

Cos'è oggi un grande cantiere

Fine di una idea tradizionale
La nave stessa diventa un concentrato di tecnologie - Nuove produzioni per il « lavoro in mare »
Un « polo » di creatività tecnologica

Poteva essere la notizia del giorno, una delegazione della Fincantieri, ricevuta a Mosca nei ministeri dove si programma una delle più grandi marine del mondo (se non la più grande in assoluto) offre di costruire isole flottanti, ancorate fuori-costa o anche naviganti sui grandi fiumi siberiani, per ospitare grandi impianti tecnologici (ad esempio, una centrale nucleare) oppure anche semplicemente una comunità di lavoro impegnata nelle costruzioni petrolifere o d'altro tipo in località insospitate. Non è stata la notizia del giorno perché il tentativo di entrare nei settori nuovi della produzione cantieristica da parte italiana

è tardivo ed ancora assai debolmente sostenuto sul piano dell'esperienza. Il cantiere navale evoca, nell'idea del pubblico, la costruzione o riparazione di mezzi navali tradizionali. Eppure, dai cantieri navali italiani sono usciti anche mezzi come la postabiti (sugli alti fondali marini) Castor 6 della SAIPEM o le piattaforme di foraggio in mare autostabilizzate che hanno richiesto la elaborazione di altre tecnologie e specializzazioni. Ma la spinta è venuta dal committente nazionale. Un tipo di domanda avanzata, innovativa, è rara sul mercato mondiale; quando cessa di essere rara, molti si sono già pre-

parati a soddisfarla. Perciò il grande cantiere navale non è uscito molto dai vecchi binari. Ne risente non solo il cantiere ma tutta una gamma di attività che lo riforniscono. Altro aspetto poco conosciuto dei cantieri è quello di essere utilizzatori di forti quantità di manufatti o addirittura di interi sistemi prodotti in condizioni di altissima specializzazione. E' il caso dei motori e del sistema energetico, propulsivo, in generale. L'introduzione di nuove fonti di energia, quella dell'epoca del carbone e quella del petrolio, costituirebbe oggi l'inizio di una fase interamente nuova. Il risparmio, mediante sistemi altamente efficienti, è però

già un fattore importante di collocazione nel mercato. Altro aspetto « esterno » di tipo materiale viene dall'applicazione dei sistemi elettronici alla guida, stabilizzazione, gestione di quella macchina sempre più automatizzata che è il mezzo navale. Anche qui i progressi di questi anni sono stati rapidissimi. L'automazione non diminuisce solo il numero di addetti o la pesantezza delle mansioni, entra come fattore di sicurezza e di uso efficiente del mezzo. Oltre a questi esempi di apporti materiali potremmo citare la vasta gamma di quelli di tipo scientifico e di innovazione tecnica. In un fu-

turo non lontano si lavorerà su fondali profondi migliaia di metri. Già si costruiscono le centrali elettriche sperimentali che sfruttano la diversa temperatura a profondità differenti o il moto ondoso. I mezzi che consentiranno di aprire questi campi di attività mineraria ed energetica sono, anzitutto, da inventare, da mettere a punto nei loro principi tecnici, da costruire anzitutto come tentativi e sperimentare pezzo a pezzo. Il grande cantiere, dunque, ha bisogno di specializzarsi e di dare il proprio apporto a che altri si specializzino. Affidando l'industria nazionale all'Italcantieri questo ci si aspetta. Ed ancora si aspetta.

NAVIGLIO MERCANTILE IMPOSTATO, VARATO ED ULTIMATO NEGLI ANNI 1978 E 1979 NEL GRUPPO FINCANTIERI

	1978		1979	
	numero	tsl. (migli.)	numero	tsl. (migli.)
Unità impostate:				
Italcantieri	8	105	6	97
Cantieri Navali Riuniti	2	9	4	44
Cantiere Navale Breda	2	76	1	12
Cantiere Navale Luigi Orlando	1	1	3	3
TOTALE	14	191	14	156
Unità varate:				
Italcantieri	8	193	8	77
Cantieri Navali Riuniti	3	51	2	4
Cantiere Navale Breda	1	50	1	50
Cantiere Navale Luigi Orlando	1	1	2	2
TOTALE	13	295	13	133
Unità ultimata:				
Italcantieri	11	249	9	155
Cantieri Navali Riuniti	3	56	2	7
Cantiere Navale Breda	1	50	1	50
Cantiere Navale Luigi Orlando	1	5	2	2
TOTALE	15	310	14	214

L'iniziativa della Regione raccorda i progetti

L'interporto di Ancona sbocco del piano regionale trasporti

Lo sviluppo del principale porto marchigiano e le possibilità degli altri scali - Una funzione nazionale ed interregionale - Problema cantieristico

La dotazione di attrezzature portuali nelle Marche, regione che nel 1970 ha visto un movimento di oltre sei milioni di tonnellate di merci (imbarcate e sbarcate, secche e liquide), si articola in tre livelli funzionali: a) il porto di Ancona, di preminente rilievo nazionale, con funzioni: commerciali, traffico passeggeri e cantieristico; b) i porti di Pesaro e di S. Benedetto del Tronto, legati ad attività per lo più commerciali (il primo, peschereccio e commerciali); c) altri porti di interesse locale con funzioni miste (peschereccio, cantieristico minore): Fano, Senigallia, Porto Civitanova.

Il porto di Ancona, che fin dal '700 svolge con alterne vicende un ruolo primario nella struttura delle attività commerciali ed industriali dell'Italia Centrale, ha avuto nel 1979 un incremento del 24,6% nel movimento complessivo rispetto al 1978. Il traffico merci in partenza è in costante aumento (nel 1979, + 66,4% rispetto all'anno precedente), e al suo interno ha grande rilevanza il traffico container: 35.693 containers pieni, con un incremento del 145% sul 1978, per un totale merci di 483 mila 876 tonnellate (+ 207,2 per cento). A ciò bisogna aggiungere il positivo andamento delle merci sbarcate e del traffico passeggeri (circa 400.000 persone transitate), dove particolarmente interessante è il recupero effettuato dalle navi italiane. Tali evidenti potenzialità produttive del porto di Ancona, verificate nel corso

degli ultimi anni, si basano su un insieme di fattori positivi legati alle caratteristiche naturali del bacino, alle dirette correlazioni territoriali con l'autostrada A14, la Statale Adriatica, l'aeroporto ed il nodo ferroviario di Falconara, la ferrovia litoranea e quella trasversale per l'Umbria, il Lazio e Roma, nonché alla vivacità di economie regionali che hanno meglio resistito ai colpi della crisi ed ovviamente alla favorevolissima posizione nel bacino adriatico.

In tale contesto, la Regione Marche sta operando per il superamento dei problemi inerenti la funzionalità dello scalo dorico con l'obiettivo di consolidarne il ruolo in un quadro di certezze economiche e gestionali nel sistema dei maggiori porti italiani.

Una serie di condizioni al contorno sembrano confermare tale direzione di lavoro:

a) il Piano Integrativo delle Ferrovie dello Stato prevede una serie di importanti investimenti nella rete marchigiana, diretti in buona parte al potenziamento della linea adriatica, delle stazioni di Falconara, di Ancona, del tratto Fabriano-Falconara;

b) la riapertura dell'aeroporto di Falconara costituisce, soprattutto per il tra-

fico passeggeri, un'occasione di incremento del ruolo del porto di Ancona in tale settore;

c) i miglioramenti in atto della struttura portuale, le importanti infrastrutture, già progettate, di collegamento territoriale e di snellimento del traffico e delle operazioni (asse attrezzato - porto interno - nuovi spazi) recheranno un contributo decisivo alla funzionalità del porto di Ancona;

d) infine, è in corso di elaborazione il Piano Regionale dei Trasporti che porrà in un quadro organico di soluzioni, correlate alle scelte nazionali di politica del settore, il ruolo dello scalo dorico e dei porti minori delle Marche.

E' allora possibile inserire in tale ambito di iniziative concrete e di obiettivi ponderati la necessaria realizzazione di una grande infrastruttura di interesse sovraregionale, relazionata alla specializzazione commerciale del porto di Ancona: un centro-mercato di trasporto combinato (interporto).

Oltre alla dotazione di infrastrutture ed impianti, esistente e progettata e alle caratteristiche tecniche del bacino portuale si può sostenere a buon diritto l'ipotesi della realizzazione di un interporto nel « comprensorio » di Ancona, riportandolo alla

necessità dei traffici di una vasta area dell'Italia centro-adriatica, che verrà inoltre nel rivitalizzato asse ferroviario Falconara-Orte lo strumento centrale di collegamento con le aree di gravitazione tirrenica e con il porto di Civitavecchia.

Nella ipotesi di localizzazione nazionale degli interporti appare quindi auspicabile l'inserimento di quello marchigiano a servizio di una vasta zona dell'Italia Centrale.

Quanto agli altri porti la politica regionale intende elevarne la funzionalità, procedendo gradualmente alla loro specializzazione; le attività turistiche, la pesca e l'industria cantieristica minore, sostanzialmente connesse a questi settori, sono i principali ambiti produttivi da condurre a coordinamento, razionalizzazione e sviluppo, raggiungendo ottimalità di dimensioni e di gestione.

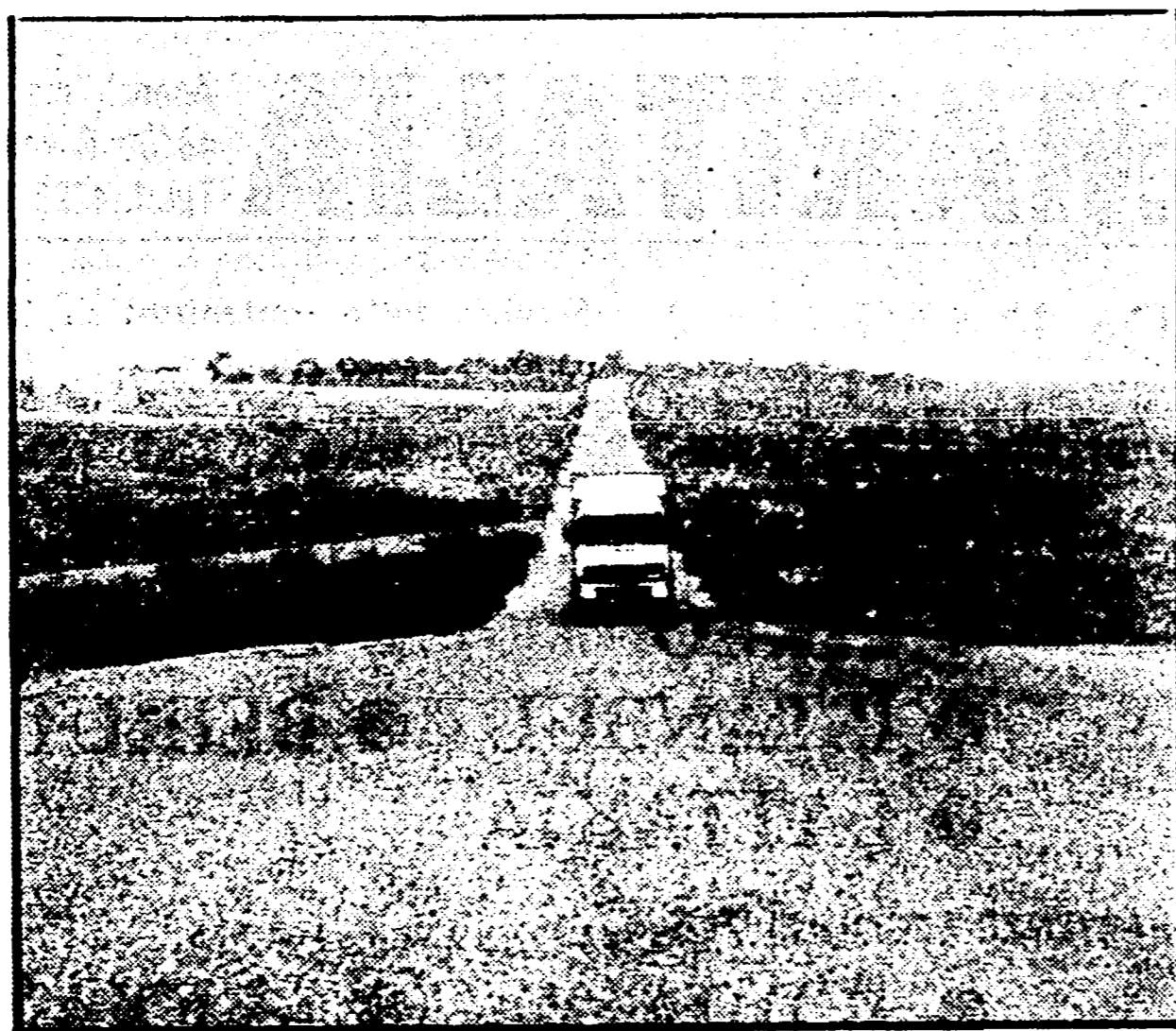
A questo scopo sono in corso opere di miglioramento dei porti di Fano e Senigallia, mentre va precisato il sistema dei porti turistici e di quelli a prevalente destinazione peschereccia, con a capo la flotta di S. Benedetto del Tronto, di rilievo nazionale.

Una volta definita anche le connessioni interregionali e nazionali dei due sottosistemi dei porti marchigiani, sarà possibile collegarli meglio il ruolo dei cantieri navali minori della regione, alcuni dei quali, peraltro, operano già nel mercato internazionale.

I nuovi veicoli pesanti «Turbo»

per una più alta redditività nel trasporto

Un minore consumo di carburante reso possibile alla clientela italiana



Uno dei primi «Turbo» prodotti dalla Fiat Veicoli Industriali che è stato provato a lungo, con risultati lusinghieri, dai giornalisti italiani. Le prove si sono svolte prima in Liguria ed in Toscana, poi in Puglia, da Bari al Circolo di Nardò.

In altre parole, redditività costante: il che non significa soltanto i bassi costi di esercizio e consumi contenuti a velocità commerciali competitive, ma anche il poter contare su una rete di assistenza ampia ed efficiente e il poter disporre di un camion che non fa « brutte sorprese ».

L'Iveco in particolare si è curata di offrire un veicolo in grado di affrontare brillantemente qualsiasi tipo di percorso: dall'autostrada ai centri urbani, dalle stradine di montagna ai sorpassi sulle statali, dalle code al traffico scorrevole.

I NUOVI VEICOLI PESANTI

I nuovi autocarri stradali, presentati qualche settimana or sono a Roma alla stampa internazionale, segnano per Iveco un punto di arrivo nel rinnovamento del prodotto del settore più prestigioso, quello dei pesanti. Giungono a maturazione di un processo di profondo aggiornamento tecnico, di un eccezionale impegno di investimenti per la ricerca e la progettazione portata avanti in tutti questi anni. I nuovi autocarri rispondono all'attuale necessità di economizzare sul carburante e puntano al tempo stesso su una redditività globale.

Al clienti è offerta l'alternativa fra i nuovi motori turbo e i classici ad aspirazione naturale a seconda degli impieghi e dei tipi di percorso che solitamente devono affrontare e del tracciato montano o di pianura che sia.

L'Iveco nel progettare questi camion ha legato il tema della economia di esercizio a quello del-



La scelta tecnica di sovralimentare i motori, ampiamente dimensionati, con una notevole riserva di potenza, ha permesso di puntare sulla « coppia » i motori turbo della Iveco hanno infatti tutti una alta coppia a regimi molto bassi.

la specializzazione: sono stati confrontati quindi tutti i fattori di redditività (tenendo conto della loro incidenza a seconda degli impieghi): si al risparmio di carburante, ma anche all'affidabilità, alla durata, alle velocità commerciali, alla facilità di manutenzione. In questa prospettiva si colloca la scelta tecnico-progettuale fatta dall'Iveco nella sovralimentazione. Partendo dai motori base ampiamente dimensionati (alta cilindrata) e con una potenza già ragguardevole, pienamente adeguata all'impiego Tir, la formula «turbo» dell'Iveco si contraddistingue per

quella che si può definire una sovralimentazione dolce, cioè non esasperata. A fianco di un limitato incremento di potenza (per es. l'8V passa da 352 CV nella versione « aspirata » a 381 in quella « turbo ») si ottiene una diminuzione dei giri massimi di rotazione del motore da 200 a 300 giri/min a seconda delle motorizzazioni, a tutto beneficio dell'affidabilità.

La scelta tecnica di sovralimentare i motori ampiamente dimensionati con una notevole riserva di potenza ha permesso di puntare sulla coppia: infatti i motori «turbo» dell'Iveco hanno tutti un

alta coppia a regimi molto bassi.

Come si è detto, i nuovi motori sovralimentati insieme ai classici ad aspirazione naturale equipaggiano una classe di camion sui quali l'Iveco ha sviluppato dotazioni caratteristiche tali da ottenere i migliori risultati economici di gestione. L'efficienza meccanica dei veicoli è stata al centro dello studio per soluzioni avanzate in tutti quei particolari da cui dipende in gran parte l'affidabilità, come il motore, il cambio, il ponte, i freni e, in particolare, di concezione tutta nuova, l'impianto elettrico, l'implan-

to pneumatico, veri punti di forza dei nuovi autocarri.

PIU' FACILE IL LAVORO

L'Iveco non ha dimenticato chi guida: il comfort è un elemento distintivo del turbo 190.30 e 190.38. Oltre alla ricchezza degli interni e degli accessori si sono realizzate ottime condizioni operative del mezzo in termini di manovrabilità e facilità di guida, di comodità e di stabilità. Con questo camion le operazioni di carico e scarico sono estremamente facilitate in quanto è possibile far manovrare in qualsiasi area, anche la più ristretta. La visibilità è ottima in ogni direzione e con qualsiasi condizione climatica: stata inoltre predisposta la possibilità di regolare l'altezza dei fari in funzione del carico.

La silenziosità è eccezionale, la cabina è isolata in modo da consentire la normale conversazione e da recepire agevolmente i segnali acustici. La rumorosità è a livelli fra i più bassi (soltanto 73 decibel a 80 km/h).

CONOSCENZA DEL MERCATO

L'evoluzione della gamma stradale pesante Iveco, il suo arricchimento con le motorizzazioni turbo in parallelo a quelle ad aspirazione naturale, mettono oggi l'Iveco in posizione di leader per ciò che riguarda la scelta delle alternative tecniche e la più ampia gamma di prodotti in questa fascia di trasporto.

Un simile programma poteva essere realizzato solo da una grande casa con una larga presenza ed una profonda conoscenza dei mercati, e perciò che mai qualificata ad offrire le soluzioni migliori a tutti i problemi più attuali del trasporto sulle grandi rotte. L'Iveco si è formata all'interno di questi problemi e da qui ha tratto la sua attuale sicurezza, quella di essere una organizzazione industriale che si colloca fra i massimi produttori di autocarri del mondo.

IL TRASPORTO INTERMODALE

La definizione di tale tipo di trasporto parla di « un sistema caratterizzato dalla mancanza di rottura del carico di merci e dal trasferimento integrale dell'unità di carico dall'uno all'altro modo di trasporto (strada, rotaia, via aerea, via d'acqua) »: definizione quanto mai precisa nella sua enunciazione, ma di difficile realizzazione in un Paese dove le velocità d'esercizio sono soggette a frequenti ed a volte imprevedibili variazioni.

Nonostante lo sviluppo avuto dal trasporto intermodale negli ultimi anni, grazie alla sua elasticità ed ai vantaggi in termini di tempo e di riduzione di costi occorre evidenziare l'inefficienza di strutture che caratterizza tale sistema in Italia dove i recenti tagli ai bilanci del Ministero dei Lavori Pubblici, le pastoie burocratiche e la scarsa sicurezza di alcuni aeroporti lo hanno penalizzato pesantemente.

Una componente fondamentale di questo sistema è chiaramente il trasporto su strada stante la sua praticità, la sua facilità d'adattamento alle condizioni d'impiego e la sua relativa economicità, che consentono il prelievo e il recapito a domicilio della merce evitando operazioni intermedie di carico e scarico.

In questo contesto che vede coinvolti di volta in volta gli operatori nel

campo del trasporto alla ricerca di soluzioni sempre più aderenti alla dinamica, alla redditività ed alla riduzione dei costi, non poteva mancare l'Iveco, attenta a fornire il proprio apporto tecnologico alla soluzione ottimale di tali problemi. In questa ottica va quindi il recente lancio della nuova gamma di veicoli per il trasporto pesante (190.30-190.38) Fiat ed OM con motore sovralimentato.

BASSI COSTI DI ESERCIZIO

L'Iveco ha studiato a fondo questo problema:

partendo dal dato, ormai scontato, che il risparmio energetico è oggi un elemento imprescindibile nel progettare il trasporto, l'azienda ha messo a punto una nuova serie di camion: i 190.30 e 190.38 turbo, Fiat ed OM, che si affiancano al 190.35 con motore aspirato.

La scelta turbo dell'Iveco non è nata dalla necessità di maggior potenza in quanto i suoi motori erano già ampiamente dimensionati, da dall'esigenza di ridurre i consumi di carburante e di puntare, al tempo stesso, su una redditività globale.

Nella concezione del

veicoli 190.30 e 190.38 turbo l'idea guida è stata infatti un concetto allargato di economicità. Una volta realizzato il tipo di motore che consentisse consumi di carburante contenuti, l'Iveco si è preoccupata di garantire il massimo risparmio nella gestione complessiva del mezzo. Il che significa offrire:

- elevate velocità commerciali su tutte le rotte;
- continuità di esercizio del veicolo garantita dalla elevata qualità di tutti i componenti;
- durata;
- sicurezza;
- facilità di manutenzione.