

FrancoAngeli

Andrea Tracogna

I CLUSTER NAUTICI INTERNAZIONALI

**Analisi comparativa,
forme di governance
e politiche di sviluppo**



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 o scrivere, inviando il loro indirizzo, a "FrancoAngeli, viale Monza 106, 20127 Milano".

Andrea Tracogna

**I CLUSTER NAUTICI
INTERNAZIONALI**

**Analisi comparativa,
forme di governance
e politiche di sviluppo**



FrancoAngeli

Lo studio è stato ideato e coordinato dal Servizio Trasferimento Tecnologico di AREA Science Park e realizzato con il contributo del progetto Economia del Mare, finanziato dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.



Per ulteriori approfondimenti potete rivolgervi al Servizio Trasferimento Tecnologico AREA Science Park - Padriciano 99, 34149 Trieste - Tel. 040/3755111 - Fax 040/3755176 - serviziott@area.trieste.it - www.area.trieste.it



Il testo è disponibile anche in inglese, *International nautical clusters. Comparative analysis, forms of governance and development policies*, in versione ebook presso il sito www.francoangeli.it

Coordinamento editoriale per AREA Science Park: Giada Cadei

Copyright © 2010 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 qui sotto previste. All'Utente è concessa una licenza d'uso dell'opera secondo quanto così specificato:

1. L'Utente è autorizzato a memorizzare l'opera sul proprio pc o altro supporto sempre di propria pertinenza attraverso l'operazione di download. Non è consentito conservare alcuna copia dell'opera (o parti di essa) su network dove potrebbe essere utilizzata da più computer contemporaneamente;
2. L'Utente è autorizzato a fare uso esclusivamente a scopo personale (di studio e di ricerca) e non commerciale di detta copia digitale dell'opera. Non è autorizzato ad effettuare stampe dell'opera (o di parti di essa).
Sono esclusi utilizzi direttamente o indirettamente commerciali dell'opera (o di parti di essa);
3. L'Utente non è autorizzato a trasmettere a terzi (con qualsiasi mezzo incluso fax ed e-mail) la riproduzione digitale o cartacea dell'opera (o parte di essa);
4. è vietata la modificazione, la traduzione, l'adattamento totale o parziale dell'opera e/o il loro utilizzo per l'inclusione in miscelanee, raccolte, o comunque opere derivate.

INDICE

Presentazione , di <i>Alessia Rosolen</i>	pag.	9
Premessa , di <i>Giancarlo Michellone</i>	»	11
Introduzione	»	13
1. I luoghi della nautica e il vantaggio competitivo dei territori	»	19
1. La delimitazione dell'oggetto di indagine	»	19
2. Le due filiere della nautica: cantieri e portualità turistica	»	20
3. I fattori localizzativi delle produzioni nautiche	»	22
4. I vantaggi competitivi dei territori	»	24
4.1. Le condizioni relative alla domanda di produzioni nautiche	»	25
4.2. La disponibilità di input: il ruolo delle infrastrutture nautiche	»	27
4.3. La presenza di settori e industrie di supporto: l'economia del mare	»	28
4.4. Le condizioni relative all'offerta di produzioni nautiche	»	32
5. I driver della globalizzazione nella nautica	»	38
2. I modelli d'impresa nella nautica	»	42
1. L'artigianato nautico	»	42
2. Le imprese leader	»	44
3. Produzioni nautiche ed innovazione tecnologica	»	46
3. Struttura e dinamiche evolutive dei cluster nautici: la metodologia di analisi	»	51
1. Definizione dei confini e composizione del cluster	»	52

2. Cluster ed economie di agglomerazione	pag. 54
3. Le politiche di cluster	» 55
4. I sistemi regionali di innovazione	» 56
5. Poli di competitività e distretti tecnologici	» 57
6. Il ruolo delle istituzioni e il modello della tripla elica	» 58
7. Processi di innovazione e territorio	» 58
8. I processi di networking	» 59
9. Processi evolutivi di cluster	» 61
10. L'emergenza della governance di cluster	» 62
11. Sintesi: le dimensioni di analisi dei cluster nautici internazionali	» 64
4. I cluster internazionali della nautica	» 67
1. La selezione dei casi di studio	» 67
2. Fonti e natura dei dati raccolti	» 70
3. Il cluster nautico della Toscana	» 71
3.1. La nautica in Italia	» 72
3.2. Evoluzione storica della nautica in Toscana	» 72
3.3. Il cluster della Versilia: caratteristiche strutturali e fattori di competitività	» 73
3.4. La diffusione della nautica dalla Versilia al resto della Toscana	» 75
3.5. Imprese e occupazione	» 76
3.6. L'emergenza della governance	» 77
3.7. La nascita del distretto toscano della nautica da porto	» 79
3.8. Diretrici di sviluppo e fattori di evoluzione della nautica in Toscana	» 80
4. Il cluster nautico della Nuova Zelanda	» 84
4.1. La nautica in Nuova Zelanda: le origini	» 85
4.2. I fattori di evoluzione	» 85
4.3. Lo sviluppo recente	» 87
4.4. Le sfide future	» 88
4.5. Il vantaggio tecnologico	» 89
4.6. La governance del cluster	» 89
4.7. Sintesi: il vantaggio della Nuova Zelanda	» 91
5. Il cluster nautico della Florida del Sud	» 95
5.1. La nautica negli Stati Uniti e in Florida	» 96
5.2. La governance	» 97
5.3. I problemi aperti	» 98
6. Il cluster marino del Solent	» 103
6.1. La nautica in Regno Unito	» 104
6.2. Origine ed evoluzione della nautica nella regione del Solent	» 104

6.3. L'economia del mare nel Solent	pag. 106
6.4. Gli attori istituzionali	» 108
6.5. Le aree di problematicità e lo sviluppo della governance di cluster	» 109
6.6. Lo strumento di governance: Marine South-Est (MSE)	» 110
6.7. Il ruolo di SEEDA	» 114
7. Il cluster marino della Bretagna	» 117
7.1. La nautica in Francia e in Bretagna	» 118
7.2. L'economia del mare in Bretagna	» 120
7.3. Il cluster del mare e la governance: l'esperienza del Pole Mer Bretagne	» 121
7.4. Il cluster nautico del Morbihan (Cluster Nautisme et Construction Navale du Morbihan)	» 125
8. Gli altri cluster internazionali della nautica	» 130
8.1. Il cluster nautico della regione PACA (Provence-Alpes-Côte d'Azur)	» 130
8.2. La nautica in Vandea (Pays-de-la-Loire)	» 131
8.3. Il cluster nautico del Queensland del Sud-Est	» 133
8.4. Il cluster nautico del North Carolina	» 135
8.5. La nautica in Germania e il cluster marittimo dello Schleswig-Holstein	» 136
8.6. La nautica in altre regioni d'Europa e del mondo	» 138
8.7. Le produzioni nautiche in Turchia	» 138
9. Analisi comparativa dei casi di studio	» 140
9.1. Le forme di collaborazione tra cluster nautici e marini	» 146
5. Il cluster della nautica del FVG	» 148
1. Presentazione del cluster e dei sistemi componenti	» 149
1.1. Il sistema delle infrastrutture per la nautica	» 150
1.2. Il sistema della conoscenza e dell'innovazione	» 153
1.3. Il sistema delle istituzioni	» 154
1.4. Il sistema delle industrie di supporto	» 156
1.5. Il sistema delle imprese della nautica	» 156
2. Valutazione di impatto economico del sistema della nautica del FVG	» 160
2.1. Trend evolutivi del cluster della nautica del FVG: il confronto 2006-2009	» 162
2.2. Le performance all'export	» 163
2.3. Stime di impatto economico secondo il metodo dei moltiplicatori Censis	» 164
3. L'attrazione di investimenti dall'esterno	» 165
4. Profili e caratteristiche delle imprese della nautica del FVG	» 166
4.1. Il ruolo dell'artigianato nautico	» 168
4.2. Fonti di innovazione	» 168
5. Analisi SWOT del cluster della nautica del FVG	» 169

6. Il distretto tecnologico navale e nautico del FVG (Ditenave)	pag. 172
6.1. Il percorso costitutivo	» 172
6.2. La mission e le linee di azione	» 172
6.3. La struttura di governance	» 173
6. Proposte per una politica di sviluppo dei cluster della nautica	» 176
Fonti	» 188
Bibliografia	» 193
Elenco figure	» 196
Elenco tabelle	» 197
Appendici	» 201

PRESENTAZIONE

Ad ormai quasi tre anni dall'inizio del percorso che ha condotto alla costituzione del Distretto tecnologico riguardante il settore della cantieristica navale e della nautica da diporto del Friuli Venezia Giulia, brevemente DITENAVE, e dopo aver sancito la compiuta definizione del suo modello di governance, occorre tracciare un quadro che consenta di collocare le imprese operanti nei settori, e più specificatamente le piccole e medie imprese della nautica, in una prospettiva di respiro internazionale.

Il Friuli Venezia Giulia gode di caratteristiche di indubbio vantaggio. La consolidata tradizione della sua industria cantieristica unita a quel variegato gruppo di operatori economici che compongono un sistema di imprese per la nautica, rappresentano un elemento che, combinato assieme alla collocazione geografica, rendono i settori navale e nautico peculiari e con margini di crescita che si configurano ampi, anche se posti a confronto di realtà meno giovani e più radicate nel tempo. La nautica, in particolare, per il potenziale di sviluppo delle sue imprese, rappresenta oggi una delle migliori opportunità sulle quali investire per la crescita economica del territorio regionale.

Per questo motivo la Regione si trova oggi di fronte a una delle sfide più importanti da sostenere per gli anni a venire: rendere la nautica un centro ancora più attrattivo di quanto già oggi sia, per gli investimenti provenienti da altre aree, non solo contigue, ma anche da quelle che possono intravedere nella stessa una possibilità di crescita e di sviluppo.

Da questo punto di vista, il sostegno da parte della Regione alle azioni del Distretto tecnologico sarà fondamentale per garantire, attraverso lo stimolo della ricerca scientifica e tecnologica verso l'innovazione continua dei processi e dei prodotti e grazie alla formazione, di cogliere e potenziare i punti di forza che attualmente caratterizzano il *cluster* regionale della nautica: la presenza di un alto numero di piccole e medie imprese, l'alto tasso di specializzazione e tecnologico nelle lavorazioni nautiche.

È una fase di crisi quella che abbiamo attraversato, dove si è ampiamente dimostrato come una realtà economica può sopravvivere o reagire meglio di

altre alla difficoltà congiunturale solo quando le sue imprese sono caratterizzate da un alto tasso di specializzazione e innovazione.

Proprio in questa prospettiva credo vada letta questa opera, perché testimonia come il Distretto tecnologico navale e nautico del Friuli Venezia Giulia possa essere uno strumento capace di rafforzare la competitività delle imprese, rafforzando le loro *competenze distintive* sui mercati nazionali e internazionali e potrà rappresentare l'ennesimo valore aggiunto per il nostro tessuto economico e imprenditoriale. L'Amministrazione regionale è quindi chiamata, attraverso azioni di sistema, a confermare il suo sostegno alla crescita della nautica e a supportarne il suo pieno sviluppo. È evidente che tutto ciò tornerà a vantaggio dell'intera economia regionale permettendo di realizzare la sua affermazione quale Regione culla di un modello di sviluppo basato sull'eccellenza delle sue imprese e sulla capacità di cogliere le opportunità che la sua posizione geografica le offre.

È la possibilità di cogliere e valorizzare le eccellenze imprenditoriali che rende grande la nostra piccola Regione. È insomma una chiara rappresentazione di ciò che rende il Friuli Venezia Giulia una terra che, nella sua tradizione secolare caratterizzata dalla sua proiezione sul mare, coglie la sua naturale propensione alla crescita e allo sviluppo.

Alessia Rosolen

Assessore al Lavoro, Università e Ricerca,
Delegato alle Pari Opportunità e Politiche Giovanili,
Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

PREMESSA

È con grande piacere che presento questo saggio, che espone i risultati dell'attività di ricerca sulla nautica da diporto condotta dal prof. Andrea Tracogna in collaborazione con il Servizio Trasferimento Tecnologico di AREA Science Park.

L'interesse di AREA Science Park per la nautica e, più in generale, per l'“economia del mare” nasce alcuni anni fa, su sollecitazione di alcuni imprenditori ed amministratori pubblici che vedevano in questo settore importanti potenzialità da sviluppare, realizzando un collegamento incisivo e proficuo tra il mondo della ricerca e quello delle imprese mediante attività di trasferimento di prodotti e tecnologie innovative.

Perciò AREA avviò una prima iniziativa specificamente rivolta a questo settore, il Centro di Competenza Cantieristica&Nautica, che negli anni ha prodotto interessanti risultati sul piano dell'analisi dei fabbisogni tecnologici e della diffusione delle conoscenze tecnico-scientifiche presso le imprese del settore.

Mettere in relazione ricerca e innovazione, raccordare e coordinare le iniziative pubbliche e gli investimenti privati, è questa una delle missioni “storiche” del nostro Ente, che si propone di svolgere una funzione di “ponte” tra mondi che hanno spesso significative difficoltà a rapportarsi reciprocamente.

Sotto questo profilo, la nautica da diporto appare come una vera e propria sfida, poiché questo settore è popolato prevalentemente da realtà di minore dimensione, per loro natura più in difficoltà a trarre vantaggio dal trasferimento tecnologico. Molti di questi imprenditori realizzano vere opere d'arte che ai più appaiono più il frutto della creatività e della sensibilità stilistica che la risultante di intense attività di ricerca applicata e di innovazione tecnologica.

Eppure, a ben guardare, qualcosa non torna: i livelli di eccellenza raggiunti sul piano internazionale da molte imprese del settore (si pensi ai velai triestini o ai costruttori di imbarcazioni del monfalconese) non sarebbero stati possibili senza una significativa attenzione alla dimensione dell'innovazione, anche nel caso delle imprese minori.

Per comprendere meglio la natura di questa contraddizione, l'ente decise così di avviare una prima mappatura del settore a livello regionale e un'indagine esplorativa volta a descrivere i profili imprenditoriali e le sfide competitive delle imprese che vi operano.

Il frutto di questo lavoro, presentato nel 2007, è il saggio "I cluster del mare", che costituisce un primo tassello di un piano di ricerca che è, in questi anni, proseguito con "I cluster nautici internazionali", in cui si realizza un confronto su base internazionale dei sistemi nautici, con le loro caratteristiche strutturali e le politiche industriali attuate a supporto delle specifiche realtà locali.

Il lavoro del prof. Andrea Tracogna risponde ad un preciso scopo: analizzare a fondo, scientificamente, il settore della nautica da diporto, per mettere i soggetti pubblici e privati in grado di potere intervenire più efficacemente. La ricerca scientifica, dunque, come strumento di analisi per interventi strategici.

Il benchmarking con le realtà internazionali più avanzate può diventare il metodo per valutare le più efficaci forme di governance, cioè di rappresentanza e organizzazione delle diverse parti coinvolte (imprese, associazioni di categoria, amministrazioni pubbliche, enti locali, centri di ricerca) e per selezionare le modalità di intervento e gli strumenti operativi più adeguati.

In particolare, la ricerca condotta può individuare le azioni più efficaci per la promozione dello sviluppo del settore nel Friuli Venezia Giulia, in un momento in cui la Regione sta promuovendo la costituzione e sta lavorando alla definizione del piano strategico relativo ad uno dei primi esempi nazionali di distretto tecnologico nei settori tradizionali del Made in Italy: Ditenave (Distretto Tecnologico Navale e Nautico).

Anche sulla base di questo pregevole lavoro il Servizio Trasferimento Tecnologico di AREA Science Park vuole sviluppare e mettere a disposizione di Ditenave passione, competenza e professionalità.

Giancarlo Michellone
Presidente AREA Science Park

INTRODUZIONE

La finalità della ricerca

Questa ricerca si inserisce nel quadro di un programma pluriennale di studi relativi ai sistemi nautici a base territoriale, avviato nel 2004 su iniziativa di AREA Science Park Trieste. I risultati più significativi finora raggiunti sono stati presentati nel volume “I cluster del mare. Cantieristica navale e nautica da diporto in Friuli Venezia Giulia”, pubblicato nel marzo del 2007.

La ricerca del 2007 è stata distinta in due filoni d’indagine: quello della nautica da diporto e quello della cantieristica navale. Il primo è, nella regione Friuli-Venezia Giulia, un comparto economico fortemente vitale e dalle elevate performance ma dai contorni non agevolmente definiti, che si estende ben al di là della costruzione di imbarcazioni, per comprendere tutte le attività economiche di servizio al turismo nautico. Il settore della cantieristica navale esprime invece una delle specializzazioni tradizionali dell’economia regionale, e ha sviluppato nel tempo forti legami e interdipendenze con altri comparti manifatturieri e di servizi.

L’indagine del 2007 ha consentito di realizzare una mappatura completa dei settori indagati e di mettere a fuoco i tratti distintivi di questi importanti comparti dell’economia regionale, evidenziandone i punti di forza e debolezza e le prospettive future.

Tale studio rappresenta la base su cui viene a fondarsi la presente ricerca, che ha l’obiettivo di analizzare le caratteristiche strutturali e le direzioni di evoluzione di alcuni dei principali cluster nautici a base territoriale esistenti a livello internazionale.

Sulla base di un attenta selezione, basata su criteri articolati, tali cluster sono stati individuati nei seguenti:

- cluster nautico della Toscana (Italia);
- cluster nautico della Nuova Zelanda;
- cluster nautico della Florida del Sud (USA);

- cluster marino del Solent (Regno Unito);
- cluster marino della Bretagna (Francia).

I suddetti cluster sono stati selezionati sulla base delle seguenti caratteristiche:

- presenza in loco di consolidate e significative attività di costruzione navale;
- presenza in loco di industrie e attività economiche complementari, riferibili all'economia del mare;
- presenza di forme di governance già strutturate e di azioni pubbliche e private di sostegno al consolidamento e allo sviluppo del cluster (cluster policies).

Sul piano delle dimensioni di analisi, ci si è proposti di identificare, per i principali cluster esaminati, i fattori localizzativi e le economie di agglomerazione che ne hanno segnato inizialmente la nascita, valutando la dotazione di competenze e fattori produttivi (materiali e immateriali), nonché la natura e l'intensità delle relazioni esistenti tra i diversi attori e stakeholders.

La ricerca ha l'obiettivo di analizzare – anche sotto un profilo storico – i percorsi di evoluzione e sviluppo dei cluster in oggetto, valutando la rilevanza assunta dai percorsi di:

- istituzionalizzazione e formalizzazione della governance del cluster;
- progressiva apertura ai mercati internazionali;
- inserimento del cluster entro circuiti di innovazione tecnologica e diffusione della conoscenza a livello internazionale.

Per ogni sistema territoriale sono state inoltre analizzate e valutate le modalità di governance realizzate e in corso di realizzazione, anche al fine di comparare le politiche pubbliche e private di sostegno allo sviluppo adottate nei diversi sistemi territoriali (cd. cluster policies).

La ricerca si è basata sulle consolidate metodologie di analisi dei fondamenti microeconomici della competitività e di analisi dei cluster introdotte da M. Porter a partire dagli anni '90. La ricerca si è basata inoltre su alcuni costrutti teorici e metodologie di analisi proprie del filone di studi sui Sistemi Regionali di Innovazione (*Regional Innovation Systems*).

La raccolta dei dati

La ricerca ha richiesto la raccolta di una rilevante quantità di dati. Una parte di questi dati proviene da fonti secondarie, cioè da materiali già pubblicati, raccolti attraverso:

- ricerche via web su siti ad accesso libero;

- accesso alle principali banche dati e directories per la ricerca in ambito accademico;
- richiesta diretta di materiale informativo ad enti e istituzioni rappresentative dei cluster indagati.

La raccolta dei dati è stata completata con una fase sul campo, che è stata condotta attraverso una serie di interviste ai principali operatori e stakeholders dei cluster esaminati.

L'organizzazione del lavoro

Nella primo capitolo, viene affrontata una prima cruciale questione di ordine definitorio dell'oggetto del nostro studio, le attività nautiche. La nostra scelta è stata quella di focalizzarci sulle sole produzioni nautiche, cioè su quelle attività che appartengono alla filiera “costruttiva” della nautica e non invece alla filiera della “portualità” turistica. Con questa definizione, rimane quindi fuori dal focus principale della nostra ricerca la gran parte del “terziario” nautico.

Successivamente, la nostra ricerca si sofferma su quelli che sono i fattori localizzativi prevalenti nel mondo della nautica e sulle variabili che possono spiegare l'esistenza di differenziali, anche significativi, di radicamento territoriale e di livelli di competitività di queste attività economiche. Per affrontare questo punto, ci siamo posti innanzitutto una questione: che cosa ha favorito lo sviluppo di una significativa industria nautica in Italia e in alcuni altri Paesi a livello mondiale? Sembra, infatti, che nel mondo della nautica “geography matters”, nel senso che il territorio e le sue specificità sono in grado di influenzare significativamente le decisioni di localizzazione delle attività economiche e di determinare i livelli di performance realizzati (Krugman, 1991b; Storper, 1997). Le produzioni nautiche non sono, in altre parole, separate dal territorio in cui si realizzano – come può essere invece il caso di una produzione manifatturiera altamente automatizzata o di un impianto dell'industria di processo – ma si calano, letteralmente, sul territorio, che diventa un vero e proprio fattore di produzione.

Perché la nautica è localizzata soprattutto in alcune regioni costiere del Mondo, e non in altre, pur nella comune condizione di avere un accesso diretto al mare? Proveremo a dare una convincente risposta alla domanda utilizzando il noto modello del “diamante” di Porter, che rappresenta a nostro avviso un'efficace spiegazione non solo dei fattori di localizzazione ed aggregazione di queste attività, ma anche dell'esistenza di differenziali di competitività tra nazioni e sistemi territoriali. Andremo così ad esaminare il ruolo che, rispettivamente, la domanda di produzioni nautiche, la dotazione di infrastrutture per il diportismo, la presenza di settori complementari e di supporto, il

grado di rivalità tra le imprese hanno nello spiegare la maggiore o minore specializzazione in campo nautico delle regioni del Mondo.

Successivamente, nel secondo capitolo, ci concentreremo su quelli che sono i tratti tipici delle imprese che operano nel settore della nautica, ed in particolare esamineremo alcune delle caratteristiche più significative dei modelli di business del settore. Come vedremo, il mondo della nautica è ancora dominato da modelli d'impresa di tipo artigianale, dove le minori dimensioni si coniugano con limitati investimenti e forme peculiari di utilizzo e di sviluppo delle conoscenze produttive.

In questa parte della ricerca una particolare attenzione sarà dedicata alla natura e modalità dei processi innovativi in campo nautico.

Nel terzo capitolo andremo a descrivere quella che è la prospettiva di analisi dei cluster nautici da noi adottata: una prospettiva fondata sul superamento delle classiche nozioni di settore e di filiera e basata invece sul concetto di cluster e di sistema di innovazione. In questa parte del lavoro saranno messi in evidenza i caratteri strutturali e gli elementi costitutivi di un cluster territoriale (sistemi di attori economici e non economici, risorse, relazioni) e inoltre i processi che, in un'ottica evolutiva, si realizzano all'interno del cluster. Ci si riferisce ai processi di innovazione, ma anche ai processi di networking e in particolare a quelli di istituzionalizzazione e di socializzazione, su cui si basa la creazione ed il rafforzamento dei modelli di governance di sistema.

Nella successiva parte del saggio (capitolo quarto), la metodologia di analisi sopra descritta sarà applicata allo studio di una serie di cluster eccellenti a livello internazionale, selezionati sulla base di una attenta e puntuale ricognizione dei sistemi locali che ospitano, nel Mondo, le produzioni nautiche.

Alla descrizione di questi sistemi produttivi territoriali si unirà un'attenzione particolare per le azioni e gli interventi che il soggetto pubblico ha attuato o sta attuando in queste regioni, al fine di valutarne la portata e l'efficacia e l'importabilità entro altri cluster nautici.

Il quinto capitolo sarà dedicato alla presentazione ed analisi del cluster della nautica del Friuli-Venezia Giulia, un sistema ancora giovane ma ad alto tasso di sviluppo, sul quale vi è già stata un'ampia convergenza di azioni e di politiche pubbliche e private, entro modelli di governance assimilabili a quelli di un distretto tecnologico.

Nel capitolo conclusivo – coerentemente con le finalità della presente ricerca – saranno, infine, delineate le possibili linee di azione e di intervento per lo sviluppo dei cluster nautici.

Ringraziamenti

Desidero innanzitutto esprimere la mia riconoscenza ad AREA Science Park, per aver fornito il sostegno finanziario necessario a realizzare questa ricerca.

Rivolgo, inoltre, un particolare ringraziamento a Mario d'Amato e Danilo Farinelli del Servizio Trasferimento Tecnologico di AREA Science Park, per il loro supporto nella fase di impostazione della ricerca e per i preziosi consigli forniti in fase di stesura della relazione finale.

La mia riconoscenza va anche alla dott.ssa Valentina Cargnello, per il significativo aiuto fornito nella fase di raccolta della documentazione su cui questa ricerca è basata e inoltre per aver condotto direttamente alcune delle interviste sul campo.

Ringrazio anche il prof. Vladimir Nanut per il contributo fornito nelle fasi di impostazione della ricerca e nella raccolta delle interviste.

Infine, si ringraziano tutte le numerose istituzioni e persone che hanno contribuito attivamente alla fase di raccolta di dati e di informazioni e che hanno partecipato alle interviste sul campo.

1. I LUOGHI DELLA NAUTICA E IL VANTAGGIO COMPETITIVO DEI TERRITORI

1. La delimitazione dell'oggetto di indagine

La nautica è un fenomeno ben radicato nell'economia di molti paesi, che produce percentuali significative della ricchezza nazionale. Oltre alle fenomenologie più appariscenti, costituite dal comparto dei cd. superyacht, il mondo della nautica è composto da piccoli produttori di imbarcazioni ed operatori economici che popolano una lunga filiera, di cui fanno parte imprese subfornitrici ed artigiane, specializzate in fasi distinte del lungo processo che traduce una domanda di mercato in un'imbarcazione finita e disponibile per la vendita.

Sotto un diverso profilo, la nautica è anche quella dei distretti nautici, dei porti turistici e delle aree costiere: quella delle tradizioni locali (l'artigianato nautico), del terziario e del turismo nautico.

È questa la nautica, che al pari e forse più di quella dei superyacht, sta realizzando in Italia delle performance economiche di tutto rilievo, sia in termini di contributo al Pil e all'occupazione, che di dinamica imprenditoriale.

La nautica è un settore dalle grandi potenzialità economiche, anche se ancora caratterizzato da fattori intrinseci di fragilità, riconducibili alla piccola dimensione media delle imprese, alla ancora notevole diffusione di modelli produttivi artigianali, alla difficoltà di molti imprenditori minori di muoversi efficacemente, secondo logiche di sistema, sui mercati internazionali.

Ucina (associazione nazionale tra i costruttori dell'industria nautica e affini) delimita le produzioni nautiche individuando tre sub-settori:

- i cantieri nautici;
- i motori marini;
- gli accessori e i componenti nautici.

Queste attività compongono il comparto dell'industria nautica in senso stretto, il cui oggetto è rappresentato dalla realizzazione del prodotto-bar-