

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Perché un acciaio migliore è indispensabile per costruire le navi del futuro in Italia

Nicola Capuzzo · Tuesday, September 26th, 2023

Genova – La qualità dell'acciaio e soprattutto la catena della fornitura sono i due aspetti sui quali un costruttore navale, e nello specifico Fincantieri, è maggiormente esigente. A raccontarlo, in occasione del convegno intitolato "Nautica italiana tra metallurgia e scienza" organizzato nell'ambito del Salone Nautico Internazionale di Genova, è stato Roberto Re, amministratore delegato di Metinvest Europa.

"I cantieri navali non possono fermare la produzione e devono sempre avere materiale a terra per proseguire con lavoro e assemblaggio" ha spiegato Re, aggiungendo che "importante è anche la parte di sviluppo tecnologico". A proposito della qualità dell'acciaio "stiamo guardando ad acciai a snervamento più alto. Lo snervamento – ha spiegato – è una caratteristica che offre una certa garanzia di resistenza e che consente di costruire un prodotto più leggero ma garantendo le stesse caratteristiche". Secondo il vertice di Metinvest Europa "la transizione ecologica influenzerà tutta la parte nave e tutti i fornitori dovranno permettere alle navi di essere sempre più snelle".

Che questo tema diventerà cruciale negli anni a venire lo ha sottolineato anche Massimo Debenedetti, presidente del Cetena (Fincantieri): "Ai nostri partner chiediamo innovazione perché riteniamo che l'acciaio abbia moltissimi margini di innovazione. Mi riferisco ad esempio all'acciaio altoresistenziale dove la normativa gioca un ruolo importante; purtroppo per noi le attuali regole di progettazione ad oggi non riconoscono l'uso di questo materiale per la costruzione delle navi nonostante la Marina Militare Usa abbia già dagli anni '80 navi costruite con questo acciaio".

Debenedetti ha poi aggiunto che la crescente attenzione all'innovazione, anche nella fornitura dei materiali per costruire gli scafi, è spiegata dal fatto che "peso inferiore significa un dislocamento minore e quindi minori consumi, ovvero un più facile raggiungimento dei nuovi target sulle emissioni".

Molte, però, anche le nubi all'orizzonte per la navalmeccanica e la siderurgia, a partire dalle risorse umane. "Come Fincantieri stiamo trovando difficoltà a trovare personale in vari settori, c'è enorme difficoltà a trovare ingegneri navali e diplomati tecnici che si specializzino" sono state le parole del numero uno di Cetena. A Monfalcone ci sono problemi di shortage di persone valide nella metallurgia meccanica.

Augusto Cosulich, vertice dell'omonimo gruppo genovese, nell'occasione ha ricordato che l'incontro tra la Fratelli Cosulich e il mondo dell'acciaio è avvenuto proprio attraverso la fornitura di servizi di logistica a Metinvest e ha posto l'accento sul fatto che in questo momento “esistono problematiche in Cina come in Germania. Il castello tedesco sta vacillando e la Germania non richiede più acciaio come prima”.

Secondo Marco Ghiglione, amministratore delegato del cantiere genovese T. Mariotti, “nelle costruzioni navali si può migliorare ad esempio nella saldatura, il processo si può ottimizzare anche se alla fine rimane una lavorazione artificiale. La sagomatura delle lamiere richiede una manovalanza specializzata e questo è un mestiere che si sta perdendo. La sagomatura oggi richiede una professionalità che non c'è più, per questo cerchiamo di lavorare sulla formazione. Sono rimasti in pochi a farla”.

Parole, quelle di Ghiglione, Re e Debenedetti, che fanno il paio con quanto espresso recentemente dall'amministratore delegato di Fincantieri, Pierroberto Folgiero, che al cantiere di Sestri Ponente aveva detto: “Un tema che potrà riportare in Europa cantieristica meno complessa rispetto alle navi da crociera come i traghetti è il tema dell'acciaio. 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”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

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

This entry was posted on Tuesday, September 26th, 2023 at 3:00 pm and is filed under [Cantieri](#), [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.