

dicembre 2023

AdriaPorts **focus**



**Cantieristica
nell'Alto Adriatico**

La cantieristica navale, settore economico trainante

Veneto e Friuli Venezia Giulia legate a Fincantieri, in Croazia si guarda agli yacht

Export e Pil regionali nel Nordest sono legati all'andamento della cantieristica navale. Se l'influenza è importante ma meno forte nel Veneto, il legame è a corda doppia nel Friuli Venezia Giulia, sede legale di **Fincantieri**.

Nei primi nove mesi del 2023 il valore delle vendite estere delle imprese del Friuli Venezia Giulia (pari a quasi 15 miliardi di euro) è diminuito del 7,4% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Quello del Veneto è salito dello 0,7%. Il Nordest nel suo



complesso registra un valore sostanzialmente stabile rispetto al 2022 (+0,2%). Il calo del Fvg, pur generalizzato, registra a Trieste e Gorizia i passivi più pesanti (rispettivamente -14,1% e -9,3%) dovuti essenzialmente all'andamento delle vendite di navi e imbarcazioni (che fa segnare complessivamente -13,4%). Dati significativi che dimostrano, a livello Nordest, l'impatto di questo settore dell'economia.

La filiera guidata da Fincantieri, in connessione al mercato delle **crociere**, è decisamente "pesante" nello sviluppo economico del territorio, considerato che negli stabilimenti di Monfalcone e Marghera le unità costruite nei bacini Fincantieri sono quasi esclusivamente dedicate al trasporto di passeggeri. Realtà autonome importanti si trovano nel resto del Veneto (Cantiere Navale Visentini e Cantiere navale Vittoria), ma anche in Friuli Venezia

Giulia (a porto Nogaro con la “filiale” di T. Mariotti).

La cantieristica legata alla costruzione di navi da crociera (più avanti la descrizione di uno studio specifico) coinvolge grossi player dal Veneto al Friuli Venezia Giulia, per fatturati complessivi di tutto rispetto anche se confrontati con i **3,9 miliardi di euro** di Fincantieri.

A questo specifico settore, ma senza legami importanti con il mondo della crocieristica, si affiancano numerosi studi di progettazione navale e le attività di costruzione per i megayacht e altri generi di navi commerciali, nei quali potrebbe giocare un ruolo importante la Croazia e in particolare gli stabilimenti di **Fiume** (Rijeka) e dintorni, e di **Pola** (Pula) nella penisola istriana.

Il settore dello yachting e quindi anche la progettazione e la costruzione di scafi di minori dimensioni, potrebbero integrare nei

prossimi anni i grandi progetti Fincantieri, anche se non mancano le criticità. Margini di guadagno risicati, concorrenza internazionale, modelli di produzione talvolta contestati, mancanza di spazi adeguati e altre difficoltà si contrappongono ai dati più che ottimistici sull'industria nautica italiana. Il fatturato globale di 7,33 miliardi di euro nel 2022 (+20% rispetto al 2021) e il 50% degli ordini mondiali di super e megayacht, sta infatti contribuendo in maniera importante al Pil nazionale e ai dati sull'occupazione. 📍



Lavorazioni in un bacino Fincantieri.

Fincantieri, il colosso che trascina

Le nuove costruzioni nell'ottica di transizione ecologica e tecnologie all'avanguardia

Una miriade di aziende a seguito delle commesse – quasi esclusivamente per navi da crociera – fanno parte della cantieristica navale nel Nordest grazie a Fincantieri. Con i due stabilimenti di Monfalcone (il più grande) e Marghera, il Gruppo ha già risalito la china dopo periodo buio del Covid. L'attività crocieristica è ripresa ma sarà importante, anche se tutt'altro che scontato, che le Compagnie di navigazione riprendano a investire come nel pre-Covid.

Il carico di lavoro per Fincantieri la rende “coperta” fino al 2028 in tutti gli stabilimenti. I progetti sono realizzati nell'ottica della transizione ecologica per le nuove costruzioni, con le nuove tecnologie che vengono in aiuto in determinate condizioni. Dal punto di vista di evoluzione del prodotto, verranno presto applicate tutte le novità in materia e uno degli obiettivi è quello di aumentare l'autonomia delle navi, quasi tutte consegnate già pronte per il “cold ironing”.

Dopo il varo tecnico a marzo della “Sun Princess”, la più grande nave mai costruita in Italia e la prima ad alimentazione Gnl per i Gruppo cantieristico, lo stabilimento di Monfalcone ha proseguito la sua marcia con il varo a fine novembre della “Mein Schiff Relax” (prima di due navi da crociera classe inTuition



di nuova concezione dual-fuel per TUI Cruises, joint venture tra i gruppi TUI AG e Royal Caribbean Cruises) e con l'impostazione della “Star Princess”, seconda nave della classe Sphere di Princess Cruises, brand del Gruppo Carnival Corporation.

Una mole di lavoro enorme che coinvolge le realtà economiche nazionali e del territorio: l'80% di piccole e medie imprese che lavorano allo stabilimento di Monfalcone sono italiane, con una forte presenza del Friuli Venezia Giulia.

Una presenza, quella di Monfalcone sul territorio, che non è scevra di criticità. Proprio per questo, a metà settembre è stato messo in piedi **un tavolo permanente per discutere di forza lavoro dello stabilimento**, subappalti e formazione.

«Il problema del lavoro italiano è un problema che crea degli impatti sociali, quindi bisogna continuare a comunicare in download e in upload con il territorio, con la cifra dell'intelligenza sociale e con la cifra dell'intelligenza industriale».

Questo il commento alla “questione Monfalcone” da parte dell'ammini-

stratore delegato di Fincantieri, **Pierroberto Folgiero**, in merito a questa delicata tematica.

A Marghera, invece, la questione degli appalti Fincantieri ha avuto momenti di tensione tra gli scioperi di giugno e l'indagine con successivo processo per il presunto sfruttamento di lavoratori da parte di società di subappalto che operavano in Fincantieri, nonché una serie di episodi di corruzione tra privati.

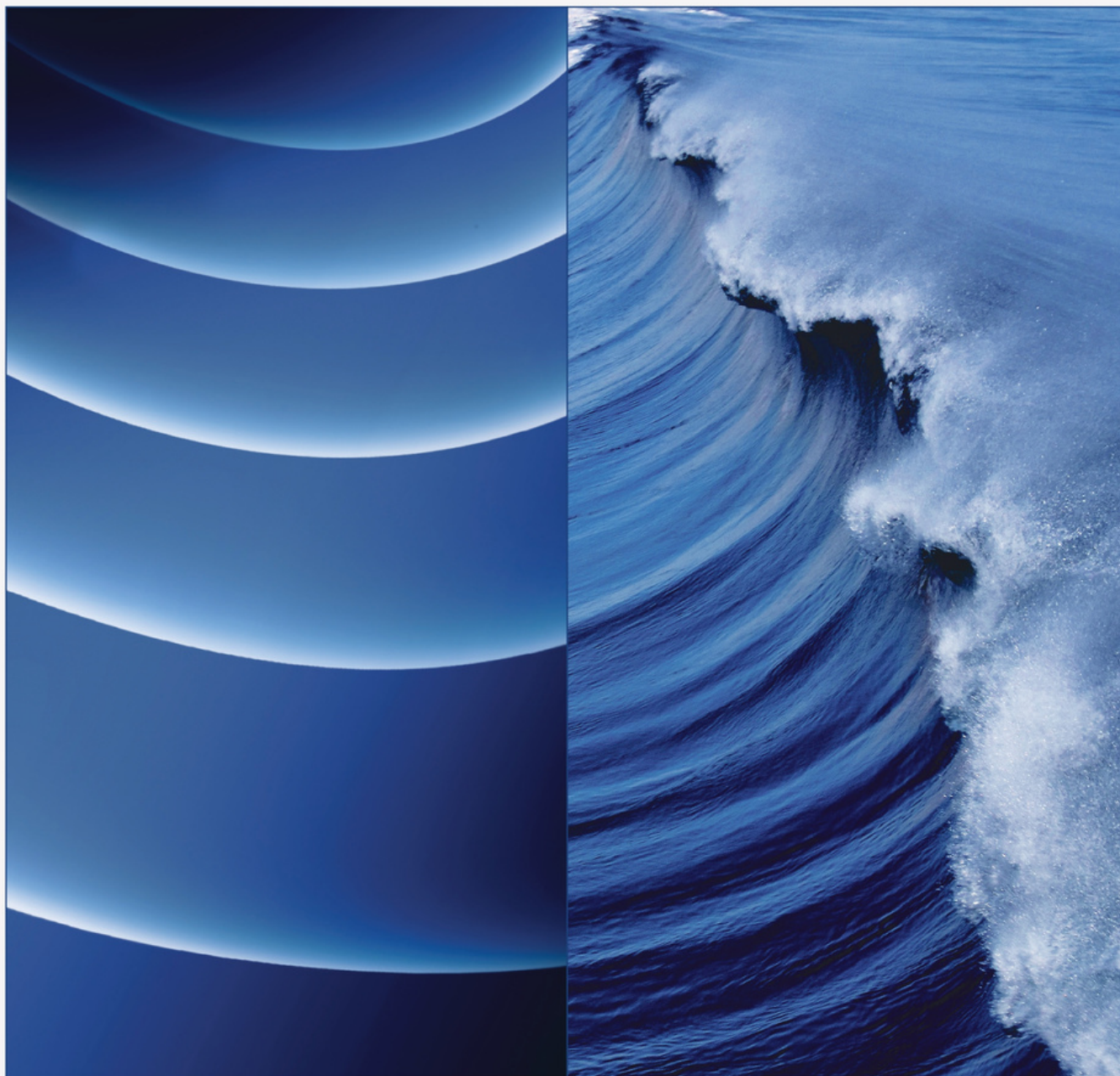
Sul fronte delle costruzioni, a maggio Marghera ha visto il varo della "Queen Anne" di Cunard. Per la compagnia, uno dei marchi di crociere di lusso più iconici al mondo, si tratta della nave numero 249, mentre anche lo stabilimento veneto sarà interessato dalla prossima tornata di formazione e assunzione di operai specializzati. E il futuro? I primi nove mesi 2023 del Gruppo sono stati più che soddisfacenti. I ricavi sono stati pari a 5,38 miliardi di euro con una crescita

dell'1,3% rispetto allo stesso periodo del 2022; l'Ebitda è a 276 milioni (+60%), mentre la posizione finanziaria netta è negativa per 2,7 miliardi ma definita "in linea con l'andamento previsto per il FY 2023"; sono 86 le navi in portafoglio in consegna fino al 2030, con un backlog (valore residuo degli ordini) di 22,2 miliardi. Per quanto riguarda **Monfalcone**, è difficile che possa arrivare il "militare", cioè la costruzioni di navi da guerra, come invece desidererebbero in molti (ne scriviamo più avanti sulle pagine del Focus), ma le prospettive sono più che buone.

Nel frattempo, un occhio è sempre puntato sulla concorrenza dei **Chantiers dell'Atlantique** in Francia e **Meyer Werft** in Germania, mentre l'Asia (Giappone) ha provato ad entrare nel mercato, subendo però le difficoltà nella gestione di un numero così importante di fornitori. Ⓡ



Pierroberto Folgiero, amministratore delegato di Fincantieri.



#FutureOnBoard

FUTURE

ON BOARD

Insieme siamo in viaggio verso la nave verde, digitale, automatizzata. Una nave che alla potenza della nostra forza lavoro integra tecnologia, big data e intelligenza artificiale. Come leader mondiale della cantieristica navale ad alta tecnologia ci impegniamo a creare il futuro dell'industria grazie a innovazione tecnologica, sostenibilità ambientale e sviluppo del Made in Italy.
Per portare a bordo il futuro.

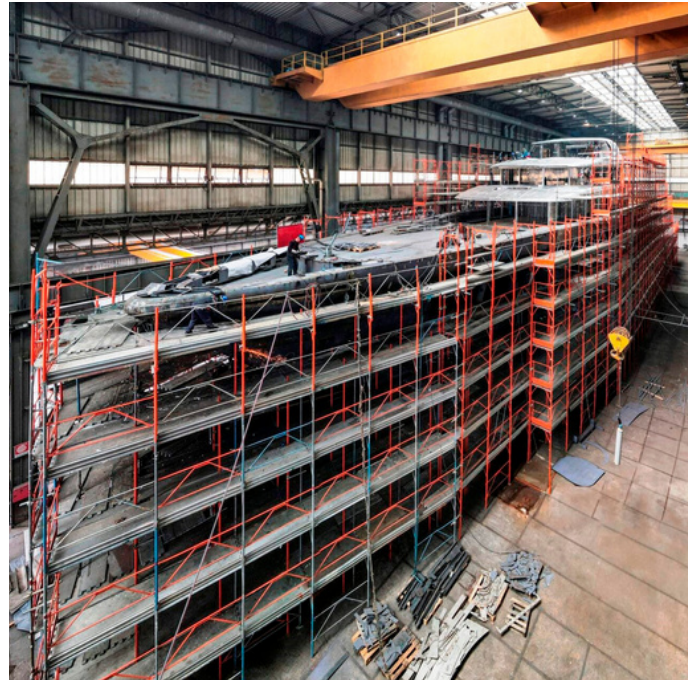
FINCANTIERI
FUTURE ON BOARD

La crocieristica guida la filiera nel Triveneto

Uno studio di Adacta Advisory in ottica post pandemia

I cantieri navali del Nordest (Veneto e Friuli Venezia Giulia) sono sostanzialmente legati alla crocieristica con Fincantieri a farla da padrone e con una ricca filiera di settore. Questa, in sintesi, la parte dello studio di Adacta Advisory pubblicato a metà 2023 che prendeva in considerazione l'intero comparto delle crociere sul territorio, in un'ottica post-Covid. Riferito a dati del 2021, lo studio partiva dalla considerazione di base dell'esistenza di un solo grosso player, appunto Fincantieri, con **ricavi**

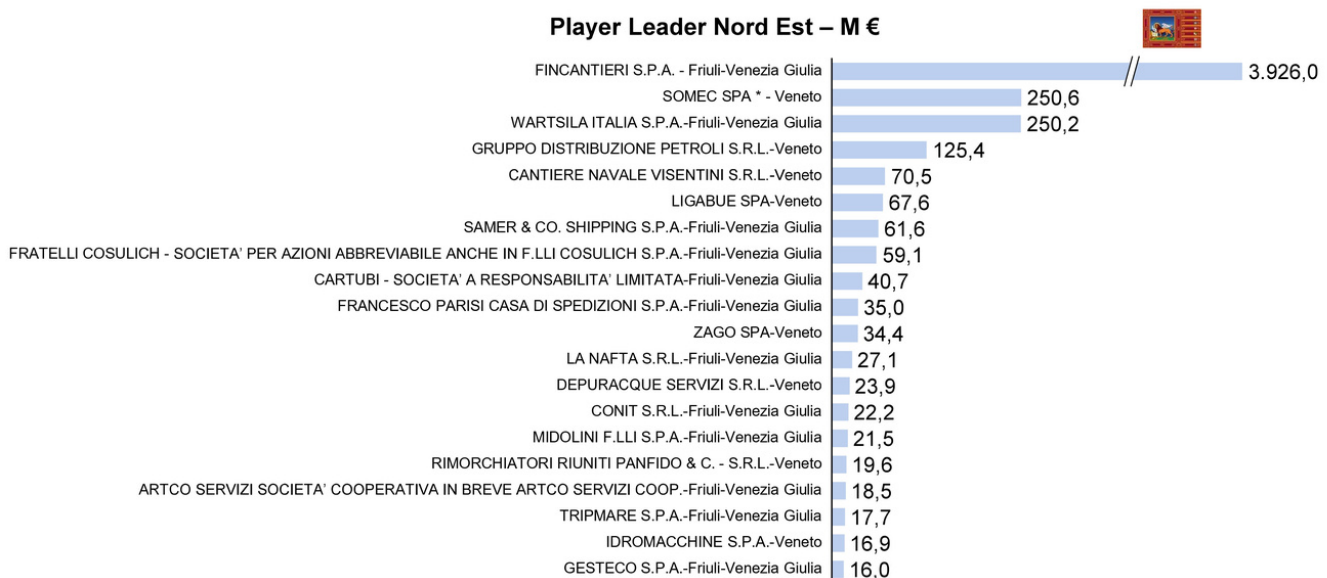
Il Moonflower 72 di Wider, in costruzione a Marghera.



aggregati di 3,9 miliardi di euro. Sempre nello stesso anno, nel Triveneto risultavano operanti 115 aziende, per un valore del mercato intorno a 5,5 miliardi (dei quali i succitati 3,9 provenienti dalla divisione Cruise building del gruppo Fincantieri).

Le aziende leader nel Nord-Est sono Fincantieri, Somec, Wartsila

Player Leader Nord Est – M €



* Gruppi per cui è stato analizzato il bilancio consolidato

Il varo della Queen Anne nello stabilimento Fincantieri di Marghera.



Per quanto riguarda la ripresa postpandemica, lo stesso studio evidenziava che la relativa tenuta del settore, è attribuibile al backlog commesse di Fincantieri e alla relativa diversificazione dei fornitori di servizi agli armatori.

Delle altre realtà aziendali (Fincantieri è presente sull'intero territorio nazionale oltre agli stabilimenti di Marghera in Veneto e Monfalcone in Friuli Venezia Giulia) al top in classifica, **otto sono in Veneto e 12 in Friuli Venezia Giulia.**

Tra questi anche Wartsila Italia, principale fornitrice di motori per le navi Fincantieri, che però sta per chiudere lo stabilimento nei pressi di Trieste per trasferire in Finlandia la produzione.

Il quadro complessivo, nel quale vengono analizzate anche profittabilità, fusioni e acquisizioni (per l'intero settore delle crociere e non solo della cantieristica), sottolinea l'importanza di questa

porzione di economia per il Triveneto, tanto da influenzare Pil ed export in maniera significativa ad ogni variazione. [📍](#)

Lo stabilimento Fincantieri di Marghera.



La cantieristica veneta macina risultati

In crescita costruzione di navi, imbarcazioni da diporto, riparazione e manutenzione

L'industria cantieristica veneta continua a crescere. Stando ai dati elaborati dal centro studi di **Unioncamere Veneto** su fonte Istat e Infocamere, tra settembre 2020 e settembre 2023 le localizzazioni attive e gli addetti totali sono aumentati, rispettivamente, da 524 e 3177 a 571 e 3637. Bene anche il commercio all'ingrosso e dettaglio, che segna valori in crescita da 68 e 137 a 83 e 168. Nell'enunciare questi dati, Unioncamere ha suddiviso le

categorie tra localizzazioni attive e addetti totali, specificando che gli aumenti sono avvenuti sia su costruzione di navi, che su imbarcazioni da diporto e nel settore della riparazione e manutenzione. Dati confortanti riguardano anche il trasporto marittimo e per le vie d'acqua, visto che si è passati da 1416 a 1436 localizzazioni attive, mentre per quello che riguarda gli addetti, da 6393 si è arrivati a 6531. Numeri importanti che testimoniano l'attenzione del Veneto per questo settore, trainante per l'Italia. E infatti, analizzando anche l'impatto per quanto riguarda le esportazioni di navi e imbarcazioni, i più "ghiotti" di manifattura locale sono le Isole Vergini Britanniche, che nel 2023 si sono aggiudicate il 52,93% del totale, seguite da Emirati Arabi Uniti (10,76%), Burundi, Eritrea e Stati Uniti. Interessante anche il dato delle importazioni ed esportazioni tra il Veneto e il mondo. Per quanto



Il traghetto "A Galeotta" all'uscita del Cantiere Navale Visentini.



riguarda il codice Ateco “navi e imbarcazioni”, le importazioni nel secondo trimestre del 2023 sono state corrispondenti a 11.501.935 euro, in sostanziale stallo rispetto al 2021 (11.196.381 euro), ma in grande recupero rispetto al crollo del 2021 (7.433.855 euro). Considerando invece le esportazioni, il valore assoluto registrato nel secondo semestre ha visto un costante calo dai 27 milioni del 2021 ai 18.837.668 euro del 2023. A fronte di una crescita delle importazioni che si è sviluppata nel settore dal 2020 al 2022, passando da 41 miliardi (2020) a 72 (2023), sono però cresciute sensibilmente anche le esportazioni, passando da 60 miliardi a 82 miliardi di euro nel 2023. **Cantiere Navale Visentini e Cantiere Navale Vittoria** (attualmente in difficoltà finanziarie) guidano il settore dopo Fincantieri. a prima azienda è stata costituita nel 1963 da Francesco e Attilio Visentini

ed ha alsuo attivo quasi 240 unità: Specializzata nei traghetti per il trasporto di passeggeri (è uno dei leader a livello mondiale), dispone di 250 mila metri quadri (circa 100 mila di capannoni) e un bacino da 230 metri. ⚓

CORMORANT CONSTELLATION, LE PIU' SOFISTICATE TECNOLOGIE PER LA PROTEZIONE E LA SICUREZZA NEL SETTORE MARITTIMO

Con sedi a Londra, Aarhus, Amburgo, Duisburg, Trieste, Pireo, e Mumbai, Cormorant Constellation è specializzata in ambito safety, security, defense, disaster preparedness, situational awareness. **CORMORANT CONSTELLATION** è orgogliosa di presentare in esclusiva **ROOSTER**, un avanzatissimo sistema di tre droni-robot semi-autonomi ed operanti in contemporanea per il monitoraggio delle merci pericolose e per la ricerca di minacce CBRN-E sia sulle navi che in porto. I sofisticati sensori termici in combinazione con la visione notturna rilevano persone anche all'interno di containers o dietro ai muri garantendo così agli operatori una consapevolezza situazionale ("situational awareness") senza precedenti. Dotato di ruote e di una gabbia protettiva, grazie alle dimensioni contenute, ad un'autonomia fino a 90 minuti, e ad un sistema di comunicazione di tipo "mesh", **ROOSTER** è ideale anche per ispezioni in ambienti confinati e privi di ricezione di segnali come stive, silos, cisterne, cunicoli, condotte forzate, e condotti di areazione, oppure per ispezioni dei sotto-scocca degli autoarticolati o, in caso di disastro,

Contenuto publireddazionale

operazioni SAR. **ROOSTER** può anche essere dotato di dispositivi specifici alla missione tra cui fumogeni, microfoni, e altro. Se la nave da ispezionare fosse troppo distante dalla costa, **ROOSTER** può essere portato sottobordo da una qualsiasi imbarcazione che fungerà così da "docking station". Progettato per operare in condizioni meteo proibitive, **ROOSTER** è disponibile in esclusiva dalla **CORMORANT CONSTELLATION**: distributore, centro di manutenzione e centro di formazione degli operatori per l'Italia, Slovenia, e Croazia.

Fondata da Gian-Marco Cabibbe, fisico, ingegnere di volo ed ex-pilota di elicotteri da soccorso e jet militari e con quasi 30 anni di esperienza nel settore aerospazio/difesa, **CORMORANT CONSTELLATION** è il punto di riferimento e "one-stop-shop" per lo sviluppo, l'acquisizione e l'integrazione delle più sofisticate tecnologie per la protezione e la resilienza del settore marittimo.

CORMORANT CONSTELLATION propone anche servizi di consulenza in cybersecurity marittima e per la protezione da attacchi con impulsi elettromagnetici, servizi di consulenza per la redazione di piani di sicurezza PFSP & SSP, ed è centro di formazione certificato in sicurezza sul lavoro oltre ad essere membro della Maritime Security Resilience Alliance.

www.cormorant.one



Monfalcone, impatto di Fincantieri e Polo nautica

Il sindaco fa il punto su prospettive e criticità nell'economia del territorio

Nonostante un porto in decisa crescita e sempre più importante nel tessuto economico della città, il rapporto con Fincantieri resta il pilastro principale per il futuro economico della “città dei cantieri”. La sfida del Polo della nautica è invece la novità più recente. Il sindaco di Monfalcone, Anna Maria Cisint fa il punto sulle prospettive e sulle criticità che caratterizzano entrambi gli aspetti dell'economia del territorio.

Porto in crescita e Polo della nautica in piena fase di lancio, ma per Monfalcone, lo stabilimento Fincantieri resta basilare nell'economia della città.

«Negli ultimi anni, per la prima volta si è iniziato a parlare di porto, di persone che lavorano in porto, di lavoro. Il rapporto tra città e porto è migliorato, abbiamo sbloccato situazioni ataviche e ora c'è prospettiva di crescita. Per quanto riguarda la “questione” Fincantieri, noi a Monfalcone siamo legati con un cordone ombelicale a ciò che succede là dentro (nello stabilimento, ndr) e quindi è una questione che esula dal discorso strettamente economico. È una questione di lavoro, che negli ultimi anni è stato sempre più



Il sindaco di Monfalcone, Anna Maria Cisint.

svalutato. I contratti di subappalto hanno distrutto il concetto di valore del lavoro. Ci vuole una svolta netta nella modalità del lavoro, che non può non partire dalla formazione. Non ci può essere poi il concetto di appalto con persone da mezzo mondo. Il dumping ha ingenerato il concetto che la gente non ha voglia di lavorare. Non è così. Fincantieri ha un portafoglio clienti importante, ma qui tutti vorrebbero poter avere il militare (la costruzioni di navi per la Difesa, ndr). Auspicio che si dia maggior valore a innovazione e tecnologia. È una battaglia che non smetterò mai di fare, anche perché, da figlia di operaio, ho ben presente il valore del lavoro».

Il sindaco Cisint ritiene che, dopo anni di assoluta incomunicabilità fra Comune e Fincantieri, l'azione intrapresa negli ultimi anni ha consentito di sviluppare **una “nuova stagione di confronto”** sulle tante questioni che hanno ricadute sulla città per la presenza dello stabilimento all'interno dell'area urbana. Sotto il profilo del mercato

del lavoro, l'argomento ritenuto più importante, sono state avviate procedure di reclutamento rivolte in particolare alla manodopera locale attraverso i recruiting day e, per la prima volta dopo decenni, Fincantieri ha ripreso le assunzioni dirette nelle diverse qualifiche.

Attraverso un'azione congiunta (Comune, Fincantieri, Istituto Pertini) è stato attivato un corso professionale specifico per i fabbisogni del cantiere, realizzando una prima esperienza diretta di formazione-lavoro. A seguito dell'intesa, anche la Regione Friuli Venezia Giulia ha attivato **specifici corsi professionali**, tenendo conto delle qualifiche più richieste per lo stabilimento. È stato, inoltre, avviato un tavolo permanente a livello ministeriale, che ha come obiettivi la valorizzazione del lavoro attraverso la riduzione del subappalto; la massima attenzione alla legalità; la sinergia per avviare modelli virtuosi per consentire all'azienda di realizzare gli obiettivi e al sistema istituzionale di non combattere l'immigrazione povera, il dumping giuridico e salariale conseguente.

Il Polo della nautica è una delle ultime prospettive di sviluppo per il territorio: qual è il punto della situazione?

«Monfalcone ha scoperto che ha, attraverso la diversificazione produttiva, altre possibilità. Nautica significa tante cose, a partire dal mondo del lusso. Abbiamo agevolato una serie di insediamenti come Alpha Yacht e Cantiere Navale Vittoria. Ma la nautica per noi è anche molto altro, dal refitting al maestro d'ascia, al diporto. La nautica ci sta dando grandi soddisfazioni, abbiamo chiesto supporto alla Camera di commercio perché vogliamo andare avanti.

Abbiamo vinto progetti europei e ora vogliamo la profondità del Canale. In un luogo come quello del Canale Est-Ovest, dove non c'era niente, abbiamo avuto un'evoluzione fantastica. Nella **primavera del 2025 ci sarà la svolta** con l'insediamento di altre attività e il lancio dell'attività sportiva con Marina Monfalcone. Per noi, si tratta di posti di lavoro: 45 posti solo nel 2023».

Lo stabilimento Fincantieri di Monfalcone.



OFFICINE TL COMPOSITI: PIU' CHE PRODOTTI, MANUFATTI ALLO STATO DELL'ARTE DELLE TECNOLOGIE, REALIZZATI CON PASSIONE E QUALITA' SARTORIALI

LA STORIA E I SERVIZI

Nata nel 2008 per volontà di Davide Lipizer, che decide di investire in una sua Azienda anni di professionalità, Officine TL Compositi:

- costruisce, ripara, trasforma, imbarcazioni a motore e a vela, compresi gli arredamenti
- lavora resine rinforzate e composite, realizza prototipi e stampi
- sviluppa nuovi processi tecnologici.

Una continua crescita e la fiducia di importanti committenti non solo italiani premiano la scelta compiuta da Davide Lipizer, coadiuvato da uno staff di prim'ordine, formato e selezionato con tutta la dedizione di chi da se stesso e dalla sua Azienda pretende null'altro che il meglio.

A Officine TL Compositi non basta essere Made in Italy: la consulenza è parte integrante della cultura aziendale prima che del core business e la produzione si avvale di un elevatissimo contenuto di know-how, derivante sia da studi teorici che dall'applicazione sul campo di continue innovazioni. Officine TL Compositi, ponendosi continui vincoli quantitativi, non transige sulla qualità: qualcosa di tangibile, che ripaga nel tempo, garantendo quella durata e sicurezza che ne fanno un benchmark nel settore. A sancire la continua ricerca nel miglioramento, assieme alla cura nei dettagli anche non immediatamente visibili, l'ottenimento delle principali certificazioni di Qualità.

LA PRODUZIONE

La produzione è focalizzata a realizzare sia imbarcazioni da diporto in esemplare singolo o in piccola serie, sia interventi di manutenzione, modifica e riclassamento di scafi. Le maestranze, infatti, con la loro elevata specializzazione, apportano valore al prodotto che evolve in manufatto. Le lavorazioni sono eseguite impiegando i migliori materiali disponibili (fibra di carbonio, fibre aramidiche, fibra di vetro, fibra di canapa e lino, balsa, core a cellula chiusa, PET, resine epoxy, bio, vinilestere, poliestere), adottando tecnologie up-to-date (processo di infusione, pre-preg, wet lay up, sottovuoto spinto) e moderne strumentazioni come termo-camera, datalogging delle temperature di lavorazione, postcura, con relativa reportistica, stampa 3D.

A richiesta TLC QR PASSPORT suggella ogni prodotto, con un QR code collegato ad un'app per estrapolare tutte le informazioni sul manufatto.



La nautica in Fvg: una prospettiva interessante

Dal trend nazionale alla concorrenza nel Nord della Croazia

Partendo dai dati nazionali, il settore della nautica – dal diporto fino agli yacht di grandi dimensioni – potrebbe rappresentare un settore di espansione per la cantieristica navale del prossimi anni sul territorio. Nel 2022 il fatturato della nautica da diporto è salito **in Italia a 7,33 miliardi di euro** con un incremento del 20%. L'export di imbarcazioni e yacht tocca a giugno 2023 il massimo storico di 3,74 miliardi di euro e l'Italia si posiziona al primo posto nel mondo tra i paesi esportatori (dati Ufficio Studi di Confindustria Nautica in partnership con Fondazione Edison). Nel comparto dei superyacht, i cantieri italiani rappresentano il 50% degli ordini mondiali.

Lo studio ha analizzato anche la situazione a livello regionale, sia per numero di navi immatricolate, disponibilità di posti barca e infrastrutture per il diporto nautico. **Il Friuli Venezia Giulia** spicca con il primo posto (condiviso con la Liguria) per numero di porti turistici. Un dato interessante, anche in considerazione della volontà, da parte del governo regionale, di favorire proprio il turismo nautico, con iniziative che dovrebbero dare i loro frutti già a breve termine. In tale contesto, la presenza sul territorio di aziende come

Lo Squalo 100 di Alpha Yachts.



Benetau e Solaris, ma anche di iniziative come quella del progetto di un Polo della Nautica a Monfalcone (con la messicana Alpha Yacht e Cantiere Navale Vittoria), la cantieristica di settore potrebbe risentire positivamente del trend, già a partire dal prossimo biennio. Gli operatori del settore, tuttavia, stanno monitorando **la concorrenza o la possibile integrazione**, delle strutture presenti in Croazia. Gli shipyard del Quarnero (Fiume e dintorni) e dell'Istria, pur tra le numerose difficoltà del settore, hanno infatti già iniziato a dire la loro soprattutto nella costruzione degli scafi per yacht di grandi dimensioni. ⚓

Il cantiere "3 Maggio" di Fiume in Croazia.

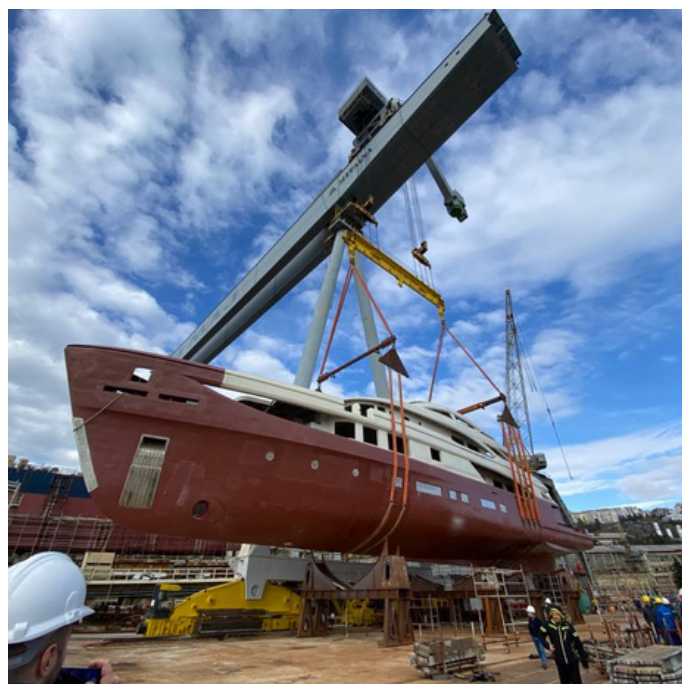


Quarnero e Istria (Croazia) alla ricerca del rilancio

Dopo gli interventi statali, arriva la sfida del mercato

La cantieristica di Fiume e Pola è alla ricerca di un equilibrio che rivaluti una lunga storia importante, ma riesca soprattutto a proiettarsi in un possibile sviluppo futuro. I cantieri navali "Viktor Lenac" e "3Maggio" (3.Maj), nell'area di Fiume, hanno un ottimo piano aziendale di collaborazione, di cui beneficeranno direttamente ma con una ricaduta positiva anche su tutta la Contea Litoraneo-Montana. Tuttavia, per la loro attuazione necessitano dell'aiuto dello Stato. Anni fa, nell'era della privatizzazione, qualsiasi intervento statale significativo nell'economia veniva visto in modo sospetto. Tutti puntavano sulle leggi di mercato in un Paese che le stava riscoprendo dopo la dissoluzione dell'ex Jugoslavia. Una convinzione nata negli anni '90 del secolo scorso e maturata fino alla crisi finanziaria globale del 2008. Tuttavia, è stato necessario l'intervento del governo croato nel salvataggio della cantieristica nazionale. Oggi questo progresso alimenta la speranza che la cantieristica possa ancora sopravvivere dopo tutte le prove negative che ha dovuto affrontare. Una situazione più che auspicabile, in grado di confermare la Croazia sulla mappa dei Paesi in grado di realizzare un prodotto complesso come una nave. Sono molti i fattori che hanno

Il varo di uno yacht al cantiere "3Maggio" di Fiume (Croazia).



determinato il tracollo: la criminalità, la corruzione, gli sprechi, il nepotismo, le truffe di ogni genere, le disastrose mosse imprenditoriali. Tutto puntualmente riportato dai media croati che hanno segnalato il ruolo dei diversi fattori, probabilmente decisivi nel mettere in ginocchio un sottosectore economico del quale un tempo la Croazia andava orgogliosa.

Il "Lenac" (Gruppo italiano Palumbo) ha cercato aiuto anche nelle compagnie di portata internazionale ed è diventata un'azienda stabile che opera con profitto. Ciò di cui ha bisogno ora il cantiere è di aumentare la capacità dei suoi dock per mantenere e ampliare la portata degli interventi di revisione e manutenzione delle navi, anche su unità che superano i 285 metri di lunghezza. Il suo sviluppo funge ora da traino anche per il "3 Maggio" che costruirà i due pontoni per il cantiere "Lenac". «Il cantiere esiste dal 1905 e continuerà a esistere», ha commentato **Edi Kučan, direttore del "3 Maggio"**, durante la cerimonia d'inizio della costruzione del primo

dei due pontili galleggianti per il cantiere “Viktor Lenac”, più precisamente per il bacino di carenaggio 11, attualmente fuori servizio, in attesa di vedersi rinnovate le certificazioni.

Gli stabilimenti di Cantrida sono nel mezzo di un processo di ristrutturazione societaria, necessaria in seguito all’accumulo di debiti che supererebbero i 100 milioni di euro. A tale scopo è stata fondata la società “3. maj 1905”, impegnata ad assorbire la manodopera e le commesse, compresa la costruzione dei due pontili galleggianti lunghi 78 metri per 24,38 di larghezza e 7,9 di altezza, struttura di 2.100 tonnellate di acciaio per il cantiere Lenac. I pontili andranno a sostituire quelli esistenti in tempi brevi, in quanto il “Dock 11” realizza un terzo del fatturato del “Viktor Lenac”, stabilimento specializzato per le riparazioni e manutenzioni. Il nuovo soggetto, l’azienda “**3.Maj 1905**”, dovrebbe avviare la propria



Il Cantiere Navale Scoglio Olivi (Uljanik) di Pola.

attività in questo mese di settembre, con il tempo necessario per effettuare il passaggio dei dipendenti dall’attuale sistema informatico ereditato dal gruppo “Uljanik” (fallimento). Nel frattempo, si stanno compiendo le analisi per stabilire i nuovi organigrammi. A luglio è stata calata in mare la seconda di quattro carene per gli Yacht Benetti: lunga 50 metri e parzialmente attrezzata per venire completata negli stabilimenti italiani. Il “3.Maj” ha realizzato, in collaborazione con un’altra azienda italiana con branch negli stabilimenti fiumani, la carena e le altre componenti in acciaio, dalle tubazioni al sistema di aerazione.

Importante anche l’intervento del presidente della Regione Komadina, che in questi stabilimenti iniziò la propria carriera lavorativa: «Sono fiducioso che possa avere un futuro e mi sono impegnato personalmente, parlando con il premier Plenković e insistendo sulla necessità di un sostegno da parte del Governo». Da irradiare anche in zona istriana, coinvolgendo nel nuovo sistema anche il cantiere **Scoglio Olivi “Uljanik”**, che attende da tempo i risultati dell’asta che dovrebbe cambiare le sue sorti. Nonostante un gioco al ribasso, non si riescono ad attrarre finanziatori convinti. Nella seconda metà del 1998 il cantiere aveva puntato moltissimo sul rinnovamento tecnologico, in considerazione del fatto che poggiava su un passato importante: clienti provenienti da tutti i continenti e 201 navi consegnate dal 1947 al 2000 per un totale di oltre 6 milioni di DWT. In questo momento a **Pola**, ad avere maggiore fortuna è il cantiere navale **Tehnomont Pula srl**, considerato il principale cantiere navale croato di medie dimensioni, uno dei principali costruttori di navi in alluminio sul

mercato interno. Questa scelta è stata determinata dalla concorrenza esercitata dai Paesi dell'Estremo Oriente nella costruzione di navi in acciaio; per questo motivo l'azienda ha scelto di sviluppare un settore di nicchia: navi sofisticate in alluminio e acciaio, imbarcazioni da lavoro, rimorchiatori, pescherecci, imbarcazioni veloci, fino ad una lunghezza di 80 metri.

Il cantiere ha mantenuto anche il settore riparazioni ed il settore BMN (fabbri, assemblaggio, nautica) specializzato nella produzione di strutture in acciaio per l'edilizia e posa di tubature per turbine a gas. Nel 2003, per i suoi risultati nella produzione di impianti solari per il riscaldamento dell'acqua, come azienda manifatturiera di punta in Istria, è stata insignita di un importante riconoscimento della Camera di commercio croata. La **Tehnomont gestisce anche il Marina**

Veruda, posto in posizione protetta da ogni vento. Un insieme di 19 pontili con colonnine elettrificate e acqua e disposizione dei 630 posti barca per imbarcazioni fino a 40 metri (è possibile ormeggiare mega-yacht) e un pescaggio massimo di 4 metri. ⚓



Il varo della Scenic Eclipse II al Cantiere 3 Maggio di Fiume.

Una panoramica del Cantiere Viktor Lenac di Fiume (Croazia).

