



Provincia di Venezia - Assessorato Attività Produttive

COSES - Consorzio per la Ricerca e la Formazione

**LA CANTIERISTICA MINORE
NELLA PROVINCIA DI VENEZIA**

Analisi del mercato, distribuzione territoriale, cooperazione settoriale

Rapporto n. 65 - Novembre 2001

Risultati della ricerca

“Venice Floating Show”

Venezia - 26 febbraio 2002

Quadro del settore nautica a livello nazionale

(fonte UCINA)

- ✓ **Parco nautico di 800.000 unità (UCINA 1998)** ma comparto dalle potenzialità non sfruttate, anche per la carenza e l'onerosità delle infrastrutture (Basso rapporto ormeggi/barche)
- ✓ **Artigianalità, despecializzazione, carattere familiare**
- ✓ Dopo la lunga crisi (1987/1998), **il trend è positivo dal 1999.**
- ✓ **Il fatturato interno è aumentato** costantemente del 30% l'anno negli ultimi quattro anni;
- ✓ Le **esportazioni** negli ultimi anni sono **cresciute** del 172%, raggiungendo un valore prossimo ai 900 miliardi
- ✓ La dinamica delle **importazioni** negli ultimi anni ha avuto una altalena molto evidente da un anno all'altro, e comunque dopo la diminuzione tra il 1992 ed il 1993 ha avuto nel 1995 e 1997 un **forte balzo in avanti** [UCINA, 1998].

L'industria nautica italiana oggi conta
circa 90.000 addetti (diretto ed indotto)
1 miliardo di Euro di fatturato,
10.000 posti barca tra Friuli e Venezia



Quadro positivo del settore, aumentando soprattutto le esportazioni di megayacht, prodotto che ha reso la nautica italiana famosa in tutto il mondo

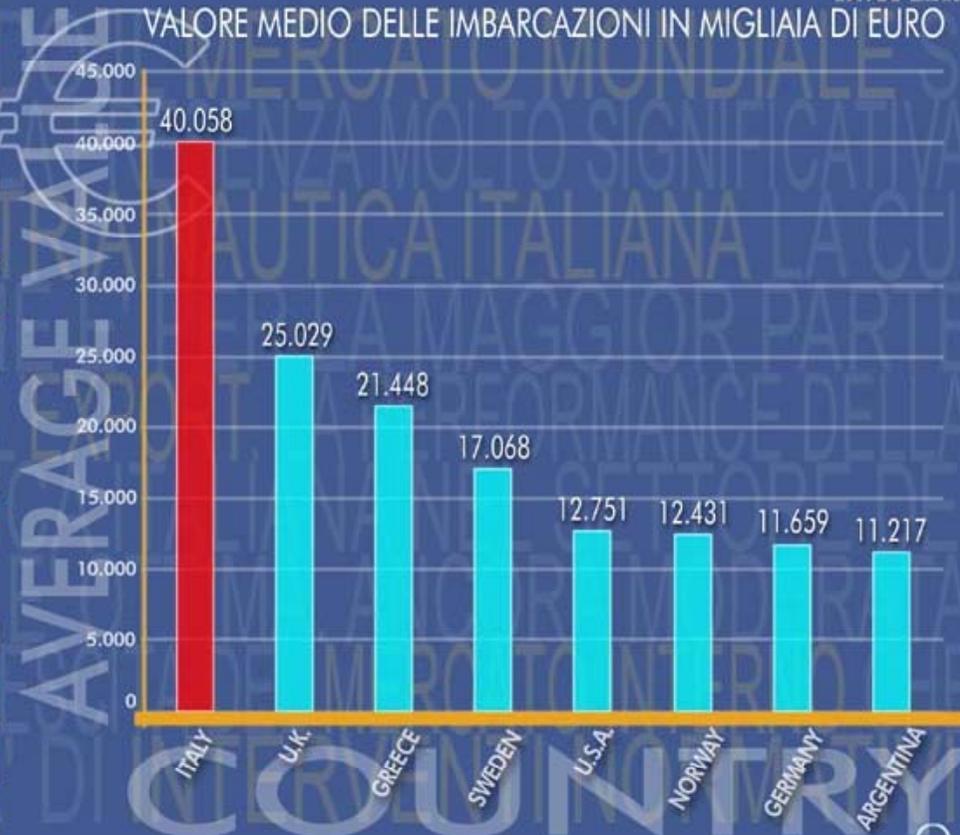
CONVENTION UCINA - SATEC 2001



MERCATO MONDIALE

VALORE MEDIO DELLE IMBARCAZIONI IN MIGLIAIA DI EURO

L'ITALIA E' AL TERZO POSTO ASSOLUTO A LIVELLO MONDIALE NEL FATTURATO NAUTICO. ANALIZZANDO IL VALORE MEDIO DELLE UNITA' PRODOTTE L'ITALIA E' IL PAESE CON IL VALORE MEDIO PIU' ALTO A CONFERMA DELLA QUALITA' DELLA NOSTRA PRODUZIONE.

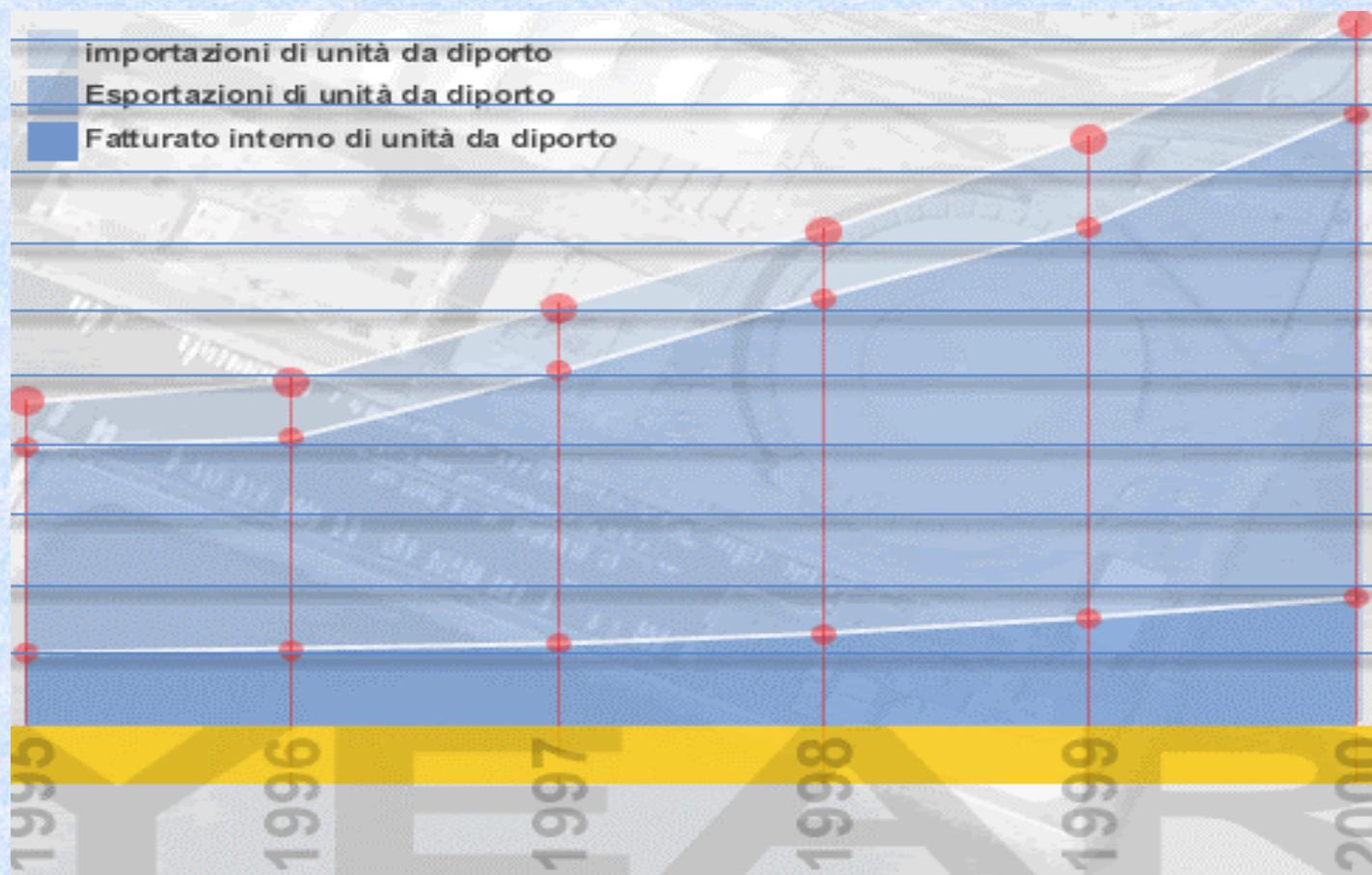


Unione Nazionale Cantieri e Industrie Nautiche ed Affini

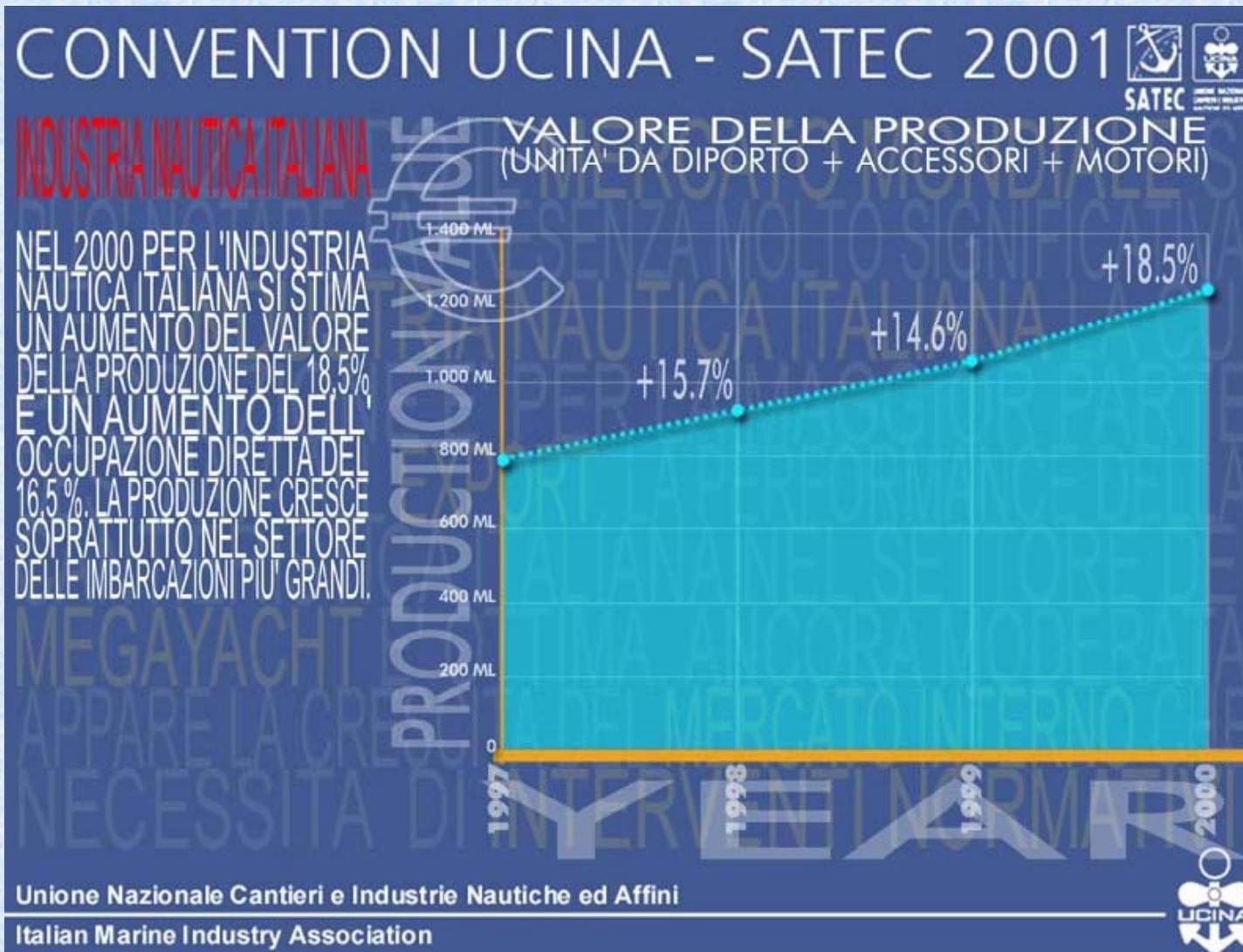
Italian Marine Industry Association



Tra il 1995 e il 2000 le **esportazioni** sono cresciute in maniera costante, a fronte della relativa stabilità di importazioni e fatturato interno



Nel 2000 l'aumento dell'occupazione diretta nel settore è stato del 16,5%,
mentre quello del valore della produzione del 18,5%.



Oggetto della ricerca

All'interno dell'insieme di attività che costituiscono il “sistema” della cantieristica, si possono distinguere:

Cantieri navali - di fatto esclusi dall'indagine per la loro dimensione e per la loro “eccezionalità” e particolarità nella produzione, certamente non affine a quella della cantieristica minore.

Cantieristica minore “tradizionale”

Cantieristica minore “moderna”

Attività collaterali

✓ Riparazione

✓ Manutenzione

✓ Rimessaggio

✓ Produzione accessori

✓ Vendita accessori

✓ Attività secondarie



Oggetto della ricerca

Lo studio ha riguardato le aziende presenti nel territorio provinciale, che operano nel **settore della cantieristica minore**.

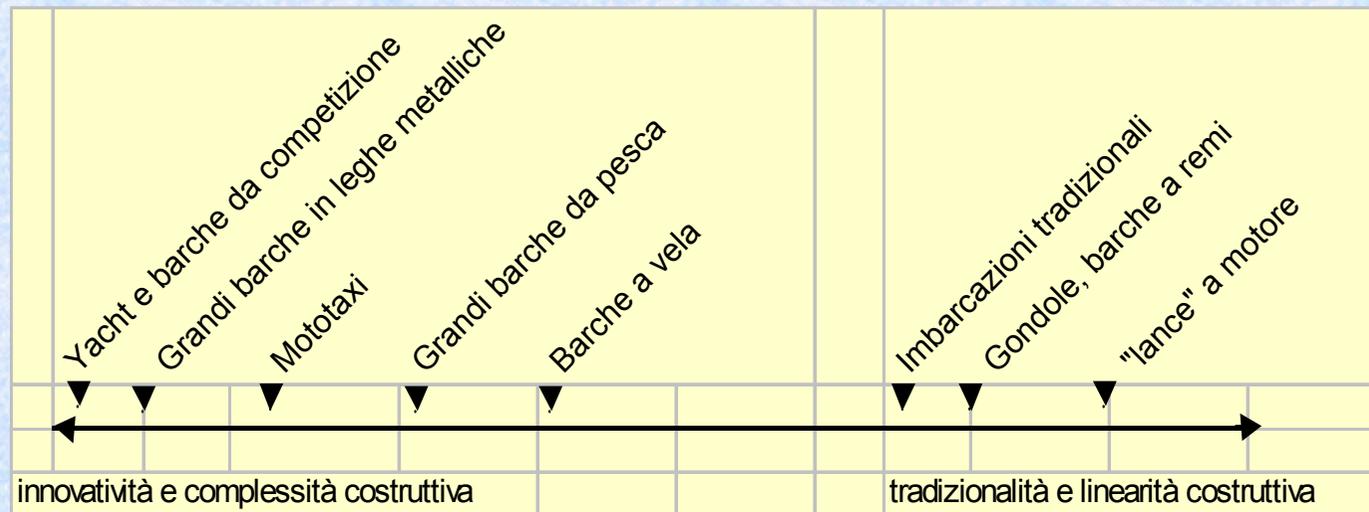
In particolare, **sono state oggetto della ricerca le realtà economiche del settore che hanno come attività esclusiva, o prevalente, quella relativa alla costruzione di imbarcazioni, tradizionali e non.**

Il “sistema” cantieristica nautica minore nell’area provinciale veneziana:

- la costruzione di imbarcazioni,
- la loro riparazione e manutenzione
- il loro rimessaggio

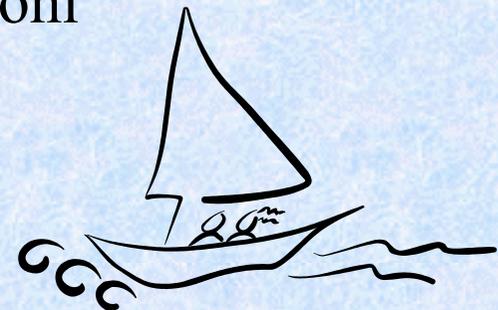


Esempi di tipologie di cantieri



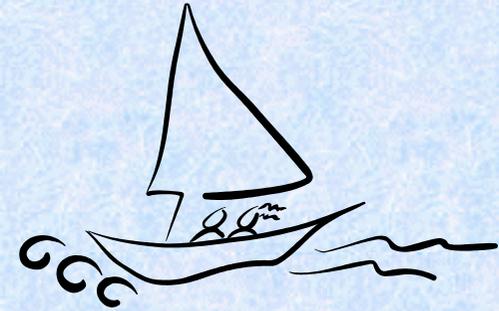
Cantieri tradizionali

- ✓ Tendenza al declino, “stanchezza”
- ✓ Nicchia lagunare
- ✓ Poca pubblicità
- ✓ Grandezza < DOM; mancanza di spazi → non è possibile godere delle economie di scala, che all’aumentare delle dimensioni produttiva permettono un risparmio di costi
- ✓ Investimenti marginali; produzioni *labour intensive*; scarsa cultura imprenditoriale
- ✓ Filiera lineare e “corta”
- ✓ Limitata lavorazione della vetroresina in Venezia
- ✓ Basso *output* annuale, prevalenza delle riparazioni



Cantieri innovativi

- ✓ Dinamici ed in espansione
- ✓ Mercati internazionali
- ✓ Partecipazione alle fiere
- ✓ Grandezza > DOM
- ✓ Investimenti e tecnologie sofisticate
- ✓ Filiera implosiva aperta a monte, lunga e complessa; collaborazioni per progetto
- ✓ Rapporto qualità/prezzo, agguerrita concorrenza internazionale
- ✓ Materiali di vario tipo
- ✓ Maggiore produttività, prevalenza dell'attività di costruzione



Strumenti della ricerca

- indagini e statistiche settoriali recenti
- l'analisi delle principali problematiche del settore
- opinioni di testimoni privilegiati
- indagine diretta presso le imprese operanti nel settore in sede locale
- studio economico di settore



Struttura del questionario - informazioni raccolte

1. I dati generali del cantiere

2. L'aspetto occupazionale

3. Gli aspetti infrastrutturali

4. I servizi offerti dal cantiere alla clientela

5. Tipo di attività e produzione

✓ *Tipologia di prodotto realizzato*

✓ *Modalità produttive interne, i materiali usati, le motorizzazioni applicate*

✓ *Valutazioni % sul fatturato*

6. Caratteristiche del mercato

✓ *Definire quanto “produce” e quanto “consuma” la produzione, che quota costituisce il “mero” assemblaggio*

✓ *Definire l'importanza dei diversi clienti sul fatturato realizzato nell'esercizio concluso.*

✓ *Apertura del mercato*

✓ *Forme di promozione*

✓ *Utilizzo del natante prodotto*

7. Prospettive di sviluppo

✓ *Infrastrutture necessarie*

✓ *Fattori condizionanti l'attività del cantiere*

✓ *Modalità utilizzate per farsi conoscere dalla clientela e vendere il prodotto*

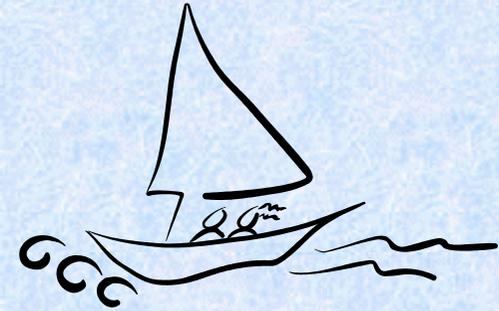


Obiettivi della ricerca

- Determinare la distribuzione territoriale delle attività
- Descrivere il settore
- Valutare le condizioni operative e le esigenze
- Segnalare l'importanza economica
- Verificare l'esistenza di cooperazione
- Sottolineare il ruolo sociale e culturale
- Stimolare il confronto tra gli operatori
- Contribuire alla formulazione di una politica a sostegno della cantieristica minore



Risultati dell'indagine

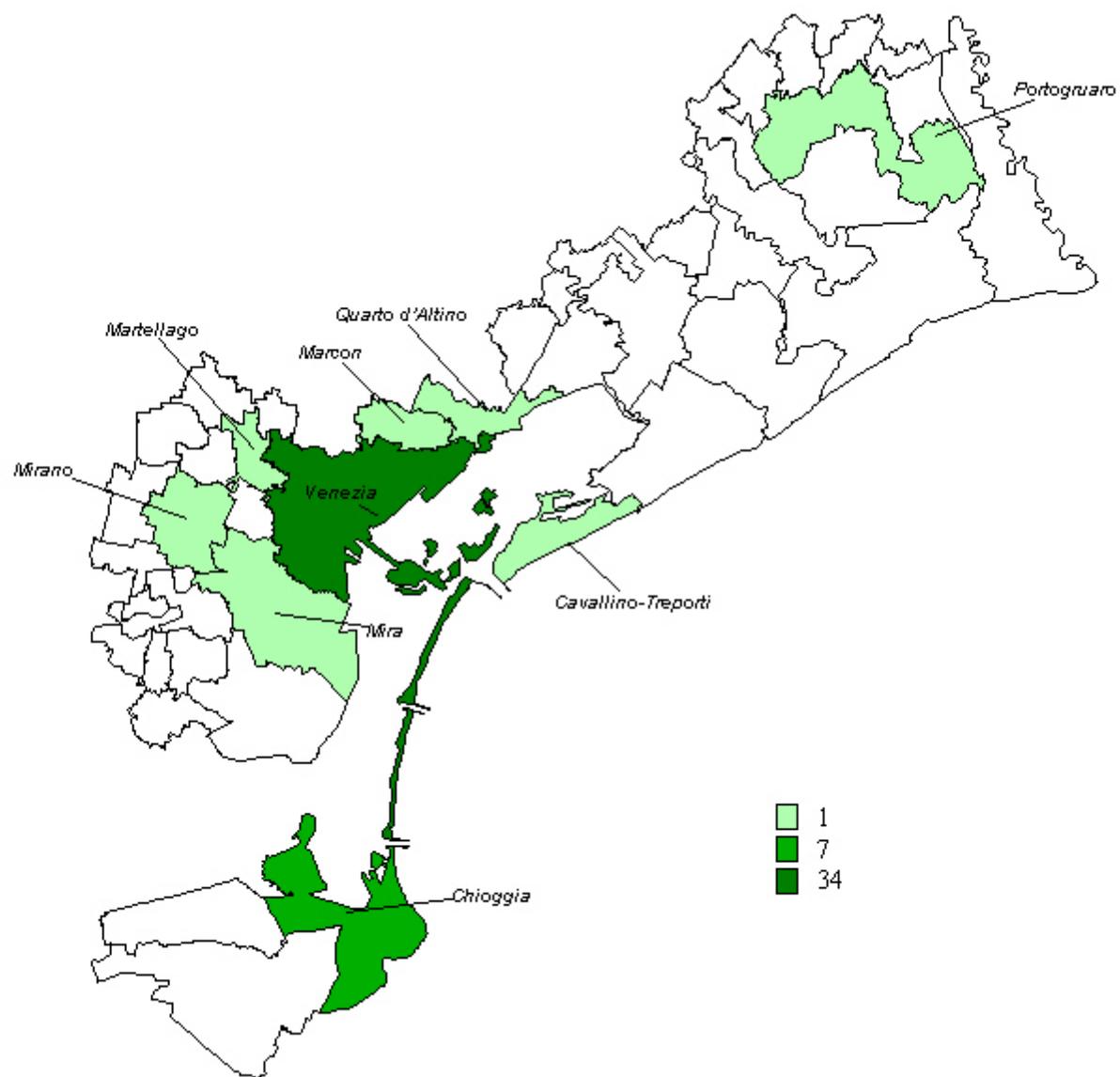


In generale, le aziende sono accomunate dalla:

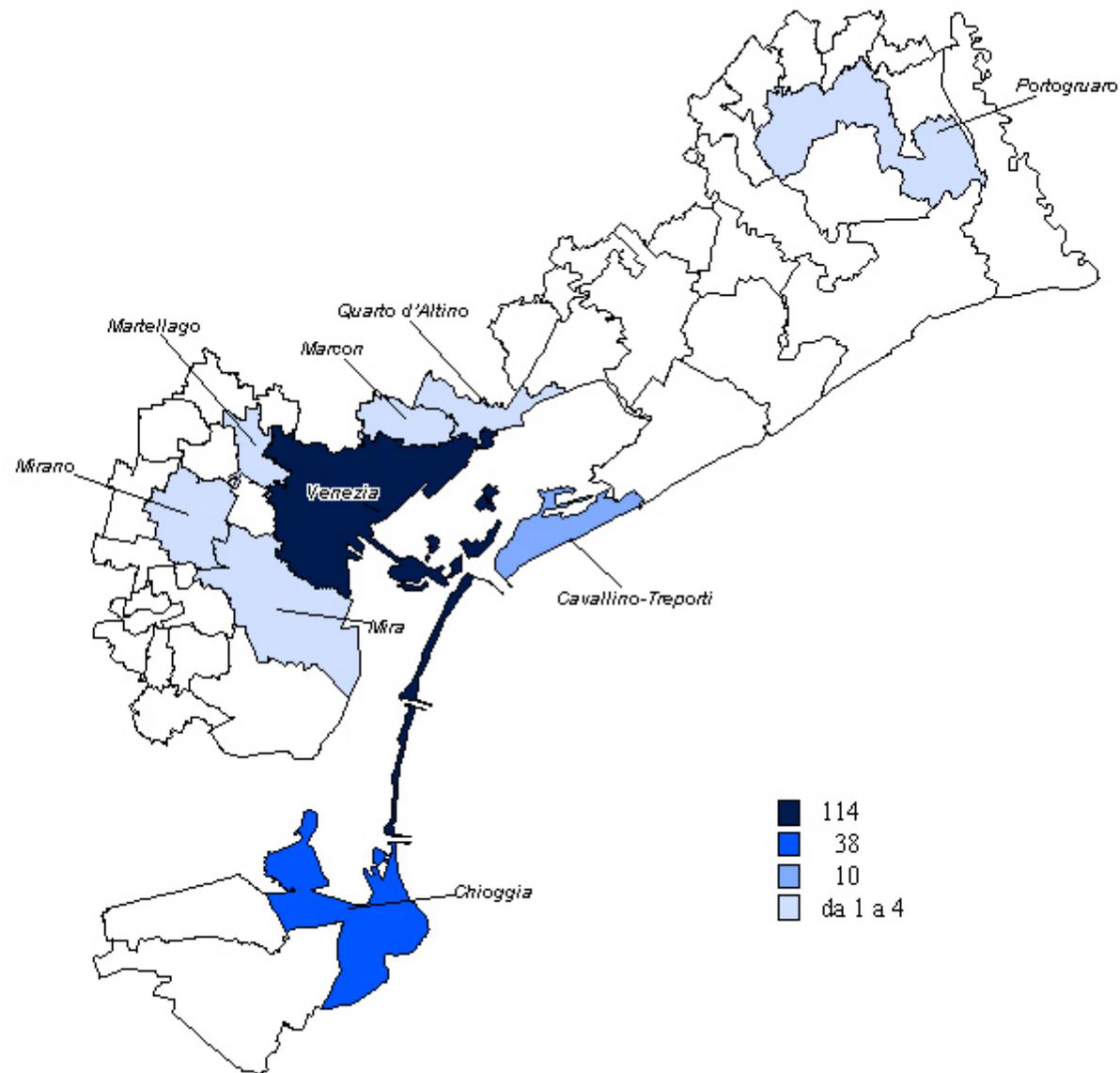
- **localizzazione** all'interno della Provincia
- il **prodotto comune**: produttrici di scafi di differenti tipologie di imbarcazioni (non navali) destinate al soddisfacimento del bisogno di muoversi via mare per scopi di lavoro, svago o sport.
- il **posizionamento nella filiera** tecnico-produttiva
- la presenza di **elevate barriere all'entrata**,
- **scarso** utilizzo di tecniche di **marketing**,
- vendita diretta,
- elevata qualità,
- metodi di **lavorazione** prevalentemente **artigianali**,
- **piccolissime dimensioni**;
- percezione di una **burocrazia complessa**, pressione fiscale elevata e ostilità delle istituzioni
- **domanda sovrabbondante** e in crescita
- **carenza di manodopera** specializzata
- **carenza di spazi** nella gronda lagunare



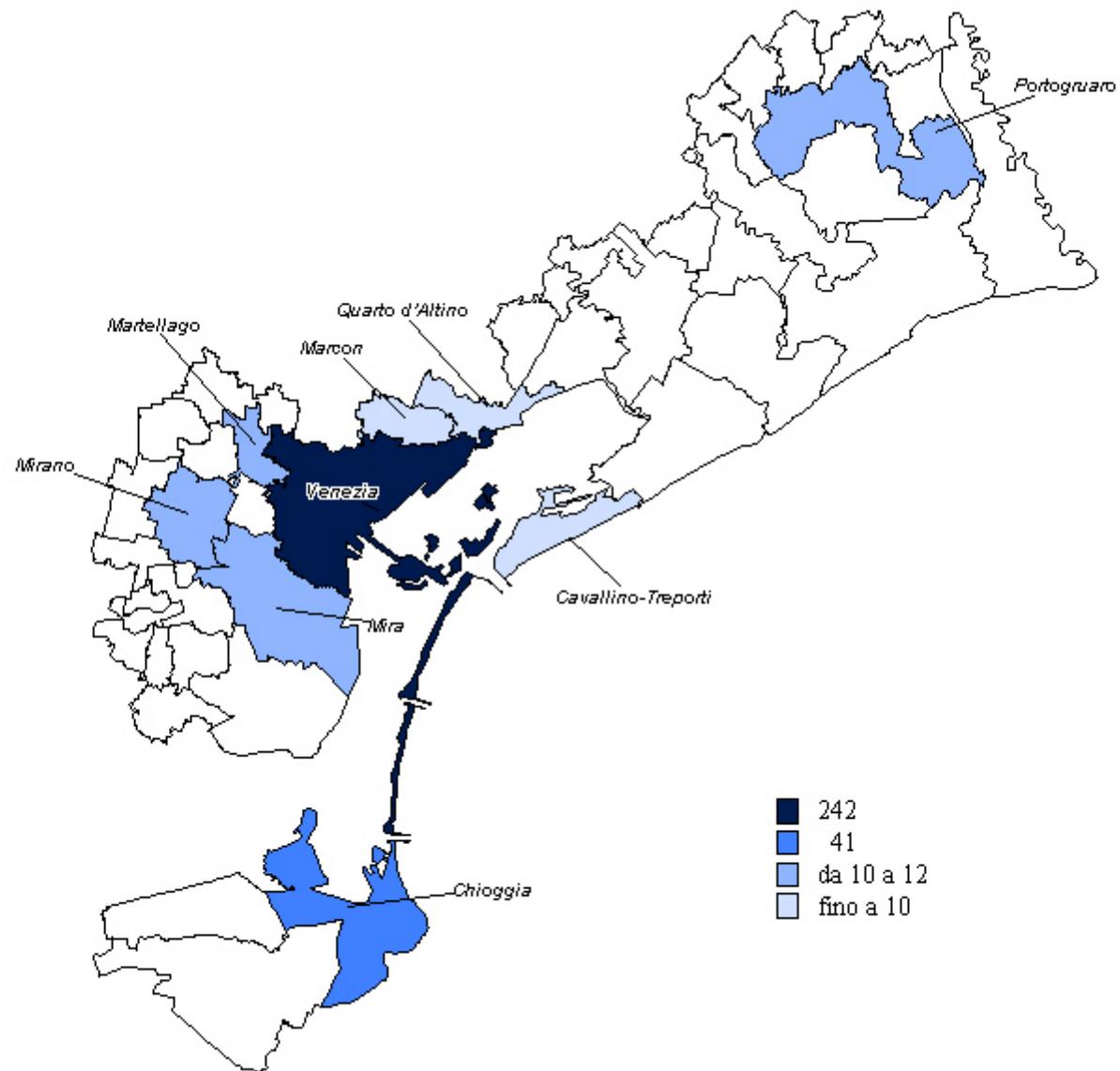
Attività collegate alla cantieristica minore per Comune (Costruzione)



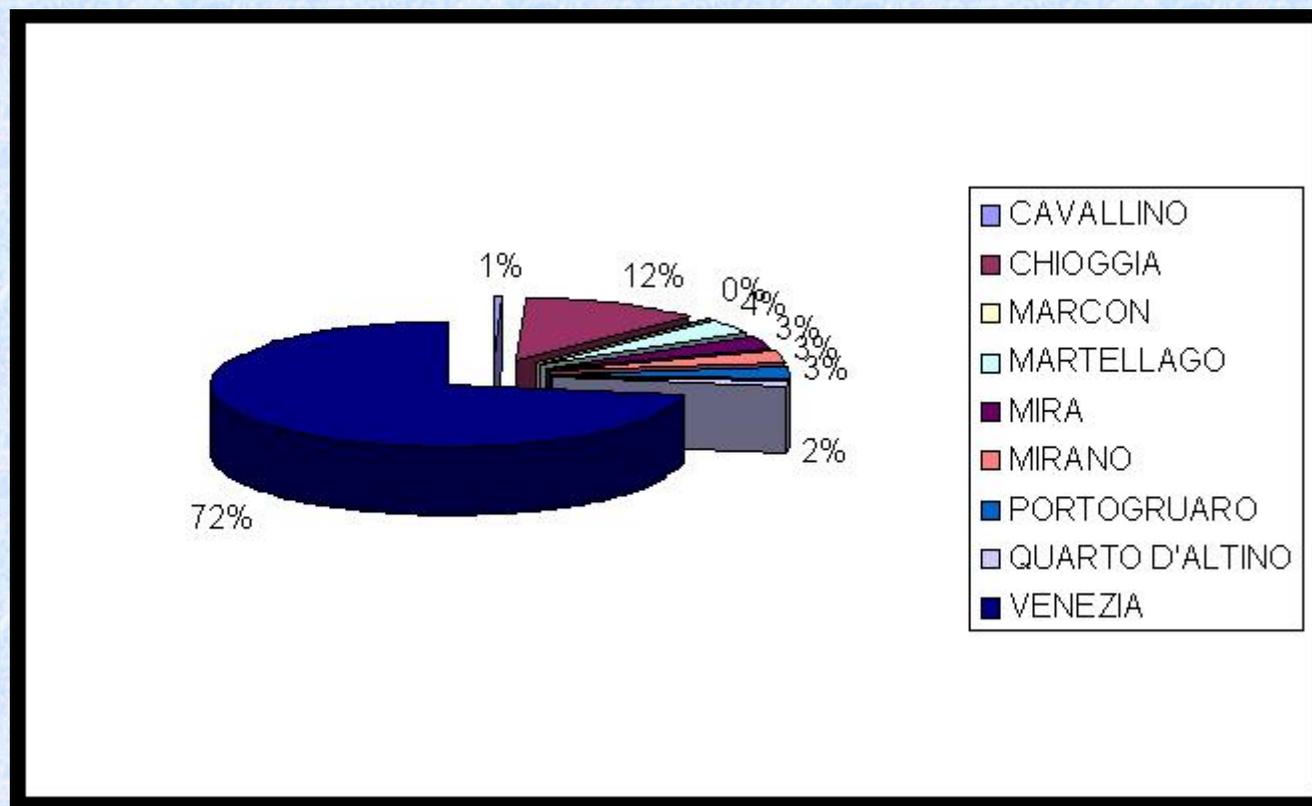
Attività collegate alla cantieristica minore per Comune (Costruzione-Riparazione-Rimessaggio)



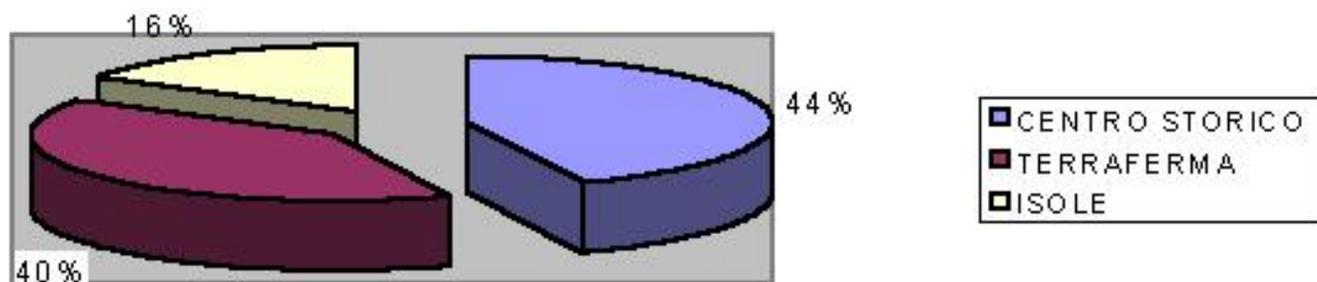
Addetti nei cantieri intervistati per Comune



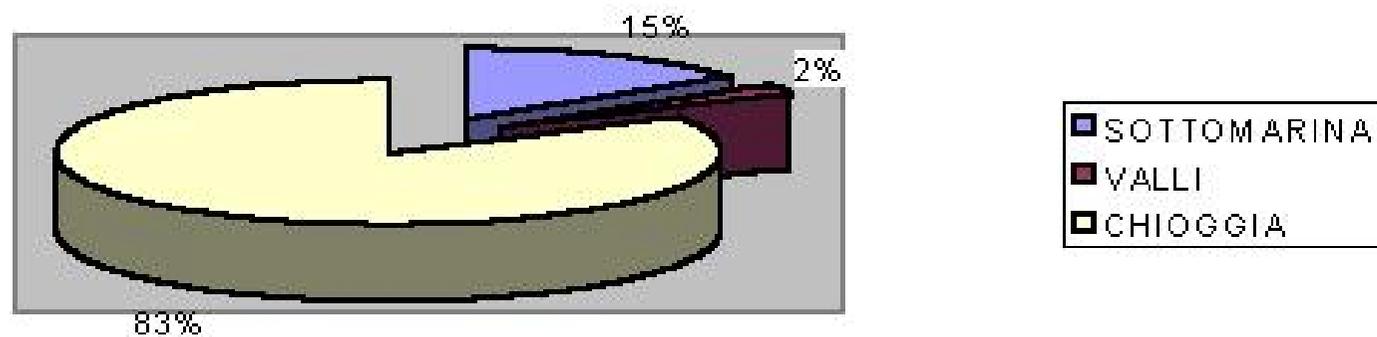
Distribuzione degli addetti ai cantieri nautici nei Comuni della provincia di Venezia



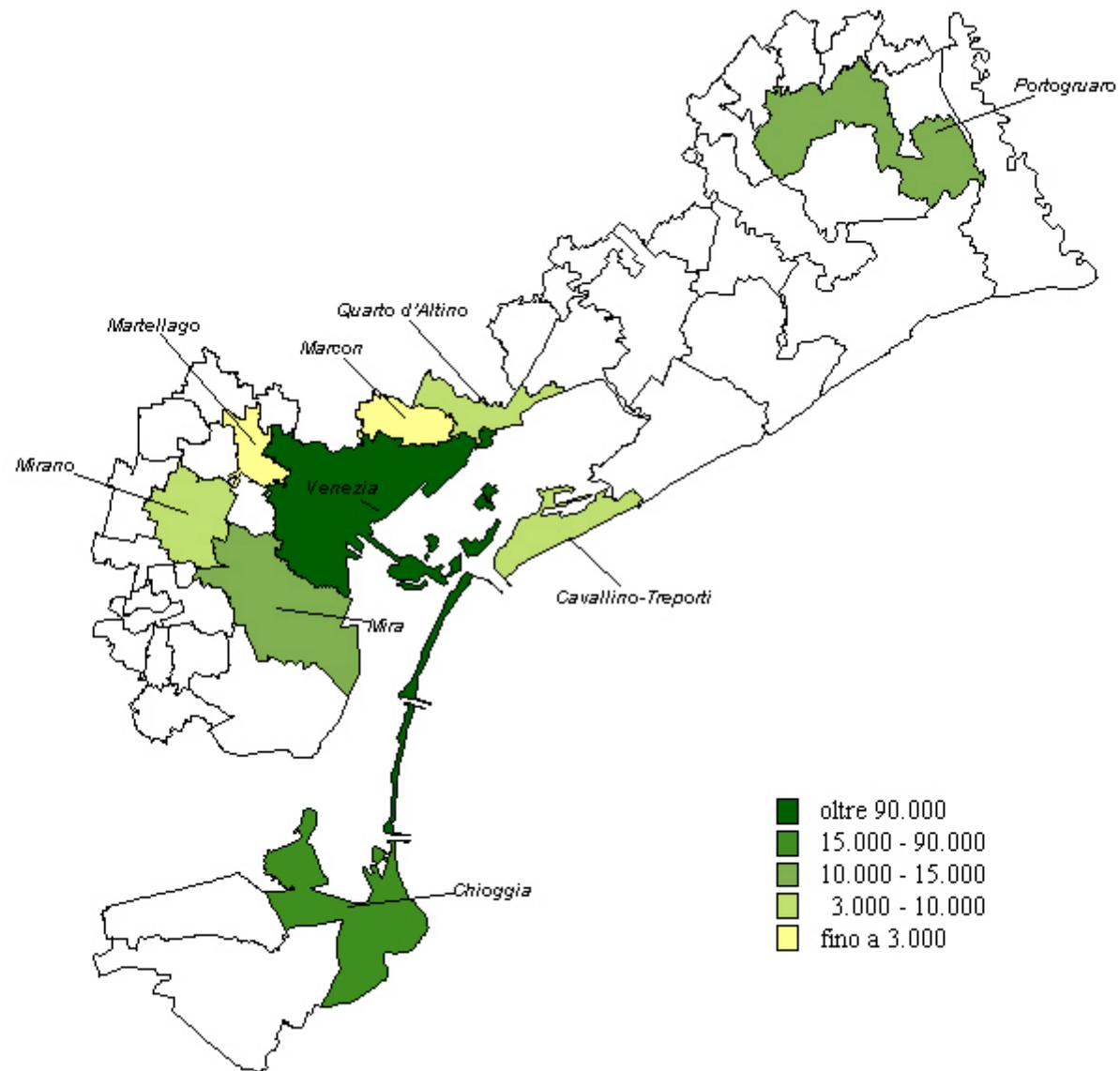
Addetti nei cantieri di Venezia per località



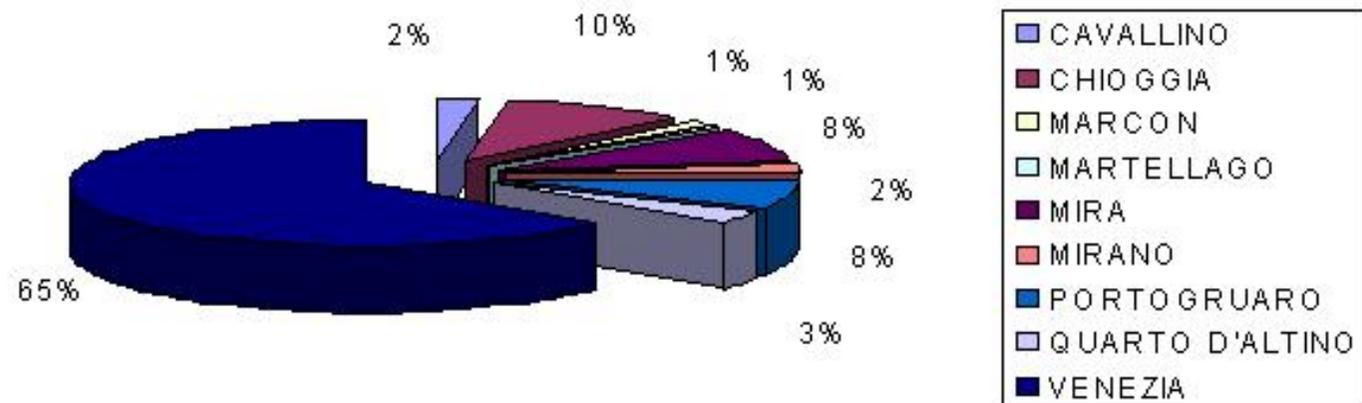
Addetti nei cantieri di Chioggia per località



Superficie destinata a cantiere per comune (Mq)



Superficie destinata a cantiere per Comune



Specificità territoriali del settore nella Provincia di Venezia

❖ La “polverizzazione” e **limitata dimensione media** della cantieristica veneziana.

✓ *Il 34% dei cantieri intervistati è costituito da ditte individuali*

✓ *Oltre l’80% da società di persone*

✓ *Le società di capitali sono appena il 15%.*

❖ Il **numero degli addetti** per azienda è, mediamente, di 7 persone compreso l’imprenditore.

❖ La **dimensione delle strutture aziendali** è condizionata anche dalla posizione.

I cantieri di Venezia Centro Storico – Valori medi

✓ *superficie scoperta di 1.600 Mq.*

✓ *superficie coperta 860 Mq.*

I cantieri di Terraferma – Valori medi

✓ *superficie scoperta di 5.491 Mq.*

✓ *superficie coperta 4.736 Mq.*

Tutta la provincia – Valori medi

✓ *superficie scoperta di 2.400 Mq.*

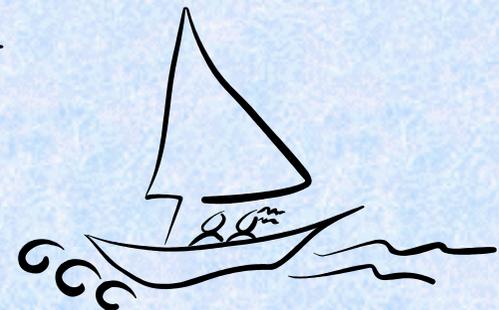
✓ *superficie coperta 1.345 Mq.*



Specificità territoriali del settore nella Provincia di Venezia

La **tipologia produttiva** è specializzata per aree.

- ✓ A **Venezia e isole** la produzione è caratterizzata da barche con fondo piatto o con carena poco pronunciata adatte alla laguna: lance taxi e barche da trasporto merci chiamate “topo”, con scafo sia di legno che di vetroresina, gondole e tutte le barche tipiche a remi esclusivamente in legno.
- ✓ Nella **Terraferma** la produzione è più articolata: barche a vela, motoryachts, piccoli barchini aperti per la laguna, con lo scafo di vetroresina. In alcuni casi vengono realizzati scafi in materiali innovativi e compositi.
- ✓ A **Chioggia** si costruiscono barche a vela in vetroresina e si riparano i pescherecci, sia in metallo che in legno.
- ✓ A **Portegrandi** si realizzano pescherecci e barche per trasporto passeggeri, sia in legno che in vetroresina.
- ✓ A **Portogruaro**, infine, vengono prodotti esclusivi motoryachts in legno.



Cantieri nel Centro Storico di Venezia



COSES

COSES
 COSES
 COSES
 COSES

12 - Linea Laguna: VENEZIA (Fondamenta Nuova) - Murano (Faro) - Kasorlo - Torcello - Burano - Torcello - Burano - TREPONTI e vicinosa.

13 - Linea Laguna: VENEZIA (Fondamenta Nuova) - Murano (Faro) - Vignole - S. ERASMO (Capanno) - Chiesa - Ponte Vedo) e vicinosa.

Consorzio Cantieristica Minore
 Cantiere Nautico Bote
 Cantiere Nautico Crea
 Cantiere Nautico Tagliapietra

razia (Osp. d'isolamento)

S. Servolo (Osp. Psichiatrico)

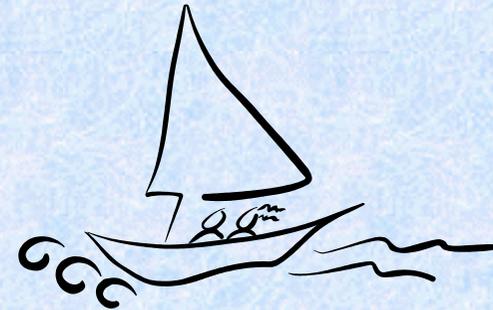
Lidò

S. Maria

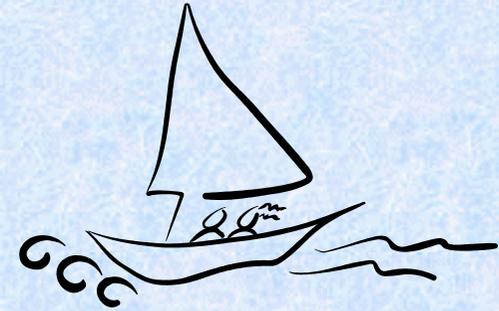
Questioni emerse

Nel corso dell'indagine sono emerse alcune questioni che possono essere ricondotte a tre tipologie:

- ✓ generali
- ✓ di tipo economico
- ✓ di tipo urbanistico-territoriale

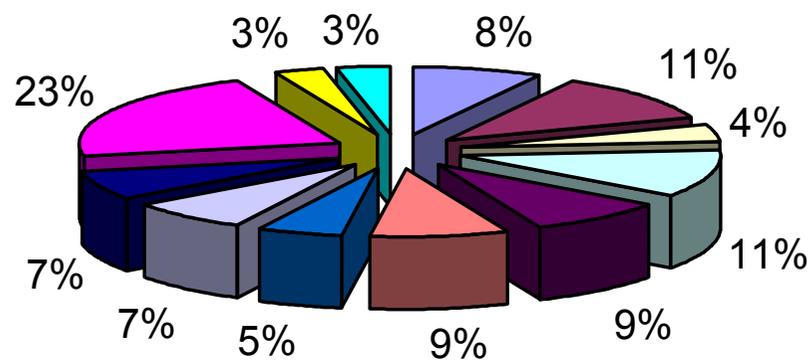


Problematiche generali



- l'importanza, ancora oggi, della **presenza dell'acqua**. In particolare modo per i costruttori di gondole e barche da lavoro e diporto di tipo tradizionale;
- il **fattore localizzativo in Centro Storico** è privilegiato per la comodità di accesso per i clienti (per la quasi totalità si tratta di veneziani);
- alla Provincia viene richiesto di stimolare un **incremento numerico delle attrezzature da diporto**;
- necessita **migliorare l'offerta ricettiva legata alla nautica** da diporto nelle acque interne, al fine di promuovere e favorire il turismo nautico;

Fattori di condizionamento dell'attività



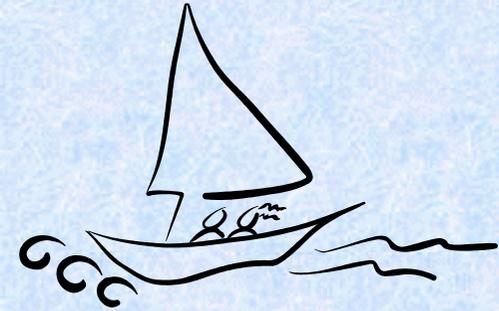
- Accessibilità per le persone
- Accessibilità per le merci
- Inadeguatezza reti tecnologiche (energia, acqua, gas...)
- Complessità procedure burocratiche
- Vincoli urbanistici
- Vincoli ambientali
- Vincoli legislativi
- Smaltimento rifiuti industriali/speciali
- Compatibilità edilizia
- Disponibilità manodopera qualificata
- Accesso al credito e finanziamenti agevolati
- Altro

Capacità produttiva

- *il settore non è in crisi. Tutti i cantieri risultano impiegare tutta la loro capacità produttiva e non mancano le commesse per il futuro;*
- *la “crisi” eventuale interessa chi non sa comunicare e vendere o produce barche di qualità mediocre. I cantieri che “ lavorano bene “ riescono solo con difficoltà a far fronte alla domanda in crescita, e talvolta devono dirottare altrove le richieste ricevute. In alcuni casi i clienti aspettano anche anni per ricevere la barca commissionata presso il cantiere di fiducia;*
- *la capacità produttiva non appare, in genere, espandibile per mancanza di personale qualificato. Se la domanda dovesse, comunque, aumentare ulteriormente i cantieri non avrebbero quindi le maestranze per soddisfarla;*
- *dato il trend positivo della domanda, i produttori locali vendono anche all'estero prodotti non tipici;*
- *il singolo cantiere (o l'intero settore) non sente l'esigenza di incrementare le commesse tramite una campagna di marketing;*
- *molti cantieri, a Venezia nel Centro Storico e nelle isole, si occupano prevalentemente di riparazioni, e vivono della domanda locale di manutenzioni;*
- *in terraferma i cantieri si occupano invece della produzione in tutte le sue fasi.*
- *per la produzione di imbarcazioni in legno, nel Centro Storico ed Isole, ci sono dei vincoli particolari. Molti cantieri devono adeguarsi alle condizioni previste;*
- *la mancanza di un sistema logistico efficiente si scontra con la volontà e necessità di localizzarsi nel Centro Storico;*
- *aree di sovrapposizione logica che riguardano entrambi i segmenti produttivi sono professionalità comuni, servizi utilizzati, necessità di insediamenti ed aree disponibili in prossimità di specchi acquei.*



Reperimento della manodopera

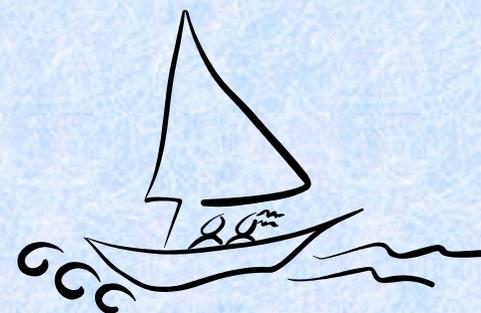


- *grande penuria di manodopera specializzata;*
- *ricambio generazionale degli artigiani, siano essi titolari che familiari o dipendenti;*
- *la diminuzione progressiva del personale dipende da una serie di fattori quali: la raggiunta età pensionabile, le cattive condizioni dell'ambiente di lavoro, ritmi di lavoro con scarsa flessibilità ed orari prolungati, prospettive occupazionali "migliori", sono tutti elementi che impediscono un ricambio generazionale;*
- *carenze passate ed attuali nella formazione delle nuove leve;*
- *remunerazione degli addetti ritenuta non adeguata rispetto al tipo di professione richiesta.*

Problematiche relative alle aree in cui si svolge l'attività

- *i cantieri con sede in affitto o in concessione da parte del Comune o del Magistrato alle Acque, necessitano in molti casi del rinnovo del loro contratto che, fino a quando non verrà definito, preclude ogni forma di investimento in strutture;*
- *viceversa, i cantieri che sono proprietari del sito ove operano hanno investito in miglioramenti del capannone e delle attrezzature, nuovi mezzi produttivi, gru per scalo/alaggio, messa a norma secondo le leggi sulla sicurezza e sugli scarichi inquinanti;*
- *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 la sede in terraferma, ma lontano dall'acqua, vorrebbero potersi trasferire in zone con accesso diretto all'acqua;*
- *notevoli vincoli sono determinati dalla messa a norma, dal rispetto della normativa ambientale nella localizzazione attuale, nonché delle prescrizioni legate alla presenza di beni culturali, alle necessità di smaltimento di rifiuti industriali, ...*



Appunti di viaggio



Confrontando l'elenco attuale dei cantieri con quello di una precedente pubblicazione del 1989, "Barche e cantieri, la storia, l'economia, le aziende" a cura di FRAV Confartigianato e Associazione Artigiani Venezia, risulta che nove cantieri abbiano cessato l'attività.

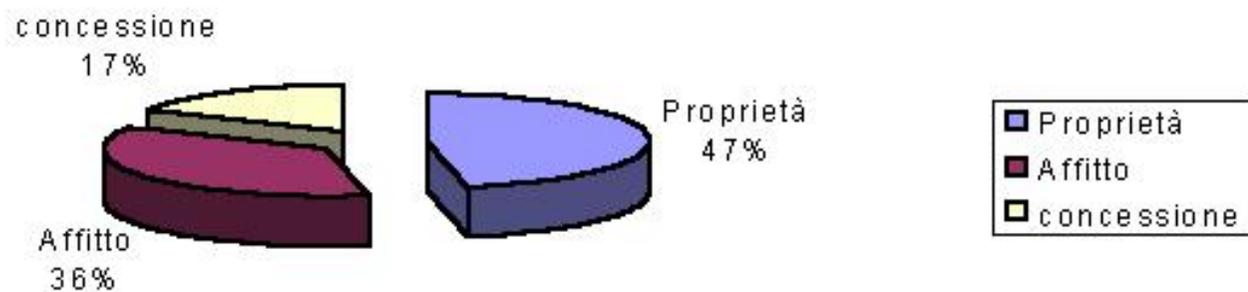
L'area veneziana appare caratterizzata da una mentalità "molto chiusa".

Risulta particolarmente difficile far cooperare tra loro i diversi operatori. Questi, spesso, ricoprono nicchie particolari di mercato ritenute insostituibili.

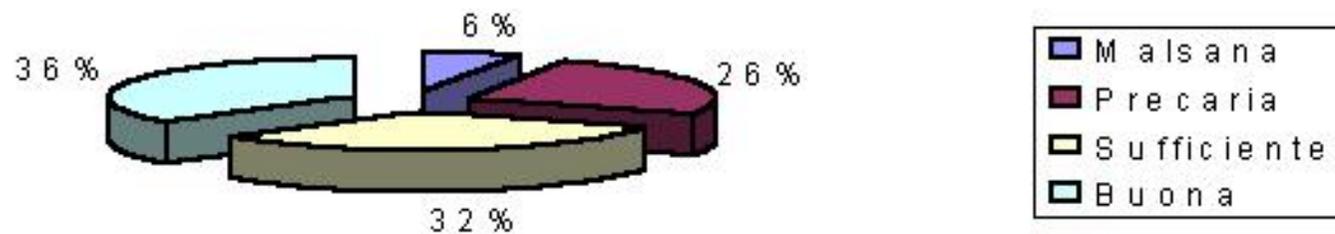
La localizzazione e la specializzazione produttiva costituiscono, potenzialmente, barriere all'entrata di nuovi imprenditori, i cantieri sono così isolati da una concorrenza che potrebbe stimolare un miglioramento della produzione complessiva.



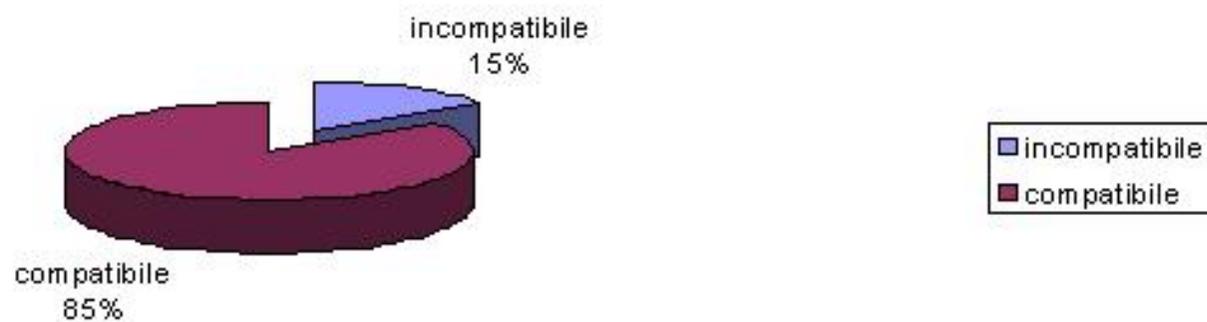
Titolo di godimento del cantiere



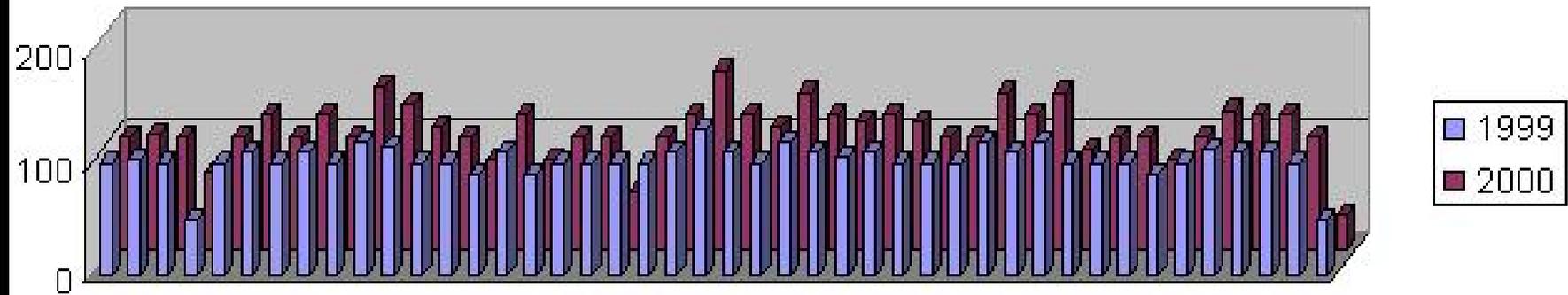
Condizione generale dei locali dove si svolge l'attività



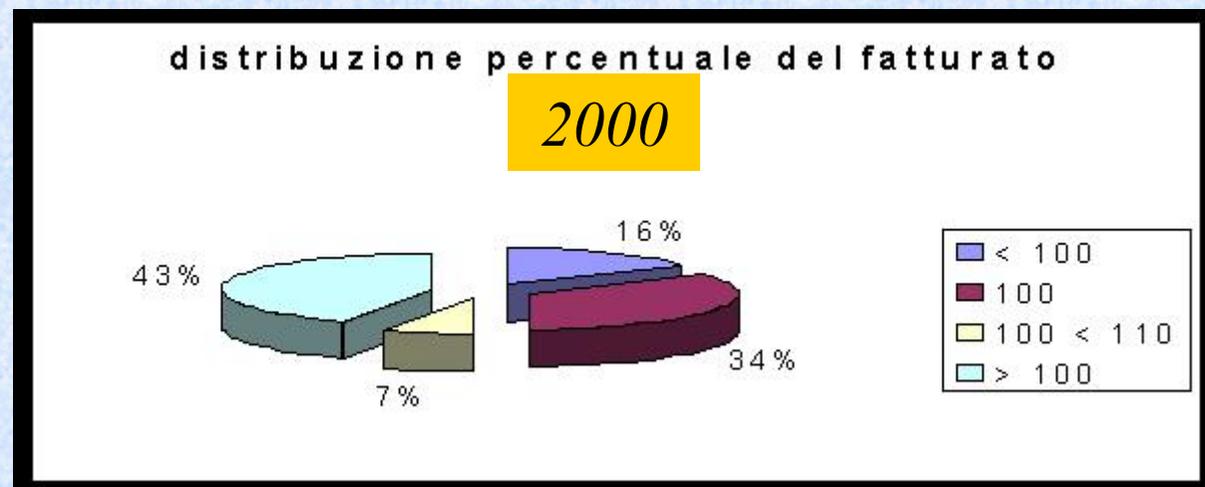
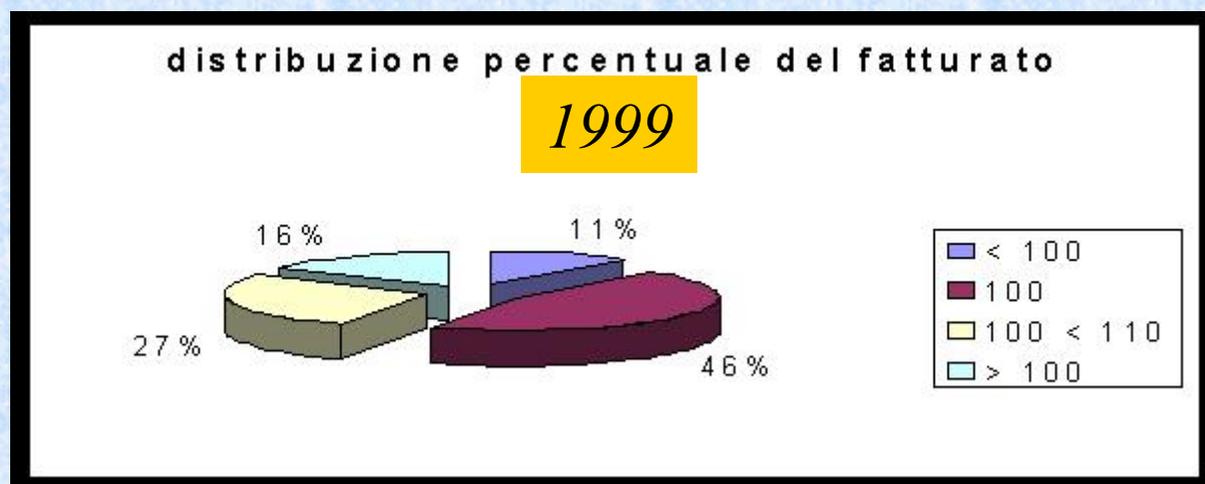
Compatibilità/incompatibilità del manufatto con l'attività



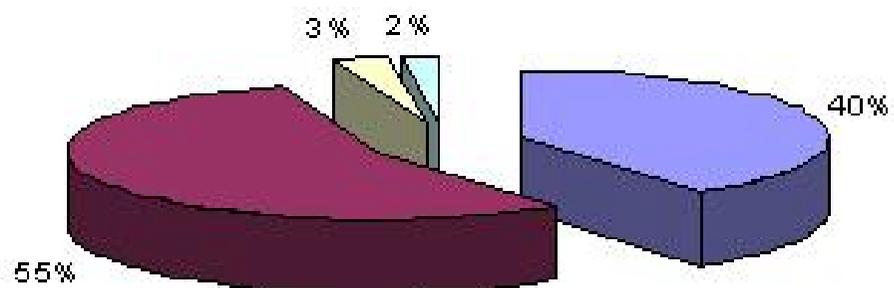
Andamento del fatturato tra 1999 e 2000



Distribuzione percentuale del fatturato

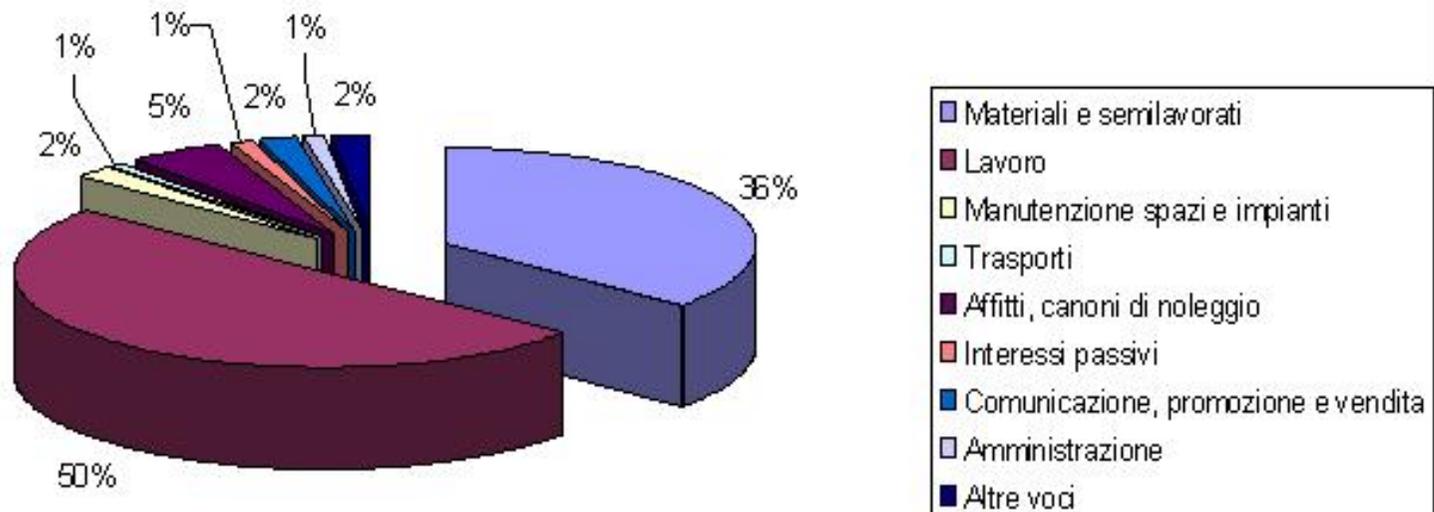


Composizione percentuale dei ricavi sul fatturato



- Costruzione
- Riparazione
- Rimessaggio
- Allestimento, armamento, impianti

Incidenza percentuale delle principali voci di costo sul fatturato



Appunti di viaggio



Confronto “vivace” tra i cantieri che rimangono legati alla tradizione delle barche in legno e i cantieri che utilizzano vetroresina:

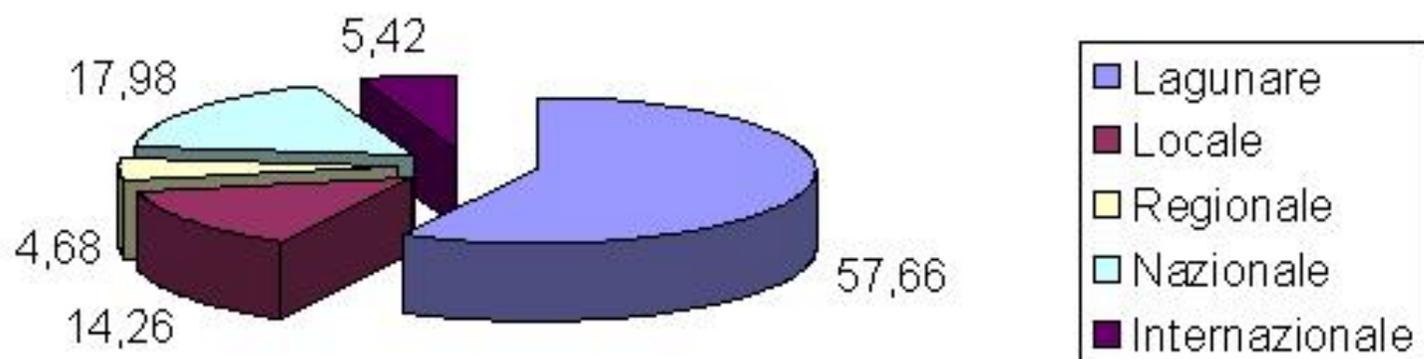
- *il **legno** è un prodotto vivo, non inquina, è più rispettoso dell’ambiente, ha una durata superiore;*
- *la **vetroresina** non ha bisogno di manutenzione, è più economica e più facile lavorare.*

- *la produzione in legno è ormai eseguita in pochi cantieri per i seguenti motivi: alto costo della produzione e della manutenzione, mancanza di personale specializzato;*
- *la richiesta è in aumento anche per le imbarcazioni in legno, c’è una ripresa di sensibilità verso questo tipo di materiale, anche se le imbarcazioni in vetroresina, per il minore costo sia iniziale sia di manutenzione, vanno per la maggiore;*

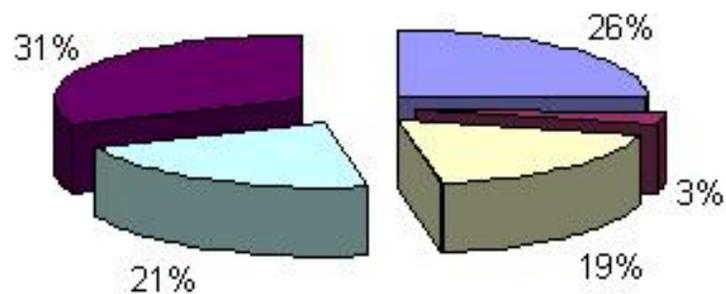
Il dilemma vetroresina-legno appare, in realtà, un falso problema. Sono due tipologie profondamente diverse di prodotto.

La crisi del legno è di tipo particolare, essa deriva dal fatto che i produttori non riescono a comunicare la sua specificità, ovvero da scarse iniziative imprenditoriali da parte di operatori che, generalmente, hanno bassa propensione al rischio e ad attivare modelli organizzativi diversi da quelli attuali e seguiti da lungo tempo

Estensione percentuale del mercato

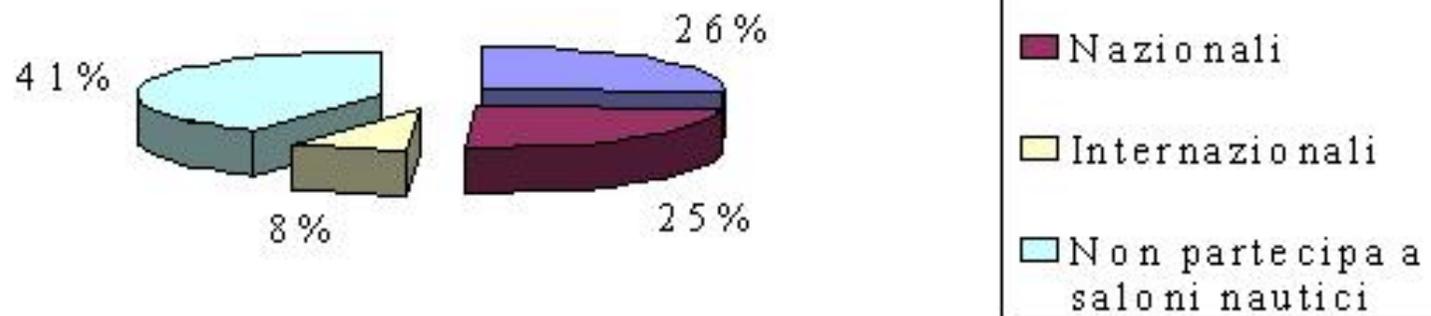


Utilizzo di forme pubblicitarie e promozione

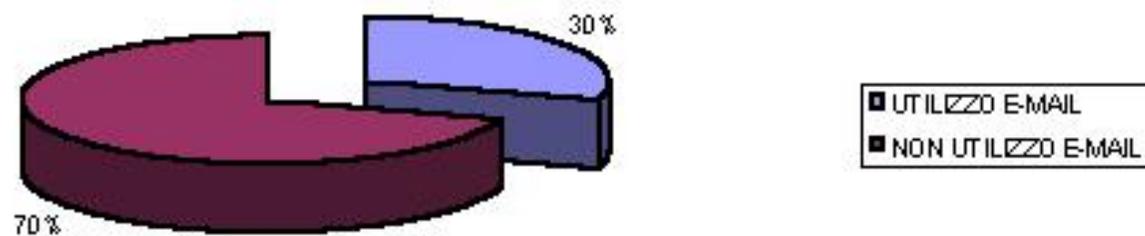


- Riviste
- Radio/televisione
- Depliant/volantini
- Altro
- nessuna forma di comunicazione e promozione

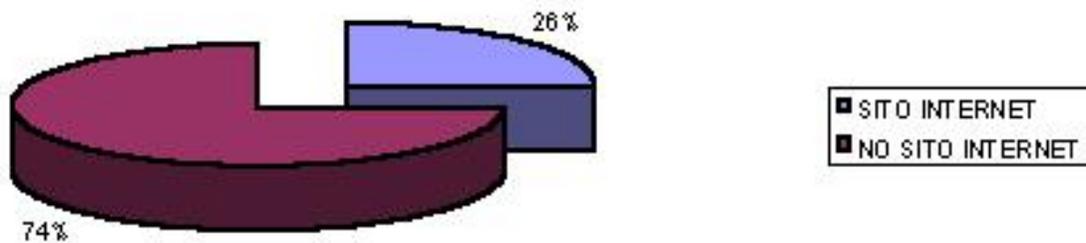
Partecipazione a saloni nautici



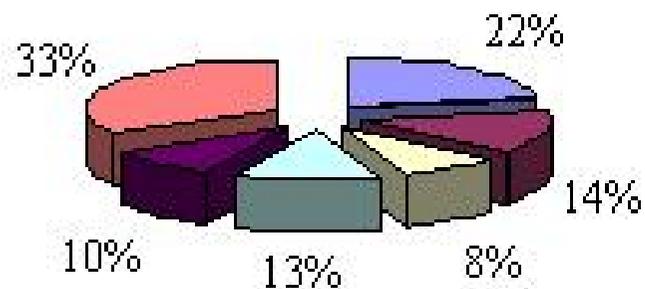
Utilizzo della posta elettronica



Presenza sito Internet

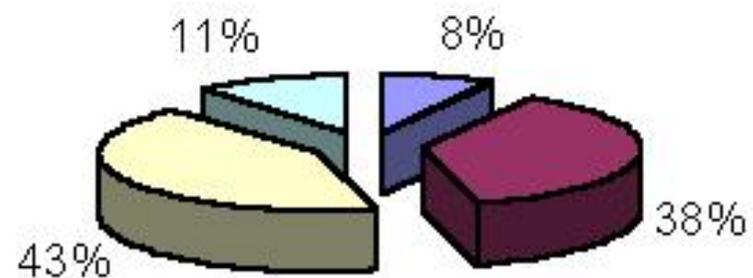


Previsioni di investimento nel prossimo triennio



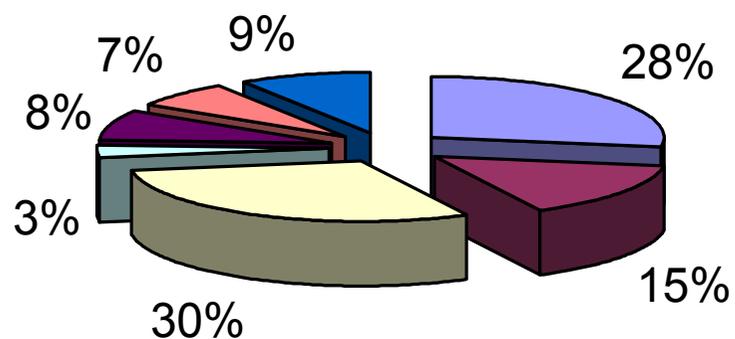
- Miglioramento di spazi e strutture esistenti
- Acquisizione di nuovi spazi e strutture
- Formazione professionale
- Tecnologie informatiche
- Altro
- nessuna previsione di investimento

*Principali azioni
di sostegno
ritenute prioritarie*



- promozione e comunicazione
- infrastrutture pubbliche
- formazione professionale della manodopera
- nessun interesse ad azioni di sostegno

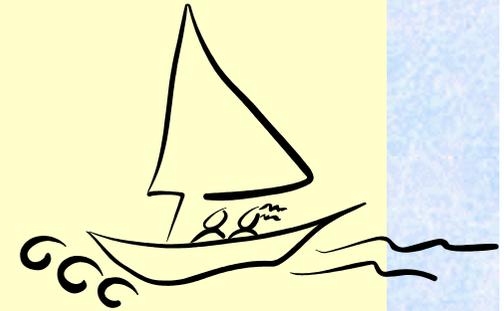
Principali agevolazioni ritenute prioritarie



- Agevolazioni per investimenti di ristrutturazione degli impianti
- Agevolazioni per investimenti in tecnologia produttiva e informatica
- Agevolazioni per assunzione di forza lavoro
- Formazione manageriale
- Formazione tecnico-produttiva e tecnologica
- Altro
- nessun interesse ad agevolazioni

Conclusioni

- ✓ 1) Il settore segue il **trend positivo** ma le potenzialità sono poco sfruttate
- ✓ 2) Quadro frastagliato; **bipolarizzazione**
- ✓ 3) **Non è un distretto**
- ✓ 4) Struttura prevalentemente **artigianale**
- ✓ 5) Necessità di politiche industriali orientate allo **sviluppo dei cantieri maggiori** e alla **sopravvivenza di quelli minori** che svolgono un servizio importante per la qualità della vita dei residenti di Venezia ed isole.



Fra queste, si ritengono di importanza particolare:

- ✓ Formazione manageriale
- ✓ Maggior offerta infrastrutturale
- ✓ Valorizzazione dell'apprendistato
- ✓ Aumento del grado di concorrenzialità nella nicchia lagunare

