

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Folgiere (Fincantieri): “Interessati al refitting di traghetti e con nuove norme sull'acciaio cantieri europei competitivi”

Nicola Capuzzo · Monday, March 20th, 2023

**Genova** – Fincantieri spera e confida di avere già prima del 2030 il rinnovato stabilimento produttivo di Sestri Ponente a Genova, dopo i lavori di ribaltamento a mare, guarda con interesse al refitting dei traghetti in circolazione e pensa di poter tornare a essere competitiva sulla costruzione di navi meno complesse grazie a nuove normative che riguardano la qualità dell'acciaio.

A dirlo è stato l'amministratore delegato Pierroberto Folgiere dopo l'incontro con il viceministro dei Trasporti, Edoardo Rixi, e il sindaco di Genova, Marco Bucci, per una visita ai lavori del ribaltamento a mare dello stabilimento di Sestri suddiviso in tre fasi. Il primo riguarda la messa in sicurezza idraulica dei rii Molinassi e Cantarena, il riempimento e la realizzazione del nuovo grande bacino di carenaggio e l'espansione a monte con lo spostamento della ferrovia che oggi taglia in due il cantiere.

“Oggi c'è stata una richiesta da parte dell'azienda sul tema dello spostamento della ferrovia mettendo in evidenza i numeri, la settimana prossima mi incontrerò con Rfi e fra le varie cose su cui ci confronteremo ci sarà sicuramente anche questa, per capire anche in che termini rendere compatibili eventuali lavori di modifica del tracciato ferroviario con le attività del cantiere” ha affermato il viceministro Rixi, che non pare preoccupato per il reperimento dei necessari stanziamenti. “È un problema di allineamento industriale e realizzazione più che di finanziamento. Il finanziamento una volta che si decide che ci sono le convenienze da ambo le parti di realizzarlo non presenta nessun problema. Il problema vero è che ad esempio per noi è molto più facile realizzarlo entro il 2026 che non dopo”.

Il numero uno di Fincantieri nello specifico ha detto: “Dobbiamo lavorare affinché il ribaltamento a mare dello diventi effettivamente un aumento di produttività, quindi un aumento di quante tonnellate riusciamo a lavorare al mese, di quanto riusciamo a fare grandi i blocchi e le sezioni, di quanto riusciamo a sollevarli e quindi di quanto in fretta riusciamo a fare una nave grande. Bisogna interagire bene con il Ministero, con le Ferrovie e sequenziare bene le attività e metterle oggi in cronoprogramma per averle domani in atto”.

A proposito dei tempi Folgiere ha aggiunto che “il momento importante sarà il 2026 perché dovrebbe essere finita la fase 2, quindi portiamo a casa la parte infrastrutturale. Poi bisogna lavorare molto in fretta sulla fase 3 ferroviaria che, se ben preparata è un'opera che dal punto di

vista tecnico non è molto complicata”. Come data prevista per avere il cantiere nuovo di Sestri in servizio ha detto “mi augurerei anche prima del 2030”.

Riguardo alle dimensioni delle nuove navi che potranno essere costruite si potrà “tranquillamente arrivare a oltre 200mila tonnellate di stazza lorda che è una specie di vincolo psicologico. O alternativamente rendere completamente autonoma la produzione di acciaio di questo cantiere che oggi non fa solo navi più piccole ma le fa anche con l’aiuto di un troncone che viene da fuori; quindi i due effetti di questo aumento della produzione dell’acciaio sono o una nave più grande o una nave come quelle che facciamo oggi ma in completa autonomia”.

Guardando al futuro “la prima cosa che ci interessa è il refitting dei traghetti” ha proseguito spiegando l’amministratore delegato di Fincantieri, ricordando che molti “dovranno essere refittati per avere motorizzazioni nuove. E abbiamo una generazione di traghetti al lavoro da un bel po’ di anni che hanno bisogno di essere refittati”. Poi però c’è un altro tema che secondo Folgiero nel lungo termine “potrà riportare in Europa cantieristica meno complessa rispetto alle navi da crociera come i traghetti ed è il tema dell’acciaio”. Più precisamente “arriverà un momento in cui il tipo di acciaio che usi farà la differenza. C’è una normativa europea che è già in vigore, si chiama Cbam (Carbon Border Adjustment Mechanism, ndr), che prevede che alcuni tipi di materiali fra cui l’acciaio a partire dal 2026 dovranno essere valutati secondo l’intensità carbonica. Vuole dire che i certificati bianchi verranno applicati ai materiali come l’acciaio. Quindi quando arriveranno queste normative anche le navi ad alta intensità di acciaio rispetto al costo avranno la possibilità di tornare in Europa”.

Il prossimo traghetto che Fincantieri costruirà nel prossimo futuro sarà quello per Siremar in Sicilia: “Stiamo ancora aspettando la formalizzazione del contratto ma quella sarà un’occasione per cercare l’efficienza e l’efficacia al massimo perché bisogna essere competitivi e per esserlo bisogna organizzarsi per fare traghetti”.

Alla domanda se su Sestri Ponente Fincantieri prevede in futuro di fare solo costruzioni navali o anche riparazioni, Folgiero sinteticamente ha risposto: “Stiamo studiando anche questo”.

## **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

Ecco i relatori del 1° business meeting di SHIPPING ITALY su traghetti e navi ro-ro

This entry was posted on Monday, March 20th, 2023 at 3:30 pm and is filed under [Cantieri](#)  
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.