



UN POPOLO DI NAVIGATORI

Gli Italiani sono da sempre un popolo di navigatori. Ma non sanno soltanto usarle, le imbarcazioni, le sanno anche costruire. E la cantieristica navale ci dà grandi soddisfazioni sui mercati esteri. Perché si vende ed è una parte del made in Italy meno noto al pubblico dei non addetti ai lavori. Per questo ci viene voglia di saperne di più.

Io sono Cristiana Conti e questo è Dati alla mano, un podcast di Istat, l'Istituto nazionale di statistica, dove lavoro nella Direzione per la comunicazione, informazione e servizi ai cittadini e agli utenti. Questa iniziativa rientra in un progetto, più ampio, di promozione della cultura statistica.

In questo episodio cercheremo di capire se e quanto, nel nostro Paese, sopravvivono stereotipi di genere

Amerigo Vespucci, Giovanni Caboto, Flavio Gioia, Giovanni da Verrazzano...vogliamo continuare? Senza poi citare Cristoforo Colombo. Gli Italiani navigano da sempre, e bene. L'elenco è lunghissimo. Ma chi naviga deve poter godere di un expertise forte di costruttori di navi. E noi ce lo abbiamo. Ce lo abbiamo ed è apprezzato sul mercato. Volete sapere quanto? Prendiamo l'ultimo anno di cui abbiamo i dati: nel 2023 abbiamo venduto a Paesi esteri grandi imbarcazioni di diverso tipo - dalle navi faro ai pescherecci alle navi da crociera - per un totale di oltre 9 miliardi di euro. Direi non male. Ma a chi le vendiamo e come?

Lo chiediamo a un'esperta di commercio con l'estero, Mirella Morrone che – vi ricordo- già è stata con noi per un altro episodio del nostro podcast, quello sulle esportazioni del Made in Italy più "classico" e noto al pubblico, cioè vino, cibo e moda.

Cristiana. Ciao Mirella e bentornata

Mirella. Bentrovata e salve a tutti

C. i dati dell'export di grandi imbarcazioni nel 2023 fanno una certa impressione...

M. Eh sì, ma anche i dati dell'anno precedente sono simili, anche nel 2022 abbiamo superato i 9 miliardi

C. è sempre stato così? Cioè, abbiamo sempre rilevato valori così alti per questo tipo di export?

M. Guarda, la cantieristica navale ha storicamente la sua rilevanza, ma il salto l'abbiamo visto nel 2021, quando siamo passati da un valore intorno ai 4 miliardi e 620 milioni a 6 miliardi e 400 milioni di euro

C. eh beh, circa un miliardo e otto in più... non è poca cosa. Ma per capirci, di che tipo di barche si tratta?

M. non le chiamerei esattamente barche...

C. è vero, abbiamo parlato di grandi imbarcazioni

M. Per farti capire, più della metà del valore dell'export 2023 lo dobbiamo a navi da crociera, mercantili, traghetti...una tipologia che proprio non definirei "barche".

C. hai ragione, quindi sono navi che costruiamo in Italia e vendiamo all'estero, giusto?

M. Giusto, ma ti ricordo che le navi non sono come un oggetto che costruisci e spedisce all'acquirente. Una nave da crociera o un traghetto lo costruisci in Italia e poi cedi la proprietà economica a un Paese estero, dopodiché quel Paese può utilizzare la nave dove vuole, anche in Italia per esempio. Magari una compagnia del Paese X compra un traghetto che poi fa la spola fra le nostre isole.

C. Ma il Paese X ha acquisito la proprietà economica di quel traghetto.

M. Esatto, e proprietà economica vuol dire che il Paese si assume i rischi e i vantaggi che derivano dall'uso della nave.

C. ho capito. Un'altra domanda, a chi vendiamo queste navi?

M. I dati del 2023 ci dicono che gli Usa hanno acquistato per più di 4 miliardi...quasi la metà della cifra di cui parlavamo.

C. e oltre agli USA?

M. in seconda posizione abbiamo la Svizzera...

C. La Svizzera? E comprano le nostre navi per navigare dove, sul lago di Ginevra?

M. forse anche sul lago di Ginevra, ma di fatto una società di navigazione Svizzera può operare sui mari di tutto il mondo. Ricordi la questione della proprietà economica?

C. giusto, così è più chiaro. A questo punto completiamo il podio, chi è il terzo Paese compratore delle nostre navi nel 2023?

M. Le isole Cayman

C. ...uhmmm.

M. Seguono il Regno Unito e la Francia. E poi Paesi di tutto il mondo, sono veramente tantissimi, esportiamo ovunque.

C. e non parliamo soltanto di navi da crociera e traghetti, giusto?

M. No, certo, un'altra tipologia che va molto bene sui mercati esteri sono i panfili e le imbarcazioni da diporto e sportive. Dobbiamo anche a queste il balzo nell'export che c'è stato nel 2021 e che è cresciuto ancora nel 2022 e 2023.

C. Veniamo a chi le costruisce le imbarcazioni. Quante imprese abbiamo, in Italia, che fanno cantieristica navale e operano sui mercati internazionali??

M. I dati più recenti che abbiamo sono del 2022 e se consideriamo soltanto le grandi navi e chi fa manutenzione parliamo di 148 aziende che costruiscono e fanno trade per un totale di quasi 17mila addetti.

C. cioè dipendenti?

M. No, ti ricordo che per addetti intendiamo tutti coloro che lavorano per un'impresa, quindi lavoratori dipendenti ma anche lavoratori indipendenti che prestano la propria opera.

C. in ogni caso 17mila è un bel numero....anche gli addetti sono aumentati negli ultimi anni come il valore dell'export?

M. Considera che nel 2019 erano circa 14 mila.

C. senti, possiamo tracciare una storia dell'export delle nostre navi negli ultimi 20 anni?

M. non è semplice, ma ci provo: allora, se sommiamo tutto il valore dell'export dal 2000 al 2023 i primi acquirenti – cioè quelli che hanno speso di più – risultano Stati Uniti, Regno Unito e Francia. Poi ognuno ha la propria storia

C. Ad esempio?

M. ad esempio, l'export verso gli Usa ha avuto un'impennata nel 2010 e poi, a parte i cali del 2013 e 2014 il valore è stato in crescita costante. Negli anni dal 2000 al 2009 forti acquirenti sono stati Panama, Bermuda a Bahamas, mentre Svizzera a isole Cayman sono fenomeni più recenti. Regno Unito e Francia sono stati acquirenti piuttosto costanti nel tempo.

C. altra domanda: qual è la quota di mercato che occupiamo in questo tipo di export? Cioè, l'Italia rispetto agli altri Paesi come si colloca?

M. la nostra quota nel 2023 sfiora il 7,5 % e nel 2022 era addirittura più alta: 8,4. Ti dico subito che siamo i terzi al mondo e dietro di noi c'è il Giappone. E comunque siamo i primi in Europa.

C. Tornando alla storia della nostra cantieristica navale, ricordi la vicenda dell'Andrea Doria?

M. quando affondò nel '56 fece scalpore perché era un gioiello, era considerata la più bella nave passeggeri della sua epoca, un prototipo delle moderne navi da crociera...

C. ho letto che impiegava due giorni in più di altri transatlantici per andare da Genova a New York, ma era comunque preferita perché molto più confortevole ed elegante. Meno velocità, più bellezza

M. Oggi diremmo che era un "must" per viaggiare verso gli USA

C. ma durò solo tre anni. Se non ricordo male fece il viaggio inaugurale nel '53

M. sì, e a luglio '56 fu speronata a largo della costa americana da una nave svedese che praticamente le entrò nella fiancata con la prua

C. però il comandante Calamai riuscì a tenere a galla l'Andrea Doria per 11 ore e consentì l'evacuazione di tutti i passeggeri, incredibile.

M. l'equipaggio intero mantenne un comportamento encomiabile. Le uniche vittime furono quelle che dormivano nelle cabine del lato speronato, una quarantina se non sbaglio, su circa 1700 persone a bordo. Pensa che nel 2021 è stata dedicata a Calamai una scalinata a Boccadasse che è il borgo marinaro di Genova... Ma come ti è venuto in mente l'Andrea Doria?

C. perché parliamo di cantieristica navale, prima di tutto, ma anche perché ho letto un articolo bellissimo di Dino Buzzati proprio sull'affondamento del nostro transatlantico

M. Non sapevo

C. ce l'ho qui con me e se ti va ti leggo come descriveva l'Andrea Doria

M. dai!

C. "andava e veniva sull'Atlantico ma era Italia non meno di quanto non lo siano Roma, o Napoli o Milano, anzi di più in un certo senso, perché quel lembo piccolissimo di patria era uscito completamente dalle nostre teste e braccia".

M. toccante

C. Sì, e più avanti dice che non si fa una nave così se dietro non c'è una moltitudine organizzata di alto livello intellettuale e tecnico. E credo ci sia ancora, visti i dati di cui abbiamo parlato.

M. assolutamente sì

C. allora chiudiamo con questa consapevolezza e con le parole di Buzzati. Grazie Mirella per essere stata con noi

M. grazie a te e arrivederci a tutti

La nostra cantieristica navale resta un asset importante. Anche dopo l'epoca dei transatlantici, quando si doveva navigare per muoversi da un continente all'altro. Oggi sui mercati internazionali siamo terzi per valore dell'export e primi in Europa.

Io sono Cristiana Conti e questo era Dati alla mano, un podcast dell'Istituto nazionale di statistica. Questo episodio è stato realizzato con il supporto di Storielibere.fm Continuate a seguirci sulla sezione Dati alla mano di Istat.it e sulla vostra app di ascolto preferita. Ci sono temi che vorreste approfondire? Scrivetemi all'indirizzo datiallamano@istat.it A questo episodio ha collaborato Mirella Morrone