



L'allungamento di un traghetto Tirrenia, della classe «Strade»

La Finmare ha in cantiere le nuove navi ma il calo dei noli rende tutto difficile

Speranze, risultati e guai di una flotta che si rinnova

GENOVA Non assistenzialismo ma investimenti investimenti per migliorare la tecnologia navale, rendere più affidabile e incrementare il tasso di automazione a bordo, ridurre i consumi energetici e ridurre - quindi - il costo dei noli per reggere il confronto con una concorrenza forte e, quando si tratta di bandiere «di comodo», spesso spregiudicata.

Il provvedimento statale di questi ultimi anni per la costruzione di nuove navi e le agevolazioni all'armamento e i contributi al sistema portuale equivalgono a circa diecimila miliardi (compreso il Credito navale). Gli investimenti messi

in moto per la sola flotta sono pari a un milione e mezzo di tonnellate di naviglio, un bel balzo in avanti rispetto alla legge dell'87 che prevedeva nuove costruzioni per sole seicentomila tonnellate. Eppure, nonostante l'attuale periodo di elevata domanda (stimolata, come si è visto dall'intervento pubblico), il sistema rischia di tornare presto alla situazione precomatosa dell'84-85. Il punto dolente - come spiega il sen comunista Lovrano Bisso - è nella legge finanziaria 1988. Nel progetto si prevede uno stanziamento di mille miliardi a copertura dei maggiori costi dei contratti già firmati. Mille miliardi

senza i quali sfumerebbero importanti commesse. Ma per le nuove acquisizioni vengono stanziati solo 160 miliardi, una cifra irrisoria del tutto insufficiente. Se le cose resteranno così - aggiunge il parlamentare - rischiamo una pesante crisi della cantieristica già nel 1989.



INNOVAZIONE A GENOVA

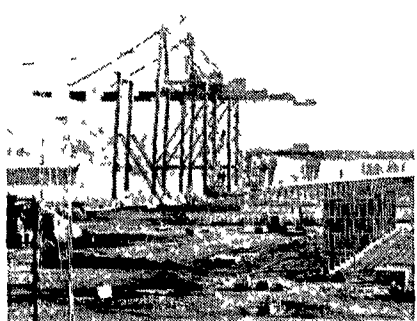
Ambiente, opere civili, agroalimentare: ecco i progetti del gruppo genovese

Ora Finsider crede nell'Italimpianti

GENOVA È uno dei più famosi trust di cervelli «tutto italiano». Ed è anche il gruppo genovese attualmente più in salute non solo e non tanto per i risultati di bilancio (complice la caduta del dollaro, il 1988 si è chiuso con un utile di 181 milioni su un fatturato di 978 miliardi) quanto per la consistenza del portafoglio ordini e soprattutto, per le prospettive generali. L'Italimpianti di Genova, dopo aver aperto al massimo l'attività sui mercati esteri, da tempo ha iniziato un'ampia manovra di ricambio per non perdere l'occasione rappresentata dalla massa di investimenti in opere pubbliche (duecentomila miliardi) prevista nei prossimi anni in Italia.

Nata per l'implantistica siderurgica, la IT di Piazza Piccapetra si è affermata anche come «main contractor» nell'implantistica territoriale così, accanto alle mega commesse per il tubificio di Volsky in Unione Sovietica, per gli impianti in Venezuela (contratti firmati per 640 miliardi) e Indonesia, accanto al precontratto per il tubificio cinese di Tianjin, l'azienda ha conseguito successi in diversi set-

tori civili. Dissalatori e depuratori, il terminal container automatizzato di Calata Sanità e il nuovo porto di Voltri, la creazione di nuove oasi nel Sahara, un importante accordo (ancora con il governo venezuelano) per il turismo e l'agroindustria. L'Italimpianti ormai può muoversi su un ampio spettro di opzioni. Non solo con il 35% del pacchetto azionario, la IT è capofila della Italm, la società a capitale misto pubblico e privato che avrà il compito di realizzare il piano dei grandi centri agro-alimentari italiani.



GENOVA - Il terminal container in costruzione a Calata Sanità

Il può svolgere nel sistema siderurgico sia nel rapporto con le altre imprese sia come «pesce pilota» della diversificazione dell'intero gruppo, sia per il mutuo di un vasto stock di aree dismesse. Italimpianti controlla alcune aziende ad alta tecnologia come la Inse di Milano e la Tagliaterra, ed una piccola costellazione di altre imprese formata da Mecfond, Inse Brescia, Cmf Livorno e Cmf Sud. La maggioranza del pacchetto Cim montubi è stata ceduta al gruppo Belleli, mentre negli Usa è stata acquisita la Bk As, divisione della Blaw Knox Corporation di Pittsburg. Una interessante operazione di Joint venture è stata condotta con i sovietici della Tjzhmash un consorzio misto italo-sovietico (il primo che esporta tecnologia) si è aggiudicato la commessa da 170 miliardi per un tubificio in Croazia, battendo i tedeschi della Mannesmann Demag.

I successi, dunque sono tangibili, il che ovviamente non significa che tutto marci alla perfezione. Il consiglio d'azienda rimprovera ai vertici IT una persistente debolezza sul piano delle modalità organizzative gestionali.

Ma l'Italia sul mare è sempre più piccola

Il trend negativo della flotta italiana non sembra fermarsi: secondo l'ultimo rilevamento compiuto dal Registro Navale, al 30 settembre 1987, risultava composta da 1931 navi con certificato di classifica, in esercizio o in disarmo, per un totale di 7 milioni 345 mila 542 tonnellate di stazza lorda, 288 mila in meno di 18 mesi fa. Al conto però bisogna aggiungere 138 unità galleggianti (piattaforme etc.) per complessive 346 mila 316 tonnellate. Intanto è continuata, a livello mondiale, la contrazione del carico di lavoro dei cantieri, che in sei mesi - da fine '85 al giugno '86 - è passato da 23,9 a 23,6 milioni di tonnellate.

Con attività non tradizionali la Cna inaugura una nuova fase della sua storia

Cambia la microimpresa si affermano i servizi

Servizi avanzati alle piccole imprese, nuovi insediamenti e recupero delle aree industriali abbandonate. Convegni coraggiosi (come quello sul lavoro nero) e ora anche un consorzio, l'Ars Januae, che ha portato l'artigianato artistico della Superba al Whitney Museum e a New York. Così la Cna ha inaugurato una nuova fase della sua storia, e i risultati si sono visti subito.

Gli anni di fuoco della crisi genovese hanno cambiato anche la struttura dell'artigianato. Rispetto al 1983 è cresciuta l'incidenza delle microimprese di servizi su quelle di produzione (oggi il rapporto è 55% contro 45%). Scontata l'espansione dell'informatica si è assistito alla nascita di attività non tradizionali (design e oggettistica ad esempio) e anche al ricorrente fenomeno di padri (prepensio nati o casalinghi) e figli (disoccupati) che insieme hanno messo su la «ditta», creando così le condizioni per un travaso generazionale delle professionalità maturate nella grande industria.

Cna incoraggia con determinazione Valgano gli esempi della Valpolcevera del Consorzio formato da dodici aziende per il riuso dell'ex fonderia Bagnara a Sestri Ponente di quelli costituiti ad Arenzano e a Rapallo del Consorzio Ars Januae per la promozione dell'artigianato artistico genovese. Con Ars Januae siamo riusciti a portare negli Usa prodotti come le filigrane d'argento, i orrefici in ceramica i vetri la bigiotteria di alta qualità con un indiscutibile successo. Su questa spinta la Cna ha chiesto la fondazione di una mostra mercato permanente proprio in vista delle manifestazioni colombiane. Ma i tempi impongono anche una incisiva capacità di iniziativa sul fronte della politica ed elaborazione culturale delle istituzioni locali. La Cna proverà alla Regione Liguria «l'enorme ritardo» (così lo definiscono i dirigenti del sindacato) sull'attuazione della legge 443 i provvedimenti attuati infatti sono ancora in alto mare. «C'è bisogno inoltre di un complessivo aggiornamento della legislazione - aggiunge Penzo - Così com'è giunto il momento che il Comune istituca percorsi chiari snelli e privilegiati per le licenze e le pratiche amministrative che si varino veri e propri progetti per diffondere l'artigianato dei servizi in città soprattutto nelle zone meno servite, e per valorizzare le botteghe del centro storico. Il rinnovamento della nostra economia passa anche da qui».

GRUPPO FINMARE							
LOYD TRIESTINO	ITALIA	ADRIATICA	TIRRENIA	CAREMAR	SAREMAR	SIREMAR	TOREMAR
ALMARE	SIDERMAR	INTERLOGISTICA	SAIMARE	SIRM	SASA	AURORA	

Finmare con la grande flotta delle sue società importa carbone, ferro e altri minerali ed esporta macchinari, impianti industriali, alta tecnologia e tutti i principali prodotti italiani in oltre 90 paesi percorrendo, ogni anno, più di 10 milioni di miglia. Finmare con le sue 15 società operative muove ogni anno milioni di tonnellate di prodotti sulle rotte di tutto il mondo, dal Mediterraneo all'Estremo Oriente, dal Nord America all'Australia, dal Sud America all'Africa e collega l'Italia continentale con le sue isole. Oggi Finmare vuole essere una parte ancora più importante dell'economia italiana. Con nuove forze manageriali, strategie d'avanguardia e rinnovate capacità progettuali, Finmare è pronta a raccogliere la sfida del trasporto internazionale. Finmare è la strada del trasporto italiano.

Finmare: la strada del trasporto Italiano.