

IV RAPPORTO SULL'ECONOMIA DEL *mare*

**Cluster marittimo
e sviluppo
In Italia
e nelle regioni
2011**

FRANCOANGELI



CENSIS

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: www.francoangeli.it e iscriversi nella home page al servizio “Informatemi” per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.



**IV RAPPORTO
SULL'ECONOMIA DEL MARE
2011**

*CLUSTER MARITTIMO E SVILUPPO
IN ITALIA E NELLE REGIONI*

PRESENTATO SOTTO L'ALTO PATRONATO
DELLA PRESIDENZA DELLA REPUBBLICA

FRANCOANGELI

Il presente studio è stato realizzato per conto della Federazione del Mare dal Censis - Centro studi investimenti sociali. Il gruppo di lavoro è stato coordinato da Francesco Estrafallaces, per il Censis, e da Carlo Lombardi, per la Federazione del Mare, e risulta composto da Maurizio Mastrolembro Ventura, Monica Altieri, Vera Rizzotto, Gabriella Addoniso, Mattia Morandi, Fabrizio Germani.

I capitoli sono stati redatti da:

1. Le coordinate del sistema marittimo nazionale - Francesco Estrafallaces
2. Struttura e competitività del *cluster* marittimo - Francesco Estrafallaces
3. Dinamiche settoriali - Maurizio Mastrolembro Ventura
4. I territori del mare - Maurizio Mastrolembro Ventura

Si ringraziano per la collaborazione: Paolo Ferrandino (Assoport), Livio Marchesini (Assonave), Marina Stella (Ucina), Gennaro Fiore (Confitarma); nonché, per i contributi e i suggerimenti: Emanuele D'Agostino (Assologistica, Contship Italia), Monica Polidori (Assonave, Fimcantieri), Paolo Berardi (Assorimorchiatore), Romano Grandi (Collegio Capitani), Noli Mazza (Confitarma), Vincenzo Ruocco (Fedepiloti), Agatino Cariola (Inail/ex Ipsema), Antonio Liguori (Registro Italiano Navale), Stefano Pagani Isnardi (Ucina).

Edizione a cura di Francesco Estrafallaces e Carlo Lombardi.

FEDERAZIONE DEL MARE

Federazione del sistema marittimo italiano

Presidente: Paolo d'Amico, presidente Confitarma

Presidente d'onore: Corrado Antonini, presidente Assonave

Vicepresidenti: Umberto Masucci, past president Federagenti, Francesco Nerli, presidente Assoport

Consiglieri: Giorgio Berlingieri, presidente Aidim; Roberto Rubboli, presidente Ancip; Angelo Ansaldo e Nazareno Cerni, delegati Ania; Nereo Marcucci, presidente Assologistica; Stefano Silvestroni, vicepresidente Assonave; Mario Mattioli, presidente Assorimorchiatore; Sandro Scarone, presidente Cetena; Romano Grandi, delegato Collegio Capitani; Emanuele Grimaldi, vicepresidente Confitarma; Giuseppe Balzano, amministratore delegato Consar; Filippo Gallo, presidente Federagenti; Pietro Russo, presidente Fedepiloti; Emanuele Sciacovelli e Nicolò Lisma, vicepresidente e consigliere Federpesca; Raimondo Soria, vicepresidente Fedespedi; Marco Fabio Sartori, presidente Inail; Gaspare Ciliberti e Claudio Campana, presidente e vicepresidente Registro Italiano Navale; Ugo Salerno, amministratore delegato Rina Spa; Anton Francesco Albertoni, presidente Ucina.

Segretario generale: Carlo Lombardi

Vicesegretari generali: Paolo Ferrandino, Livio Marchesini, Marina Stella

Coordinatore della Consulta del mare: Giuseppe Perasso

Organizzazioni federate:

AIDIM, Associazione italiana di diritto marittimo; ANCIP, Associazione nazionale compagnie imprese portuali; ANIA, Associazione nazionale tra le imprese di assicurazione; ASSOLOGISTICA, Associazione italiana delle imprese di logistica, magazzini generali/frigoriferi, terminal operator portuali, interportuali e aeroportuali; ASSONAVE, Associazione nazionale dell'industria navalmeccanica; ASSOPORTI, Associazione porti italiani; ASSORIMORCHIATORI, Associazione italiana armatori di rimorchiatore; CETENA, Centro per gli studi di tecnica navale; COLLEGIO CAPITANI, Collegio nazionale capitani di lungo corso e di macchina; CONFITARMA, Confederazione italiana armatori; CONSAR, Consorzio armatori per la ricerca; FEDEPILOTI, Federazione italiana piloti dei porti; FEDERAGENTI, Federazione nazionale agenti raccomandatori marittimi, agenti aerei e mediatori marittimi; FEDERPESCA, Federazione nazionale delle imprese di pesca; FEDESPEDI, Federazione nazionale delle imprese di spedizioni internazionali; INAIL, Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro; Registro italiano navale e RINA Spa; UCINA, Unione nazionale cantieri industrie nautiche e affini.

Sede e recapiti: Piazza SS. Apostoli, 66 - 00187 Roma - Tel. +3906.674.81.402 - Fax +3906.697.83.728

email: segretariato@federazioneelmare.it - *internet:* www.federazioneelmare.it

Copyright © 2011 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

*L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore.
L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni
della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.*

INDICE

Premessa , di Paolo d'Amico, Corrado Antonini e Carlo Lombardi	pag.	7
Nota informativa	»	11
1. Le coordinate del sistema marittimo nazionale	»	13
1.1. Riposizionamento dinamico	»	13
1.2. I punti cardine per una <i>policy</i> settoriale e di sistema	»	21
1.3. Tutto il valore del mare	»	23
1.4. Il sistema a rete e gli effetti moltiplicativi	»	29
1.5. Flussi marittimi in divenire: un'analisi prospettica	»	31
1.6. Per una nuova ripartenza	»	37
1.7. Guida alla lettura del Rapporto	»	39
2. Struttura e competitività del <i>cluster</i> marittimo	»	43
2.1. Gli equilibri settoriali nella congiuntura di crisi	»	43
2.2. Le attività marittime industriali manifatturiere e terziarie: posizionamento e prospettive	»	49
2.3. I conti economici settoriali delle attività marittime di mercato	»	65
2.4. Soggetti e organi istituzionali del sistema marittimo	»	88
Appendice	»	100

3. Dinamiche settoriali	»	115
3.1. Il commercio marittimo e la portualità	»	120
3.2. L'industria armatoriale e la cantieristica	»	140
3.3. La nautica da diporto	»	156
3.4. La pesca	»	168
4. I territori del mare: approfondimento sulle principali dinamiche regionali	»	179
4.1. L'intensità marittima regionale	»	179
4.2. Liguria: sistema trainante del comparto marittimo nazionale	»	186
4.3. Friuli Venezia Giulia: territorio d'eccellenza della cantieristica nazionale	»	217
4.4. Campania: la filiera integrata tra armatori, porti e cantieri navali	»	237
4.5. Sicilia: dove l'economia del mare può essere volano di sviluppo	»	267
Nota metodologica sul calcolo del livello di specializzazione delle regioni nelle attività marittime	»	295

PREMESSA

Questo è il quarto Rapporto sull'economia del mare che la Federazione del sistema marittimo italiano realizza dalla sua istituzione nel 1994, sempre assieme alla Fondazione Censis, la quale una volta di più è stata scelta per assicurare autorevolezza e continuità allo studio.

Ed è significativo che il nuovo Rapporto venga presentato nell'anno in cui si celebra il 150° anniversario dell'Unità d'Italia, un'occasione per ricordare il contributo che le attività marittime hanno da sempre dato allo sviluppo del Paese: con Cavour, poi grande artefice del Risorgimento, che da Ministro della Marina già ne metteva in luce la rilevanza per una moderna economia di scambio, come quella che si accingeva a costruire anche da noi.

È in momenti come questo che si fanno bilanci: e quello dell'Italia è certo decisamente positivo.

La flotta italiana è tra le principali al mondo e supera i 17 milioni di tonnellate di stazza, con posizioni di assoluto rilievo nei settori più sofisticati (Ro-Ro, navi da crociera, navi per prodotti chimici).

I cantieri navali sono *leader* in settori particolarmente esigenti, quali quelli della costruzione di navi da crociera, da trasporto passeggeri e di superyacht. La nautica da diporto italiana riveste un'importanza mondiale nella costruzione di yacht a motore. Così fa a livello europeo la pesca marittima, pur penalizzata da un calo generalizzato del settore.

I porti italiani (con tutte le funzioni ad essi legate, di amministrazione da parte delle Autorità portuali, di agenzia e intermediazione marittima, di logistica e spedizione, di movimentazione e stoccaggio, di certificazione e assicurazione, di servizio tecnico-nautico, ecc.) sono al primo posto in Europa per *import-export* di merci, con quasi 240 milioni di tonnellate, dalle quali trae alimento la nostra

economia, che è anzitutto un'economia di trasformazione e importa materie prime, esportando poi i manufatti da esse ottenuti.

Siamo primi in Europa anche per traffico crocieristico, con 6,7 milioni di passeggeri che danno un contributo importante al turismo italiano, mentre i 47 milioni che utilizzano i collegamenti marittimi testimoniano il ruolo che i nostri scali rivestono nell'assicurare la continuità territoriale del Paese.

Marina Militare e Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera, pur nelle loro dimensioni, costituiscono eccellenze a livello istituzionale universalmente riconosciute.

Tutto ciò traspare dal *IV Rapporto sull'economia del mare*, pur in un periodo in cui la nostra economia è stata colpita duramente dalla crisi, come tutto il mondo del resto, specialmente quello sviluppato: il *cluster* marittimo italiano, tra le sue componenti industriali, manifatturiere o terziarie, e quelle istituzionali, produce attualmente in un anno oltre 39,5 miliardi di euro, pari al 2,6% del Prodotto interno lordo nazionale, e dà lavoro a 477mila addetti, tra diretti e indiretti.

Questo Rapporto presenta poi alcune novità rilevanti.

Anzitutto – e per la prima volta – delle crociere si definisce il contributo al Pil dei passeggeri come turisti consumatori, al di là di quello prevalente derivante invece dalla gestione armatoriale, dalle attività portuali, dalla costruzione navale, contributo già incluso fin dall'inizio nel Rapporto.

In secondo luogo, viene avviato un approfondimento sulle attività marittime a livello territoriale, elaborando un indice di intensità marittima delle regioni e dedicando ad alcune di esse così identificate (Liguria, Friuli Venezia Giulia, Campania e Sicilia) un'analisi più specifica.

Infine – novità forse più importante – delle singole attività marittime si indicano fattori di forza, di debolezza, minacce e opportunità, con i punti cardine di una *policy* settoriale e di sistema.

Certo, non mancano nel nostro Paese elementi di preoccupazione.

L'Italia non è un Paese facile sotto il profilo logistico, con uno sviluppo manifatturiero disperso sull'intero territorio nazionale, un territorio in gran parte montuoso.

La nostra industria cantieristica, così come quella nautica, risente del forte calo della domanda di nuove unità, di manutenzione e di componenti che la crisi economica ha determinato; a ciò si aggiunge la preoccupazione per la sovracapacità produttiva a livello mondiale, che sta causando un ulteriore inasprimento della concorrenza.

Né si deve trascurare il problema della pirateria nelle acque del Corno d’Africa e dell’Oceano indiano, dato che in quei mari si svolge un traffico mercantile e peschereccio di grande importanza per l’Italia.

Ci sono però anche fattori di speranza.

Il grande sviluppo della flotta mercantile, attorno alla quale ruota buona parte del *cluster* marittimo, avviene per lo più iscrivendo le navi nei nostri registri, grazie a scelte legislative che consentono all’Italia di mantenersi competitiva a livello internazionale.

La portualità italiana, pur con le sue difficoltà di ordine legislativo e finanziario, come già detto mantiene una *leadership* europea nelle attività mercantili e crocieristiche.

La nostra cantieristica navale e nautica è all’avanguardia negli aspetti ambientali relativi alla costruzione e alla gestione delle unità.

Una nuova normativa anti-pirateria è stata approvata ed è in via di attuazione.

Soprattutto importante in momenti di crisi, le attività marittime del nostro Paese lavorano in genere sulla base di impegni a medio-lungo termine, preferendo uno sviluppo stabile, anche se misurato.

Sono questi fattori, nonché l’analisi e le proposte contenute nel *IV Rapporto sull’economia del mare*, che ci aiuteranno anche per il futuro, in modo da mantenere e ampliare l’importante quota del Pil che l’economia del mare rappresenta e dare il nostro contributo fondamentale allo sviluppo del Paese.

In Europa si calcola che il valore del *cluster* marittimo raggiunga 450 miliardi di euro e dia occupazione a 5 milioni di persone: sono grandezze che devono far riflettere tutti, e in particolare la classe dirigente, sul ruolo economico e sociale che svolge il sistema marittimo.

Di tale ruolo appare ben conscia la nostra Presidenza della Repubblica, che ringraziamo per averci nuovamente concesso il suo Alto Patronato alla presentazione di questo Rapporto.

Paolo d’Amico
PRESIDENTE

Corrado Antonini
PRESIDENTE D’ONORE

Carlo Lombardi
SEGRETARIO
GENERALE

NOTA INFORMATIVA

I dati utilizzati nel primo e nel secondo capitolo di questo Rapporto sono desunti in larga misura dalle Tavole delle interdipendenze settoriali dell'economia italiana per l'anno 2006 e 2007. Dopo una serie di riscontri si è constatato che i dati elaborati nel III Rapporto sull'economia del mare (pubblicato nel 2006) e quelli utilizzati nel presente Rapporto non sono del tutto confrontabili perché non omogenei a causa di cambiamenti nei metodi di calcolo adottati dall'Istat, specie per ciò che concerne il settore dei trasporti marittimi. Si è evitato, pertanto, di effettuare dei confronti con i dati del precedente Rapporto sull'economia del mare, salvo che in pochi casi volti a dare un'idea di massima del *trend* seguito da alcune grandezze negli ultimi anni.

1. LE COORDINATE DEL SISTEMA MARITTIMO NAZIONALE

1.1. Riposizionamento dinamico

Riposizionamento è, forse, la parola che meglio descrive il processo in atto nel *cluster* marittimo nazionale, ampiamente colpito dalla recente fase di crisi, ma capace di riorganizzarsi su basi parzialmente nuove e in grado di limitare la perdita di terreno subita in termini di competitività. L'analisi dei dati più recenti a disposizione non spinge a toni di entusiasmo ma conferma, tuttavia, la forza intrinseca di questo sistema, che va configurandosi sempre più come un mix complesso e, soprattutto, eterogeneo di attività, in gran parte legate da reti informali di collaborazione e conoscenza. L'agglomerazione tra attività di stampo prettamente manifatturiero ad alta intensità di lavoro (come la cantieristica navale e la nautica da diporto) e attività terziarie rappresenta un punto di forza del *cluster*, ovvero una possibile spinta all'innovazione organizzativa e tecnologica, specie se a rafforzarsi nel tempo dovesse essere soprattutto la componente dei servizi avanzati.

In Europa il 74% delle importazioni ed il 77% delle esportazioni nel 2010 utilizza la via marittima, per un totale di quasi 1,6 miliardi di tonnellate di merci. L'Italia dà un contributo primario a questo interscambio, risultando anche in questo periodo di crisi al 1° posto in Europa per importazioni, con 185,4 milioni di tonnellate di merci, e al 3° per esportazioni, con 47 milioni – a poca distanza da Germania e Olanda. Nel traffico passeggeri, l'Italia è al primo posto con 6,7 milioni di persone come base e destinazione delle crociere. Già questi pochi dati indicano l'importanza delle attività marittime per l'Italia, importanza ulteriormente sottolineata dalle misure di impatto che il sistema marittimo genera sull'economia nazionale.

Il *cluster* marittimo contribuisce, infatti, attualmente per il 2,6% al Pil nazionale, per l'11% alla produzione della branca dei trasporti e utilizza quasi l'1% delle unità di lavoro rilevate nel Paese (tab. 1.1), quota che raggiunge il 2% considerando anche l'impatto a monte e a valle. Si stima tuttavia che, a partire dal 2008, il contributo al Pil (quindi l'incidenza percentuale sul totale nazionale) abbia subito una contrazione rispetto a quanto rilevato a metà decennio, effetto di un rapido ridimensionamento, con il palesarsi della crisi internazionale, del volume di attività dello *shipping*, delle costruzioni di imbarcazioni e delle attività di logistica portuale e dei servizi connessi.

Se si guarda al breve periodo, tra il 2008 ed il 2009, la produzione (a valori correnti) delle sole attività marittime industriali e di servizi ha registrato una flessione del 10%, con una perdita del 2,1% delle unità di lavoro dirette.

L'impatto della fase recessiva ha, dunque, segnali evidenti, quali:

- la forte riduzione dei volumi del traffico merci;
- il ridimensionamento, almeno fino a metà del 2010, del valore dei noli;

Tab. 1.1 - Principali aggregati economici del *cluster* marittimo italiano (1), 2004-2009

	2004	Val. % sul totale Italia (2004)	2009	Val. % sul totale Italia (2009)
Pil al netto delle duplicazioni (milioni di euro correnti)	36.518	2,7	39.545	2,6
Costi intermedi e investimenti fissi lordi (milioni di euro correnti)	11.616	4,4	13.941	4,9
Esportazioni (milioni di euro correnti)	14.088	5,0	9.718	3,3
Importazioni (milioni di euro correnti)	4.046	1,4	3.193	1,1
Unità di lavoro dirette	164.070	0,7	213.638	0,9
Unità di lavoro totali	(2) 394.950	1,6	476.916	2,0

(1) Il *cluster* marittimo comprende le attività industriali di produzione di beni e di servizi e i soggetti istituzionali, oltre alla ricchezza generata dall'indotto turistico della nautica e dalla spesa dei crocieristi sul territorio nazionale.

(2) Il dato delle Ula totali del 2004 non comprendeva gli occupati derivanti dalla spesa dei crocieristi.

Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, Assonave, Ucina, Ipsema (oggi Inail), Assoport

- il ridimensionamento molto marcato del portafoglio ordini dei principali cantieri navali italiani. L'*orderbook* è passato da 2,8 milioni di tonnellate, per un valore di 10,6 miliardi di euro a fine 2007, a meno di 1,1 milioni di tonnellate (-61%) per 4,5 miliardi di euro (-57%) a fine 2010. Tra il 2008 e il 2009 sono state acquistate solo 3 navi da crociera per complessive 151.000 Tsl, mentre non vi è stato nessun nuovo ordine di traghetti di grandi dimensioni (le due tipologie di navi citate rappresentano, in tonnellaggio, il 90% del portafoglio ordini italiano); nel 2010 sono state ordinate a Fincantieri 2 nuove navi *cruise* ciascuna da 140.000 Tsl, non tali nel complesso da superare il volume del 2007, mentre il mercato dei grandi traghetti è rimasto ancora fermo. Nei primi 5 mesi del 2011 sono state acquisite commesse per una nave da crociera, per una nave traghetto e per una unità da lavoro confermando una situazione di bassa crescita;
- il temporaneo stallo di attività, registrato per diversi mesi, dai principali cantieri di produzione di imbarcazioni da diporto;
- il ridimensionamento dei volumi di traffico in entrata e in uscita dai principali porti italiani; tra il 2008 ed il 2009 il traffico merci in tonnellate nei porti italiani si è ridotto del 13,9%;
- il diffuso ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni nel comparto della cantieristica navale e da diporto e l'avvio di processi di disinvestimento.

Lo *scenario di breve periodo* si presenta egualmente complesso. Se è vero che la fase critica è ormai terminata, in Italia appare assai difficile cogliere dei segnali evidenti di ripresa, soprattutto per una debole dinamica degli investimenti, dei consumi e dell'occupazione, che rendono assai incerto anche il quadro produttivo. Pesa l'assenza di una politica nazionale chiara di sostegno al settore, volta innanzitutto a riconoscere il *cluster* marittimo come uno dei pilastri dell'economia del Paese, sul quale puntare per dare nuovo slancio all'economia e, di conseguenza, alla rimozione dei fattori frenanti dovuti all'eccessiva complessità delle norme che lo regolano.

I dati di consuntivo del 2010 (ad oggi disponibili) indicano, per molti ambiti del *cluster* marittimo un *sostanziale ridimensionamento dei conti economici*; è difficile pensare, infatti, che il *cluster* abbia recuperato le posizioni perse a partire dal 2008. In alcuni comparti, in particolare, come quello della cantieristica navale e del diporto, l'*effetto di ridimensionamento del portafoglio ordini* – quindi l'effetto della crisi passata – è più evidente nel 2010 e lo sarà anche per parte del 2011, ciò in quanto fino agli inizi del 2010 si è pro-

ceduto alle attività di completamento degli ordini precedentemente acquisiti, non rimpiazzati da un medesimo volume di *orderbook*. Anche per le attività armatoriali si prevede una ripresa lenta del fatturato (sebbene i volumi di traffico stiano riprendendo a crescere) a causa della riduzione dei noli ed il medesimo discorso vale per diversi servizi tecnico-nautici (come quello del rimorchio, del pilotaggio e dell'ormeggio), attualmente sottoposti, proprio per mitigare gli effetti della crisi, ad una limitazione degli incrementi tariffari derivanti dall'applicazione delle formule di adeguamento previste dalla normativa.

Il 2010 e, probabilmente, parte del 2011 si riveleranno, dunque, per il *cluster* marittimo un periodo di "interlocuzione" con il mercato, ovvero una fase di crescita lenta.

Occorre, tuttavia, ribadire che, nelle difficoltà generali che hanno contraddistinto l'economia nazionale negli ultimi due anni, il *cluster* marittimo ha rivelato una sostanziale capacità di tenuta; esso non è certamente cresciuto rispetto al contesto economico complessivo, ma non ha neanche subito il pericoloso scivolamento registrato, ad esempio, da alcuni comparti portanti dell'economia italiana, come la meccanica, il tessile-abbigliamento o l'elettronica. Ciò anche per il fatto che le attività marittime e le imprese di navigazione del nostro Paese in genere lavorano sulla base di impegni contrattuali a medio-lungo termine, preferendo uno sviluppo stabile anche se limitato, rispetto a guadagni elevati ma spesso aleatori.

Le stime prodotte sin dalla metà degli anni '90 mettono in evidenza una *parabola crescente* almeno fino alla metà dello scorso decennio. Nel 1999 e nel 2004 si stimava un'incidenza del *cluster* marittimo sul Pil nazionale pari al 2,7%, oggi sceso, come detto in precedenza, al 2,6%. La crescita si è dunque fermata a seguito della fase di recessione iniziata del 2008, ma tale situazione di stallo va comunque interpretata. Se i principali comparti manifatturieri e terziari in Italia hanno subito una crisi grave (occorre ricordare che nel 2009 la variazione del Pil è stata dello 0%), il *cluster* marittimo, quanto meno, ha parzialmente tenuto le proprie posizioni, in un contesto di mercato assai complesso e turbolento. In sostanza, tenuto conto degli eventi critici più recenti, *l'attuale incidenza del 2,6% segnala una solidità interna del sistema marittimo nazionale*, che ha certamente rallentato la propria spinta in avanti, ma meno rispetto a ciò che è accaduto nel resto del sistema produttivo.

L'individuazione degli elementi di forza e debolezza, oltre che delle minacce ed opportunità che riguardano il *cluster* marittimo, offrono spunti per una riflessione sui *possibili scenari a breve*. Di seguito vengono elencati alcuni di tali elementi, anche alla luce degli eventi più recenti che investono i mercati di riferimento del *cluster* (tav. 1.1).

Il *vantaggio competitivo* del sistema marittimo risiede in aspetti diversi, quali: l'elevata qualità del servizio e dei prodotti realizzati, l'elevato grado di internazionalizzazione di alcuni comparti del *cluster*, il crescente orientamento ad operare all'estero attraverso acquisizioni di capitale straniero (il Gruppo Grimaldi controlla la canadese Atlantic Container Line, la greca Minoan Lines, la finlandese Finlines, la maltese Malta Motorways of the Sea, oltre a partecipare a *joint-venture* in Spagna e in passato in Francia; nel 2010 il Gruppo Fincantieri ha acquisito la statunitense Manitowoc Marine Group, negli Emirati Arabi Uniti è stata costituita una *joint-venture* tra Fincantieri, Al Fattan e Melara Middle East), il patrimonio di manodopera qualificata disponibile, la capacità di innovazione legata ad alcune linee di produzione (la cantieristica navale), la pluralità di offerta di servizi anche grazie all'ampio numero di porti commerciali.

I *punti di debolezza* sono altrettanto evidenti: persiste, nei rami industriali del *cluster*, la dimensione aziendale ridotta se messa a confronto con i principali *competitor* stranieri, vi è un sistema di credito all'*export* poco efficace rispetto a ciò che si registra in altri Paesi europei attivi nella cantieristica, le regole in materia di controllo, sicurezza e certificazioni, sia in ambito portuale che sulle navi, sono troppo rigide e non agevolano il normale svolgimento delle funzioni.

Le *minacce alla competitività e allo sviluppo* possono essere così sintetizzate: l'aumento di atti di pirateria che ha effetti fortemente lesivi per l'armamento e la pesca, la presenza di *new comer* della cantieristica e della nautica da diporto soprattutto in Estremo Oriente, la carenza di risorse pubbliche per le opere di manutenzione e di modernizzazione dei porti, la perdita di manodopera qualificata dovuta alle situazioni di crisi di alcuni cantieri navali e del diporto, l'acquisizione di imprese italiane del diporto da parte di capitale straniero, la modifica delle normative adottate in Italia e nei Paesi europei a sostegno della competitività internazionale delle navi, l'attuale instabilità politica nei principali Paesi della sponda sud del Mediterraneo con effetti negativi sul mercato delle crociere.

Tav. 1.1 - Forze, debolezze, minacce, opportunità del cluster marittimo italiano

	Forza	Debolezza	Minaccia	Opportunità
Trasporti marittimi/ Armamento	Diffusa presenza di imprese familiari, con una forte tradizione e radicate nel tessuto produttivo nazionale Alto grado di internazionalizzazione Elevata capacità di innovazione dei servizi Alta capacità di investimento	Regole relative a controlli, certificazione, sicurezza troppo rigide con relativo appesantimento dell'attività dell'armatore	Pirateria sempre più presente in alcune aree di mercato Modifica delle regole che assicurano la competitività delle navi italiane ed europee	Flotta sempre più moderna attraverso cui l'armamento italiano è in grado di offrire un servizio di trasporto efficiente e flessibile e di operare per conto di grandi multinazionali, come le <i>major</i> del petrolio
Servizi di logistica portuale e ausiliari ai trasporti marittimi	Qualità del capitale umano Capacità di investimento delle principali aziende di logistica	Dimensione aziendale mediamente contenuta rispetto ai principali <i>competitor</i> internazionali	Nuovi <i>competitor</i> nei mercati rilevanti Regolamentazione del settore	Diversificazione dell'offerta e dei mercati Integrazione con altri soggetti della <i>supply chain</i> (es. <i>inland terminal</i>)

(segue)

Segue tav. 1.1

	Forza	Debolezza	Minaccia	Opportunità
Porti	Pluralità di porti che corrisponde ad una pluralità di offerta Buona disponibilità di porti polifunzionali	Carenza di visione complessiva che permetta ai porti di operare in una logica di sistema Carenza di fondi pubblici per nuovi investimenti Basso livello di connessione con altre nodi come gli interporti	Eccessiva complessità delle norme che regolano la pianificazione delle opere di intervento sui porti	Incremento dei volumi di traffico dall'Asia Orientale verso il Nord Europa
Cantieristica	Capacità di innovazione Catena della subfornitura altamente qualificata e efficiente Settore in grado di svolgere una funzione di integratore di prodotti realizzati da imprese terze	Limitate dimensioni degli impianti italiani se messi a confronto con quelli dei principali competitor internazionali Minore competitività dei sistemi di supporto all' <i>export</i>	New comer dell'Estremo Oriente Recente instabilità nel Mediterraneo che minaccia il mercato delle crociere	Possibilità di nuovi ambiti di lavoro della cantieristica connessi con: energie rinnovabili, <i>oil & gas</i> , mercati emergenti, tecnologie <i>green</i>

(segue)