

INDICE

1.	Il ruolo dell'economia del mare nel sistema produttivo italiano	1
2.	La cantieristica in una visione più ampia	5
3.	La cantieristica in senso stretto: le attività di costruzioni di navi e imbarcazioni	8
4.	La competitività internazionale della cantieristica navale italiana	13
5.	I fabbisogni professionali e formativi delle imprese della cantieristica in senso lato.....	16
6.	La cantieristica navale militare: un approfondimento	19
7.	Spunti per il rilancio del settore cantieristico in Italia	25

LA CANTIERISTICA NAVALE PER IL RILANCIO DELLA FILIERA NAUTICA

1. Il ruolo dell'economia del mare nel sistema produttivo italiano

Delinare le migliori politiche per la crescita spesso implica la costruzione di una visione dell'economia che va al di là della classica osservazione settoriale secondo cui "ufficialmente" viene suddivisa, perché le migliori virtù di un'economia si celano dietro una trasversalità di attività legate dal filo conduttore della filiera, appartenenti magari a settori diversi e apparentemente distanti, ma unite dall'immagine unica che restituiscono del Paese, dalla loro matrice originaria di 'vita'.

Si pensi al mare, che dai suoi prodotti e risorse, dalle sue bellezze, si innescano molteplici e variegate attività economiche, dalla pesca e dall'industria delle estrazioni marine alla cantieristica e trasporti marittimi, dal turismo e dalle attività sportive alla ricerca e regolamentazione per la tutela ambientale. E un Paese come l'Italia, posizionato al centro del Mediterraneo, che vanta 7.500 km di coste, con 15 regioni e oltre 600 comuni bagnati dal mare, non può prescindere da questa risorsa per il rilancio economico.

Da questa consapevolezza che Unioncamere ha voluto promuovere lo scorso aprile, in collaborazione con la Camera di commercio di Latina, gli "Stati Generali dell'Economia del Mare", con l'obiettivo di contribuire alla elaborazione di una strategia comune relativa alla attivazione di una policy mirata all'economia del mare, mirata a:

- esplicitare il valore reale dell'economia del mare e ricercare proposte e filoni di intervento che il Sistema camerale italiano può mettere a disposizione del sistema mare;
- promuovere il riconoscimento a livello istituzionale del peso e dell'importanza dell'economia del mare e il ruolo delle Camere di commercio per il suo sviluppo;
- mettere a sistema i progetti e le risorse della rete camerale italiana per le tematiche strategiche trasversali ai settori e alle filiere e implementare una policy di sistema;
- orientare l'economia del mare verso uno sviluppo sostenibile integrato: economico, sociale e ambientale.

Per realizzare tutti questi obiettivi Unioncamere ha voluto innanzitutto, con una nuova visione, cogliere il vero significato e la reale dimensione dell'economia del mare¹, in modo da aver presente il terreno su cui innestare le migliori policy. Per questo ha realizzato, con il contributo tecnico-scientifico di CamCom Universitas Mercatorum, il "Secondo Rapporto sull'economia del Mare" ², presentato proprio in occasione degli "Stati Generali delle Camere di Commercio sull'Economia del Mare".

Uno studio che fa luce su un volto di assoluto rilievo nella nostra economia, con tutti i suoi positivi risvolti in campo sociale dal punto di vista dell'occupazione. Nel 2011, supera i 41 miliardi di euro il valore aggiunto prodotto da tutte le attività riconducibili all'economia del mare, pari al 2,9% del totale economia. Una potenzialità produttiva che spicca soprattutto se posta a confronto con altri segmenti economici: basti pensare che i 41 miliardi di euro di valore aggiunto prodotto dalle attività economiche dell'economia del mare sono quasi il doppio di quanto prodotto dal comparto

¹ Il ruolo del mare nelle traiettorie di crescita delle economie è stato ulteriormente ribadito di recente dalla Commissione europea (European Commission, *Blue Growth. Opportunities for marine sustainable growth*, Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, Brussels, 13.9.2012.), al fine di promuovere una Politica marittima integrata comunitaria e finalizzata al conseguimento degli obiettivi della Strategia Europa 2020 per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva.

² Cfr. Unioncamere-Camcom, *Secondo Rapporto sull'Economia del Mare 2013*, Roma, 2013.

del tessile, abbigliamento e pelli (21 miliardi di euro di valore aggiunto; 1,5% del totale economia), piuttosto che di quello delle telecomunicazioni (22 miliardi; 1,6%), così come quasi il triplo rispetto a quello del legno, carta ed editoria (poco meno di 15 miliardi: 1%).

Questa capacità produttiva della blue economy non è altro che il risultato dell'operato di una forza lavoro quantificabile in quasi 800mila occupati, pari al 3,2% dell'occupazione complessiva nazionale. Anche in questo caso, i confronti con altri settori economici sono emblematici: questi 800mila circa occupati superano di 200mila unità quelli dell'intero settore formato dalla chimica, farmaceutica, gomma, materie plastiche e minerali non metalliferi (600mila occupati; 2,4% del totale economia), come di 160mila quelli dei servizi finanziari e assicurativi (circa 640mila; 2,6%).

Entrando all'interno dei comparti che costituiscono l'economia del mare, si scopre che le attività strettamente espressive del turismo, cioè quelle di alloggio e ristorazione, spiegano circa un terzo o poco più del valore produttivo e occupazionale della blue economy, alle quali potrebbero andare ad aggiungersi anche quelle sportive e ricreative (6,1% del totale economia del mare), costituendo un insieme di attività riconducibili al turismo in senso lato che contribuiscono a circa il 40% della dimensione complessiva dell'economia del mare.

Valore aggiunto, occupati e numero delle imprese* dell'economia del mare, per settore (valori assoluti e percentuali)

Settori	Anno 2011				Dati al 31 dicembre 2012				
	Valore aggiunto		Occupati		Totale imprese economia del mare		di cui: nei comuni costieri		
	v.a. (milioni di euro)	Compos. %	v.a. (migliaia di unità)	Compos. %	Valori assoluti	Compos. %	Valori assoluti	Compos. %	Incid. % su tot. econom. del mare
Filiera ittica	3.098	7,5	95,2	11,9	41.633	19,7	27.156	16,7	65,2
Industria delle estrazioni marine	2.460	6,0	7,9	1,0	729	0,3	704	0,4	96,6
Filiera della cantieristica	6.579	15,9	135,4	17,0	32.130	15,2	19.333	11,9	60,2
Movimentazione di merci e passeggeri via mare	6.404	15,5	91,9	11,5	17.862	8,5	11.220	6,9	62,8
Servizi di alloggio e ristorazione	12.780	31,0	286,7	36,0	67.178	31,9	67.166	41,3	100,0
Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	7.421	18,0	118,6	14,9	6.307	3,0	3.803	2,3	60,3
Attività sportive e ricreative	2.518	6,1	61,5	7,7	29.369	13,9	26.423	16,3	90,0
Attività marine non classificabili**					15.660	7,4	6.649	4,1	42,5
TOTALE ECONOMIA DEL MARE	41.261	100,0	797,2	100,0	210.867	100,0	162.454	100,0	77,0
Totale economia	1.411.086		24.742,7		6.093.158		1.772.347		
Incidenza % economia del mare su totale economia	2,9		3,2		3,5		9,2		

* Si precisa che i dati sul valore aggiunto e occupati tengono conto anche delle attività riconducibili alla Pubblica amministrazione (marina militare, capitanerie di porto, autorità portuali, attività previdenziali/assicurative dei marittimi), ovviamente non ricomprese tra le imprese private annotate nei Registri camerali.

** Attività che non è stato possibile inquadrare nei vari settori per ragioni di insufficiente identificazione del codice di attività economica.

Fonte: Unioncamere-CamCom, Secondo Rapporto sull'Economia del Mare, 2013

Ma oltre al turismo, spiccano anche le attività più tradizionali, come la cantieristica (su cui torneremo più avanti con maggiore dettaglio) e i trasporti, che assieme rappresentano quasi un

altro terzo di questo volto 'blu' della nostra economia. Senza dimenticare il settore che per antonomasia è legato al mare, ovvero la pesca, che ricopre comunque un ruolo all'interno della blue economy italiana quantificabile in quasi il 10% dal punto di vista produttivo quando non oltre da quello occupazionale.

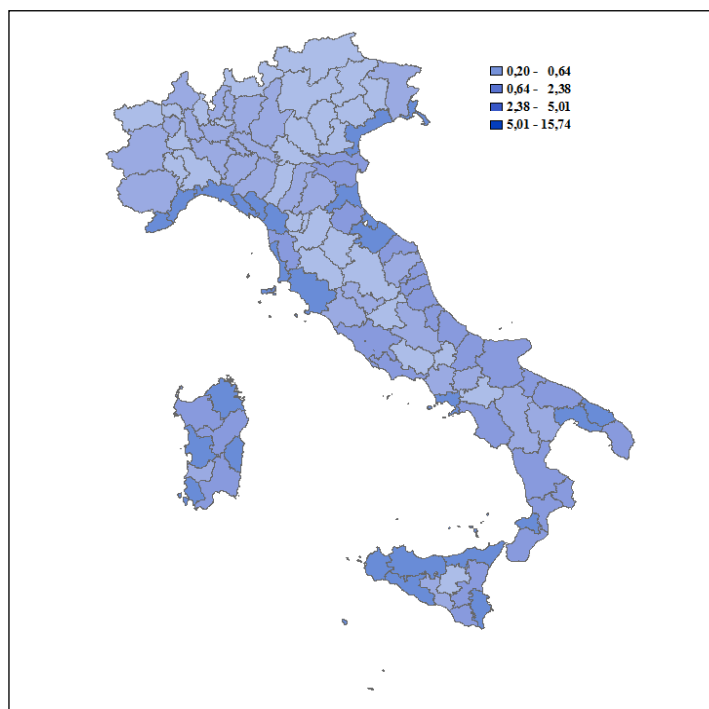
Ma alla base di tutto ciò che può essere innescato, 'imprenditorialmente' e quindi economicamente, dal mare, c'è innanzitutto la sua salvaguardia, un compito che vede coinvolti quasi 120mila occupati, dediti alla ricerca, alla regolamentazione e tutela ambientale, corrispondenti a 15 occupati su 100 impiegati nella blue economy.

Ma la forza dell'economia del mare non la si scopre solamente ponendola a confronto con altri settori, ma anche osservandola sul territorio, perché esistono molte realtà in cui questo segmento produttivo svolge un ruolo di assoluto spessore. E' il caso della provincia di Livorno, dove nel 2011, ben il 15,7% del valore aggiunto prodotto complessivamente a livello provinciale è ascrivibile alle attività dell'economia del mare (prima provincia della graduatoria), a cui corrisponde il 13,4% in termini di occupati (poco più di 18mila occupati). Spiccano anche molte altre realtà, come Trieste, Olbia-Tempio, Rimini, Genova, La Spezia e Savona, dove l'economia del mare contribuisce alla produzione delle rispettive economie locali tra il 10 e quasi il 15%.

Ciò equivale anche in termini occupazionali, la cui graduatoria per incidenza di occupati nell'economia del mare sul totale provinciale è guidata da Olbia-Tempio (14,6%; quasi 10mila occupati), seguita da La Spezia, Rimini, Trieste, Livorno, Trapani e Genova; quest'ultima spicca anche per la numerosità assoluta degli occupati nella blue economy, con oltre 46mila unità.

Incidenza del valore aggiunto dell'economia del mare sul totale dell'economia, per provincia

Anno 2011 (classi di incidenze percentuali sul valore aggiunto del totale economia)



Fonte: Unioncamere-CamCom, Secondo Rapporto sull'Economia del Mare, 2013

Una forza lavoro impiegata in differenti settori a seconda della specializzazione territoriale del luogo, perché se alcune province vedono impiegata circa la metà o spesso anche più della metà

degli occupati dell'economia del mare nel turismo (alloggio e ristorazione), come Olbia-Tempio, Rimini, Savona, Imperia, Ogliastro e Grosseto, altre si distinguono per una maggiore inclinazione a favore della cantieristica, come La Spezia e Genova; quest'ultima emerge anche per la forte presenza di occupati nei trasporti marittimi, assieme a Trieste e Livorno. La blue economy riesce invece ad impattare sull'occupazione nelle realtà siciliane di Trapani e Agrigento, grazie soprattutto alla filiera ittica.

Comunque, la presenza di molte realtà meridionali nelle prime posizioni della graduatoria riveste ancora di più questo importante spaccato dell'economia di quel ruolo capace di rilanciare la crescita anche nelle aree del Paese più in ritardo, a favore di una convergenza territoriale quanto mai indispensabile per uscire dalla crisi. E per questo saranno necessarie sempre più sinergie imprenditoriali, anche sviluppando lo strumento del Contratto di rete³: sia *in loco*, si pensi alle sinergie tra turismo nautico/crocieristico e produzioni tipiche locali (che necessitano comunque di una efficiente infrastrutturazione di collegamenti "terra-mare"), pesca ed ittiturismo, sia al di là localismi, mettendo a fattor comune, risorse naturali e know-how dislocate lungo l'intera Penisola, pensando, ad esempio, al connubio tra ricerca-innovazione-design e cantieristica.

La capacità di convergenza territoriale propria di questo settore trova conferma anche nel momento in cui si scopre che le attività dell'economia del mare hanno messo a segno una crescita produttiva (misurata dalla variazione del valore aggiunto in termini nominali) nel periodo 2009-2011 superiore alla media dell'intera economia, in modo netto, proprio nel Mezzogiorno, dove la blue economy ha visto crescere il valore aggiunto del 3,6% contro il ridotto +0,7% della complessiva economia dell'area; la corrispondente occupazione, sempre nel Mezzogiorno, è aumentata del 2% (+6.200 occupati), a fronte di una completa stagnazione per l'intera economia meridionale. Segni del determinante contributo che l'economia del mare può fornire al Paese in termini di creazione di posti di lavoro, a patto sempre di un valido sostegno per mezzo di politiche per la crescita economica, da un lato, e formative, dall'altro.

Il terreno su cui innestare operativamente gli interventi di policy è costituito dalle 211mila imprese operanti nei comparti dell'economia del mare annodate nei Registri delle Camere di commercio italiane (dati di fine 2012), pari al 3,5% del totale nazionale, di cui più dei tre quarti, pari in assoluto a 162mila imprese, concentrate nei comuni costieri.

Quasi la metà, ben 41 su 100 delle imprese della blue economy, sono concentrate nel Mezzogiorno, grazie alla forte presenza delle attività legate alla filiera ittica (pesca, trasformazione e commercio) e al turismo in senso stretto (alloggio e ristorazione). Un presidio imprenditoriale che soffre, tuttavia, di una scarsa potenzialità produttiva, se si pensa che in termini di valore aggiunto il Mezzogiorno contribuisce al totale nazionale dell'economia del mare per solo circa 34 euro prodotti su 100. Un'evidenza che rimanda ancora con più forza all'idea della necessità di trasmettere innovazione nel sistema imprenditoriale, con particolare riguardo alle aree più svantaggiate, anche nel *modus operandi* (relazionalità di impresa), per favorire produttività (si pensi alla cantieristica), attrazione (si pensi al turismo) e quindi competitività.

³ Sin dalla sua istituzione, il Sistema camerale si è dimostrato particolarmente sensibile alle potenzialità di questo istituto, stipulando specifici Protocolli d'intesa con varie associazioni di categoria e istituzioni varie con l'obiettivo prioritario di diffondere la 'cultura delle reti di impresa' attraverso l'informazione, la formazione e la realizzazione di specifiche attività di assistenza tecnica. Un impegno che si è poi voluto rinnovare attraverso un nuovo Accordo di programma tra Unioncamere e Ministero dello Sviluppo Economico per il biennio 2012-2013

Politiche che necessariamente dovranno essere definite a geometria variabile, tanto in termini territoriali a seconda della localizzazione dell'imprenditoria del mare, quanto in quelli settoriali, a seconda della diversa specializzazione "marina" di ciascun territorio.

Essendo l'impresa il motore della produzione, le province con la più elevata incidenza delle imprese dell'economia del mare sul territorio locale sono sostanzialmente le medesime di quelle osservate nel caso delle analisi sul valore aggiunto e gli occupati. Si evidenzia solamente come tra le prime posizioni spiccano due realtà, Venezia e Genova, alla cui forte specializzazione (quasi 10 imprese su 100, nelle rispettive province sono appartenenti alla blue economy), corrisponde un ampio tessuto imprenditoriale, formato, ordinatamente, da oltre 7mila e quasi 8mila imprese, che assieme spiegano più del 7% del totale nazionale; a cui si aggiunge Roma, dove operano ben 14 imprese del settore su 100 registrate in Italia.

Nonostante le difficoltà congiunturali che stanno avvolgendo il Paese da oramai diversi anni, il settore della blue economy ha segnato un'espansione della base imprenditoriale più che apprezzabile, considerando che tra il 2009 e il 2012, mentre il numero complessivo delle imprese registrate per il totale economia ha sostanzialmente ristagnato (+0,1%; + 8mila unità), quello relativo alle imprese dell'economia del mare è aumentato del 3,4%, pari a quasi +7mila imprese; spiegando, così, quasi interamente l'espansione registrata nell'economia complessivamente considerata.

Favorire l'imprenditorialità e la crescita economica di questo settore significa produrre dei benefici a cascata per l'intera economia, perché, sempre secondo stime Unioncamere riportate nel "Secondo Rapporto sull'Economia del Mare", per ogni euro di valore aggiunto prodotto dal settore dell'economia del mare, se ne attivano sul resto dell'economia (a monte e a valle) 1,9. In valori assoluti significa che, con riferimento al 2011, i 41,3 miliardi di valore aggiunto nominale prodotti dalle attività direttamente legate al mare (come già detto, 2,9% del totale economia) sono in grado di attivare altri 77 miliardi di euro sul resto dell'economia (5,5%). Volendo quindi vedere l'economia del mare nella sua completa espressione, se ne deduce che nel 2011 l'intera filiera vale 118 miliardi di euro di valore aggiunto, pari all'8,4% dell'economia complessiva.

2. La cantieristica in una visione più ampia

'Anima' industriale dell'economia del mare, la cantieristica rappresenta una delle grandi virtù dell'industria italiana, grazie ad una eccezionale capacità di costruire, di cui il design ne rappresenta spesso un *plus* di estrema originalità. Si tratta di un settore economico chiave, capace di fornire migliaia di posti di lavoro altamente qualificati e opportunità anche per piccole e medie imprese poste lungo la filiera, a monte e a valle.

Volendo osservare questo settore in una visione un po' più ampia - si potrebbe definirla "in senso lato"-, riprendendo la perimetrazione utilizzata nel "Secondo Rapporto sull'Economia del Mare", includendo cioè, oltre all'attività "core" riconducibile alla costruzione di navi e imbarcazioni, anche la fabbricazione della strumentazione connessa, la riparazione, la demolizione, l'istallazione di impianti e il relativo commercio, si scopre come la cantieristica intesa in senso lato abbia prodotto nel 2011 un valore aggiunto (nominale) di 6,6 miliardi di euro, vedendo impiegati ben 135.400 occupati: cifre che rappresentano lo 0,5% dell'economia nazionale, tanto i termini produttivi quanto in termini occupazionali.

Un ruolo economico dietro al quale risiede l'attività di 32.130 imprese che operano in questo settore registrate a fine 2012, la cui diffusione territoriale, contrariamente ad un luogo comune spesso sottolineato, non è esclusivamente di tipo costiero. Infatti, ben 12.797 imprese del settore della cantieristica non hanno sede in comuni costieri, ma in comuni delle aree interne del Paese, e sfruttano competenze artigianali e produttive - specie su determinate e specifiche lavorazioni - che sono più diffuse del cantiere navale verticalmente integrato *tel quel*.

Ben un terzo circa di queste 32mila imprese sono concentrate nel Mezzogiorno, evidenziando una vocazione eminentemente marittima della sua economia, anche se è proprio sulla cantieristica meridionale che si è scaricata la gran parte della pesante crisi del settore negli ultimi anni, mettendo a nudo problemi di competitività strutturale che vanno anche al di là di quelli comuni all'intero settore. Infatti, tra il 2009 e il 2012, il bacino imprenditoriale di questo settore inteso in senso lato si è ridotto in quest'area del Paese di oltre il 6,5%, all'incirca il doppio della media nazionale (-3,3%).

Una dinamica riflesso anche dei problemi di ritardo strutturale che il Meridione soffre, evidenziati da ampi gap di produttività, anche solo considerando il fatto che in termini di valore aggiunto il settore della cantieristica meridionale contribuisce a non più del 17% del totale nazionale⁴.

Comunque, il settore della cantieristica in senso lato (che include la fabbricazione di strumentazione, riparazione, demolizione e commercio), svolge un ruolo di assoluta importanza in molti territori del Paese, anche del Nord, pensando solamente a province come Gorizia e La Spezia, dove oltre 3 euro su 100 di valore aggiunto prodotto dell'intera economia provinciale nel 2011 è ascrivibile a tale settore (rispettivamente 3,6 e 3,1%) o alla stessa Genova (2,3%)⁵. In queste tre province, in complesso e sempre per il 2011, si sfiorano i 15mila occupati che lavorano nel settore della cantieristica in senso lato, di cui 9mila in quella di Genova (2,4% del totale occupati nella provincia), 3mila nel caso di La Spezia (3,7% dl totale economia provinciale) e 2mila 500 in quella di Gorizia (4,3%).

⁴ Si tiene a precisare che le valutazioni del valore aggiunto tengono conto anche della componente pubblica, la quale, tuttavia, incide minimamente nel settore.

⁵ Dati Unioncamere-Camcom, *op. cit.*

**Prime posizioni delle graduatorie provinciali in base all'incidenza
del valore aggiunto e dell'occupazione della cantieristica
in senso lato sul totale economia della provincia
Anno 2011 (valori percentuali e assoluti)**

Province	Valore aggiunto		Province	Occupati	
	Incid.% su totale economia	Valori assoluti (milioni di euro)		Incid.% su totale economia	Valori assoluti (migliaia di unità)
Gorizia	3,6	121,0	Gorizia	4,3	2,5
La Spezia	3,1	155,9	La Spezia	3,7	3,0
Genova	2,3	512,3	Genova	2,4	9,0
Lucca	1,6	164,5	Massa-Carrara	2,0	1,5
Massa-Carrara	1,6	64,7	Lucca	1,6	3,1
Pesaro e Urbino	1,5	130,6	Pesaro e Urbino	1,6	2,8
Ancona	1,1	141,4	Trieste	1,3	1,4
Savona	1,0	72,1	Ancona	1,2	3,0
Trieste	0,9	65,8	Grosseto	1,2	1,0
Grosseto	0,9	47,4	Livorno	1,1	1,5
Forlì-Cesena	0,9	104,7	Olbia-Tempio	1,1	0,7
Livorno	0,9	74,3	Savona	1,1	1,3

Fonte: Unioncamere-CamCom, Secondo Rapporto sull'Economia del Mare, 2013

Il ruolo strategico della cantieristica navale, e le grandi preoccupazioni per la crisi in atto nel settore, risiede nella straordinaria capacità di attivare indotto, con i cantieri che di fatto rappresentano solo la fase finale di assemblaggio di una grande quantità di semilavorati provenienti dai settori produttivi più disparati (siderurgia e metallurgia, che peraltro hanno nel settore cantieristico uno dei principali clienti, gomma e plastica, lavorazioni meccaniche, costruzione di macchine o loro componenti, industria del legno e dell'arredamento, industria elettromeccanica, elettronica, industria del vetro, ecc.), senza contare le connessioni con il settore dell'ingegneria e della progettazione, con quello della R&S, ecc.

Comunque, a prescindere dalla forza moltiplicativa, è indubbio che tale capacità di attivazione, oltre all'attività produttiva diretta, si dispieghi sull'intero territorio a prescindere dalla distanza di un territorio dalla costa. Ciò perché ogni filone di questo settore ha esigenze localizzative differenziate. Ad esempio, mentre le riparazioni navali sono strettamente dipendenti dai luoghi dove si svolge l'attività marittimo/portuale, ed in misura lievemente minore ciò vale anche per la riconversione, nel settore della costruzione delle nuove navi si va sempre più affermando un modello di committenza di parti o componenti complesse dal settore dell'equipaggiamento navale (che fornisce, ad esempio, gli arredi, le componenti elettroniche, i motori) che può non necessariamente localizzarsi a ridosso dell'area costiera.

3. La cantieristica in senso stretto: le attività di costruzioni di navi e imbarcazioni

Al fine di delineare le migliori policy di supporto a questo importante spaccato dell'economia nazionale, è più utile concentrare l'attenzione sul "core" del settore cantieristico, costituito dalle sole attività di costruzioni di navi e imbarcazioni, definibile anche come settore della cantieristica "in senso stretto".

I dati dell'ultimo censimento Istat dell'industria e servizi ci restituiscono un'immagine di 1.576 imprese attive operanti nel 2011 nell'attività, appunto, di costruzioni di navi e imbarcazioni, a cui si associano 25.012 addetti⁶. Osservando la numerosità, è verosimile ritenere che si tratti di una base imprenditoriale che raccoglie anche molte piccole attività che operano nel campo della costruzione magari solo di assemblati, senza cimentarsi nella effettiva completa costruzione di una nave, le cui imprese in Italia sono chiaramente molto poche. Non è da escludere nemmeno che al proprio interno vi siano imprese dedite alla riparazione, ma che svolgono nel contempo anche attività sempre di costruzione pezzi di navi o imbarcazioni.

Comunque, focalizzandoci sui dati censuari, la cantieristica in senso stretto appare volto dell'industria italiana che, se nella media nazionale incide attorno al mezzo punto percentuale sul settore industriale del Paese (escluse le costruzioni, ciò vale anche per tutte le successive volte in cui si cita l'industria), considerando lo 0,4% in termini di imprese e lo 0,6% in termini di addetti, in alcune realtà territoriali è un vero e proprio perno dell'industria locale. Basti pensare alla provincia di Trieste, dove quasi un addetto su due tra quelli che lavorano nell'industria (45,8%) si trova in un'attività di costruzione navi e imbarcazioni, posizionandosi al primo posto della graduatoria provinciale non solo per incidenza relativa, ma anche per numerosità degli occupati in questo settore, pari a 8.123, quasi un terzo del totale nazionale (32,5%).

Oltre a Trieste, la cantieristica esercita un peso non indifferente anche nella provincia di La Spezia: la terza provincia d'Italia, dopo Gorizia e Massa-Carrara, per quota di imprese industriali che operano nelle costruzioni di navi e imbarcazioni (4,1%; 54 su 1.3014 imprese dell'industria locale); la sesta provincia per ampiezza del bacino occupazionale, con 975 addetti in queste attività (3,9% del totale Italia), dopo la già citata Trieste, Torino, Forlì-Cesena, Lucca e Napoli.

⁶ Si tiene a precisare che i 25.012 addetti citati fanno riferimento ai dati Istat di fonte censuaria e si differenziano dal numero di occupati della cantieristica in senso lato riportati nel precedente paragrafo (135,4 mila), non solo per il semplice fatto che quest'ultimo dato include anche altre attività strettamente connesse all'attività di costruzione di navi e imbarcazioni (fabbricazione di strumentazione, riparazione, demolizione e commercio), ma anche per il fatto che il numero di occupati è un dato stimato nel quadro dei conti economici nazionali (comprende, ad esempio, anche i lavoratori irregolari). Per quanto riguarda il numero delle imprese, si precisa che i dati riportati nel precedente paragrafo, relativi sempre alla cantieristica in senso lato, sono di fonte Infocamere e quindi desunti dai Registri camerali, con specifico riferimento alle imprese registrate.

Prime venti posizioni delle graduatorie provinciali in base all'incidenza delle imprese e degli addetti della cantieristica in senso stretto (costruzioni di navi e imbarcazioni) sul totale industria in senso stretto e in base alla corrispondente numerosità assoluta

Dati di censimento 2011 (valori percentuali e assoluti)

Graduatorie in termini di imprese di costruzioni di navi e imbarcazioni						Graduatorie in termini di addetti nelle attività di costruzioni di navi e imbarcazioni					
Province	Incid. % su tot. industria in s.s.	Num. di imprese	Province	Incid. % su totale Italia	Num. di imprese	Province	Incid. % su tot. industria in s.s.	Num. di addetti	Province	Incid. % su totale Italia	Num. di addetti
Gorizia	4,3	32	Lucca	8,9	140	Trieste	45,8	8.123	Trieste	32,5	8.123
Massa-Carrara	4,3	70	Pesaro e Urbino	6,9	108	La Spezia	9,8	975	Torino	8,1	2.031
La Spezia	4,1	54	Napoli	5,0	79	Massa-Carrara	6,4	599	Forlì-Cesena	7,9	1.975
Lucca	3,7	140	Massa-Carrara	4,4	70	Gorizia	6,4	565	Lucca	4,9	1.222
Pesaro e Urbino	2,6	108	Roma	4,4	70	Messina	5,5	788	Napoli	4,3	1.075
Ogliastra	2,3	8	Messina	3,5	55	Forlì-Cesena	5,4	1.975	La Spezia	3,9	975
Livorno	2,1	35	La Spezia	3,4	54	Lucca	4,1	1.222	Messina	3,2	788
Messina	1,7	55	Latina	3,2	51	Ravenna	2,8	775	Ravenna	3,1	775
Latina	1,7	51	Milano	3,1	49	Catanzaro	2,1	162	Pesaro e Urbino	2,6	640
Trieste	1,3	11	Genova	2,7	43	Sondrio	2,1	227	Massa-Carrara	2,4	599
Savona	1,2	19	Venezia	2,5	39	Grosseto	1,9	134	Gorizia	2,3	565
Carbonia-Iglesias	1,1	6	Livorno	2,2	35	Ogliastra	1,7	18	Genova	1,8	462
Olbia-Tempio	1,1	13	Ancona	2,2	34	Pesaro e Urbino	1,6	640	Milano	1,8	438
Grosseto	1,1	14	Forlì-Cesena	2,1	33	Livorno	1,6	207	Roma	1,6	394
Forlì-Cesena	0,9	33	Gorizia	2,0	32	Napoli	1,3	1.075	Ancona	1,5	373
Genova	0,9	43	Como	2,0	31	Latina	1,2	300	Latina	1,2	300
Ravenna	0,9	24	Brescia	1,9	30	Ragusa	1,0	87	Monza-Brianza	1,0	257
Ancona	0,8	34	Pisa	1,8	29	Trapani	1,0	109	Bergamo	0,9	237
Rimini	0,8	19	Torino	1,8	28	Savona	0,9	111	Brescia	0,9	228
Pisa	0,7	29	Palermo	1,6	26	Rovigo	0,9	170	Sondrio	0,9	227
Altre province	0,2	778	Altre province	34,3	540	Altre province	0,2	6.750	Altre province	13,3	3.328
Totale Italia	0,4	1.576	Totale Italia	100,0	1.576	Totale Italia	0,6	25.012	Totale Italia	100,0	25.012

Fonte: elaborazioni Unioncamere-CamCom su dati Istat - Censimento Industria e servizi, 2011

Oltre alle realtà della Venezia-Giulia e liguri, meritano evidenza anche quelle toscane ed emiliano-romagnole: le prime sono rappresentate da Massa-Carrara, Lucca e Livorno, mentre le seconde da Pesaro-Urbino e Forlì-Cesena. Tra le grandi realtà, si distinguono, soprattutto per forza lavoro impiegata, Torino e Napoli con, rispettivamente, 2mila e mille occupati. Da questo punto di vista,

merita evidenziare la presenza di molte province lombarde nelle prime venti posizioni della graduatoria per numero di occupati nella cantieristica in senso stretto, costituite da Milano, Monza e della Brianza, Bergamo, Brescia e Sondrio, che nel loro insieme assommano 1.387 addetti, pari al 5,5% del totale nazionale.

Sono pochissime le province meridionali con un'industria specializzata nella cantieristica, di cui Messina costituisce l'unico esempio degno di nota sia in termini relativi che assoluti, contando su 55 imprese di costruzione navi e imbarcazioni e quasi 800 addetti (5,5% del totale addetti nell'industria provinciale e 3,2% sul totale nazionale del settore).

A conferma della maggiore 'strutturazione' aziendale anzi citata delle imprese del Nord-Italia, merita evidenziare come quest'area, concentrando il 36% delle imprese di costruzioni di navi e imbarcazioni censite nel 2011 in Italia, riesce ad assorbire una quota più che doppia se calcolata in termini di occupati (71% del totale Italia).

E' da sottolineare, in generale, una elevata concentrazione territoriale della cantieristica se misurata in termini di addetti: solo il Friuli-Venezia Giulia e l'Emilia-Romagna concentrano assieme il 47% (ordinatamente 35,3 e 11,8%) dell'occupazione nazionale nella cantieristica in senso stretto, ed un ulteriore 17% viene totalizzato da Toscana e Piemonte. Un ulteriore 7,6% è rappresentato dalla Lombardia, mentre regioni con importanti presenze cantieristiche, come Liguria, Sicilia e Campania, assorbono, ciascuna, fra il 5 ed il 6% del totale nazionale.

La localizzazione delle imprese è invece meno concentrata rispetto a quella degli addetti, non solo per una diversa dimensione aziendale tra le varie aree del Paese, ma anche come effetto della diffusione territoriale di piccoli cantieri e di imprese specializzate nella componentistica o solo in alcune delle fasi della realizzazione di una nave/imbarcazione. Infatti, in termini imprenditoriali, la maggiore quota regionale di assorbimento sfiora il 20% con il caso della Toscana (19,2%; 302 imprese della cantieristica), quando, si ricorda che in termini di addetti la prima regione, il Friuli-Venezia Giulia, spiega ben il 35,3% del totale nazionale.

Un ulteriore 11,5% di imprese della cantieristica si trova in Lombardia (182 unità), il 9,6% nelle Marche (152), il 9,4% in Sicilia (148) e l'8% circa nel Lazio (127). In sostanza, esattamente come è stato rilevato per la filiera cantieristica in senso lato, non sempre le regioni costiere, o quelle che hanno come tradizione specifica l'economia marittima, sono quelle che esprimono le percentuali più alte di addetti o di imprese. La cantieristica, proprio in virtù del suo basso livello di integrazione verticale, ha una capacità diffusiva elevata, in termini di localizzazione, dove anche regioni interne come Lombardia e Piemonte possono esibire, nel loro assetto produttivo, presenze importanti del settore in questione.

L'industria cantieristica italiana si caratterizza per una strutturazione aziendale diversa da quella tipica del sistema industriale italiano, che privilegia le micro e piccole imprese. La complessità costruttiva, l'esigenza di disporre di rilevanti provviste finanziarie per poter completare una commessa, la rilevanza delle economie di scala fanno sì che il settore privilegi il 'gigantismo'.

Più che i dati sulla numerosità imprenditoriale, che illustrano comunque come nel settore della cantieristica (sempre intesa in senso stretto), nel 2011, il 3,4% delle imprese sono medio-grandi contro il più contenuto 2,4% del resto dell'industria (sempre con l'esclusione delle costruzioni), sono soprattutto i dati relativi alla numerosità degli addetti tra le varie tipologie di impresa suddivise per classe dimensionale a mettere in luce questa 'strutturalità' aziendale del settore.

Sempre secondo i dati censuari, le imprese di costruzioni di navi e imbarcazioni che superano i 249 addetti assorbono quasi la metà (48,7%) del totale occupazionale del settore, mentre quelle piccole fino a 9 addetti ne rappresentano poco più di un decimo (12,3%). Ma le differenze territoriali sono rilevanti. Nel Mezzogiorno, infatti, pur esistendo realtà di grandi cantieri (si pensi a Castellammare di Stabia), le grandi imprese (250 addetti e oltre) assorbono meno del 10% del totale degli addetti nella cantieristica dell'area. Semmai, sempre nel Meridione, è la media impresa ad abbracciare la più elevata quota di addetti (37,2% del totale addetti del settore nella ripartizione), senza dimenticare il ruolo dei micro cantieri (fino a 9 addetti), dove lavora il 25,8% degli occupati della cantieristica meridionale. Questa maggiore inclinazione verso la micro impresa è riscontrabile anche nel Centro, considerando che ben quasi 30 occupati su 100 della cantieristica dell'area (27,6%) lavora nei cantieri fino a 9 addetti; effetto anche della forte specializzazione nella piccola cantieristica da diporto tipica dell'Italia centrale.

L'area più emblematica della grande impresa cantieristica è senz'altro il Nord-Est, alla luce del fatto che ben 82 occupati su 100 che lavorano nella cantieristica del territorio prestano servizio nelle grandi imprese (250 addetti e oltre), in conseguenza soprattutto del peso del cantiere navale di Trieste che, pur essendo impegnato quasi esclusivamente in riparazioni e manutenzioni, ha ancora una rilevanza occupazionale notevole; solo 12 su 100, invece, nelle piccole imprese (fino a 49 addetti), quando nella media nazionale lo stesso settore fa registrare valori di 49 su 100 per la grande impresa e 32 su 100 per la piccola imprenditoria.

**Addetti nell'attività di costruzioni di navi e imbarcazioni,
a confronto con il resto dell'industria in senso stretto, per classe dimensionale di impresa**

Dati di censimento 2011 (valori assoluti e percentuali)

Macro-ripartizioni	Costruzioni di navi e imbarcazioni					Altre attività dell'industria in senso stretto				
	0-9	10-49	50-249	250 e oltre	Totale	0-9	10-49	50-249	250 e oltre	Totale
<i>Valori assoluti</i>										
Nord-Ovest	638	281	1.737	1.850	5.506	295.836	435.631	485.267	373.897	1.590.631
Nord-Est	487	968	790	10.025	12.270	236.649	384.977	272.889	296.444	1.190.959
Centro	1.137	1.812	1.168	-	4.117	205.307	232.513	191.637	128.651	758.108
Sud e Isole	805	857	1.161	296	3.119	231.028	197.243	85.422	106.295	619.988
Italia	3.067	4.918	4.856	12.171	25.012	968.820	1.250.364	1.035.215	905.287	4.159.686
<i>Composizioni percentuali</i>										
Nord-Ovest	11,6	23,3	31,5	33,6	100,0	18,6	27,4	30,5	23,5	100,0
Nord-Est	4,0	7,9	6,4	81,7	100,0	19,9	32,3	22,9	24,9	100,0
Centro	27,6	44,0	28,4	0,0	100,0	27,1	30,7	25,3	17,0	100,0
Sud e Isole	25,8	27,5	37,2	9,5	100,0	37,3	31,8	13,8	17,1	100,0
Italia	12,3	19,7	19,4	48,7	100,0	23,3	30,1	24,9	21,8	100,0

Fonte: elaborazioni Unioncamere-CamCom su dati Istat - Censimento Industria e servizi, 2011

Basti pensare che, a partire dalla notevole differenza già riscontrabile a livello nazionale della dimensione media di un'impresa della cantieristica rispetto al caso di un'impresa industriale operante in altri comparti di attività, pari a 16 contro 9 addetti per impresa, merita sottolineare

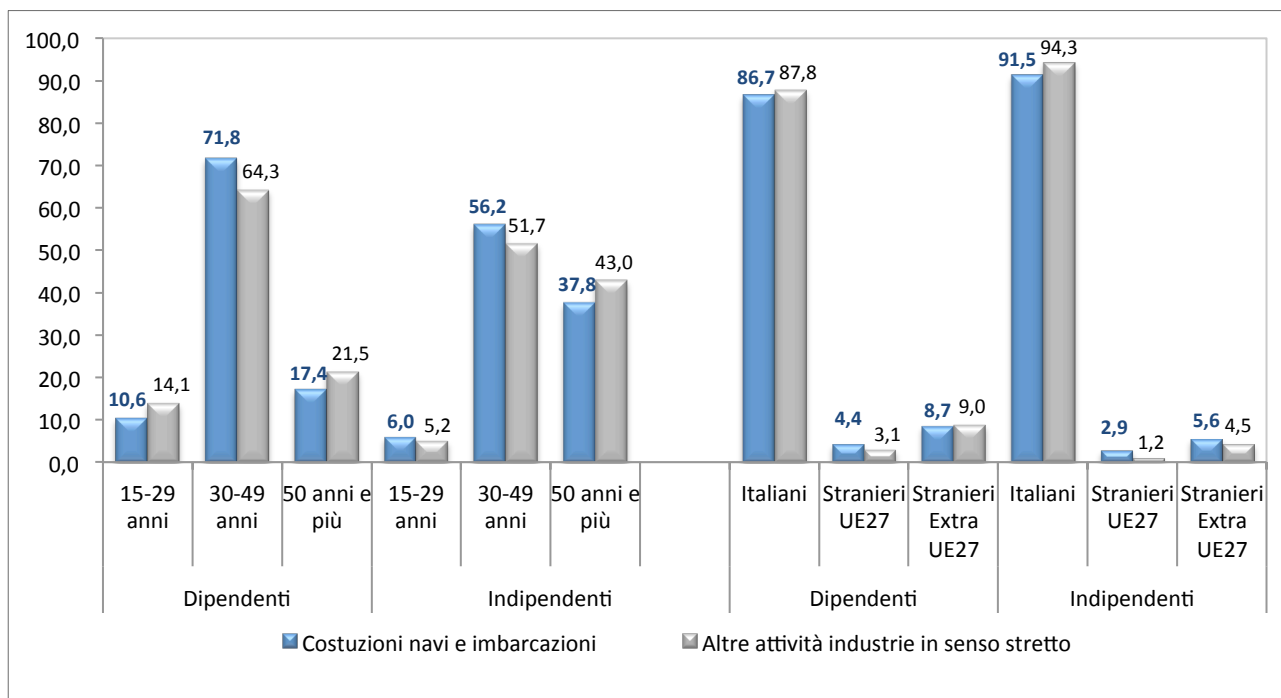
come nel Nord-Est ogni impresa di costruzioni di navi e imbarcazioni abbia mediamente 52 addetti (grazie al dato di 136 addetti per impresa del Friuli-Venezia Giulia). Le altre regioni per ampia dimensione aziendale sono capeggiate dal Piemonte e dall'Emilia-Romagna, rispettivamente 57 e 32 addetti per impresa, a cui segue la Liguria con un valore pari a 13.

Anche come effetto della più ampia dimensione aziendale, gli assetti occupazionali del settore sono particolarmente costituiti dai dipendenti (che rappresentano il 94,1% del totale, a fronte dell'86,4% della media delle altre attività industriali), evidenziando quindi una capacità di creare occupazione particolarmente stabile, quindi di qualità, dovuta alle particolari, e difficilmente reperibili sul mercato, competenze richieste a gran parte delle maestranze di un settore così particolare, che produce per commesse quasi 'uniche' (o comunque per piccolissime serie).

L'età media dei dipendenti privilegia la fascia 30-49 anni (71,8% del totale, a fronte del 64,3% delle altre attività industriali), cioè una fascia di età di lavoratori giovani ma che hanno già maturato esperienze e competenze professionali specifiche, proprio in virtù delle esigenze di lavoro qualificato proprie del settore in esame. La fascia dei lavoratori dipendenti più giovani, di età compresa fra i 15 ed i 29 anni, rappresenta il 10,6% del totale dei lavoratori alle dipendenze, a fronte del 14,1% sempre della media del resto dell'industria, e restituisce l'immagine di un settore che ha qualche difficoltà ad occupare i giovani, probabilmente perché il sistema dell'educazione tecnico-professionale non è tarato, nella sua offerta formativa, in funzione delle specifiche professionalità richieste da un settore così delicato.

Caratteristiche degli addetti dipendenti e indipendenti delle attività della cantieristica in senso stretto (costruzioni di navi e imbarcazioni), per classe di età e nazionalità, a confronto con il resto dell'industria in senso stretto

Dati di censimento 2011 (incidenze percentuali sul totale dipendenti e indipendenti di ciascun settore)



Fonte: elaborazioni Unioncamere-CamCom su dati Istat - Censimento Industria e servizi, 2011

Tra l'altro, poiché 9 dipendenti su 10 sono italiani, la cantieristica non riesce nemmeno a trovare manodopera immigrata con le qualifiche professionali e tecniche necessarie per operare nei cantieri. Si tratta quindi di un settore che ha uno specifico fabbisogno di professionalità molto

specializzate, che evidentemente deve formare, in larga misura, all'interno dei cantieri, poiché non vi è rispondenza nel sistema educativo e formativo.

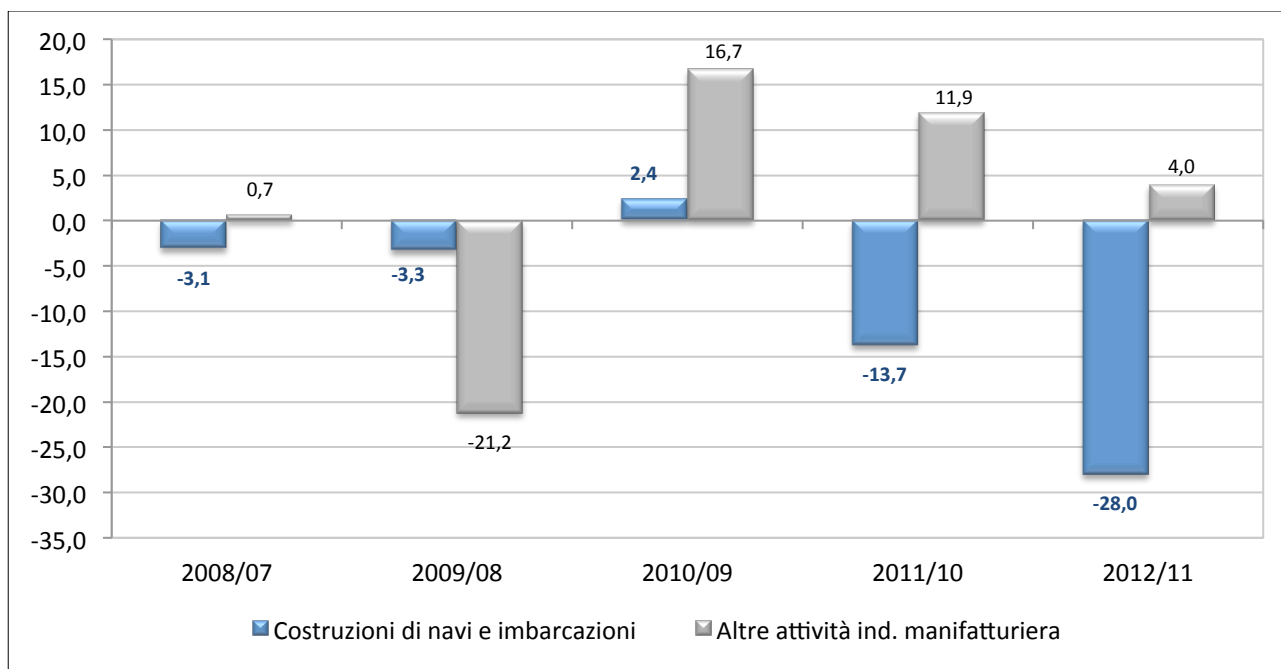
4. La competitività internazionale della cantieristica navale italiana

Vista nello scenario internazionale, la cantieristica italiana, pur essendo ancora oggi uno dei principali player nei segmenti a maggiore valore e contenuto tecnologico, assieme a quella della Norvegia, dei Paesi Bassi, della Germania e di alcuni Paesi asiatici quali la Corea, sta scontando non solo i duri colpi della crisi, ma anche una struttura organizzativa che dovrà certamente riorganizzarsi per vincere le nuove sfide, lanciate da nuovi competitor ma che riservano anche nuovi mercati da conquistare.

Negli ultimi anni il settore ha risentito duramente della crisi di mercato come dimostra il trend delle esportazioni. Nel 2012 il valore delle esportazioni delle imprese di costruzioni di navi e imbarcazioni⁷ è risultato inferiore di quasi 40 punti percentuali (-38,5%) al livello registrato quattro anni prima: dai 4,3 miliardi di euro esportati nel 2008 si è passati ai 2,6 miliardi dello scorso anno. Due anni estremi tra i quali le esportazioni della cantieristica italiana hanno sempre segnato flessioni di anno in anno, salvo il caso del 2010, con una forte accentuazione negativa proprio negli ultimi due anni (-13,7% nel 2011 e -28% nel 2012).

Andamento del valore delle esportazioni delle attività della cantieristica in senso stretto (costruzioni di navi e imbarcazioni), a confronto con il resto dell'industria manifatturiera

Anni 2008-2012 (variazioni percentuali annue)



Fonte: elaborazioni Unioncamere-CamCom su dati Istat

Un settore la cui crisi è particolarmente evidente se si considera che il resto delle altre attività manifatturiere è riuscito ad esportare nel 2012 un valore superiore di quasi 11 punti percentuali rispetto al livello del 2008, grazie alle crescite annue segnate proprio negli ultimi tre anni.

⁷ Sulla base delle informazioni desumibili dall'Archivio delle Imprese Attive (Asia) di fonte Istat, nel 2009, 16 imprese di costruzioni di navi e imbarcazioni su 100 erano esportatrici.

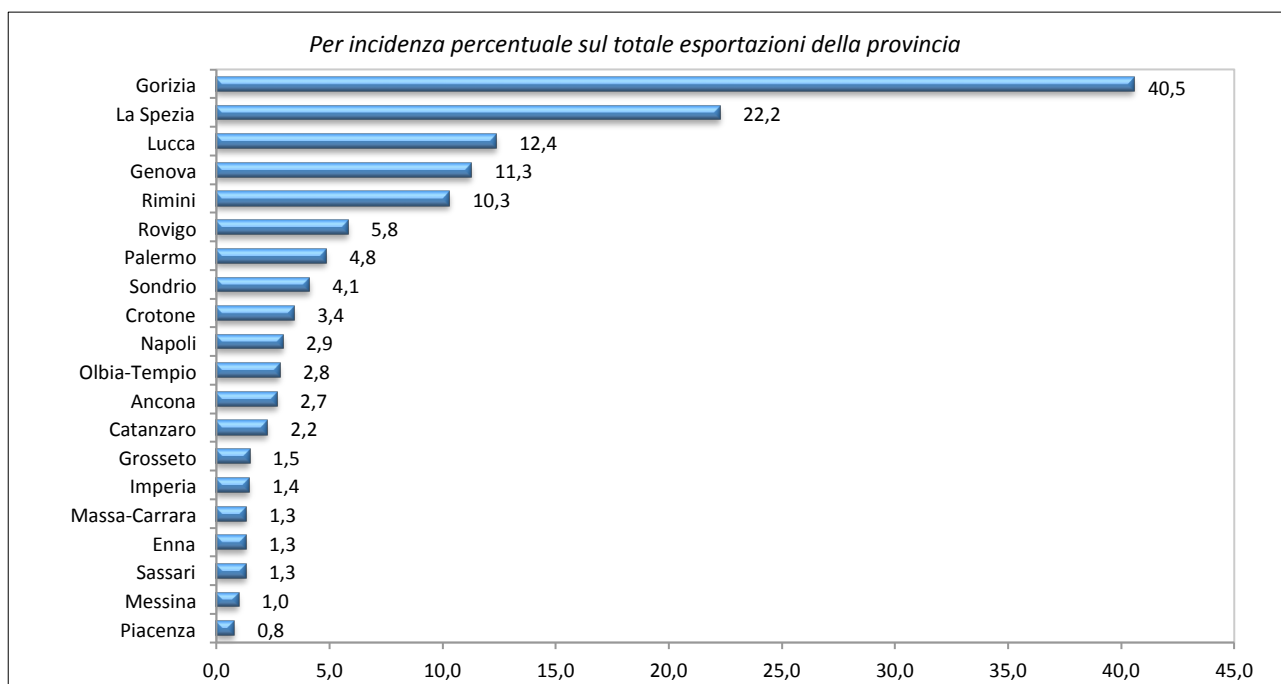
Nemmeno nel 2013 si possono trovare segnali incoraggianti, visto che nei primi sei mesi di quest'anno, il valore dell'export della cantieristica si è rivelato in flessione di quasi venti punti percentuali (-16,5%) rispetto allo stesso periodo di un anno fa, quando nel caso del resto delle altre attività manifatturiere la contrazione è stata di appena mezzo punto percentuale circa (-0,4%).

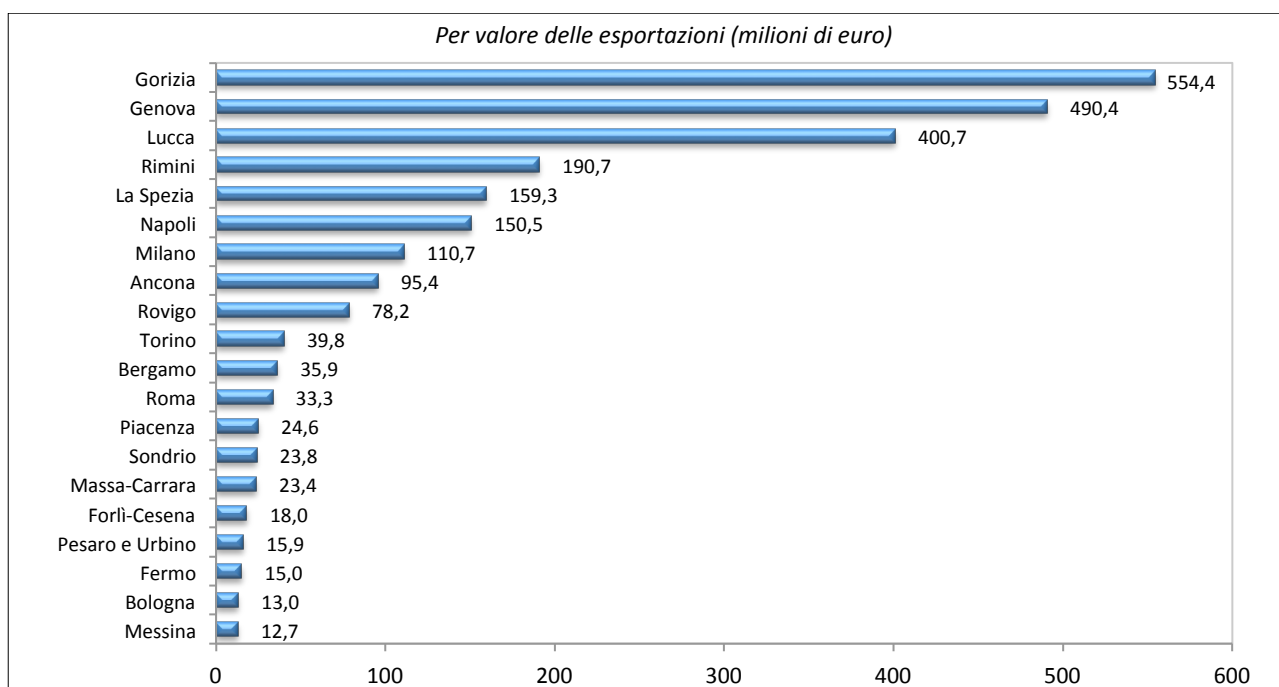
In pratica, andamenti dell'export esattamente divergenti tra la cantieristica e le altre attività della manifattura, segno evidente che questo settore necessita senza dubbio di un importante sostegno che riesca a dotare le imprese di un nuovo spirito innovativo e competitivo. Ciò perché, sebbene l'Italia della cantieristica sia ancora un player mondiale, il protrarsi della crisi e l'inasprimento della competizione stanno deteriorando la quota di mercato italiana sul panorama mondiale, praticamente dimezzatasi tra il periodo ante-crisi (fino al 2007) e il 2012, passando dal 4-5% del totale esportazioni mondiali di navi e imbarcazioni al 2,2% del 2012.

Una difficile fase da lasciarsi alle spalle prima possibile, perché esistono territori dove le esportazioni di navi e imbarcazioni da diporto costituiscono quasi la metà o, comunque, una buona fetta, dell'export provinciale. Si pensi, ad esempio, alla provincia di Gorizia, dove 40 euro di vendite estere su 100 nel 2012 appartengono al settore della cantieristica, prima provincia in Italia non solo per questo rapporto ma anche per valore assoluto dell'export (554,4 milioni di euro lo scorso anno).

Prime posizioni delle graduatorie secondo l'incidenza delle esportazioni delle attività della cantieristica in senso stretto (costruzioni e di navi e imbarcazioni) sul totale esportazioni della provincia e secondo i valori assoluti

Anno 2012





Fonte: Unioncamere-CamCom, Secondo Rapporto sull'Economia del Mare, 2013

E si potrebbe pensare anche alla provincia di La Spezia o di Genova, le cui specializzazioni delle esportazioni legate alla cantieristica oscillano tra il 22% della prima e il 12% della seconda; a cui corrispondono valori assoluti pari a circa 160 milioni di euro di export della provincia di La Spezia ai quasi 500 milioni di quella di Genova. Oltre a questi due casi liguri, merita sottolineare anche quello toscano rappresentato dalla provincia di Lucca, con i suoi 400 milioni di euro di vendite estere di navi e imbarcazioni.

Da considerare anche il fatto che la cantieristica italiana, in particolare quella maggiore, trova essenzialmente nella domanda estera il maggior contributo all'attività produttiva.

Proiettando lo sguardo al futuro è possibile scorge alcune future possibili tendenze. Oggi la cantieristica europea è specializzata nella produzione di navi hi-tech e da crociera, mentre i vantaggi nel costo del lavoro, ed in alcuni casi derivanti anche da aiuti di Stato, fanno sì che i paesi dell'estremo oriente e di altre aree in via di sviluppo siano concentrati sulle navi standard⁸. Specializzazioni a parte, la flessione delle esportazioni della cantieristica nazionale è stata causata anche da un forte rallentamento della domanda mondiale che, in termini assoluti, nel giro di pochi anni si è ridotta di quasi due terzi, passando da un valore superiore a 80 milioni di Tslc⁹ nel 2007, al dato del 2012 di poco superiore a 26 (fonte: Lloyd's).

Considerando che le proiezioni più ottimistiche, sempre di fonte Lloyd's, indicano che nel medio termine la domanda mondiale non dovrebbe superare i 40 milioni di Tslc, e che tali volumi dovranno confrontarsi con una capacità produttiva che ha raggiunto i 60 milioni di Tslc, risulta del tutto evidente l'entità della sovraccapacità che affliggerà il settore negli anni a venire soprattutto in paesi come Cina, che prima che scoppiasse la crisi internazionale avevano avviato imponenti

⁸ Il mercato mondiale, al netto della cantieristica militare, si suddivide in: mercato "cruise" che riguarda sostanzialmente le navi da crociera; mercato "standard" che riguarda le navi da trasporto costruite con tecnologie non particolarmente sofisticate (porta-container, rinfusiere, carico generale); mercato "hi-tech" riguarda i traghetti, le chimichiere e le navi da trasporto di gas liquefatto, oltre che le petroliere.

⁹ La Tonnellata di stazza lorda compensata (Tslc) è l'unità di misura per la valutazione del carico di lavoro di un cantiere tenendo conto sia del volume (Tsl) della nave, sia degli input necessari per produrla.

programmi di investimento in questo settore. Tale situazione risulta però complessivamente più rischiosa per la cantieristica europea, e italiana in particolare, per i seguenti motivi:

- la cantieristica dell'estremo oriente, a fronte del rallentamento della domanda nei segmenti delle navi da trasporto standard, cercherà di entrare nelle nicchie di mercato (navi hi-tech, cruise, grandi yacht) nelle quali l'industria europea è particolarmente forte, facendo valere i loro costi di produzione contenuti;
- si sta affermando, nel mercato, una tendenza al 'gigantismo', legata evidentemente all'esigenza di fare economie di scala nei noli. Ad esempio, nel caso delle porta container, mentre negli anni Novanta la nave più grande prodotta aveva una capacità di 4-5 mila TEU¹⁰, dieci anni dopo è stata varata la Emma Maersk, con capacità di quasi 15 mila TEU, e per il 2013 la Maersk dovrebbe varare navi da 18 mila TEU. Ciò crea, per i produttori europei, compresi quelli italiani, l'esigenza di realizzare investimenti per modificare gli assetti produttivi dei cantieri, in modo da poter produrre queste navi giganti sempre più richieste dal mercato;
- l'ingresso sul mercato di nuovi concorrenti 'agguerriti'. Nonostante l'eccesso di capacità produttiva i paesi che beneficiano di basso costo del lavoro o in via di sviluppo continuano ad investire nella cantieristica, settore considerato trainante per lo sviluppo industriale nonché strategico, soprattutto se correlato alla capacità di costruzione di navi militari.

Secondo Assonave, il declino degli ordinativi riguarda principalmente le navi standard, ovvero la specializzazione produttiva dei cantieri del Far East, mentre gli altri due comparti (cruise e high-tech) hanno registrato una migliore tenuta.

In questo contesto internazionale, l'Italia si posiziona al decimo posto nella graduatoria mondiale dei paesi costruttori e al secondo posto tra i paesi dell'Unione europea dopo la Germania, in termini di tonnellate di stazza lorda compensate del naviglio ordinato.

L'Italia è comunque leader nella costruzione di navi da crociera, con ordini per 9 unità (fonte: Assonave). Grazie all'andamento degli ordinativi per navi hi-tech (soprattutto unità da lavoro, naviglio di supporto off-shore) e cruise, infatti, la quota di mercato europea è passata dal 3% del 2009 al 9% del 2012 (fonte: Assonave).

5. I fabbisogni professionali e formativi delle imprese della cantieristica in senso lato

Le criticità che avvolgono il settore della cantieristica non possono che ripercuotersi chiaramente sul mercato del lavoro, come effetto lag di una crisi produttiva che stenta a riprendere quota, anche in conseguenza della riduzione tendenziale del tessuto imprenditoriale. A ciò si aggiungano anche le particolarità di una domanda di lavoro che, come vedremo, richiede professionalità e competenze spesso di elevata caratura tecnica.

Sulla base delle informazioni ricavabili dal Sistema Informativo Excelsior¹¹, è possibile evincere sia i riflessi delle criticità del settore, sia una domanda di lavoro che pone alla ribalta 'questioni' formative legate all'attinenza dell'istruzione rispetto alle esigenze delle imprese.

¹⁰ Il TEU (unità equivalente a venti piedi, *twenty-foot equivalent unit*) è la misura standard di volume nel trasporto dei container ISO.

¹¹ Il Sistema Informativo Excelsior è un progetto realizzato da Unioncamere e Ministero del Lavoro, finalizzato a monitorare i fabbisogni professionali e formativi del sistema produttivo, attraverso un'indagine annua condotta su un campione di circa 100mila imprese dell'industria e dei servizi con almeno un dipendente.

Nel 2012, solo il 15,6% delle imprese (con almeno un dipendente) della cantieristica in senso lato (incluso, cioè, anche le più strette attività connesse, come la fabbricazione di strumentazione, la riparazione, la demolizione e il relativo commercio), ha programmato di effettuare assunzioni, in linea sì con la media generale dell'industria e servizi (più avanti definita anche con il termine "media generale"), ma con un'accentuazione al ribasso per le imprese di piccola dimensione, a dimostrazione di come la crisi stia colpendo più duramente i piccoli imprenditori. Infatti, mentre nella media generale le imprese che hanno programmato di assumere nel 2012 sono il 10,5 e il 18,8%, rispettivamente nel caso delle unità fino a 9 dipendenti e da 10 a 49 dipendenti, riguardo al settore della cantieristica le corrispondenti aliquote si fermano a 9,2 e 16,7%.

Alla bassa propensione ad assumere da parte delle imprese della cantieristica, si affianca anche un saldo negativo fra entrate e uscite programmate per il 2012 pari al -1,2% (quasi -500 dipendenti in valori assoluti), lievemente superiore alla flessione segnata da tutte le attività industriali e terziarie (-1,2%). Una sorta di accentuato 'immobilismo' delle imprese della cantieristica è possibile scorderlo dai tassi di entrata e di uscita (espressione del turn-over), dal momento che tali imprese hanno programmato, sempre per il 2012, per ogni 100 dipendenti presenti a fine 2011, solo 2,2 assunzioni e 3,3 uscite, a fronte di valori che nella media generale dell'industria e servizi si elevano, ordinatamente, a 5,5 e 6,7.

Nonostante le difficoltà congiunturali, la cantieristica si mostra un settore, come già anticipato, dall'elevato contenuto di know-how, riscontrabile peraltro a tutti i livelli professionali. Ciò perché, osservando i fabbisogni professionali delle imprese di questo settore, sempre per il 2012, si scopre come, a prescindere dai valori assoluti, una marcata inclinazione della domanda a favore delle professioni intellettuali, scientifiche, ad elevata specializzazione e dirigenziali (13% del totale assunzioni non stagionali¹², contro il solo 8% della media generale industria e servizi) e soprattutto tecniche (23,2 contro 13,7%); nonché a favore, nell'ambito low-skill, degli operai specializzati (42,8 contro 15,2%).

Competenze che, come accennato nel precedente paragrafo, richiedono sia formazione adeguata che esperienza. Non a caso, le imprese della cantieristica richiedono nel 2012 un'esperienza specifica nella professione o nel settore a ben 75 soggetti previsti in entrata su 100, quando nel caso di tutte le imprese industriali e terziarie il rapporto si ferma a 54 su 100. Ma non solo, perché entrando nei dettagli, la cantieristica richiede soprattutto esperienza specifica nella professione (al 52,7% degli assunti contro il 20,9% della media generale) rispetto a quella nel settore (22,7 contro 33,1%), a conferma dell'attenzione che viene riservata alle specifiche competenze che il candidato deve possedere per lavorare in un cantiere.

¹² Si precisa che da qui in poi l'analisi qualitativa della domanda di lavoro si baserà sulle assunzioni non stagionali, anche se citano "assunzioni" ed entrate" genericamente senza la specifica "non stagionali".

**Caratteristiche delle assunzioni non stagionali programmate per il 2012
dalle imprese della cantieristica in senso lato,
a confronto con la media generale di tutte le imprese industriali e dei servizi*
(incidenze percentuali sul totale delle assunzioni non stagionali)**

	Imprese della cantieristica	Imprese industriali e dei servizi
Professioni dirig., intell. scientif.di elevata specializz.	13,0	8,0
Professioni tecniche	23,2	13,7
Impiegati	5,9	14,2
Professioni qualificate del commercio e servizi	0,3	26,7
Artigiani e operai specializzati	42,8	15,2
Conduttori di impianti e macchine	10,5	8,4
Professioni non qualificate	4,3	13,7
Esperienza richiesta	75,3	54,0
- specifica nella professione	52,7	20,9
- nel settore	22,7	33,1
Difficoltà di reperimento	18,7	16,1
15-24 anni	7,8	9,3
25-29 anni	27,3	26,1
30 anni e oltre	39,4	25,5
Indifferente	25,4	39,1
Tempo indeterminato	53,3	41,0
Apprendistato	8,4	9,4
Tempo determinato	38,4	49,7

* Sia per le imprese della cantieristica che per quelle industriali e dei servizi, si fa riferimento alle imprese con almeno un dipendente.

Fonte: approfondimento CamCom su dati Sistema Informativo Excelsior

Volendo, si potrebbe aggiungere anche il fatto che il numero di anni di esperienza nella professione richiesti dalle imprese della cantieristica ai neo-assunti programmati per il 2012 è di molto superiore a quello che si registra nella media generale delle attività industriali e dei servizi (5,2 contro 3,3 anni), ad ulteriore prova della richiesta di elevato know-how *occupation-specific*.

Di fronte a questo spessore di skills richiesto dal settore cantieristico, non sorprende scoprire una maggiore difficoltà di reperimento delle imprese che vi appartengono nel trovare le figure richieste: nel 2012, quasi il 20% delle assunzioni non stagionali programmate da tali imprese sono state dichiarate difficili da reperire, laddove nel caso della media generale la quota si è assestata sul 16%. Un fenomeno che affonda le radici tanto nella scarsa offerta di determinate figure professionali, ponendo alla ribalta il tema dell'orientamento scolastico, quanto nell'inadeguata preparazione dei candidati, facendo emergere le questioni legate alla formazione e all'alternanza scuola-lavoro.

Un fabbisogno di competenze al quale le imprese della cantieristica cercano di soddisfare anche attraverso la formazione post-entry, prevista per ben 85 assunti programmati nel 2012 su 100, di molto superiore ai 75 su 100 registrati nella media generale industria e servizi. Un comportamento aziendale che potrebbe andare incontro anche ai giovani, perché, verosimilmente, la scelta di prevedere formazione interna potrebbe attenuare il gap di mancanza di esperienza di cui spesso 'soffrono' proprio i più giovani. Fatto sta, comunque, che gli spazi per coloro fino a 24 anni di età sono molto limitati e in misura più marcata rispetto alla media generale (del totale assunzioni, le preferenze esplicite per gli under 25 sono appena il 7,8% del totale assunzioni contro il 9,3% della media generale), mentre più ampi sono gli spazi diretti ai 25-29enni (27,3%; media generale 26,1%) e, non a caso, ancora più ampi, anche a confronto con la media industria e servizi, sono gli spazi relativi a chi ha almeno 30 anni (39,4 contro 25,5%). Quindi, posto il dovuto bagaglio tecnico-esperienziale, la cantieristica è in grado di creare opportunità lavorative per i giovani under 30, con l'annesso, oltretutto, delle maggiori probabilità di entrate con un contratto a tempo indeterminato: infatti, nel 2012, il 53% delle entrate previste dalle imprese del settore riguardano contratti a tempo indeterminato, laddove nella media generale l'aliquota si ferma al 41%.

6. La cantieristica navale militare: un approfondimento

Un approfondimento specifico va poi fatto in relazione alla cantieristica militare. Tale settore è infatti strategico per l'industria navale italiana. Fincantieri, infatti, utilizza per la sua produzione militare il cantiere integrato di Riva Trigoso-Muggiano, oltre a tre cantieri negli USA. Basti pensare che gli ordini acquisiti nel comparto militare, nel 2012 (610 milioni di euro), rappresentano il 43,8% del totale degli ordini acquisiti dal gruppo, e che la storia di Fincantieri, nel campo delle navi militari, è caratterizzata dalla costruzione di più di 2.000 unità, realizzate per conto della Marina Italiana e di numerose Marine estere¹³.

In campo militare Fincantieri mette a disposizione dei suoi clienti una struttura dedicata costituita da un centro di progettazione a Genova e un sistema produttivo flessibile e integrato costituito dai due cantieri di Muggiano e Riva Trigoso. Fincantieri è partner di alcune tra le principali aziende del settore difesa nell'ambito di programmi internazionali. Tra le cooperazioni più recenti, quella con il German Submarine Consortium per la realizzazione di sommergibili per le Marine Tedesca e Italiana, con la società francese DCN nei programmi Orizzonte e FREMM, con il team della Lockheed Martin Corp nell'ambito del programma Littoral Combat Ships per la US Navy.

A differenza di quanto avvenuto nel settore delle costruzioni mercantili, la domanda mondiale nel comparto militare ha mostrato nel 2011 segni di forte vivacità. L'anno si è infatti chiuso con un volume di ordini a livello mondiale pari a 20,7 miliardi di euro contro i 5 miliardi del 2010.

Gran parte di tale incremento è però riconducibile agli ordini emessi dalle Marine di Paesi che dispongono di una cantieristica nazionale (si è trattato in particolare di contratti siglati dalla US Navy e dalle maggiori Marine Asiatiche, Cinese e Indiana *in primis*), il cui peso ha rappresentato quasi i tre quarti del volume di ordinativi complessivamente assegnati. Nonostante i tagli al

¹³ Fincantieri è in grado di progettare e costruire una ampia gamma di navi di superficie, portaerei, fregate, corvette, pattugliatori, nonché navi ausiliarie e sommergibili. Assiste le navi nel corso dell'intera vita offrendo attività di supporto logistico e servizi post vendita essendo in grado di garantire sia la pianificazione dell'attività di manutenzione che l'espletamento dei lavori di natura ordinaria, straordinaria o di refitting presso le sue strutture o quelle di preferenza del cliente. È il partner di riferimento della Marina Militare Italiana per la progettazione, costruzione e supporto logistico della flotta di superficie e dei sommergibili oltre a vantare un rapporto consolidato con gli altri Corpi dello Stato.

bilancio che hanno colpito anche la difesa americana, la US Navy si conferma una delle poche Marine maggiori ad aver proseguito nel 2011 i propri programmi di investimento; ne hanno beneficiato i cantieri americani della Fincantieri, divenuti uno degli operatori di riferimento nel soddisfare le esigenze di difesa degli USA.

Anche la domanda espressa dai Paesi non completamente autonomi dal punto di vista produttivo ha registrato comunque un deciso incremento, attestandosi nel 2011 a 5,5 miliardi di euro contro un valore dell'anno precedente di poco inferiore a 1 miliardo. È peraltro un fatto che, nonostante il buon andamento del 2011, i maggiori produttori continuano a confrontarsi con una riduzione generalizzata dei budget della difesa, particolarmente forte in Europa. A ciò si aggiunge, nel caso di contratti per marine estere, la diffusa richiesta di costruire le unità *in loco*, cosa che ovviamente non contribuisce ad alimentare i carichi di lavoro dei cantieri nazionali¹⁴.

Nel 2012, però, vi sono evidenti segnali di una nuova, pesante, flessione del mercato navale militare. Secondo la relazione allegata al bilancio 2012 di Fincantieri, infatti, dopo la crescita del 2011, il mercato navale militare ha registrato un calo del 20% in termini di valore, attestandosi intorno a 16 miliardi di euro a livello mondiale, con oltre il 70% dei programmi che è stato comunque assegnato dalle varie marine nazionali a beneficio della cantieristica domestica. Ne consegue che i programmi *non captive* registrano un incremento della competizione e una sempre maggiore richiesta alle società estere di garantire un adeguato trasferimento di tecnologia o la costruzione *in loco* almeno di una parte delle unità. Ciò comporta la necessità per i produttori stranieri di stipulare accordi con partner locali, garantendo uno sviluppo della cantieristica domestica eventualmente anche su produzioni civili a minore complessità, oltre ad una crescente domanda di fornitura di attività complementari quali supporto logistico, addestramento equipaggi e servizi di manutenzione after sale.

Alla luce di queste tendenze assume particolare valenza strategica la piena operatività nel 2012 della Joint Venture Etihad Ship Building, costituita da Fincantieri con partner locali, per sviluppare ulteriormente il mercato medio-orientale. In particolare, sono stati eseguiti presso strutture locali i lavori di fine garanzia di due pattugliatori per la Marina Militare Irachena, costruiti presso gli stabilimenti italiani di Fincantieri. Fincantieri ha infatti dato priorità all'area medio-orientale, costituendo la joint venture Etihad Ship Building che nel 2012 è diventata operativa ed ha acquisito i primi ordini. Il mercato statunitense, da parte sua, ha confermato le aspettative, attraverso la regolare prosecuzione del programma Littoral Combat Ship, garantita dallo stanziamento dei fondi per la costruzione di altre due navi assegnate alla controllata Fincantieri Marine Group. È stato inoltre acquisito dalla Guardia Costiera Americana un ordine per ulteriori 40 unità del programma "Response Boats-Medium", in cui Marinette Marine Corporation, controllata da Fincantieri, ha il ruolo di prime contractor. Si segnalano inoltre, sempre per il 2012, 22 motori propulsivi venduti al mercato militare americano per i programmi LCS, JHSV, e alla Guardia Costiera Americana, ai quali si aggiungono, sempre in ambito militare, l'implementazione dei sistemi di monitoraggio diagnostico sui gruppi diesel generatori delle sei FREMM e 9 motori amagnetici 1312 per i cacciamine della Marina Militare Sud Coreana. Nel comparto post vendita il valore degli ordini si attesta a euro 40 milioni, composti da: a) contratto per la gestione della parte logistica legata alla Corvetta per gli Emirati Arabi Uniti; b) l'ordine per la manutenzione programmata del sommergibile Todaro.

¹⁴ Cfr. Rapporto 2012 Assonave, su http://www.assonave.it/cms/data/browse/download/files/000068_resource1_orig.pdf

Nonostante tali affermazioni nei mercati esteri, però, le maggiori preoccupazioni della cantieristica militare nazionale, e della sua filiera di fornitura, riguardano il grado di continuità della domanda espressa dalla Marina Militare Italiana il cui bilancio, come è noto, è stato fortemente ridotto negli anni ed ulteriormente decurtato dalle recenti misure di contenimento della spesa pubblica. Nello specifico, le risorse per il funzionamento della Marina Militare Italiana si riducono costantemente, in pratica si dimezzano quasi, passando dagli oltre 700 milioni di euro dei primi anni Duemila (2002 e 2003) a poco più di 400 milioni nel 2013. Sulla base del bilancio previsionale dello Stato, le risorse della voce "approntamento e impiego delle forze navali" rimane, per il 2013, pari al livello del 2011, e solo nel 2015 dovrebbe sperimentare un timido aumento (+5,7% rispetto al valore del 2012, +1,2% in termini reali, cioè depurando il dato di crescita nominale della spesa dall'inflazione prevista sul periodo). Il tutto in un quadro in cui la funzione "Difesa"¹⁵ vale, in Italia, lo 0,9% del Pil, a fronte dell'1,1% in Germania, dell'1,4% in Francia e del 2,2% in Gran Bretagna.

I tagli ovviamente si riflettono sugli ordinativi a Fincantieri. La Marina Militare italiana entro il 2025 dismetterà, per fine vita operativa, 51 unità di prima e seconda linea e numerosi mezzi navali per il supporto e la formazione degli equipaggi a fronte di soli 11 ingressi in linea di nuove unità. È evidente che questa situazione non potrà che portare ad una riduzione delle capacità operative della Marina.

Il comparto costituisce un volano economico, industriale, culturale e sociale difficilmente eguagliabile; coinvolge una vasta gamma di settori industriali (metalmecanico, siderurgico - il 90% dell'acciaio utilizzato proviene da industrie italiane - meccanica di precisione, elettrico, elettronico, armamenti, robotica, arredamenti navali, etc.). Le navi sono infatti un ottimo integratore d'innovazione, ma l'innovazione non s'improvvisa: ha bisogno di una forte progettualità a lungo termine ed è un investimento per il futuro.

L'Industria nazionale del settore, assieme al relativo indotto, è in grado di generare lavoro per circa 25.000 occupati, produce *made in Italy* al 90% e rappresenta un patrimonio di competenze che merita di essere salvaguardato. Essa è tuttavia impegnata sotto il 50% delle potenzialità, col rischio concreto di dover ricorrere alla cassa integrazione guadagni (CIG) per circa 10.000 lavoratori, con un onere di circa 420 M€ all'anno, in termini di costi vivi e di mancato introito fiscale.

Il mercato specifico è caratterizzato da una forte concorrenza internazionale, ma la nostra Industria (Fincantieri, Finmeccanica e relativi indotti) conserva ancora un margine di vantaggio tecnologico di circa dieci anni su quelle dei principali Paesi emergenti ed una buona competitività nei confronti dei concorrenti storici. Essa potrà aggiudicarsi delle rilevanti commesse da parte di Marine estere, contribuendo alla riduzione del rapporto debito/PIL, a condizione di poter contare sulla certezza d'investimento per la ricerca, l'innovazione, la formazione di personale specializzato e, più in generale, di occupazione.

Il mantenimento del margine di vantaggio tecnologico è quindi fondamentale per conservare ed accrescere il livello di competitività, in un momento che registra una crescente domanda di navi militari. Affinché le navi italiane siano appetibili anche all'estero, è tuttavia necessario che la Marina italiana, per prima, le sviluppi e le acquisisca. L'esperienza ha infatti dimostrato che difficilmente i possibili acquirenti s'impegnano a comperarle, senza disporre di questa fondamentale garanzia d'affidabilità e di sostenibilità nel tempo.

¹⁵ La funzione Difesa è una delle funzioni di cui si compone il bilancio della Difesa italiano (le altre sono la funzione sicurezza del territorio, funzioni esterne e pensioni provvisorie del personale in ausiliaria) e comprende tutte le spese necessarie all'assolvimento dei compiti militari specifici di Esercito, Marina ed Aeronautica, nonché della componente interforze e della struttura amministrativa e tecnico industriale del Ministero della Difesa. Nel 2012 ammontano a 13.613,3 milioni di euro le risorse destinate alla funzione Difesa.

Le competenze pregiate necessarie alla produzione di equipaggiamenti militari d'avanguardia, di per sé complessi e densi di tecnologia, richiedono un importante impegno nella ricerca ed un severo controllo della qualità, per garantire la necessaria sicurezza di funzionamento anche in condizioni di impiego proibitive. Una volta sviluppato, questo patrimonio di conoscenze si travasa nel campo civile, generando benefici in molti altri settori.

Le competenze pregiate, di cui ancora la nostra cantieristica e l'industria ad alta tecnologia correlata dispongono, si sviluppano in tempi lunghi e sono difficilmente recuperabili una volta disperse.

Per tale motivo la Marina ha elaborato un programma navale emergenziale, basato sulla costruzione di 25-30 nuove unità, caratterizzate da bassi costi di gestione, elevate prestazioni marinaresche, ampia polivalenza all'impiego e il massimo rispetto per l'ambiente. Saranno inoltre progettate per svolgere più funzioni sinora assolte da navi diverse, grazie alla spiccata modularità operativa. Inoltre, esprimeranno al massimo livello le caratteristiche duali, per dotare lo Stato di uno strumento idoneo non solo ad effettuare operazioni militari, ma utile anche a supporto delle operazioni di operazioni civili a favore delle popolazioni colpite da calamità, di tutela ambientale per la prevenzione degli inquinamenti delle acque marine da idrocarburi e dalle altre sostanze nocive nell'ambiente marino e di operazioni di aiuti umanitari.

Il programma mira al rilancio dell'economia del Paese tramite il consolidamento strategico dell'industria nazionale cantieristica e navalmeccanica ad alta tecnologia. Infatti, investire in navi militari (per definizione sistemi ad architettura complessa ed elevato contenuto tecnologico) comporta dei notevoli vantaggi per il Paese. Basti pensare al rilancio della realtà d'eccellenza italiana (che riuscirebbe a mantenere il margine di vantaggio tecnologico rispetto ai Paesi emergenti, indispensabile per la sua competitività sul mercato internazionale) ed alla possibilità di accrescere la quota di produzione e di occupazione, anche attraverso il travaso delle conoscenze e competenze pregiate sviluppate che sono difficilmente recuperabili una volta disperse.

La presenza della Marina Militare è di assoluto rilievo per il Paese, non solo per le classiche attività istituzionali alle quali è chiamata a rispondere, costituite dal controllo integrato degli spazi marittimi, dall'attività di presenza e sorveglianza e dalla proiezione di capacità dal mare¹⁶, ma anche per tutti gli effetti positivi sull'economia che riesce a produrre attraverso l'attivazione dell'industria cantieristica navale militare, attivando a sua volta, indirettamente, tante altre attività economiche poste lungo la filiera della costruzione navale.

L'importanza della cantieristica navale militare è dettata da molteplici aspetti. Il primo concerne la sua capacità di raggiungere i più elevati livelli di innovazione, considerando quanta tecnologia sia incorporata all'interno di una nave militare. Innovazione, ma anche flessibilità, perché spesso i fornitori sono tenuti a raggiungere capacità di adattabilità elevate per rendere pienamente efficienti i propri prodotti all'interno di una nave (si pensi ad esempio alle modalità di manutenzione e riparazione).

Altre esternalità positive prodotte dalla presenza della cantieristica navale militare sono riconducibili alla sua capacità di attivare molte attività di stampo spesso artigianale dall'elevato contenuto di know-how e tradizioni, direttamente sul territorio dove opera, producendo in tale modo una spinta rigenerativa all'economia locale. Saper valorizzare le conoscenze dei territori, di

¹⁶ Un'attività resa possibile grazie alla libertà di movimento in alto mare, unitamente al fatto che le navi militari possono liberamente dislocarsi nelle acque prospicienti un'area di crisi per proiettare le loro capacità militari-umanitarie al servizio della volontà del Governo (assistenza sanitaria, posto di comando della Protezione civile, trasporto di aiuti umanitari, ricerca e soccorso, ecc.).

cui l'Italia è ricca, è senz'altro una grande virtù a salvaguardia dei tanti 'saperi' locali che rischiano di estinguersi.

In pratica, tutto questa ricchezza di conoscenze e competenze trova piena espressione nell'ampia varietà di profili professionali che la cantieristica navale militare riesce a coinvolgere, perché richiede sia figure, come già visto, di elevato livello sia figure di più basso livello ma fortemente specializzate. Si pensi a tutte le varie tipologie di professioni high-skill, artigiane ed operaie che possono lavorare nella filiera della cantieristica: si va dagli ingegneri e informatici fino alle professioni più artigianali legate ad una moltitudine di settori economici (legno-arredo, vetro, metallo, elettrico, gomma-plastica). Ciò significa che la presenza della cantieristica sul territorio è potenzialmente in grado di attivare bacini formativi di elevato spessore (anche a sostegno della R&S) in grado di creare nuovi sbocchi occupazionali per i giovani (si pensi, ad esempio, al polo ingegneristico navale di Genova).

Al fine di comprendere la portata di quello che potrebbe essere l'apporto economico derivante dal pieno sfruttamento della capacità produttiva della cantieristica militare del nostro Paese, Unioncamere ha elaborato una stima di quello che potrebbe essere il valore aggiunto annualmente derivante dalla realizzazione di questo obiettivo. Come già accennato in precedenza, gli effetti del pieno sfruttamento avrebbero ripercussioni non solo per quanto concerne la parte direttamente connessa alla costruzione delle navi militari (cosiddetto valore aggiunto diretto), ma anche in merito alle significative ricadute su tutto l'indotto.

A partire da ricostruzioni analitiche dell'occupazione coinvolta nei cantieri navali militari di fonte Fincantieri, Unioncamere ha provveduto a determinare il valore aggiunto complessivamente prodotto dall'ipotesi di pieno sfruttamento di tali cantieri. Queste valutazioni, riferite all'anno 2012, evidenziano come il valore aggiunto diretto sia valutabile in circa 138 milioni di euro, a cui si aggiungono i 714 milioni di euro derivanti dall'indotto, per un ammontare complessivo dell'intero sistema cantieristico navale militare di poco più di 852 milioni di euro¹⁷. A questo ammontare va poi aggiunta la quota di ricchezza derivante dal mantenimento della presenza della Marina Militare sul territorio. Valutazioni Unioncamere realizzate a partire da dati messi a disposizione dalla Marina Militare sulla dislocazione territoriale del personale militare e civile, mostrano che attualmente l'apporto di valore aggiunto prodotto dalla Marina può essere stimato in circa 2,9 miliardi di euro. Sebbene a livello nazionale tali cifre possono non essere troppo significative, la forte concentrazione territoriale di questi fenomeni fa sì che le valutazioni siano in taluni casi di fortissimo impatto a livello locale. Ad esempio, nella provincia di La Spezia il peso sul totale dell'economia locale dell'intero sistema cantieristico navale militare e della Marina Militare si attesterebbe intorno al 15,5% (sempre in termini di valore aggiunto), contributo che appare decisamente superiore a quello offerto ad esempio da tutta l'industria in senso stretto. Anche nella provincia di Taranto si osserva un'incidenza a due cifre (10,4%), mentre più ridimensionati, ma comunque non trascurabili, appaiono anche i risultati di Brindisi e Siracusa (rispettivamente 4,6 e 4,5%).

Le prime dieci province italiane per incidenza percentuale del valore aggiunto del sistema cantieristico navale militare e della presenza della Marina Militare

¹⁷ Si tiene a precisare che le stime sul valore aggiunto sono effettuate nel quadro dei conti economici nazionali. Inoltre, la stima del valore aggiunto attivato è stata realizzata in coerenza con le valutazioni Fincantieri in merito al moltiplicatore dell'occupazione della cantieristica navale.

Province	Incidenze % sul totale valore aggiunto dell'economia provinciale		
	Sistema cantieristico navale militare	Marina Militare	Totale Sistema cantieristico navale militare e Marina Militare
La Spezia	2,5	13,0	15,5
Taranto	0,3	10,1	10,4
Brindisi	0,0	4,6	4,6
Siracusa	0,0	4,5	4,5
Genova	1,7	0,1	1,7
Olbia-Tempio	0,0	1,3	1,3
Livorno	0,1	0,7	0,7
Ancona	0,1	0,4	0,5
Cagliari	0,0	0,4	0,4
Roma	0,1	0,3	0,4

Fonte: Unioncamere-CamCom

Una ulteriore riprova dell'importanza di questi due settori nei territori sopra richiamati la si può avere andando a verificare cosa accadrebbe per le province di La Spezia e di Taranto nella graduatoria provinciale del valore aggiunto procapite, in una ipotetica assenza, a parità di altre condizioni, della cantieristica navale militare e della Marina Militare. Se oggi La Spezia è 52esima nella classifica, l'eliminazione di questi due settori di attività farebbe precipitare la provincia ligure al 68esimo posto e diventerebbe la meno produttiva di tutto il Nord, con una perdita di ricchezza (misurata sempre in termini di valore aggiunto) di circa 3.500 euro a persona. La provincia di Taranto invece precipiterebbe dal 90esimo al 100esimo posto con circa 1.500 euro in meno di ricchezza prodotta a persona.

Oltre ad attivare l'economia collegata, direttamente o indirettamente, alla cantieristica, la presenza della Marina Militare sul territorio emerge anche considerando gli effetti della presenza del personale sui luoghi in cui prestano servizio, pensando semplicemente ai consumi finali delle famiglie. Del resto la Marina conta quasi 31mila militari a cui si aggiungono altri 10mila circa civili, fortemente concentrati, ovviamente, su specifici territori. In alcuni di questi, come la provincia di La Spezia, stime Unioncamere indicano che la presenza di militari e civili sul territorio contribuisca al 6% dei consumi finali delle famiglie sul territorio; nella provincia di Taranto il contributo è del 4%.

7. Spunti per il rilancio del settore cantieristico in Italia

Di seguito vengono presentati alcuni possibili spunti generali di una riflessione finalizzata ad elaborare politiche in grado di far uscire la cantieristica navale italiana dall'attuale fase di difficoltà. La crisi globale attuale è il frutto di numerosi **fattori**, alcuni dei quali **esogeni** al settore, e in particolare:

- il rallentamento del commercio internazionale dovuto alla grave crisi economica mondiale;

- l'instabilità geopolitica di alcune aree fondamentali nelle rotte commerciali (Nord Africa, Medio Oriente) e la recrudescenza della pirateria in zone marittime nevralgiche per il transito mercantile,
- l'andamento del prezzo del petrolio, la strisciante guerra dei tassi di cambio fra USA, Europa e Paesi BRICS, il tendenziale aumento del prezzo dell'acciaio, che incide sui costi di produzione;
- riguardo la cantieristica militare, la riduzione del budget della Difesa in Italia (e in altri Paesi dell'area euro), dovuta all'esigenza di contribuire allo sforzo di risanamento del bilancio pubblico, associata alla volontà politica sempre più forte, da parte delle Marine Militari dei Paesi emergenti, di disporre di un'industria cantieristica autonoma.

Ma in molti casi, i **fattori** sono **endogeni** al settore stesso, e vanno rintracciati:

- nella crescente pressione competitiva, dal lato del costo di produzione, di Paesi emergenti, che vanno a sovrapporsi ai già presenti e forti competitor asiatici tradizionali, che a loro volta, per difendersi, insidiano nicchie di mercato tradizionalmente presidiate dall'Italia (specie nel segmento cruise);
- nel calo dei noli, legato all'eccesso di stiva, che disincentiva l'ordinazione di nuove navi da parte delle compagnie armatoriali;
- nella tendenza al 'gigantismo' delle costruzioni navali, che penalizza sistemi produttivi, come quello italiano, non attrezzati per produrre navi giganti;
- nel gioco sfavorevole degli aiuti di Stato al settore, non erogabili nei Paesi della Ue come il nostro, ma invece abbondantemente utilizzati dai concorrenti extracomunitari. Tale elemento ha un peso enorme, perché il settore è caratterizzato dall'esigenza di dover anticipare grandi somme per la realizzazione di navi che vengono pagate solo alla consegna, o per stati di avanzamento, quando però il prodotto è già in fase avanzata di realizzazione, e al contempo, in Italia, il mercato del credito è asfittico. Non poter ricorrere ad aiuti di Stato colloca quindi le aziende in condizioni di grande difficoltà finanziaria, anche quando sono stati acquisiti ordinativi.

Per riuscire a contrastare le difficoltà congiunturali, lasciarsi alle spalle quelle strutturali, supportare il tessuto imprenditoriale e vincere le sfide sui mercati internazionali si possono perseguire varie strade di **policy**.

- E' necessario accompagnare il proseguimento del processo di ristrutturazione degli assetti produttivi, che mira a ridurre il numero dei cantieri di media dimensione operanti nel settore delle navi mercantili, per concentrarsi su unità produttive più grandi, da un lato, e di specializzare i cantieri medio-piccoli su segmenti specifici (in particolare yacht ed imbarcazioni da diporto), dall'altro.
- Nel campo della politica imprenditoriale, è fondamentale supportare le piccole e medie imprese ad operare secondo logiche di relazionalità, continuando a puntare sul Contratti di rete, grazie alle quale è possibile integrare know-how e competenze specifiche, oltre che risorse, per conseguire un upgrading competitivo, spinto anche dall'innovazione e dall'apertura di una nuova visione internazionale dei mercati di sbocco. Un valido supporto nel conseguimento di questo obiettivo può essere fornito certamente dal Sistema camerale attraverso il Comitato di filiera della nautica, istituito nell'ambito di Unionfiliera, teso a concentrare gli sforzi sullo sviluppo dell'innovazione strategica (relazionalità di impresa), dell'innovazione di processo e

di prodotto, oltre ad altre tipologie di innovazione legate all'eco-efficienza, alla promozione e integrazione del turismo nautico.

- E' doveroso oltretutto pensare non solo al tessuto imprenditoriale di oggi, ma anche di quello potenziale di domani, favorendo la creazione di impresa attraverso la semplificazione, la diffusione della cultura di impresa e manageriale. Anche su questo fronte le Camere di commercio possono mettere a disposizione una rete fatta di competenze (SUAP, Registro Imprese, Comunicazione Unica, "Sportelli per l'internazionalizzazione") e strumentazioni informatiche (firma digitale e portale "impresainungiorno.gov", quest'ultimo peraltro previsto da una specifica normativa). Una base sulla quale iniziare a costruire un processo di interoperabilità tra gli Enti del mare, così come nei loro rapporti con le imprese, cercando di rendere 'facili', per gli utenti e gli stessi Enti del mare, le complesse attività di gestione delle imprese, della logistica e dei trasporti, della regolazione e dell'amministrazione pubblica.
- In campo internazionale, è fondamentale adottare una strategia di riposizionamento commerciale (e in parte anche produttivo) che Fincantieri sta conducendo nel segmento militare, aumentando il suo peso nell'attività sull'estero, in particolari e selezionate aree (USA, Medio Oriente), per sopperire al calo della domanda interna; così come, sempre in ambito militare, l'innovazione tecnologica mirata a proporre navi multi-purpose, che, svolgendo più ruoli, possono in qualche modo aggirare il vincolo finanziario al rinnovamento della flotta della Marina Militare.
- la gravità della situazione impone comunque un maggiore sostegno pubblico al settore. Nel segmento hi-tech, ad esempio, si potrebbe esplorare la possibilità di connettere le navi ad alta tecnologia al finanziamento a valere su incentivi per la R&S e l'innovazione tecnologica, in qualità di prototipi pre-competitivi (poiché le navi hi-tech vengono normalmente prodotte in un solo esemplare).
- La creazione di impresa e l'upgrading competitivo del sistema imprenditoriale non può prescindere da un'offerta formativa adeguata alle esigenze delle imprese. Come visto, l'industria cantieristica richiede personale qualificato e specializzato, tale per cui è condizione essenziale, affinché crescita e occupazione si autoalimentino, favorire il dialogo tra mondo della formazione e mondo produttivo, sviluppando l'alternanza scuola-lavoro e percorsi di istruzione tecnico-professionali in grado di dotare il giovane di quel bagaglio di competenze tecniche-esperienziali necessarie per trovare uno sbocco lavorativo nel settore cantieristico e non solo. L'impegno di Unioncamere in tal senso è assolutamente di rilievo, articolandosi nella formulazione di accordi di partnership in essere con vari organismi istituzionali nazionali e non (MIUR, Italia Lavoro e DIHK come espressione del sistema camerale tedesco) e nello sviluppo di proficue esperienze sperimentate da alcune strutture camerali già presenti nelle Fondazioni ITS (CCIAA di Latina a Gaeta, Scuola nazionale trasporti e logistica a La Spezia e Azienda Speciale Cescvitec a Napoli), al fine di costituire dei veri e propri "poli tecnico-professionali del mare", a sostegno del collegamento tra filiera formativa e filiera produttivo-tecnologica e, quindi, dell'occupazione dei giovani, attraverso la preparazione di figure professionali per l'economia del mare, anche attraverso i percorsi in apprendistato e nuovi modelli organizzativi.

Tutte direttrici tracciate nella consapevolezza che la cantieristica europea deve difendere il suo primato tecnologico, insidiato dai concorrenti extra-comunitari, puntando anche su una nuova fase di investimenti di tipo "green", mirando cioè a sviluppare sistemi di propulsione che non

necessitino carburanti di origine fossile, al fine di ridurre drasticamente il costo di gestione delle navi. E occorre anche diversificare in segmenti di mercato emergenti, che sono in fase di crescita: piattaforme off-shore, wind-farm. Il mercato delle drillshipe delle SDR (Semi-submersible drilling rigs¹⁸) è infatti promettente, passando, al netto del mercato brasiliano, da 3 unità ordinate nel 2009, alle 25 del 2012, e si tratta di un mercato dominato da società sudcoreane: Samsung, Daewoo, Hyundai (fonte: Assonave). Altro settore, in cui peraltro Fincantieri è già presente, ma che deve essere sfruttato in misura ancor più intensiva, è quello dei megayacht (superiori cioè a 70 metri di lunghezza), che passano da ordinativi pari a 7 unità nel 2011 fino a 15 nel 2012, il valore più alto dell'intero periodo che inizia dal 2009. Anche gli yacht medio-grandi, di lunghezza compresa fra 50 e 70 metri, sono in forte crescita di ordinativi, e quindi rappresentano un segmento interessante: si va dai 7 ordini del 2009 ai 17 del 2010, fino ai 33 del 2012.

Ma si deve anche diversificare nelle attività di riparazione e manutenzione: tali attività svolte in Italia, Olanda, Germania, Spagna e Gran Bretagna nel 2010 valevano il 10% del totale di tutti i completamenti nell'intera cantieristica europea. Così come il refitting ("rimodernizzazione") e la modifica di yacht ed imbarcazioni da diporto.

¹⁸ Drillship: navi da trivellazione. Rigs: sono le piattaforme petrolifere subacquee.