

Navigare in acque serene

Dalla collaborazione tra ArcelorMittal Galati e Damen nascerà una nuova classe di navi per la marina militare olandese

Quando la Karel Doorman entrerà in servizio nel 2015, sarà la nave più grande della marina militare olandese. Nave ausiliaria con funzioni logistiche, la Karel Doorman è una delle prime navi di questo tipo al mondo. Costruire una nave di tale dimensione e complessità rappresenta una sfida sia per il cantiere navale che per il fornitore di acciaio. Ma grazie allo stretto rapporto di collaborazione instaurato tra Damen Shipyard Galati ed ArcelorMittal Flat Carbon Europe, la Karel Doorman verrà consegnata secondo i tempi prestabiliti e nel rispetto del budget previsto.

Prua in fase di
posizionamento
(per gentile concessione di:
Damen Shipyard Galati)

Da cinque anni a questa parte i costruttori navali europei stanno vivendo momenti difficili, a causa dell'impervio clima economico che pesa sul settore. La crisi dell'economia mondiale ha ridotto drasticamente i volumi di merci trasportati via mare, con conseguente calo della domanda di nuove navi. La cantieristica navale, inoltre, ha iniziato a spostarsi verso est, in paesi come la Cina e la Corea, attirata da un'espansione della capacità locale e dal basso costo della manodopera asiatica. A causa di questi fattori, molti cantieri navali europei operano al di sotto della propria capacità o hanno dovuto chiudere i battenti.

Ridurre i rischi legati ai costi

Damen, con cantieri navali nei Paesi Bassi e in Romania, ha deciso di specializzarsi in navi tecniche prima dell'inizio della crisi economica nel 2008. Concentrando la propria attività sulla costruzione di rimorchiatori, navi per usi professionali, navi della marina militare, offshore e di trasporto, Damen ha saputo ritagliarsi una nicchia in un mercato altrimenti difficile e in cui la concorrenza è agguerrita. Oggi l'azienda ha un organico composto da 6700 persone e produce circa 150 navi all'anno.

A Galati, in Romania, il "preferred supplier" di acciaio di Damen è ArcelorMittal Galati, la cui sede locale sorge a soli 15 chilometri dal cantiere. Le due società vantano una lunga tradizione di collaborazione su diversi tipi di imbarcazioni, quali navi-container, navi-cisterna e navi della marina militare.

All'epoca in cui è stato siglato il contratto per la fornitura di acciaio destinato alla Karel Doorman, il fattore costo rappresentava una delle principali preoccupazioni del cantiere. Damen, infatti, non intendeva speculare sulle variazioni di prezzo che si sarebbero registrate nel corso dei due anni necessari per la costruzione della nave. "Damen non vuole approfittare delle fluttuazioni dei prezzi dell'acciaio", spiega Marius Simion, Director of Purchasing and Logistics. "Vogliamo solo che il nostro personale possa continuare a lavorare."

Specifiche per la JSS Karel Doorman

Dimensioni	Lunghezza: 204,7 m; larghezza: 30,4 m; altezza: 7,8 m
Velocità	18 nodi
Equipaggio	Fino a 175 membri + 125 membri del personale non appartenenti alla marina militare, come equipaggi di elicotteri ed équipe mediche
Ponte di volo	2500 m ² e un hangar da 1060 m ² per sei elicotteri con pale piegate
Strutture mediche	Ospedale con due sale operatorie, reparto di terapia intensive, laboratorio di radiografia, sale trattamenti e infermeria
Capacità di carico	Gru da 40 tonnellate, montacarichi da 40 tonnellate, rampa roll on-roll off (Ro-Ro) per cingolati.

Inoltre, per evitare sorprese, ArcelorMittal ha accettato di adottare un sistema di pricing trasparente basato su un indice pubblico neutro. Questo approccio ha ridotto i rischi per Damen, consentendole anche di adottare la massima trasparenza nei confronti del cliente finale e di ArcelorMittal.

Un programma di consegne flessibile

Il contratto, inoltre, specificava le quantità di lamiere in acciaio ad alto limite di snervamento EH-36 da consegnare ogni trimestre. Di norma, con imbarcazioni di queste dimensioni, le operazioni di progettazione ed engineering proseguono anche a lavori in corso. Il contratto consentiva a Damen di modificare l'ordine a fronte dei cambiamenti apportati in termini di engineering.

Questo approccio ha funzionato benissimo anche per ArcelorMittal, dato che ha contribuito a migliorare alcuni processi interni come la programmazione della produzione. "Un contratto strutturato in questo modo e una buona pianificazione ci hanno aiutato ad evitare ritardi", sottolinea Marius Simion.

Laddove possibile, ArcelorMittal consegna le lamiere da treno quarto destinate al cantiere con trasporto ferroviario. Questa scelta logistica riduce il numero di tragitti su strada necessari e rappresenta il modo più veloce per ottenere il giusto volume di acciaio al momento giusto e al posto giusto. Nel caso della Karel Doorman, le lamiere sono state consegnate laminate per essere poi granigliate in cantiere.

Nell'estate del 2013, la Karel Doorman verrà rimorchiata da Galati alla struttura Damen di Vlissingen, nei Paesi Bassi, dove verrà armata in via definitiva. Nel corso del 2014 la nave e i suoi sistemi verranno sottoposti ai collaudi di accettazione finale prima di entrare in servizio presso la marina militare olandese, nel 2015. "Il cliente, finora, è molto soddisfatto della qualità offerta", aggiunge Marius Simion.

Il progetto avviato con Damen è solo uno degli esempi che dimostrano come ArcelorMittal Galati riesca a cogliere le sfide, in termini di qualità e servizio, poste da un mercato competitivo come quello della cantieristica navale.

Ora che i lavori sulla Karel Doorman sono in dirittura d'arrivo, Damen comincia a rivolgere la propria attenzione verso nuove navi, molte delle quali sono già in fase di progettazione. "La storia dei nostri rapporti con ArcelorMittal affonda le radici nel tempo e la collaborazione su questo progetto è stata ottima. Siamo molto soddisfatti dei risultati", afferma Marius Simion. "Intendiamo proseguire su questa strada anche in futuro, per nuovi progetti".



Laddove possibile, ArcelorMittal consegna le lamiere da treno quarto destinate al cantiere con trasporto ferroviario.

Acciai ad alto limite di snervamento per navi militari leggere e robuste

Per lo scafo della Karel Doorman è stata selezionata la qualità di acciaio ad alto limite di snervamento EH-36. L'EH-36, una qualità di acciaio non-commodity, conserva le proprie proprietà anche a temperature che possono scendere fino a -30°C. Ciò significa che la nave può operare in quasi ogni parte del mondo.

Secondo le specifiche fornite da Damen, le lamiere dovevano avere una larghezza di tre metri, in modo tale da ridurre il numero di saldature necessarie. L'utilizzo di lamiere più ampie, inoltre, va a vantaggio della linea della nave, dato che consente di ridurre il numero di giunzioni nell'ampia sezione mediana. "Per le navi grandi, più grandi sono le lamiere, meglio è", precisa Marius Simion.