in seno agli obiettivi di un nuovo approccio alla formazione rivolta al settore della nautica.

Non a caso gli stakeholders associativi della nautica toscana hanno individuato i due temi strategici dei futuri obiettivi formativi:

*“a) aver cura di non disperdere l’eredità rappresentata dalla specifica professionalità tradizionalmente presente sul territorio (quale quella posseduta dai maestri d’ascia), promuovendo gli opportuni percorsi di formazione per il recupero dei mestieri tradizionali;*

*b)**porre attenzione all’esigenza di rafforzare la disponibilità di figure con competenze tecnologicamente avanzate, attraverso la definizione di curvature specialistiche per la nautica all’interno di corsi di studio tecnici e professionali anche esistenti.”*

**La catena del valore dell’industria nautica**

L’osservazione razionale dei processi industriali legati alla nautica da diporto conduce al riconoscimento dell’indotto della filiera sia in termini economici che occupazionali. Il prodotto “*barca”* costituisce infattiil perno attorno al quale si articolano tutti gli ambiti del processo produttivo a monte e dei servizi connessi a valle.

Ad una prima lettura sono due i principali ambiti di filiera della nautica da diporto:

1) la filiera manifatturiera, finalizzata alla produzione di imbarcazioni;

2) la filiera del turismo nautico, finalizzata all’offerta di servizi al diportista.

Connessi a tali “macro” filiere si configurano un insieme di *attività/servizi* collaterali volti a supportare a 360 gradi le aziende negli specifici ruoli di contributo alla catena del valore:

- ricerca e sviluppo su materiali e prodotti innovativi e sui processi di produzione

- trasferimento di conoscenze per innovazione e ricerca (trasferimento tecnologico)

- offerta di servizi informatici

- offerta di servizi tecnici (controllo qualità, collaudo materiali, sicurezza lavoro, rispetto normativa ambientale)

- offerta di spazi logistici e immateriali (connessione wi-fi, sale riunioni, mense aziendali)

- assistenza amministrativa, fiscale, legale e finanziaria;

- partecipazione ai processi di acquisto/vendita per aziende in pool finalizzata

all’ottenimento di economie di scala (es. gruppi di acquisto o consorzi per il supporto alle vendite/esportazioni);

- sviluppo e gestione rapporti con enti pubblici

- monitoraggio dello stato del mercato e degli elementi di congiuntura economica/tecnologica.

**La consistenza delle aziende del comparto nell’ottica della formazione**

E’ noto che il panorama dell’industria nautica italiana è caratterizzato dalla presenza di un numero elevato di piccole imprese specializzate in alcune fasi di quello che è l’intero ciclo produttivo. Tale situazione fa si che le piccole imprese raramente tendano ad innovare o comunque tendano a farlo in modo meno sistematico di quelle grandi. Questo panorama di aziende sente fortemente l’esigenza di miglioramento costante del proprio know how trasversalmente a tutti i processi produttivi che avvengono al loro interno e contestualmente chiede di poter attingere a fonti qualificate per poter fruire di informazioni utili e della necessaria formazione.

In tal senso la formazione professionale rivolta al settore oltre ad essere finalizzata alla qualificazione tecnica di figure lavorative, deve riuscire ad apportare un contributo formativo in termini di competenze e qualità professionale che interessi tutta la filiera produttiva e dei servizi. Ulteriore obiettivo, non secondario, sarà quello di apportare un contributo formativo trasversale che valorizzi le aziende e le renda ancor più competenti ed efficaci nel ciclo produttivo aziendale.

**L’analisi del fabbisogno formativo del comparto**

Sulla base delle precedenti considerazioni, un primo ventaglio di qualifiche formative utili alla filiera produttiva della nautica può essere connesso alle lavorazioni così identificate:

* Laminazioni VTR e Compositi
* Stuccatura e Fairing
* Pitturazione e trattamenti di finitura
* Montaggio Mobilio
* Montaggio Vetri e Oblò
* Montaggio Impianti elettrici
* Montaggio Impianti Idraulici
* Montaggio Impianti Idrici
* Montaggio Impianti elettronici
* Montaggio sistemi di propulsione
* Montaggio Sistemi Antincendio
* Montaggio Impianti motore
* Montaggio Impianti Aria Condizionata
* Montaggio materiali di coperta
* Montaggio Complementi d’arredo
* Collaudi tecnici
* Movimentazione
* Pulizia e Finitura pre-consegna

Il personale dovrà essere formato sul prodotto, sui punti critici in generale e in particolare sulle difficoltà che possono verificarsi in specifiche postazioni di lavoro. Sarà anche opportuno definire un piano di aggiornamento periodico della formazione.

Nell’ambito dei rapporti tra main contractor e fornitori della filiera è da non trascurare infine l’esigenza emersa di una più efficiente attenzione alla qualità attuata in particolare attraverso le figure di operatori ad hoc formati e competenti in termini di:

* Controlli di accettazione arrivi.
* Prove e controlli di processo.
* Qualità uscente.
* Anomalie di qualità.
* Registrazioni e controlli.
* Gestione dei prodotti non conformi.
* Gestione degli strumenti di controllo.
* Qualità di processo.
* Rintracciabilità.
* Identificazione. Miglioramento continuo.
* Sistema di certificazione adeguato.
* Garanzia.
* Assistenza.

Traguardando l’arco temporale del prossimo quinquennio nasce certamente l’esigenza di far crescere la base lavorativa oggi depauperata dalla crisi internazionale. Da qui la necessità di intraprendere percorsi di sensibilizzazione e informazione sul settore della nautica da diporto e delle sue potenzialità occupazionali rivolti ai giovani che sono in procinto di inserirsi nel mondo del lavoro.

Tale impegno troverà ancor più riscontro nei confronti del segmento giovanile e tra i non occupati nella misura in cui la proposta formativa interesserà anche il già citato mondo dei servizi tecnico-turistici della nautica. In tale ambito la Toscana, forte del proprio know how produttivo potrà formare una classe professionale rivolta alle attività connesse al mondo dei servizi portuali turistici, della navigazione e dell’assistenza tecnica rivolta al diportista

**Analisi di scenario**

**La filiera della nautica da diporto include un vasto insieme di attività, soggetti, imprese e professionalità, coinvolte nell’intero “ciclo di vita” del prodotto, classificabili, in termini generali, in quattro macrocomparti: la cantieristica, che fa riferimento alla produzione di imbarcazioni propriamente detta; l’accessoristica, che annovera una moltitudine di forniture, dai materiali, ai componenti per l’assemblaggio, alle attrezzature di bordo, ecc.; la motoristica e il *refitting/service,* termine che comprende i diversi servizi che si occupano di riparazione, manutenzione e rimessaggio, e che occupano uno spazio economico e funzionale di primo piano all’interno del settore.**

I dati a disposizione per il comparto indicano per il 2010 un fatturato globale (ottenuto dall’insieme del fatturato interno, esportazioni ed importazioni della cantieristica, dell’accessoristica, della motoristica e del *refitting*), pari a 3,4 miliardi di euro, derivanti per l’82,5% dalla produzione nazionale (fatturato interno + esportazioni) e per il restante 17,5% dalle importazioni.

Osservando l’andamento del fatturato globale nell’ultimo periodo, si segnala una sua significativa flessione tra il 2006 e il 2010, pari al -41,4%, determinata da decrementi registrati nel fatturato interno (-50,3%), nelle importazioni (-49,7%) e nelle esportazioni (- 27,7%). La riduzione dell’*export* più contenuta rispetto a quella dell’*import* determina un saldo della bilancia commerciale del settore comunque positivo (pari nel 2010 a +1,02 miliardi di euro, anche se in leggero calo rispetto all’anno precedente (+1,11 miliardi di euro); un segnale, questo, positivo, anche in un contesto ancora fortemente condizionato dalla contrazione prodotta dalla crisi.

La crisi economico-finanziaria degli ultimi anni, configurandosi come recessione globale nei Paesi industrializzati dell’Occidente, ha colpito sostanzialmente tutti i settori economico-produttivi, investendo produzione, redditi, scambi e consumi. L’impatto della crisi si è tuttavia manifestato con tempi e intensità differenti nei diversi Paesi e nei diversi settori, sulla base della tipologia di produzioni e/o servizi (ad esempio necessari o voluttuari), nell’economia reale o in quella finanziaria, ma anche nella grande e nella piccola o media impresa.

Nell’ambito nautico appare di interesse l’analisi effettuata tra le aziende del settore da CNA a livello nazionale per la quale risulta che nel 70,3% dei casi che la crisi economico-finanziaria degli ultimi anni ha invertito un ciclo espansivo; soltanto il 21,3% delle imprese intervistate afferma che la crisi abbia invece aggravato una dinamica già negativa, mentre più residuali appaiono le letture della crisi come generatrice di nuove opportunità (3%) o come fenomeno che non ha prodotto ripercussioni significative sul settore della nautica da diporto (5,4%).

**[](http://www.poloformativonautico.it/wp-content/uploads/2012/03/grafico1.jpg)**

Una delle caratteristiche del settore nautico è la presenza, accanto ad imprese che vi lavorano in modo esclusivo, di una vasta rete di professionalità e mestieri applicati alla nautica accanto ad altri ambiti e settori economico-produttivi. Tale diversificazione, al di là di un’incidenza fisiologica probabilmente rilevabile in tutti i settori, si lega a fattori endogeni quali la stagionalità dei diversi segmenti della domanda (costruzione, allestimento, rimessaggio, refit, ecc.), l’alta specializzazione delle professionalità impiegate, spendibile in altri settori della costruzione e dell’arredo e, non ultimo, all’elevato contenuto di ricerca e innovazione dei materiali e delle lavorazioni del settore nautico.

Sul tema della formazione quest’ultimo fattore contiene peraltro un elevato valore strategico competitivo per gli stessi territori su cui insiste un comparto nautico, proprio per la trasferibilità dei contenuti e delle produzioni innovative delle imprese che operano nelle filiere della nautica.

A titolo di esempio, di particolare rilievo appare il tema del refit/service, ovvero, l’insieme delle attività riferibili alla manutenzione ordinaria, ma che in un’accezione più ampia possono prevedere sia la modifica estetica che quella strutturale dell’imbarcazione, costituisce un segmento importante della nautica da diporto, con valori di mercato progressivamente più significativi, tanto più in una fase in cui le difficoltà economiche generali incidono significativamente sugli ordinativi delle nuove costruzioni.

Le diverse fonti disponibili (CNA Produzione, Confartigianato Studi, Federagenti, Ministero Infrastrutture, Studi di settore, Ucina, ecc.), concordano nell’assegnare al refit un valore rilevante nella composizione del fatturato nautico, sebbene con stime e letture delle dinamiche in atto non omogenee, legate essenzialmente alle diverse prospettive e metodologie di analisi adottate.

Dai dati disponibili la nautica del refit risulta uno dei pochi settori della cantieristica con un trend positivo, capace di sviluppare nel 2009 un fatturato di oltre 400 milioni di euro e per cui la stessa Confartigianato Nautica Toscana ha presentato un progetto in occasione del convegno nazionale di marzo a Viareggio. Tale progetto consiste nella creazione di un *brand* nazionale per garantire e certificare il *service* nautico dal post vendita fino alla manutenzione ordinaria e straordinaria, mettendo in rete le aziende italiane specializzate nella manutenzione per disciplinare il settore e per evitare la delocalizzazione anticipando i *competitors* naturali come Spagna, Grecia e Turchia. Per tale progetto, l’ambito della qualificazione e formazione del personale costituirà un elemento strategico.

Analizzando nel dettaglio l’incidenza del refit sul fatturato nautico emerge un valore medio relativo agli ultimi 3 anni pari al 35% ma con interessanti differenziazioni a seconda delle attività svolte dalle imprese intervistate. Sono le aziende della motoristica, con un peso medio del 63,2%, ad ottenere i maggiori ricavi dalle attività connesse al service e al refit caratterizzandosi per un servizio di assistenza e riparazione che prosegue anche dopo la vendita; così come, ovviamente, le imprese che si occupano proprio di refitting che da questa attività producono il 59,2% del proprio fatturato.



****

**Atlante Società Cooperativa**

**ANALISI FABBISOGNI FORMATIVI**

**Anno 2012**

**A cura di Atlante Soc. Cooperativa di Grosseto:**

In occasione di rapporti di collaborazione, in ottica di offerta formativa, la Cooperativa Atlante ha svolto durante il periodo 2012 alcune analisi di fabbisogno formativo contestualizzate su alcune aziende artigiane della Provincia di Grosseto nel comparto della NAUTICA.

Indichiamo di seguito i risultati di tali analisi nei singoli elaborati progettuali:

gli studi svolti in occasione di progettazione formativa vengano così realizzate attraverso un sistema di qualità realizzato dall’ATLANTE Soc. Coop.:

I fabbisogni formativi non sono sempre evidenti e immediatamente acquisibili, è necessario quindi rilevarli attraverso forme di indagine diretta e anche mediante un’analisi documentale dei rapporti o indagini di ricerca relativi al territorio economico e imprenditoriale di riferimento. Per il percorso formativo adottiamo la metodologia riportate all'interno del manuale di progettazione elaborato da Atlante. Tale metodologia è dovuta ai risultati che tale metodologia ha espresso sul campo in anni di esperienza progettuale. Una metodologia strategica e studiata per le piccole imprese tipiche della realtà imprenditoriale della Provincia Grossetana, in particolare della filiera Nautica.

Prima dell'analisi viene realizzata nelle imprese interessate al seguente percorso formativo, la caratura e studio delle sue caratteristiche del “ciclo produttivo” per il settore preso in esame attraverso una sua scomposizione in fasi fondamentali al fine di identificare le figure professionali di riferimento e sperimentare le metodologie per la rilevazione delle competenze.

**Gli strumenti a corredo della metodologia sono:**

A.) Scheda guida per l’intervista di rilevazione dei fabbisogni formativi con cui si evidenziano:

- CARATTERISTICHE DELL’IMPRESA;

- RUOLO ORGANIZZATIVO PRESO A RIFERIMENTO

- ATTIVITÀ PREVISTE DAL RUOLO

- CRITICITÀ RIFERIBILI ALLE ATTIVITÀ E AL RUOLO

-NECESSITÀ DI SVILUPPO/RAFFORZAMENTO DELLE COMPETENZE (CONOSCENZE E CAPACITÀ)

- ASPETTATIVE IN RELAZIONE ALL’INTERVENTO FORMATIVO IN OGGETTO.

Lo strumento sopra descritto è servito come traccia d’intervista per la rilevazione dei fabbisogni formativi. L’intervistatore in una prima fase ha raccolto le informazioni relative alle caratteristiche connotative dell’impresa oggetto dell’analisi, cercando inoltre di individuare eventuali cambiamenti in atto e/o previsti.

La fase successiva di analisi è stata riferita al ruolo organizzativo considerato.

Il rilevatore ha acquisito una serie di informazioni circa le attività previste e le criticità riferibili e/o riferite sia alle attività che al ruolo professionale in oggetto.

In questo quadro è stato chiesto all’interlocutore aziendale quali siano le necessità maggiormente avvertite di sviluppo e/o rafforzamento delle competenze al fine di superare le criticità esistenti.

B.) Format di descrizione dei risultati della rilevazione dei fabbisogni, in cui si evidenziano:

- CARATTERISTICHE DELL’AZIENDA E BACINO E TERRITORIO DI RIFERIMENTO

- DESCRIZIONE DEL PROCESSO DI ANALISI E INTERLOCUTORI AZIENDALI COINVOLTI

- METODOLOGIA E STRUMENTI UTILIZZATI

- AMBITO PROFESSIONALE DI RIFERIMENTO

- RUOLO DI RIFERIMENTO

- ATTIVITÀ IN ESSERE

- ATTIVITÀ PREVISTE

- COMPETENZE NECESSARIE

- RISULTATI E BISOGNI FORMATIVI EMERSI

- EVENTUALI STUDI/INDAGINI ESTERNE A SUPPORTO.

Denominazione corso:

“Il veliero. Tecnico qualificato della nautica da diporto”

Per bando formazione FSE della Provincia di Grosseto

Asse II - Occupabilità

Anno formativo 2012

**I)Rilevazione e analisi dei fabbisogni formativi.**

La Regione Toscana ha posto in essere un complemento di Programmazione, denominato **Master Plan8**, in cui si indicano le attività per lo sviluppo del settore. Il Master Plan definisce le principali linee di indirizzo per promuovere lo sviluppo della piattaforma logistica costiera: accanto alla portualità commerciale assume particolare rilievo quella turistica, per la quale viene indicata l’importanza di procedere all’ampliamento delle strutture secondo criteri di sostenibilità.

Nello stesso documento viene sottolineata la mancanza di valorizzazione di nuove figure professionali del settore e l’immediata esigenza di qualificazione di quelle esistenti. Questi aspetti sono da ricondursi all’assenza di adeguati “percorsi di qualificazione e riconoscimento” professionale che non consentono una traiettoria certa di sviluppo professionale. Si assiste al fatto che nel comparto, molte persone operino per diletto in un’ottica di un’occupazione “secondaria”, talvolta a discapito della qualità dei servizi erogati e fruiti, e della stessa sicurezza in mare. **La nautica da diporto** costituisce uno dei comparti che maggiormente contraddistinguono l’Italia nel mondo, grazie al prestigio ed alla notorietà delle aziende, alla capacità delle maestranze ed alla natura distintiva dei prodotti.

L’Amministrazione Provinciale, attraverso l’assessorato all’“Economia del mare” sta rivitalizzando, **il Tavolo Blu** al fine di promuovere, anche con il concorso delle rappresentanze del mondo imprenditoriale, occasioni di approfondimento, di confronto e di proposizione.

**Le indicazioni del Piano triennale della Provincia di Grosseto**

Il Tavolo Blu provinciale ha organizzato una serie di incontri con le rappresentanze di categoria operanti nella cosiddetta “economia del mare”:

\_ pesca e acquacoltura

\_ nautica da diporto (filiera), cantieristica e servizi connessi

\_ diportismo, attività subacquee, sport, ambiente.

Per ognuna delle suddetta aree, è stata fornita un’analisi dei fabbisogni dei relativi settori.

Questa verifica ha permesso di individuare i vuoti formativi e le figure professionali che potrebbero migliorarne la competitività. Gli aspetti salienti che ne sono emersi, sono stati:

\_ Esigenza di migliorare i flussi turistici nautici con conseguente ricaduta occupazionale

\_ I porti della Provincia di Grosseto raccolgono ben il 50% del totale regionale dei posti barca.

\_ Oltre l’80% delle imprese operanti nella sub-fornitura sono microimpresa, con 2-3 dipendenti. E’ indispensabile formare professionisti e imprenditori di qualità.

\_ Le attività tradizionali come turismo e pesca possono trovare punti di contatto significativi per diversificare l’offerta. Anche gli sport come la pesca e il diving (o

addirittura i servizi di guida ambientale subacquea) possono portare nuovi flussi turistici, in modo completamente sostenibile e, soprattutto, anche durante la bassa stagione.

A fronte di questa realtà, ci sono tutti i segnali per poter affermare che è possibile avviare

un graduale passaggio della popolazione attiva ad impieghi diversi in direzione di settori come la cantieristica, i servizi, il turismo, l’artigianato e l’agro-alimentare di qualità, che rappresentano il presupposto di un nuovo modello economico e produttivo. In tale contesto il "mare", in quanto fattore naturale ma anche come risorsa, sta acquisendo una centralità del tutto nuova.

Il turismo rappresenta uno dei principali settori economici delle regioni italiane e richiede un notevole impegno per incentivarlo e renderlo più produttivo. Lo sviluppo dell’economia turistica locale, anche per il recentissimo CCIAA- COAP- Ist.Tagliacarne Crescita reale ed evoluzione strutturale del sistema economico della provincia di Grosseto 2007, può essere caratterizzato in ambito ambientale da un'offerta ampia e variegata di servizi diversi differenziati per : a) tipologia di utenza; b) stagionalità; c) classificazione dei prodotti. Dai percorsi subacquei all'educazione ambientale, dalla realizzazione di manifestazioni di carattere ambientale e culturale alle peculiarità gastronomiche locali, dal pescaturismo all’ittiturismo. Nella realizzazione di ciò consiste il vero motivo di soddisfacimento delle aspettative del cliente, ed è questo il modo per evitare che l'avvicinamento alla natura in generale ed all'ambiente marino in particolare, non consista solamente in una fuga dalla città e non si traduca nell'invasione del territorio naturale. Tutto questo rappresenterà una vera opportunità per nuove conoscenze ed il recupero delle esperienze ludiche, attraverso la scoperta di una dimensione spazio-tempo, incontaminata, serena, insolita; una dimensione diversa da quella quotidiana, lontata dal mondo di sempre. Partendo infatti dalle tradizioni locali, dalla fisionomia territoriale e dalle particolarità di carattere storico-archeologico, geologico, morfologico, naturalistico e faunistico, possiamo costruire e indirizzare pacchetti turistici per target specifici ( nicchie di mercato individuate): turismo culturale. nautico ,scolastico, naturalistico, subacqueo.Il mare viene attualmente "vissuto" solo dai pescatori che secondo le direttive CE e l'ultimo Piano Triennale della Pesca, dovranno ridurre lo sforzo di cattura del 40% per preservare l'ecosistema. Al contempo il codice FAO per la navigazione sollecita uno sfruttamento compatibile in direzioni nuove e diverse. Lo sforzo legislativo italiano, comunitario e mondiale è volto a incentivare forme nuove di fruizione della risorsa marina, non solo per addetti alla pesca, ma soprattutto rivolto al settore turistico finalizzato alla realizzazione di nuovi servizi che permettano l'approfondimento delle tematiche legate al mare, ai "valori" dell'ambiente, incentivati dall'esistenza di un ambiente sano che rispetta la natura ed i propri ecosistemi. In questo contesto il pool di formazione propone una professionalità, in grado di gestire l'emergenza climatica, sanitaria, impiantistica e ambientale, che, operando nel settore delle attività delle guide e degli accompagnatori turistici in ambito marittimo e costiero,organizza e gestisce attività da crociera e brevi itinerari turistici e conduce imbarcazioni da diporto con passeggeri, svolgendo attività di ricezione turistica e di suppoto relazionale e tecnico al turismo nautico presso porti e infrastrutture per il diporto.

Questo intervento rappresenta quindi un modo intelligente di coniugare il rispetto per l'ambiente con pratiche millenarie,come la pesca, evidenziando quest’ultima in imbarcazioni confortevoli e sicure e la degustazione a bordo di prodotti ittici appena pescati, riscoprendo i contenuti di sicurezza e bontà senza rinunciare però al comfort delle strutture ricettive, che contribuiscono a fare una vacanza rigenerativa, rilassante e utile dal punto di vista culturale.

Carattere peculiare del corso è infatti la forte commistione dei momenti “teorici” e la loro applicazione pratica: le lezioni sono svolte in aula ed a bordo, con la barca attraccata ed in movimento. A queste due diverse collocazioni dell’ “aula”, si affiancano due periodi di vera e propria navigazione: costiera, sia diurna che notturna, in differenti condizioni meteomarine. Le esercitazioni pratiche svolte presso aziende del settore, oltre a formare i candidati sull’utilizzo di mezzi e strumenti di sicurezza e salvataggio e sulla gestione delle attrezzature di bordo – sartiame, vele, motori-, favoriscono un contatto forte e concreto con il mondo del lavoro. Inoltre è previsto un apposito percorso per la creazione di lavoro autonomo, per rendere il profilo immediatamente cantierabile

Stando alla ***Ricognizione sull’economia del mare,*** Grosseto Novembre 2008, le professionalità da formare nella nostra Provincia dovranno contraddistinguersi per attinenza e contiguità aifabbisogni rilevati presso le imprese, per caratteristiche e contenuti innovativi, per la potenzialità di alimentare nuove imprese, o comunque implementare possibilità di lavoroautonomo.

La **Prima Conferenza Regionale dell’Economia del Mare**, svoltasi proprio a Grosseto, ha dato un significativo contributo in questa direzione.

Il Programma Regionale di Sviluppo 2003-2005 nel proporsi il miglioramento complessivo delle condizioni di vita, indica tra i fattori determinanti lo sviluppo e la politica di coesione proprio la sostenibilità dello sviluppo e quindi la necessità, in tutti gli atti e azioni promosse ed incentivate, di guardare ad un concetto di sviluppo equilibrato. In questo contesto generale la provincia di Grosseto rappresenta una sua specificità: caratterizzata da un paesaggio fortemente permeato di caratteristiche rurali che ha visto nel mare una forte leva per lo sviluppo recente del suo turismo Un ambiente unico ove i due ecosistemi interagiscono e rappresentano una originale potenzialità di sviluppo economico e produttivo. Le professionalità da formare dovranno contraddistinguersi per attinenza e contiguità ai fabbisogni rilevati presso le imprese, per caratteristiche e contenuti innovativi, per la potenzialità di alimentare nuove imprese, o comunque implementare possibilità di lavoro autonomo.

la Provincia di Grosseto –mediante il Tavolo Blu - ha realizzato degli approfondimenti tematici, coinvolgendo i principali operatori del settore portualità, cantieristica, nautica da diporto e pesca. I soggetti coinvolti nel corso del 2007 e 2008, hanno individuato i vuoti formativi che indeboliscono sia la professionalità che la competitività del settore. Da più parti si ritiene indispensabile strutturare i fabbisogni formativi individuati a seconda della valenza strategica (ad esempio, interventi formativi volti a migliorare le competenze degli occupati o interventi mirati a sviluppare nuove imprese) attraverso il confronto diretto con le rappresentanze delle categorie coinvolte. Le competenze professionali da implementare e valorizzare sono state individuate a seguito dell’analisi del contesto produttivo reale, partendo dalle prospettive di ogniLa zona in cui il progetto insiste è caratterizzata da una presenza giudicata eccessiva e limitante di imprese di dimensioni ridottissime, tali da renderle scarsamente competitive in rapporto ad altre zone del Centro Italia, anche limitrofe. L’analisi della situazione occupazionale della zona desta forti preoccupazioni, specificamente per ciò che attiene la situazione dei giovani, generalmente in possesso di un Diploma di Scuola Media Superiore: disoccupazione media nella Regione Toscana: 5,1; nella Provincia di Grosseto: 7,2% (- 2,1%); disoccupazione giovanile media nella Regione Toscana: 16,9%; nella Provincia di Grosseto: 26,6% (-10,3%) (fonte: Censis 2007). Il differenziale nel tasso di disoccupazione per le persone in cerca di prima occupazione risulta di circa cinque volte superiore al differenziale del tasso di disoccupazione medio della zona in rapporto alla media regionale.

Spopolamento: “il Quadrante della Costa d’Argento ha registrato nell’ultimo decennio un calo progressivo del numero dei residenti, nonostante l’affermazione dell’importanza economica di questa parte del territorio provinciale, grazie alla specializzazione nelle attività turistiche e alla presenza di una forte cantieristica nautica” (fonte: Censis 2002); variazione nell’incremento/decremento della popolazione in Costa d’Argento: 1995 / 2000 = +1,0 - 2001/2005 = -1,0 ; (fonte: Censis 2007). Nel quadro appena descritto, le difficoltà occupazionali delle donne sono rilevate come identiche a quelle dei giovani in cerca di prima occupazione, da ciò la proposta di riservare il 50% dei posti disponibili ad una utenza femminile. Le ricerche analizzate evidenziano, inoltre, una chiara differenza reddituale fra la fascia costiera, che trae i suoi profitti principalmente dal turismo, e le zone interne ancora legate ad attività agricole e a rischio di involuzione; l’innalzare la qualità dei servizi turistici offerti pone le basi per accrescere la presenza di stranieri, al momento non rilevante, incentivare i flussi turistici interni e quindi trasferire risorse verso l’entroterra servendosi della “zona corridoio” esistente

Il progetto si ricollega strettamente al percorso seguito dal Tavolo blu, a cui la stessa cooperativa Atlante ha partecipato.,e soprattutto alla ***Ricognizione sull’economia del mare,*** Grosseto Novembre 2008

Questo progetto è il necessario completamento di un percorso cominciato 6 anni fa e teso alla rivalutazione delle risorse costiere nell’area dell’Albegna. In particolare ricordiamo i corsi per addetto allo sviluppo del pescaturismo, per manager marino,per responsabile della sicurezza nel settore pesca, i 2 corsi per skipper già realizzati ed i 3 per ormeggiatore negli approdi turistici.Una serie di interventi che ha come minimo comun denominatore il mare, e che ha visto protagonisti diversi soggetti(Formimpresa, Atlante,CESCOT, CEFORCOOP. EFESO),sempre con significativi risultati occupazionali.Rispetto a quelle iniziative il nostro progetto offre un percorso di creazione d’impresa per rendere immediatamente cantierabile la competenza acquisita nel corso.

STUDIO TERRITORIALE DI RIFERIEMNTO

**Patto della Maremma Grossetana.** Relativamente alla filiera turismi, si scrive che” il settore turistico è rimasto mediamente attardato su modelli di offerta di massa, a forte e concentrata stagionalità, poco orientato a promuovere diversificazioni e proposte di segmento alto” e che “il problema del settore è quello di essere privo di adeguate qualificazioni e proposte di nuove offerte turistiche diversificate e di segmento” tanto che occorrono “Turismi, non quelli stile anni '60, relegati al periodo delle ferie, ma quelli di segmento e qualità, coerenti con la gamma ricca delle proprie attrattive e capaci di attrarre una gamma evoluta di interessi per l'intero arco dell'anno”. Occorre, quindi, “progettare e/o valorizzare le strutture di formazione tecnica e specializzata e riclassificare e riqualificare gli standard che caratterizzano l’offerta turistica, altro strumento-obiettivo che la Maremma deve attuare sui segmenti di mercato interessati alle sue risorse, specie quelli stranieri”.

La zona in cui il progetto insiste è caratterizzata da una presenza giudicata eccessiva e limitante di imprese di dimensioni ridottissime, tali da renderle scarsamente competitive in rapporto ad altre zone del Centro Italia, anche limitrofe. L’analisi della situazione occupazionale della zona desta forti preoccupazioni, specificamente per ciò che attiene la situazione dei giovani, generalmente in possesso di un Diploma di Scuola Media Superiore: disoccupazione media nella Regione Toscana: 5,1; nella Provincia di Grosseto: 7,2% (- 2,1%); disoccupazione giovanile media nella Regione Toscana: 16,9%; nella Provincia di Grosseto: 26,6% (-10,3%) (fonte: Censis 2002). Il differenziale nel tasso di disoccupazione per le persone in cerca di prima occupazione risulta di circa cinque volte superiore al differenziale del tasso di disoccupazione medio della zona in rapporto alla media regionale.

Spopolamento: “il Quadrante della Costa d’Argento ha registrato nell’ultimo decennio un calo progressivo del numero dei residenti, nonostante l’affermazione dell’importanza economica di questa parte del territorio provinciale, grazie alla specializzazione nelle attività turistiche e alla presenza di una forte cantieristica nautica” (fonte: Censis 2002); variazione nell’incremento/decremento della popolazione in Costa d’Argento: 1991/1995 = + 2,0; 1995 / 2000 = - 1,0 (fonte: Censis 2002). Nel quadro appena descritto, le difficoltà occupazionali delle donne sono rilevate come identiche a quelle dei giovani in cerca di prima occupazione, da ciò la proposta di riservare il 50% dei posti disponibili ad una utenza femminile. Le ricerche analizzate evidenziano, inoltre, una chiara differenza reddituale fra la fascia costiera, che trae i suoi profitti principalmente dal turismo, e le zone interne ancora legate ad attività agricole e a rischio di involuzione; l’innalzare la qualità dei servizi turistici offerti pone le basi per accrescere la presenza di stranieri, al momento non rilevante, incentivare i flussi turistici interni e quindi trasferire risorse verso l’entroterra servendosi della “zona corridoio” esistente.

Denominazione corso:

“GROSSETO

IMPROVEMENT REFITTING AREA”

Per bando formazione FSE della Provincia di Grosseto

Asse II - Occupabilità

Anno formativo 2012

**I)Rilevazione e analisi dei fabbisogni formativi.**

In Toscana, secondo un’indagine IRPET – Istituto Regionale per la Programmazione Economica della Toscana, le aziende configurabili come cantieri di refitting sono 229.

Secondo questa ricerca la maggioranza dei cantieri (135) refitta barche fino a 12 metri di lunghezza, tipicamente richieste dal mercato locale. Una trentina di cantieri toscani lavora su unità di lunghezza compresa tra i 12 ed i 24 metri, mentre l’11% del campione (25 cantieri) opera su imbarcazioni di lunghezza compresa tra i 24 ed i 30 metri.

Infine, il 18% delle aziende censite da IRPET ha mezzi e maestranze per il refitting di imbarcazioni di lunghezza superiore a 30 metri (megayachts). Il parametro della lunghezza delle imbarcazioni è un indice di specializzazione dei cantieri e quelli toscani appaiono molto specializzati.

Il maggior numero di cantieri, sia dal punto di vista quantitativo che qualitativo, si trova in provincia di Lucca; seguono poi le province di Livorno, Grosseto, Pisa e Massa Carrara.

E’ infatti in provincia di Lucca che si trovano la maggior parte dei cantieri che refittano superyachts. In particolare a Viareggio sono ubicati le imprese più importanti a livello mondiale: Benetti, Ferretti, Rodriguez per i “motor yachts” e Perini per i “sailing yachts”. Sono inoltre localizzati nell’area molti altri cantieri di ottimo livello: Codecasa, Antago, Falcon, CBI Navi, Riva (marchio Ferretti), Navalia, Versilcraft, Italyachts.

Dal punto di vista della struttura organizzativa, la maggioranza dei cantieri stando a IRPET afferma di avere meno di 15 dipendenti, mentre solo il 7% del campione dichiara più di 50 dipendenti. Il 47% dei cantieri toscani censiti da IRPET si occupa della barca nel suo complesso. Anche se la maggioranza delle aziende (53%) continua a procurarsi lo scafo altrove, la presenza in Toscana di un buon numero di cantieri che riescono ad eseguire tutte le fasi produttive al loro interno, anche solo per piccole unità da diporto fino a 7 metri, denota uno spirito imprenditoriale ed industriale di buon livello. Un altro dato interessante per il nostro confronto, è quello legato al fatturato. La maggior parte (36%) delle aziende di restiling/riparazione di imbarcazioni da diporto presenti in Toscana e censite dall’IRPET, dichiara che il proprio fatturato annuo non supera i 250 mila Euro. Il 19% delle imprese dichiara fatturati compresi tra 250 mila e 1,5 milioni di Euro; il 17% dichiara un fatturato fino a 5 milioni di Euro ed il 14% oltre i 5 milioni di Euro.

La provincia di Grosseto ospita anch’essa numerosi porti e porticcioli ed una natura estremamente attraente che costituiscono i punti di forza delle sua offerta di turismo nautico. Dal punto di vista produttivo, sono da ricordare la produzione di gommoni ed un cantiere per la riparazione di yacht d’epoca. Molti sono, infine, i canterini di rimessaggio/riparazione/refitting.

Anche per la “fornitura di servizi” gli ambiti di attività sono molto numerosi e non necessariamente hanno il refitting come settore principale di riferimento. Rientrano in questa categoria, ad esempio, il rimessaggio di imbarcazioni, l’assistenza meccanica, la riparazione di imbarcazioni e motori, la vendita e installazione di accessori Le aziende che si occupano della fornitura di servizi sono distribuite in tutto il territorio regionale, ma sono più numerose in provincia di Grosseto, provincia che ospita il maggior numero di porti e porticcioli, quindi di posti barca. A seguire troviamo la presenza di aziende in provincia di Lucca e Livorno.

Proprio il fatto che la nostra provincia ospiti il maggior numero di porti e porticcioli, quindi di posti barca di tutta la regione deve diventare il nostro punto di forza per trasformare le attività accessorie al refitting in attività di refitting vere e proprie, con notevolissimo incremento economico, rilancio dell’area di Porto Ercole e di tutto l’Argentario, mantenimento dei posti di lavoro esistenti e messi a rischio dalla crisi e creazione di nuovi.

Serve però una duplice azione: da un lato percorsi formativi che qualifichino l’area, le imprese, gli operatori del territorio nel refitting; dall’altra un intervento che favorisca il crearsi di una massa critica di imprese del settore nell’area che possa rispondere alle sfide del domani,così come individuato da Dionisia Cazzaniga Francesetti in un intervento nel già citato Regione Toscana, Atti del Seminario La crisi sull’eccellenza: il domani del settore Nautico in Toscana, Viareggio 8 luglio 2009.

Nello specifico, ho operato alcune ricerche di settore analizzando i seguenti trattati:

Regione Toscana, La crisi sull’eccellenza: il domani del settore Nautico in Toscana, Atti del Seminario - Viareggio 8 luglio 2009

Provincia di Grosseto,Ricognizione sull’economia del mare,a cura di Studio Meta, Grosseto, 7 Novembre 2008.

CNA Liguria, Analisi e prospettive di sviluppo della filiera della nautica da diporto,(pp.69-.75 integralmente dedicate al caso della costa toscana); LUCCA PROMOS, “Anagrafe Filiera delle imprese locali della Nautica da Diporto della Costa Toscana” 2008.

Anche nell’ambito della PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA, Particolarmente significativa è stata la sottoscrizione del protocollo di intesa per la costituzione della rete regionale dei centri e delle strutture di servizi qualificati per il trasferimento tecnologico e l’innovazione della nautica, che coinvolge le 5 province costiere e i cinque centri servizi esistenti in Toscana. Con questa iniziativa ci si è posti l’obiettivo di creare centri altamente qualificati, ciascuno con proprie specializzazioni, per evitare sovrapposizioni e, soprattutto, ottimizzare risorse e potenzialità dei territori, offrendo sul mercato italiano e internazionale quei servizi indispensabili a tutta la filiera.

Approvazione da parte della Consulta del Mare dell’Agenda del Mare della Toscana 2010. La Consulta del Mare è l’organismo istituita dalla Regione Toscana col compito di coordinare a livello istituzionale le politiche integrate del mare e per la costa; questo organismo consultivo, che è stato costituito e si è insediato nell’ottobre dello scorso anno, di cui fanno parte tutti i Comuni e le Province costiere e delle isole, ha tra i suoi compiti anche quello di stabilire un rapporto con tutti i soggetti sociali del territorio sulle politiche integrate del mare . L’Agenda del mare è il documento più importante e anche innovativo della Regione Toscana per quanto riguarda le politiche integrate del mare, tale documento contiene tutte le azioni che durante l’anno sono state portate avanti relativamente alle politiche integrate del mare e le azioni previste per l’anno successivo con gli stanziamenti previsti. Si tratta, dunque, di un vero e proprio documento annuale di programmazione per quanto riguarda le politiche del mare (riportiamo tale documento):

Indice

\_ Quadro generale: la struttura imprenditoriale

\_ Quadro generale: i sistemi territoriali

\_ Cantieristica, riparazione e manutenzione di imbarcazioni

\_ Noleggio e commercio al dettaglio di natanti ed accessori

\_ Una ricostruzione per la Toscana della filiera nautica

\_ La filiera della nautica in Toscana: considerazioni conclusive

\_ La presente sezione del report si propone di offrire un quadro strutturale delle attività connesse alla nautica da diporto, individuandone l’articolazione settoriale, le tipologie di impresa operanti, la relativa localizzazione e distribuzione territoriale.

\_ L'analisi si divide in due parti:

\_ la prima riguarda l'intero territorio nazionale, e focalizza l'attenzione su quegli ambiti economici che, in base alle classificazioni ufficiali delle attività economiche in vigore, identificano in modo univoco le iniziative imprenditoriali direttamente riconducibili al settore della nautica: queste attività comprendono la costruzione di imbarcazioni da diporto, il commercio all'ingrosso ed al dettaglio di natanti ed accessori, il noleggio di imbarcazioni da diporto, la manutenzione e riparazione di navi commerciali e imbarcazioni da diporto;

\_ la seconda si concentra invece sul territorio toscano, nel tentativo di fornire una ricostruzione della complessa articolazione che la filiera della nautica assume all'interno della regione: la realizzazione di imbarcazioni da diporto costituisce infatti un processo complesso nel quale confluiscono molteplici competenze e specializzazioni, ed è in grado di attivare una domanda nei confronti di un vasto ed eterogeneo insieme di imprese fornitrici sia di beni che di servizi -tanto a monte come a valle del processo produttivo strettamente considerato- non adeguatamente colto dalle classificazioni ufficiali.

\_ Per perseguire le precedenti finalità conoscitive, l'analisi sviluppata si è basata:

\_ per quanto riguarda la prima parte, sui dati resi disponibili dalla banca dati Infocamere-StockView (aggiornati al 31 dicembre 2010), che consente di derivare un set predefinito di informazioni dal Registro delle Imprese;

\_ per quanto riguarda la seconda parte, sulle informazioni direttamente desumibili dal Registro delle Imprese tenuto presso le Camere di Commercio (aggiornate al 31 dicembre 2009), ed in particolare su quelle estraibili tramite libere interrogazioni dell'oggetto sociale e della descrizione dell'attività svolta dalle imprese registrate.

Quadro generale: la struttura imprenditoriale

\_ L'insieme delle imprese direttamente riconducibili al settore della nautica da diporto, sulla base delle classificazioni ufficiali in vigore (1), è composto in Italia da 10.864 unità locali registrate agli archivi delle Camere di Commercio (per un totale di circa 30 mila addetti), così suddivise:

\_ costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive (ateco 30.12.00) 4.177 unità locali (38,4%)

\_ commercio all'ingrosso di imbarcazioni da diporto (ateco 46.69.11) 267 unità locali (2,5%)

\_ commercio al dettaglio di natanti e accessori (ateco 47.64.20) 1.462 unità locali (13,5%)

\_ noleggio senza equipaggio di imbarcazioni da diporto (ateco 77.21.02) 2.852 unità locali (26,3%)

\_ riparazione e manutenzione di imbarcazioni (ateco 33.15.00) 2.106 unità locali (19,4%)

\_ Si tratta di un insieme costituito da realtà organizzative mediamente più strutturate rispetto a quelle operanti in altri settori economici. L’incidenza sul totale delle società di capitali, pari al 27% per il complesso delle imprese registrate agli archivi camerali, sale infatti al 42% per quelle operanti nella nautica, con la seguente articolazione:

\_ costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive 44%

\_ commercio all’ingrosso di imbarcazioni da diporto 76%

\_ commercio al dettaglio di natanti e accessori 52%

\_ noleggio di imbarcazioni da diporto 36%

\_ riparazione e manutenzione di imbarcazioni 37%

\_ Malgrado ciò, la componente artigiana resta di grande importanza tanto nella costruzione di

imbarcazioni (1.892 unità locali, pari al 45% del relativo totale) che nella collegata attività di riparazione e manutenzione (1.024 unità locali, pari al 49%), confermando il rilievo tuttora assunto da competenze di tipo "tradizionale", sedimentatesi nel tempo nei diversi contesti locali.

(1) Ci si riferisce alla classificazione Ateco 2007, di cui sono stati considerati i seguenti codici: 30.12.00 costruzioni di imbarcazioni da diporto e sportive ; 46.69.11 commercio all'ingrosso di imbarcazioni da diporto ; 47.64.20 commercio al dettaglio di natanti e accessori ; 77.21.02 noleggio senza equipaggio di imbarcazioni da diporto ; 33.15.00 riparazione e manutenzione di navi commerciali e imbarcazioni da diporto (esclusi i loro motori)

Quadro generale: i sistemi territoriali (1)

\_ La distribuzione territoriale delle attività legate alla nautica da diporto mostra un elevato grado di

concentrazione spaziale: le prime cinque province coprono il 31% delle unità locali registrate in Italia, le prime venti il 66%. In termini assoluti, emerge non soltanto l'addensamento di tali attività nelle realtà che si affacciano lungo la costa ed il ruolo che le grandi infrastrutture portuali (in primis, quelle di Napoli e Genova) occupano quali attrattori di iniziative imprenditoriali, ma anche l’importanza assunta da alcuni grandi centri urbani (sette delle prime 20 province sono anche capoluoghi regionali), sebbene ciò non sempre si accompagni effettivamente a maggiori livelli di specializzazione (come nel caso di Roma e Milano).

\_ La distribuzione fra ripartizioni nazionali appare più equilibrata rispetto a quella delle unità locali complessivamente registrate, con il 38% di localizzazioni al Nord, il 27% al Centro ed il 36% al Sud-Isole (i corrispondenti valori per il totale delle unità locali sono rispettivamente del 47%, del 21% e del 32%).

La Toscana è la regione con più unità locali (1.607), seguita da Liguria (1.408), Campania (1.182), Sicilia (983), Lazio (933), Sardegna (896), Lombardia (891), Veneto (625) ed Emilia Romagna (793).

\_ In Italia sono 33 le province che presentano indici di specializzazione superiori alla media nazionale, 17 delle quali con valori pari ad oltre il doppio del resto del territorio italiano. La mappa territoriale consente di individuare le principali aree nelle quali si sviluppano attività legate alla nautica da diporto:

\_ sul versante tirrenico, tutto l'arco costiero compreso fra la provincia di Imperia da un lato e quella di Grosseto dall’altro, con indicatori particolarmente elevati a La Spezia, Livorno, Lucca e Massa-Carrara;

\_ sul versante adriatico, l'arco settentrionale che da Trieste va fino a Venezia (passando per Gorizia e Udine) e l'alto-medio adriatico, includendo Ravenna, Forlì-Cesena, Rimini, Pesaro e Urbino, Ancona;

\_ nell’Italia insulare, sia la Sardegna (Sassari, Cagliari, Nuoro), in particolare nella parte settentrionale, che la Sicilia (Messina, Trapani, Siracusa, Palermo, Ragusa);

\_ altri addensamenti, sebbene di entità meno rilevante, sono presenti in Campania (Napoli e Salerno) e Sicilia (Vibo Valentia e Crotone), mentre altre più isolate realtà si trovano nell'Italia centro-meridionale (Latina e Lecce) e settentrionale (Como).

Quadro generale: i sistemi territoriali (2)

(1) I.S.I. = Indicatore di Specializzazione Imprenditoriale N.B.: In evidenza le province a più elevata specializzazione, in riquadro le province toscane

Indice di specializzazione imprenditoriale

NAUTICA DA DIPORTO

Cantieristica, riparazione e manutenzione di imbarcazioni (1)

\_ L'industria della nautica comprende, in Italia, 4.177 unità locali che operano direttamente nella costruzione di imbarcazioni da diporto. In termini assoluti, rispetto al quadro in precedenza tracciato, risulta leggermente meno accentuato il ruolo dei grandi centri urbani (che passano da 7 a 6 nella graduatoria delle prime 20 province), ed invece maggiormente rilevante il contributo delle province che non si affacciano lungo la costa (che passano da 2 a 4 includendo tuttavia, oltre a Milano e Torino, anche Brescia e Como, i cui territori si affacciano comunque su importanti specchi d'acqua interni).

\_ L'asse produttivo è inoltre più spostato verso il Centro-Nord, con il 42% di localizzazioni nelle regioni settentrionali ed il 31% in quelle centrali, mentre il contributo del Sud e delle Isole scende al 27%.

Toscana e Liguria si contendono ancora la leadership, con rispettivamente 764 e 579 unità locali, seguite da Lombardia (447), Campania (370) e Lazio (341).

\_ In Italia sono 28 le province che presentano indici di specializzazione superiori alla media nazionale (17 delle quali con valori pari ad oltre il doppio). Fra i principali poli produttivi si confermano alcune aree già viste in precedenza, ed in particolare:

\_ tutta la fascia costiera ligure e toscana, l’alto ed il medio-alto adriatico, la Sardegna, alcune aree della costa tirrenica centro-meridionale (Latina, Napoli e Salerno), il messinese per quanto riguarda la Sicilia

\_ accanto a questi emergono tuttavia poli legati alla cantieristica anche nella parte settentrionale della penisola, localizzati in particolare nella Lombardia (Como, Lecco e Brescia)

\_ Strettamente collegata alla costruzione è l’attività di riparazione e manutenzione di imbarcazioni da diporto, costituita da 2.106 unità locali che evidenziano, rispetto alle altre attività qui considerate, il più spiccato livello di concentrazione territoriale: le prime cinque province contribuiscono infatti al totale per il 38%, le prime venti per il 74%. Rispetto alla dislocazione dei cantieri risulta inoltre più marcata, in questo caso, la localizzazione di tali attività in corrispondenza delle province costiere (in tal senso, Brescia costituisce l’unica parziale eccezione fra le prime 20 province della graduatoria).

Cantieristica, riparazione e manutenzione di imbarcazioni (2)

\_ Anche nell'attività di riparazione gli insediamenti imprenditoriali di maggior rilievo si trovano

principalmente al Nord (40%) ed al Centro (31%), con solo un leggero spostamento del baricentro verso il Meridione (28%). È in questo comparto che la Liguria presenta il maggior numero di unità locali (439), e su livelli analoghi si colloca la Toscana (417); distanziate si trovano Campania (198), Sicilia (163) e Sardegna (133). Le province toscane della costa si confermano anche in questo caso ai vertici nazionali:

Lucca, in particolare, rafforza il proprio posizionamento, riportando il più elevato indice di

specializzazione imprenditoriale.

\_ In conseguenza del maggior grado di concentrazione territoriale, i cluster di specializzazione

territoriale risultano più circoscritti rispetto all’attività di costruzione, e comprendono:

\_ l'alto Tirreno (costa ligure e costa costa settentrionale della Toscana) e la costa centro-meridionale della Toscana (Livorno e Grosseto) sul versante occidentale, l‘arco settentrionale della costa adriatica (da Trieste a Rovigo), parte della costa romagnola (Ravenna e Forlì-Cesena) e la costa nord marchigiana (Ancona e Pesaro-Urbino) su quello orientale

\_ l’Italia insulare, si in relazione alla Sardegna che alla Sicilia (tutta la costa settentrionale e la punta meridionale), con ulteriori insediamenti di rilievo nel meridione -anche se isolati- nel Lazio (Latina), nella Campania (Napoli) e nella Puglia (Taranto)

\_ Caratteristiche analoghe a quanto visto per la costruzione e la riparazione-manutenzione sono riscontrabili anche nelle 264 unità locali che compongono il commercio all’ingrosso di imbarcazioni da diporto. Gli aspetti che emergono in questo caso con maggiore forza sono:

\_ una concentrazione territoriale ancora più spiccata di quanto visto nel caso delle riparazioni (in valore assoluto, le prime 5 province della graduatoria coprono il 43% del relativo totale): in questo caso, in particolare, si rafforza il rilievo assunto dai principali centri urbani (sono 11 i capoluoghi regionali fra le prime venti province), così come le localizzazioni in province che non si affacciano sulla costa (cinque) \_ il preponderante peso assunto dalle aree centro-settentrionali (solo 3 province fra le prime venti sono del Sud): in Toscana spicca soprattutto Grosseto, quarta in termini assoluti e prima per livelli di specializzazione

Cantieristica, riparazione e manutenzione di imbarcazioni (3)

RIPARAZIONE E MANUTENZIONE DI NAVI COMMERCIALI E IMBARCAZIONI DA DIPORTO

Noleggio e commercio al dettaglio di natanti ed accessori (1)

\_ Caratteristiche localizzative in parte diverse dalle precedenti si osservano invece nel caso del commercio al dettaglio e del noleggio di imbarcazioni da diporto. Nel caso delle 1.462 unità locali del commercio al dettaglio di natanti ed accessori, in particolare, si riduce il peso delle province del Centro-Nord a beneficio di quelle meridionali: il contributo delle regioni settentrionali, in termini di localizzazioni, scende al 36% e quello del Centro al 25%, mentre il Sud-Isole sale al 39%. Lazio (192 unità locali), Campania (170), Liguria (163) e Sicilia (144) guidano tale graduatoria, mentre la Toscana perde posizioni collocandosi al quinto posto (135): Livorno e Grosseto, tuttavia, realizzano i più elevati indici di specializzazione imprenditoriale a livello nazionale.

\_ Nel caso delle 2.852 unità locali di noleggio di imbarcazioni da diporto si rafforzano ulteriormente alcuni tratti evidenziati per il commercio al dettaglio. Si contrae infatti ulteriormente il peso del Nord (29%) e del Centro (19%), mentre l'area meridionale si porta addirittura al 52%: Sardegna (429 unità locali) e Sicilia (401) si collocano in testa a questa graduatoria, seguite da Campania (398), Toscana (261) e Lazio (240). Soltanto Livorno e Grosseto, in Toscana, restano fra le prime venti province per numero di localizzazioni, nel caso di Grosseto con una perdita significativa di posizioni rispetto agli altri settori presi in esame.

\_ Gli addensamenti imprenditoriali maggiormente significativi si trovano in questo caso:

\_ nell'Italia insulare, con particolare riferimento alla Sardegna (Sassari presenta il più elevato indice di specializzazione a livello nazionale), alla costa nord della Sicilia ed alla punta meridionale, ed in altre aree dell’Italia meridionale, con addensamenti particolarmente significativi in Calabria ed altri di minor rilievo in Campania (Napoli, Salerno), Puglia (Lecce) e Lazio (Latina)

\_ nella costa meridionale della Toscana e nell'alto Tirreno (costa ligure e costa settentrionale della Toscana), nel medio-alto Adriatico (Venezia, Trieste e Gorizia, Rimini) ed in Italia settentrionale con riferimento alle enclave lombarde di Como e Brescia

Noleggio e commercio al dettaglio di natanti ed accessori (2)

\_ Le classificazioni ufficiali delle attività economiche fin qui utilizzate consentono, come visto, di effettuare comparazioni omogenee fra territori, ma non permettono di definire compiutamente i contorni di una filiera, come quella della nautica da diporto, particolarmente complessa ed articolata: tale complessità, in particolare, è funzione di un prodotto la cui realizzazione richiede l’apporto di una molteplicità di competenze diversificate ed il contributo di un insieme di imprese spesso appartenenti a “settori” diversi. Inoltre, la filiera si snoda in una serie di attività "a valle" di quelle strettamente produttive che solo in parte sono colte dall'analisi delle attività di rimessaggio, di noleggio e del commercio.

\_ Per superare i limiti insiti nelle classificazioni ufficiali si è pertanto tentato di ricostruire, per la sola Toscana, la filiera della nautica da diporto utilizzando una serie di ulteriori informazioni derivabili dal Registro delle Imprese. In particolare, oltre ai codici di attività economica che identificano in maniera univoca le imprese della nautica, sono state selezionate anche quelle imprese che, pur appartenendo a settori diversi da quelli in precedenza considerati, contengono o nell’oggetto sociale o nella descrizione dell’attività alcune “parole chiave” che, di per sé, sono in grado di segnalare realtà organizzative operanti nella filiera presa in esame.

\_ In particolare, si è proceduto a selezionare (1):

\_ tutte le unità locali appartenenti ai settori con i codici di attività economica relativi alla costruzione, riparazione e manutenzione di imbarcazioni da diporto e sportive (compresa l'attività di impiantistica), al commercio al dettaglio di natanti (compresi parti ed accessori) ed al noleggio (senza equipaggio) di imbarcazioni da diporto;

\_ tutte le unità locali con almeno una key-word fra “diport”, “imbarcaz” e “nautic” in almeno uno dei campi “Oggsoc” e “Descatt” del Registro Imprese.

(1) Si ricorda che, in questo caso, i dati sono riferiti al 31-12-2009 ed alla classificazione Ateco 2002: per tali motivi, alcuni dati proposti possono differire dalle analisi svolte in precedenza (riferite come detto alla fine del 2010 ed alla classificazione Ateco 2007). Per quanto riguarda i codici utilizzati, si tratta in questo caso dei seguenti: 35.12 costruzione, riparazione e manutenzione di imbarcazioni da diporto e sportive (compresa l'attività di impiantistica); 52.48.8 commercio al dettaglio di natanti (compresi parti ed accessori); 71.40.22 noleggio (senza equipaggio) di imbarcazioni da diporto.

\_ In particolare, la diversa distribuzione delle unità locali nei territori provinciali mostra che:

\_ Lucca e Livorno continuano ad ospitare la quota più consistente di iniziative imprenditoriali, riducendo tuttavia la propria incidenza sul totale regionale dal 57% al 45%: nel caso di Lucca tale incidenza si attesta su valori particolarmente elevati nelle attività manifatturiere (35%, soprattutto nella costruzione di imbarcazioni e nel legno-mobili), mentre nel caso di Livorno i valori più elevati si raggiungono nel noleggio di imbarcazioni e nelle attività ricreative, sportive e turistiche (40% in entrambi i casi);

\_ Grosseto mantiene sostanzialmente invariato il proprio peso (16%), mentre una più consistente riduzione si osserva per Massa-Carrara (dal 14% al 9%): nel primo caso un contributo al totale regionale particolarmente rilevante è raggiunto nel commercio al dettaglio di natanti e accessori (41%), nelle attività di trasporto e nella meccanica (31% in entrambi i casi), nel secondo nelle attività manifatturiere (14%);

\_ tutte le altre province vedono un incremento della relativa quota sul totale, particolarmente significativa a Firenze (da 4% all'11%) ed a Pisa (dal 6% al 9%): rilevanti addensamenti si osservano a Pisa nelle attività manifatturiere (10%), a Firenze nei servizi alle imprese (17%), nelle riparazioni elettro-meccaniche (22%), nelle costruzioni e nelle attività immobiliari (21%)

Una ricostruzione per la Toscana della filiera nautica (4)

\_ L'utilizzo di una "maglia" territoriale più fine consente di apprezzare maggiormente l'esistenza di cluster locali dove si concentrano le attività legate alla nautica. A questo proposito si osserva che:

\_ i 9 comuni con almeno 100 unità locali appartenenti alla filiera nautica contribuiscono per il

50% al relativo totale regionale (i primi 30 al 78%):

cinque di questi comuni sono capoluoghi regionali (Livorno, Massa-Carrara, Firenze, Pisa e Prato), fra i primi 30 solo Siena non compare nella graduatoria;

\_ l'elevata specializzazione della provincia di Lucca dipende in via esclusiva dall'elevato addensamento raggiunto a Viareggio e nei comuni limitrofi (Camaiore, Massarosa e Pietrasanta);

\_ l'importanza di Viareggio emerge, in particolare, per il contributo offerto al totale regionale nelle attività di costruzione e riparazione di imbarcazioni da diporto, pari al 27% di quelle complessivamente presenti in Toscana: le attività manifatturiere incidono per il 62% sul totale delle unità locali di Viareggio, ed incidenze altrettanto elevate si riscontrano a Carrara (67%) e Massa (63%);

\_ l'incidenza dell'insieme di attività di servizi alle imprese, servizi alla persona e noleggio è invece relativamente elevata a Livorno (40%), Monte Argentario (39%), Firenze (43%), Pisa (35%), Rosignano Marittimo (33%) e Prato (38%).

1 Viareggio LU 665 15,6%

2 Livorno LI 273 6,4%

3 Monte Argentario GR 255 6,0%

4 Firenze FI 228 5,4%

5 Carrara MS 161 3,8%

6 Pisa PI 160 3,8%

7 Massa MS 159 3,7%

8 Rosignano Marittimo LI 107 2,5%

9 Prato PO 104 2,4%

10 Piombino LI 97 2,3%

11 Orbetello GR 96 2,3%

12 Portoferraio LI 96 2,3%

13 Camaiore LU 89 2,1%

14 Castiglione della Pescaia GR 88 2,1%

15 Grosseto GR 86 2,0%

16 Massarosa LU 80 1,9%

17 Lucca LU 76 1,8%

18 Cecina LI 60 1,4%

19 Follonica GR 51 1,2%

20 Pistoia PT 49 1,2%

21 San Giuliano Terme PI 38 0,9%

22 Arezzo AR 34 0,8%

23 Campo nell'Elba LI 34 0,8%

24 San Vincenzo LI 34 0,8%

25 Scarlino GR 34 0,8%

26 Capoliveri LI 31 0,7%

27 Castagneto Carducci LI 30 0,7%

28 Isola del Giglio GR 30 0,7%

29 Pietrasanta LU 30 0,7%

30 Campi Bisenzio FI 29 0,7%

Altri comuni FI 951 22,4%

TOSCANA 4.255 100,0%

**La filiera della nautica in Toscana: considerazioni conclusive**

Dall’analisi della distribuzione territoriale della filiera toscana della nautica emergono in sintesi le seguenti caratteristiche:

\_ La provincia di Lucca ospita il 37% delle unità locali toscane del comparto nella costruzione e riparazione di imbarcazioni da diporto, che per 74% si localizzano nel territorio del solo comune di Viareggio. Tale concentrazione si replica per il complesso delle unità locali manifatturiere della filiera, il 35% delle quali si colloca nella provincia di Lucca, che assume così un ruolo di primo piano non solo nella produzione di imbarcazioni, ma anche nelle fasi produttive a monte, quali la fabbricazione di componenti e accessori e nella produzione di beni intermedi per la nautica da diporto: si tratta di segnali di integrazione funzionale tra le unità locali della filiera che connotano il tessuto produttivo viareggino e lucchese con elementi di distrettualità.

\_ Il legame con gli altri sistemi produttivi toscani emerge comunque con riferimento ad alcuni segmenti della filiera a monte, quali la fabbricazione di mobili, che si localizza a Pisa con il 22% delle unità locali toscane, e i servizi alle imprese, per i quali assumono importanza le province di Firenze -che con il suo milieu metropolitano offre il 21% dei servizi avanzati- e di ivorno, che anche grazie alla sua realtà portuale contribuisce per il 23% al complesso dei servizi alle imprese della Toscana riferibili alla nautica da diporto.

\_ La distribuzione territoriale delle unità locali delle fasi più a valle della filiera, maggiormente legate al rapporto con il consumatore-fruitore finale, risente dell’importanza della morfologia della costa e delle caratteristiche paesaggistiche del territorio. La preminenza delle province di Livorno e di Grosseto spicca nelle attività di noleggio di imbarcazioni da diporto ed altre attrezzature per la nautica (rispettivamente 34% e 17%), nei servizi alla persona, quali scuole nautiche, attività ricreative, sportive e turistiche (Livorno 30%, Grosseto 23%), e nel commercio al dettaglio (19% e 21%), anche per la capacità di intercettare una domanda dove giocano un ruolo rilevante i flussi turistici e diportistici verso l'Arcipelago toscano.

Sia la Consulta sia l’Agenda del mare quale strumento sulle politiche marittime della Regione Toscana sono scaturite da una decisione del consiglio regionale all’inizio dello scorso anno, quando è stato approvato il Documento d’indirizzo delle politiche del mare della Regione Toscana, documento scaturito dalle due Conferenze regionali del mare (e dai seminari preparatori) del 2001 e del 2007).

Il progetto quindi offre queste soluzioni:

1. creare un “sistema” o “rete” stabile di imprese con l’obiettivo ultimo di aumentare la competitività dei prodotti e servizi locali nei mercati nazionali ed esteri,
2. riqualificare le aziende produttrici,
3. migliorare l’organizzazione e la qualità del lavoro.
4. Impatto territoriale con rilancio area Porto Ercole e Porto S.Stefano;
5. impatto territoriale nel settore nautico in ambito non colpito da crisi
6. Mantenimento occupazione in accordo a mutamenti organizzativi,
7. crescita professionale dei partecipanti al corso
8. Metodologia pratica “ad immersione totale” nel cantiere;
9. ricca attività di sostegno al progetto,
10. corso di immediata cantierabilità
11. Esperienza di Atlante scarl, staff affidabile ed insegnanti qualificatissimi.