

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Ancanap cessa di esistere: l'ultimo saluto di Giancarlo Casani

edinet · Wednesday, November 16th, 2022

*Contributo a cura di Giancarlo Casani **

** direttore A.N.CA.NA.P.*

A.N.CA.NA.P. (Associazione Nazionale Cantieri Navali Privati), dopo oltre 65 anni, cessa l’attività. Un’associazione che ha avuto un ruolo importante per la navalmeccanica nazionale, definita “Voce di una cantieristica minore solo in termini numerici ma eccellente per qualità e innovazione” (Angelo Marletta TTM 1/2022 p. 28/29). Associazione piccola, ma con grandi competenze e passione, ha rappresentato cantieri sparsi in tutta Italia, dall’Adriatico alla Sicilia, dalla Campania alla Toscana e Liguria. Nei suoi cantieri sono state costruite navi tecnologicamente all’avanguardia che hanno aperto nuove strade per il trasporto di merci e persone. La prima nave portacontainer – Vento di Levante – è stata costruita nel Cantiere C.N.A.S.A. di Marina di Carrara (poi N.C.A.), per la compagnia Grendi della famiglia Musso di Genova. Anche le prime navi gasiere, ora di grande moda, sono state costruite dal Cantiere N.C.A. su intuizione del Commendatore Leone e dell’Armatore francese Boudet, grazie alla visione della famiglia Telesio e Oceangas di Londra. I collegamenti con le isole hanno avuto uno sviluppo decisivo con i traghetti, le navi RO-RO costruite nei cantieri A.N.CA.NA.P. Grandi imprenditori, con visione e coraggio, hanno dato vita a un’industria non facile che ha svolto un ruolo significativo per l’economia nazionale che ha sempre vissuto sull’import e sull’export.

L’Associazione ha avuto contatti e rapporti con i Ministeri, con gli organismi comunitari, con le altre associazioni nazionali di categoria, nella formazione della politica del mare e dello shipping. Ha sempre fatto parte del Comitato Consultivo della Cantieristica, in cui si formavano le politiche, i progetti e le leggi per il settore, svolgendo un ruolo, a volte decisivo, per la competenza e la professionalità dei singoli cantieri e dei loro rappresentanti. È stata presente anche nel processo di trasformazione del Rina, da ente monopolistico, una specie di catasto del mare, a società per azioni d’eccellenza, moderna e competitiva di livello mondiale. Il rispetto e la stima dello shipping verso A.N.CA.NA.P. andavano al di là del suo peso numerico ed erano dovuti al valore professionale delle persone.

Vale la pena ricordare questi coraggiosi precursori, da Renzo Pozzo con la SEC di Viareggio, a Davino De Poli di Venezia, a Mario Sardella di Ancona, alla famiglia Foresio di Varese, poi la

GEPI per il Cantiere NCA di Marina di Carrara, alla famiglia Visentini di Rovigo (Francesco a Attilio e i loro figli), al Cantiere Orlando di Livorno, al cantiere Mariotti di Genova delle famiglie Bisagno e Zanetti, al Cantiere Rosetti della famiglia Rosetti-Magnani di Ravenna, al Cantiere Vittoria della famiglia Duò di Venezia, al Cantiere Di Pesaro della Famiglia Cecchini, al Cantiere Giacalone di Trapani, al Cantiere Palumbo di Napoli, al Cantiere INMA di La Spezia.

Un ringraziamento speciale va agli armatori italiani e stranieri che in questi oltre 60 anni hanno avuto fiducia nei cantieri navali privati di A.N.CA.NA.P.. Ne citiamo alcuni: la famiglia Grimaldi, Aldo in particolare, che ha avuto un forte legame con NCA, dove sono nate molte delle sue navi traghetti, le cruise ferry che hanno segnato un nuovo modo di andare per mare, la famiglia Amoretti, la famiglia Ievoli, la Corsica Ferries, la famiglia Lefebvre, la famiglia Bertani, la famiglia Castaldi, la famiglia Telesio, la famiglia Novella, l'armatore Stolt-Nielsen, la famiglia Cafiero, i fratelli Neri, Luigi D'Amato, la società Capieci, nonché Silversea, Seaborn Cruise Line, la Guardia Costiera, l'Armed Forces of Malta, la guardia Costiera Croata e la Marina Militare Italiana.

Un ringraziamento ad Assonave e Fincantieri, imprescindibili nel settore e un punto di riferimento, con cui, non si può nascondere, A.N.CA.NA.P. ha avuto anche qualche momento di frizione in tanti anni di rapporti stretti e proficui. Un grazie anche ai dirigenti del Ministero che si sono occupati delle problematiche di interesse del settore con cui l'associazione ha collaborato con spirito costruttivo. Un ringraziamento sincero anche ai media che hanno sempre seguito l'attività dell'Associazione con interesse e simpatia.

In questo momento una domanda si impone. Ha ancora senso oggi una associazione di cantieri navali privati? È vero che sono rimasti pochi cantieri italiani privati che costruiscono navi mercantili, molti cantieri di A.N.CA.NA.P. sono stati la base su cui sono nate realtà aziendali per la costruzione di navi da diporto che hanno dato all'Italia la leadership mondiale del settore con oltre il 50% del mercato. Prima di rispondere alla domanda occorre fare alcune considerazioni.

Nel giro di 10/15 anni, per imprescindibili motivi legati all'ecologia, ai combustibili non fossili da impiegare per la propulsione delle navi, alla sostenibilità, alla riduzione dei consumi, dovrà essere rinnovata la flotta mondiale. Una grande opportunità che non può essere sprecata dall'industria nazionale e dai cantieri. Occorrono imponenti fondi per la ricerca e gli studi, al di fuori della portata dei singoli cantieri, in particolare di quelli privati, per non perdere irreversibilmente un intero settore. Provvedimenti in materia sono già in stato di avanzata predisposizione.

Come è successo negli anni cinquanta del secolo scorso, utilizzando i fondi del PNRR e altri, si tratta di avviare progetti e stanziare mezzi finanziari per la costruzione di navi che utilizzino i nuovi

combustibili non inquinanti, idrogeno in primis e riducano i consumi. Del resto ultimamente A.N.CA.NA.P., come ultimo servizio, aveva elaborato un progetto di legge che andava in questa direzione, facendo anche un bilancio di costi e benefici largamente positivo tra importo dei contributi e ritorno di imposte allo Stato dalla produzione. L'Italia non può rimanere fuori da questo nascente mercato. Rischierebbe di trovarsi nella situazione delle mascherine all'inizio della pandemia Covid, dove non si riusciva a trovarle perché tutto il mondo aveva delegato la produzione alla Cina.

Questa esperienza dovrebbe insegnare molte cose. Nasce una grande opportunità da queste rivoluzioni epocali mondiali. Nel 1949 a firma di un grande visionario, Giuseppe Saragat, fu

emanata una legge creativa e innovativa da cui è sorta la cantieristica nazionale moderna e una classe armatoriale di grande livello. Ora si tratterebbe, mutatis mutandis, di creare un processo analogo per le nuove tecnologie di navi per ridurre consumi e inquinamento. Ne trarrebbero grande beneficio l'occupazione, il Pil e lo sviluppo tecnologico del paese.

Quindi la risposta è sì, ha ancora senso avere una Associazione di Cantieri navali privati, ovviamente con nuovi collegamenti, struttura e personaggi. I Cantieri Navali Privati non possono rimanere isolati, andrebbero inseriti in una organizzazione più grande con una propria autonomia e libertà di strategia. La soluzione più adatta potrebbe essere una sezione autonoma all'interno di una associazione armatoriale. Con gli armatori, società private, potenziali clienti, ci sono profonde affinità e comunanza di intenti, consolidati nel tempo, con ottimi risultati. Ci sono risorse umane, giovani e competenti, già pronte per assumere un ruolo di guida in grado di dare nuovo linfa e un contributo significativo nella costituzione di una nuova Associazione.

Per concludere un sincero ringraziamento ai Presidenti di A.N.CA.NA.P. degli ultimi anni, Stefano Silvestroni, Cesario Mondelli, al facente funzione Gabriele Busetto, e ai componenti del Comitato Direttivo che tanto si sono impegnati per sostenere le sorti dei cantieri navali privati.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, November 16th, 2022 at 2:10 pm and is filed under [Cantieri](#), [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.