

Subfornitura nautica, l'attenzione del mondo CNA

CNA, Associazione di produzione nautica nazionale, ha un nuovo responsabile dedicato all'area della subfornitura nautica. NauTech pubblica in anteprima il programma e le strategie dell'associazione

Beppe Vellutini

Procede l'evoluzione della rappresentanza di CNA Produzione Nautica che ha portato dall'inizio di quest'anno una ulteriore articolazione nell'organizzazione interna della filiera.

L'ottimo Cortesi, terminato il suo mandato, lascia il posto ad altri due imprenditori del settore: il toscano Andrea Giannecchini, fondatore di Yachtica, impresa nota per aver portato la domotica a bordo degli yacht e delegato a livello nazionale per la subfornitura nautica, e il romano Luca Sampietro, titolare dei Cantieri Navali del Tevere srl, delegato per la cantieristica.

CNA Produzione Nautica si è presentata al Seatec 2010 con un'iniziativa tecnica molto specialistica, trattando gli aggiornamenti e gli sviluppi sulla normativa tecnica di settore. Obiettivo: anticipare e informare le imprese per



trasformare una normativa tecnica normalmente percepita come ostica in opportunità di mercato.

Le strategie dell'Associazione

Al Seatec Giannecchini ha anticipato alcuni spunti programmatici con i quali vorrebbe caratterizzare il proprio impegno concreto: anzitutto far pesare e fornire un'esatta percezione dei numeri, ecco quello che sostiene: «Attualmente

rappresentiamo oltre 2.000 imprese operanti nell'articolata filiera della nautica da diporto, di cui vogliamo approfondire la conoscenza per poter offrire servizi sempre più calzanti e un supporto reale. Da una prima analisi riteniamo che nel bacino delle imprese manifatturiere e dei servizi rappresentate dalla CNA siano almeno 5.000 quelle che operano direttamente o indirettamente per la nautica. Per questo stiamo mettendo in atto un vero e proprio programma di emersione di queste imprese» conclude.

CNA Produzione, più in particolare, rappresenta e tutela imprese artigiane e piccole e medie industrie appartenenti ai settori manifatturieri della metalmeccanica di produzione in conto proprio e in contoterzi, del legno e arredamento, della nautica da diporto e della chimica-gomma-plastica. Giannecchini precisa:

«Il compito di CNA Produzione Nautica dovrà essere allo stesso tempo concreto e strategico. Le parole chiave, data la congiuntura economica, sono: credito, sviluppo e innovazione tecnologica, internazionalizzazione, formazione, iniziative specialistiche di approfondimento di massimo livello. E non ultima, una strategia nuova: favorire e costruire piccoli aggregati di impresa con scopi commerciali e/o produttivi fra loro complementari che

Uno di questi strumenti sarà un progetto specifico in fase di realizzazione che prevede la pubblicazione e il periodico aggiornamento di dati economico/statistici che diano conto della effettiva consistenza e rilevanza della subfornitura nautica italiana.



possano proporsi come soggetto unico erogatore di prodotti/servizi integrati dividendosi costi e risorse e investendo congiuntamente sulla qualità.»

In merito alla crisi...

«Se analizziamo i dati delle nostre imprese possiamo sostenere realisticamente che abbiamo avuto un crollo di oltre il 40% del valore della produzione nautica nazionale nel 2009. Questi sono i numeri veri. Possiamo quindi immaginare quali siano gli effetti sulla catena della subfornitura.

Sappiamo che sono in atto fortissime tensioni finanziarie e molte piccole aziende sono ancora in grave difficoltà. Gli interventi straordinari a sostegno dell'occupazione nelle imprese sono stati un importante e vitale strumento conquistato grazie anche alle sollecitazioni delle organizzazioni della PMI, ma adesso sappiamo che i numeri della produzione nautica saranno molto diversi dai valori 2007-2008, almeno per qualche anno. Prima o poi, purtroppo, dovremo quindi fare i conti con l'occupazione delle nostre aziende.»

Ma c'è un'altra concreta preoccupazione per Giannecchini: «È in corso un'inevitabile riduzione degli investimenti in innovazione delle nostre imprese che devono destreggiarsi fra tenuta occupazionale e richieste di riduzioni di marginalità da parte dei cantieri. Se non poniamo soluzioni questo produrrà nel medio termine un impoverimento qualitativo e tecnologico



delle imprese della subfornitura, che come tutti sanno sono le vere detentrici del know-how del processo produttivo nautico italiano. Questo potrebbe quindi causare un arretramento competitivo di tutto il comparto rispetto a nuovi competitor, soprattutto adesso che siamo in una fase di innovazione sostenuta dai nuovi paradigmi come ecosostenibilità, consumi, emissioni.»

Continua Giannecchini: «Chiederemo nelle sedi opportune un pacchetto di sostegno alla nautica italiana che sia ritagliato per la micro e piccola impresa del settore nautico, che possa prevedere anche finanziamenti a fondo perduto e garantisca alle imprese la possibilità di continuare in questa fase di uscita dalla crisi a tenere alto il livello tecnologico; inoltre le orienti a forme di internazionalizzazione verso quei paesi che vedranno nascere e/o rilocalizzarsi nuovi cantieri produttivi.»

Il fronte politico

Sul fronte politico associativo Giannecchini

ha le idee chiare. «Stiamo mettendo in campo indirizzi e strategie che ci identifichino come organizzazione di riferimento per la subfornitura nautica in Italia. È infatti evidente che per motivi dimensionali e tipologici l'impresa tipica del settore nautico è naturalmente portata a essere rappresentata dal nostro sistema.»

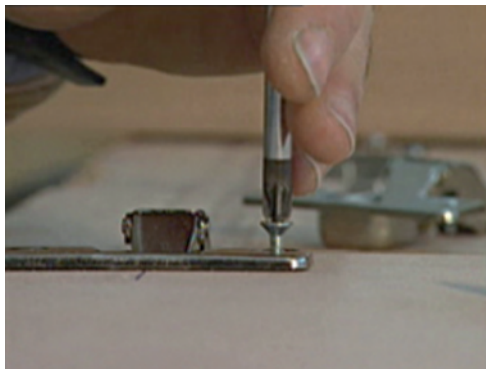
Uno di questi strumenti sarà una progetto specifico in fase di realizzazione che prevede la pubblicazione e il periodico aggiornamento di dati economico/statistici che diano conto della effettiva consistenza e rilevanza

della subfornitura nautica italiana. Un quadro reale del valore economico, dei pesi di ogni singolo mestiere, della localizzazione territoriale, del livello tecnologico. Ciò costituisce anche la base di riferimento per poter incidere maggiormente sulle scelte di ordine legislativo e amministrativo di interesse per il settore, evitando che l'attenzione venga posta solo alle problematiche della grande cantieristica.»

Il convegno tenutosi allo scorso Seatec

“Nuovi Scenari della Normazione Tecnica per la filiera della Nautica da Diporto: la Revisione della Direttiva 2003/44/CE. Aggiornamenti sulla Direttiva e Standard Internazionali” era il titolo del convegno tenutosi giovedì 11 febbraio a Carrara nell'ambito del Seatec 2010, sotto la regia del responsabile Nazionale di CNA Produzione Giancarlo Gamberoni. Il riscontro è stato positivo e ha registrato grande interesse e attenzione da parte dei presenti. Dopo i saluti del Presidente di CNA Produzione di Massa





In ogni caso non bisogna essere allarmisti poiché le norme entrano in vigore nel 2015 e non saranno retroattive.

2) Allineamento alle nuove regole del “New Legal Framework” ossia nuova Direttiva Generale Europea che governa le responsabilità e i diritti nella produzione e commercializzazione di prodotti. In questo allineamento la Commissione ha tenuto conto ovviamente delle dinamiche del settore nautico. La questione più rilevante riguarda la responsabilità del produttore che viene estesa a una serie di soggetti laterali e indiretti (dai rivenditori alle aziende che concorrono alla realizzazione della imbarcazione).

3) Creazione di un gruppo di lavoro che stende una “wish list”, cioè le osservazioni derivanti dalle principali organizzazioni industriali e produttive (tra cui anche CNA) che recepisce le osservazioni tecniche sulla norma e che è servita per modificare/migliorare alcuni aspetti specifici e tecnici. Aspetto rilevante è il riconoscimento del valore e del ruolo delle imprese e dei loro rappresentanti.

I tempi di adozione della proposta.

Giugno 2020: Adozione da parte della Commissione e invio al Parlamento Europeo e al Consiglio.

Giugno 2012: Adozione da parte del Parlamento Europeo e del Consiglio, e invio agli Stati Membri).

2014: Termine del periodo di trasposizione.

Giugno 2015: Applicazione della Nuova Direttiva).

Carrara Carlo Alberto Tongiani e di Andrea Giannecchini, che hanno messo in evidenza le forti difficoltà che la cantieristica e l'intera filiera collegata al diporto stanno tuttora affrontando, le disposizioni fiscali e normative che talvolta penalizzano il settore, ma nel contempo anche la grande capacità reattiva delle imprese del comparto che manifestano notevole propensione all'innovazione e all'elevamento complessivo degli standard di qualità del prodotto, si sono succedute le comunicazioni dell'ingegnere Lorenzo Pollicardo e dell'avvocato Cristina Pozzi, che hanno illustrato in anteprima agli operatori presenti gli aspetti più significativi della revisione della Direttiva sia sotto il profilo degli standard tecnici che sotto quello giuridico

relativo alla responsabilità dei fabbricanti e di chi immette sul mercato i prodotti. Ha fatto poi seguito una comunicazione dell'ingegner Paolo Moretti del Rina sulle varie tipologie di certificazione e l'intervento dell'ingegner Fabio Scotto, Responsabile del Servizio di Vigilanza del Mercato della DG Trasporto Marittimo e Vie d'Acqua Interne del Ministero Infrastrutture e Trasporti. A conclusione del convegno Gamberini ha anticipato alcune altre iniziative di approfondimento e divulgazione tecnico/normativa che si intende realizzare prossimamente sul territorio per il settore della Nautica da Diporto (approfondimenti e novità disponibili sul sito www.cna.it/produzione).

I temi affrontati

Il focus è stato posto sulla direttiva 2003/44/CE che derivando dalla 94/25/CE dopo 15 anni dalla sua genesi iniziale, ha visto una ulteriore modifica e si appresta a essere approvata dalla Commissione ed essere inviata in Parlamento in tempi brevi (giugno 2010), e una successiva adozione dal Parlamento Europeo e invio agli stadi membri, in vista di una sua applicazione definitiva prevista per il 2015. Gli aspetti politicamente rilevanti sono tre e sono relativi ai famosi “pillar” individuati dalla Commissione e oggetto di revisione:

- 1) Emissioni gassose dei motori marini. Si sono introdotti criteri più stringenti che vanno nella direzione di maggiore attenzione alle emissioni. Il lavoro di CNA Produzione Nautica è stato quello, insieme agli altri membri della commissione di lavorare affinché:
 - ci fossero deroghe per i piccoli produttori. Esiste infatti una serie di produttori piccoli in europa che hanno una storia anche gloriosa e che sarebbero penalizzati,
 - non sia retroattiva per i piccoli produttori (deroga per quelli degli stati membri),
 - fossero tutelate PMI costruttrici di motori marini.

