

IPOTESI DI CREAZIONE DI UN DISTRETTO NAUTICO NELLE AREE EX CARTIERA DI

ARBATAX



A CURA DI

 *idea*



CONSORZIO INDUSTRIALE DI TORTOLI'-ARBATAX

SEZIONE 1

IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

1	1	TORTOLI' E L'OGLIASTRA	pag.	1
1	2	IL CONSORZIO INDUSTRIALE DI TORTOLI'	pag.	6
1	3	IL PORTO DI ARBATAX	pag.	9

DEFINIZIONE ECONOMICA E NORMATIVA DI DISTRETTO INDUSTRIALE

2	1	I DISTRETTI INDUSTRIALI IN ITALIA	pag.	11
2	2	I DISTRETTI INDUSTRIALI IN SARDEGNA	pag.	15
2	3	LA NORMATIVA NAZIONALE IN MATERIA DI DISTRETTI INDUSTRIALI E SISTEMI PRODUTTIVI LOCALI	pag.	17
2	4	LA NORMATIVA REGIONALE	pag.	20

IL COMPARTO DELLA NAUTICA

3	1	IL SISTEMA NAUTICO INTEGRATO	pag.	22	
3	2	LA NAUTICA NEL MONDO: PARCO NAUTICO, PORTI E PRODUZIONE	pag.	24	
	2	1	PREMESSA	pag.	24
	2	2	IL PARCO NAUTICO MONDIALE	pag.	24
	2	3	LE INFRASTRUTTURE PER LA NAUTICA	pag.	25
	2	4	LA PRODUZIONE NAUTICA	pag.	26
3	3	LA NAUTICA IN ITALIA: PARCO NAUTICO E PORTI	pag.	29	
	3	1	IL PARCO NAUTICO ITALIANO IMMATRICOLATO E NON IMMATRICOLATO	pag.	29
	3	2	I PORTI TURISTICI IN ITALIA	pag.	31
3	4	LA PRODUZIONE NAUTICA IN ITALIA	pag.	32	
	4	1	PREMESSA	pag.	32
	4	2	UNITÀ A MOTORE ENTROBORDO ED ENTRO-FUORIBORDO	pag.	32
	4	3	UNITÀ A MOTORE FUORIBORDO	pag.	34
	4	4	UNITÀ A VELA	pag.	36
	4	5	UNITÀ PNEUMATICHE	pag.	38
	4	6	ACCESSORI	pag.	40
	4	7	COMPARTO DEI MOTORI	pag.	41
3	5	LA PRODUZIONE NAUTICA IN SARDEGNA: PARCO NAUTICO, PORTI E PRODUZIONE	pag.	43	
	5	1	PORTUALITÀ TURISTICA	pag.	45
	5	2	IL PARCO NAUTICO IN SARDEGNA	pag.	45
	5	3	PRODUZIONE NAUTICA	pag.	46

IL COMPARTO DELLA CARPENTERIA PESANTE

4	1	GRUPPO SAIPEM-INTERMARE SARDA SPA	pag.	55
4	2	IL CONTESTO DI MERCATO	pag.	63
4	3	I COMPETITORS	pag.	65

A CURA DI



SEZIONE 2

DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI PROPOSTI

5	1	INQUADRAMENTO GENERALE	pag.	70
5	2	SCHEDE AZIONI/INTERVENTI PREVISTI, CRONOPROGRAMMA	pag.	73
5	3	COPERTURA FINANZIARIA	pag.	80
5	4	IMPATTO OCCUPAZIONALE DELL'INTERVENTO	pag.	82

PACCHETTO LOCALIZZATIVO

6	1	PREMESSA	pag.	84
6	2	FORMAZIONE	pag.	85
6	3	SUAP E IMPEGNI AMMINISTRAZIONI PUBBLICHE	pag.	87
6	4	SERVIZI DI CONSULENZA	pag.	89
6	5	FINANZIAMENTI AGEVOLATI	pag.	90

ANALISI SWOT E IDENTIFICAZIONE DEI FATTORI DI COMPETITIVITA'

7	1	ANALISI SWOT	pag.	91
7	2	FATTORI DI COMPETITIVITÀ	pag.	94
	1	DISPONIBILITÀ DI ESTESE AREE LUNGO LA COSTA	pag.	95
	2	PRESENZA DI UN NUCLEO DI AZIENDE INSEDIATE NELL'AREA INDUSTRIALE	pag.	98
	3	EFFETTO MOLTIPLICATORE DEL REDDITO E DELL'OCCUPAZIONE	pag.	99
	4	SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	pag.	103
	5	NUOVA NORMATIVA SULLA NAUTICA	pag.	104
	6	VOCAZIONE DELLA SARDEGNA PER IL COMPARTO NAUTICO	pag.	105

STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE ATTIVABILI

8	1	PREMESSA	pag.	106
8	2	PROGETTAZIONE INTEGRATA	pag.	108
8	3	PERCORSO AD HOC	pag.	110
8	4	PATTO TERRITORIALE	pag.	112
8	5	INTESA ISTITUZIONALE DI PROGRAMMA E APQ	pag.	114
8	6	CONTRATTO D'AREA	pag.	117
8	7	CONTRATTO DI PROGRAMMA	pag.	119
8	8	CONTRATTO DI LOCALIZZAZIONE	pag.	121

DEFINIZIONE LINEE STRATEGICHE

9	1	QUADRO STRATEGICO	pag.	123
9	2	PRINCIPI ISPIRATORI	pag.	125
9	3	ARTICOLAZIONE FASI OPERATIVE	pag.	127
		CONCLUSIONI	pag.	132

Nota introduttiva

Obiettivo del presente lavoro è la verifica della sussistenza delle condizioni tecniche, economiche e giuridiche per la creazione di un distretto della nautica e della carpenteria pesante nell'area industriale di Tortolì-Arbatax e, in particolare, nelle aree della ex Cartiera di Arbatax. Il lavoro è articolato in due sezioni.

La prima fornisce un quadro della situazione socioeconomica attuale, una definizione economica e giuridica dei distretti industriali e una dettagliata analisi di mercato del comparto della nautica e di quello della carpenteria pesante a livello internazionale, nazionale e locale.

La seconda sezione individua le linee strategiche, fornisce un quadro degli interventi previsti, una descrizione del "pacchetto localizzativo" predisposto per incentivare l'ubicazione di nuove imprese, indica i fattori di competitività che hanno determinato la scelta di puntare sui comparti citati e definisce gli strumenti da attuare per raggiungere l'obiettivo.

SEZIONE 1

IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

1.1 Tortolì e l'Ogliastra

La nuova Provincia Ogliastra annovera 23 comuni, aventi una superficie complessiva di 1.853 kmq, una popolazione legale di 58.389 abitanti ed una conseguente densità media di 31,5 abitanti per kmq, decisamente inferiore alla media regionale, pari a 66,4 abitanti per kmq.

Comuni	Popolazione residente Censimento 2001	Superficie (kmq)	Densità (ab/kmq)
Arzana	2 730	162	16,8
Barisardo	3 871	38	103,1
Baunei	3 886	216	18
Cardedu	1 465	32	45,3
Elini	553	11	50,7
Gairo	1 678	78	21,4
Girasole	946	13	72,9
Ilbono	2 293	31	74,2
Jerzu	3 352	102	32,7
Lanusei	5 841	53	109,4
Loceri	1 336	19	69,2
Lotzorai	2 114	17	125,6
Osini	947	40	23,9
Perdasdefogu	2 331	78	30
Seui	1 587	148	10,7
Talana	1 129	117	9,6
Tertenia	3 726	118	31,6
Tortolì	9 973	40	249,5
Triei	1 115	29	39,1
Ulassai	1 613	122	13,2
Urzulei	1 443	130	11,1
Ussassai	763	47	16,2
Villagrande Strisaili	3 697	211	17,5
Totale	58.389	1.853	31,5
Sardegna	1.599.511	24.084	66,4

Tab. n. 1 - Popolazione, Superficie, densità

La tabella evidenzia alcuni dati di fondo:

SEZIONE 1

- bassissimo grado di antropizzazione, in modo particolare nei Comuni dell'area interna che si caratterizzano per dati di densità di popolazione decisamente bassi;
- assenza di centri urbani di dimensione rilevante, con la parziale eccezione di Tortolì e Lanusei che sono i poli di attrazione dell'area in esame;
- forte concentrazione della popolazione nelle aree costiere. Nei sei comuni rivieraschi si concentra quasi la metà della popolazione complessiva.

Comuni	Popolazione residente Censimento 2001	Indice di vecchiaia 2000	Indice di dipendenza 2000	Var.% 91/2001	Var. % 96/2001
Arzana	2 730	122	52	-6,9	-3,6
Barisardo	3 871	110	46	-3,1	-4,6
Baunei	3 886	149	47	-4,7	-4,3
Cardedu	1 465	76	44	3,1	1,7
Elini	553	84	59	5,5	1,5
Gairo	1 678	142	52	-2,7	-8,2
Girasole	946	41	39	16,5	4,6
Ilbono	2 293	110	52	-3,6	-3,9
Jerzu	3 352	126	49	-6,1	-3,1
Lanusei	5 841	93	40	-8	-6,8
Loceri	1 336	150	52	-8,4	-3,1
Lotzorai	2 114	78	39	3,7	0,3
Osini	947	181	66	-16,2	-10,8
Perdasdefogu	2 331	121	50	-8,4	-4,8
Seui	1 587	152	50	-11,9	-5,3
Talana	1 129	153	54	-7,2	-4,8
Tertenia	3 726	96	48	-0,2	-0,6
Tortolì	9 973	67	37	9,2	3,3
Triei	1 115	184	49	-7,4	-9,1
Ulassai	1 613	135	63	-6,8	-4,2
Urzulei	1 443	177	55	-4,2	-2,7
Ussassai	763	187	67	-12,4	-6,3
Villagrande Strisaili	3 697	124	54	-1,6	-1,3
Totale	58.389	109	47	-3	-3
Sardegna	1.599.511	89	42	-2,9	-3,8

Tab. n. 2 - Popolazione, indice di vecchiaia e indice di dipendenza, variazioni consistenza demografica

L'indice di vecchiaia è calcolato come rapporto tra la popolazione residente di età superiore ai 64 anni e la popolazione residente di età inferiore ai 14 anni, è pari a 100 quando c'è parità numerica, aumenta invece all'aumentare del numero degli anziani.

Il dato medio regionale, pari a 89, non è disprezzabile se rapportato alle altre regioni italiane, mentre il dato ogliastrino, pari a 109 risulta sensibilmente superiore a quello medio regionale. L'analisi dei dati su base comunale evidenzia indici di vecchiaia

SEZIONE 1

preoccupanti in diversi comuni quali Ussassai, Triei, Urzulei, Osini, Talana e Loceri. La caratteristica che accomuna queste realtà è rappresentata dall'essere comuni dell'area interna. Non a caso gli indici di vecchiaia di Tertenia, Tortolì e Lotzorai sono decisamente più bassi e in taluni casi addirittura inferiori al dato medio regionale. Altro indice ritenuto importante per valutare l'andamento socioeconomico di una determinata area è il c.d. indice di dipendenza. Tale indice è calcolato come rapporto tra la popolazione residente di età compresa tra 0 e 13 anni e oltre i 64 anni e la popolazione residente compresa tra i 14 e i 64 anni. L'indice medio di dipendenza nell'area Ogliastra (47) è, sostanzialmente, in linea con il dato regionale pari a 42. Anche in questo caso la disaggregazione dei dati su base comunale conferma l'esistenza di due sistemi economico sociali. In alcuni comuni dell'interno (Ussassai, Ulassai, Osini) si riscontrano dati decisamente superiori alla media mentre il Comune di Tortolì, con un indice pari a 37 presenta un dato migliore del dato medio regionale. Quanto alla variazione della popolazione si sottolinea quanto segue:

- nel periodo 91/2001 la popolazione ogliastrina diminuisce in termini percentuali del 2,5% a fronte di una diminuzione a livello regionale del 2,9%;
- nel periodo 96/2001 il calo della popolazione ogliastrina è del 2,7% decisamente inferiore rispetto al dato regionale che segna un preoccupante -3,8%;
- i dati dei singoli comuni evidenziano, ancora una volta, un aumento della popolazione nelle aree costiere e una diminuzione della popolazione delle aree interne. Tali fenomeni sono in parte collegati nel senso che i flussi migratori, oltre che dirigersi verso le aree forti della Sardegna, si ridistribuiscono all'interno dell'Ogliastra ed in particolare a Tortolì.

Economia

Il dualismo costa/interno si ripercuote, come era facilmente prevedibile, anche relativamente al tessuto produttivo. L'area interna e montana si caratterizza per una economia incentrata sul settore agropastorale, sull'artigianato tipico e sulle produzioni agroalimentari.

Fa eccezione il Comune di Lanusei che rappresenta un polo di concentrazione dei servizi pubblici.

Nell'area costiera l'agricoltura, fino a non molti decenni fa attività preponderante, è oggi marginale, a seguito dello sviluppo del settore industriale, dei servizi e del turismo.

SEZIONE 1

UNITA' LOCALI										
Comuni	Delle imprese						Delle istituzioni		Totale	
	Industria		Commercio		Altri Servizi		Numero	Addetti	Numero	Addetti
	Numero	Addetti	Numero	Addetti	Numero	Addetti				
Arzana	13	50	52	70	53	165	10	129	128	414
Barisardo	55	161	86	181	95	234	21	135	257	711
Balnei	46	124	67	112	94	268	10	95	217	599
Cardedu	18	70	28	58	29	68	12	60	87	256
Elini	11	34	6	14	6	20	1	1	24	69
Gairo	13	32	20	24	23	118	5	61	61	235
Girasole	19	79	19	39	15	36	2	15	55	169
Ilbono	48	150	41	74	23	55	9	101	121	380
Jerzu	67	232	59	120	86	210	23	187	235	749
Lanusei	94	332	154	290	146	443	67	1 285	461	2 350
Loceri	16	42	24	40	19	44	6	46	65	172
Lotzorai	29	68	40	80	46	126	10	46	125	320
Osini	6	23	19	33	14	31	8	35	47	122
Perdasdefogu	27	75	51	98	51	193	15	116	144	482
Seui	12	31	36	53	26	64	20	249	94	397
Taluna	10	25	14	32	8	25	6	51	38	133
Tertenia	80	202	77	142	78	200	19	282	254	826
Tortolì	203	911	296	797	320	1.069	68	873	887	3 650
Triei	9	26	14	24	13	45	6	13	42	108
Ulassai	19	59	28	39	28	70	12	55	87	223
Urzulei	13	35	23	29	31	65	13	47	80	176
Ussassai	16	58	8	19	2	2	9	29	35	108
Villagrande S.	57	183	67	109	77	205	31	104	232	601
Totale	881	3.002	1 229	2 477	1 283	1	383	4.015	3 776	13 250
Sardegna	25.244	106.111	38.590	86.476	37.235	126.127	10 557	116.950	111.626	435.664

Tabella Fonte: Nostra elaborazione su dati ISTAT 2001

Il sistema economico ogliastrino rappresenta in termini percentuali il 3,4% delle imprese e il 3% degli occupati regionali. Dei 13.250 occupati complessivi ben 4.015 sono riferibili alle istituzioni, mentre il secondo settore in termini di attività e occupati è rappresentato dai servizi che annoverano 1.283 unità locali con 3.756 occupati.

Come numero di imprese segue poi il commercio con 1.229 unità locali e per concludere l'industria con 881 unità locali che però garantiscono l'occupazione di 3.002 unità a fronte delle 2.447 unità del settore commercio.

SEZIONE 1

UNITÀ LOCALI TOTALI				
Comuni	Aziende 2001	Aziende 1991	Saldo 1991/2001	Saldo % 1991/2001
Arzana	128	142	-14	-9,9
Barisardo	257	230	27	11,7
Balnei	217	217	0	0
Cardedu	87	71	16	22,5
Elini	24	28	-4	-14,3
Gairo	61	60	1	1,7
Girasole	55	49	6	12,2
Ilbono	121	120	1	0,8
Jerzu	235	220	15	6,8
Lanusei	461	429	32	7,5
Loceri	65	60	5	8,3
Lotzorai	125	120	5	4,2
Osini	47	53	-6	-11,3
Perdasdefogu	144	150	-6	-4
Seui	94	124	-30	-24,2
Taluna	38	39	-1	-2,6
Tertenia	254	221	33	14,9
Tortolì	887	709	178	25,1
Triei	42	56	-14	-25
Ulassai	87	97	-10	-10,3
Urzulei	80	65	15	23,1
Ussassai	35	39	-4	-10,3
Villagrande Strisaili	232	202	30	14,9
Totale	3.776	3.501	275	7,9
Sardegna	111.626	103.553	8.073	7,8

Tab. n.4 - Unità locali totali 2001-1991 (valori assoluti e %)

Il rapporto tra occupati e imprese fa emergere la limitata dimensione economica delle imprese stesse: oltre la metà delle aziende ha meno di 9 addetti. Non è un caso che l'83% delle imprese industriali ogliastrine siano imprese artigiane.

Tra le attività industriali particolare rilievo rivestono le imprese di costruzioni che, in alcuni paesi (Arzana e Osini in particolare) sfiorano il 90% in termini di addetti.

Infine il settore turistico rappresenta il 5,1% dei posti letto alberghieri, il 9,8% dei posti letto extralberghieri e il 5% delle presenze sul totale regionale.

Si tratta di dati che debbono necessariamente essere incrementati alla luce delle straordinarie potenzialità ambientali e culturali di quest'area.

Relativamente alle unità locali censite nel 1991 e nel 2001, riportate nella precedente tabella, emerge quanto segue:

SEZIONE 1

- l'incremento percentuale della Provincia Ogliastro, 7,90%, è sostanzialmente in linea con il dato regionale, pari al 7,80%;
- l'incremento più consistente in termini percentuali e assoluti è relativo al Comune di Tortolì: delle 275 unità locali incrementali ben 178 (il 65%) si sono ubicate in questo comune;
- gli altri comuni che presentano un buon incremento percentuale sono, nell'ordine, Urzulei (23,10%), Cardedu (22,50%), Tertenia e Villagrande Strisaili (14,90%);
- alcuni comuni, non a caso facenti parte dell'area interna e montana, denotano segnali di sofferenza; Triei perde il 25% di unità locali nel decennio, Seui il 24,20%, Elini il 14,30%, Ussassai, Ulassai ed Arzana circa il 10%.

1.2 Il Consorzio Industriale di Tortolì

Con il sorgere dei primi insediamenti industriali nell'area, venne istituito con D.P.R. n. 1601 del 10.10.1962 il Consorzio di Industrializzazione di Tortolì-Arbatax.

Il Consorzio riunisce nel proprio ambito 19 comuni e ha una superficie complessiva di 290 ettari. Esso si sviluppa a ridosso del porto di Arbatax; è infatti compreso tra il porto, la Strada Statale 125, l'abitato di Tortolì e lo stagno di Tortolì.

Il Piano Regolatore Consortile attualmente vigente è stato approvato con determinazione RAS n. 305/PT del 16 giugno 2004. Con tale atto sono state apportate modifiche al precedente piano risalente al 1996.

Tali modifiche non hanno determinato un ampliamento delle aree industriali, ma l'individuazione di quattro zone da destinare ad insediamenti produttivi. Si tratta di aree individuate in base al tipo di attività svolta dalle aziende già insediate, da quelle che ne hanno fatto richiesta e dalle linee di sviluppo futuro. Tali aree sono meglio definite nella seguente tabella:

SEZIONE 1

ZONA	DESCRIZIONE	SUPERFICIE (ha)
1	Zona per le imprese artigiane	10,45
2	Zona per piccole e medie industrie e indotto della grande industria	53,3
4a	Zona per la piccola industria, artigianato e terziario	32,85
4b	Zona per la piccola industria, artigianato, terziario e grande industria (zona ex Cartiera)	24,43
4c	Zona per la piccola industria, artigianato e terziario	8,62
5	Zona grande industria (Cartiera e Intermare Sarda Srl)	32,31

Nel Consorzio Industriale di Tortolì Arbatax operano attualmente circa 30 aziende con un'occupazione complessiva pari a 850 unità.

A seguito della crisi e della chiusura della Cartiera, l'attività più rilevante è rappresentata dalla Intermare Sarda SpA, controllata dal Gruppo SAIPEM e che, indotto compreso, ha un impatto occupazionale di circa 500 unità, peraltro soggetto a notevoli oscillazioni trattandosi di lavori su commessa.

Il Consorzio Industriale di Tortolì, al pari degli altri consorzi industriali, è stato riconosciuto come Ente Pubblico Economico dalla legge n. 317/91. Tale all'art. 36 comma 4 ha attribuito ai consorzi il compito di promuovere "le condizioni necessarie per la creazione e lo sviluppo di attività produttive nei settori dell'industria e dei servizi. A tale scopo i Consorzi realizzano e gestiscono, in collaborazione con le Associazioni imprenditoriali e con le Camere di Commercio, infrastrutture per l'industria, rustici industriali, servizi reali alle imprese, iniziative per l'orientamento e la formazione professionale dei lavoratori, dei quadri direttivi e intermedi e dei giovani imprenditori, e ogni altro servizio connesso alla produzione industriale."

Tali compiti sono stati confermati dalla legge 140/99 che ha sostituito, con il comma 8 dell'art. 6, i primi tre commi dell'art. 36 della legge n. 317/91. La legge, oltre a ridefinire i "Distretti Industriali" e a introdurre i "Sistemi Produttivi Locali", ha modificato il titolo dello stesso dell'art. 36 in "Sistemi Produttivi Locali, Distretti Industriali e Consorzi di Sviluppo Industriali", accomunando e conferendo pari dignità ai tre tipi di aggregazione territoriale industriale.

E' opportuno mettere in evidenza che soprattutto con il comma 5 dell'art. 36 della legge 317/91 è stata prevista per i Consorzi l'estensione della tradizionale attività di reperimento, pianificazione urbanistica e attrezzatura delle aree, con l'introduzione di

SEZIONE 1

un'attività eminentemente promozionale legata alla creazione delle condizioni per lo sviluppo delle attività produttive, in modo particolare con interventi finalizzati alla promozione dei servizi alle imprese insediate nelle aree, conferendo carattere programmatico all'impegno dei Consorzi ad attuare i servizi stessi.

Inoltre, l'abbinamento delle disposizioni relative ai Consorzi di sviluppo industriale a quelle dei Distretti Industriali nello stesso articolo di legge va inteso come un indirizzo per i Consorzi ad assumere, nell'ambito degli stessi Distretti Industriali, un ruolo di stimolo e coordinamento in materia di servizi alle imprese.

Questo è anche l'intendimento del Consorzio Industriale di Tortolì, promotore della presente proposta di individuazione di un distretto della nautica.

Infine, il collegamento tra i Consorzi ed i Distretti è previsto anche dall'art. 3 commi 6 e 7 della legge 266 del 1997: al comma 6 si prevedono, infatti, incentivi statali per il finanziamento di programmi regionali nei Distretti e specificamente per la rete dei servizi informatici e telematici, mentre al comma 7 sono previste agevolazioni a favore dei Consorzi industriali nella prestazione di servizi per l'innovazione e lo sviluppo tecnologico, gestionale e amministrativo.

SEZIONE 1

1.3 Il porto di Arbatax

Il porto di Arbatax è l'unico scalo commerciale e passeggeri intermedio tra quelli di Olbia e Cagliari dai quali dista, mediamente, circa 65 miglia.

Esso è classificato in prima categoria (R.D. 30.07.1888 n. 5629), quale porto rifugio.

Di seguito si forniscono alcuni dati tecnici.

Scheda tecnica Porto

Banchina di Ponente	424 m
Dente di attracco navi Ro/Ro	16 x 20 m
Banchina di Riva	223 m
Piazzali per deposito e movimentazione	23500 m
Piazzali a monte fino recinzione Cartiera	19800 m
Banchina Sud	440 m
Piazzali per deposito e movimentazione	19800 m
Banchina levante	180 m
Dente di attracco navi di linea	34,23 m
Piazzali transito passeggeri e merci	64 m
Banchina centrale	57400 m ²
Piazzali per deposito e movimentazione	21000 m ²

Nonostante il primo piano regolatore portuale risalga al 1907, è negli anni 60 che il porto fa il salto di qualità; le vicende del porto si incrociano con l'insediamento nell'area prima della cartiera di Arbatax e poi della Intermare Sarda SpA.

Basti pensare che nel 1962, prima dell'entrata in funzione della Cartiera, la quantità di merci movimentate nel Porto di Arbatax era pari a 13.138 Ton/anno con 327 navi arrivate e partite.

Nel 1973, periodo di massima operatività della Cartiera, vennero raggiunte le 614.556 Ton/anno.

Sempre nel 1973 cominciò ad operare nell'area fronte porto la società Intermare Sarda.

SEZIONE 1

Così come la fase ascendente della Cartiera aveva determinato lo sviluppo del porto, la sua crisi ha determinato un crollo nella movimentazione delle merci.

Le difficoltà sono iniziate nel 1979 quando i fornitori di legname, proveniente dal Nord Europa, smisero di consegnare il legno in tronchi e iniziarono invece a venderlo sotto forma di cips, cioè trucioli provenienti dalla frantumazione del legno stesso. Questo consentiva infatti di limitare i tagli nelle foreste, utilizzando parti fino ad allora scartate.

La chiusura oramai definitiva della Cartiera impone la individuazione di nuove strategie di sviluppo per l'area portuale che dovrà, nell'immediato futuro, assecondare le seguenti esigenze:

- continuare a fungere da linea di varo per la carpenteria pesante della Intermare SpA;
- incrementare il suo ruolo di porto passeggeri;
- mantenere ed incrementare il suo ruolo di porto commerciale per la Sardegna centro orientale;
- mantenere ed incrementare il suo ruolo di porto turistico;
- garantire l'alaggio/varo imbarcazioni dei cantieri nautici presenti e di quelli in corso di insediamento.

DEFINIZIONE ECONOMICA E NORMATIVA DI DISTRETTO INDUSTRIALE

2.1 I Distretti Industriali in Italia

La definizione dei Distretti Industriali può essere quella propria del dato normativo o, per essere più completa, può far riferimento al sottostante sistema economico che ha reso necessaria la predisposizione di apposita normativa.

Ecco che allora la legge 140/1999 (Norme in materia di attività produttive), modificativa della legge 317/1991, definisce i Sistemi Produttivi Locali “i contesti produttivi omogenei, caratterizzati da una elevata concentrazione di imprese, prevalentemente di piccole e medie dimensioni, e da una peculiare organizzazione interna” mentre sono “Distretti Industriali i Sistemi Produttivi Locali caratterizzati da una elevata concentrazione di imprese industriali nonché dalla specializzazione produttiva di sistemi di imprese”.

Dal punto di vista economico i Distretti Industriali sono costituiti da un insieme di piccole e medie imprese operanti nel medesimo settore e localizzate in un territorio delimitato geograficamente. Tali sistemi sono caratterizzati da una divisione del lavoro molto intensa e da una elevata specializzazione delle imprese in una o più fasi della filiera produttiva.

Elementi peculiari di un distretto industriale sono, quindi:

- un’area territorialmente delimitata;
- la presenza nell’area di imprese artigianali di piccole-medie dimensioni, generalmente a gestione familiare;
- un prodotto specifico;
- una precisa filiera produttiva in cui ogni componente è riuscito a raggiungere e garantire l’eccellenza per le operazioni che gli competono;
- una flessibilità molto elevata che consente una pronta riconversione dell’offerta a seconda delle esigenze della domanda;
- una fitta rete di rapporti, tra committenti e subfornitori;
- la presenza di istituzioni locali (amministrazioni pubbliche, associazioni di categoria, centri servizi) che favoriscono la crescita economica.

SEZIONE 1

Si tratta di sistemi produttivi che, contrariamente a quanto comunemente si crede, non sono una prerogativa italiana ma costituiscono un fenomeno diffuso che gli economisti conoscono con vari nomi: “clusters” in Usa e Gran Bretagna, “Sanchi” in Giappone, “Systems Productifs Locaux” in Franca.

Si tratta di sistemi complessi, tanto che risulta spesso ardua la loro stessa classificazione. Nel nostro paese inoltre, con la normativa citata, si è scelto di decentrare a livello regionale le decisioni inerenti l'individuazione dei distretti.

NUMERO DISTRETTI INDUSTRIALI

Regioni	Individuazione regionale	Indagine Sforzi	Tagliacarne	Sole 24 Ore	Indagine Ceris
Piemonte	25	2	14	4	9
Lombardia	21	11	15	11	24
Trentino A.A.			4	2	1
Veneto		14	21	9	9
Friuli V. Giulia	4	1	10	3	4
Liguria	1		7	1	1
Emilia Romagna		9	18	9	11
Toscana	7	8	30	6	10
Umbria			4	1	
Marche	9	15	8	3	6
Lazio			10	2	2
Abruzzo	4	1	11	1	1
Molise			3		
Campania	7		6	1	2
Puglia			8	3	3
Basilicata			4		1
Calabria			4		
Sicilia			9		
Sardegna	4		1	1	3
Italia	82	61	187	57	87

Tab. n. 1 - Distretti Industriali in Italia a cura di diversi enti di ricerca
Ns. Elaborazione su dati Ceris-CNR

Tale scelta nasceva dalla presunzione, indubbiamente fondata, che le regioni avessero una migliore conoscenza delle dinamiche economiche e delle potenzialità dei territori.

La mancata definizione di criteri univoci per l'individuazione dei distretti industriali ha comportato una vera e propria proliferazione di classificazioni, di cui si da conto nella successiva tabella.

La difforme individuazione dei distretti discende dal fatto che possono esserci sistemi produttivi non, o non ancora, riconosciuti normativamente o, viceversa, sistemi

SEZIONE 1

produttivi riconosciuti (talvolta frettolosamente) in normativa che non hanno o, non hanno più, quelle caratteristiche di natura economica che connotano i sistemi produttivi distrettuali.

Regione	Distretti Industriali	S.L.L. (prevalentemente manifatturieri)	Totale S.L.L.	Addetti alle UL manifatturiere nei distretti	Addetti alle UL manifatturiere locali	% Addetti manifatturieri dei distretti sul totale
Piemonte	12	27	37	116 319	513 770	22,6
Valle d'Aosta			3		7 065	
Lombardia	27	38	58	683 042	1 228 458	55,6
Trentino A.A.	4	4	33	14 464	73 939	19,6
Veneto	22	26	34	385 045	659 766	58,4
Friuli V. Giulia	3	6	11	50 746	136 658	37,1
Liguria		1	16		77 662	
Emilia Romagna	13	24	41	204 494	537 222	38,1
Toscana	15	22	53	179 472	376 320	47,7
Umbria	5	7	17	22 901	75 774	30,2
Marche	27	30	33	171 392	21 541	79,5
Lazio	2	6	25	9 801	200 385	4,9
Abruzzo	6	14	19	31 397	10 021	28,8
Molise	2	3	9	1 531	19 384	7,9
Campania	6	11	54	10 395	222 448	4,7
Puglia	8	12	44	42 543	194 869	21,8
Basilicata	1	3	19	1	32.892	8
Calabria		1	58		40 193	
Sicilia	2	3	77	994	119 583	0,8
Sardegna	1	2	45	892	54 908	1,6
Italia	156	240	686	1 928 055	4 895 858	39,4

Elaborazioni IPI-Area Economia Applicata su dati ISTAT

Per evitare interpretazioni fuorvianti preferiamo riferirci ai dati ISTAT, in primo luogo perché posseggono il carattere dell'ufficialità e in secondo luogo perché in ordine cronologico sono i dati disponibili più aggiornati.

Ribadiamo peraltro che, ai fini dell'individuazione dei distretti e delle politiche di sostegno agli stessi, le Regioni possono adottare criteri di selezione e individuazione delle realtà distrettuali che non necessariamente conducono agli stessi risultati ottenuti dall'ISTAT in sede di analisi statistica.

L'ISTAT ha individuato, sulla base dei dati del Censimento del 2001, 156 distretti industriali nei quali risiedono quasi 13 milioni di abitanti, distribuiti su poco più di 2.200 comuni. Le persone che trovano impiego nei distretti, 4.895.858, sono circa il 25% degli occupati totali dell'Italia.

SEZIONE 1

Dei 156 distretti individuati dall'ISTAT, 45 sono specializzati nel tessile e abbigliamento, 38 nell'industria meccanica, 32 nei beni per la casa, 20 nel cuoio, pelli e calzature, 7 nel settore alimentare, 6 nell'oreficeria e strumenti musicali, 4 nella gomma e plastica e 4 nella carta e cartotecnica. Le industrie principali dei distretti italiani sono quindi, in larga misura, quelle tipiche del Made in Italy, considerato che il tessile abbigliamento rappresenta la specializzazione produttiva di quasi un terzo dei distretti italiani.

Nei distretti industriali, quasi due terzi degli addetti manifatturieri trovano impiego in unità locali di piccola dimensione (da 10 a 249 addetti) a fronte del 52% negli altri sistemi locali del lavoro.

L'incidenza è maggiore sia con riferimento alle piccole (10-49 addetti) che alle medie imprese (50-249 addetti), mentre le micro imprese (fino a 9 addetti) sono leggermente meno rappresentate nei distretti industriali (24,7% contro 26,6%), così come le unità locali con oltre 250 addetti.

Come si evince dalla tabella i distretti sono distribuiti su 17 regioni italiane (tutte escluse Valle d'Aosta, Liguria e Calabria); al primo posto figurano Lombardia e Marche con 27 distretti industriali, seguite dal Veneto con 22.

La regione Marche presenta la più alta incidenza di occupazione manifatturiera distrettuale: il 79,5% degli addetti manifatturieri della regione opera nei distretti industriali; seguono il Veneto, con il 58% e la Lombardia con il 56%. Tra le regioni del Mezzogiorno, quelle con la più elevata incidenza di occupazione manifatturiera distrettuale sono l'Abruzzo (29%) e la Puglia (22%).

Infine si sottolinea che tra il 1991 e il 2001 la buona performance del terziario e la crescita del settore industriale nei distretti del mezzogiorno consentono a questi ultimi di registrare una crescita complessiva degli addetti più sostenuta di quella rilevata nei distretti del Centro-Nord.

SEZIONE 1

2.2 I Distretti Industriali in Sardegna

Marmo

Il comparto del marmo, localizzato in prevalenza nell'area distrettuale di Orosei, è composto da 14 cave, con riserve di materiale stimate pari a 300 milioni di metri cubi, ed ha sviluppato diverse attività lungo la filiera partendo dall'estrazione in cava fino alle lavorazioni dei prodotti finiti. Il materiale, pregevole per qualità, mantiene un buon successo commerciale ma deve competere con analoghi prodotti italiani, assai famosi, e altri provenienti da tutto il mondo.

La mancanza di disponibilità di energia elettrica e di sviluppo tecnologico penalizzano fortemente il distretto.

Il Distretto del marmo di Orosei, riconosciuto come tale dalla programmazione regionale con il Decreto dell'Assessore dell'Industria della Regione Sardegna n° 377 del 7 agosto 1997, presenta una realtà dinamica, strutturata e tuttora competitiva per la buona qualità e l'unicità del materiale, oltre che per l'intraprendenza delle imprese che hanno progressivamente acquisito macchinari e impianti per ogni fase della lavorazione, inclusa quella delle piastrelle in marmo per pavimentazione.

Esso include i comuni di Orosei, Galtellì, Irgoli, Loculi e Onifai. Il Distretto soffre ancora di pesanti mancanze infrastrutturali, prima fra tutte la mancanza di energia elettrica, ma appare in condizione di potersi ulteriormente sviluppare con l'introduzione di nuovi impianti di taglio e lavorazione e con uno sforzo commerciale comune.

Sughero

Istituito con delibera Assessore Industria n. 377/97 esso include i comuni di Tempio Pausania, Calangianus, Aggius, Berchidda, Bortigiadas, Luras e Monti.

Le imprese presenti sono 127 con 1.400 occupati diretti cui vanno sommati altri 1.200 addetti dell'indotto. Da segnalare che negli ultimi anni si è sviluppato anche il settore della costruzione di macchine e impianti per la produzione di tappi e per il recupero degli scarti di lavorazione. La produzione è costituita prevalentemente da tappi per l'industria enologica, da semilavorati per quella della calzatura e da pannelli isolanti per l'arredamento e costruzioni. I principali mercati esteri di sbocco sono Francia, Austria,

SEZIONE 1

Portogallo, Germania, Svizzera e USA che, insieme, assorbono il 78% della produzione.

Tappeto

Istituito con delibera Assessore Industria n. 377/97 esso include i comuni di Samugheo, Allai, Busachi, Fordongianus, Mogorella e Ruinas.

Samugheo è assieme a Mogoro il maggiore centro di produzione tessile artigiana sarda. Il 60% dell'attività economica del paese ruota intorno alla tessitura, i cui prodotti sono venduti non solo in Italia, ma anche all'estero, specialmente negli Stati Uniti e in Germania. Tradizionalmente, l'economia di Samugheo non si basava, a differenza dei paesi limitrofi, sulla pastorizia e sull'agricoltura, dato che a queste due attività si affiancava l'artigianato del tappeto. Diverse le tecniche di produzione ancora attuali, che danno l'idea della varietà creativa. Ricca anche la tipologia ornamentale: geometrica, floreale, vegetale, faunistica e simbolico-magica.

L'esperienza maturata all'interno del distretto del tappeto di Samugheo, con la definizione e l'attuazione del marchio di origine e qualità delle produzioni, ha fatto emergere con evidenza la necessità di una struttura di supporto alle aziende tessili, siano esse di tipo artigianale o industriale, comprendenti l'abbigliamento e le confezioni in maglia, la biancheria per la casa e i tappeti, la biancheria intima e l'abbigliamento mare, la filatura e la preparazione di fibre tessili.

Granito

Istituito con delibera Assessore Industria n. 377/97 esso include i comuni di Aggius, Alà dei Sardi, Berchidda, Bortigiadas, Buddusò, Calangianus, Luogosanto, Luras, Padru, S. Antonio di Gallura, Telti, Tempio Pausania.

Le imprese di estrazione e trasformazione sono 283, con oltre 1.500 occupati diretti e circa 500 nell'indotto. Circa l'80% della produzione è destinata al mercato italiano, anche se si stima che oltre metà di tale quota venga poi esportata dai grandi centri specializzati di Verona e Massa Carrara. I principali mercati sono rappresentati dagli Emirati Arabi Uniti, Germania e Stati Uniti. Gli ultimi anni hanno visto un notevole calo della produzione, con connessa chiusura di numerose cave a seguito dell'arrivo massiccio sul mercato di prodotti cinesi che vengono offerti ad un prezzo inferiore del 30/40%.

SEZIONE 1

2.3 La normativa nazionale in materia di distretti industriali e sistemi produttivi locali

La legge 317/91, recante interventi per l'innovazione e lo sviluppo delle piccole imprese, ha dato per la prima volta nel nostro ordinamento un riconoscimento giuridico ai distretti industriali.

Secondo l'art. 36 della legge sono definiti Distretti Industriali le aree territoriali locali caratterizzate da elevata concentrazione di piccole imprese, con particolare riferimento al rapporto tra la presenza delle imprese e la popolazione residente, nonché alla specializzazione produttiva dell'insieme delle imprese.

La legge rimanda ad un successivo decreto la definizione di parametri in base ai quali le singole Regioni avrebbero poi individuato i Distretti Industriali.

Tale decreto, denominato decreto "Guarino", dal nome del Ministro allora in carica, è intervenuto solo il 21 aprile 1993 e ha fissato i criteri per l'individuazione dei Distretti Industriali prendendo a riferimento le aree classificate dall'ISTAT nel censimento industriale del 1991 come "Sistemi Locali del Lavoro". Tra queste aree le Regioni avrebbero poi individuato i Distretti industriali attraverso l'analisi dei seguenti cinque parametri:

Parametri individuazione dei Distretti secondo il decreto Guarino

Indici del sistema locale del lavoro	Soglie
Industrializzazione manifatturiera (% di addetti manifatturieri su addetti totali)	> del 30% dell'analogo dato nazionale o regionale
Densità imprenditoriale manifatturiera (U.L. manifatturiere su popolazione residente)	> della media nazionale
Specializzazione produttiva (% addetti settore specializzazione su totale addetti manifatturieri)	> del 30% dell'analogo dato nazionale
Peso del settore di specializzazione produttiva (% addetti settore specializzazione su totale addetti manifatturieri)	> 30%
Peso delle PMI nel settore di specializzazione (% addetti PMI su totale addetti nel settore di specializzazione)	> 50%

Come è evidente il decreto adotta una metodologia puramente quantitativa e fondata su dati ISTAT in merito al grado di specializzazione locale della forza lavoro e della struttura industriale. Tali analisi statistiche, a fronte del vantaggio di elevata comparabilità, non tenevano conto di una serie di fattori che contribuivano alla

SEZIONE 1

definizione di un distretto industriale, quali le relazioni verticali tra imprese, il rapporto con il territorio, gli scambi commerciali, etc.

La semplificazione dei criteri di individuazione dei Distretti è intervenuta con la legge n. 140 dell'11 maggio 1999 che al comma 8 dell'art. 6 introduce una nuova tipologia di area: il Sistema Produttivo Locale.

Tale sistema è caratterizzato da:

- contesti produttivi omogenei;
- un'elevata concentrazione di imprese, non solo industriali, prevalentemente di piccole e medie dimensioni;
- una peculiare organizzazione interna.

Il Distretto Industriale è definito dalla legge come un Sistema Produttivo Locale che deve possedere due caratteristiche aggiuntive:

- elevata concentrazione di imprese industriali;
- elevata specializzazione produttiva di sistemi di imprese.

Viene sostanzialmente delineato un modello a due livelli:

- un primo livello, i Sistemi Produttivi Locali, più generale, caratterizzato da un'alta concentrazione di imprese, non necessariamente industriali;
- un secondo livello, i Distretti Industriali veri e propri, dove l'impresa deve svolgere la sua attività nel settore secondario e una quota elevata di imprese è specializzata nella produzione di beni omogenei.

Si rileva quindi una prima innovazione rispetto alla legislazione precedente, laddove viene eliminato il vincolo della presenza esclusiva di piccole imprese, che costituiva un elemento caratterizzante i distretti ai sensi dell'art. 36 della legge 317/91, prevedendo la possibilità di includere, tanto nei Sistemi Produttivi Locali quanto nei Distretti Industriali, le medie e grandi imprese pur sussistendo l'obbligo della prevalenza delle piccole e medie imprese.

La seconda importante innovazione è prevista dal comma 8 che modifica il comma 3 dell'art. 36 della legge 317/91, il quale stabilisce che le Regioni provvedono alla individuazione dei Sistemi Produttivi Locali e quindi anche dei Distretti Industriali che

SEZIONE 1

sono sistemi locali a tutti gli effetti, ed al finanziamento di progetti innovativi e di sviluppo dei sistemi medesimi, predisposti da soggetti pubblici e privati.

Viene in altri termini a cadere l'obbligo di rispettare i parametri stabiliti dal Decreto Guarino, lasciando una più ampia discrezionalità alle Regioni nell'individuazione dei Sistemi Produttivi Locali.

Nel frattempo la legge 7 agosto 1997 n. 266 aveva provveduto, per la prima volta, a finanziare gli interventi nei Distretti Industriali.

L'art. 3 comma 6 della legge prevede il finanziamento dei programmi regionali e delle province autonome volti a migliorare le reti di servizi, con particolare riguardo a quelli informatici e telematici.

Per queste finalità possono essere concessi contributi in misura non superiore al 50% della spesa prevista. Questa soglia è elevata al 70% con riferimento agli interventi nelle regioni di cui all'Obiettivo 1.

Il comma 7 del medesimo art. 3 prevede, inoltre, che ai Consorzi di sviluppo industriale senza fini di lucro costituiti dalla Regioni e dalle Province autonome di Trento e Bolzano siano attribuiti, oltre ai finanziamenti per i Distretti Industriali, anche contributi in conto capitale finalizzati alle prestazioni di beni e servizi per l'innovazione e lo sviluppo tecnologico, gestionale e amministrativo.

Quadro riepilogativo normativa nazionale

Legge n. 317/91 "Interventi per l'innovazione e lo sviluppo delle piccole imprese", art. 36, comma 1;

Decreto del Ministro dell'Industria del 21 aprile 1993 "Determinazione degli indirizzi e dei parametri di riferimento per l'individuazione, da parte delle regioni, dei Distretti Industriali;

Legge n. 266/97 "Interventi urgenti per l'economia";

Legge n. 140/99 "Norme in materia di attività produttive", art. 6 commi 8 e 9.

SEZIONE 1

2.4 La normativa regionale

Sulla base delle direttive e dei parametri fissati nel Decreto Guarino, la Regione Sardegna ha provveduto all'individuazione, con Decreto dell'Assessore dell'Industria del 7 agosto 1997, dei seguenti Distretti Industriali:

- distretto del sughero di Calangianus-Tempio;
- distretto del marmo di Orosei;
- distretto del tappeto di Samugheo;
- distretto del granito della Gallura.

Successivamente la legge regionale n. 37/98, all'art. 4, ha previsto la realizzazione di programmi regionali volti al miglioramento dei servizi nell'ambito dei Distretti Industriali. Le direttive di attuazione della legge sono state poi approvate dalla Giunta Regionale con Deliberazione n. 10/62 del 22 marzo 2001 ed emanate con Decreto dell'Assessore dell'Industria n. 318 del 19/04/2001 in seguito all'autorizzazione al regime di aiuto proveniente dalla Comunità Europea con atto n. SG(2001) D/285988 del 7 febbraio del 2001.

Gli interventi previsti mirano a promuovere lo sviluppo dei Distretti Industriali e ad aumentare la competitività tramite la predisposizione dei seguenti strumenti:

- realizzazione e/o miglioramento di reti comuni di servizi informativi e telematici;
- miglioramento, controllo e certificazione della qualità;
- progettazione, realizzazione e gestione di sistemi e di impianti di depurazione e smaltimento ecologico dei residui delle lavorazioni, di sistemi e di impianti per il risparmio energetico e idrico, a vantaggio degli insediamenti produttivi delle sole imprese consorziate o associate;
- realizzazione, miglioramento e gestione di reti e centri consortili comuni di magazzinaggio e di vendita e di centri di assistenza clienti.

Le imprese, per beneficiare di tali agevolazioni, devono riunirsi in consorzi, che devono essere soggetti autonomi rispetto alle imprese consorziate, mantenere la natura di piccole e medie imprese ed essere dotati del requisito di indipendenza definito dal comma 1 del Decreto del Ministro dell'industria del 18.09.1997. Tali requisiti devono essere posseduti anche dalle imprese consorziate.

SEZIONE 1

Ai consorzi devono partecipare almeno cinque imprese, che devono sottoscrivere ciascuna una quota non superiore al 20% del capitale sociale.

Relativamente ai Sistemi Produttivi Locali, con deliberazione n. 21/38 del 2 luglio 2002 sono stati riconosciuti “ai sensi e per gli effetti di cui al combinato disposto dall’art. 6, comma 8 della legge 140/99 e dell’art. 4 della legge regionale n. 37/98 i seguenti Sistemi Produttivi Locali:

- telecomunicazioni, informatica, hardware e attività connesse;
- ricerca e sviluppo;
- industria alimentare.

Il riconoscimento è avvenuto a seguito di uno studio, realizzato dal Consorzio 21 e dal CRENOS, che ha visto l’analisi di 20 potenziali settori produttivi locali che sono stati valutati in base al grado di dinamicità delle imprese, grado di apertura verso i mercati esterni, grado di innovatività e grado di interazione, ossia la rete di relazioni tra le imprese all’interno di ciascun settore economico.

IL COMPARTO DELLA NAUTICA

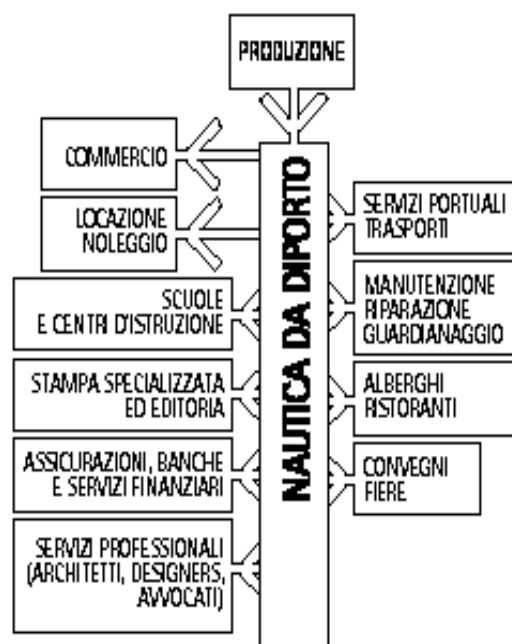
3.1 Il sistema nautico integrato

La filiera della nautica moderna prevede lo svolgimento di attività economiche sempre più integrate: la barca costituisce, infatti, l'anello di partenza di tutta una serie di attività che le ruotano intorno, direttamente e indirettamente.

Il settore riveste quindi un'importanza strategica per almeno due ordini di fattori:

- contribuisce a rafforzare l'immagine del nostro Paese, che oramai vanta nel settore una riconoscibilità internazionale pari a quella del "sistema moda";
- contribuisce ad attivare crescenti moltiplicatori economici dando un discreto contributo percentuale al PIL complessivamente generato.

Una ricerca effettuata dal CENSIS sul sistema nautico ha posto in evidenza i seguenti elementi che contribuiscono alla definizione del sistema nautico integrato.



SEZIONE 1

Si tratta di un settore complesso, articolato in diverse componenti che, pur con i limiti propri di ogni schematizzazione, possono essere così individuate:

- cantieristica, che comprende la produzione e la riparazione;
- manutenzione;
- rimessaggio;
- produzione accessori;
- vendita accessori;
- attività di servizi vari (chartering, servizi portuali, certificazioni, scuole nautiche etc).

Occorre peraltro precisare che spesso le aziende esercitano più funzioni affini e complementari e perciò sfuggono ad un inquadramento preciso. Ad esempio le aziende che si occupano del rimessaggio invernale delle imbarcazioni quasi sempre effettuano le piccole manutenzioni cui, periodicamente, devono essere sottoposte le imbarcazioni.

Prima di procedere all'analisi della situazione regionale e locale della filiera della nautica, si ritiene utile un inquadramento della stessa in un contesto più ampio. Si forniscono, quindi, alcuni elementi di valutazione ed in particolare:

- un quadro della produzione nautica nel mondo e in Italia;
- un quadro del parco nautico immatricolato nel mondo e in Italia;
- un quadro delle strutture portuali nel mondo e in Italia.

SEZIONE 1

3.2 La nautica nel mondo: parco nautico, porti e produzione

3.2.1 Premessa

I dati di seguito riportati, elaborati dalla ICOMIA (International Council of Marine Industry Association) sono relativi a meno di 20 paesi che però rappresentano, in termini percentuali, la quasi totalità degli stati nei quali esiste un sistema della nautica da diporto.

3.2.2 Il parco nautico mondiale

Relativamente alla composizione del parco nautico mondiale occorre premettere che la sua individuazione non risulta agevole poiché non sono esattamente confrontabili fra loro i dati.

Per evitare di essere fuorviati dai dati assoluti si fornisce anche il rapporto tra la popolazione residente nei vari paesi e il parco nautico esistente, dato che evidenzia la diffusione del diporto nautico nelle varie nazioni.

I paesi con il parco nautico più consistente, sempre in rapporto alla popolazione, sono i paesi del Nord Europa ed in particolare Norvegia, Finlandia e Svezia.

Nei paesi affacciati sul mediterraneo le prime due nazioni per unità da diporto in rapporto alla popolazione sono Francia e Italia con rispettivamente 12 e 7 unità per 1.000 abitanti. Il raffronto tra il dato degli Stati Uniti e quello medio dei paesi europei è decisamente favorevole agli Stati Uniti con 55 unità da diporto ogni 1.000 abitanti contro le 13 del continente europeo.

SEZIONE 1

Paese	Popolazione	Unità di porto/ 1000 ab	Totale parco nautico	Unità a vela	Unità a motore EB o EFB	Unità con motore FB o unità minori	Unità pneumatiche
Australia	19.100.000	39	738.948				
Croazia	4.442.000	24	105.000				
Finlandia	5.236.000	140	731.000	18.000	92.200	618.800	2.000
Francia	62.000.000	12	725.935	173.658	142.978	212.976	196.323
Germania	81.000.000	5	441.530	120.475	88.932	232.123	
Giappone	127.734.000	3	326.000	13.000		298.000	15.000
Irlanda	4.044.000	6	25.067	0,925	0,59375	3500	2550
Italia	57.900.000	7	400.000				
Norvegia	4.500.000	154	692.000	50.000	280.000	362.000	
Nuova Zelanda	4.000.000	101	403.000	36.500	16600	329.500	20500
Paesi Bassi	16.100.000	17	280.000	140.000	84.000	56.000	
Polonia	38.700.000	1	51.170	31.480	1.042	15800	2850
Portogallo	10.356.117	5	55.000				
Regno Unito	59.600.000	8	463.019	113.898	46.844	211.031	91.246
Stati Uniti	293.655.400	55	16.128.400	1.578.400	3.570.000	10.980.000	
Svezia	9.011.392	84	753.000	87.000	83.000	548.000	35.000
Svizzera	7.418.400	14	100.656	33.566	59.786	7304	

Tab. n. 1 - Il parco nautico nel mondo
Fonte: Icomia

3.2.3 Le infrastrutture per la nautica

Anche in questo caso occorre precisare che i vari paesi non adottano criteri univoci per identificare marine e porti turistici.

In Europa il paese con il maggior numero di ormeggi risulta essere il Regno Unito, seguito dalla Francia, dalla Svezia e dall'Italia. L'Italia, pur essendo il paese leader per quanto riguarda la produzione, è solamente quarta per numero di posti barca, segno che è presente una forte quota di esportazione.

Da un confronto con il parco nautico risulta che, a livello globale, soltanto il 9% delle barche ha un ormeggio in acqua, a conferma che la nautica da diporto si compone essenzialmente di unità minori.

SEZIONE 1

Paese	Parco nautico	Marine e porticcioli	Ormezzi	Unità da diporto per ormeggio	% Unità diporto con ormeggio
Australia	738 948	2 200	42 800	17	6
Croazia	105 000	123	13 878	8	13
Finlandia	731 000	1 750	80 500	9	11
Francia	725 935	376	224 000	3	31
Germania	441 530	2 647			0
Irlanda	25 067	34	3 900	6	16
Italia	400 000	105	128 042	3	32
Norvegia	692 000	300			0
Nuova Zelanda	403 000	200	21 000	19	5
Paesi Bassi	280 000	1 200	18 800	15	7
Polonia	51 170	290			0
Portogallo	55 000	28	7 845	7	14
Regno Unito	463 019	500	225 000	2	49
Stati Uniti	16 128 400	12 000	1 145 000	14	7
Sud Africa		25	2 500		
Svezia	753 000	1 000	200 000	4	27

Tab. n. 2 - Le infrastrutture per la nautica da diporto

Fonte: ICOMIA - N.b. per la Norvegia e la Polonia le statistiche ICOMIA non riportano i dati relativi al numero di ormezzi e per il Sud Africa manca il dato del parco nautico

3.2.4 La produzione nautica

I dati relativi alla produzione nautica mondiale evidenziano quanto segue:

- gli Stati Uniti hanno una produzione superiore al doppio della produzione dei paesi europei inclusi nelle statistiche ICOMIA;
- l'industria nautica Italiana risulta prima in Europa come valore della produzione e seconda al mondo dopo gli Usa;
- relativamente agli addetti il Regno Unito e la Francia dichiarano in Europa un numero di dipendenti minore dell'Italia.

Quanto alle unità prodotte, leader a livello numerico risulta essere la Francia, con oltre 54.000 unità, seguita dalla Germania, con circa 23.000 unità, dalla Polonia con 22.000 unità e dalla Finlandia con 19.000 unità.

Occorre precisare che per quanto riguarda la Francia la parte più consistente delle unità prodotte è costituita dalle unità pneumatiche di piccole dimensioni.

SEZIONE 1

Paese	Cantieri	Addetti	Fatturato	Fatturato per cantiere	Fatturato per dipendente	Addetti per Cantiere
Australia	420	4 847				12
Croazia	49	766				16
Finlandia	54		237 000 000	4 388 889		
Francia	114	7 078	888 500 000	7 793 860	125 530	62
Germania	412	6 238				15
Irlanda	7	180	10 500 000	1 500 000	58 333	26
Italia	770	9200	1 867 000 000	2 424 675	202 935	12
Norvegia	90	1 745	113 788 487	1 264 317	65 208	19
Nuova Zelanda	150	5 000				33
Polonia	20	2000	72 977 034	3 648 852	36 489	100
Portogallo	40	450	35 000 000	875 000	77 778	11
Regno Unito	400	8 977	947 447 447	2 368 619	105 542	22
Stati Uniti	1 100		8 821 985 234	8 019 987		
Sud Africa	40	1 500	81 586 544	2 039 664	54 391	38
Svezia	50	800	263 707 285	5 274 146	329 634	16
Svizzera	18	120	13 080 445	726 691	109 004	7

Tab. n. 3 - I cantieri nautici
Fonte: ICOMIA

Per quanto riguarda le unità prodotte in Germania e Polonia la maggior parte di esse sono unità minori o unità rigide con motore fuoribordo.

Paese	Unità a vela	Unità a motore EB e EFB	Unità con motore FB/unità minori	Unità pneumatiche	Totale
Australia					39 000
Croazia	41	246	508	239	1 034
Danimarca	1 026	13			1 039
Finlandia	96	610	18 603		19 309
Francia	6 787	2 648	7 510	37 086	54 031
Germania	3 152	1 689	18 790		23 631
Giappone	188	548	3 089	16 239	20 064
Irlanda	80	50	300	150	580
Italia	686	3 162	4 026	5 345	13 219
Norvegia					8 000
Nuova Zelanda	1 112	1 110	5 100	3 000	10 322
Polonia	1 200	1 520	19 000	700	22 420
Regno Unito	2 885	3 087	770	6 570	13 312
Stati Uniti	14 300	96 800	647 800	31 600	790 500
Sud Africa	629	573	295	325	1
Svizzera					154

Tab. n. 4 - Produzione di Unità da diporto per Paese
Fonte: ICOMIA

SEZIONE 1

L'industria nautica Italiana è, a livello statistico, quella che produce le imbarcazioni con il valore medio più alto; ciò è dovuto al grosso apporto della produzione di superyacht, ovvero di imbarcazioni con scafo di lunghezza superiore a 24 metri.

Nella costruzione di questo specifico tipo di unità da diporto l'Italia si pone nella posizione di leadership a livello mondiale. L'Italia ha affermato il proprio primato nel 2000 superando gli Stati Uniti, fino ad allora leader incontrastati. Occorre sottolineare che nel 1999 l'Italia aveva in produzione 70 superyacht e l'anno dopo 100, fino ad arrivare a 170 unità in produzione per il 2002, per passare a 178 unità nel 2003 e 189 nel 2004.

SEZIONE 1

3.3 La nautica in Italia: parco nautico e porti**3.3.1 Il parco nautico italiano immatricolato e non immatricolato**

Negli ultimi anni, a fronte di un considerevole incremento nel numero delle nuove immatricolazioni, non si è verificato un pari incremento del totale delle unità immatricolate.

Segno che le nuove immatricolazioni in buona misura erano sostitutive di unità dimesse o cancellate dai registri delle immatricolazioni. Tra il 2003 e il 2004 pertanto il parco italiano delle imbarcazioni immatricolate aumenta di sole 223 unità, passando da 70.791 unità a 71.014.

Tali dati sono anche la conseguenza dell'entrata in vigore della legge 8 luglio 2003 n. 172 che, con l'estensione della lunghezza minima dei natanti registrati a 10 m, ha permesso la cancellazione di unità che prima avevano l'obbligo di iscrizione ai registri delle acque marittime.

La legge citata ha introdotto una nuova classificazione delle unità da diporto:

- Natanti: unità a motore o a vela con lunghezza fuori tutto fino a 10 m;
- Imbarcazioni: unità a motore o a vela con lunghezza fuori tutto da 10 m a 24 m;
- Navi: unità, fuori tutto, oltre 24 m.

Il parco nautico immatricolato al 31.12.2004 registra sensibili variazioni nel numero delle unità iscritte nella fascia tra i 10 e i 12 metri (+ 924 unità), in quella tra i 12 e i 18 metri (+ 754 unità) e in quella tra i 18 e i 24 metri (+362 unità). Per le unità sotto i 10 m. si registra una diminuzione per il motivo sopra riportato.

Tipo di unità da diporto	Fino a 10 m	Da 10 m a 12 m	Da 12,01 a 18 m	Da 18,01 a 24	Oltre 24 m	Totale
A vela (con o senza motore ausiliario)	2 863	6 540	3 934	481		13 818
A motore	37 457	10 522	7 860	1 209		57 048
Navi					148	148
Totale	40 320	17 062	11 794	1 690	148	71 014

Tab. 5 - Naviglio da diporto al 31 dicembre 2004 – Valori assoluti
Fonte: Ministero delle Infrastrutture e Trasporti

SEZIONE 1

N	Regione	A vela con o senza motore da 10 a	A motore da 10 a 24 m	Navi oltre i 24 metri	Totale
		24 m			
1	Liguria	4 198	14 285	55	18 538
2	Toscana	1 829	6 797	45	8 670
3	Lazio	1 570	6 223	21	7 814
4	Campania	411	8 459	8	8 878
5	Calabria	47	1 075		1 122
6	Puglia	240	2 356		2 596
7	Molise	2	27		29
8	Abruzzo	145	516	1	662
9	Marche	501	2 559	4	3 064
10	Emilia Romagna	1 707	2 590	2	4 299
11	Veneto	1 074	3 335	4	4 413
12	Friuli Venezia Giulia	1 199	1 907	2	3 108
13	Sardegna	453	2 745	3	3 201
14	Sicilia	443	4 174	3	4 620
	Totale	13 818	57 048	148	71 014

Tab. n. 6 - Unità da diporto iscritte negli Uffici marittimi al 31 dicembre 2004 – Suddivisione regionale
Nostra elaborazione su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Il parco nautico italiano non immatricolato

L'ultima stima disponibile, fatta propria anche dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto nel Vademecum del Diportista, riporta un parco nautico non immatricolato in Italia di 320.000 natanti e 400.000 tra canoe, kayak, tavole, piccole derive ecc.

Non si ritiene che il numero complessivo di unità da diporto presenti sul territorio nazionale sia soggetto a significativi cambiamenti, nonostante la crescita del mercato interno, perché le nuove immissioni sul mercato finiscono per compensare le unità da diporto uscite dal parco nautico attivo per invecchiamento, obsolescenza, usura, successiva esportazione.

SEZIONE 1

3.3.2 I porti turistici in Italia

Gli ultimi dati disponibili, relativi al 2004, elaborati dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione, evidenziano la presenza complessiva di 128.042 posti barca totali con un aumento del 2,4% rispetto al 2003 pari a 3029 posti barca. Si tratta di una crescita concentrata sostanzialmente in tre regioni: Sardegna, Sicilia e Puglia.

I posti barca disponibili in Sardegna nel 2003 erano 17.541 mentre alla fine del 2004 sono diventati 20.639 con un incremento del 18%, mentre i posti barca in Sicilia passano da 9.828 del 2003 a 10.487 del 2004 con un incremento annuo del 7%. Infine in Puglia in un anno i posti barca sono aumentati di 544 unità con un aumento percentuale del 7%. Il numero dei posti barca disponibili aumenta anche in Veneto, Emilia Romagna, Toscana e Calabria mentre risulta invariato o in leggero calo il numero dei posti barca nelle altre regioni costiere, fenomeno che da ragione del perché l'aumento delle prime tre regioni sia superiore dell'aumento complessivo.

Regione	POSTI BARCA PER TIPOLOGIA			POSTI BARCA PER LUNGHEZZA					Posti barca totali
	Porto Turistico	Approdo Turistico	Punto di Ormeaggio	Fino a 10 m o non specificati	Da 10,01 a 12 m	Da 12,01 a 18 m	Da 18,01 a 24 m	Oltre 24 m	
Liguria	7 853	6 832	7 652	18 310	1 848	1 486	402	231	22 337
Toscana	5 192	7 933	2 257	14 476	456	330	80	40	15 382
Lazio	3 101	2 249	1 294	4 908	653	778	73	232	6 644
Campania	5 241	5 217	3 852	9 646	2 407	1 292	576	389	14 310
Calabria	1 132	563	426	1 167	153	174	614	13	2 121
Puglia	3 806	2 790	2 307	7 334	869	551	107	43	8 903
Molise	125	163		254	31	2	1		288
Abruzzo	1 407	520	145	1 390	362	270	48	2	2 072
Marche	2 416	1 787	772	3 231	1 051	485	179	29	4 979
Emilia Romagna	3 831	537	377	2 705	1 210	681	94	55	4 747
Veneto	3 412	1 461	105	3 579	784	415	134	66	4 978
Friuli Venezia Giulia	2 803	5 583	1 775	7 500	1 536	936	155	34	10 161
Sardegna	8 928	5 531	6 180	11 211	2 995	2 825	514	3 094	20 639
Sicilia	3 997	2 048	4 442	8 058	1 520	798	68	43	10 487
Totale	53 244	43 214	31 584	93 769	15 874	11 023	3 105	4 271	128 042

Tab. 7 – Posti barca per regione al 01.01.2005 – Suddivisione per tipologia di struttura e lunghezza
Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

La crescita dei posti barca rispetto al 1999 è quasi tutta concentrata nei porti turistici, i cui posti barca nell'arco di due bienni passano dai 44.144 del 1999 ai 49.832 del 2001 per arrivare ai 53.244 del 2004.

Si tratta di un fenomeno in parte spiegabile con la semplificazione normativa delle procedure per la costruzione di porti turistici adottata con DPR 509/1997.

SEZIONE 1

3.4 La produzione nautica in Italia

3.4.1 Premessa

L'analisi, basata sull'edizione 2005 della pubblicazione "La Nautica in Cifre" a cura dell'UCINA, verrà effettuata tenendo conto della seguente ripartizione:

- unità a motore entro bordo ed entro-fuoribordo;
- unità a motore fuoribordo;
- unità a vela;
- unità pneumatiche;
- comparto degli accessori;
- comparto dei motori.

3.4.2 Unità a motore entro bordo ed entro-fuoribordo

Nel 2004 il fatturato generato dalla produzione e importazione di tali unità è cresciuto del 9,8% raggiungendo il valore di 1.317 milioni di euro. L'export delle unità da diporto medio-grandi, che compongono il settore delle unità entro bordo ed entrofuoribordo, corrisponde al 65% del valore della produzione nazionale di tali unità, con un valore complessivo dell'export pari a 713 milioni di euro e un valore della produzione nazionale che raggiunge i 1.100 milioni di euro.

Il tasso di crescita delle importazioni risulta essere più vivace rispetto a quello della produzione nazionale. Le importazioni hanno fatto registrare nel 2004 una crescita del 17%: tale tasso di crescita risulta essere in linea con la parallela crescita del mercato nazionale.

FATTURATO INTERNO			EXPORT		IMPORT	
Anno	Variazione su anno precedente		Variazione su anno precedente		Variazione su anno precedente	
1998	54 703 115		407 293 404		66 571 294	
1999	63 702 376	16,5%	468 080 381	14,9%	94 676 879	42,2%
2000	81 600 190	28,1%	567 459 084	21,2%	113 612 254	20,0%
2001	105 375 207	29,1%	743 181 478	31,0%	129 114 225	13,6%
2002	114 514 972	8,7%	843 545 877	13,5%	143 827 826	11,4%
2003	244 381 700	113,4%	770 120 818	-8,7%	185 587 964	29,0%
2004	387 173 927	58,4%	713 260 891	-7,4%	217 129 182	17,0%

Tab n. 8 - Unità entro bordo ed entro fuoribordo – Composizione del fatturato nautico
Fonte: UCINA

SEZIONE 1

PRODUZIONE NAZIONALE			MERCATO NAZIONALE		
Anno	Euro	Variazione su anno precedente	Euro	Variazione su anno precedente	
1998	€ 461 996 519,00		€ 121 274 409,00		
1999	€ 531 782 758,00	15,1%	€ 158 379 255,00	30,6%	
2000	€ 649 059 274,00	22,1%	€ 195 212 445,00	23,3%	
2001	€ 848 538 685,00	30,7%	€ 234 471 432,00	20,1%	
2002	€ 958 060 849,00	12,9%	€ 258 342 798,00	10,2%	
2003	€ 1 014 500 518,00	5,9%	€ 429 969 664,00	66,4%	
2004	€ 1 100 434 818,00	8,5%	€ 604 303 109,00	40,5%	

Tab n. 9 - Unità entroporto ed entrofuoriporto – Produzione e mercato nazionale
Fonte: UCINA

Per quanto riguarda i flussi di import ed export registrati dall'ISTAT, si può notare come i paesi partner dell'Italia sia per quanto riguarda le importazioni che le esportazioni sono sempre gli stessi di anno in anno.

Area	Paese	Import			Export			Saldo
		Numero	Valore €	%	Numero	Valore €	%	Valore €
Africa		12	€ 2 581 022,00	0,50%	425	€ 7 195 980,00	0,56%	€ 4 614 958,00
America	Bermude	2	€ 15 500 000,00	2,90%				-€ 15 500 000,00
	Canada	538	€ 14 538 981,00	2,80%	63	€ 18 035 043,00	1,41%	€ 3 496 062,00
	Cayman	9	€ 93 727 243,00	17,70%	14	€ 142 078 922,00	11,13%	€ 48 351 679,00
	Isole Vergini GB	7	€ 16 504 056,00	3,10%	27	€ 85 856 423,00	6,73%	€ 69 352 367,00
	San Vincenzo	6	€ 40 115 810,00	7,60%	5	€ 37 174 400,00	2,91%	-€ 2 941 410,00
	Stati Uniti	1 104	€ 73 796 989,00	14,00%	161	€ 131 071 605,00	10,27%	€ 57 274 616,00
	Altri	12	€ 12 175 882,00	2,30%	28	22943.09	1,81%	€ 10 767 227,00
	Totale	1 680	€ 266 358 961,00	50,40%	298	€ 437 159 502,00	34,26%	€ 170 800 541,00
Asia		117	€ 8 029 038,00	1,50%	52	€ 60 190 158,00	4,72%	€ 52 161 120,00
Oceania		16	€ 5 429 775,00	1,00%	33	€ 21 737 800,00	1,70%	€ 16 307 825,00
Extra UE		208	€ 18 067 185,00	3,40%	279	€ 66 323 111,00	5,20%	€ 48 255 926,00
UE	Francia	261	€ 64 425 300,00	12,20%	509	€ 181 857 749,00	14,25%	€ 117 432 449,00
	Germania	119	€ 19 588 315,00	3,70%	114	€ 13 005 513,00	1,02%	-€ 6 582 802,00
	Grecia	1	€ 3 279 764,00	0,60%	119	€ 44 959 878,00	3,52%	€ 41 680 114,00
	Lussemburgo	17	€ 9 578 500,00	1,80%	10	€ 64 871 057,00	5,08%	€ 55 292 557,00
	Regno Unito	104	€ 81 983 400,00	15,50%	127	€ 173 281 869,00	13,58%	€ 91 298 469,00
	Spagna	107	€ 15 531 083,00	2,90%	7 469	€ 101 757 971,00	7,97%	€ 86 226 888,00
	Altri	150	€ 33 782 007,00	6,50%	394	€ 103 751 893,00	7,81%	€ 69 969 886,00
	Totale	759	€ 228 168 369,00	43,20%	8 742	€ 683 485 930,00	53,56%	€ 455 317 561,00

Tab n. 10 – Commercio con l'estero di unità a motore entroporto
Fonte: Nostra elaborazione su dati ISTAT

SEZIONE 1

In particolare si può notare che per quanto riguarda l'import i paesi produttori che hanno una maggior quota di import in Italia sono: il Regno Unito (15,5%), gli Stati Uniti (14%) e la Francia (12,2%). Le esportazioni di questa tipologia di unità da diporto sono maggiormente concentrate verso la Francia (14,6%), il Regno Unito (13,58%), le Isole Cayman 11,13% e gli USA (10,27%).

3.4.3 Unità a motore fuoribordo

L'andamento del settore delle unità a motore fuoribordo nel corso del 2004, pur presentando un andamento positivo, fa intravedere una crescita del settore rallentata sia nel confronto con gli anni precedenti sia con riferimento ai risultati raggiunti nel 2004 negli altri settori delle unità da diporto.

La produzione nazionale cresce (+2,3%) con un tasso di crescita inferiore rispetto a quello dell'anno precedente (+3,2%) e raggiunge il valore di 92 milioni di euro nel 2004. L'andamento dell'import, pur positivo, decelera la sua tendenza alla crescita con un +3,3% (contro il 5,4% dell'anno precedente) e si attesta su un valore di circa 15 milioni di euro. Ad una stagnazione del fatturato interno (-0,7%) corrisponde un andamento positivo delle esportazioni (+5,7%).

Anno	Fatturato Interno		Export		Import	
	Variazione su anno precedente		Variazione su anno precedente		Variazione su anno precedente	
1998	25 685 984		20 206 376		8 092 880	
1999	33 247 429	29,4%	26 471 515	31,0%	10 613 189	31,1%
2000	40 872 399	22,9%	25 822 845	-2,5%	12 684 698	19,5%
2001	44 502 058	8,9%	32 530 587	26,0%	12 808 649	1,0%
2002	45 397 354	2,0%	41 863 284	28,7%	13 897 802	6,9%
2003	47 869 750	5,4%	42 206 532	0,8%	14 436 886	5,4%
2004	47 520 450	-0,7%	44 611 986	5,7%	14 909 593	3,3%

Tab. n. 11 - Unità fuoribordo – composizione del fatturato nautico
Fonte: UCINA

Il mercato nazionale è praticamente fermo e segna un +0,2% risultando in linea con l'assenza di crescita del fatturato interno. La percentuale di export sulla produzione nazionale è pari comunque al 48%, quota comunque assai significativa.

Gli interscambi internazionali, secondo i dati Istat, avvengono prevalentemente con la Francia che è un partner forte sia per l'import che per l'export (rispettivamente per il 31,92% e il 14,75%). Per quanto riguarda le importazioni le unità fuoribordo

SEZIONE 1

provengono principalmente dagli Stati Uniti (21,30%) e dal Regno Unito (18,72% del valore). Per quanto riguarda l'export i maggiori volumi di vendita si sono concentrati, nel 2004, verso il Belgio (22,59%), gli USA (18,7%), la Slovenia (5,55%) e la Norvegia (5,25%).

PRODUZIONE NAZIONALE			MERCATO NAZIONALE	
Anno	Euro	Variazione su anno precedente	Euro	Variazione su anno precedente
1998	€ 45 892 360,00		€ 33 778 863,00	
1999	€ 59 718 944,00	30,1%	€ 43 860 619,00	29,8%
2000	€ 66 695 244,00	11,7%	€ 53 557 097,00	22,1%
2001	€ 77 032 645,00	15,5%	€ 57 310 706,00	7,0%
2002	€ 87 260 638,00	13,3%	€ 59 095 156,00	3,1%
2003	€ 90 076 282,00	3,2%	€ 62 306 636,00	5,4%
2004	€ 92 132 436,00	2,3%	€ 62 430 043,00	0,2%

Tab. n. 12 - Unità fuoribordo – Produzione e mercato nazionale
Fonte: UCINA

Area	Paese	Import			Export			Saldo
		Numero	Valore €	%	Numero	Valore €	%	Valore €
Africa		1	€ 241 803,00	0,49%	126	€ 1 389 544,00	1,72%	€ 1 147 741,00
America	Canada	121	€ 86 743,00	0,18%				-€ 86 743,00
	Stati Uniti	477	€ 10 484 920,00	21,30%	259	€ 15 146 470,00	18,70%	€ 4 661 550,00
	Altri	68	€ 87 575,00	0,17%	180	€ 4 215 565,00	5,20%	€ 4 127 990,00
	Totale	666	€ 10 659 238,00	21,65%	439	€ 19 362 035,00	23,90%	€ 8 702 797,00
Asia		25 220	€ 665 302,00	1,35%	197	€ 2 598 897,00	3,21%	€ 1 933 595,00
Oceania		14	€ 35 769,00	0,07%	7	€ 194 946,00	0,24%	€ 159 177,00
Extra UE	Norvegia	8	€ 51 781,00	0,11%	472	€ 4 248 611,00	5,25%	€ 4 196 830,00
	Svizzera	5	€ 81 428,00	0,17%	201	€ 2 963 849,00	3,66%	€ 2 882 421,00
	Altri	254	€ 944 159,00	1,91%	338	€ 5 647 554,00	6,97%	€ 4 703 395,00
	Totali	267	€ 1 077 368,00	2,19%	1 011	€ 12 860 014,00	15,88%	€ 11 782 646,00
UE	Francia	966	€ 15 717 019,00	31,92%	2 070	€ 11 949 704,00	14,75%	-€ 3 767 315,00
	Germania	486	€ 2 890 909,00	5,85%	1 069	€ 1 357 638,00	1,68%	-€ 1 533 271,00
	Paesi Bassi	22	€ 2 449 689,00	4,98%	518	€ 18 297 437,00	22,59%	€ 15 847 748,00
	Regno Unito	56	€ 9 217 237,00	18,72%	256	€ 1 022 486,00	1,26%	-€ 8 194 751,00
	Slovenia	23	€ 151 126,00	0,31%	95	€ 4 498 404,00	5,55%	€ 4 347 278,00
	Spagna	90	€ 2 722 340,00	5,53%	945	€ 2 713 940,00	3,35%	-€ 8 400,00
	Altri	160	€ 3 406 383,00	6,94%	1 659	€ 4 755 074,00	5,88%	€ 1 348 391,00
	Totale	1 803	€ 36 555 003,00	74,25%	6 612	€ 44 594 683,00	55,06%	€ 8 039 680,00

Tab. n. 13 – Commercio con l'estero di unità a motore fuoribordo
Fonte: Nostra elaborazione su dati ISTAT

SEZIONE 1

3.4.4 Unità a vela

Il fatturato nautico raggiunge nel 2004 il valore di 119 milioni di euro dei quali quasi un terzo provento dell'importazione e la restante parte deriva dalla produzione nazionale; la crescita del fatturato registrata nel 2004 risulta essere del 14,3% rispetto all'anno precedente. Le esportazioni di unità da diporto a vela con circa 43 milioni di euro segnano un aumento percentuale di circa 7 punti, mentre il fatturato interno raggiunge il valore di circa 41 milioni di euro. E' ragionevole supporre che una parte consistente delle esportazioni d'imbarcazioni a vela negli anni passati fosse destinata a clienti italiani che acquistavano all'estero (soprattutto in Francia) grazie alle agevolazioni fiscali ivi esistenti; l'introduzione d'incentivi simili in Italia ha portato a questa ormai consolidata crescita del fatturato interno. Il mercato nazionale accelera la sua tendenza alla crescita e registra un +19% (contro una crescita del 16% dello scorso anno) e supera i 76 milioni di euro: tale incremento è egualmente dovuto alla crescita sia del fatturato interno che delle importazioni.

FATTURATO INTERNO			EXPORT		IMPORT	
Anno	Variazione su anno precedente		Variazione su anno precedente		Variazione su anno precedente	
1998	13 282 755		15 429 666		8 650 653	
1999	13 394 310	0,80%	23 860 309	54,60%	12 906 258	49,2%
2000	15 165 757	13,20%	33 381 192	39,90%	15 493 707	20,00%
2001	28 064 268	85,10%	37 538 670	12,50%	15 770 011	1,80%
2002	34 028 885	21,30%	37 684 055	0,40%	21 284 888	35,00%
2003	36 663 777	7,70%	40 172 181	6,60%	27 458 727	29,00%
2004	40 855 651	11,40%	42 965 584	7,00%	35 361 371	28,80%

Tab. n. 14 - Unità a vela – Composizione del fatturato nautico
Fonte: UCINA

La produzione nazionale è aumentata del 9% accelerando la sua corsa alla crescita rispetto agli anni precedenti, il valore assoluto raggiunto è di 84 milioni di euro. Per la vela, secondo i dati Istat, gli interscambi commerciali maggiori sono avvenuti prevalentemente con la Francia che rappresenta il 27,05% dell'export e ben il 53,88% dell'import. Altri paesi interessati sono per quanto riguarda l'import la Germania (8,41%), la Finlandia (6,76%) e il Regno Unito (6,09%). Per quanto riguarda le esportazioni le unità a vela italiane nel 2004 sono state prevalentemente acquistate nel Regno Unito (33,26%) in Australia (8,59%) e in Svizzera (4,52%).

SEZIONE 1

PRODUZIONE NAZIONALE			MERCATO NAZIONALE		
Anno	Euro	Variazione su anno precedente	Euro	Variazione su anno precedente	
1998	€ 28 712 421,00		€ 21 933 408,00		
1999	€ 37 254 618,00	29,80%	€ 26 300 568,00	19,90%	
2000	€ 48 546 949,00	30,30%	€ 30 659 464,00	16,60%	
2001	€ 65 602 938,00	35,10%	€ 43 834 279,00	43,00%	
2002	€ 71 712 940,00	9,30%	€ 55 313 773,00	26,20%	
2003	€ 76 835 958,00	7,10%	€ 64 122 504,00	15,90%	
2004	€ 83 821 335,00	9,10%	€ 76 217 022,00	18,90%	

Tab. n. 15 - Unità a vela – Produzione e mercato nazionale
Fonte: UCINA

Area	Paese	Import			Export			Saldo
		Numero	Valore €	%	Numero	Valore €	%	Valore €
Africa		1	€ 50 943,00	0,04%	15	€ 510 804,00	2,61%	€ 459 861,00
America	Antille	1	€ 1 250 000,00	0,89%				-€ 1 250 000,00
	San Vincenzo	3	€ 1 235 000,00	0,88%				-€ 1 235 000,00
	Stati Uniti	169	€ 7 635 802,00	5,43%	16	€ 280 994,00	1,43%	-€ 7 354 808,00
	Altri	11	€ 1 404 084,00	0,99%	28	€ 442 406,00	2,26%	-€ 961 678,00
	Totale	184	€ 11 524 886,00	8,19%	44	€ 723 400,00	3,69%	-€ 10 801 486,00
Asia		6	€ 1 766 072,00	1,26%	5	€ 24 268,00	0,12%	-€ 1 741 804,00
Oceania		47	€ 492 210,00	0,35%	2	€ 1 601 772,00	8,59%	€ 1 189 562,00
Extra UE	Croazia	31	€ 2 099 710,00	1,49%	14	€ 558 567,00	2,85%	-€ 1 541 143,00
	Svizzera	39	€ 4 231 047,00	3,01%	28	€ 885 779,00	4,52%	-€ 3 345 268,00
	Altri	155	€ 683 699,00	0,48%	31	€ 492 297,00	2,52%	-€ 191 402,00
	Totali	225	€ 7 014 456,00	4,98%	73	€ 1 936 643,00	9,89%	-€ 5 077 813,00
UE	Finlandia	19	€ 9 506 832,00	6,76%	4	€ 3 340,00	0,02%	-€ 9 503 492,00
	Francia	984	€ 75 821 222,00	53,88%	70	€ 5 296 088,00	27,05%	-€ 70 525 134,00
	Germania	132	€ 11 834 037,00	8,41%	319	€ 376 812,00	1,92%	-€ 11 457 225,00
	Regno Unito	271	€ 8 569 287,00	6,09%	14	€ 6 513 533,00	33,26%	-€ 2 055 754,00
	Altri	201	€ 14 134 595,00	10,04%	136	€ 2 515 536,00	12,85%	-€ 11 619 059,00
	Totale	1 607	€ 119 865 973,00	85,18%	543	€ 14 705 309,00	75,10%	-€ 105 160 664,00

Tab. n. 16 – Commercio con l'estero di unità a vela
Fonte: Nostra elaborazione su dati ISTAT

SEZIONE 1

3.4.5 Unità Pneumatiche

Il settore delle unità pneumatiche registra, nel 2004, un andamento positivo. Il fatturato nautico di questo settore cresce dell'11,8% (6,7% il tasso di crescita dell'anno scorso) e raggiunge il valore di 67,7 milioni di euro.

La produzione nazionale aumenta del 9,5% e totalizza 61,7 milioni di euro, dei quali 19,2 destinati all'estero (+10,6% rispetto al 2003) e il 42,4% per il fatturato interno (+9% rispetto all'anno precedente).

	FATTURATO INTERNO		EXPORT		IMPORT	
Anno	Variazione su anno precedente		Variazione su anno precedente		Variazione su anno precedente	
1998	27 643 356		12 451 776		4 209 124	
1999	30 052 627	8,70%	12 963 068	4,10%	3 839 341	-8,80%
2000	33 308 888	10,80%	14 259 891	10,00%	3 356 970	-12,60%
2001	34 196 161	2,70%	14 379 709	0,80%	3 599 705	7,20%
2002	36 245 742	6,00%	16 298 652	13,30%	4 250 440	18,10%
2003	38 984 171	7,60%	17 422 896	6,90%	4 215 000	-0,80%
2004	42 485 630	9,00%	19 262 062	10,60%	6 001 717	42,40%

Tab. n. 17 - Unità pneumatiche – Composizione del fatturato nautico
Fonte: UCINA

Il mercato nazionale continua la sua crescita con un +12,2% (più consistente del +6,7% dell'anno precedente) e raggiunge il valore di 48 milioni di euro. L'import, che incide poco sul fatturato nautico del settore, dopo la battuta d'arresto del 2003 recupera aumentando in termini percentuali del 42% e raggiunge il valore di 6 milioni di Euro.

Le importazioni provengono per il 36,05% del loro valore dalla Francia, quindi dalla Spagna (12,48%) e dal Belgio (6,16%) nonché dalla Tunisia (24,4%). Le esportazioni si concentrano invece per lo più in Francia (32,23%), Spagna (14,06%) e Grecia (13,35%).

SEZIONE 1

PRODUZIONE NAZIONALE			MERCATO NAZIONALE	
Anno	Euro	Variazione su anno precedente	Euro	Variazione su anno precedente
1998	€ 40 095 131,00		€ 31 852 479,00	
1999	€ 43 015 695,00	7,30%	€ 33 891 968,00	6,40%
2000	€ 47 568 779,00	10,60%	€ 36 665 858,00	8,20%
2001	€ 48 575 870,00	2,10%	€ 37 795 865,00	3,10%
2002	€ 52 544 394,00	8,20%	€ 40 496 182,00	7,10%
2003	€ 56 407 067,00	7,40%	€ 43 199 171,00	6,70%
2004	€ 61 747 692,00	9,50%	€ 48 487 347,00	12,20%

Tab. n. 18 - Unità pneumatiche – Produzione e mercato nazionale
Fonte: UCINA

Area	Paese	Import			Export			Saldo
		Numero	Valore €	%	Numero	Valore €	%	Valore €
Africa	Tunisia	578	€ 3 232 449,00	24,20%	20	€ 35 715,00	0,15%	-€ 3 196 734,00
	Altri				51	€ 133 935,00	0,57%	€ 133 935,00
	Totale	578	€ 3 232 449,00	24,20%	71	€ 169 650,00	0,72%	-€ 3 062 799,00
America		584	€ 342 481,00	2,59%	244	€ 532 792,00	2,26%	€ 190 311,00
Asia	Cina	258 129	€ 1 579 381,00	11,92%	3	€ 29 831,00	0,13%	-€ 1 549 550,00
	Altri	570	€ 98 727,00	0,75%	17	€ 131 138,00	0,55%	€ 32 411,00
	Totale	258 699	€ 1 678 108,00	12,67%	20	€ 160 969,00	0,68%	-€ 1 517 139,00
Oceania		14	€ 14 111,00	0,11%	61	€ 53 483,00	0,23%	€ 39 372,00
Extra UE	Croazia	11	€ 5 997,00	0,05%	272	€ 1 093 827,00	4,63%	€ 1 087 830,00
	Norvegia	12	€ 3 200,00	0,02%	229	€ 1 192 730,00	5,05%	€ 1 189 530,00
	Romania	1 949	€ 25 689,00	0,19%	12	€ 50 619,00	0,21%	€ 24 930,00
	Altri	36	€ 169 976,00	129,00%	133	€ 463 226,00	197,00%	€ 293 250,00
	Totali	2.008	€ 204 862,00	1,55%	646	€ 2 800 402,00	11,86%	€ 2 595 540,00
UE	Belgio	2 184	€ 815 736,00	6,16%	41	€ 457 817,00	1,94%	-€ 357 919,00
	Francia	3 984	€ 4 774 713,00	36,05%	1 530	€ 7 613 080,00	32,23%	€ 2 838 367,00
	Grecia	5	€ 2 211,00	0,02%	422	€ 3 154 132,00	13,35%	€ 3 151 921,00
	Spagna	806	€ 1 652 814,00	12,48%	798	€ 3 319 939,00	14,06%	€ 1 667 125,00
	Altri	1 064	€ 528 159,00	4,00%	0	€ 5 355 169,00	22,68%	€ 4 827 010,00
	Totale	8 043	€ 7 773 633,00	58,69%	4 390	€ 19 900 137,00	84,26%	€ 12 126 504,00

Tab. n. 19 – Commercio con l'estero di unità pneumatiche
Fonte: Nostra elaborazione su dati ISTAT

SEZIONE 1

3.4.6 Accessori

In termini numerici, il comparto degli accessori nautici è quello che vede il maggior numero di aziende presenti, anche se mediamente di dimensioni medio piccole.

Nel 2004 il fatturato nautico del comparto è cresciuto del 2,6%, con un tasso di crescita inferiore a quello dello scorso anno raggiungendo il valore complessivo di 761 milioni di euro, dei quali l'81% da imputarsi alla produzione nazionale che, con un aumento del 2,4% rispetto all'anno precedente, realizza un valore, per il campione esaminato, di circa 620 milioni di euro.

Il tasso di crescita delle importazioni nel 2004 è più sostenuto di quello delle esportazioni invertendo la tendenza evidenziatasi nel 2003.

L'import cresce, infatti, del 3,7% (era cresciuto del 3,1% nel 2003) mentre le esportazioni registrano una crescita del 5,4%.

	FATTURATO INTERNO		EXPORT		IMPORT	
Anno	Variazione su anno precedente		Variazione su anno precedente		Variazione su anno precedente	
1998	234 022 115		122 142 057		80 446 425	
1999	255 591 937	9,20%	140 463 365	15,00%	88 086 889	9,50%
2000	301 533 361	18,00%	155 014 538	10,40%	102 890 093	16,80%
2001	343 985 085	14,10%	165 650 968	6,90%	118 006 786	14,70%
2002	364 867 624	6,10%	176 500 282	6,50%	132 635 440	12,40%
2003	414 260 633	13,50%	190 762 482	8,10%	136 739 421	3,10%
2004	418 162 417	0,90%	201 079 583	5,40%	141 758 000	3,70%

Tab. n. 20 - Comparto accessori – composizione del fatturato nautico
Fonte: UCINA

Il mercato nazionale è il fatturato interno crescono di pari passo registrando una crescita, rispettivamente, del 1,6% e dell'1% circa. In termini monetari il fatturato interno vale 418 milioni di euro mentre il mercato nazionale vale circa 560 milioni di euro. Considerando che la produzione di accessori comporta, in generale un valore aggiunto maggiore rispetto a quella delle imbarcazioni, dove la componentistica nautica viene poi solo assemblata, non è sorprendente il fatto che il numero di dipendenti del comparto sia maggiore rispetto a quello della cantieristica.

SEZIONE 1

PRODUZIONE NAZIONALE			MERCATO NAZIONALE	
Anno	Euro	Variazione su anno precedente	Euro	Variazione su anno precedente
1998	€ 356 164 171,00		€ 314 468 540,00	
1999	€ 396 055 302,00	11,20%	€ 343 678 826,00	9,30%
2000	€ 456 547 899,00	15,30%	€ 404 423 453,00	17,70%
2001	€ 509 636 053,00	11,60%	€ 461 991 871,00	14,20%
2002	€ 541 367 906,00	6,20%	€ 497 503 064,00	7,70%
2003	€ 605 023 115,00	11,80%	€ 551 000 054,00	10,80%
2004	€ 619 242 000,00	2,40%	€ 559 920 417,00	1,60%

Tab. n. 21 - Comparto accessori – produzione e mercato nazionale
Fonte: UCINA

3.4.7 Comparto dei motori

Il comparto dei motori marini registra nel 2004 la crescita in tutti i parametri economici dopo la flessione di alcuni di essi registrata nel 2003. La crescita del fatturato nautico delle aziende di questo settore registra un valore di 7,5 punti.

La produzione nazionale ha visto nel 2004 un aumento del 5,9% in controtendenza rispetto alla contrazione del 2003, attestandosi su un valore totale di oltre 65 milioni di euro dei quali circa il 37% derivante dal fatturato interno.

Accelera rispetto allo scorso anno la crescita delle esportazioni che registra un aumento percentuale di oltre 8 punti e raggiunge il valore di circa 38 milioni di euro. Il comparto dei motori è l'unico d tutto il panorama della nautica italiana che vede prevalere le importazioni sulle esportazioni, con una bilancia dei pagamenti sfavorevole.

FATTURATO INTERNO			EXPORT		IMPORT	
Anno	Variazione su anno precedente		Variazione su anno precedente		Variazione su anno precedente	
1998	18 096 650		29 128 169		85 303 186	
1999	15 695 125	-13,30%	27 372 216	-6,00%	87 265 722	2,30%
2000	17 559 535	11,90%	29 954 500	9,40%	108 455 949	24,30%
2001	25 760 870	46,70%	32 278 556	7,80%	129 114 225	19,00%
2002	30 839 815	19,70%	33 056 506	2,40%	147 575 241	14,30%
2003	26 653 110	-13,60%	35 006 839	5,90%	162 332 765	10,00%
2004	27 328 383	2,50%	37 957 831	8,40%	175 510 140	8,10%

Tab. n. 22 - Comparto dei motori – composizione del fatturato nautico
Fonte: UCINA

SEZIONE 1

Occorre però precisare che la maggior parte dei motori importati viene poi esportata con le imbarcazioni sulle quali vengono installati, riequilibrando quindi l'esposizione verso l'estero.

Le importazioni salgono a quota 175 milioni di euro con un tasso di crescita del 8,1%, mentre la produzione nazionale destinata all'Italia copre solo il 13% del mercato nazionale che viene approvvigionato attraverso le importazioni per il restante 87%.

PRODUZIONE NAZIONALE			MERCATO NAZIONALE	
Anno	Euro	Variazione su anno precedente	Euro	Variazione su anno precedente
1998	€ 47 224 819,00		€ 103 399 836,00	
1999	€ 43 067 341,00	-8,80%	€ 102 960 847,00	-0,40%
2000	€ 47 514 035,00	10,30%	€ 126 015 483,00	22,40%
2001	€ 58 039 426,00	22,20%	€ 154 875 095,00	22,90%
2002	€ 63 896 321,00	10,10%	€ 178 415 056,00	15,20%
2003	€ 61 659 949,00	-3,50%	€ 188 985 875,00	5,90%
2004	€ 65 286 214,00	5,90%	€ 202 838 523,00	7,30%

Tab. n. 23 - Comparto dei motori – produzione e mercato nazionale
Fonte: UCINA

SEZIONE 1

3.5 La nautica in Sardegna: parco nautico, porti e produzione

3.5.1 Portualità turistica

Preliminarmente ad una valutazione quantitativa dei posti barca attualmente presenti in Sardegna, riteniamo utile individuare e definire le diverse tipologie di infrastrutture che ospitano i natanti: porto turistico, approdo turistico e punto di ormeggio.

Il porto turistico si qualifica come un complesso di strutture, amovibili e inamovibili, realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'erogazione di servizi complementari.

L'approdo turistico s'inserisce invece all'interno di porzioni di porti polifunzionali.

Infine i punti di ormeggio sono aree demaniali marittime e specchi acquei dotati di strutture di facile rimozione, destinati all'ormeggio, alaggio, varo e rimessaggio di piccole imbarcazioni e natanti da diporto.

Fatta questa premessa la nostra regione annovera complessivamente 20.629 posti barca, di questi 8.928 sono ubicati in porti turistici, 5.531 in approdi turistici e 6.180 in punti di ormeggio.

Si tratta di numeri rilevanti, che hanno comportato ingenti investimenti da parte della Regione Sardegna, soprattutto a partire dagli anni 80 e che pongono attualmente la Sardegna al secondo posto in Italia (dietro la Liguria), per dotazione complessiva di posti barca.

Se l'individuazione quantitativa dei posti barca appare abbastanza semplice, considerato che si tratta di dati ufficiali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, più difficile risulta valutare la rispondenza, in termini di distribuzione territoriale, sostenibilità gestionale e capacità di "fare sistema" dei porti sardi alle esigenze del diportismo nazionale ed internazionale.

Emergono con immediatezza alcune criticità:

- nella realizzazione dei porti sardi si è attuata una strategia di finanziamento a pioggia che aveva come obiettivo la creazione di una rete di porti lungo tutto il periplo dell'isola e a una distanza non superiore a 20/30 miglia. Nessuna

SEZIONE 1

distinzione è stata invece fatta tra porti stanziali, possibili sono nei pressi di grandi aree urbane, e porti di passaggio;

- i porti sono concentrati nel Nord Est dell'Isola e nel Cagliaritano, lasciando invece aree meno coperte nella costa occidentale e orientale;
- non esiste un sistema organico capace di mettere in rete i porti sardi al fine di proporsi sui mercati internazionali con un offerta integrata;
- alcuni porti appaiono sovradimensionati e comunque in tutti si riscontra una marcata stagionalità, con un utilizzo che non va oltre i 45/60 giorni.

Detto questo è indubbio che le considerevoli risorse impiegate, pur avendo generato l'insorgere di alcune criticità, hanno avuto il merito di porre la Sardegna in una condizione di privilegio rispetto alle altre regioni ed in particolare rispetto alle regioni meridionali.

La Sardegna, già oggi ha infrastrutture sufficienti per proporsi come un polo della nautica in grado di competere nel mediterraneo con le aree più forti (Costa Azzurra, Baleari e Grecia).

Occorre però procedere con immediatezza a :

- completare alcune strutture e garantire in ogni porto una gestione professionale a prescindere dalla natura giuridica del soggetto gestore;
- mettere in connessione i porti sardi dal punto di vista commerciale e della promozione, unica strada per proporsi in maniera competitiva sul mercato internazionale;
- potenziare la filiera della nautica in tutti i suoi segmenti (produzione, servizi, vendita, turismo);
- proporsi come base logistica agli operatori del charter nautico, attualmente concentrati nelle isole greche;
- creare le condizioni perché la Sardegna divenga una base per il rimessaggio invernale delle imbarcazioni, anche alla luce delle positive ricadute economiche generate dalle attività di manutenzione.

SEZIONE 1

3.5.2 Il parco nautico in Sardegna

Complessivamente nella nostra regione, come evidenziato nella sottostante tabella, risultano iscritte agli uffici marittimi 3.201 imbarcazioni, pari al 4,51% delle imbarcazioni complessivamente iscritte in Italia, che ammontano a 71.014.

Conformemente al dato nazionale prevalgono le imbarcazioni a motore, pari complessivamente a 2.745 (85,8% del totale) mentre a livello nazionale la percentuale di imbarcazioni a motore sul totale imbarcazioni fa segnare un 80,33%.

	A vela con o senza motore da 10 a 24 m	A motore da 10 a 24 m	Navi oltre i 24 metri	Totale
Sardegna	453	2.745	3	3.201
Totale Italia	13.818	57.048	148	71.014

Tab. n. 24 - Unità da diporto iscritte negli Uffici marittimi al 31 dicembre 2004 – Suddivisione regionale
Nostra elaborazione su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

I dati sulle nuove immatricolazioni fanno emergere il ruolo di Olbia e della Gallura: su un totale di 214 nuove immatricolazioni ben 106 fanno capo ad Olbia e 61 a Golfo Aranci. Più difficile appare la stima delle unità che non necessitano di immatricolazione. Rifacendoci agli stessi criteri di stima utilizzati per il dato nazionale, circa 700.000 tra natanti tra canoe, kayak, tavole, piccole derive ecc., a fronte di 70.000 natanti registrati, possiamo stimare per la Sardegna, complessivamente tra le 30.000 e 40.000 unità esentate dall'obbligo di registrazione.

LOCALITÀ	TIPOLOGIA				
	Vela	Vela motore	Con motore EB	Con motore EFB	Con motore FB
Alghero		5	1	2	
Cagliari		5	7	3	1
Carloforte		1			
Golfo Aranci		24	28	1	8
La Maddalena		7	8	1	
Olbia		27	56	22	1
Porto Torres		4	1		
Sant'Antioco			1		
Totale		73	102	29	10
					214

Tab. n. 25 - Regione Sardegna: ripartizione delle unità da diporto immatricolate per tipologia di propulsione
Nostra elaborazione su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

SEZIONE 1**3.5.3 Produzione nautica**

La stima delle imprese che, direttamente o indirettamente, possono essere inserite nel comparto della nautica risulta particolarmente difficoltosa per una serie di motivi.

La direttiva 94/25/CE prevede che ogni singolo cantiere sia identificabile tramite un codice univoco di 3 lettere; ciò consente di identificare i singoli produttori.

Non esiste, invece, un sistema di identificazione univoco delle imprese che svolgono attività collaterali, quali manutenzioni, rimessaggio, assistenza etc.

Non esiste neanche un confine netto relativamente alle imprese dell'indotto poiché ad alcune imprese specializzate negli accessori per la nautica, si affiancano altre imprese che solo occasionalmente producono per il settore nautico.

Fatta questa premessa e incrociando i dati forniti dall'UCINA con alcune ricerche effettuate in Sardegna (ad es. dal Consorzio Industriale di Olbia) possiamo stimare in circa 300-350 le aziende operanti nella nautica in Sardegna.

L'UCINA stima che complessivamente solo l'1,24% delle aziende afferenti al comparto sia ubicata in Sardegna (14° posto in Italia) con un numero di addetti pari allo 0,73%, a testimonianza della dimensione estremamente ridotta delle aziende.

Una maggiore presenza relativa la Sardegna la detiene nella produzione di unità da diporto (2,84% del totale nazionale) mentre risulta ininfluente (0,24% delle aziende e 0,08% degli occupati) nella produzione di accessori, segno della mancanza di una filiera produttiva strutturata.

Le aziende del settore si sono insediate in forme spontanee in alcune aree della Sardegna ed in particolare in Gallura, nell'area Sassari-Alghero, nel Cagliari, nella zona di Sant'Antioco-Carloforte-Portoscuso e a Tortolì-Arbatax.

Quanto a quest'ultima area, oggetto del presente lavoro, di seguito riporteremo i dati delle imprese del comparto già insediate e di quelle in corso di insediamento, intendendo per queste ultime le aziende titolari di un lotto e con progettazione esecutiva approvata.

Quanto alle imprese già insediate appare evidente dalle tabelle come le stesse attraversino una fase espansiva, considerato che nessuna impresa dichiara ordini, fatturato e occupati in diminuzione, che tutte hanno rapporti commerciali con altre imprese sarde e della penisola del comparto nautico. La mancata partecipazione a

SEZIONE 1

fiere, esposizioni e mostre, eccezion fatta per una singola azienda, è diretta conseguenza delle limitate dimensioni aziendali e del mercato esclusivamente locale. Quanto alle imprese in corso di insediamento, il dato che emerge con forza è, invece, la maggiore dimensione aziendale, considerato che tre di esse (Arbatax Cantieri Nautici Srl, Crea Nautica Srl, Costruzioni Nautiche Ogliastro Srl) per mole di investimenti ed impatto occupazionale, possono determinare un salto di qualità del comparto nautico dell'area.

IMPRESE GIÀ INSEDIATE

DENOMINAZIONE	Metalsarda
FORMA GIURIDICA	Srl
SEDE LEGALE	Cagliari Via Raffa Garzia, 3
SEDE OPERATIVA	Tortolì Loc. Baccasara
ADDETTI	10
ANDAMENTO CONGIUNTURALE:	
Ordini	☒ in aumento ☐ stabili ☐ in diminuzione
Fatturato	☒ in aumento ☐ stabile ☐ in diminuzione
Occupati	☒ in aumento ☐ stabili ☐ in diminuzione
Rapporti commerciali con altre imprese del comparto nautico ubicate in Sardegna	☒ Si ☐ No
Rapporti commerciali con altre imprese del comparto nautico ubicate nella penisola	☒ Si ☐ No
Partecipazione a fiere/esposizioni/mostre	☐ Si ☒ No
Descrizione dell'attività economica svolta	Costruzioni Metalmeccaniche – Alaggio – Varo – Manutenzione Rimessaggi imbarcazioni

SEZIONE 1

DENOMINAZIONE **Cantiere Nautico Valdes Angelo**FORMA GIURIDICA **Ditta Individuale**SEDE LEGALE **Via Piemonte 53/a
08048 Tortolì OG**SEDE OPERATIVA **Riva Molo di Ponente - Arbatax**ADDETTI **6**

ANDAMENTO CONGIUNTURALE:

Ordini ☒ in aumento ☐ stabili ☐ in diminuzioneFatturato ☒ in aumento ☐ stabile ☐ in diminuzioneOccupati ☐ in aumento ☒ stabili ☐ in diminuzioneRapporti commerciali con altre imprese del comparto nautico
ubicate in Sardegna ☒ Si ☐ NoRapporti commerciali con altre imprese del comparto nautico
ubicate nella penisola ☒ Si ☐ NoPartecipazione a fiere/esposizioni/mostre ☐ Si ☒ NoDescrizione dell'attività economica svolta **Alaggio e varo, rimessaggio, custodia, riparazioni
imbarcazioni legno e vetroresina**

SEZIONE 1

DENOMINAZIONE **Cantiere Nautico Arbatax di Paolo Mulas & C.**FORMA GIURIDICA **Sas**SEDE LEGALE **Darsena Cantieristica – 08041 Arbatax (OG)**SEDE OPERATIVA **Darsena Cantieristica**ADDETTI **7**

ANDAMENTO CONGIUNTURALE:

Ordini ☐ in aumento ☐ stabili ☐ in diminuzioneFatturato ☒ in aumento ☐ stabile ☐ in diminuzioneOccupati ☒ in aumento ☐ stabili ☐ in diminuzioneRapporti commerciali con altre imprese del comparto
nautico ubicate in Sardegna ☒ Si ☐ NoRapporti commerciali con altre imprese del comparto
nautico ubicate nella penisola ☒ Si ☐ NoPartecipazione a fiere/esposizioni/mostre ☐ Si ☒ NoDescrizione dell'attività economica svolta **Alaggio, varo e trasporto imbarcazioni, rimessaggio
barche e motori, cantieristica navale**

SEZIONE 1

DENOMINAZIONE **Nautica Ogliastro di Maria Grazia Murgia**FORMA GIURIDICA **Sas**SEDE LEGALE **Via Ghennideri 2 - 08040 Urzulei (OG)**SEDE OPERATIVA **Tortolì Zona Industriale Loc. Baccasara**ADDETTI **18**

ANDAMENTO CONGIUNTURALE:

Ordini ☒ in aumento ☐ stabili ☐ in diminuzioneFatturato ☒ in aumento ☐ stabile ☐ in diminuzioneOccupati ☐ in aumento ☒ stabili ☐ in diminuzioneRapporti commerciali con altre imprese del comparto
nautico ubicate in Sardegna ☒ Si ☐ NoRapporti commerciali con altre imprese del comparto
nautico ubicate nella penisola ☒ Si ☐ NoPartecipazione a fiere/esposizioni/mostre ☒ Si ☐ NoDescrizione dell'attività economica svolta **Costruzione – riparazioni imbarcazioni da diporto**

SEZIONE 1

DENOMINAZIONE **Mattanautica di Mattana Mario**FORMA GIURIDICA **Ditta Individuale**SEDE LEGALE **Molo di Ponente - 08041 Tortolì-Arbatax (OG)**SEDE OPERATIVA **Molo di Ponente Loc. Baccasara Arbatax**ADDETTI **2**

ANDAMENTO CONGIUNTURALE:

Ordini ☐ in aumento ☒ stabili ☐ in diminuzioneFatturato ☐ in aumento ☒ stabile ☐ in diminuzioneOccupati ☐ in aumento ☒ stabili ☐ in diminuzioneRapporti commerciali con altre imprese del comparto
nautico ubicate in Sardegna ☒ Si ☐ NoRapporti commerciali con altre imprese del comparto
nautico ubicate nella penisola ☒ Si ☐ NoPartecipazione a fiere/esposizioni/mostre ☐ Si ☒ NoDescrizione dell'attività economica svolta **Alaggi, vari, riparazioni, cantieristica motori marini**

SEZIONE 1

IMPRESE IN CORSO DI INSEDIAMENTO

Denominazione **Arbatax Cantieri Nautici**

Forma Giuridica **Srl**

Sede Legale **Comune di Grandola ed Uniti (CO)
Zona Industriale
CAP 22010**

Area Insedimento **Agglomerato Industriale di Tortoli
Zona 4B**

Superficie lotto **45.486 mq**

Superficie capannone **11.569 mq**

Occupazione prevista **60 unità**

Descrizione dell'attività economica da svolgere **Produzione di imbarcazioni da diporto**

Denominazione **Cantieri Navali Nautica Service**

Forma Giuridica **Srl**

Sede Legale **Via M. Virgilio n.3
08048 Tortoli OG**

Area Insedimento **Agglomerato Industriale di Tortoli
Zona 4B**

Superficie lotto **13.000 mq**

Superficie capannone **1.104 mq**

Occupazione prevista **10 unità**

Descrizione dell'attività economica da svolgere **Cantiere nautico**

SEZIONE 1

Denominazione **Crea Nautica**

Forma Giuridica **Srl**

Sede Legale **Via Scirocco n. 8
09100 Cagliari CA**

Area Insediamento **Agglomerato Industriale di Tortolì
Zona 4B**

Superficie lotto **16.070 mq**

Superficie capannone **3.446 mq**

Occupazione prevista **90 unità**

Descrizione dell'attività economica da svolgere **Lavorazione e riparazione imbarcazioni in vetroresina**

Denominazione **Nautimar di Serra Marcello Ignazio**

Forma Giuridica **SaS**

Sede Legale **Zona Industriale Tortolì-Arbatax**

Area Insediamento **Agglomerato Industriale di Tortolì
Zona 4B**

Superficie lotto **2.500 mq**

Superficie capannone **408 mq**

Occupazione prevista **3 unità**

Descrizione dell'attività economica da svolgere **Officina per la costruzione e riparazione di imbarcazioni da diporto e sportive**

SEZIONE 1

Denominazione	Nautiteak
Forma Giuridica	Srl
Sede Legale	Via Mameli 23 08048 Tortolì OG
Area Insediamento	Agglomerato Industriale di Tortolì Zona 4B
Superficie lotto	6.000 mq
Superficie capannone	2.000 mq
Occupazione prevista	16 unità
Descrizione dell'attività economica da svolgere	Lavorazione del legno di teak per arredi navali, coperte di imbarcazioni e pavimentazioni componibili in legno

Denominazione	Costruzioni Nautiche Ogliastro
Forma Giuridica	Srl
Sede Legale	Via delle Lavandaie 08048 Tortolì OG
Area Insediamento	Agglomerato Industriale di Tortolì Zona 4B
Superficie lotto	5.660 mq
Superficie capannone	2.489 mq
Occupazione prevista	30 unità
Descrizione dell'attività economica da svolgere	Lavorazioni nautiche

SEZIONE 1

IL COMPARTO DELLA CARPENTERIA PESANTE**4.1 Gruppo Saipem-Intermare Sarda SpA**

Il comparto delle costruzioni di piattaforme petrolifere è controllato, a livello globale, da pochi grandi gruppi in grado di realizzare i c.d. progetti EPIC¹ (Engineering, Procurement, Installation, Construction) in altri termini in grado di fornire un prodotto chiavi in mano dalla progettazione alla messa in opera.

La Intermare Sarda SpA, controllata al 100% dal Gruppo SAIPEM, opera in tale comparto. La SAIPEM è uno dei principali competitors mondiali e opera in tutto il mondo oltre che con la società capogruppo, anche tramite le sue dirette controllate che, oltre alla citata Intermare Sarda SpA sono: Saibos Construcões Marítimas, Bos Congo, Petromar, StarGulf, PT Sofresid Indonesia e le collegate Bos Shelf e Offshore Design Engineering., Saipem U.K., Saipem Inc, Saipem Malaysia, Saipem Asia, la PT Saipem Indonesia, la Saipem Luxembourg, la Saipem Portugal Comércio Marítimo LDA, la Sonsub, la Saipem Contracting, la Saipem Energy International SpA, la ERS Equipement Rental & Services, la Saipem Mediterranean Services, la Moss Maritime. Nello specifico la Intermare Sarda SpA opera nel settore della costruzione di strutture in acciaio per impianti offshore dell'industria petrolifera quali:

- jacket² e pile³;
- moduli e decks⁴;
- decks integrati;
- strutture subacquee;
- FPSO⁵;

1 Contratto tipico delle costruzioni mare, avente per oggetto la realizzazione di un progetto complesso nel quale la società fornitrice del servizio (global or main contractor) svolge le attività di ingegneria, approvvigionamento dei materiali, di costruzione degli impianti e delle relative infrastrutture, di trasporto al sito di installazione e delle attività preparatorie per l'avvio degli impianti.

2 Struttura reticolare inferiore di una piattaforma fissata mediante pali al fondo del mare.

3 Lungo e pesante palo di acciaio che viene infisso nel fondo del mare; l'insieme di più pali costituisce una fondazione per l'ancoraggio di una piattaforma fissa o di altre strutture offshore.

4 Area di coperta o ponte di lavoro, di una piattaforma su cui sono montati gli impianti di processo, le apparecchiature, i moduli di alloggio e le unità di perforazione.

5 Sistema galleggiante di produzione, stoccaggio e trasbordo, costituito da una petroliera di grande capacità, in grado di disporre di un impianto di trattamento degli idrocarburi di notevole dimensione. Questo sistema, che viene ormeggiato a prua per mantenere una posizione geostazionaria è, in effetti, una piattaforma temporaneamente fissa, che collega le teste di pozzo sottomarine, mediante collettori verticali dal fondo del mare ai sistemi di bordo di trattamento, stoccaggio e trasbordo.

SEZIONE 1

- Torri eoliche.

Lo stabilimento della società è ubicato ad Arbatax, nell'area fronte porto e presenta la seguente articolazione:

OFFICINE PREFABBRICAZIONE

Tutta la prefabbricazione dei sub-assemblaggi e dei tubolari viene eseguita all'interno delle officine sotto elencate:

- Officina assemblaggio tubolari (72m x 20m x 7m)
- Sala assemblaggio (105m x 50m x 16m)
- Officina sub-assemblaggio (57m x 13m x 8m)

AREA DI ASSEMBLAGGIO ESTERNA

Tutti gli assemblaggi sono eseguiti all'aperto (80.000 mq)

AREA STOCCAGGIO

L'area totale di stoccaggio esterna ammonta a 60.000 mq

MAGAZZINO COPERTO AD ATMOSFERA CONTROLLATA

Il magazzino coperto ad atmosfera controllata garantisce il miglior stoccaggio e la miglior manutenzione di materiali ed attrezzature

OFFICINE SABBIATURA E VERNICIATURA

Tunnel di sabbiatura e verniciatura per sub-assemblaggi.

Officina Sabbiatura/verniciatura per grandi assemblaggi (20m x 30m x 8m)

AREA DI VARO E BANCHINA

L'area di varo ha una superficie adiacente all'acqua lunga 400 m con due linee di varo, un sistema in controfase e carrelli semoventi multi-ruote per le attività di varo.

Attualmente sono in corso i seguenti progetti:

SEZIONE 1

- per conto di Agip Congo progetto AWA PALOUKOU, piattaforma completa per circa 4.500 tonnellate;
- per conto di Maersk , progetto ALLFDAN, consistente in due jacket e pali, 1 deck e un bridge per circa 7.000 tonnellate.

Si tratta di un'azienda strategica per il territorio anche alla luce delle ricadute economiche ed occupazionali generate. Nel quadriennio 2002-2005 la società ha, infatti, assegnato lavori per complessivi 58 milioni di euro così ripartiti:

- circa 38 milioni di euro a beneficio di imprese sarde;
- circa 8 milioni di euro su imprese non sarde che hanno operato presso i propri stabilimenti nella penisola;
- circa 12 milioni di euro su imprese non sarde che hanno operato all'intero dello stabilimento di Intermare Sarda.

Da contatti diretti con il management aziendale è emersa chiaramente la presenza di limiti infrastrutturali che condizionano l'ulteriore sviluppo di tale realtà produttiva e conseguentemente dell'indotto. Tra questi occorre sottolineare;

- la presenza nel porto industriale di banchine non agibili;
- utilizzo delle aree del porto industriale per attività non legate all'industria;
- mancanza di spazi nelle vicinanze delle banchine dove sviluppare ulteriori quote di lavoro di assemblaggio e montaggio;
- carenze nella formazione professionale anche a livello di professionalità di livello specialistico.

Nei capitoli successivi avremo modo di dimostrare che l'attuazione del piano di riqualificazione delle aree ex Cartiera, unitamente ad alcuni interventi nel porto di Arbatax ivi proposti, determineranno il venir meno dei limiti infrastrutturali citati.

A seguire si riporta una scheda per ciascuna azienda dell'indotto Intermare Sarda SpA operante nell'area industriale di Tortolì-Arbatax e una scheda per le aziende in corso di insediamento e cioè titolari di un lotto e con progetto approvato.

Le schede, compilate dalle aziende, fanno emergere una situazione di mercato soddisfacente, poiché nessuna impresa denuncia ordini, fatturato e occupati in diminuzione e relativamente agli ordini, dato che fa emergere le prospettive per il futuro, tre aziende su quattro segnalano ordini in aumento.

SEZIONE 1

AZIENDE GIÀ INSEDIATE

DENOMINAZIONE **B.METAL**FORMA GIURIDICA **SRL**SEDE LEGALE **Tortolì Zona Industriale Baccasara**SEDE OPERATIVA **Tortolì Zona Industriale Baccasara**ADDETTI **60 unità**

ANDAMENTO CONGIUNTURALE:

Ordini ☒ in aumento ☐ stabili ☐ in diminuzioneFatturato ☐ in aumento ☒ stabile ☐ in diminuzioneOccupati ☐ in aumento ☒ stabili ☐ in diminuzioneRapporti commerciali con Intermare Sarda
SpA ☒ Si ☐ NoRapporti commerciali con altre imprese del
comparto carpenteria ubicate in Sardegna ☒ Si ☐ No
Prefabbricazione e montaggio strutture metalmeccaniche

Descrizione dell'attività economica svolta

SEZIONE 1

DENOMINAZIONE **METAL SARDA**FORMA GIURIDICA **Srl**SEDE LEGALE **Via Raffa Garzia 3
09100 Cagliari**SEDE OPERATIVA **Tortolì Zona Industriale Baccasara**ADDETTI **50 unità**

ANDAMENTO CONGIUNTURALE:

Ordini ☒ in aumento ☐ stabili ☐ in diminuzioneFatturato ☐ in aumento ☒ stabile ☐ in diminuzioneOccupati ☒ in aumento ☐ stabili ☐ in diminuzioneRapporti commerciali con Intermare Sarda SpA ☒ Si ☐ NoRapporti commerciali con altre imprese del
comparto carpenteria ubicate in Sardegna ☒ Si ☐ NoDescrizione dell'attività economica svolta **Montaggi strutture metalmeccaniche e costruzione di impianti
industriali**

SEZIONE 1

DENOMINAZIONE **M.I.C. – Metal Inox Carpenteria**FORMA GIURIDICA **S.n.c.**SEDE LEGALE **Tortolì Zona Industriale Baccasara**SEDE OPERATIVA **Tortolì Zona Industriale Baccasara**ADDETTI **30 unità**

ANDAMENTO CONGIUNTURALE:

Ordini ☐ in aumento ☒ stabili ☐ in diminuzioneFatturato ☐ in aumento ☒ stabile ☐ in diminuzioneOccupati ☐ in aumento ☒ stabili ☐ in diminuzioneRapporti commerciali con Intermare Sarda SpA ☒ Si ☐ NoRapporti commerciali con altre imprese del
comparto carpenteria ubicate in Sardegna ☒ Si ☐ NoDescrizione dell'attività economica svolta **Costruzioni metalmeccaniche**

SEZIONE 1

DENOMINAZIONE **C.D.M. Impianti**FORMA GIURIDICA **Srl**SEDE LEGALE **Via Leonardo da Vinci 11
Barisardo**SEDE OPERATIVA **Tortolì Zona Industriale Baccasara**ADDETTI **50 unità**

ANDAMENTO CONGIUNTURALE:

Ordini ☒ in aumento ☐ stabili ☐ in diminuzioneFatturato ☒ in aumento ☐ stabile ☐ in diminuzioneOccupati ☒ in aumento ☐ stabili ☐ in diminuzioneRapporti commerciali con Intermare Sarda SpA ☒ Si ☐ NoRapporti commerciali con altre imprese del
comparto carpenteria ubicate in Sardegna ☒ Si ☐ NoDescrizione dell'attività economica svolta **Montaggi metalmeccanici e costruzione impianti industriali**

SEZIONE 1

AZIENDE IN CORSO DI INSEDIAMENTO

Denominazione **Sider Offshore Sarda**

Forma Giuridica **Srl**

Sede Legale **Loc. Baccasara 08041 Arbatax-Tortolì OG**

Area Inseadimento **Area Industriale Arbatax Zona 4B**

Superficie lotto **2.000 mq**

Superficie capannone **1.000 mq**

Occupazione prevista **5**

Descrizione dell'attività economica da svolgere **Produzione di strutture metalliche ed impianti industriali**

SEZIONE 1

4.2 Il contesto di mercato

Nel corso del 2004, l'elevato tasso di crescita degli investimenti delle compagnie petrolifere ha determinato un progressivo miglioramento del quadro di mercato delle costruzioni mare e ha generato aspettative positive nel medio periodo. I primi dati del 2005 sembrano confermare tale tendenza positiva.

Gli investimenti negli sviluppi in alte profondità e nello sfruttamento intensivo delle riserve di gas difficilmente accessibili avranno riflessi positivi sui segmenti dei sistemi di produzione flottanti e sottomarini.

Il mercato delle condotte di largo diametro sta attraversando un ciclo espansivo di medio periodo; tuttavia il 2004 ha fatto registrare una leggera contrazione principalmente a causa del crollo dell'attività nel Mare del Nord. Asia Pacifico e Medio Oriente sono le aree nelle quali, nel corso del 2004 si è concentrata più della metà della posa mondiale di trunkline, con una crescita rilevante rispetto all'anno precedente. L'attività nel Golfo del Messico e nel Mediterraneo ha subito un calo, mentre il mercato dell'Africa Occidentale si è confermato marginale.

Per quanto riguarda l'attività di posa delle condotte di piccolo diametro, il 2004 ha mostrato una moderata crescita grazie al positivo andamento in Asia Pacifico, America Latina, Mediterraneo e Medio Oriente, che ha controbilanciato la contrazione del Golfo del Messico che, comunque, si conferma l'area più importante a livello mondiale.

Il settore delle piattaforme fisse di dimensioni medio-grandi è risultato in crescita, con l'area dell'Asia Pacifico che si riconferma la più importante in termini di volumi produttivi. Il mercato delle piattaforme di piccole dimensioni ha invece subito un calo, essenzialmente ascrivibile alla contrazione dell'attività nel Golfo del Messico.

I sistemi di produzione galleggianti (FPSO, TLP, Spar e Semisommergibili) hanno fatto registrare nel corso del 2004 un andamento positivo, principalmente dovuto al buon livello di attività nel Golfo del Messico e in Africa Occidentale. L'America Latina, nonostante le iniziali incertezze di tipo politico-istituzionale, ha avuto buoni volumi di attività, al pari dell'Asia Pacifico.

Il settore delle installazioni sottomarine ha subito nel 2004 una fase di contrazione, che si prevede venga rapidamente superata. Le installazioni in acque profonde, effettuate quasi esclusivamente in Brasile, Golfo del Messico e Africa Occidentale, stanno

SEZIONE 1

attraversando una fase di crescita, che si prevede continuerà nel lungo periodo. Nell'offshore brasiliano, il mercato sembra essersi stabilizzato sui livelli di attività degli ultimi anni. Nel 2004 l'Africa Occidentale, la regione con maggiori potenzialità, ha mostrato un momentaneo rallentamento rispetto all'anno precedente, mentre l'attività nel Golfo del Messico si è mantenuta su livelli molto elevati. In quest'ultima area si prevede una progressiva redistribuzione delle attività sottomarine dalle basse alle alte profondità, che dovrebbe compensare il calo produttivo dei segmenti tradizionali.

Anche nell'ambito delle basse profondità il mercato ha mostrato una lieve flessione. Nel Mare del Nord si è registrato il calo delle installazioni, finalizzate allo sfruttamento dei campi marginali. Tuttavia l'area continua a rappresentare più della metà del mercato mondiale. La crescita dell'Asia Pacifico è da intendere come l'inizio di una fase di rapido sviluppo, che però, date le ridotte dimensioni di questo mercato, non dovrebbe attrarre un elevato volume di investimenti.

SEZIONE 1

4.3 I competitors

Nella tabella seguente abbiamo riportato le tipologie produttive effettuate dalla società Intermare Sarda e le produzioni dei principali competitors nazionali.

SOCIETÀ	PRODOTTO				
	Deck	Jacket	Moduli	Deks Integrati	Pali
SAIPEM-Intermare Sarda SpA	SI	SI	SI	SI	SI
ABB SpA	SI	SI	SI	NO	NO
Monatti SpA	SI	NO	NO	NO	SI
Cosmi SpA	SI	SI	NO	SI	NO
Drillimec SpA	SI	NO	SI	NO	NO
Progeco Srl	SI	SI	SI	SI	NO
Rossetti Marino SpA	SI	SI	SI	SI	SI
So.Me.CO Srl	SI	SI	NO	SI	SI
Cogim SpA	NO	NO	SI	NO	NO
Goriziane SpA	NO	NO	SI	NO	NO
Tecnomare SpA	NO	NO	NO	SI	NO

Fonte: nostra elaborazione su dati Assomineraria

Emerge subito con chiarezza che delle 10 aziende esaminate, solo una garantisce le stesse tipologie produttive, la Rossetti Marino Spa mentre la So.me.co. Srl non è impegnata nella produzione di moduli e la Progeco Srl in quella di pali.

Per ognuna delle aziende si riporta a seguire una breve analisi.

Occorre peraltro precisare che nel comparto in esame alla competenza debbono essere aggiunti i rapporti con le multinazionali: si vuole sottolineare che il far parte del Gruppo Saipem-ENI pone la Intermare Sarda in una posizione di privilegio rispetto alle altre aziende.

Abb Ps&S Spa

La ABB PS&S SpA è una società del gruppo ABB, operante in oltre 100 paesi e con 103.000 occupati.

La società è attiva nei seguenti settori:

- Manutenzione, Global Service e Field Service;

SEZIONE 1

- Prodotti, soluzioni, sistemi di automazione e servizi per industrie di processo (carta, metallo, chimica, farmaceutica, navale) e manifatturiere
- Impianti chiavi in mano nel settore Oil, Gas e Petrochemicals, Energia.

Con riferimento a quest'ultimo settore la società offre una gamma di servizi integrati, compresa la progettazione, gli approvvigionamenti, la costruzione, la messa in servizio, l'avviamento e la manutenzione.

La sede italiana è a Sesto San Giovanni (MI).

Bonatti spa

La Bonatti SpA di Parma opera, sin dalla sua costituzione, nella realizzazione di impianti industriali e montaggi meccanici quali:

- impianti petrolchimici;
- impianti trattamento gas;
- stazioni di compressione;
- stazioni di pompaggio;
- terminali e parchi serbatoi;
- piattaforme.

Oltre che in Italia la Bonatti SpA opera nei seguenti paesi: Abu Dhabi, Algeria, Argentina, Austria, Cile, Ecuador, Emirati Arabi Uniti, Bangladesh, Francia, Germania, Kazakhstan, Libia, Oman, Portogallo, Spagna, Turchia e Arabia Saudita.

Cosmi Spa

La Cosmi SpA di Ravenna è l'azienda leader del Gruppo Cosmi. La società è presente sul mercato nazionale ed internazionale dal 1974 nei seguenti settori:

- progettazione, ingegneria e procurement di impianti chiavi in mano;
- prefabbricazione e montaggio di impianti industriali;
- costruzione di caldaie e serbatoi di stoccaggio;
- prefabbricazione e montaggio di carpenteria;
- prefabbricazione, montaggio e trasporto di impianti off shore;
- servizi di manutenzione globale.

SEZIONE 1**Drillimec Spa**

La Drillimec SpA di Piacenza si occupa della progettazione e realizzazione di impianti di perforazione mobili, fissi e off shore, pompe fango ed accessori per i settori del petrolio, del gas e della geotermia.

Si occupa inoltre dello studio e della realizzazione di nuove installazioni o modifiche di impianti esistenti, studi di fattibilità, direzione del progetto, ingegneria di base e di dettaglio.

Progeco Srl

La Progeco Srl di Livorno è stata fondata nel 1979 e si occupa della progettazione e realizzazione di impianti industriali e strutture meccaniche.

Nella propria attività la Progeco Srl si avvale, oltre che dello staff operante nella sede centrale di Livorno, degli uffici di Firenze, Milano e Pisa.

Due le sedi estere: Progeco Romania, nata nel 1998 e Progeco Bulgaria nata nel 1999. In quest'ultimo paese è stata realizzata e varata nel 2003 la piattaforma Galata, la prima ad essere installata in acque bulgare.

Rossetti Marino Spa

La società è a capo di un Gruppo diversificato di società che permettono di acquisire contratti EPC o chiavi in mano.

Negli ultimi venti anni la società ha operato con buoni risultati in campo internazionale, grazie alle realizzazioni come contrattista leader nell'ingegneria, approvvigionamento e fabbricazione di piattaforme offshore e topsides, impianti a terra e a mare, apparecchiature a pressione, colonne, torri e reattori etc.

SO.ME.CO. Srl

La SO.ME.CO. Srl è un'azienda del settore metalmeccanico specializzata nella costruzione di:

- montaggi meccanici on shore e off shore;
- prefabbricazione e montaggio pipin per impianti petroliferi, petrolchimici e siderurgici;

SEZIONE 1

- prefabbricazione e montaggio carpenteria medio-pesante;
- montaggio apparecchi e macchinari di qualsiasi genere per impianti petroliferi, petrolchimici e siderurgici;
- costruzione piattaforme petrolifere;
- costruzione skids di qualsiasi dimensione.

Le attività di costruzione relative a moduli per piattaforme, elideck per piattaforme e ogni altro componente che richiede il trasporto via mare è svolto presso lo stabilimento di Taranto, sito nella zona porto a filo banchina.

COGIM Spa

La società, a livello internazionale è uno dei maggiori produttori e fornitori di alloggi tipo schelter pre assemblati e non, destinati ad utilizzo in campi base e vita per civili, lavoratori, tecnici e militari, in aree di estrazione petrolifera a terra e in mare.

Goriziane SpA

La società Goriziane SpA si occupa, tra le altre cose, della progettazione e costruzione di macchinari e attrezzature per piattaforme off shore, fornitura di impianti per ammaraggio tubi e speciali cianfrinatici verticali per “posa a J”.

Tecnomare SpA

La Tecnomare SpA di Venezia è una società di ingegneria operante a livello internazionale principalmente per lo sviluppo di campi di idrocarburi off shore e on shore, dove offre i suoi servizi in tutte le fasi di sviluppo dei progetti, a partire dagli studi di fattibilità fino ai servizi di ingegneria di manutenzione.

La società Tecnomare SpA può effettuare forniture chiavi in mano di sistemi e componenti, coprendo le fasi di costruzione e installazione con la collaborazione di società selezionate e qualificate.

SEZIONE 1

SEZIONE 2

DESCRIZIONE INTERVENTI PROPOSTI

5.1 Inquadramento generale

La Cartiera di Arbatax, un tempo una delle più rilevanti attività industriali della Sardegna, da oramai 15 anni ha smesso di essere una realtà produttiva per trasformarsi in un problema sociale. Diversi tentativi di riattivazione, proposti da vari gruppi imprenditoriali, si sono conclusi con rinunce e fallimenti, conseguenti manifestazioni di protesta degli operai e successivo intervento del Governo volto a prorogare gli ammortizzatori sociali.

Questa spirale perversa protratta nel tempo ha determinato consistenti sprechi di risorse pubbliche, obsolescenza di macchinari e impianti, situazione di sfiducia e incertezza nel debole tessuto socioeconomico dell'Ogliastra e, fatto non meno importante, è stata causa della mancata individuazione di percorsi di sviluppo alternativi, nella convinzione che la Cartiera sarebbe stata, prima o poi, riattivata.

Questo meccanismo non può protrarsi oltre. A livello locale è oramai maturata la consapevolezza che tutti i tentativi di riattivazione sono falliti, ed eventuali nuovi tentativi fallirebbero, per la semplice ragione che quell'attività produttiva, in quel contesto e con l'attuale mercato non può essere competitiva.

Non per questo occorre rassegnarsi. Le aree della Cartiera, fronte porto, estese per 336.000 mq e con 56.000 mq di capannoni, potrebbero rappresentare una straordinaria opportunità localizzativa per imprese di altri comparti.

Un insieme di ragioni economiche, geografiche e tecniche portano ad ipotizzare una riconversione produttiva delle aree ex Cartiera verso il comparto della cantieristica nautica e della carpenteria pesante.

Di seguito si forniscono alcuni spunti di riflessione, certamente non esaustivi e che verranno approfonditi nel presente lavoro, su diversi elementi che, opportunamente valorizzati, potrebbero innescare un circuito virtuoso:

- 1) il comparto della nautica italiana, secondo al mondo dopo gli Stati Uniti e leader assoluto nel segmento degli yacht, è in pieno sviluppo e rappresenta uno dei punti di forza del made in Italy;

SEZIONE 2

- 2) si tratta di un comparto con un moltiplicatore del reddito e dell'occupazione, a monte e a valle del processo produttivo, tra i più alti in assoluto. Basti pensare che 1.000 euro investiti nel comparto della nautica generano un reddito pari a 4.550 euro mentre un unità occupata nella produzione nautica genera, includendo l'indotto turistico, 7,9 occupati a monte e a valle;
- 3) si tratta di un intervento ad impatto ambientale positivo. Tale affermazione è suffragata dal fatto che non si urbanizzeranno nuove aree a fini produttivi ma si riqualificheranno aree industriali esistenti, nelle quali si procederà inoltre alla bonifica dei residui chimici derivanti dal trattamento della carta e dal cemento amianto contenuto in alcune parti dei capannoni;
- 4) la Sardegna presenta per il comparto della nautica una particolare vocazione che le deriva da condizioni geografiche, pensiamo all'insularità ed alla posizione al centro del Mediterraneo occidentale, alla presenza di 1.800 km di coste, e da fattori economici e di immagine, essendo una delle mete principali del turismo nautico ed in particolare di un turismo nautico di livello medio alto;
- 5) nel comparto della nautica e della carpenteria pesante l'area di Tortolì Arbatax vanta già un insieme di imprese di rilievo. Nella carpenteria pesante opera, infatti, la Intermare Sarda del Gruppo SAIPEM che produce piattaforme petrolifere, mentre nel comparto della nautica, ad alcune aziende esistenti, si affiancheranno a breve diversi cantieri di grosse dimensioni, uno dei quali del Gruppo Abbate, uno dei marchi leader a livello internazionale;
- 6) puntare sulla nautica appare come una scelta strategica anche alla luce delle recenti normative (Legge 8 luglio 2003 n. 172 e Decreto Legislativo 18 luglio 2005 n. 171) che, recependo il fatto che la nautica non riguarda più pochi privilegiati, hanno introdotto una serie di facilitazioni, quali l'introduzione del leasing finanziario, che contribuiranno ad un ulteriore sviluppo del comparto.

Con un intervento concertato e condiviso ai vari livelli (locale, regionale, nazionale) è possibile porre in essere un insieme coordinato di azioni aventi come obiettivo finale la creazione, nell'area di Tortolì-Arbatax, di un polo distrettuale della cantieristica nautica e della carpenteria pesante.

SEZIONE 2

Tali azioni, configurabili come un vero e proprio “pacchetto localizzativo”, puntano a creare le migliori condizioni insediative per le imprese della nautica e della carpenteria pesante che, già presenti nell'area o attratte da altre aree nazionali, intendano investire.

Il pacchetto localizzativo dovrà necessariamente includere:

- la disponibilità di estese aree industriali attrezzate, prospicienti il porto e con dei costi competitivi;
- il cofinanziamento della formazione professionale;
- l'introduzione di premialità, per territorio o per settore, relativamente ai bandi delle leggi di settore nazionali e regionali;
- attivazione del SUAP e di ogni altro strumento/accordo che a livello territoriale possa consentire un'accelerazione delle procedure di insediamento delle imprese;
- servizi di consulenza, assistenza e tutoraggio alle imprese, soprattutto nella fase di avvio;
- attività di marketing territoriale indirizzato a quei poli produttivi nazionali che, per sviluppo del settore e carenza di nuove opportunità insediative, potrebbero essere alla ricerca di nuove aree di insediamento (si pensi ad esempio al polo di Viareggio e della Versilia, leader mondiale nella produzione di yacht ma con pesanti vincoli derivanti dall'assenza di aree produttive).

L'attivazione di un programma di questa portata richiede in primo luogo la sua condivisione politica, presupposto per l'individuazione degli strumenti normativi, delle leve finanziarie e dell'iter procedurale che, pur con le garanzie che devono contraddistinguere le azioni pubbliche, consentano interventi in tempi compatibili con le sfide imposte dal mercato.

Questo studio ha l'ambizione di rappresentare una base di discussione, sulla quale avviare un confronto, considerati i dati contenuti e i numerosi spunti di riflessione che è in grado di fornire con una lettura non superficiale.

SEZIONE 2**5.2 Schede azioni/interventi previsti, cronoprogramma****Premessa**

Abbiamo già avuto modo di sottolineare che l'attuazione del presente piano richiede un insieme coordinato di interventi infrastrutturali e immateriali (formazione, consulenza etc).

Di seguito si riporta una scheda sintetica di ciascuna azione/intervento, contenente una descrizione di quanto previsto ed il relativo costo.

A seguire si fornirà una scheda riassuntiva dei costi previsti e un cronoprogramma di attuazione delle singole azioni/interventi.

SEZIONE 2

SCHEDA N. 1

TITOLO	DESCRIZIONE	COSTO
	Si tratta di un atto propedeutico agli altri e fondamentale per la riuscita del presente piano volto alla creazione di un distretto della nautica e della carpenteria pesante. Le aree ex Cartiera, a seguito del fallimento della Girasole SpA, sono attualmente gestite dal curatore fallimentare dott. Consalvo Mendoza e la cifra di 7.000.000 di euro è riferita alla valutazione del commissario liquidatore. La Cartiera insiste su un area di circa 366.000 metri quadrati così ripartiti: - area staker (zona adibita all'accumulo delle scorte di legname scaricato dalle navi) avente una superficie complessiva scoperta di 41.000 mq; - capannone macchine continue, deposito rotoli, bobinatrice etc, avente una superficie coperta di 31.000 mq; - capannone sfibratura e trattamenti termici, avente una superficie coperta di mq 4.000; - capannone cellulosa e caolino, avente una superficie complessiva di mq 15.000; - impianto di depurazione; - superficie libera utilizzabile, una volta bonificata da alcune discariche di rifiuti speciali, pari a mq. 140.000.	
ACQUISTO CARTIERA		7.000.000,00 €

SEZIONE 2

SCHEDA N. 2

TITOLO	DESCRIZIONE	COSTO
RISTRUTTURAZIONE CAPANNONI E INFRASTRUTTURAZIONE AREE LIBERE	Le aree libere ex Cartiera utilizzabili a fini industriali sono pari a circa 140.000 mq. Si tratta di aree che, una volta bonificate dalla presenza di alcune discariche di rifiuti speciali risultanti dalle lavorazioni di fabbrica a grossa contaminazione chimica, dovranno essere urbanizzate. I capannoni dovranno essere liberati dalle macchine industriali, da avviare a rottamazione, bonificati, ristrutturati e messi a norma.	8.100.000,00 €

SCHEDA N. 3

TITOLO	DESCRIZIONE	COSTO
RISTRUTTURAZIONE DEPURATORE	Il depuratore, costruito nei primi anni 90 prevedeva un processo di tipo biologico ad aerazione superficiale con turbine galleggianti, dimensionato per trattare una portata di refluo pari a 24.000 mc/giorno (circa 120.000 abitanti equivalenti). L'impianto è costituito da una vasca di equalizzazione da 5.000 mc. e da due vasche di ossidazione con volume complessivo di oltre 10.000 mc; comprende inoltre due vasche anossiche da 1.000 mc. ciascuna e due vasche di sedimentazione con diametro di 38 metri. E' stata realizzata anche una vasca di emergenza, da utilizzare nei casi di fuori servizio dell'impianto o per scarichi da avviare alla depurazione in modo controllato, della capacità di 8.500 mc. Le opere civili dell'impianto si presentano in buono stato di conservazione mentre tutte le apparecchiature elettromeccaniche sono da sostituire. La ristrutturazione dell'impianto garantirebbe il servizio alle aziende attualmente presenti nella zona industriale, alle aziende insediabili e ai comuni che già fanno confluire i reflui al depuratore consortile. Quest'ultimo necessita di un ampliamento, attualmente in corso di approvazione, ma che potrebbe essere sostituito, con costi ridotti del 50%, con il depuratore della ex Cartiera.	4.000.000,00 €

SEZIONE 2

SCHEDA N°4

TITOLO	DESCRIZIONE	COSTO
ACQUISTO CARRELLO DA 200 T PER MOVIMENTAZIONE BARCHE	Il porto di Arbatax necessita di un carrello da 200 T a invaso regolabile, per il trasporto in sicurezza delle imbarcazioni. Attualmente il travel da 200 T deve compiere un lungo tragitto con il carico mentre il suo impiego sicuro dovrebbe essere limitato al solo varo e alaggio e al breve tragitto, pari alla lunghezza del natante, per spostare lo stesso sulla terraferma.	250.000,00 €

SCHEDA N. 5

TITOLO	DESCRIZIONE	COSTO
CONSOLIDAMENTO BANCHINA	L'operatività del porto di Arbatax è condizionata dal cedimento di alcune banchine che sono state dichiarate inagibili dall'autorità portuale. Una recente indagine geologica, finalizzata alla progettazione definitiva del nuovo attracco delle navi Tirrenia tipo Bithia, ha rivelato che il piano di fondazione solido si trova ben al di sotto del livello del fondo attuale perciò è necessario mettere in opera dei rinforzi alle attuali strutture per evitare il totale degrado.	5.000.000,00 €

SEZIONE 2

SCHEDA N. 6

TITOLO	DESCRIZIONE	COSTO
LINEA DI VARO PIATTAFORME	La società Intermare Sarda SpA occupa con lo stabilimento, il piazzale e le linee di varo delle piattaforme, quasi tutta la banchina antistante l'abitato di Arbatax, determinando una sorta di cesura all'interno del porto e un forte impatto visivo in un'area di forte transito e a vocazione turistica. Lo spostamento della fase di assemblaggio nell'area ex staker della cartiera e la realizzazione di nuove linee di varo nel lato di riva prospiciente l'area Staker garantirebbero: - un miglioramento della situazione logistica della Intermare SpA; - un miglioramento dell'impatto ambientale e visivo del porto; - nuove aree libere per attività connesse al turismo ed in particolare al turismo nautico;	6.000.000,00 €

SCHEDA N°7

TITOLO	DESCRIZIONE	COSTO
LINEA DI VARO TRAVEL	Nella banchina di riva, in corrispondenza con la parte iniziale del molo di levante (sud-ovest) è prevista la realizzazione di un sito di alaggio per le imbarcazioni fino a mt. 50. Tale linea di varo si rende necessaria per evitare che le imbarcazioni, realizzate o rimessate presso i cantieri locali, debbano attraversare tutto il cantiere della Intermare SpA per essere alate e/o varate.	1.500.000,00 €

SEZIONE 2

SCHEDA N°8

TITOLO	DESCRIZIONE	COSTO
INTERVENTI IMMATERIALI	Nell'attuale sistema economico non esiste solo la competizione tra imprese ma anche quella tra territori. L'attrattività di un determinato territorio nei confronti di imprenditori potenzialmente interessati ad investire dipende da numerose variabili, relative sia alla presenza di adeguate infrastrutture, sia all'esistenza di una serie di elementi che potremmo definire immateriali. Ecco che allora accanto alle opere infrastrutturali proposte nelle schede precedenti verranno attivate le seguenti azioni: - formazione; - attività di marketing territoriale; - erogazione di servizi consulenziali.	1.000.000,00 €

QUADRO RIASSUNTIVO COSTI PREVISTI

AZIONE/OPERA	TITOLO	COSTO PREVISTO IN €
Scheda n. 1	Acquisto Cartiera	7.000.000,00 €
Scheda n. 2	Ristrutturazione capannoni e infrastrutturazione aree libere della Cartiera	8.100.000,00 €
Scheda n. 3	Ristrutturazione depuratore	4.000.000,00 €
Scheda n. 4	Acquisto carrello da 200 T per movimentazione barche	250.000,00 €
Scheda n. 5	Consolidamento banchina	5.000.000,00 €
Scheda n. 6	Linea di varo piattaforme	6.000.000,00 €
Scheda n. 7	Linea di varo travel	1.500.000,00 €
Scheda n. 8	Interventi immateriali	1.000.000,00 €
TOTALI		32.850.000,00 €

SEZIONE 2

CRONOPROGRAMMA

Cronoprogramma di attuazione delle azioni

AZIONE	ANNO 2006						ANNO 2007						ANNO 2008						ANNO 2009					
BIMESTRE	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6
Acquisto Cartiera																								
Progettazione sistemazione cartiera																								
Lavori sistemazione Cartiera																								
Progettazione consolidamento banchina																								
Lavori consolidamento banchina																								
Progettazione Linea di varo per piattaforme																								
Lavori di realizzazione linea di varo per piattaforme																								
Progettazione linea di varo travel																								
Realizzazione linea di varo travel																								
Progettazione ristrutturazione depuratore																								
Lavori ristrutturazione depuratore																								
Acquisto carrello da 200 t per movimentazione barche																								
Interventi immateriali																								

SEZIONE 2

5.3 Copertura finanziaria

Gli interventi proposti necessitano di un consistente intervento finanziario pubblico, sia esso statale, regionale o congiunto. Occorre peraltro precisare che parte degli interventi si caratterizzano per un rilevante ritorno economico diretto. Ci si riferisce alla ristrutturazione dei capannoni e alla infrastrutturazione dei lotti industriali.

In altri termini si vuole sottolineare che si tratta di investimenti che, almeno in parte, verranno recuperati dalla pubblica amministrazione al momento della vendita delle porzioni di capannoni o della vendita dei lotti di terreno infrastrutturati.

Alcune stime di seguito riportate ed effettuate con criteri improntati alla prudenza, aiutano a capire meglio l'entità del ritorno economico degli investimenti proposti.

Una volta portati a termine i lavori nell'area ex Cartiera avremo la seguente situazione:

- circa 50.000¹ mq di capannoni ristrutturati e messi a norma, vendibili in frazioni corrispondenti alle esigenze degli imprenditori;
- circa 120.000 mq di lotti infrastrutturati (al netto di viabilità, pertinenze e quant'altro).

Tanto nell'ipotesi in cui i capannoni e i lotti vengano venduti, quanto nell'ipotesi che una parte venga dall'ente pubblico trattenuta e concessa in affitto, si avrà un consistente ritorno economico stimabile, nel primo caso, in 22,4 milioni di euro.

Nell'ipotesi, ritenuta più verosimile, in cui le opere realizzate vengano cedute ai privati è possibile ipotizzare i seguenti ricavi:

CAPANNONI			
Mq totali di capannone messi in vendita	50.000	mq	
prezzo medio di vendita (prudenziale e inferiore agli attuali valori di mercato)	400,00	€/mq	
RICAVI derivanti dalla cessione dei capannoni	50.000 x 400,00		20.000.000,00 €
TERRENI			
mq totali di terreno industriale infrastrutturato	120.000	mq	
prezzo medio di vendita	20,00	€/mq	
RICAVI derivanti dalla cessione dei terreni	120.000 x 20,00		2.400.000,00 €

¹ I Capannoni coprono in realtà una superficie complessiva di circa 56.000 mq per cui, sempre assumendo il criterio di stima prudenziale di cui sopra, abbiamo supposto che non tutte le superfici attualmente coperte possano essere riutilizzate a fini produttivi.

SEZIONE 2

CAPANNONI

50.000 mq
di capannoni

400,00
€/mq

20.000.000,00 €
valore di mercato

TERRENI

120.000 mq
di terreni
infrastrutturati

20,00
€/mq

2.400.000,00 €
valore di mercato

SEZIONE 2

5.4 Impatto occupazionale dell'intervento

Stimare l'impatto occupazionale complessivo di un intervento di questa portata non è operazione semplice, alla luce delle numerose variabili da prendere in considerazione. Un importante aiuto arriva peraltro dagli studi e dalle rilevazioni provenienti da fonti assolutamente attendibili, quali l'ISTAT e il Censis, che per ciascun settore/comparto rilevano, oltre che l'occupazione diretta, anche l'occupazione relativa al c.d. "indotto". Tali dati, da considerarsi ufficiali, opportunamente riportati a congruità tenuto conto delle singole realtà, possono fornire una stima ragionevole.

Relativamente all'occupazione indotta, partendo dal parametro medio nazionale del moltiplicatore di 7,9 occupati generati a monte e a valle da un occupato nella produzione nautica, si è ipotizzato prudenzialmente di tener conto di un moltiplicatore pari a 5, in considerazione del fatto che si tratta di un distretto ancora in fase di costituzione.

Anche tenendo conto di tali elementi si arriva ad un'occupazione totale diretta, comprendente le imprese già insediate (43 occupati), quelle in fase di insediamento (209 occupati) ed eventuali nuove imprese, pari a 500 unità e, di conseguenza, si avrà un'occupazione complessiva nell'indotto pari a 2.500 unità.

Sul settore della carpenteria pesante, che opera su commessa, è più difficile effettuare stime poiché non esistono dati ufficiali relativi al moltiplicatore dell'occupazione per cui occorre fare riferimento al moltiplicatore del macrosettore di appartenenza.

E' opportuno poi precisare che il lavoro su commessa determina in capo alla Intermare Sarda SpA enormi scostamenti del dato occupazionale. Tale azienda nei periodi di massimo lavoro annovera anche 800 dipendenti che si riducono a 200 nelle fasi di avvio o di consegna della piattaforma; tali scostamenti si ripercuotono naturalmente anche sull'indotto.

Fatta questa premessa, stimato in 400 il numero medio di occupati e in 100 quello dell'indotto attuale, è possibile prevedere che il miglioramento dell'operatività di tale azienda possa portare ad un incremento di almeno 200 unità ripartite tra occupati diretti (100) e indiretti (100).

SEZIONE 2

VARIAZIONE STIMATA DELL'OCCUPAZIONE		
A	Occupati di cantiere	450
B	Nuovi occupati diretti nautica	248
C	Nuovi occupati diretti carpenteria	100
D	Nuova occupazione diretta totale (B+C)	348
E	Occupati a regime nautica	500
F	Occupati a regime carpenteria	500
G	Totale occupati diretti a regime (E+F)	1.000
H	Occupazione indotta a monte e a valle nautica	2.500
I	Occupazione indotta a monte e a valle carpenteria	200
L	Totale occupati nell'indotto a regime	2.700

Tabella riassuntiva - Impatto occupazionale dell'intervento

SEZIONE 2

PACCHETTO LOCALIZZATIVO

6.1 Premessa

Nell'attuale sistema economico non esiste solo la competizione tra imprese ma anche quella tra territori, tanto che esiste una declinazione del concetto di marketing, quella di marketing territoriale, che ha come obiettivo la valorizzazione del territorio al fine di creare una connessione tra l'offerta territoriale e le diverse tipologie di domanda.

L'attrattività di un determinato territorio nei confronti di imprenditori potenzialmente interessati ad investire dipende da numerose variabili:

- livello di infrastrutturazione generale;
- presenza di adeguate aree per gli insediamenti produttivi;
- presenza di risorse umane adeguatamente formate;
- presenza di forme di incentivi alle imprese, configurate come sovvenzioni a fondo perduto e prestiti a tasso agevolato;
- ambiente socioeconomico nel quale siano assenti forme di criminalità organizzata;
- qualità della vita;
- efficienza della pubblica amministrazione in tutte le sue articolazioni.

Si tratta di variabili complesse poiché attengono alla presenza di infrastrutture materiali e immateriali, coinvolgono enti, territoriali e non, a vari livelli.

Tenuto conto di questi elementi si è deciso di proporre alle imprese già insediate e alle imprese potenzialmente insediabili, un vero e proprio "pacchetto localizzativo" in grado di rispondere alle esigenze manifestate dagli imprenditori.

Tale "pacchetto localizzativo" comprende:

- la disponibilità di aree industriali infrastrutturate e di capannoni industriali;
- la formazione del personale conformemente alle indicazioni e aspettative delle aziende;
- l'attivazione di un SUAP e la conseguente garanzia di tempi certi nei percorsi autorizzativi connessi all'insediamento e all'avvio dell'attività;

SEZIONE 2

- l'individuazione di una premialità nelle leggi di incentivazione nazionali e regionali per le imprese del comparto nautica e della carpenteria pesante che andranno ad insediarsi nelle aree ex Cartiera di Arbatax;
- l'erogazione di servizi consulenziali di varia natura (servizi di accompagnamento al processo localizzativo e alla messa a regime degli impianti produttivi, marketing territoriale e altro).

6.2 Formazione

Questa specifica azione, conformemente a quanto previsto dalla Regione Sardegna per il comparto della cantieristica e della nautica nell'ambito della Progettazione Integrata, mira a *“Promuovere l'innalzamento del livello di professionalità degli operatori, adeguandoli alle tecnologie, all'efficienza produttiva, organizzativa e commerciale del settore, anche nella prospettiva di un rafforzamento del prodotto/servizio sui mercati internazionali”*.

Nel settore della nautica più che in altri settori, i cambiamenti tecnologici ed organizzativi determinano una rapida obsolescenza delle conoscenze acquisite: i fattori di successo si spostano quindi dalla semplice acquisizione della conoscenza alla capacità e velocità di apprendimento. E' infatti necessario che l'apprendimento sia quanto più possibile contestuale al cambiamento stesso.

Il modello di riferimento cui guardare è, quindi, quello della c.d. formazione continua, estesa cioè a tutto l'arco della vita lavorativa, che consenta alle imprese di disporre di risorse umane sempre aggiornate, agli occupati di migliorare la propria posizione e ai disoccupati di riqualificarsi per ripresentarsi sul mercato.

La formazione dovrà essere ripartita tra aula e situazione lavorativa: oltre alla formazione teorica è infatti indispensabile un periodo di apprendistato, svolto affiancando personale esperto.

I percorsi formativi dovranno riguardare le seguenti aree professionali:

1) Operai specializzati in:

SEZIONE 2

- lavorazione della vetroresina;
- verniciatura;
- elettronica di bordo;
- lavorazioni meccaniche: saldatura, carpenteria, allestimenti meccanici;
- tappezzeria;
- lavorazioni in legno (allestimenti, carpenteria)

2) Figure di coordinamento quali:

- capo barca;
- coordinatori di commessa;
- operatori nel settore del turismo nautico

3) Figure manageriali nelle seguenti aree:

- approvvigionamenti;
- relazioni commerciali;
- marketing.

I percorsi formativi saranno attuati seguendo le fasi che tipicamente si succedono nella vita professionale degli occupati:

- a) qualificazione, volta ad assicurare le competenze di ingresso necessarie ad una successiva specializzazione;
- b) specializzazione in un determinato comparto o processo produttivo;
- c) aggiornamento professionale, riguardante, soprattutto, l'esigenza di seguire l'evoluzione delle normative e di adeguare le competenze alle continue innovazioni di processo e di prodotto;
- d) riqualificazione, relativa alla formazione di lavoratori che hanno operato in settori entrati in crisi e che quindi hanno necessità di essere reinseriti in nuovi settori produttivi. Emblematico a questo proposito risulta essere il caso dei lavoratori della Cartiera di Arbatax, in attesa di un reinserimento lavorativo da oltre 10 anni.

SEZIONE 2

6.3 SUAP e impegni amministrazioni pubbliche

Lo Sportello Unico per le Attività Produttive (SUAP) rappresenta oramai un prezioso strumento di organizzazione e di coordinamento all'interno di un territorio.

La Sardegna sta in parte recuperando il tempo perduto ma da questo punto di vista molto rimane da fare.

Lo Sportello Unico costituisce un vero e proprio strumento innovativo mediante il quale l'ente pubblico assicura l'unicità di conduzione e semplificazione di tutte le procedure inerenti gli impianti produttivi di beni e servizi.

Le principali funzioni che verranno svolte dallo sportello unico di prossimo insediamento nell'area in esame saranno di natura:

- promozionale, per la diffusione e la migliore conoscenza delle opportunità e le potenzialità esistenti per lo sviluppo economico del territorio;
- informativo, per l'assistenza e l'orientamento alle imprese;
- amministrativa, per la gestione del procedimento unico. Rivolgendosi allo Sportello Unico l'impresa potrà ottenere, dietro presentazione di un'unica domanda, tutte le autorizzazioni competenti per settore. E' infatti compito dello Sportello avviare il processo di rilascio delle autorizzazioni, di raccoglierle in un unico atto e di adottare il provvedimento finale.

Lo Sportello Unico è competente in materia di procedure di autorizzazione per impianti produttivi di beni e servizi concernenti:

- la localizzazione;
- la realizzazione;
- la ristrutturazione;
- l'ampliamento;
- la cessazione;
- la riattivazione;
- la riconversione;
- l'esecuzione di opere interne;
- la rilocalizzazione.

SEZIONE 2

Lo Sportello Unico, ponendosi come un unico interlocutore tra le imprese e i numerosi soggetti dell'amministrazione pubblica coinvolti nella domanda di procedimento, garantisce tempi certi nelle risposte diventando così uno strumento di semplificazione amministrativa.

I soggetti pubblici si impegneranno, per quanto di loro competenza, a porre in essere tutti gli atti necessari alla realizzazione degli interventi, pubblici e privati, inseriti nel pacchetto localizzativo.

In particolare ai fini dell'accelerazione delle procedure amministrative, con riferimento alla normativa vigente, i rappresentanti dei soggetti pubblici si impegneranno:

- a porre in essere gli atti amministrativi necessari di loro competenza nei tempi minimi previsti dagli strumenti di legge vigenti: assicurando, laddove possibile, priorità agli interventi riconducibili al pacchetto localizzativi;
- a determinare termini procedimentali per gli adempimenti concordati e a definire casi di applicazione, laddove consentito dalle norme vigenti, del silenzio-assenso;
- ad adottare le specifiche varianti agli strumenti urbanistici ai fini del rilascio delle concessioni edilizie, conformemente con quanto previsto dalle leggi vigenti nel territorio regionale in materia urbanistica, relativamente alle iniziative inserite nel pacchetto localizzativo;
- a rispettare i termini di legge previsti per l'espletamento degli impegni di cui ai punti precedenti ed a determinare eventuali termini temporali inferiori laddove consentito.

SEZIONE 2

6.4 Servizi di Consulenza

Il “Pacchetto Localizzativo” include la fornitura di un insieme di servizi consulenziali volti:

- ad evidenziare le opportunità offerte dalla normativa, nazionale e regionale, in materia di aiuti alle imprese;
- alla individuazione di servizi finanziari, formativi e per la ricerca, calibrati sui fabbisogni aziendali;
- allo sviluppo di azioni di marketing territoriale da attuarsi mediante i più diffusi strumenti di promozione e comunicazione (newsletters, focus groups, fiere, workshop, web marketing);
- alla realizzazione di momenti di animazione e coinvolgimento del territorio relativamente al piano di riqualificazione delle aree ex Cartiera;
- a fornire un supporto operativo alle imprese nella fase di insediamento, nella ricerca di integrazioni produttive e partner locali;
- a fornire alle imprese i c.d. servizi “after care” al fine di consolidare la presenza dell’investitore sul territorio, attraverso l’informazione continua sulle fonti di finanziamento, la valutazione dei piani di ampliamento, il supporto alla ricerca di partner e di fornitori qualificati;
- a realizzare momenti di confronto tra le imprese, le Università sarde e il mondo della ricerca, al fine di avviare operazioni volte al trasferimento tecnologico, alla innovazione di prodotto e di processo ed al conseguimento di elevati standard in materia ambientale;
- a fornire informazioni in merito ai programmi comunitari per le imprese, ossia ai programmi finanziati direttamente dalla Commissione, fatto che li differenzia dai classici fondi strutturali. Tali programmi riguardano in particolare la cooperazione tra imprese europee e quelle dell’America Latina (programma AL-Invest), dell’Asia (programma Asia-Invest) e i paesi del mediterraneo (programma Meda);
- alla partecipazione coordinata delle imprese del nascente distretto a fiere, mostre, esposizioni;
- alla creazione di un portale informativo inerente le offerte del “Pacchetto Localizzativo”.

SEZIONE 2

6.5 Finanziamenti agevolati

Le varie norme inerenti le agevolazioni alle imprese, nazionali e regionali (L.R. 15/94, Legge 51 Artigianato, Legge 488/92, Programmazione Negoziata), possono prevedere l'individuazione di particolari aree o settori meritevoli di attenzione.

Con la Regione Sardegna un piano volto ad individuare nel comparto della nautica/carpenteria e nell'area di Tortolì-Arbatax le priorità, settoriali e territoriali, che la regione può inserire negli specifici bandi volti al finanziamento delle imprese.

Del resto tanto nell'ultimo bando della legge 15/94 quanto in quello della 488/92 era espressamente prevista una premialità per gli investimenti inerenti il comparto della nautica, segno che a livello regionale le potenzialità del settore sono ben conosciute.

Anche il recente bando della Progettazione Integrata, scaduto il 19 giugno scorso, prevedeva per il comparto della nautica un ruolo di assoluto rilievo.

E' infatti previsto il finanziamento di un progetto integrato di sviluppo regionale inerente il comparto della Cantieristica e della Nautica avente l'obiettivo di *“proporre la Sardegna come area di eccellenza per la cantieristica leggera e da diporto e per i servizi connessi alla nautica e al turismo nautico, valorizzando le risorse esistenti (sistema delle marine, PMI manifatturiere, di servizi e artigiane) all'interno di un sistema complesso che crei valore aggiunto alle risorse naturali e infrastrutturali già presenti sul territorio e, al tempo stesso, attragga altre imprese, nazionali e non, verso le strutture locali. La finalità è quella di affermare la nostra isola all'interno del quadro italiano, caratterizzato da valori competitivi già vincenti sul piano internazionale (tradizione, innovatività, design, raffinatezza, continuità produttiva, eccellenza come nautica sportiva) e sui mercati internazionali con particolare interesse per i paesi che si affacciano sul Mediterraneo, in riferimento tanto alle imbarcazioni di nuova costruzione che ai servizi di manutenzione e recupero”*.

Quanto all'area di Tortolì-Arbatax e dell'Ogliastra, ritenuta ambito prioritario, a questo obiettivo generale si aggiunge, nelle linee guida predisposte dalla regione, l'obiettivo specifico di *“riqualificare parte delle infrastrutture e delle maestranze della zona industriale attraverso la diversificazione verso prodotti e servizi per la nautica”*.

ANALISI SWOT

E IDENTIFICAZIONE DEI FATTORI DI COMPETITIVITÀ

7.1 Analisi Swot

L'analisi swot è una tecnica sviluppata da oltre 50 anni come supporto alla definizione di strategie aziendali in contesti caratterizzati da incertezza e forte competitività. A partire dagli anni 80 è stata utilizzata come supporto per le scelte di intervento pubblico per analizzare scenari alternativi di sviluppo. Oggi l'uso di questa tecnica è stato esteso alle diagnosi territoriali ed alla valutazione di programmi regionali, tanto che i regolamenti comunitari ne richiedono l'utilizzo per la valutazione ex ante di piani e programmi.

Attraverso tale tipo di analisi è possibile evidenziare i punti di forza (strengths) e di debolezza (weakness) al fine di far emergere le opportunità (opportunities) e le minacce (threats) che derivano dal contesto esterno cui sono esposte specifiche realtà settoriali.

L'analisi swot consente inoltre di distinguere fattori esogeni ed endogeni. Infatti punti di forza e debolezza sono da considerarsi fattori endogeni mentre rischi e opportunità fattori esogeni.

I fattori endogeni sono tutte quelle variabili che fanno parte integrante del sistema sulle quali è possibile intervenire, i fattori esogeni invece sono quelle variabili esterne al sistema che possono però condizionarlo, su di esse non è possibile intervenire direttamente ma è necessario tenerle sotto controllo in modo da sfruttare gli eventi positivi e prevenire quelli negativi.

Lo scopo dell'analisi è dunque quello di fornire le opportunità di sviluppo dell'area territoriale, attraverso la valorizzazione degli elementi di forza e da un contenimento delle debolezze. Sintetizzando possiamo affermare che l'analisi swot consente di identificare le principali linee guida strategiche in relazione ad un obiettivo globale di sviluppo economico e/o settoriale.

SEZIONE 2

In questo lavoro, all'analisi territoriale è stata affiancata l'analisi del comparto della cantieristica nautica e della carpenteria, per verificare quanto i comparti citati si prestino a divenire un elemento caratterizzante l'area dell'Ogliastra.

Il risultato finale di questo lavoro è la matrice sotto riportata, organizzata in quattro sezioni, contenente gli elementi relativi all'intervento proposto e al territorio oggetto di analisi.

PUNTI DI FORZA

- Elevata attrattività turistica del territorio costiero;
- Disponibilità grandi aree lungo costa;
- Presenza di Intermare Sarda SpA e del suo indotto;
- Presenza di un discreto numero di imprese del comparto nautico insediate o in fase di insediamento.

PUNTI DI DEBOLEZZA

- Turismo prevalentemente legato alla componente balneare: ciò implica stagionalità occupazionale e strutture ricettive in funzione della stagionalità poco adatte ad un turismo in tutte le stagioni ed al turismo nautico in particolare;
- Conflittualità in relazione ai possibili utilizzi del porto (passeggeri, merci, pesca, turismo, varo piattaforme);
- Insufficiente sviluppo di servizi collegati al turismo nautico e carenza di approdi rispetto alla domanda;
- Scarsa valorizzazione del sistema dei beni culturali e ambientali costieri e insufficiente promozione del turismo culturale/ambientale;
- Carenza di programmi organici capaci di coniugare sviluppo economico e salvaguardia/valorizzazione ambientale.

SEZIONE 2

OPPORTUNITÀ

- Elevato indotto a monte e a valle del processo produttivo del comparto della nautica e della carpenteria pesante;
- Mercato in espansione nel medio lungo termine;
- Alta potenzialità di sviluppo in rapporto all'erogazione di servizi complementari al turismo nautico;
- Integrazione programmi per l'ambiente e cultura;
- Valorizzazione del legame tra le risorse ambientali della costa e l'identità culturale dell'entroterra;
- Grande potenziale attrattivo del turismo ambientalistico e culturale;
- La recente normativa in campo nautico determinerà nuove opportunità di sviluppo.

RISCHI

- Mercato internazionale incerto e competitivo del settore della nautica e carenza di una politica di sviluppo di medio lungo periodo;
- Attrattività di altri territori concorrenti (es. Gallura) nei confronti delle imprese del comparto;
- Conflittualità dei vari soggetti pubblici e privati potenzialmente interessati;
- Necessità di reperire cospicue risorse finanziarie in una fase delicata per la Sardegna a seguito dell'uscita dall'Obiettivo 1;

SEZIONE 2

7.2 Fattori di competitività

Dagli elementi finora esposti emerge chiaramente come l'area in esame presenti una serie di caratteristiche e di elementi che portano ad individuare nella nautica e nella carpenteria i due possibili comparti sui quali avviare un percorso di sviluppo.

Fondamentalmente gli elementi che hanno determinato tale scelta possono essere così riassunti:

- 1) Disponibilità di estese aree industriali lungo costa e prospicienti un porto attrezzato;
- 2) Presenza di un discreto numero di aziende afferenti i due comparti citati insediate o in corso di insediamento;
- 3) Elevato indotto del comparto della nautica a monte e a valle del processo produttivo;
- 4) Sostenibilità ambientale degli interventi;
- 5) Potenzialità di sviluppo derivanti dalla nuova normativa sulla nautica;
- 6) Vocazione turistica della Sardegna.

SEZIONE 2

7.2.1 Disponibilità di estese aree lungo la costa

Il settore della nautica, tanto per la produzione, quanto per le attività connesse quali le manutenzioni, il rimessaggio o ancora l'indotto legato al turismo, necessita di alcuni elementi che potrebbero apparire ovvi ma che non sempre è possibile riscontrare. Un polo produttivo e di servizi per la nautica necessita di almeno due elementi:

- presenza di un porto attrezzato per varo/alaggio delle imbarcazioni oltre che per tutte le attività connesse al diportismo;
- disponibilità di estese aree a ridosso di un porto avente i requisiti di cui sopra.

In tutti i poli produttivi italiani si riscontrano sotto questi aspetti rilevanti carenze. Le aree costiere italiane, per questioni normative, urbanistiche e ambientali o semplicemente perché fortemente urbanizzate, non si prestano all'insediamento e allo sviluppo di grandi cantieri nautici.

Di seguito abbiamo voluto riportare testualmente parti di alcune ricerche, condotte nei principali poli produttivi italiani, che hanno trattato tali aspetti: il problema è talmente chiaro ed evidente nella sua gravità che risulta superfluo ogni ulteriore commento.

Riteniamo invece importante sottolineare che una immensa area industriale da riconvertire, quale quella della Cartiera di Arbatax, contigua a un porto commerciale e turistico, già urbanizzata e dotata di capannoni facilmente ristrutturabili, costituisce un unicum a livello nazionale.

COMITATO DI SISTEMA LOCALE MANIFATTURIERO DELLA NAUTICA – VIAREGGIO

“Le aziende viareggine hanno dovuto affrontare anche limiti legati al territorio, in merito alle sue dotazioni infrastrutturali: la crescita della domanda di imbarcazioni di elevata dimensione (superyachts), la carenza di spazi ed i fondali bassi hanno da un lato contribuito alla crescita di qualità imprenditoriali quali la creatività e l'innovazione (ad es., realizzando chiglie sollevabili) dall'altro hanno portato a spostare l'attività in zone costiere limitrofe più adatte (Livorno e Massa), da cui consegue la necessità di allargare l'ambito territoriale.”

“Congestione degli spazi. Più volte gli operatori locali si sono lamentati dell'ormai scarsa presenza di posti barca, l'impossibilità di collocare nuovi cantieri in prossimità del mare, le difficoltà di movimentazione delle navi all'interno del porto che ha un

SEZIONE 2

fondale molto basso; inoltre è scontato che la mancanza di spazi costituisca un importante limite alla creazione di nuove imprese”.

RICERCA DEL CENTRO PER L'INNOVAZIONE DI PISA RELATIVO ALL'AREA DI VIAREGGIO

“In particolare vanno evidenziate a livello territoriale: la difficoltà a raggiungere la zona delle darsene dalla grande viabilità; la mancanza di parcheggi; la scarsità delle banchine di lavoro; la mancanza di piazzali di fronte alle banchine; la scarsità di aree per lo sviluppo dei cantieri, in considerazione della richiesta di costruire le barche al coperto; la carenza di posti barca; la necessità di adeguare i servizi in banchina; la necessità di migliorare l'arredo urbano”.

ANALISI E PROPOSTE DELLA CNA PER LA NAUTICA DELLA PROVINCIA, RELAZIONE DI MORENO BORDONI, RESPONSABILE CNA NAUTICA DI PESARO E URBINO.

“Si tratta di una serie di problemi che rappresentano per le imprese del settore nautico un pesante fardello allo sviluppo. Pensiamo ad esempio alla mancanza di arre per gli insediamenti dei cantieri. Oggi le aree portuali esistenti non consentono lo sviluppo di una cantieristica moderna. Si tratta di spazi insufficienti e spesso inadeguati che a malapena riescono a soddisfare il fabbisogno della nautica diportistica anche al solo livello di manutenzione. L'unica possibilità per le imprese della nautica è quindi quella, come accaduto in questi anni a Pesaro e Fano a favore soprattutto della Valcesano, di trasferire le proprie attività nelle aree industriali dell'interno”.

**FACOLTÀ DI ECONOMIA UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI ROMA - LA SAPIENZA –
VERSO LA COSTRUZIONE DI UN DISTRETTO INDUSTRIALE: LA VALORIZZAZIONE DEL SISTEMA NAUTICO DI FIUMICINO.**

“L'attività nautica richiede ampi spazi per la produzione e la fornitura di servizi. Tali aree debbono necessariamente essere localizzate nei pressi di uno specchio d'acqua per consentire l'alaggio e il varo delle imbarcazioni, talvolta di grande dimensione.

Attualmente le imprese di produzione, anche di importanti dimensioni tecnico-economiche, soffrono di questa inagibilità infrastrutturale che ne limita lo sviluppo e talvolta perseguono percorsi di delocalizzazione produttiva. Sulla base delle indagini dirette svolte presso gli operatori, il fatturato annuo complessivo stimato per le aziende di produzione dovrebbe oscillare fra i 40 e i 70 milioni di Euro. Il riordino produttivo e infrastrutturale del sistema nautico di Fiumicino permetterebbe non solo un importante

SEZIONE 2

aumento del fatturato ma soprattutto una decisiva riduzione di costi di produzione attualmente imputabili ai vincoli infrastrutturali e a rilevanti costi di uso del mercato”.

LA CANTIERISTICA MINORE NELLA PROVINCIA DI VENEZIA A CURA DI COSES, CONSORZIO PER LA RICERCA E LA FORMAZIONE.

“Le aree in cui si svolge l’attività:

- i cantieri con sede in affitto o in concessione da parte del Comune o del Magistrato delle Acque necessitano in molti casi del rinnovo del loro contratto che, fino a quando non verrà definito, preclude ogni forma di investimento in strutture;
- per le attività in Venezia Centro Storico e isole le difficoltà per la concessione ad ampliare la sede del cantiere costituiscono un vincolo operativo. Emerge, quindi, in alcuni casi, la richiesta che venga permesso di trasferire l’attività in gronda lagunare dove poter riorganizzare razionalmente l’attività, senza allontanarsi troppo da quello che è il loro mercato;
- i cantieri che hanno sede in terraferma, ma lontano dall’acqua, vorrebbero potersi trasferire in zone con accesso diretto all’acqua”.

SEZIONE 2

7.2.2 Presenza di un nucleo di aziende insediate nell'area industriale

La scelta di riqualificare le aree ex Cartiera di Arbatax per creare un polo industriale della nautica e della carpenteria pesante è, almeno in parte, conseguenza del fatto che nell'area si sono già insediate diverse aziende afferenti i comparti citati.

In particolare nel comparto della carpenteria pesante è presente, dal lontano 1973, la Intermare Sarda SpA, controllata dal Gruppo Saipem.

Si tratta di un'azienda che, pur con l'andamento ciclico proprio dell'economia e del comparto di appartenenza, ha rappresentato, insieme alla cartiera, la principale attività industriale dell'Ogliastra, anche in considerazione dell'indotto generato in loco e derivante dal sub appalto di alcune lavorazioni e dall'attività di manutenzione degli impianti.

Nel comparto della nautica, ad alcune imprese esistenti, si affiancheranno a breve altre sei realtà produttive, alcune delle quali di rilevante dimensione.

La presenza di un primo nucleo di aziende operanti nei due comparti, insediatesi autonomamente e senza alcun intervento pubblico particolare, rafforza la convinzione che l'area presenti una vocazione per i due comparti citati e che quindi sia necessario porre in essere azioni pubbliche che incentivino la permanenza e lo sviluppo delle realtà produttive esistenti e, al contempo, creino le condizioni per l'insediamento di nuove aziende al fine di creare una realtà distrettuale strutturata e competitiva.

SEZIONE 2

7.2.3 Effetto moltiplicatore del reddito e dell'occupazione

Le periodiche ricerche del CENSIS, dell'UCINA e dell'ISTAT evidenziano, per il settore della nautica da diporto, un trend pluriennale di risultati positivi, derivanti da una maggiore domanda interna cui si aggiunge un ulteriore miglioramento delle esportazioni che caratterizzano il comparto.

Nel 2004 il contributo al PIL nazionale della nautica da diporto, al netto dell'indotto del turismo nautico, è stato di 2.443 milioni di euro. Se invece aggiungiamo i 4.600 milioni generati dal turismo nautico arriviamo alla cifra di 7.044 milioni di euro.

In questa sede riteniamo importante soffermarci sulle c.d. misure di impatto: queste verranno valutate come indice della capacità di generare ricchezza e occupazione.

La tabella evidenzia come, includendo il turismo, la nautica da diporto è il comparto con la più alta capacità di attivazione a valle tra tutti i settori dell'industria marittima e conseguentemente con la maggiore capacità di generare ricchezza. Il comparto ha infatti un moltiplicatore del reddito pari a 4,546: in altri termini per 1.000 euro investiti nel settore si mette in moto una produzione di 4.546 euro.

Interessanti anche la misurazione dell'impatto occupazionale. L'occupazione a valle senza l'indotto turistico è di sole 4.019 ULA mentre se si considera l'indotto turistico le unità di lavoro a valle sono ben 72.744. L'impatto a valle senza indotto turistico è pari a 0,343 e con l'indotto esso raggiunge un valore di 6,207. Tali differenze si ripercuotono naturalmente anche sul moltiplicatore dell'occupazione, pari a 7,900, il più alto nel settore marittimo ed uno dei più alti in assoluto.

Ne consegue che la nautica si presenta come il comparto più dinamico in termini di creazione di nuova forza lavoro: per 100 unità di lavoro addizionali si attivano complessivamente a monte e a valle 790 ULA.

SEZIONE 2

NAUTICA DA DIPORTO – RISORSE E OCCUPAZIONE – VALORI IN MILIONI DI EURO CORRENTI

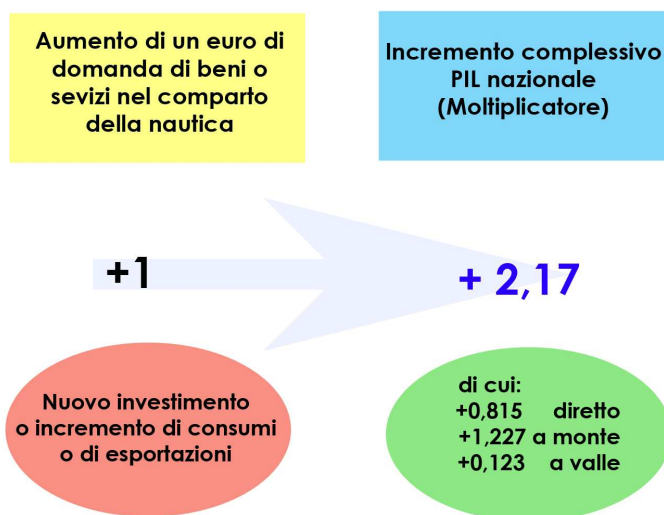
NAUTICA DA DIPORTO		2001		2004	
		SENZA INDOTTO TURISTICO	CON INDOTTO TURISTICO	SENZA INDOTTO TURISTICO	CON INDOTTO TURISTICO
CONTO ECONOMICO DELLE RISORSE					
A=B+C	Produzione ai prezzi di base	1.814	1.814	2.190	2.190
B	Valore aggiunto ai prezzi di base	724	724	874	874
C	Costi intermedi	1.090	1.090	1.315	1.315
D	Importazioni CIF	347	347	553	553
E	Costi di distribuzione	213	4.316	270	4.870
	Indotto turistico		4.103		4.600
F	Altro	-12	-12	-16	-16
G=A+D+E+F	Risorse ai prezzi di mercato	2.362	6.465	2.997	7.597
	Contributo al PIL	2.015	6.118	2.444	7.044
RAPPORTI CARATTERISTICI					
H= C/B	Costi intermedi/valore aggiunto ai p.b.	1,504	1,504	1,504	1,504
I=B/A	Valore aggiunto p.b./produzione p.b.	0,399	0,399	0,399	0,399
J=C/A	Coef. tecnico (costi intermedi/prod. p.b.	0,601	0,601	0,601	0,601
K=D/G	Coefficiente di importazione	0,147	0,054	0,185	0,073
MISURE DI IMPATTO					
L=1-K	Impatto diretto sulla produzione	0,853	0,946	0,815	0,927
M=L/(1-J)	Impatto totale sulla produzione	2,136	2,370	2,042	2,322
N=E/A	Impatto a valle	0,117	2,379	0,123	2,224
O=M+N	Moltiplicatore (impatto a monte e a valle)	2,254	4,749	2,165	4,546
UNITÀ DI LAVORO					
a	Ula dirette	11.230	11.230	11.719	11.719
b	Ula a monte	7.111	7.111	8.114	8.114
c	Ula a valle	3.175	64.475	4.019	72.744
d=a+b+c	Totale unita di lavoro	21.517	82.817	23.853	92.578
MISURE DI IMPATTO					
e=b/a	Impatto a monte	0,633	0,633	0,692	0,692
f=c/a	Impatto a valle	0,283	5,741	0,343	6,207
g=1+e+f	Moltiplicatore (a monte e a valle)	1,916	7,374	2,035	7,900

Fonte: ns. elaborazione su dati Censis

SEZIONE 2

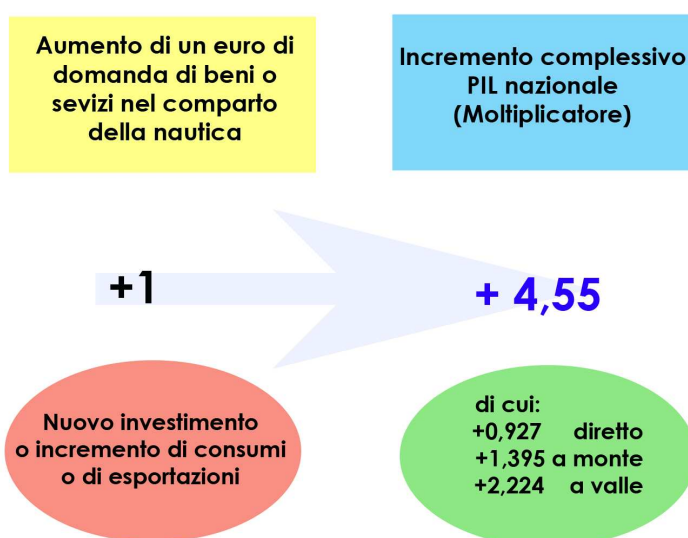
MULTIPLICATORE DEL REDDITO DELLE ATTIVITÀ INERENTI LA NAUTICA DA DIPORTO

(Elaborazione Censis su dati ISTAT – Senza indotto turistico)



MULTIPLICATORE DEL REDDITO DELLE ATTIVITÀ INERENTI LA NAUTICA DA DIPORTO

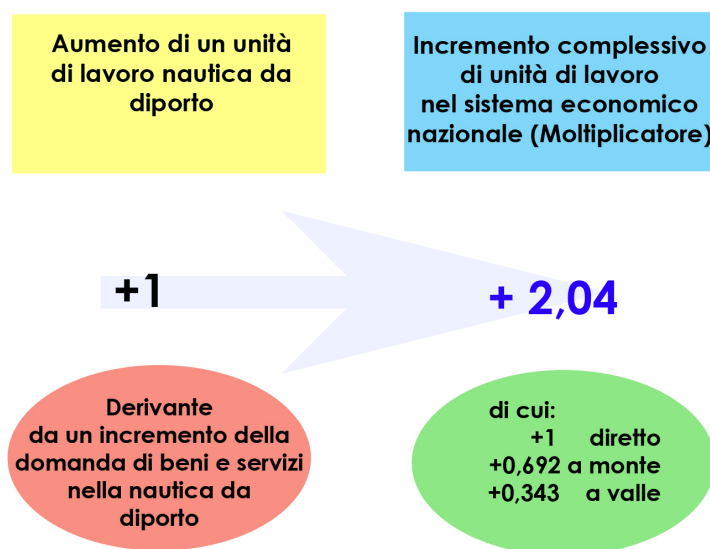
(Elaborazione Censis su dati ISTAT – Con indotto turistico)



SEZIONE 2

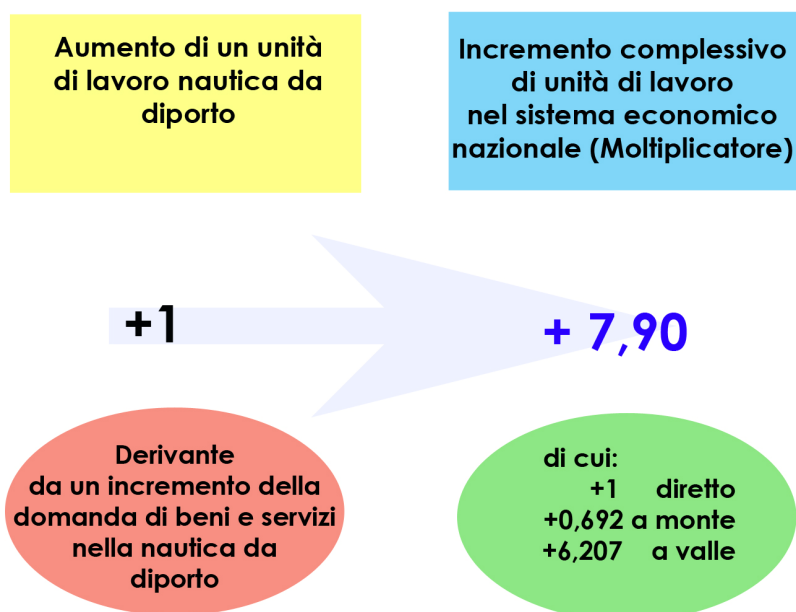
MULTIPLICATORE DELL'OCCUPAZIONE DELLE ATTIVITÀ INERENTI LA NAUTICA DA DIPORTO

(Elaborazione Censis su dati ISTAT – Senza indotto turistico)



MULTIPLICATORE DELL'OCCUPAZIONE DELLE ATTIVITÀ INERENTI LA NAUTICA DA DIPORTO

(Elaborazione Censis su dati ISTAT – Con indotto turistico)



SEZIONE 2

7.2.4 Sostenibilità ambientale

In tutti i paesi industrializzati e fortemente urbanizzati la necessità di reperire nuove aree per insediamenti urbani e industriali sta compromettendo le poche aree naturali ed agricole finora sopravvissute.

La crescente e doverosa attenzione che le tematiche di natura ambientale rivestono nelle scelte di sviluppo impongono la ricerca di soluzioni capaci di contemperare lo sviluppo economico con la tutela dell'ambiente o, nel peggiore dei casi, di determinare nell'ambiente il minor danno possibile.

Non a caso uno dei grandi temi dell'attuale pianificazione territoriale è quello del recupero dei siti industriali dimessi.

Tali siti hanno, principalmente, due destinazioni d'uso:

- se sono inclusi in aree urbane vengono destinati ad aree residenziali e di servizio a basso impatto;
- se sono ubicati in aree industriali vengono riconvertiti per finalità produttive, sovente trasformandoli da siti di un'unica grande impresa a stabilimenti per piccole e medie imprese.

L'intervento qui proposto rientra in questa seconda opzione.

Il riutilizzo dell'area ex Cartiera consentirà di realizzare un'operazione ad impatto ambientale nullo poiché:

- non si urbanizzeranno a fini produttivi nuove aree vergini ma si garantirà una nuova funzione produttiva ad un complesso industriale inutilizzato;
- l'area, attualmente inquinata da composti chimici derivanti dal trattamento della carta e dalla presenza di cemento amianto in alcune strutture, verrà bonificata e messa a norma;
- si permetterà alle imprese ubicate al di fuori dell'area industriale e al limite delle severe norme ambientali di mettersi in regola operando in un'area destinata a fini produttivi.

SEZIONE 2

7.2.5 Nuova normativa sulla nautica

Negli ultimi anni si sono susseguiti gli interventi legislativi volti a “liberare” il diportismo da una normativa troppo spesso restrittiva. Da questo punto di vista la Legge 8 luglio 2003 n. 172 ha rappresentato un elemento essenziale per lo sviluppo del turismo nautico in Italia, nonché il definitivo riconoscimento della nautica come settore produttivo fondamentale e strategico nel sistema economico italiano.

La nuova legge, allineando il nostro paese alla normativa comunitaria, ha previsto una semplificazione delle procedure amministrative, un alleggerimento del carico fiscale, una nuova disciplina del noleggio per le imbarcazioni da diporto e buon ultimo, con l'art. 6 ha previsto l'adozione del Codice Unico della Nautica da diporto, sottraendo la materia della nautica alla disciplina prevista dal Codice della Navigazione. In tale articolo viene conferita al Governo la delega per la redazione di un decreto legislativo avente valenza di un vero e proprio Codice della Nautica da Diporto.

Tale codice è entrato in vigore a seguito dell'emanazione del Decreto Legislativo 18 luglio 2005 n. 171, atto che ha reso il 2005 un anno particolarmente importante per il settore. Il Codice recepisce lo spirito della legge sul diporto del n. 172/2003 e pone il nostro paese all'avanguardia rispetto alla disciplina vigente nei principali paesi europei. La nuova legislazione prende atto di una realtà caratterizzata da un sempre maggiore utilizzo del mare da parte degli italiani anche grazie a nuove tecnologie e strumenti che consentono di affrontare la navigazione in sicurezza.

Oggi gli utenti del mare sono sempre più le normali famiglie. Questo è certamente il risultato del recente sforzo di semplificazione legislativa, ma anche di passati interventi, quali ad esempio, l'emanazione del Dpr 509/1997, che ha semplificato le procedure per la costruzione dei porti turistici e grazie al quale si è assistito ad una forte crescita degli investimenti in tale direzione. Tutto ciò anche per fronteggiare la competizione con gli altri Paesi del Mediterraneo, in particolare Francia, Spagna e Croazia, che vedono nel diporto nautico un interessante area per lo sviluppo economico e turistico delle proprie coste.

Il nuovo Codice della nautica da diporto unifica tutte le norme che si occupano della materia e rappresenta una prima semplificazione anche in un'ottica di promozione e di sviluppo del turismo nautico.

SEZIONE 2

Oltre alla semplificazione delle procedure amministrative per l'immatricolazione delle imbarcazioni, il nuovo codice prevede:

- un inquadramento più preciso per le unità acquistate con il sistema del leasing finanziario;
- un nuovo regime amministrativo per le imbarcazioni usate per il noleggio e la locazione;
- l'introduzione della nuova figura del mediatore per le unità da diporto;
- l'obbligo di avere a bordo la dichiarazione di potenza del motore;
- l'obbligo della patente nautica per condurre gli acquascooter.

7.2.6 Vocazione della Sardegna per il comparto nautico

La vocazione della nostra regione per il comparto della nautica inteso nella sua accezione più ampia di attività non solo di produzione ma anche di servizi, trova la sua ratio in una serie di elementi di varia natura:

- fattori geografici – la Sardegna situata al centro del mediterraneo occidentale, ha una posizione baricentrica che ne fa una tappa pressoché obbligata nelle rotte tra i paesi mediterranei europei e tra questi e il Nord Africa;
- la Sardegna con i suoi 1.800 km di coste rappresenta poco meno di un quarto del totale sviluppo costiero italiano;
- il mercato turistico sardo, e in particolare quello del Nord Sardegna, si rivolge ad un target medio nel quale è particolarmente diffuso l'utilizzo della barca;
- nella nostra regione, nonostante una serie di carenze nei servizi, esistono ben 20.639 posti barca, distribuiti tra porti turistici, approdi turistici e punti di ormeggio che ci collocano al secondo posto assoluto in Italia dopo la regione Liguria;
- la Sardegna, in particolare nell'area del Nord Est, da diversi decenni è a pieno titolo inserita, insieme alla vicina Corsica e all'Arcipelago Toscano, in uno dei più frequentati circuiti di vacanze nautiche del mediterraneo.

SEZIONE 2

STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE ATTIVABILI

8.1 Premessa

Un Distretto Industriale costituisce, prima ancora che un concetto giuridico, un fatto economico. Il riconoscimento formale avviene, infatti, in seguito alla verifica della rispondenza del sistema produttivo a dei parametri prefissati in normativa.

Nel caso in esame il riconoscimento del Distretto Industriale o del Sistema Produttivo Locale della nautica e della carpenteria pesante nell'area di Tortolì-Arbatax rappresenta un obiettivo di medio periodo.

Obiettivi di breve periodo e da considerarsi intermedi sono rappresentati:

- dalla realizzazione delle infrastrutture e dall'attuazione del pacchetto localizzativo precedentemente descritto;
- dall'insediamento di nuove imprese e dallo sviluppo delle imprese esistenti dei due comparti individuati.

Una volta realizzati questi obiettivi e ottenuto, da parte della Regione Sardegna, il formale riconoscimento del distretto sarà possibile attingere a bandi e risorse specifiche senza dover entrare in competizione con altri territori.

Il problema che ora si pone è quello di individuare lo strumento di programmazione che con maggiore celerità consenta il raggiungimento degli obiettivi citati.

La costituzione di un distretto produttivo specializzato nella nautica e nella carpenteria pesante, considerato che rappresenta la sommatoria di organici interventi infrastrutturali e industriali, pubblici e privati e con il coinvolgimento di diversi livelli di governo, potrebbe essere affrontato con uno strumento di programmazione negoziata, nazionale o regionale, o con un intervento finanziario ad hoc che potrebbe consentire l'individuazione di una nuova tipologia di intervento atta ad intervenire in caso di riutilizzo di aree industriali dismesse.

Di seguito si effettueranno varie ipotesi, riferite a diversi strumenti di programmazione, evidenziando per ciascuno di essi vantaggi e limiti.

SEZIONE 2

STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE REGIONALE

Progettazione Integrata

INTERVENTO AD HOC

STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE NAZIONALI:

Patto Territoriale

Intesa Istituzionale di Programma e Accordo di Programma Quadro

Contratto d'Area

Contratto di Programma

Contratto di Localizzazione

SEZIONE 2

8.2 Progettazione Integrata

Nel recente bando emanato dalla Regione Sardegna, i Progetti Integrati sono stati definiti “uno strumento operativo di attuazione della strategia regionale, delle linee di intervento (territoriali, settoriali e di filiera) e dei metodi (concertazione, partecipazione, collaborazione pubblico-privato) individuati. Per la realizzazione dei Progetti Integrati occorre soddisfare una duplice esigenza:

- assicurare un adeguato riconoscimento ai Progetti Integrati che rispondano a un principio di integrazione e di concentrazione, sia funzionale che territoriale e siano, quindi, basati su di un’idea guida di sviluppo esplicitata e condivisa;
- assicurare che la maggiore complessità di realizzazione dei Progetti Integrati sia compensata da modalità di attuazione e gestione unitarie, organiche e integrate, in grado di consentire l’effettivo conseguimento degli obiettivi nei tempi prefissati.”

Alcuni degli interventi infrastrutturali qui proposti sono stati presentati nella Progettazione Integrata, settore Industria, Artigianato e Servizi, comparto della Cantieristica e della Nautica.

In particolare è stato richiesto il finanziamento per:

- riqualificazione dell’area staker (area adibita all’accumulo delle scorte di legname che ivi veniva depositato a seguito dello scarico delle navi che arrivavano nel porto di Arbatax) per destinarla agli assemblaggi della Intermare Sarda SpA;
- miglioramento dell’operatività del Porto di Arbatax, a seguito della realizzazione di lavori di rinforzo banchina per linee di varo, sito di alaggio per imbarcazioni e realizzazione di linee di varo per travel.

Complessivamente tra enti pubblici e privati sono state presentate 12.000 manifestazioni di interesse; ciò determinerà, necessariamente, un allungamento della tempistica e l’impossibilità di finanziare la maggioranza dei progetti, stante la esiguità delle risorse a disposizione rispetto alle richieste.

Nell’ipotesi di positivo accoglimento della richiesta si potrebbe procedere per stralci funzionali.

SEZIONE 2

Permane peraltro irrisolto il problema dell'acquisto della Cartiera, non compreso nella manifestazione di interesse per la Progettazione Integrata e che risulta propedeutico a qualsiasi progetto di riutilizzo delle aree fronte porto.

PUNTI DI FORZA

Si tratta di un intervento inserito in uno strumento già avviato: la manifestazione di interesse relativa alla riqualificazione dell'area staker è stata ritenuta ammissibile e il Comune di Tortolì, in qualità di ente proponente, è attualmente in attesa della convocazione per i tavoli di progetto.

Nonostante il gran numero di richieste di finanziamento presentate la Progettazione Integrata dovrebbe garantire tempi celeri, per non incorrere nella revoca dei fondi comunitari.

CRITICITÀ

- Non è dato sapere se e quando la richiesta presentata verrà finanziata così come non è dato sapere se e quando verranno emanati nuovi bandi di Progettazione Integrata, considerato che ci stiamo avvicinando al nuovo periodo di programmazione 2007-2013 che comporterà per la Sardegna una consistente diminuzione delle risorse.
- Tra gli interventi richiesti non è compreso l'acquisto della Cartiera.

VALUTAZIONE

Lo strumento si presta alla creazione di filiere produttive, finanzia anche infrastrutture e la domanda presentata, considerata la sua rilevanza e la sua connessione con il comparto della nautica sul quale la Regione predisporrà un Progetto Integrato, potrebbe risultare tra quelle finanziate.

Nell'ipotesi poi di nuovi bandi di progettazione integrata si potrebbe presentare un piano dotato della necessaria organicità ed integrativo di quanto presentato nel primo bando.

SEZIONE 2

8.3 Percorso ad hoc

La riconversione produttiva delle aree ex Cartiera di Arbatax potrebbe rappresentare un “progetto pilota” di riutilizzo di aree produttive dismesse e contestuale creazione di un pacchetto localizzativo per l’insediamento di nuove imprese.

Il modello, da considerarsi alternativo a quella previsto con la programmazione negoziata, non prevede la partecipazione dal basso e la concertazione: agli attori locali, pubblici e privati, viene presentato un progetto organico che individua settori, percorsi, tempi e risorse. Tale progetto viene naturalmente condiviso e può essere oggetto di riflessioni e modifiche, salvaguardando però l’idea forza che lo caratterizza; nel caso in esame il puntare come scelta strategica sui comparti della nautica e della carpenteria pesante.

Tale proposta si scontra con prassi concertative oramai affermate, per cui il suo percorso potrebbe risultare difficile, ma alla lunga certamente più lineare. Nella concertazione esiste, infatti, la tendenza ad inserire nuovi settori o comunque ampliare la platea di possibili partecipanti o dei possibili interventi finanziabili; ciò è inevitabile nel momento in cui lo strumento di programmazione è la sintesi di un accordo tra interessi talora contrapposti.

Sempre nel caso in esame l’intera operazione (acquisto cartiera, ristrutturazione capannoni, infrastrutturazione lotti e loro vendita ai privati) andrebbe gestita da un emanazione dell’ente pubblico finanziatore, ad es. dalla Sfirs SpA o da Sviluppo Italia, che per snellezza operativa e capacità manageriali avrebbero più possibilità di conseguire la finalità oggetto del presente lavoro.

Questa modalità operativa risolve il problema delle infrastrutture ma non agisce sul lato degli incentivi alle imprese che, senza una procedura ad evidenza pubblica, non possono certamente essere riservati alle sole imprese dei due comparti individuati che volessero insediarsi in quella determinata area.

Il rimedio potrebbe essere rappresentato dalla riserva di fondi per territorio o alla premialità per settore che le varie leggi di agevolazione già prevedono.

Da ultimo si segnala che SFIRS SpA e Sviluppo Italia ben potrebbero anche attuare attività di marketing territoriale volta ad attirare imprese dagli altri distretti produttivi italiani.

SEZIONE 2**PUNTI DI FORZA**

- non necessita di concertazione con gli attori locali.
- presenta una indubbia snellezza operativa.

CRITICITÀ

- La gestione di tale piano in capo ad una sorta di general contractor rappresenta indubbiamente il sistema più rapido per realizzare la parte relativa all'acquisto e ristrutturazione della Cartiera ma non risolve il problema delle opere pubbliche inerenti il porto di Arbatax, che proprio per la loro natura non possono essere delegate ad un soggetto privato.
- Stesso discorso può essere fatto nei confronti dei privati interessati all'insediamento che non disporrebbero di alcuna facilitazione rispetto a qualsiasi altra impresa di altri comparti, salvo quanto già precedentemente precisato.

VALUTAZIONE

Qualora venisse individuata una procedura di contestuale finanziamento delle opere relative al porto di Arbatax, tale modalità di realizzazione del piano proposto apparirebbe interessante e percorribile.

SEZIONE 2

8.4 Patto Territoriale

Il Patto Territoriale, istituito con la legge 341/1995, è stato completamente modificato dalla legge 662/96 e dalla Delibera CIPE del 21 marzo 1997.

Il Patto Territoriale può essere definito come un accordo, promosso da enti locali, parti sociali o da altri soggetti pubblici o privati, relativo all'attuazione di un programma di interventi caratterizzato da specifici obiettivi di promozione dello sviluppo locale.

L'intento è quello di promuovere lo sviluppo socio economico di un territorio dal basso, attraverso forme di concertazione che mobilitino l'imprenditoria locale, le forze sociali e i rappresentanti del mondo del lavoro, nonché le amministrazioni locali e altri soggetti pubblici.

Ne consegue che per sua natura il Patto Territoriale può avere una maggiore efficacia in ambiti territoriali che abbiano analoghe caratteristiche socioeconomiche e analoghe vocazioni di sviluppo.

I settori finanziabili sono:

- industria;
- servizi;
- agroindustria;
- turismo;
- opere infrastrutturali.

Con delibera CIPE 11 novembre 1998 sono stati ammessi anche i settori dell'agricoltura, pesca, manutenzione e immagazzinaggio merci e produzione di energia elettrica da biomasse.

I soggetti promotori designano il Soggetto Responsabile, che si deve occupare del coordinamento e dell'attuazione del Patto; si può attribuire questo incarico ad uno dei soggetti pubblici del Patto o ad una società mista.

Il Patto Territoriale non può prevedere l'utilizzo di specifiche risorse destinate dal CIPE per un importo superiore a 51,65 milioni di euro (100 mld di lire); in aggiunta possono essere utilizzate altre risorse comunitarie, statali o regionali, per le quali sia accertata la disponibilità delle amministrazioni competenti.

Le infrastrutture, oltre ad essere funzionali alle finalità ed agli obiettivi del Patto, non devono eccedere il 30% delle risorse destinate dal CIPE all'insieme degli investimenti.

SEZIONE 2

PUNTI DI FORZA

- finanzia un complesso organico di interventi infrastrutturali e privati.
- i settori finanziabili rientrano tra quelli oggetto della presente proposta.

CRITICITÀ

- carenza di risorse finanziarie: ad oggi vengono finanziate unicamente rimodulazioni di risorse di patti territoriale già approvati.
- lunghezza delle procedure: l'attivazione dello strumento richiede un'ampia condivisione e concertazione a livello locale.

VALUTAZIONE

In assenza di nuovi finanziamenti statali non si ritiene opportuno attivare le procedure per porre in essere un Patto Territoriale.

SEZIONE 2

8.5 Intesa Istituzionale di Programma e APQ

L'Intesa Istituzionale di Programma è l'accordo tra amministrazione centrale e quella regionale o delle province autonome, con il quale tali soggetti si impegnano a collaborare sulla base di una ricognizione programmatica delle risorse finanziarie disponibili, dei soggetti interessati e delle procedure amministrative occorrenti, per la realizzazione di un piano pluriennale di interventi di interesse comune o funzionalmente collegati.

L'intesa costituisce, ai sensi della Delibera CIPE 21 marzo 1997, "l'ordinaria modalità del rapporto tra governo nazionale e Giunta di ciascuna Regione o Provincia autonoma per favorire lo sviluppo, in coerenza con la prospettiva di una progressiva trasformazione dello Stato in senso federalista".

L'Intesa mira ad abbracciare tutte le diverse articolazioni della programmazione dei pubblici investimenti sul territorio:

- progetti in corso;
- completamenti di opere;
- iniziative dotate di progettazione esecutiva;
- idee progetto su cui l'amministrazione ha già maturato una scelta di priorità;
- nuove idee-progetto da sottoporre a studio di fattibilità.

Ogni intesa deve specificare:

- i programmi di intervento nei settori di interesse comune;
- gli Accordi di Programma Quadro da stipulare che coinvolgeranno tutti i soggetti pubblici e privati interessati;
- i criteri, i tempi e i modi per la sottoscrizione dei singoli APQ;
- le modalità di periodica verifica e di aggiornamento degli obiettivi generali e degli strumenti attuativi dell'Intesa da parte dei soggetti sottoscrittori.

SEZIONE 2

Tra Governo e Regione Sardegna l'Intesa Istituzionale di Programma è stata sottoscritta il 21 aprile 1999 ed integrata in data 22 novembre 2001.

Nell'Intesa originaria vennero individuati i seguenti settori di intervento:

- a) Energia;
- b) Formazione;
- c) Ricerca scientifica;
- d) Promozione e sviluppo delle attività produttive;
- e) Viabilità e trasporti interni;
- f) Trasporti esterni e continuità territoriale;
- g) Ambiente e sistema parchi;
- h) Tutela del paesaggio;
- i) Regime delle entrate fiscali;
- j) Demanio marittimo;
- k) Servitù militari.

Con l'integrazione del 2001 a questi settori si aggiunsero:

- l) Tariffe agevolate settore aereo e marittimo per i passeggeri;
- m) Continuità territoriale delle merci;
- n) Metanodotto Algeria-Sardegna-Europa;
- o) APQ Acqua;
- p) Accelerazione opere pubbliche in corso;
- q) Progettazione e realizzazione di un modello di informatizzazione della P.A.;
- r) Revisione del titolo III dello Statuto con l'obiettivo di equiparare le entrate tributarie della Sardegna con quelle delle altre regioni a statuto speciale.

Attualmente (luglio 2006) è stato riavviato il confronto Governo-Regione per pervenire alla definizione di una nuova Intesa Istituzionale di Programma. Un intervento volto alla riqualificazione della Cartiera di Arbatax, per la sua rilevanza economica, potrebbe rappresentare una proposta capace di raccogliere vasti consensi.

SEZIONE 2

PUNTI DI FORZA

- Il confronto è stato avviato recentemente quindi esistono le condizioni per presentare una proposta organica.
- esistono risorse finanziarie adeguate.

CRITICITÀ

Nessuna

VALUTAZIONE

Tra gli strumenti potenzialmente attuabili è uno dei più interessanti.

SEZIONE 2

8.6 Contratto d'Area

Il Contratto d'Area è uno strumento di programmazione espressione del principio del partenariato sociale, concordato tra le amministrazioni anche locali, le rappresentanze dei lavoratori e dei datori di lavoro ed eventualmente altri soggetti interessati.

Lo scopo dello strumento è realizzare azioni finalizzate ad accelerare lo sviluppo e la creazione di nuova occupazione.

Tale strumento può essere attivato nelle seguenti aree:

- aree di crisi situate nei territori di cui agli obiettivi 1, 2 e 5b;
- aree individuate dal D.M. del Ministro del Lavoro del 14 marzo 1995;
- aree di sviluppo industriale o nuclei di industrializzazione situati nei territori di cui all'obiettivo 1;
- aree industriali realizzate in attuazione dell'art. 32 della legge n. 219/1981.

I soggetti pubblici firmatari dell'accordo individuano nel loro ambito un Responsabile Unico al quale spettano i compiti di coordinamento, potendo assumere anche i provvedimenti necessari ad impedire il verificarsi di ritardi, segnalando eventuali disfunzioni e impedimenti e formulando le conseguenti proposte correttive.

Nel Contratto d'Area devono essere indicati gli obiettivi per la realizzazione delle nuove iniziative imprenditoriali e gli eventuali interventi di infrastrutturazione connessi; le attività e gli interventi da realizzare, i soggetti che dovranno attuarli; i tempi e i modi per la loro esecuzione; il Responsabile Unico dell'attuazione e del coordinamento, i costi e le risorse finanziarie occorrenti per gli interventi che siano a carico del CIPE e di altri soggetti pubblici, nonché le risorse derivanti dal cofinanziamento dei privati.

PUNTI DI FORZA

- Finanzia un complesso organico di interventi infrastrutturali e privati.
- L'area, a seguito della chiusura della Cartiera possiede i requisiti per essere definita area di crisi ai sensi della normativa sul Contratto d'Area.
- Il Contratto d'Area ha un massimale di investimenti, stabilito per legge, molto elevato, pari a 155 milioni di Euro (300 mld di lire).

SEZIONE 2

CRITICITÀ

- Carenza di risorse finanziarie: ad oggi vengono finanziati unicamente protocolli aggiuntivi di Contratti d'Area esistenti.
- Lunghezza delle procedure: l'attivazione dello strumento richiede un'ampia condivisione e concertazione a livello locale.

VALUTAZIONE

Non si ritiene opportuno, in assenza di un rifinanziamento dello strumento, attivare le procedure per proporre la sottoscrizione di un Contratto d'Area nell'area in esame.

SEZIONE 2

8.7 Contratto di Programma

Il Contratto di Programma è un contratto stipulato tra amministrazione statale, grandi imprese, consorzi di piccole e medie imprese e rappresentanze di distretti industriali, per la realizzazione di iniziative atte a generare significative ricadute occupazionali, anche riferibili ad attività di ricerca e di servizio a gestione consortile.

A differenza degli altri strumenti di programmazione negoziata non è previsto il coinvolgimento di parti economiche e sociali: si tratta pertanto di un rapporto a due tra amministrazione (Ministero dello Sviluppo Economico) e impresa o gruppi di imprese.

Il Contratto di Programma, originariamente disciplinato dal D. Lgs. N. 96/1993, è stato ridefinito dalla legge 662/96 e dalle Delibere CIPE del 25 febbraio 1994 e 21 marzo 1997.

Esso è attivabile esclusivamente nelle aree definite “deprese”, rientranti negli obiettivi 1, 2 e 5b della politica regionale comunitaria e nelle aree ammissibili agli aiuti a finalità regionale sulla base della deroga concessa dall'art. 92.3c del Trattato CE.

Al termine della procedura di attivazione, che viene articolata per fasi, il Contratto di Programma e il relativo piano progettuale sono approvati dal CIPE, su proposta del Ministero dello Sviluppo Economico; seguono poi le fasi della gestione e della verifica dello stato di attuazione degli interventi.

La Cartiera di Arbatax è già stata beneficiaria di un Contratto di Programma, approvato dal CIPE con deliberazione n. 37/2002.

Il Contratto prevedeva la riattivazione della Cartiera, tramite la parziale acquisizione del sito industriale, ristrutturazione degli immobili esistenti e riattivazione degli impianti.

L'investimento complessivamente previsto era pari a 34,6 milioni di Euro, di cui 11,9 a carico dello Stato, 9,8 a carico della Regione Sardegna e la restante parte a carico dei privati, rappresentati dal “Consorzio Arbatax.

A seguito del fallimento della società capofila del Consorzio, la Nebiolo Printech SpA, avvenuto in data 19 aprile 2004, gli investimenti non sono stati effettuati e i finanziamenti sono stati revocati.

SEZIONE 2**PUNTI DI FORZA**

- Si tratta di uno strumento ancora attivabile e con procedure abbastanza snelle.
- Sussistono i requisiti previsti ed in particolare la possibilità di determinare un consistente impatto occupazionale.
- Non necessita di concertazione con gli attori locali.

CRITICITÀ

- La principale criticità è rappresentata dal fatto che lo strumento non finanzia infrastrutture.

VALUTAZIONE

Nell'ipotesi in cui si individui una modalità di contestuale finanziamento delle infrastrutture, lo strumento citato può essere attivato per il finanziamento di un consorzio di aziende del comparto nautico e della carpenteria interessate all'insediamento nelle aree ex Cartiera di Arbatax.

SEZIONE 2

8.8 Contratto di Localizzazione

Altro strumento di programmazione potenzialmente attivabile per realizzare quanto proposto è il Contratto di Localizzazione.

Tale Contratto è promosso da Sviluppo Italia e Ministero della Attività Produttive (ora Ministero dello Sviluppo Economico), d'intesa con le regioni interessate, allo scopo di attrarre medie e grandi imprese estere o italiane controllate da investitori esteri. L'investitore estero ha l'obbligo di conservare la partecipazione azionaria di maggioranza dell'impresa beneficiaria per almeno cinque anni dalla sottoscrizione del Contratto.

Risultano ammissibili a finanziamento le attività dei settori industria, servizi alle imprese, turismo e produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili, da ubicarsi nelle regioni del meridione.

Le tipologie di investimenti ammessi sono:

- realizzazione di nuovi impianti;
- ampliamento, ammodernamento, ristrutturazione, riconversione o riattivazione di impianti esistenti;
- trasferimento di impianti all'interno del territorio nazionale.

Il Contratto di Localizzazione garantisce all'investitore:

- rapidità e certezza dei tempi del processo;
- semplicità della domanda;
- snellimento dell'iter burocratico;
- rispetto dei tempi di insediamento dell'impresa;
- impegno alla realizzazione, da parte degli Enti Locali, di servizi e infrastrutture sul territorio, legati alla realizzazione dell'investimento;
- sostegno alle attività di ricerca, sviluppo e formazione;
- erogazione di incentivi.

PUNTI DI FORZA

- Esistono risorse finanziarie adeguate.
- Si tratta di uno strumento snello.
- La tipologie di investimenti privati previsti rientra pienamente.

SEZIONE 2**CRITICITÀ**

- Occorre individuare imprese estere o italiane controllate da capitali esteri.
- Il Contratto di Localizzazione non finanzia direttamente interventi infrastrutturali.

VALUTAZIONE

Considerato che nel settore della nautica l'Italia è seconda al mondo dopo gli USA e vanta in Europa il primato assoluto, appare più logico attuare un'azione volta alla localizzazione di nuove imprese rivolta ai distretti ed alle imprese italiane.

Questo non esclude, peraltro, che individuando da subito alcune imprese estere operanti nel settore interessate a localizzarsi nelle aree ex Cartiera, sia possibile attivare un Contratto di Localizzazione.

SEZIONE 2

DEFINIZIONE LINEE STRATEGICHE

9.1 Quadro Strategico

L'analisi finora condotta evidenzia con chiarezza come la chiusura, oramai definitiva della Cartiera imponga all'Ogliastra e, più in generale alla Sardegna Centro Orientale, una ridefinizione delle proprie strategie di sviluppo.

Del resto negli anni settanta la Cartiera di Arbatax garantiva, tra occupati diretti e indotto, circa 1.500 posti di lavoro e copriva il 70% della produzione nazionale di carta per giornali quotidiani.

I primi segnali di crisi comparvero già negli anni ottanta ma è nei primi anni novanta che la Cartiera ha smesso di essere una realtà produttiva per trasformarsi in un problema sociale.

Anche ad un osservatore non esperto appare evidente che, chiusa definitivamente la Cartiera, quelle stesse aree, dotate di estesi capannoni e aree da infrastrutturare propizie a un porto commerciale e passeggeri, possono rappresentare la chiave dello sviluppo dell'area.

Con il presente studio sono state individuate interessanti opportunità di business nel comparto della nautica e della carpenteria pesante: nell'area in esame esistono le condizioni per la creazione di un distretto produttivo specializzato nei comparti citati. Affinché tali potenzialità si traducano in elementi concreti di sviluppo si rende necessaria la definizione di un quadro strategico con il quale, partendo dalle condizioni di contesto, si individuino i principi, le azioni e gli interventi, le fasi operative e gli strumenti necessari per il conseguimento dell'obiettivo generale consistente nella **creazione, nelle aree ex Cartiera di Arbatax, di un distretto produttivo della nautica e della carpenteria pesante.**

Il conseguimento dell'obiettivo generale individuato richiede:

- un miglioramento della dotazione infrastrutturale dell'area;
- il consolidamento e l'ampliamento del sistema produttivo locale attraverso una piena valorizzazione del potenziale endogeno;
- l'attuazione di politiche volte ad attrarre investimenti esogeni all'area.

SEZIONE 2

Il primo elemento citato costituisce, in effetti, una preconditione necessaria affinché si possa rendere efficace una politica a favore dello sviluppo locale.

Il secondo elemento riveste un'importanza notevole poiché nel comparto della nautica e della carpenteria pesante l'area di Tortolì-Arbatax vanta già un insieme di imprese di rilievo. Nella carpenteria pesante opera, infatti, la Intermare Sarda del Gruppo SAIPEM che produce componenti per piattaforme petrolifere, mentre nel comparto della nautica, ad alcune aziende esistenti, si affiancheranno a breve diversi cantieri di grosse dimensioni.

Il terzo elemento risponde ad una duplice esigenza. La prima è quella di aumentare la consistenza quantitativa del tessuto produttivo locale. La seconda è quella di innestare nel tessuto produttivo locale imprese di elevato livello tecnologico e con mercati di riferimento extralocali, in grado di produrre ricadute in termini di know how, occupazionali e di sviluppo attualmente non conseguibili con le imprese locali.

La strada da seguire, in questo caso, è quella che passa per la definizione di politiche di marketing territoriale, purché siano accompagnate da interventi volti a creare nuovi vantaggi di tipo localizzativo. Questo presuppone da un lato la rimozione di alcuni vincoli infrastrutturali e qui si ritorna al punto precedentemente citato e dall'altro la messa a punto di iniziative specifiche volte ad aumentare la convenienza localizzativa dell'area. In questo senso nel presente lavoro abbiamo proposto la realizzazione di un vero e proprio "pacchetto localizzativo" volto a garantire:

- la disponibilità di aree industriali infrastrutturate e di capannoni industriali;
- la formazione del personale;
- l'attivazione dello Sportello Unico per le Attività Produttive;
- l'individuazione di una premialità nelle leggi di incentivazione nazionali e regionali per le imprese del comparto nautica e della carpenteria pesante che andranno ad insediarsi nelle aree ex Cartiera di Arbatax;
- l'erogazione di servizi consulenziali.

SEZIONE 2**9.2 Principi ispiratori**

Prima di procedere alla definizione delle fasi operative che caratterizzeranno il percorso proposto è utile fornire un quadro dei principi sui quali è impostato il presente piano.

Tali principi possono così essere riassunti:

Condivisione

Considerata la portata degli interventi proposti e considerato che si va ad incidere su quella che per tre decenni è stata in Ogliastro l'industria per eccellenza, è fondamentale la condivisione a vari livelli della proposta di riqualificazione delle aree ex cartiera e di creazione di un distretto produttivo.

Si procederà quindi alla condivisione della proposta con:

- Governo;
- Regione Sardegna;
- Amministrazioni locali;
- Imprese dei due comparti già insediate nell'area.

Quanto alla cittadinanza in senso lato la realizzazione del presente piano non determinerà un suo coinvolgimento attivo. Peraltro, considerato l'impatto di quanto proposto sulla realtà locale, si procederà ad informare i cittadini su obiettivi, interventi e risultati attesi mediante assemblee pubbliche o altre modalità di comunicazione da individuarsi successivamente.

Sostenibilità ambientale

Altro principio ispiratore del presente piano è quello della sostenibilità ambientale, intesa come uso coerente ed adeguato delle risorse territoriali. Il crescente consumo del territorio impone oramai come scelta prioritaria il riutilizzo delle aree già compromesse. Se a ciò aggiungiamo il fatto che l'area ex Cartiera verrà bonificata dai residui chimici della lavorazione della carta e da alcune coperture in cemento amianto, è corretto parlare di intervento ad impatto ambientale nullo se non positivo, considerato che non verranno urbanizzate nuove porzioni di territorio.

SEZIONE 2**Concentrazione risorse**

Tale principio, valido da anni nella programmazione dei fondi strutturali europei, è nato per contrastare la politica dei c.d. “finanziamenti a pioggia”. Esso mira ad accrescere l'efficacia della spesa concentrando gli interventi verso poche grandi opzioni strategiche di sviluppo, evitando di disperdere le risorse tra tutti i possibili settori o sottosettori di intervento.

Nel caso in esame, partendo da un'analisi delle potenzialità dell'area e delle caratteristiche di alcuni comparti produttivi, sono stati individuati due comparti, quello della nautica e quello della carpenteria pesante, sui quali impostare una strategia di sviluppo.

Fatta questa scelta, considerato che l'intero piano di riqualificazione è impostato su questi due comparti, si ritiene non opportuno l'inserimento di ulteriori comparti/settori.

Organicità degli interventi

Il piano prevede un insieme di interventi infrastrutturali e immateriali, strettamente connessi e capaci di garantire quello che nello studio è stato definito “pacchetto localizzativo”, ovvero un insieme di infrastrutture e servizi atti a garantire un ottimale insediamento delle imprese. Gli interventi infrastrutturali mirano in particolare alla ristrutturazione e riqualificazione dei capannoni e delle aree ex Cartiera e alla riqualificazione del Porto di Arbatax.

Gli interventi immateriali saranno da un lato un supporto alle imprese, in quanto forniranno formazione, assistenza, consulenza, mentre, prima ancora verrà attivata un'azione di marketing territoriale volta ad attirare nuove imprese dai distretti nautici italiani già affermati.

In particolare si è individuato nel distretto della Versilia, leader mondiale negli yacht, un'area obiettivo dell'azione di marketing, considerata la mancanza in loco di idonee aree produttive.

SEZIONE 2

9.3 Articolazione fasi operative

Il raggiungimento dell'obiettivo finale è il risultato di alcune fasi operative di seguito definite.

Prima fase - Studio. Ci si riferisce al presente lavoro, nel quale sono stati esaminati i presupposti economici e normativi per il riconoscimento di un distretto industriale, la situazione di mercato dei due comparti, gli elementi caratterizzanti il territorio e gli strumenti di programmazione potenzialmente utilizzabili per raggiungere l'obiettivo finale.

Lo studio è partito da un analisi desk, alla quale sono stati affiancati incontri e interviste con operatori qualificati e opinion leader locali. Alle imprese dei due comparti attualmente insediate nell'area industriale di Tortolì-Arbatax è stato distribuito un questionario semistrutturato. La prima fase, avente lo scopo di fornire un quadro informativo di base, può considerarsi conclusa.

Seconda Fase - Condivisione. Come precedentemente sottolineato la condivisione è uno dei principi cardine sui quali è impostato il lavoro e il processo di creazione del distretto produttivo. L'ipotesi di creazione di tale distretto produttivo verrà sottoposta ai soggetti precedentemente citati e lo studio vuole rappresentare una sorta di base informativa.

Terza fase – Individuazione dello strumento. Nello studio sono stati analizzati sette strumenti di programmazione; per ognuno sono stati identificati i punti di forza e le criticità e si è fornito un giudizio sintetico sulla applicabilità al caso in esame.

Gli strumenti individuati sono i seguenti:

- Progettazione Integrata
- Patto Territoriale
- Contratto d'Area
- Contratto di Localizzazione
- Intervento ad hoc
- Intesa Istituzionale di Programma e Accordo di Programma Quadro

SEZIONE 2**- Contratto di Programma**

Una volta individuato lo strumento ritenuto più idoneo occorrerà attivare in tempi rapidi le procedure per la concreta attuazione di quanto proposto, cercando di garantire un percorso parallelo agli interventi di riqualificazione della cartiera e del porto di Arbatax.

Quarta fase – riconoscimento formale distretto industriale. Una volta insediate le imprese si procederà alla richiesta, alla Regione Sardegna, di formale riconoscimento del distretto industriale della nautica e della carpenteria pesante ai sensi di quanto previsto dall'art. 6 comma 8 della Legge 140/1999.

Di seguito si riportano schematicamente gli elementi enunciati.

OBIETTIVO

Creazione, nelle aree ex Cartiera di Arbatax, di un distretto produttivo della nautica e della carpenteria pesante

PRINCIPI ISPIRATORI



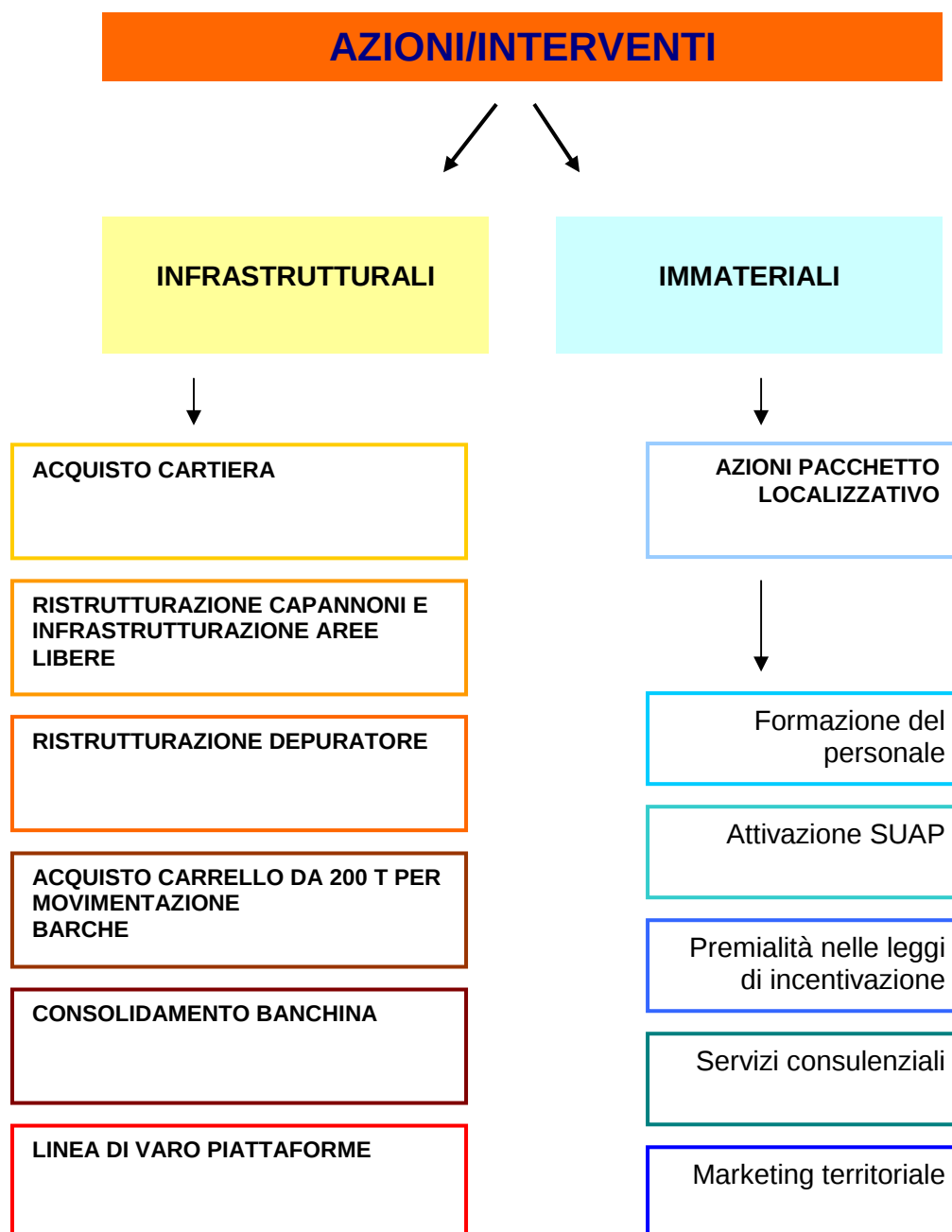
Condivisione del piano

Sostenibilità ambientale

Concentrazione risorse

Organicità interventi

SEZIONE 2



ARTICOLAZIONE FASI OPERATIVE

Studio

Condivisione

**Individuazione
strumento /attuazione piano**

**Riconoscimento formale
distretto industriale**

SEZIONE 2***Conclusioni***

L'analisi finora condotta ha evidenziato che nell'area di Tortolì-Arbatax stà nascendo spontaneamente un distretto produttivo incentrato sulla nautica da diporto e sulla carpenteria pesante.

Nel comparto della nautica, alle 5 imprese esistenti si affiancheranno a breve 6 stabilimenti attualmente in fase di realizzazione o con progetto approvato e area assegnata.

Il comparto della carpenteria pesante, grazie alla presenza della Intermare Sarda SpA e del suo indotto, può considerarsi una realtà già consolidata.

La fase della originaria crescita spontanea di questo polo produttivo, pur importante, deve ora essere superata. Lo sviluppo del comparto deve essere sostenuto, accompagnato e incentivato dalla pubblica amministrazione che ha il compito di garantire infrastrutture e servizi alle imprese.

L'intervento proposto crea le condizioni per lo sviluppo dell'area. Il riutilizzo a fini produttivi delle aree ex Cartiera costituisce, per le imprese del comparto, un'opportunità insediativa difficilmente riscontrabile in altri contesti nazionali; questo elemento deve essere il punto di partenza per la realizzazione del distretto produttivo della nautica e della carpenteria pesante.

Il considerevole impatto occupazione conseguibile, il ritorno economico degli investimenti proposti, il riutilizzo a fini produttivi di un'area dalle grandi potenzialità ma attualmente abbandonata, sono elementi che dovrebbero determinare nel mondo politico, locale e nazionale, la consapevolezza che è necessario reperire le risorse per la concreta attuazione di quanto proposto.