

Duemila addetti impiegati in circa un centinaio di aziende nazionali caratterizzano in sintesi il comparto; di queste ultime, una trentina appare in grado di effettuare tutti i lavori di trasformazione, riparazione e manutenzione navale, mentre le altre sono per lo più specializzate nei vari settori della meccanica, dell'impiantistica, della pitturazione, e acquisiscono subappalti dai cantieri maggiori o direttamente dagli armatori.

La situazione del settore delle riparazioni navali e delle trasformazioni, da anni in crisi, ha subito negli ultimi tempi una progressiva accelerazione. (15) Elementi che hanno determinato tale decadimento sono tra gli altri:

- i noli elevati che spingono gli armatori ad economizzare anche sui lavori di manutenzione;
- la tendenza ormai diffusa a fare eseguire, quando possibile, i lavori in navigazione, da squadre improvvisate;
- l'allargamento dell'offerta con l'ingresso sul mercato dei paesi ex Comecon e dell'Estremo oriente, che ha comportato una concorrenza maggiore di manodopera a basso costo;
- la conseguente maggiore pressione al ribasso dei prezzi di mercato;
- l'elevato costo del fattore lavoro e del fattore capitale rispetto alla concorrenza che nel nostro Paese risulta particolarmente accentuato a causa della congiuntura politico/economica;
- la scarsa concorrenzialità dei porti italiani;
- l'esclusione da parte della VII Direttiva CEE, dall'aiuto alla produzione.

Il rilancio del settore, appare legato alla capacità degli enti di sorveglianza e delle società di classificazione di contrastare adeguatamente la navigazione delle navi substandard, obsolete, scarsamente manutentate e pertanto a rischio per l'uomo e l'ambiente.

(15) Il bilancio 1992 della Fincantieri ha segnato un calo del 69% nel fatturato (47 miliardi di lire) del settore riparazioni, mentre in quello delle trasformazioni si è registrata la totale paralisi.

Cfr. E. RAGUSIN, *Trieste, l'Arsenale taglia 350 addetti*, Il Sole 24 Ore 4/11/1993.