



Statale, ma in attivo Successi (e tentazioni) della Fincantieri

La Fincantieri ha fatto pubblicità istituzionale come si usa prima di collocare le azioni in Borsa. Ma sindacati e Comuni temono che la quotazione determini una ricerca più intensa della redditività con ristrutturazioni tali da ridurre i posti di lavoro. E così il governo prende tempo. Privatizzare? Privatizzare a metà? Tirare avanti? In realtà, il destino di Fincantieri propone questioni che non si risolvono con un duello ideologico sulle privatizzazioni.

Prima al mondo nelle navi da crociera, con il 45% del mercato, e nei traghetti, con il 32%, Fincantieri sta entrando nel settore nuovo e proficuo dei mega yacht con un «mostro» da 137 metri per un cliente russo. Dal militare ottiene infine poco meno di un terzo dei ricavi. Fincantieri è una vetrina del *made in Italy*. Di qui il successo delle sue navi tra gli armatori delle vacanze sul mare. Il grande gruppo cantieristico dà lavoro a intere filiere industriali del Nord Est e non solo che offrono forniture di qualità con pochi eguali in Europa e nessuno negli Stati Uniti e in Giappone. Del resto, saper combinare progettazione, forniture e montaggi forma un'arte figlia dell'esperienza che alza un'altra barriera d'ingresso. Per questo il gruppo triestino regge anche un costo del lavoro medio di 44 mila euro, assai più alto di quello del principale concorrente, la scandinava Aker Yards.

Benché sia statale, Fincantieri non è dunque l'Alitalia.

Negli ultimi 6 anni ha chiuso i bilanci in utile, con un fatturato, ora sui 2,2 miliardi, in crescita e un'occupazione stabile sulle 9 mila persone dirette e 18 mila esterne. Gli utili, tuttavia, variano tra i 50 e i 100 milioni a seconda delle commesse: poca cosa. E sono sostenuti da contributi pubblici per la cantieristica spesso superiori al risultato. Autorizzati dalla Commissione Ue per progetti presentati entro il 2001, questi incentivi sono destinati a finire, ma l'effetto lo sentiranno soprattutto gli armatori.

Facendosi pagare in base all'avanzamento delle navi, Fincantieri lavora con i soldi dei clienti e ha una posizione finanziaria netta addirittura positiva per 126 milioni. Ma l'esiguità dei margini non permette di contrarre grandi debiti. Ora il piano industriale firmato da Giuseppe Bono prevede 800 milioni di investimenti per migliorare gli 8 cantieri nazionali e acquisirne altri all'estero: si parla delle Bahamas dove si può fare la manutenzione delle navi Fincantieri operative nei Caraibi.

Sfortunatamente, l'autofinanziamento non basta. Il governo però non ha soldi né pare disposto a rinunciare al controllo, un po' perché Fincantieri è attiva nella difesa e un po' perché non si nota una folla di imprenditori che sgomitano per la gestione. Ma un aumento di capitale riservato ai privati si può sempre varare se si prospetta un rendimento decente, che può venire solo da un miglioramento del margine operativo.

Per guadagnare di più in un mercato reso difficile dalla scarsità dei clienti, Fincantieri dovrebbe agire anzitutto sui costi delocalizzando le produzioni più povere. Se gli scafi fossero costruiti in Ucraina, risparmierebbe senza perdere qualità e potrebbe perfino ampliare l'offerta, specialmente nei traghetti, lavorando di più. L'alternativa è fare meno investimenti: una linea singolare se a sostenerla fossero i sindacati e i sindaci che abitualmente chiedono il contrario. Singolare e pericolosa, perché Fincantieri rischierebbe di vedersi rosicchiare quote di mercato oggi dagli scandinavi, assai più internazionalizzati, e domani, nei traghetti, dagli stessi orientali. Il confine tra conservazione e riformismo passa anche tra le navi da crociera.

(Con la consulenza tecnica di Miraquota)

mmucchetti@corriere.it

L'azienda è prima al mondo nel mercato delle navi da crociera e dei traghetti. E si quota in Borsa