

Le polemiche sulla "privatizzazione" non nascondono l'ottima salute del Gruppo

IL CASO FINCANTIERI E LA NAVE VA

di **ODDARDO SCALETTI** e **GIOVANNA PINAZZI**

Quotazione in Borsa e diversificazione in aree contigue a quelle del core business, con un forte coinvolgimento dei cantieri liguri, sono le linee strategiche indicate da Giuseppe Bono, amministratore delegato di Fincantieri, per la crescita del gruppo. Ma l'ingresso di capitali privati nella società controllata quasi interamente dal Tesoro, attraverso Fintecna, incontra l'ostilità da parte della Cgil e dell'ala sinistra della coalizione di governo. Studi preliminari indicano che l'ingresso in Borsa del gruppo cantieristico, leader mondiale nel comparto delle navi da crociera e dei grandi traghetti, forte di bilanci in utile dall'inizio del millennio, di un volume d'affari sui 2,2 miliardi di euro nel 2005 e di un pingue portafoglio ordini (10 miliardi di euro), potrebbe incontrare un notevole successo di mercato e generare quelle risorse finanziarie indispensabili per continuare a competere con successo.

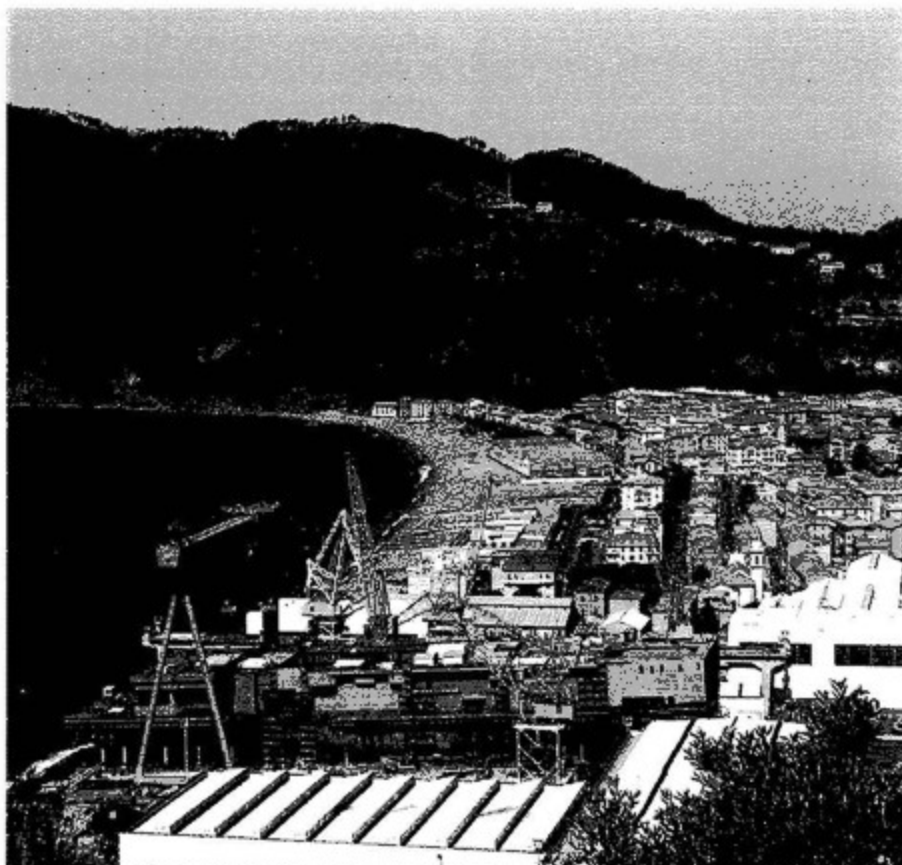
Nel futuro prossimo gli investimenti da fare saranno giganteschi. Solo nel 2005, e solo in ricerca e innovazione, Fincan-

**Di fronte a investimenti
che si annunciano giganteschi,
il problema del mantenimento
del controllo dello Stato.**

**In Liguria tre cantieri
e 3300 (su 9400) dipendenti**

tieri ha investito 50 milioni. Deve competere con le divisioni cantieristiche di colossi come Hyundai, Samsung, Daewoo, Thyssen Group, che dispongono degli ingenti mezzi dei loro gruppi. Non potendo ricevere finanziamenti da Fintecna (sarebbero aiuti di Stato, non consentiti) Fincantieri potrebbe contare solo sulla liquidità interna e sull'indebitamento con le banche. Una prospettiva che nessun manager, con gli impegni che si profilano all'orizzonte, troverebbe allettante. Del resto, spiega l'a.d. Giuseppe Bono, «la privatizzazione è una sfida che Fincantieri sta già vivendo, avendo lavorato intensamente in questi anni nell'ottica di creare valore per tut-

ti i suoi stake-holder. Attendiamo quindi con serenità ma, anche con un pizzico di emozione, il giudizio del mercato». Potrebbe attendere a lungo. «Ci confrontiamo e riflettiamo - ha messo le mani avanti il sottosegretario all'Economia, Massimo Tononi, nel corso delle audizioni alla Camera - ma da queste riflessioni non è scaturita una decisione di aprire al mercato il capitale di Fincantieri: esistono solo proposte. Comunque l'ipotesi di quotazione non precluderebbe necessariamente la perdita del controllo dello Stato». Cautissimi sono anche i Ds, che, con le federazioni di Genova, La Spezia e Tigullio, hanno dato vita a un coordinamento ligure sul tema. La prima riunione del nuovo organismo si è conclusa raccomandando di «evitare mere logiche finanziarie, volte unicamente a fare cassa» e sottolineando come «l'ipotesi della quotazione in Borsa, sebbene non debba essere affrontata con approcci pregiudiziali e tantomeno ideologici, richieda una seria e approfondita verifica degli aspetti di opportunità e convenienza rispetto alla sua capacità competitiva». I Comunisti italiani sono molto più espliciti: «Siamo



Il cantiere di Riva Trigoso

Il cantiere fu fondato nel 1897 da Erasmo Piaggio in un'area dove un tempo si costruivano barche da pesca. La prima realizzazione: un bacino galleggiante destinato al porto di Genova. Dal 1925 al 1965 il cantiere di Riva Trigoso venne incorporato dalla società Cantieri del Tirreno. Nel frattempo, durante la seconda guerra mondiale, subì gravissimi danni. A seguito della crisi del Gruppo Piaggio il cantiere viene messo in liquidazione e agli inizi degli anni Settanta e confluisce nella Fincantieri.

L'area di Riva Trigoso oggi ospita prevalentemente la costruzione di navi militari, ma presso lo stabilimento è presente anche una linea di produzione di componentistica meccanica sia di impiego navale (eliche, pinne stabilizzatrici, linee d'assi) sia terrestre (turbine a vapore e giunti idraulici) commercializzati sul mercato nazionale e estero. Attualmente il cantiere di Riva Trigoso fa parte della Direzione navi militari. Ha una superficie di 173 mila mq, dei quali circa 71 mila coperti, uno scalo di 174 metri x 60 e un sistema di varo "road-away". Dispone di una gru a cavalletto di 240 tonnellate.

La prima nave a scendere dallo scalo è stato nel 1900 il postale "Flavio Gioia". Nei primi anni di attività il cantiere ha realizzato velieri, navi a vapore e navi cisterna ordinate dalla Regia marina per il trasporto di acque. Dopo la prima guerra mondiale ha costruito i primi caccia-torpedinieri per la Marina Militare. Poi traghetti, petroliere, navi per il carico alla rinfusa e anche due unità da crociera: la "Southward" e la "Spirit of London".

Accanto alla produzione per la Difesa, il cantiere ha consolidato l'esperienza nella costruzione dei mezzi veloci a uso civile grazie all'utilizzo di carene a V profonda nate proprio per finalità militari.

Dall'esperienza del "Destriero" sono stati costruiti diversi fast ferry (successivamente allestiti nel cantiere del Muggiano). Recentemente il cantiere ha realizzato per la Mmi sei pattugliatori, nel luglio 2004 è stata varata la portaerei "Cavour", che sarà allestita a Muggiano con consegna a fine del 2007. Il carico di lavoro del cantiere consiste oggi in due unità della classe "Orizzonte", "Andrea Doria" e "Caio Duilio" (consegne previste per la metà del 2007 e per l'inizio del 2009) e due unità polivalenti da rimorchio, rifornimento e supporto offshore per la società armatrice genovese Rimorchiatori riuniti. Lo stabilimento ha consegnato quest'anno un traghetto ad alta velocità, "Gotlandia II", all'armatore svedese Rederi Gotland, e parteciperà, insieme al cantiere di Muggiano allo sviluppo del programma italo-francese Fremm.

assolutamente contrari al progetto presentato dall'amministratore delegato Bono di privatizzare Fincantieri», dichiara il segretario nazionale Oliviero Diliberto, secondo il quale «l'idea della quotazione in Borsa non ha nessuna logica industriale, visto che le risorse per



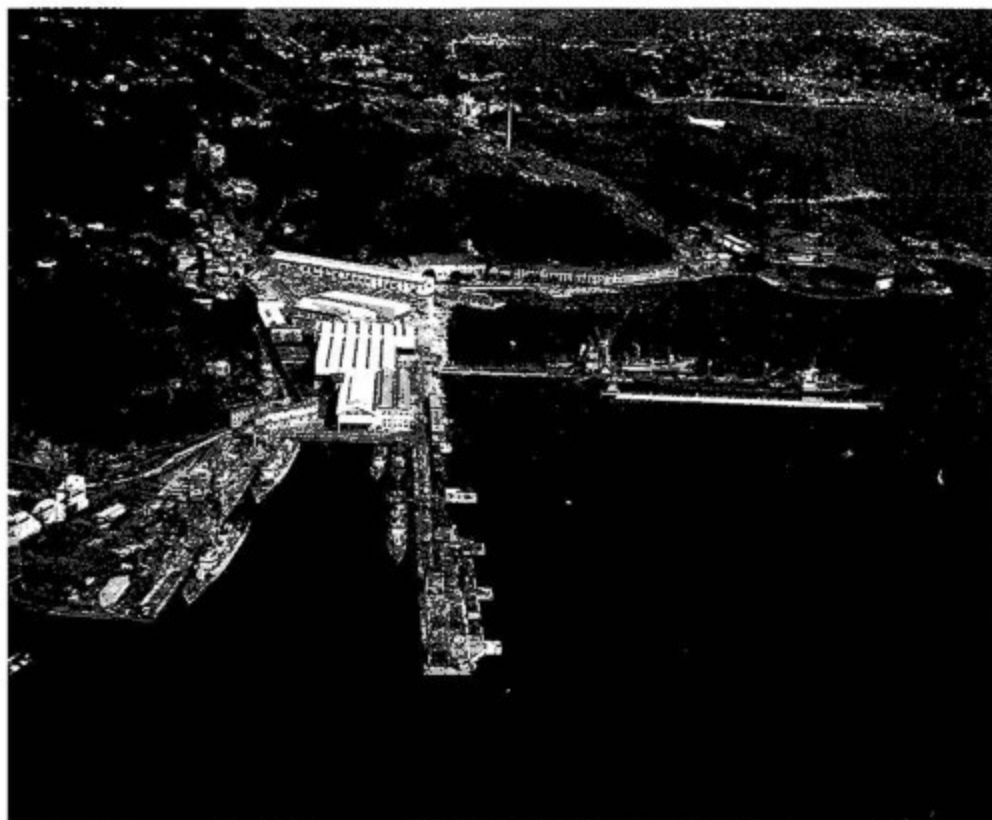
Giuseppe Bono

nuovi e necessari investimenti si possono reperire all'interno dell'azienda stessa che da sette anni ottiene risultati economici positivi». Con loro Rifondazione Comunista.

Tra i sindacati Fim-Cisl, vede bene la quotazione in Borsa, ma esclude la privatizzazione, in base al modello adottato per Finmeccanica, così come Uilm-Uil per bocca del responsabile per la cantieristica Mario Ghini («Lo Stato deve continuare comunque a mantenere il controllo di Fincantieri»), mentre Sandro Bianchi, coordinatore nazionale Fiom-Cgil sostiene: «Chi pensa alla quotazione vuole fare cassa, liquidando un patrimonio pubblico e scaricando tutti i rischi sulle spalle dei lavoratori».

Nella riunione di giovedì 30 novembre al ministero dei Trasporti, si sono evidenziate le moltissime preoccupazioni. Erano presenti, accolti dal viceministro Cesare De Piccoli e dal sottosegretario Massimo Tononi, i sindacati di settore e i rappresentanti delle città (Genova, La Spezia, Sestri Levante, Ancona, Castellammare di Stabia, Monfalcone, Palermo, Venezia) sede di stabilimenti Fincantieri. La riunione era stata preceduta da una dichiarazione del vicepremier Massimo D'Alema: la quotazione in Borsa, peraltro non ancora decisa, ha detto, «non prelude necessariamente nel caso in cui il governo accedesse a questa ipotesi, a una perdita di controllo da parte dello Stato che potrebbe rimanere azionista di controllo, considerata la valenza strategica di Fincantieri per la nostra industria delle difese».

Senza contrasti è partito invece il processo di diversificazione. Un primo passo in questa direzione è stato fatto nell'ambito dell'attività di riparazione e trasformazione navale, una linea di business già presente in azienda e oggi completamente ridisegnata e ripensata, per servire gli armatori delle navi passeggeri, con un'attività di service orga-



I cantieri Fincantieri di Muggiano

nica e articolata nelle principali aree geografiche di operatività delle navi passeggeri mirando alla minimizzazione dei costi di fermo nave. Spiega Bono: «È un comparto in cui abbiamo sicuramente qualcosa da dire visto che una parte importante della flotta di na-

vi da crociera in servizio è stata progettata e costruita proprio da Fincantieri». In quest'ottica, il gruppo ha acquisito una partecipazione azionaria del 21% nel cantiere tedesco Lloyd Werft, che si trova in una posizione baricentrica rispetto ai traffici del Mare del Nord e ha

individuato nel cantiere Grand Bahama di Freeport, nei Caraibi, un altro partner potenziale con il quale ha già avviato trattative.

Anche il mercato delle navi destinate al comparto offshore, gli anchor handling tug supply vessels, sta attirando l'attenzione dei manager di Bono e Antonimi e vedrà in primo piano il polo ligure. Le prospettive di questo comparto sono rese interessanti, spiega Bono, dal fatto che «il settore dell'oil&gas sta vivendo un periodo di crescita straordinario, trainato dalle elevate quotazioni raggiunte dal prezzo del petrolio. Come conseguenza si è intensificata l'attività di ricerca e sfruttamento di campi a mare, attività che richiede mezzi navali "su misura" e specializzati tra cui, appunto, le unità di supporto».

Fincantieri ha già acquisito commesse per la costruzione di 4 unità polivalenti da rimorchio, rifornimento e supporto offshore, 2 per conto di una società armatrice italiana e 2 per un committente estero. Produzioni che verranno affidate ai cantieri liguri di Riva Trigoso e Muggiano, scelti per la loro attitudine a costruire navi speciali e la competenza nel campo del duale, avendo maturato esperienze costruttive in campo militare e in quello mercantile con la produzione di ferry veloci. Il business delle navi da crociera e dei traghetti di grandi dimensioni vede la leadership

La scheda

Fincantieri, Cantieri navali Italiani spa

Sede sociale: via Genova 1 - 34121 Trieste

Proprietà: Fintecna, 98,8%, Citibank 1,2%.

Consiglio di amministrazione 2006-2008

Presidente Corrado Antonimi, amministratore delegato Giuseppe Bono, consiglieri Giorgio Giorni, Massimo Ostilio, Francesco Parlato, Maurizio Prato, Luciano Rebuffa.

Fincantieri è il primo complesso cantieristico in Europa e il quarto al mondo (per fatturato al 31/12/05), occupa circa 9.400 dipendenti, è leader mondiale nella costruzione di navi da crociera e di grandi traghetti e ha un importante portafoglio ordini nel settore militare.

Le unità produttive dislocate sul territorio nazionale sono ripartite in sei aree di business: 1) navi da crociera: cantieri di Monfalcone (Gorizia), Marghera (Venezia) e Genova-Sestri Ponente; 2) navi da trasporto: cantieri di Ancona, Castellammare di Stabia (Napoli) e Palermo; 3) riparazioni e trasformazioni navali (stabilimento di Palermo); 4) navi militari: cantieri di Riva Trigoso (Genova) e di Muggiano-La Spezia; 5) sistemi e componenti navali: stabilimenti di Riva Trigoso e Bari; 6) mega-yacht: cantiere di Muggiano.

I centri di progettazione si trovano a Trieste (il più grande in Europa) e a Genova.

Società controllate:

Orizzonte sistemi navali, con sede a Genova, società di sistemistica navale, che svolge il ruolo di prime contractor per la definizione, progettazione, integrazione e commercializzazione dei sistemi di navi di superficie ad elevato contenuto tecnologico e sistemistico, quali corvette, fregate, caccia e portaerei, di dislocamento superiore a 1.000 tonnellate, sia per il mercato nazionale sia per quello estero.

Isotta Fraschini Motori, con sede a Bari, che opera nel campo della progettazione, costruzione, vendita e assistenza di motori diesel veloci di media potenza.

Fincantieri Marine Systems North America inc., con sede negli Stati Uniti, che cura nel mercato del Nord America la fornitura e la manutenzione dei motori Isotta Fraschini e dei prodotti della linea prodotti meccanici di Fincantieri.

Cetena-Centro per gli studi di tecnica navale di Genova, che promuove e svolge attività di ricerca fondamentale, di base e applicata nel settore della costruzione e propulsione navale, nonché nel comparto marino in generale.

L'attuale portafoglio ordini comprende trentasei unità già in costruzione o da realizzare negli stabilimenti della società, per un valore di oltre 9,3 miliardi di euro.

mondiale di Fincantieri, con quote rispettivamente del 45% e del 36%. E, grazie al consolidato rapporto stabilito con il Gruppo Carnival, sono stati acquisiti, tra gennaio 2005 e giugno 2006, ordini per quasi 4 miliardi di euro relativi alla costruzione di nove navi (di cui tre in opzione) per i suoi principali brand, che assicurano un programma di lavoro continuo per i prossimi anni.

Il polo ligure (3.300 dei circa 9.400 addetti diretti del gruppo; si calcola che, con l'indotto, gli occupati in Italia siano circa 20 mila) è costituito dalla sede di Genova della Direzione navi militari, dove sono collocate le attività di progettazione, commerciali, parte degli acquisti e altre attività di ricerca (Cetena), indirizzo, coordinamento e servizio; dalla società Orizzonte Sistemi navali, attiva nella progettazione e integrazione sistemistica di unità navali militari a elevato contenuto tecnologico; dai tre stabilimenti di Sestri Ponente, Riva Trigoso e Muggiano, il primo dedicato alla costruzione di navi da crociera, i secondi, operanti in modo integrato nella costruzione e refitting di unità militari. A Riva Trigoso si producono inoltre turbine industriali per generazione di energia, nonché sistemi e componenti relativi a stabilizzazione, posizionamento e propulsione di navi militari e mercantili.

Circa 500 dei dipendenti liguri costituiscono lo staff tecnico e rappresentano una delle più grandi realtà europee per la progettazione di navi, militari e non, di elevata complessità. E in quest'ottica va anche l'accordo di collaborazione con la facoltà di Ingegneria di Genova per individuare nuove forme di scambio tra il mondo universitario e quello industriale con un occhio sia ai processi formativi sia alle attività di ricerca e all'innovazione.

In pratica nel polo ligure sono rappresentate tutte le attività che concorrono alle produzioni di Fincantieri: dalle navi da crociera, alle unità militari di superficie e i sommergibili, alle navi a tecnologia duale, alla componentistica navale, oltre a quella di ricerca e innovazione. Per questo, la Liguria è al primo posto nella classifica degli acquisti di materiali e prestazioni realizzati da Fincantieri in Italia: nell'ultimo biennio Fincantieri ha, per così dire, fatto "shopping" nella regione per una cifra superiore a 500 milioni di euro, coinvolgendo 1.100 aziende.



Il cantiere di Sestri Ponente

Qui l'arte della costruzione navale si è sviluppata all'inizio del 1800. Il cantiere di Sestri Ponente raccoglie l'eredità del vecchio cantiere del "Catenaccio". Acquisito nel 1886 da Ansaldo, entra a far parte di Fincantieri fin dalla data di costituzione di tale società. Nel 1933, a fronte della crisi economica del 1929, il cantiere di Sestri e la maggior parte dell'industria navalmecanica italiana passa sotto l'Iri, riprendendo gradualmente l'attività: nel 1943 il cantiere dà lavoro a circa 36 mila persone. Nel 1966 entra nella nuova società Italcantieri (a sua volta controllata dalla Fincantieri), costituita con l'obiettivo di riorganizzare la cantieristica pubblica in Italia.

La superficie del cantiere è di circa 248 mila mq, dei quali oltre 81 mila coperti. Il cantiere è dotato di due bacini rispettivamente da 285x42 e 255x36 metri nonché di tre gru da 200 tonnellate. Le banchine di allestimento si estendono per 900 metri. Il cantiere ha prodotto navi da primato, sia militari (come tra il 1912 e il 1915 le corazzate "Giulio Cesare" e "Caio Duilio"), sia mercantili: i transatlantici "Roma" (1926), "Rex" (1932), "Andrea Doria" (1951) e "Michelangelo" (1965).

È seguita una serie di navi mercantili: rinfusiere, portacontainer, petroliere, gasiere, piattaforme petrolifere e traghetti, per arrivare ai giorni nostri con la realizzazione dei passenger ferry "Excelsior" per Grandi navi veloci (1999), "Knossos Palace", "Festos Palace", "Olympia Palace" ed "Europa Palace" costruiti per la società armatrice greca Minoan Lines, consegnati tra il 2000 e il 2002.

Dal 2001 il cantiere è dedicato alla costruzione di navi da crociera, in particolare per Costa Crociere. La "Costa Concordia", nuova ammiraglia della flotta, è stata consegnata nel giugno di quest'anno ed è la più grande nave passeggeri fino a ora costruita per l'armamento nazionale.

Il portafoglio ordini del cantiere comprende tre navi, due gemelle della Concordia e un'altra, delle stesse dimensioni, per Carnival cruise lines. La consegna della prima delle due unità per Costa, "Costa Serena", è prevista per la primavera del 2007, quella della seconda nella primavera del 2009. "Carnival Splendor", destinata a Carnival, sarà consegnata nella primavera del 2008.

Andamento economico patrimoniale e finanziario di Fincantieri

Euro/milioni	2002	2003	2004	2005
Valore della produzione	2.168,9	2.296,7	2.176,5	2.268,8
Margine operativo lordo	149,1	164,0	171,2	156,1
Risultato operativo	-	-	135,7	111,4
Risultato ante imposte	110,2	121,9	152,0	104,7
Risultato economico	76,9	90,7	101,1	51,1
Capitale investito netto			421,6	620,6
Posizione finanziaria netta			-278,3	-126,7



Costa Concordia, la nave da crociera realizzata nel 2001 da Fincantieri nello stabilimento di Sestri Ponente

Secondo Bono, «le caratteristiche peculiari degli stabilimenti liguri sono la flessibilità, la versatilità e le alte competenze tecnologiche, tanto che il cantiere del Muggiano è stato ritenuto un "laboratorio" ideale per gestire l'ultima frontiera del business di Fincantieri». Vale a dire, la partnership con il gruppo Azimut-Benetti, nel settore dei mega-yacht. Con l'acquisizione della prima unità, la sfida è stata lanciata: si tratta di un'imbarcazione di oltre 130 metri di lunghezza, con consegna prevista nel 2010, che a oggi è lo yacht di maggiori dimensioni commissionato in anni recenti da un armatore privato.

I due stabilimenti sono impegnati nei programmi di rinnovo della Marina Militare Italiana con la portaerei Cavour, del secondo sommergibile classe U212 e delle 2 fregate classe Orizzonte, cui si aggiunge il contratto per la realizzazione delle prime due fregate classe Fremm nell'ambito della collaborazione con il partner francese Dcn. Il programma Fremm, svolto da Orizzonte Sistemi Navali (51% Fincantieri, 49% Finmeccanica) per l'Italia e da Armaris (Dcn e Thales) per la Francia, prevede la costruzione di 27 fregate multimissione di diversa configurazione per le due Marine, 17 per quella francese e 10 per quella italiana. Nel maggio 2006 è divenuta operativa la prima tranche del contratto che

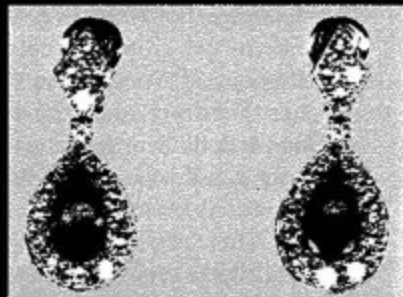
finanzia le prime 2 unità italiane e che prevede l'impegno per le strutture produttive fino al 2020.

Inoltre la ripresa del mercato estero, confermata dalle numerose gare avviate dalle Marine Militari di paesi minori, hanno permesso all'azienda di vincere alcune commesse sull'estero come il pattugliatore per le Forze armate maltesi, una nave oceanografica per l'India e quattro pattugliatori per l'Iraq.

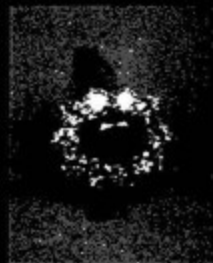
A Sestri Ponente, dove sono in programma quattro navi da crociera, tre per Costa e una per Carnival, sono partiti investimenti per 60-65 milioni di euro che riguardano un po' tutte le aree, dall'officina navale, alla prefabbricazione, al montaggio, all'allestimento, con un ridisegno globale del layout del cantiere. Non solo: «Abbiamo l'intenzione - spiega Bono - di sviluppare ancora il cantiere spostando la lavorazione scafo al di là della ferrovia, nelle aree oggi dell'Autorità Portuale, restituendo aree che servono alla città per adeguare e sviluppare la viabilità. Questi interventi consentiranno di realizzare blocchi più grandi rispetto agli attuali, limitati nella dimensione dalla necessità di essere trasportati dalla prefabbricazione al montaggio attraversando la ferrovia. Questi progetti di Fincantieri sono in linea con la riorganizzazione del waterfront di Genova». ■

gem studio

Gioielleria - Oreficeria



Quando
non occorrono
parole.



Tracey Anne Blackman
GIA Graduate Gemologist GC

Via di Porta Soprana 33 r
16123 Genova
Tel. 010-2530475