

Ora la Romania esporta navi di qualità in Italia

Il cantiere navale di Constantza ha già un paio di clienti tricolori in Brullo e Zacchello. Prende corpo il progetto ambizioso di un'afamax

Constantza (Romania) - Non c'è solo l'Estremo Oriente tra le mete predilette dall'armamento italiano quando si tratta di ordinare nuove navi da carico. Alcuni hanno già intuito come, sempre spingendosi ad Est, ma senza uscire dall'Europa, si possano fare buoni affari. Nei suoi 115 anni di

vita Santierul Naval Constantza, il più grande cantiere navale rumeno, ha consegnato 440 navi per 15 differenti armatori provenienti da tutto il mondo (Egitto, ex-URSS, Cina, Grecia, Giappone, Hong Kong, Liechtenstein, Repubblica Ceca, Sud Africa, Belgio, Italia, Germania, Norvegia, Francia,

Punti di forza e di debolezza da valutare con attenzione

I progetti sviluppati da SNC non tengono conto solamente degli incrementi di produttività, ma anche delle esigenze dei potenziali clienti. In particolare i progetti sia della tanker da 41.000 dwt che di quella da 50.000 dwt sono stati inviati ad ENI per una valutazione preliminare. "In questo modo le specifiche richieste della compagnia in materia di sicurezza sono state soddisfatte fin dalle prime fasi del progetto" spiega Rusen.

Inoltre l'esperienza del cantiere in vari tipi di costruzione, dalle bulk carrier alle petrolchimichiere, dalle portacontainer ai ro-ro, aggiunge un plus al biglietto da visita.

Infine, sebbene allo stesso livello di quello raggiunto dal mercato mondiale, il prezzo delle navi costruite a Constantza costituisce un'attrattiva, in ragione delle elevate specifiche tecniche richieste da armatori per la maggior parte europei.

Sull'altro lato della medaglia le sfide da affrontare negli ultimi 5 anni sono state la crescita del prezzo dell'acciaio, la debolezza del dollaro e l'emigrazione del personale specializzato verso i cantieri occidentali.

Il management sottolinea che il risultato previsto quest'anno sarà il migliore dal 1990; ma di fatto, salvo nel 2004 quando venne realizzato un piccolo profitto, il cantiere ha chiuso in perdita ogni esercizio successivo alla privatizzazione. Secondo

Rusen la redditività è stata inficiata principalmente dalla crescita del prezzo dell'acciaio e di alcune attrezzature e dalla dinamica del rapporto euro-dollaro che ha comportato anche un apprezzamento della moneta locale rispetto alla valuta statunitense.

Anche i movimenti della forza lavoro hanno un ruolo: "Il nostro personale si sposta verso ovest e qui arrivano moldavi e cinesi, che non sempre costano meno" racconta Rusen, commentando che le fluttuazioni nella manodopera sono sì sinonimo di accresciuta produttività, ma anche di aumenti salariali.

Nel tentativo di accrescere la produttività SNC ha investito molto dopo la privatizzazione. Uno studio interno ha rilevato che il 60% dell'accresciuta produttività è dovuto all'acquisizione di nuove tecnologie, mentre il resto è ripartito fra buona gestione, addestramento professionale e disciplina sul lavoro. Circa 15 milioni di dollari sono stati investiti fra il 2003 e il 2006 in infrastrutture, macchinari e software. Un altro piano di investimenti da 10 milioni di dollari è partito nel 2007, puntando sull'acquisizione di altre attrezzature e strumenti e sull'upgrading delle infrastrutture.

Inoltre, a partire dal marzo di quest'anno, è stato implementato un nuovo sistema di incentivazione e responsabilizzazione dei lavoratori.



Gheorghe Bosanceanu, proprietario del cantiere SNC, festeggia una consegna di nave fianco a fianco con il presidente rumeno Traian Basescu; entrambi sono ex-comandanti di navi mercantili

Olanda). Malgrado dal 1975 si fosse specializzato nella costruzione di tankers di grosse dimensioni, dopo i cambiamenti politici del 1989 il cantiere ha cominciato ad orientarsi su navi più piccole.

Ma nel 2002, con la privatizzazione, iniziò una nuova era, grazie agli investimenti del principale azionista, Resource International S.A, che permisero di riprendersi una posizione di tutto rispetto fra i costruttori di navi di grande tonnellaggio.

Il nuovo management lanciò il progetto di una petrolchimichiera da 41.000 dwt IMO III - il primo in cui il cantiere partecipò attivamente anche alla fase progettuale - destinato a diventare un successo sul mercato internazionale. Gli armatori italiani colsero la palla al balzo: "La notorietà arrivò quando Histria Shipmanagement effettuò un time charter per l'ENI, rendendo la nave visibile sul mercato italiano" spiega il Direttore Generale Radu Rusen. Non a caso fra le 16 navi in costruzioni 4 sono destinate a compagnie italiane (Augusta Due, che fa capo a Raffaele Brullo; e Motia di Navigazione, controllata da Antonio Zacchello). Tre saranno consegnate nel 2009 e la quarta nel 2010.

Finora sono state costruite 8 navi di questa tipologia, di cui l'ultima consegnata in aprile. "Il successo del progetto ha comportato una visibilità internazionale" puntualizza Rusen, mentre Gheorghe Bosanceanu, proprietario del cantiere, commenta che "sebbene siano ancora relativamente poche le navi di questa serie in circolazione, è probabile che presto siano considerate le migliori della loro categoria".

La specializzazione del cantiere, per la quale

ha ricevuto un ottimo feedback dal mercato, sono le petrolchimichiere di pescaggio ridotto, in grado di caricare grandi quantità di prodotti a bassa densità e di prodotti leggeri; "la caratteristica più apprezzata dal mercato"

riprende Rusen. Il successo ottenuto ha spinto il cantiere ad elaborare il progetto di una nuova tanker IMO II da 50.000 dwt, progetto che entrerà in fase di fabbricazione nella seconda metà dell'anno e che porterà alla prima consegna nel 2009. E sono già 10 gli ordini relativi a questa tipologia di nave: "Siamo convinti che questo progetto rafforzerà ulteriormente la posizione del cantiere nel panorama internazionale di questo comparto" confessa Rusen. Ma le aspirazioni di Santierul non si fermano qui. Un terzo coraggioso progetto



relativo ad una petroliera Aframax da 115.000 dwt è già in avanzata fase di preparazione sulle scrivanie dei manager del cantiere. "Si tratta di una nave decisamente ambiziosa. Abbiamo concluso le prime tre fasi e

abbiamo già firmato il contratto per la quarta, quella del progetto tecnico, con alcuni architetti tedeschi. Siamo convinti di poter vendere la nave, i primi riscontri sono stati positivi" racconta Bosanceanu. Il proposito del cantiere è di consegnare 4 navi quest'anno, per prepararsi ad un salto di capacità produttiva nel 2009, anno per il quale sono state pianificate 6 imbarcazioni, metà delle quali, come detto, per armatori italiani.

Despina Bara