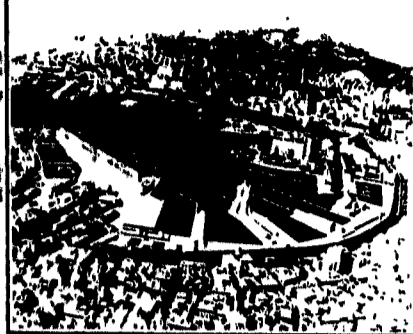


INNOVAZIONE A GENOVA



Una veduta del cantiere navale di Sestri Ponente

Il cantiere cambia volto, intervista a Saverio Di Macco

Offshore a Sestri Ponente

GIUSEPPE MUSLIN

TRISTE È stata appena presentata la nave officina «Micoperi 7000», e alla Fincantieri di Corso Cavour a Trieste si stanno affinando gli strumenti per la sfida della cantieristica degli anni 2000. In Italia sei cantieri navali fanno capo alla Divisione costruzioni mercantili della Fincantieri tra essi il cantiere di Genova-Sestri Ponente, che rappresenta un esempio di diversificazione.

Ma prima di parlare di quanto sta avvenendo a Sestri, l'ing. Saverio Di Macco, direttore della citata Divisione Fincantieri, premette: «Introdurre innovazioni nella costruzione vuol dire affrontare due aspetti: il modo di fare la nave, e il suo contenuto tecnologico. Il primo caso riguarda l'impiantistica del cantiere, mirata a costruire blocchi sempre più grandi e completi di allestimento, e le tecnologie di produzione migliori tecniche e mezzi di saldatura, innovazioni da ciclo, robotizzazione, etc. Ciò comporta anche acquisire una professionalità diversa dal passato, con un'accentuata integrazione di ruoli e mestieri, superando la tradizionale demarcazione tra scafo e allestimento. Il contenuto tecnologico - aggiunge Di Macco - è invece ciò che qualifica la nave, la valorizza e ne consente una migliore collocazione sul mercato. Costruire competitivamente scali tradizionali è alla portata di tutti i Paesi con manodopera a basso costo, che semmai acquistano i progetti in Occidente. La nave però non è fatta solo di acciaio, ma ac-

quista valore per la tecnologia che contiene ed è qui che, con i nuovi successi dell'offshore e della crociera, i cantieri italiani si sentono in buona posizione per affrontare il mercato mondiale». In questo contesto si colloca lo stabilimento di Sestri, che oggi occupa circa 1400 persone. «La Fincantieri ha individuato per Sestri un tipo di prodotto e una dimensione che gli assicurano un futuro al di fuori della linea tradizionale di produzione navale, con l'obiettivo di non influire sull'assetto produttivo degli altri stabilimenti, considerati i limiti di capacità posti dai piani di settore nazionali».

Grazie all'impiantistica di base del cantiere, strutturata su bacini affiancati, la produzione di mezzi semisommergibili e per lavori in mare trova la sua naturale collocazione a Sestri.

«Con i suoi bacini affiancati - chiarisce l'ing. Di Macco - Sestri può costruire questi mezzi, che sono come dei grandi catamarani, impostando contemporaneamente in due bacini gli scali inferiori e completando l'intera costruzione all'asciutto, evitando così costosi lavori di accoppiamento a nave galleggiante e le problematiche derivanti dallo scendere in acqua dei mezzi».

Mezzi tra i più ricchi di tecnologia oggi disponibili, in un mercato non ancora distorto dalla pesante concorrenza di Paesi a basso costo di manodopera, la Fincantieri, infatti, ha già potuto acquisire per Sestri la costruzione di due unità

di questo genere, che gli assicurano lavoro sino al 1990.

«In relazione a questa scelta - afferma ancora il direttore della Divisione - è già in fase avanzata la ristrutturazione impiantistica dello stabilimento che, incentrandosi su due dei tre bacini affiancati, prevede il potenziamento dei mezzi di sollevamento - con l'installazione di tre gru da 200 tonnellate - e la realizzazione sull'area del terzo bacino di una officina attrezzata per l'assemblaggio di blocchi di almeno quattrocento tonnellate e completamente allestiti. È questo il modo nuovo di fare la nave nel cantiere di Sestri, anche con l'installazione del taglio al plasma e l'introduzione di lavori robotizzati».

Nel mercato offshore la Fincantieri ritiene probabile l'acquisizione di una unità semisommergibile l'anno secondo i parametri di produttività fissati dall'azienda, quindi, il cantiere di Sestri presenta oggi una esuberanza di circa 400 operai. «Di questi, 150 saranno trasferiti a Riva Trigoso - afferma Di Macco - Si deve peraltro sottolineare che a Sestri si sta creando un ufficio tecnico che darà lavoro a circa 50 persone qualificate». È un atto di fiducia nel futuro dello stabilimento - sostiene la Fincantieri - insieme alla volontà di ringiovanere anche l'organico.

«Per dieci anni circa la necessità di fronteggiare la crisi con la riduzione graduale degli occupati ha in pratica impedito il ricorso a nuove assunzioni. Oggi si avverte la necessità di nuove, giovani forze il cui inserimento sarà

tanto più rapido quanto prima sarà portato a soluzione il problema delle esuberanze strutturali. La Fincantieri ha scommesso gran parte del suo futuro sulla scelta fatta per il cantiere di Sestri, e ci crede».

Il Consiglio di fabbrica insiste anche per il naviglio di cabotaggio. «La specializzazione di Sestri - osserva l'ing. Di Macco - è il "Marine System", nel quale il cantiere ha la priorità e per il quale viene ristrutturato. La scelta è compatibile con la costruzione di nuovi tradizionali, come quelle di cabotaggio, cui si potrà ricorrere in alternativa quando il carico di lavoro dovesse richiederlo, senza intralciare cioè il criterio della costruzione in monolinea, e fatte salve le esigenze di priorità degli altri stabilimenti. Ricordiamoci che fare navi è alla portata di tutti, ma saper costruire grandi mezzi di mare è patrimonio di pochi».

Il CdF: «Cambiare va bene ma per favore niente tagli»

GENOVA. Soddisfazione per il ruolo di capofila nelle costruzioni offshore e soprattutto, per il piano di investimenti (pari a quaranta miliardi) che sta cambiando il volto del cantiere. Ma anche un fermo no alla logica degli esuberanti. Il Consiglio di fabbrica ritiene che il cantiere debba partecipare con «pari dignità» alla ripartizione delle commesse per il naviglio di cabotaggio. Vuole, insomma, che gli organici vengano definiti sulla base dei carichi di lavoro possibili, e non viceversa. Il ping pong con la Fincantieri riguarda anche le aree dismesse del cantiere, per le quali il CdF chiede un piano di riuso vincolato alle attività industriali, e il riconoscimento a Sestri del ruolo di «autonomia funzionale» per le progettazioni e il marketing. Motivando la posizione sul delicato nodo degli organici, il responsabile Fiom del Consiglio, Vincenzo Alicino, ricorda gli estremi di un accordo firmato il 27 novembre '84 alla Presidenza del Consiglio, che stabiliva il mantenimento di una funzione di produzione navale «in realtà gli organici sono stati determinati prima di verificare le reali possibilità del mercato - commenta Alicino - Sia chiaro noi non sottovalutiamo né la scelta di privilegiare Sestri per i sistemi marini, né l'ampiezza del programma di investimenti: fra l'altro era dal 1976 che in cantiere non veniva spesa una lira, salvo che per l'ordinissima manutenzione. Ma se vogliono un cantiere di ditte d'appalto, noi non siamo affatto d'accordo. Già oggi, con 400 lavoratori in Cassa integrazione e mille in produzione, per far fronte al canco di lavoro la Fincantieri ha mandato qui a Sestri 75 trasferiti, ha chiesto il massimo dello straordinario e nove sabati lavorativi. Il «battente» previsto a tavolino, dunque, si rivela già insufficiente, è questa la ragione che ci ha indotto ad opporci alla trasferta di 150 di noi a Riva Trigoso».

Nuovi sottomarini, robot in cantiere e «vasca numerica» Così il Cetena festeggia i venticinque anni di attività

Qui nasce la nave del futuro

Generato nel 1962 dall'industria Iri, trasformato in SpA nel 1976, in forte sviluppo grazie ad una legge del 1985 (che scadrà a fine dicembre), il Cetena è ad un passaggio delicato della sua storia. La nuova legge finanziaria, infatti, non stanza una lira per la ricerca navale. Intanto lo staff dell'istituto continua a lavorare con l'impegno di sempre.

ai vertici mondiali portano anche la sua firma. Il Cetena è stato trasformato in SpA nel 1976 e da quella data ha cominciato ad ottenere finanziamenti statali.

«Una legge del 1985 - spiega il vicedirettore ing. Bruno Della Loggia - ha poi esteso i nostri compiti della ricerca di base verso la sofisticazione del prodotto e le procedure costruttive, con una massa di investimenti oscillante fra i venti e i trenta miliardi l'anno».

Così sono nati due progetti biennali, in base ai quali il centro gestisce grossi contratti di ricerca, con un coinvolgimento diretto della struttura industriale. «Siamo andati a cercare gli ingegneri e i project manager direttamente nei cantieri - spiega Della Loggia - per avere la garanzia di una immediata ricaduta dei risultati sulla produzione». Generata dal settore pubblico, alla Cetena SpA partecipano ora anche aziende private. Sul futuro, però, gra-

vano pesanti incertezze. «La legge che ci ha assicurato quattro anni di sviluppo scadrà il 31 dicembre '87 - afferma il vicedirettore - E ancora non abbiamo la minima idea di quel che accadrà nel 1988». Le notizie che arrivano da Roma non sono affatto confortanti: la nuova legge finanziaria non prevede una sola lira per la ricerca navale. Sarà dura, molto dura.

Intanto i ricercatori continuano a lavorare con l'impegno di sempre si studia una linea di sottomarini da lavoro di concezione profondamente diversa da quelli militari, sono stati conseguiti risultati rivoluzionari nello studio di navi a struttura longitudinale che permetteranno al robot di muoversi e lavorare sullo scafo in costruzione, senza incontrare ostacoli per decine di metri. Sono solo esempi, che però possono essere dimenticati dalle vesti del bilancio pubblico ne va di mezzo il futuro della ricerca e della cantieristica italiana.

La nave degli anni 90, le tipologie prossime venturo, il robot nel cantiere, i nuovi sottomarini, il naviglio minore e la cosiddetta «vasca numerica», cioè un sistema di progettazione che permette di simulare al videocomputer le prove effettuate ancora oggi su modelli galleggianti, nella famosa «vasca navale». Sono questi solo alcuni dei filoni di ricerca su cui è impegnato il Cetena, Centro per le tecnologie navali, che ha sede a Genova.

Il futuro della nave, e della cantieristica, passa soprattutto da qui da questo Centro che festeggia venticinque anni di attività, che può contare su cento fra tecnici e ricercatori che intrattengono rapporti con le Università. Il Cetena è riconosciuto come uno dei più importanti poli dell'innovazione tecnologica navale, a livello internazionale. Realizzazioni come la Micopen 7000 o la «nave silenziosa» Alhance, che hanno fatto balzare la navalmeccanica italiana

Publici e privati uniti almeno nella ricerca

Trecento fra tecnici e ricercatori, venti laboratori e centri sperimentali, più di cinquecento apparecchiature disponibili e questo il vasto patrimonio mobilitato dal Consorzio Genova-Ricerche per dare vita al servizio «Prove Materiali e Componenti», in collaborazione con il Diel (centro regionale diffusione tecnologie) e la Camera di Commercio. Il servizio è entrato in funzione da qualche giorno vi contribuiscono l'Università, il Cnr e le grandi aziende liguri che dispongono di importanti laboratori e centri di ricerca. L'obiettivo è soddisfare la domanda di qualificazione e di controllo dei prodotti che emerge dalla piccola e media impresa, nei più disparati campi di attività: meccanica ed elettronica, chimica e metallurgia, biologia e costruzioni. È anche un modo per utilizzare meglio, a beneficio non solo dei grandi poli ma dell'intero tessuto economico «diffuso», una vasta gamma di tecnologie e professionalità già disponibili e operanti nell'area genovese.



vo nell'area dell'innovazione e della formazione. Ma, in concreto, come agisce? Nella sede di Sestri Ponente è stato attivato un «polo Cad», per la progettazione assistita da calcolatore; un'altra iniziativa consiste nell'utilizzo di Supercodici di calcolo, installati su apposite stazioni di lavoro, per la soluzione di problemi complessi come la modellazione di campi magnetici, l'analisi strutturale, i calcoli termofluidodinamici. Il Consorzio offre alle imprese anche una serie di servizi informativi: consultazione on-line delle principali banche dati internazionali, esecuzione di indagini su tecnologie innovative, brevetti e finanziamenti alla ricerca, posta elettronica. Non mancano iniziative culturali di alto livello, come i convegni internazionali sui sistemi Cam-Cad e la superconduttività.

Fincantieri punta sulle trasformazioni navali e sulla «rivoluzione dei mestieri»

Riparazioni: la qualità non basta più

Il settore sfoggia un indiscutibile patrimonio di professionalità, ma la concorrenza nel Mediterraneo è diventata spietata. «Il lavoro ben fatto non viene pagato come meriterebbe e allora non resta che aumentare la produttività» afferma Carlo Castelli, direttore generale della Divisione. Ciò significa cambiare il modello produttivo, fra molte difficoltà. Intanto si cercano i miliardi per ammodernare i bacini di carenaggio.



Operai specializzati al lavoro nello scafo

GENOVA. Per le riparazioni navali gli esami sembrano davvero non finire mai. Le offerte di lavoro degli armatori sono, per varie ragioni, sempre più ridotte, e la «riparazione» tende a restringersi ai bacini di permanenza in cantiere. Ma la strada per uscire dal tunnel c'è ed è quella che porta alle trasformazioni navali. In questo campo l'industria italiana, e quella genovese in particolare, possono giocare carte notevoli. Per restare tra le mura della Superba, ci limiteremo qui a citare i grandi lavori sull'Agip Firenze avvenuti negli stabilimenti Fincantieri del Molo Giano. Anche il settore privato sfoggia indiscutibili capacità professionali, come dimostra il totale rifacimento della nave passeggeri Eugenio C, in corso al cantiere Mariotti di Calata Chiappella. Ma è inutile nascondersi che la responsabilità in guida è intera spettata al polo pubblico, e quella Fincantieri che ha stabilimenti di riparazione a Palermo, Trieste, Napoli, Taranto, Venezia oltre che, naturalmente a Genova.

Nel capoluogo ligure la Fincantieri è presente con il complesso ex Cnr Darm e l'officina Mgn Genova (grandi motori diesel) e da quasi tre anni è anche la sede centrale della Divisione riparazioni navali Fincantieri «il ponte di comando» si trova in un austero palazzo di via Cipro, ed è da lì che il direttore generale della Divisione, dott. Carlo Castelli

E i cantieri? E sugli scali? «Le riparazioni navali hanno un contenuto prevalentemente artigianale che non consente tanto per fare un esempio, l'introduzione dei fasti robotizzati. Si può invece incidere sul modello produttivo, sull'organizzazione dei cantieri noi abbiamo proposto ai lavoratori un nuovo modo di rendere il servizio fondato su stanzialmente su tre centri: il centro terra (cioè l'officina) il centro bordo che è poi il cuore del sistema, e il centro servizi generali. Ciò significa anche introdurre grosse innovazioni professionali fondate sul concetto di polivalenza. Si tratta di promuovere la nascita del nuovo mestiere del riparatore navale, in grado di riunire diverse mansioni e di operare in modo integrativo a bordo. È l'unico modo per azzerare i tempi di attesa e quindi, ridurre i costi».

Dott. Castelli mi par di capire che lo sforzo maggiore toccherà ancora ai lavoratori. «Noi abbiamo proposto la concentrazione degli attuali trenta mestieri in una griglia di nove profili professionali. Ma siamo in una fase delicata e difficile, perché nelle fabbriche stentate ad essere applicato un accordo sindacale dell'ottobre '86 così rallenta questo

automa S.r.l.
sistema di automazione industriale
via Caffaro 8/12 - 16124 Genova
telefono (010) 28 10 94 - 29 17 86
20 35 14 - 20 39 87 - 20 57 05

automa fornisce sistemi chiavi in mano nei settori:

- fabbrica automatica
- controllo di processo

Ricevere direttamente la

PENSIONE IN BANCA

CONTO SENIORS

Sicuramente comodo.

La pensione arriva direttamente sul conto e matura subito interessi.

Possibilità di anticipi sulla pensione.

Coperture assicurative gratuite per responsabilità civile, scippi e rapine.

Gratis custodia titoli.

Gratis la Carta Bancomat per l'uso degli sportelli automatici.

Ogni anno un libretto da 20 assegni gratis e 100 operazioni pagate a forfait solo 10.000 lire.

Sede di Genova: via Cassa di Risparmio 15

Sede di Milano: Corso Vittorio Emanuele, ang via Beccaria

Tranquillità e informazioni
Cassa di Risparmio di Genova e Imperia
Una banca un po' speciale

pagine a cura di PIERLUIGI GHIGGINI