

Giuliano Borella

di Sebastiano Giorgi

A Venezia, parlando di nautica, stiamo vivendo uno strano periodo in cui notizie negative, come perdita di posti di lavoro e cantieri che chiudono, si alternano a progetti ed eventi, la prossima tappa di Coppa America in laguna e l'unione dei saloni nautici di Venezia e Jesolo, che sembrano destinati a riportare la Serenissima al centro del mondo marinaro internazionale.

Sicuramente una delle persone con cui possiamo fare un realistico punto della situazione è Giuliano Borella, presidente del Consorzio Consormare, membro del consiglio direttivo di Assonautica e personalmente coinvolto nel settore nautico attraverso la sua azienda di vernici 3c.

"Da dieci anni giro l'Italia per lavoro vendendo materie prime nel settore nautico da diporto. Parlare di nautica per una persona di Venezia, città d'acqua, sembra la cosa più naturale e scontata. Dire poi a chi mi chiede della situazione nautica del nostro territorio che si è fermata agli anni 70-80 ed è ormai sempre più in fase di declino, lascia spesso i miei interlocutori esterrefatti. Com'è possibile, si chiedono, che il grande e ricco nord-est non ha una filiera nautica produttiva all'avanguardia nel contesto di una nautica italiana sempre più in fermento ed in crescita?"

Ecco appunto com'è possibile che il comparto veneziano non abbia saputo prendere al volo il "grande treno della nautica italiana" che ha portato in molte aree del nostro paese crescita occupazionale, tecnologica, produzione ed espansione su tutti i mercati mondiali del "made in Italy nautico"?

"Inizio da una forte autocritica. Tutto il settore produttivo e di filiera della nautica veneziana, e questo lo dicevo a loro già nei primi anni '90, non hanno saputo fare squadra ed imporre sul mercato, nel rispetto dei propri nomi e delle proprie tradizioni, un Made in Venice che sarebbe stato vincente. Tale sinergia avrebbe portato non solo ad una forte economia di

scala dal punto di vista produttivo, di ricerca, di formazione, di marketing, di comunicazione integrata, ma avrebbe dato la possibilità al territorio, alle forze politiche, alla scuola, ai giovani, di vedere il comparto nautico come opportunità di occupazione, di crescita, di tecnologia ed innovazione legata anche al mondo della scuola tecnica e specialistica. Secondo me era necessario, pur mantenendo l'orgoglio della propria unicità, accettare di sentirsi parte di un progetto più grande di sviluppo aggregativo, dove impegnarsi concretamente ed attivamente per un obiettivo che concedesse anche al singolo sviluppo e sostegno. Altro fattore critico è legato all'essere stesso del territorio e della città. Da un lato l'area di Porto Marghera era fortemente concentrata sulle attività chimiche e derivati e dall'altro lato la città storico-turistica assorbiva sempre più l'interesse dei giovani per occupazioni legate all'accoglienza di persone e alla movimentazione di merci connesse ai 20 milioni e oltre di turisti che "usano" attualmente la città. La prova provata di quanto affermo è data dalle difficoltà che abbiamo riscontrato nel raccogliere adesioni in qualità di Distretto Formativo Nautico nell'espletare il corso per Esperto Manutentore per la nautica da diporto. È chiaro che per i giovani ed in particolare per quelli con diplomi tecnici, sono molto "più comode" ed allettanti le alternative di lavoro che la città offre (Activ, Veritas, lanciotti turistici, trasporti vari) piuttosto che approcciarsi ed accettare proposte lavorative nel mondo nautico."

E poi c'è la cronica questione delle aree su cui sviluppare aree produttive.

"Siamo passati da una cantieristica locale, di barche tradizionali, con unità produttive collocate all'interno di un'area urbanistica non più giustamente utilizzabile, ad una nautica e cantieristica più moderna e strutturata. Molti cantieri storici si sono trasferiti dal mare all'entroterra, facendo perdere anche identità e continuità alle specifiche maestranze. La nauti-

