

Puntare sul settore cruise, andare in borsa. Ma i sindacati lanciano un allarme

FINCANTIERI 2007-2011

ECCO IL PIANO INDUSTRIALE

Il piano industriale Fincantieri 2007-2011 è focalizzato sull'aumento della capacità produttiva per un incremento del 20-30% del fatturato. Il settore su cui i vertici hanno deciso di puntare è quello delle navi da crociera da 170-180 mila tonnellate di stazza lorda. Gli investimenti per at-

tuare il piano sono stati valutati intorno agli 854 milioni di cui 309 nel settore mercantile, 50 per il cantiere di Monfalcone, 50 per il nuovo sistema informatico, nessun riferimento a Sestri Ponente. Fincantieri è di proprietà al 98,8% di Fintecna (il resto è di Citybank), una

controllata del ministero dell'Economia e delle finanze. Per reperire i fondi necessari i vertici amministrativi hanno avviato la richiesta di una quotazione in borsa, decisione che spetta al governo. Decisione che crea dubbi e pareri contrari nei sindacati e in alcune parti politiche.



Il cantiere di Sestri Ponente

FINCANTIERI: Piano Industriale 2007 – 2011

La sintesi è stata realizzata da Fiom Cgil

Obiettivi:

1. Incremento dei ricavi nel core-business
2. Accrescimento della struttura dell'Azienda
3. Aggressione della concorrenza abbassando i costi
4. Valorizzazione delle risorse interne
5. Piano finanziario a supporto del piano industriale

Nel core-business di Fincantieri (FC) (cruise e ferries) Aker è rimasto l'unico player mondiale in concorrenza con FC

Vi è una richiesta crescente di numero e di dimensione navi nel settore mercantile (Royal Caribbean richiede cruise da 170.000 sino a 200.000 Tslc) per cui, in particolare nel comparto cruise, occorre aumentare l'offerta produttiva mantenendo costante o diminuendo il tempo realizzativo (attualmente 8-10 mesi), esclusa la progettazione.

Attualmente Aker produce 4-6 navi l'anno contro le 3-4 di FC. Aker ha recentemente fatto una joint-venture con un cantiere olandese per la gestione di un cantiere in Ucraina. Ha acquisito un can-

tiere in Norvegia e gli Chantiers de l'Atlantique in Francia. È presente in Brasile, Polonia e Sud-Est asiatico. Esternalizza la produzione in Ucraina, Lituania e Romania. Ha razionalizzato i 3 cantieri in Finlandia (Turku adibito ai mega cruise).

Ordinativi cruise a gennaio 2007: 16 FC, 9 Aker, 8 Meyer, 2 Mariotti

Ordinativi ferries a gennaio 2007: 11 Aker, 8 FC

Aumentare il fatturato da 2,2 Mld € nel 2006 a 3 Mld nel 2011.

Azioni previste per area di business

Cruise

Consolidamento rapporto preferenziale con Carnival

Consolidamento segmento di nicchia con Polar

Controllo della filiera di allestimento nave

Presidio programmi di crescita di Carnival

Miglioramento nella progettazione e produzione per contenere l'effetto negativo dell'aumento dei materiali

Ulteriori sviluppi per allargare la base dei clienti su mercati di navi di medie dimensioni che sta diventando una nicchia nel settore

L'INTERVENTO



Ma hanno dimenticato la Liguria

di CAMILLO COSTANZO*

Per quanto riguarda la Liguria, diamo un giudizio negativo sugli investimenti destinati al cantiere di Sestri Ponente: se è vero che il mercato richiede navi da crociera sempre più grandi, e come ci ha comunicato Fincantieri si deve aumentare la capacità produttiva dei tre cantieri dedicati al cruise, gli unici investimenti per i prossimi cinque anni in tal senso (aumento dimensione dei bacini e dei mezzi di solleva-

mento) sono previsti solo per il cantiere di Monfalcone (50 milioni di euro), mentre per Sestri Ponente non c'è neppure un euro. Inoltre per la Divisione Navi Militari non è previsto un carico di lavoro degno di tale nome fino al 2011, e si stanno già perdendo competenze e professionalità; non è previsto nei prossimi anni il ripristino del turn-over, mettendo seriamente in discussione le capacità di realizzazioni di eventuali commesse militari, con conseguenti ricadute negative per i cantieri integrati di Riva Trigoso e

Muggiano: seppur importanti le prospettive non possono essere i mega yacht o i rimorchiatori. Le posizioni assunte da alcune rsu e dalle organizzazioni sindacali liguri, hanno agevolato il percorso comune che ha portato alla convocazione del coordinamento unitario, anche perché, il fine ultimo per tutti è il mantenimento dell'unità del Gruppo e l'ottenimento di garanzie industriali, occupazionali e di proficue prospettive economiche.

*Coordinatore ligure Fiom Cgil

Previsione organico Fincantieri 2007 -2011

	2004	31-12-2006	31-03-2007	31-12-2007	31-12-2011	Delta al 31-12-2007	Delta al 31-12-2011
Corporate	124	173	176	169	179	-4	6
Marineria Trieste	643	620	627	629	649	9	29
Monfalcone	1.806	1.822	1.821	1.822	1.831	0	9
Marghera	1.190	1.194	1.194	1.203	1.209	9	15
Sestri	843	868	870	883	883	15	15
Ancona	636	628	628	632	632	4	4
Castellammare di Stabia	632	680	713	704	714	24	34
Palermo	518	531	530	536	540	5	9
Totale	6.268	6.343	6.383	6.409	6.458	66	115
Navi militari Genova	498	456	453	429	439	-27	-17
Riva Trigoso	986	974	970	980	1.002	6	28
Muggiano (mega yacht)	823	731	762	798	818	67	87
Totale	2.307	2.161	2.185	2.207	2.259	46	98
Totale gruppo	8.699	8.677	8.744	8.785	8.896	108	219
Cetena (Genova)	80	74	74	74	74	0	0
Isotta Fraschini (Bari)	174	178	178	178	178	0	0
Orizzonti sistemi navali	42	84	84	84	84	0	0
Bistaccamento negli Usa	50	50	50	50	50	0	0
Gruppo	9.045	9.063	9.130	9.171	9.282	108	219
Dirigenti		220			220		
				Impiegati	Operai	Totale	
Età media al 31-12-2006				35	42		
Assunzioni previste al 31-03-2007				49	79	128	

Fonte: elaborazione Fiom, Cgil su dati Fincantieri

Potenziamento dei 3 attuali stabilimenti e allargamento a un quarto (Ancona). Entro il 2008 acquisizione del controllo del cantiere di Brema facendolo entrare nel sistema FC.

Oltre al refitting tale cantiere allestisce navi facendo costruire lo scafo in Polonia. A tal fine FC ha intenzione di utilizzarlo per offrire una nave cruise a Royal Caribbean per cercare di sottrarre il secondo player mondiale dall'orbita di Aker

Mercantile

Ottimizzazione gestionale mutuata dalla cruise
Sviluppo del prodotto a più alto valore tecnologico
Sviluppo nel settore off-shore ed energia
Allargamento del business con joint-venture con Vietnam (scafo) e India (quest'ultima anche nel comparto militare)
Aumento delle sinergie tra le sedi di via Cipro e di Trieste
Molteplici trattative nel campo energia con Eni, Saipem ed Enel.
Crescono le possibilità di acquisire ulteriori Supply Vessel AHTS. La posatubi (300 Ml euro) per Eni è stata persa (verrà fatta in Cina) e quindi decade, momentaneamente, la necessità di acquisire un cantiere in Ucraina (Zalyv vicino Sebastopoli o Chernomysky vicino Odessa, il secondo è quello 5 volte più grande di Monfalcone ma, seppur attivo, abbastanza destrutturizzato)
Se la posatubi fosse stata costruita in Ucraina, FC avrebbe potuto abbassare il costo del 10% (30 Ml euro)
Il costo orario della manodopera in Cina (come pure in Ucraina, Romania, Lituania, Polonia e Vietnam) è pari a 1,25 euro contro i 3-4 euro per FC.
Il costo dell'acciaio al Kg per Cina e Corea è pari a 0,5 euro contro i 3 euro per FC.

Militare

Il cliente di riferimento resta MMI (Marina Militare italiana) anche se sino al 2011, fatto salvo le 2 fremm, non sono previsti significativi ordinativi.
Occorre mantenere la modalità duale tra militare e mercantile. Essere di supporto a Marine estere.
Fare joint-venture con Marine estere prive di una cantieristica nazionale
Entrare nel mercato Usa per avere benefici soprattutto per marine system

Yachts

Trasferire esperienza maturata nella cruise
Consolidare alleanza con Benetti
Diventare leader nella progettazione con sinergie sempre più consistenti con la cruise (vedi mega yacht da 170 m.)

Refitting

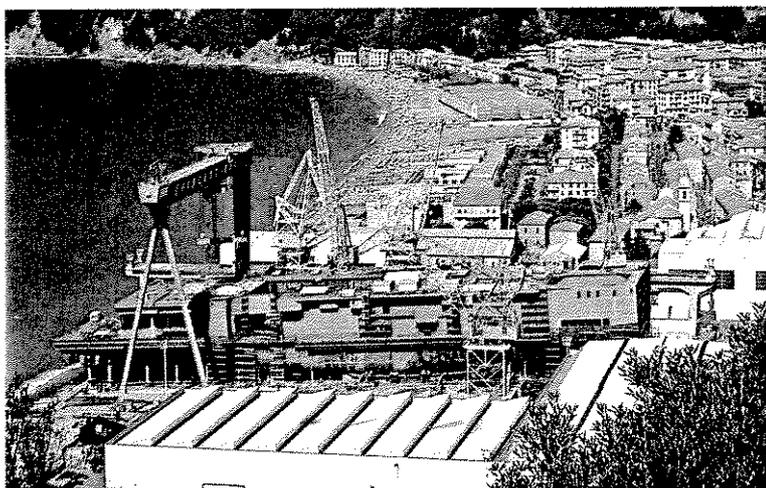
Nuove prospettive di crescita
Occorre avere il controllo del cantiere di Brema e acquisire il cantiere delle Bahamas in accordo con i due attuali proprietari (Carnival e Royal Caribbean)
Palermo è il terzo sito dove sviluppare il business

Marine System

Ampliare il bacino di vendita dei prodotti/sistemi
Fare joint-venture per ridurre il costo medio del prodotto
Attuare un deciso miglioramento dei prodotti Ifb anche con alleanze con partner oggi concorrenziali (Mann)
Ifb si giustifica se produce un motore di nicchia e non di volume, che sia affidabile, con bassi consumi e leggero. Occorre provvede-

re alla scelta del prodotto, proseguire gli investimenti nell'officina, fare motori anche su licenza per aumentare il volume della produzione.

Recentemente FC ha provveduto a prolungare la cig che vede coinvolte il 50% delle risorse totali (80 persone circa)



Il cantiere di Riva Trigoso. Nella pagina accanto il Muggiano

INVESTIMENTI NON ACQUISITIVI (in Ml euro)

Area	Totale 2007-2011	di cui 2007
Mercantile	309	90
Militare	45	3
Mega Yachts	80	10
Refitting	23	8 (13 PA + 10 Bac. Sic.)
Marine System	25	5 (12 RT + 13 IFB)
Inf. Technology	65	3
Cantiere Brema	30	
Cantiere Bahamas	51	

I.T. = Nuovo Cad, Nuova codifica materiali, miglioramento performances di Sap e rifacimento di alcuni sistemi/funzionalità attualmente in Sap.

INVESTIMENTI ACQUISITIVI (in Ml euro)

Mercantile	30	(cantiere low-cost in Ucraina)
Militare	67	(cantiere in Usa per entrare nel consorzio Lockheed per i pattugliatori LCS)
Refitting	17,5	(controllo del cantiere di Brema)
Refitting	88	(cantiere Bahamas)
Marine System	35	(stabilimento in India)

REPERIMENTO RISORSE FINANZIARIE

L'autofinanziamento annuale di FC è pari a 50 Ml euro (quindi 250 nel quinquennio)

Per disporre delle restanti risorse finanziarie necessarie a supportare il piano, FC prevede di quotare in Borsa una percentuale del valore attuale dell'azienda (il 70% equivale a circa 1 Mld euro) per poi addivenire a una ricapitalizzazione per un importo pari a 400 Ml euro.

La valorizzazione delle risorse interne è previsto avvenga tramite l'attuazione di un programma di miglioramento della performance aziendale che, gradualmente, vedrà coinvolte tutte le unità produttive e che comincerà presso Marghera e Monfalcone. ■