

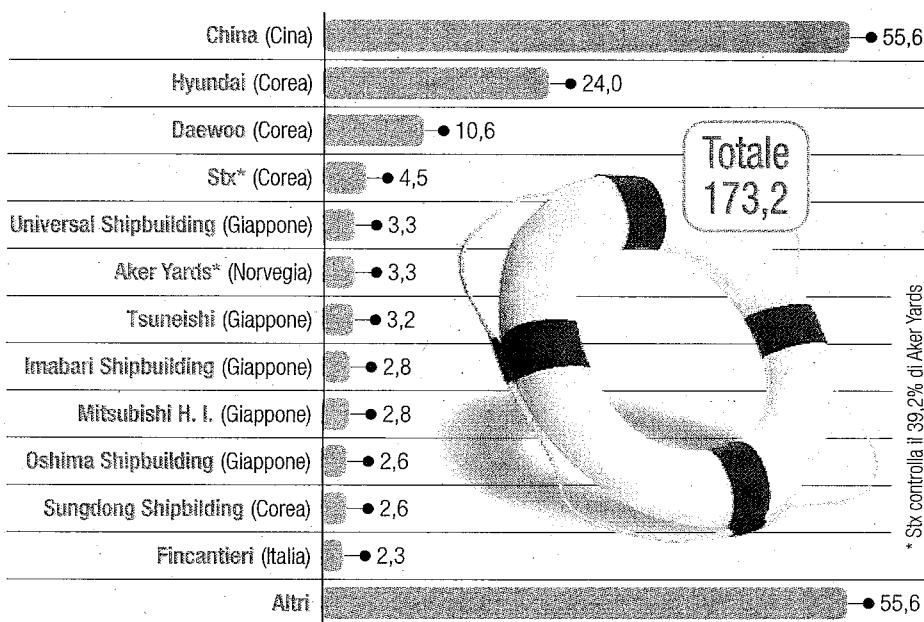
Scenari Grazie al boom asiatico il trend positivo è destinato a durare per alcuni anni

Cantieri navali: l'economia va e i bilanci brillano

La crescita e l'esplosione dei traffici rendono floridi i profitti. Ma il settore deve fare i conti con un'aggressiva espansione cinese

I big mondiali

Il portafoglio ordini dei cantieri ad ottobre 2007. Migliaia di tonnellate di stazza lorda compensat



Fonte: Lloyd's - Fairplay

S.A.

Coreani e giapponesi ai vertici. Gli europei vincono sulle navi traghetto e da crociera

SERVIZI DI GIOVANNI PACI

Che fosse solo questione di tempo, i concorrenti lo davano per scontato. Ma la velocità con cui la Cina sta sovvertendo

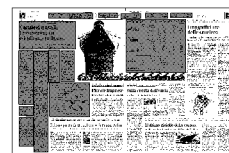
la geografia della cantieristica navale mondiale, ha colto di sorpresa un po' tutti, persino lo stesso governo di Pechino che si ritrova con una capacità produttiva in continua crescita, ma già più che doppia rispetto a quella prevista dalle stesse autorità per la fine del decennio.

In termini numerico-statistici, prima che economici, l'effetto sul mercato è devastante: nel primo semestre del 2007 il colosso asiatico ha registrato un incremento

del 165% negli ordini di nuove navi (a fronte di un aumento del 28% a livello mondiale, Cina inclusa). Un balzo che ha portato il portafoglio ordini di Pechino a superare il Giappone e avvicinarsi alla Corea del Sud, che ancora mantiene la leadership mondiale.

Con gli ordini che precedono di almeno 18 mesi le consegne, coreani e giapponesi conservano anche le prime due posizioni in termini di navi consegnate. Anche qui, però, con un incremento del

43% nella prima metà di quest'anno, i cinesi stanno rapidamente chiudendo il gap. E, se per il 2010 le autorità di Pechino prevedevano per i propri cantieri una capacità produttiva di 17 milioni di tonnellate di portata, già oggi hanno superato quota 40 milioni.



A trainare la crescita non solo i prezzi altamente competitivi, ma soprattutto l'esplosione dei traffici mondiali, che fa sì che il boom cinese non abbia al momento ripercussioni negative su alcun competitor: sostanzialmente tutti i cantieri mondiali sono al momento saturi di ordini. E tutti fanno utili.

Una situazione destinata a non cambiare, almeno per i prossimi tre anni. Infatti, la domanda di nuove navi, che da oltre un quinquennio è in continua ascesa, non dà per il momento segni dell'inversione di rotta storicamente legata alla ciclicità dei trasporti marittimi. In questo panorama, di competizione esplosiva contraddistinta però da utili robusti — 848 milioni di dollari di utile netto (+151%) per i cantieri cinesi nel primo semestre e profitti

ancora maggiori per i coreani, che si difendono alzando il livello tecnologico dei loro prodotti — l'Europa resiste con difficoltà, nonostante ormai la competizione tra Vecchio Continente e cantieri orientali sia estremamente limitata.

Infatti, l'Europa si è ritagliata una nicchia ancora salva da incursioni asiatiche: le navi da crociera e le navi traghetto di fascia alta. Prodotti che prevedono un'estrema complessità realizzativa e margini risicati, se si è davvero bravi come lo sono i tre grandi cantieri europei superstiti: il gruppo norvegese Aker Yards, l'italiana Fincantieri e la tedesca Mayer Werft, che si dividono il 98% del portafoglio mondiale delle navi da crociera, che è pari a 22,7 miliardi di dollari.

A guidare la classifica è Fincantieri con 18 navi, pari al 44,8% del portafoglio mondiale, seguita da Aker (29,6% e 9 navi), Meyer (23,2% e 9 navi) e dal cantiere genovese Mariotti, che ha in portafoglio tre piccole navi da cro-

ciera di lusso.

Al momento dunque, tranne poche eccezioni la competizione è in gran parte ristretta geograficamente: tra europei per le navi passeggeri, e in parte per le navi appoggio per le piattaforme petrolifere; tra coreani e giapponesi per le enormi gasiere per il trasporto del metano e le navi in grado di portare oltre 10 mila container; tra coreani, giapponesi e cinesi per tutto il resto.

La pressione cinese, che si evidenzia non solo in termini di incremento della capacità produttiva, ma soprattutto nell'aumento del tasso di tecnologia delle navi costruite, rischia di avere ripercussioni anche in Europa. Ma non per il sempre paventato ingresso degli orientali nelle crociere, due volte tentato dai giapponesi di Mitsubishi con risultati economicamente disastrosi nonostante il tentativo più recente partisse da un progetto largamente ispirato a un modello Fincantieri.

No, il concretizzarsi di un concorrente giapponese, coreano o cinese nelle crociere è al momento poco credibile, perché la cosa difficile in questo mercato non è costruire lo scafo, ma allestirlo con un livello di finitura e di lusso che spesso supera quello dei grandi alberghi a cinque stelle. Costruire una nave da crociera equivale infatti a realizzare una piccola città: con il suo teatro da 1.500 posti almeno, i suoi ristoranti, e migliaia di cabine.

In cifre, circa il 75% dei 500 e più milioni di euro necessari a costruire una nave da crociera di dimensioni medio/grandi (con oltre 3.000 passeggeri) è destinato agli allestimenti. E qui entra in gioco il sistema produttivo europeo in generale, e italiano in particolare, fatto di una miriade di piccole e medie imprese in grado di fornir-

Settimanale Milano

Direttore: Paolo Mieli

re manufatti con standard qualitativi industriali realizzati però con una cura artigianale.

Un campo ancora ostico per gli orientali, che però spinti dalla pressione cinese hanno il modo di aggirare l'ostacolo: alla fine di ottobre, infatti il gruppo coreano STX, quotato a Seul, ha acquistato per 800 milioni di dollari il 39,2% del principale competitor di Fincantieri: il colosso Aker Yards, che è quotato ad Oslo e possiede 17 cantieri in 8 diversi paesi, tra cui la Francia, dove controlla gli ex cantieri Alstom.

La mossa dei coreani, fermi a un passo dal 40%, ovvero dalla soglia dell'Opa, ha gettato nello scompiglio l'industria cantieristica europea e nell'incertezza la stessa Fincantieri, che nei prossimi mesi potrebbe affrontare un passaggio cruciale per il suo futuro: la quotazione in Borsa.

43%

L'aumento della produzione mondiale

32%

La quota di mercato raggiunta dai cantieri cinesi

22,7

Valore in miliardi di dollari del portafoglio navi da crociera

I grandi protagonisti del mercato



FINCANTIERI

18 navi da crociera



Aker Yards

France

6 navi da crociera



Aker Yards

Finland

3 navi da crociera



MEYER WERFT

9 navi da crociera








CANTIERI

T. MARIOTTI

2 navi da crociera

I nuovi «transatlantici»

Le navi
da crociera
più grandi
realizzate
negli ultimi
anni o in via
di realizzazione

Cantiere	Consegna	Nome	Gruppo	Dimensioni*	Passeggeri
	2009	Carnival Dream	Carnival	130	3.652
	2011	Carnival Magic	Carnival	130	3.652
	2008	Ruby Princess	Carnival	116	3.100
	2010	6166	Carnival	116	3.100
	2011	---	Carnival	115	3.012
	2006**	Freedom Of The Seas	Royal Caribbean Cruises	158	3.600
	2007**	Liberty Of The Seas	Royal Caribbean Cruises	160	3.600
	2008	Independence Of The Seas	Royal Caribbean Cruises	160	3.600
	2009	Project Genesis	Royal Caribbean Cruises	220	5.400
	2010	Project Genesis II	Royal Caribbean Cruises	220	5.400
	2008	MSC Fantasia	MSC Cruises	134	3.300
	2009	MSC Splendida	MSC Cruises	134	3.300
	2003	Queen Mary 2	Carnival	150	2.800
	2009	---	NLC	150	4.200
	2010	---	NLC	150	4.200
	2009	Celebrity Solstice	Royal Caribbean Cruises	118	2.850
	2010	Celebrity Equinox	Royal Caribbean Cruises	118	2.850
	2011	Celebrity Eclipse	Royal Caribbean Cruises	122	2.850
	2011	---	Disney Cruise Line	124	2.500
	2012	---	Disney Cruise Line	124	2.500
	2004	Diamond Princess	Carnival	113	2.600
	2004	Sapphire Princess	Carnival	113	2.600

* Migliaia di tonnellate di stazza lorda compensata ** Navi già consegnate, tutte le altre in portafoglio ordini

E Bono punta dritto sul porto di Piazza Affari

Nel 2008 Fincantieri dovrebbe sbarcare in Borsa, lo Stato resterà però il socio di maggioranza



Leader
Giuseppe Bono,
alla guida di
Fincantieri: la
società è pronta
per quotarsi

Tra Trieste e Roma, negli uffici di Fincantieri il team finanziario costruito nel corso degli ultimi due anni dall'amministratore delegato Giuseppe Bono ha terminato la prima parte del proprio compito: l'azienda è pronta alla quotazione in Borsa.

Se ne dovrebbe parlare nel 2008 ma, nonostante il via libera del governo, resta da superare l'indicazione del Parlamento circa la necessità di un via libera sindacale che la Fiom si rifiuta di dare. L'organizzazione, infatti, evidenzia dubbi sul piano industriale di Fincantieri, centrato sul rafforzamento dei nove impianti esistenti (con 9.300 dipendenti), e sulla contemporanea espansione all'estero. Espansione che Bono ha più volte annunciato nel corso degli ultimi anni, ma finora l'impresa non è riuscita, con l'eccezione di una partecipazione di minoranza in un cantiere tedesco.

C'è poi il contesto di riferimen-

to internazionale, in peggioramento per l'incremento dei costi di acciaio ed energia e la diminuzione del valore del dollaro. Il livello reddituale di Fincantieri resta ancora basso se, in quello che è definito il miglior periodo della sua storia, gli utili arrivano a 52 milioni su un valore della produzione di 2,46 miliardi. Infine c'è l'irruzione in Europa dei coreani, che stanno tentando di sedersi al timone di Aker, competitor numero uno nelle crociere.

In un quadro tanto contrastato si aspetta ora una indicazione chiara del management su come l'azienda intende reagire alle crescenti difficoltà. Per ottenere il via libera politico alla Borsa, l'amministratore delegato di Fincantieri ha dovuto tessere contatti per anni. Ora che il via libera è arrivato, nel 2008 il manager potrebbe coronare il suo sogno di guidare Fincantieri in Borsa. La speranza del mercato è che lo sbarco sia più felice di quello di Finmeccanica, penalizzata subito nelle quotazioni, anche se poi il titolo si è ripreso grazie a una politica di crescita.

Per Fincantieri si potrà parlare di quotazione ma non di privatizzazione: perché il flottante massimo sarà del 49%. L'Italia continuerà dunque ad essere l'unico paese al mondo — Cina esclusa — con il più grande cantiere navale del Paese controllato dallo Stato. Molti analisti si chiedono quale valenza strategica abbia la cantieristica per il Paese e cosa impedisca di collocare sul mercato la maggioranza delle azioni di una Fincantieri florida e macina utili.

