



**FSE**  
**Ob.3**  
**Asse D Misura 1**

## **LA NAUTICA DA DIPORTO NEL LAZIO**

***POLITICHE FORMATIVE PER LO SVILUPPO DI UN SETTORE  
STRATEGICO DELL'ECONOMIA REGIONALE***

***SINTESI DEL RAPPORTO***

**Febbraio 2008**

*Il presente rapporto è stato redatto da un gruppo di lavoro composto da:*  
Cristina Dell'Aquila – *Responsabile Osservatorio socio economico Litorale SpA*  
Valentino Giuliani – *Responsabile Attuazione e sviluppo progetti Litorale SpA*  
Romolo Guasco – *Direttore Litorale SpA*  
Paolo Liberatore – *Consulente*  
Alessio Liquori - *Consulente*  
Valerio Tuccini - *Consulente*

## 1. CONTENUTI E OBIETTIVI DEL RAPPORTO

Il lavoro analizza i fabbisogni formativi del settore della nautica da diporto nel Lazio partendo da una ricostruzione approfondita delle esigenze attuali – sempre più complesse, e in continua evoluzione – delle imprese, dei lavoratori e degli attori istituzionali del *cluster* nautico regionale. L'obiettivo principale è quello di fornire al decisore pubblico uno strumento di conoscenza, innovativo e aggiornato, utile a riorganizzare e ricalibrare il sistema formativo regionale, e dunque – più in generale – a favorire lo sviluppo di un comparto caratterizzato da eccezionali opportunità di crescita, sia in termini di ricchezza prodotta che di occupazione generata.

Rispetto ad altre analisi di settore che anche di recente hanno analizzato anche i fabbisogni formativi, lo studio si caratterizza per una impostazione dinamica, anziché statica, focalizzata sull'analisi degli *scenari di sviluppo* del settore della nautica del Lazio e, in connessione a questi, sulla possibile evoluzione dei fabbisogni formativi nella filiera.

Il lavoro approfondisce in particolare i seguenti temi:

- gli scenari evolutivi del settore della nautica da diporto nel Lazio, con approfondimenti specifici su tutto il sistema di filiera, dalla rete dei porti alla cantieristica;
- le dinamiche occupazionali: caratteristiche principali e scenari futuri della domanda e dell'offerta di lavoro;
- il sistema formativo: quadro degli attori locali, degli strumenti e dei fabbisogni;
- i mutamenti quantitativi e qualitativi delle figure professionali e le strategie di adeguamento del sistema formativo;
- gli elementi di forza e quelli di criticità nelle prospettive di sviluppo del settore;
- la formazione nautica come strumento strategico di sviluppo e come fattore di competitività: spunti di riflessione e proposte di *policy*.

L'analisi è stata realizzata attraverso un'approfondita indagine di campo, svolta tramite interviste e *focus group* con testimoni privilegiati – imprenditori ed esperti di settore individuati lungo tutta la filiera produttiva, nonché operatori della formazione, responsabili istituzionali, rappresentanti del mondo sindacale – per arrivare a individuare fabbisogni ed elementi di criticità legati alla formazione e alla gestione del personale della nautica, così come, più in generale, a far emergere le principali caratteristiche ed esigenze del settore, soprattutto in chiave futura.

## 2. ANALISI E APPROFONDIMENTI: I RISULTATI PRINCIPALI

La nautica da diporto laziale presenta peculiarità e specificità che pongono il Lazio tra le regioni a più alto potenziale di crescita, con alcuni marchi di assoluto rilievo nel panorama nazionale. In pochi anni il Lazio è diventata la *terza regione italiana per rilievo del settore nautico*, contribuendo alla fama mondiale delle imbarcazioni *made in Italy* con aziende di eccellenza, sia nella filiera cantieristica vera e propria, sia nelle numerose e differenziate imprese dell'indotto. In questo quadro, ovviamente, la recente costituzione del Distretto della Nautica – un evidente riconoscimento da parte del decisore pubblico (e dell'Amministrazione Regionale in particolare) del ruolo strategico del settore – costituisce un passaggio importante per rafforzare ulteriormente il comparto. Il sistema produttivo della nautica laziale interessa complessivamente 18 comuni del Lazio; vi sono localizzate 202 imprese, per un totale di 1.152 addetti. A questo si affianca una dotazione portuale che ammonta a 7.665 posti barca regolari; stime comprensive di tutte le possibili sistemazioni per imbarcazioni da diporto (approdi, ormeggi, banchine e ponteggi mobili, attracchi nei Porti Canale, ecc), arrivano a rilevare una dotazione ricettiva di oltre 13.000 posti.

Si è stimato<sup>1</sup> che in assenza di colli di bottiglia, l'occupazione del settore potrebbe arrivare a crescere a una media del 4% l'anno.

Il sistema laziale della nautica si trova in effetti ad operare in presenza di *tratti costieri di elevato livello qualitativo* e di *grandi attrattori turistici nell'entroterra*, che rendono la costa laziale una meta particolarmente amata e ricercata dai diportisti di tutto il mondo, posta al centro delle maggiori rotte turistiche del Mediterraneo. A questo si affianca una domanda di prodotti nautici (in particolare *mega yachts*) e di servizi portuali destinata a crescere a ritmi molto veloci, e dunque a offrire notevolissimi *margini di crescita potenziale per il settore*.

La *cantieristica laziale* si contraddistingue per il livello di eccellenza e la capacità innovativa, riconosciute a livello internazionale; elementi questi che costituiscono al contempo una garanzia di stabilità per il settore e un presupposto importante per una crescita ulteriore. La contemporanea presenza di *imprese leader* che svolgono un importante ruolo di traino e di promozione per l'intero sistema cantieristico regionale, e di *imprese di ridotta dimensione media* che garantiscono al sistema un'elevata flessibilità, fa sì che il settore sia in grado – generando numerosi fenomeni di *spin off* aziendale – di competere nel mercato nazionale e internazionale, anche

---

<sup>1</sup> Il lavoro contiene un tentativo di stima per parametri e scenari delle dinamiche potenziali di crescita occupazionale del settore in assenza di alcuni vincoli rilevati nel corso dello studio (portualità, infrastrutture, spazi produttivi).

grazie alla completezza della filiera, che consente al sistema produttivo regionale di rispondere efficacemente a una domanda sempre più esigente e differenziata.

Si osserva però una *dotazione infrastrutturale* non ancora adeguata alle aspirazioni del settore. La dotazione di strutture portuali dedicate alla nautica, pur rilevante sia in termini qualitativi che quantitativi, appare ancora *insufficiente* a soddisfare la domanda di posti barca e servizi generata non solo dai diportisti, ma anche dalla fitta rete dei cantieri e delle società di servizi (*charter*) localizzati lungo la costa. Accanto a questo, si deve evidenziare l'assenza di aree attrezzate a terra per la produzione cantieristica e la mancanza di infrastrutture di collegamento e servizi alle imprese, che impedisce l'insediamento e l'espansione delle realtà produttive nelle aree interne. Inoltre, una quota ancora troppo elevata dei posti barca oggi disponibili nel sistema portuale regionale è costituita da sistemazioni qualitativamente inadeguate e prive di servizi moderni. Il rischio, secondo quanto si è potuto osservare, è che l'attuale inadeguata dotazione di spazi possa seriamente limitare, nei prossimi anni, un'ulteriore espansione del settore.

In questo contesto, la *formazione*, anziché elemento strategico, si rivela *fattore critico*. Richiesta a gran voce dalle imprese, considerata fondamentale dalle istituzioni e dai lavoratori, in uno scenario in cui sempre più la produzione tende a svilupparsi su linee tecnologiche avanzate, che richiedono manodopera qualificata e in grado di specializzarsi su produzioni di alto livello qualitativo, la formazione nel Lazio non è invece ancora in grado di svolgere la sua funzione determinante per lo sviluppo del settore per una serie di motivi evidenziati nel rapporto. Un ostacolo serio è rappresentato dall'assenza di coordinamento tra mondo imprenditoriale e sistema formativo, che rende l'attuale offerta formativa formale spesso inadeguata alla realtà produttiva; ma anche la scarsa preparazione dei formatori, l'elevato costo-opportunità della formazione *on the job* – dalla quale non si può prescindere nel caso della nautica – e una preparazione di base inadeguata offerta dal sistema scolastico ordinario, sono ulteriori elementi che indeboliscono le strategie e le strutture formative dedicate al settore.

Nel corso dell'indagine di campo sono emerse come particolarmente strategiche alcune *figure-chiave*, elencate di seguito (per la cui descrizione si rimanda al rapporto completo) e sulle quali si è evidenziata una richiesta generalmente convergente da parte di operatori e imprenditori:

- tecnico coordinatore delle lavorazioni sull'imbarcazione e/o sulla linea di produzione;
- elettricista/elettronico;
- falegname/ ebanista;
- skipper;

- manager/ direttore del porto turistico;
- addetto multifunzionale ai servizi di banchina;
- sommozzatore;
- formatore nautico;
- promotore nautico.

Ma il vero nodo rischia di essere a monte del percorso formativo; prima di agire sulla formazione specifica, quello di cui il settore sembra aver bisogno è soprattutto un “*orientamento culturale*”. Oltre ad una sorta di pregiudizio diffuso nei confronti del lavoro “manuale”, che peraltro caratterizza tutti i settori manifatturieri e non solo la nautica, quello che è emerso chiaramente è la totale inconsapevolezza – da parte di coloro che si affacciano sul mercato del lavoro, e quindi della formazione – delle possibilità che il settore nautico offre, sia in termini di prospettive occupazionali che in termini di livelli retributivi. Anche per questo, si è voluto inserire tra le figure strategiche quella del promotore nautico, che più di una figura specifica segnala l’esigenza di dotarsi di opportune strategie di comunicazione e divulgazione.

La recente costituzione del *Polo Formativo della Nautica*, oltre a riconoscere al settore un ruolo strategico nel percorso di sviluppo regionale, rappresenta senza dubbio una prima risposta alle esigenze emerse, soprattutto perché dovrebbe aiutare a favorire un migliore coordinamento e una maggiore collaborazione tra i diversi attori della formazione al servizio della nautica.

### 3. POLITICHE FORMATIVE: CRITICITÀ E PROPOSTE

A partire dalle più importanti evidenze emerse dallo studio, sono state formulate alcune proposte che, in una chiave del tutto preliminare e indicativa, si ritiene posano risultare utili a supportare il disegno di *policy* settoriale.

I punti emersi con maggiore forza e consenso nel corso dell'indagine sono i seguenti:

- nelle imprese della cantieristica e dell'indotto manifatturiero si ritiene insostituibile il valore della *formazione on the job*, fino al punto da considerare non necessario – in alcuni casi – lo svolgimento di specifiche attività di apprendimento formale;
- nelle imprese portuali e dei servizi connessi con la diportistica emerge maggiormente la richiesta di corsi di formazione formale per specifici profili, alcuni già previsti dal sistema regionale, ma si lamenta la *debolezza della programmazione*, spesso carente sia sotto il profilo dei tempi e della necessità di fare incontrare domanda e offerta di lavoro, sia sotto il profilo della qualità della formazione impartita, sia sotto il profilo della quantità delle figure professionali avviate a formazione: tutte carenze imputate allo scarso grado di coinvolgimento delle imprese del settore;
- tutte le imprese del sistema produttivo nautico, nell'industria come nei servizi, lamentano la pressoché totale *assenza di una strategia di orientamento dei giovani alle professioni del settore*; i giovani del Lazio non conoscono le opportunità di impiego nelle professioni della nautica e non hanno la percezione delle opportunità di sviluppo che il settore offre; in più le attività manifatturiere soffrono dei fenomeni di “stigma” sociale che una cultura sempre più lontana dal lavoro manuale produce nei confronti del lavoro operaio, anche se stabile, qualificato, regolare, degnamente retribuito.

Sulla base di questi risultati di portata generale è possibile formulare anche indicazioni di *policy* più specifiche, dettate da criteri realistici e innovativi, che nel seguito si descrivono per punti. Queste indicazioni riguardano in particolare i tre ambiti focali, ovvero i punti deboli del sistema formativo della nautica laziale individuati dallo studio.

In previsione del nuovo ciclo di programmazione comunitaria, che riverserà nel Lazio una quota consistente di risorse destinate ad azioni formative – non solo nel contenitore del Polo Formativo, che pure rappresenta uno strumento fondamentale – emerge la necessità di individuare alcuni *temi strategici su cui intervenire*. Sullo sfondo, peraltro, è palese l'esigenza di individuare a monte delle azioni proposte, *una*

*sede di coordinamento* – una “testa pensante” – in grado di *orientare e accompagnare le azioni a sostegno del settore* che, sulla base di quanto sinora emerso dalle analisi, potrebbero concentrarsi principalmente su *orientamento, formazione in ingresso e formazione continua*.

### 1. Proposte per l'orientamento alle professionalità della nautica

Si propone di convocare una *Conferenza regionale della formazione per il sistema produttivo della nautica*, sotto l'egida e il coordinamento del Polo formativo, che coinvolga i rappresentanti degli istituti medi inferiori e – soprattutto – degli istituti superiori della formazione ordinaria (tecnici e professionali in primo luogo) e delle imprese, per illustrare le opportunità di impiego e professionalità offerte dal distretto della nautica del Lazio. Alla Conferenza dovrebbero partecipare presidi, docenti e rappresentanti degli studenti. Alla stessa Conferenza partecipano anche le università che offrono percorsi formativi *ad hoc*, nella veste più di “reclutatori” che non di “aziende della formazione”. Promotori della Conferenza, di cui rappresentano il terzo lato dopo scuole e imprese, sono ovviamente gli attori istituzionali regionali e locali.

La Conferenza regionale è innanzitutto un'occasione di sovraesposizione comunicativa che consenta di fare massa critica. Si deve prevedere la produzione di materiale informativo adeguato, di concerto tra le imprese, le organizzazioni di rappresentanza e le istituzioni, da distribuire nelle scuole e da presentare, in prima battuta, in occasione della Conferenza regionale. Ovviamente tale materiale deve poi continuare a essere prodotto, aggiornato e diffuso.

La conferenza può diventare un appuntamento a scadenza fissa, a esempio annuale e magari localizzata all'interno della Fiera di settore (Big Blue); le imprese – supportate dal Polo formativo e dalle istituzioni regionali e locali – devono continuare a proporsi direttamente nelle scuole (preselezioni di orientamento, seminari informativi, raccolta di CV e motivazioni), sfruttando la Conferenza come opportunità per allacciare e rafforzare i necessari contatti.

Ma la Conferenza non può limitarsi a essere un *happening* informativo, per quanto ciò sia importante. Dal lato delle imprese devono essere prodotte offerte di *stage* e di altre forme concrete di incentivi per la formazione *on the job*, così come dal lato del sistema formativo regionale devono provenire prospettive formative mirate e coerenti, concordate tra scuole ordinarie, sistema della formazione professionale, rappresentanti delle imprese e del mondo del lavoro. La Conferenza deve essere il catalizzatore di un lavoro di coordinamento più costante e profondo, che trova la sua sede naturale nel Polo formativo.

Per fare questo bisogna immaginare un *Tavolo permanente di coordinamento*, per il quale la Conferenza rappresenti l'orizzonte naturale entro cui produrre dei risultati tangibili. Si tratta di una funzione di naturale competenza del Polo formativo.

Si propone inoltre l'aggiornamento del Piano di Coordinamento Regionale dei Porti del Lazio, la cui ultima versione risale all'ormai lontano 1998.

## 2. Proposte per la formazione di ingresso

Il numero e il tipo di corsi formali programmati per il settore della nautica deve essere calibrato in base a un processo di programmazione negoziata con gli attori del settore, all'inizio di ogni ciclo formativo. Lo schema di riferimento deve essere sempre quello della formazione intensiva mirata, conclusa da un congruo periodo di formazione *on the job*. Per congruo si intende, considerando prudenzialmente le indicazioni ricevute nel corso dell'indagine, non inferiore ai tre mesi.

Più in generale, occorre considerare con attenzione l'opportunità di riequilibrare l'uso delle risorse per la formazione professionale, privilegiando maggiormente forme di incentivo all'impegno diretto delle imprese, anche attraverso i fondi interprofessionali. Ciò significa immaginare una strategia di formazione regionale meno impegnata a offrire servizi formativi e più orientata al coordinamento, all'accreditamento, al controllo, alla verifica.

## 3. La formazione continua e l'innovazione tecnologica

Su questo punto le indicazioni del mondo produttivo sono state, in effetti scarse. La sensazione è che il problema dell'obsolescenza del capitale umano già in forza alle imprese non sia, attualmente, percepito come prioritario. In caso di salto tecnologico, dovuto a esempio all'introduzione di nuovi macchinari e/o processi per la produzione, le imprese sopperiscono al fabbisogno di formazione acquistando i necessari servizi insieme al nuovo macchinario, in quanto tali servizi sono generalmente offerti dall'impresa produttrice dell'innovazione tecnologica. Su questo punto occorre, però, un supplemento di analisi e, forse, di auto-analisi da parte delle imprese della nautica laziale. In questa fase di espansione produttiva potrebbe esserci il rischio, infatti, che l'attenzione si concentri sui colli di bottiglia *esterni*, mentre risultano meno visibili le strozzature che potrebbero prodursi, nel futuro, sul versante interno alle imprese in termini di quantità e qualità di capitale umano accumulato.