

Roberto Franzoni
intervista
Giovanni Lanza
presidente Seanet

SEANET SOLUZIONI DI CERNIERA

SeaNet è una società privata con una grande esperienza e una riconosciuta notorietà a livello mondiale in sistemi personalizzati nel settore marino e non solo. Con sede centrale a Ginevra ma Ufficio Progetti e Operativo nel cuore del porto di Genova, carpenteria metallica a Morgano (Treviso), una filiale a Monfalcone e una filiale a Miami, SeaNet assiste armatori e cantieri con una gamma completa di prodotti e soluzioni, dagli studi di fattibilità in costante aggiornamento alla progettazione completa in 3D, agli impianti chiavi in mano e ai servizi che coprono tutta la vita operativa delle loro navi. Dal 1975 sono stati installati a bordo di navi crociera, yacht, traghetti e navi militari più di 4.000 sistemi SeaNet in tutto il mondo, garantendo alle navi operabilità, efficienza e totale compatibilità con tutti i regolamenti di sicurezza. Lavorando a stretto contatto e in modo flessibile con i clienti come partner, Seanet ha accumulato una straordinaria competenza del settore nei sistemi di sicurezza insieme con una profonda comprensione dei processi che consentono di soddisfare in maniera efficace le necessità degli armatori. Questo know-how unico ha permesso a Seanet di sviluppare, soluzioni sempre avanzate e di attendere alle sfide più complesse, mantenendo affidabilità, standard elevati, qualità e sicurezza. La crescente dimensione degli yacht ha fatto convergere i sistemi navali Seanet anche verso il settore del diporto, con interessanti risultati sia sul piano tecnico / tecnologico che su quello estetico / disegnativo. Ne parliamo con Giovanni Lanza de Cristoforis, appassionato ed energico presidente dell'azienda, negli uffici del porto di Genova, affacciato sui grandi bacini. "Dopo due decenni di navale puro – esordisce Giovanni Lanza – negli anni Novanta abbiamo iniziato a rispondere a delle domande provenienti dal mondo dello yachting. Partendo dal navale e scendendo di taglia, ma non troppo dato che non ci occupiamo di yacht inferiori ai 50 / 60 metri, riteniamo di offrire buone opportunità, poiché adattiamo sistemi di complessità e dimensione molto maggiori a una scala più piccola. In più gli yacht a charter si avvicinano per normativa sempre più alle navi e la nostra competenza comprende ampiamente questa richiesta di sicurezza a livello navale. Seanet ha una grande esperienza nelle porte di compartimentazione, scorrevoli motorizzate, e siamo, Sergio Guidetti, direttore generale, e io advisor all'Imo (International Maritime Organisation) la convenzione internazionale sulla sicurezza in mare.

Che tecnologie comportano questi apparati?

Movimento di ferro, che vale la metà, e l'attuazione del movimento che comprende computer, sistemi, sicurezza. Quindi è facile passare al portellone che si muove. O anche al portellone che si muove e la gru che esce. Ci siamo fatti una buona esperienza anche con le Seabourn, piccole navi da crociera di lusso per soli 300 passeggeri a cui l'armatore voleva offrire lussi da yacht, come la spiaggia di poppa e il beach club, ma pur sempre a livello di una nave, seppur piccola, di 200 metri.

Nello yachting da dove avete incominciato?

Dall'Azteca di CRN, per cui abbiamo costruito il portellone di poppa per la spiaggia, 100 metri quadrati, con un ulteriore elemento di chiusura di una scala. Per un armatore greco abbiamo progettato un portellone da applicare su una sua nave, trasformata in yacht con tutto il calcolo dei ferri, dei sostegni e delle movimentazioni, l'elettronica necessaria. L'applicazione se la sono fatta da soli senza nemmeno chiedere assistenza. Tempo fa avevo visto una mostra di Picasso a Barcellona in cui erano esibite delle sue opere infantili in cui erano riprodotte alla perfezione delle cartoline, indistinguibili dalle fotografie. Solo successivamente è diventato cubista. Senza paragonarci a Picasso, noi solo di automazione consumiamo circa 20.000 ore all'anno. Per noi l'automazione è pane quotidiano e riusciamo a realizzare sistemi particolarmente complessi. E siamo riusciti a realizzare impianti anche molto diversi, come tutta la compartimentazione dei portelloni del Mose a Venezia. I portelloni sono larghi da 380 a 450 metri. All'interno dei portelloni ci sono dei locali stagni con accessi tipo sommergibile che immettono in camere iperbariche tagliate nella struttura portante, che servono a consentire a degli operatori di intervenire dall'interno. Questa tecnologia potrebbe essere interessante anche per gigayacht, che sono giocattoloni e l'armatore potrebbe essere fiero di avere a bordo una camera iperbarica.

La carpenteria la realizzate qui?

No qui assembliamo la parte oleodinamica, che appaltiamo all'esterno e trattiamo la parte elettronica ed elettrica, che progettiamo interamente all'interno, comprese le schede proprietarie di movimentazione, adattabili a ogni specifico problema o dimensione e progettiamo l'applicazione e l'impiego dei Plc (Programmable Logic Controller), i computerini programmabili senza monitor che governano i sistemi di controllo. La carpenteria pesante la produciamo



in Veneto nello stabilimento di Morgano, in provincia di Treviso.

Lo yachting che cosa rappresenta per il vostro fatturato totale?

Un 30 %. Era diminuito in parte per via della concentrazione sul Mose. E negli anni scorsi anche i grandi yacht avevano rallentato un po'.

Avete una concorrenza che ha uno spettro di produzione e di applicazione così ampio? O avete piuttosto concorrenti segmentati, uno per il navale, uno per lo yachting, eccetera?

A ieri qualche concorrente è segmentato come noi, magari con segmentazione diversa, a livello italiano. All'estero la TTS è una multinazionale con cui è impossibile confrontarsi. Fanno grandi lavori, tra cui il cargo, magari applicato in Cina, che a noi non interessa. Nello yachting alcuni fanno solo portelloni, ma non porte stagne.

Un cantiere come Lürssen si rivolge più a voi o a TTS perché del nord?

Lürssen si rivolge prevalentemente alla sua catena di fornitori diretta. Abbiamo fatto una fornitura, che poi loro hanno riutilizzato su un'altra unità. Per noi lavorare così lontano è complesso. Fate ricerca e come?

Oggi con l'incorporazione di Selmar, una società che faceva più o meno le nostre applicazioni più nello yachting e nelle navi scientifiche, abbiamo creato delle business unit, crociera, yacht, navi militari, navi scientifiche. Il merge con Selmar ci ha spinto a creare un incubatore tecnologico che si occupa di studiare prodotti innovativi che domani potremmo metter a bordo o applicare a prodotti che già mettiamo a bordo. Stiamo lavorando su nuovi sistemi di movimentazione per portelloni su yacht, sulla porta stagna del futuro. Sono oggetti che testiamo, mettiamo a punto e quando si presenterà l'occasione, e il cliente, applicheremo.

Avete già applicato qualcuna di queste soluzioni innovative?

Qui a Genova sulla nave che sta costruendo Mariotti, un 155 metri a yacht per un paese del Golfo, stiamo costruendo dei portelli laterali di 25 metri per 12, di 45 tonnellate, a doppia cerniera, a doppia cerniera, che si possono aprire indifferentemente o verso l'alto o verso il basso, tutto automatizzato. È la prima realizzazione al mondo di questo genere con questa caratteristica di flessibilità d'uso. - Per informazioni www.seanetgroup.ch

