



Fincantieri è vincente con le navi da crociera

Il fatturato proveniente da questo segmento copre oltre il 60% dei ricavi complessivi del gruppo

A PAG. X

Avvenire assicurato per Fincantieri grazie al boom delle navi da crociera

In questo segmento il gruppo è leader mondiale. Il centro di progettazione a Trieste, dove è localizzata anche la sede dell'azienda, e i due cantieri a Monfalcone e Marghera sono al centro di questa attività. Intanto la Regione Friuli Venezia Giulia lancia il polo della navalmeccanica coinvolgendo la finanza e il mondo dell'università e della ricerca

MAUDE PERRIER

Nella sofferta ristrutturazione dell'industria cantieristica italiana al Triveneto è toccata in (buona) sorte una carta vincente: le grandi navi da crociera. In questo segmento, che copre oltre il 60% del fatturato del gruppo, Fincantieri è riuscito nel corso degli ultimi quindici anni ad acquisire, mantenere e consolidare una posizione di leadership mondiale. L'attività, è suddivisa tra il centro di progettazione di Trieste che presiede alla realizzazione di tutte le navi da crociera, con i cantieri di Monfalcone, Marghera e Sestri Ponente, e da trasporto (Ancona, Castellammare di Stabia e Palermo). A Trieste, oltre alla direzione navi mercantili, è insediata anche la direzione corporate del gruppo. Solo in Friuli Venezia Giulia, Fincantieri occupa oltre 2.700 addetti di cui 390 laureati, a cui si aggiungono più di 3mila dipendenti delle attività indotte che coinvolgono 250 imprese. Con la Regione ha avviato recentemente un programma per costituire un polo di eccellenza nel settore della navalmeccanica che si articola in più direzioni: collegamento stabile con università e mondo della ricerca, supporti finanziari per le aziende che operano nella componentistica e nei servizi di progettazione e design, programmi di formazione per manodopera e tecnici

impiantistici, tecnologie *cad cam* e meccanica di cantiere. Le grandi navi da crociera sono uno dei pochi segmenti del settore navale dove la concorrenza dei cantieri asiatici (Corea, Giappone, Cina) non è ancora riuscita a imporsi. Il prodotto, che richiede un mix di professionalità tradizionali e di competenze tecnologiche avanzate, infatti, è difficilmente standardizzabile a differenza di quanto avviene per grandi petroliere, bulk carrier e navi container. È caratterizzato da una convivenza di arredi di lusso in stili e formati diversi, tecnologie d'avanguardia (grandi schermi, reti televisive interne, sale giochi elettroniche), soluzioni costruttive inedite come ad esempio le piscine climatizzate coperte da cupole in vetro semoventi per le crociere invernali, performance avanzate in termini di sicurezza e normative ambientali. Il valore, a parità di tonnellaggio è pari a oltre due volte e mezzo quello di una petroliera. I progetti di queste imbarcazioni, inoltre, nascono a stretto contatto con i clienti e Fincantieri deve parte del proprio successo al rapporto consolidato con il gruppo Carnival per il quale ha costruito 36 navi con ordini in corso per altre 14 unità, assicurando entrate per 20 miliardi di dollari. Il piano industriale, che prevede nei prossimi anni investimenti per 800 milioni, punta da un lato a consolidare la leadership attuale in que-

sto segmento, attraverso il finanziamento delle attività di R&S e il potenziamento dell'impiantistica degli 8 cantieri del gruppo, ma anche a diversificare sia i clienti che le linee di attività. Sono ad esempio i grandi yacht di lusso attrezzati con dotazioni di bordo che farebbero invidia a James Bond (piste per atterraggio elicotteri, sommergibili da diporto) e il cosiddetto segmento dei cruise ferry: grandi traghetti dotati di piscine e altri spazi tipici delle navi di lusso. Si sono aggiunte recentemente le



prime unità, destinate a committenti del Nordeuropa (Norvegia, Finlandia, Lettonia) realizzate in materiali particolarmente resistenti, in grado di navigare anche in mari ghiacciati, talune utilizzate come imbarcazioni da crociera durante il periodo estivo e per il cabotaggio nel periodo invernale. Un ulteriore segmento è rappresentato dalla trasformazione e manutenzione di navi in servizio. In questo settore Fincantieri ha costituito un polo europeo con il cantiere Lloyd Werft di Brema, in Germania, nel quale, quest'anno, ha acquistato una partecipazione del 21% con un'opzione per acquisirne il controllo entro il 2008. Punta infine al mercato americano e a questo scopo è in trattative per acquisire una quota del Grand Bahamas Shipyard, a Freeport (Caraibi). L'obiettivo è di consolidare network di assistenza che copra l'intero mercato crocieristico mondiale. Ciò che resta da decidere, per il gruppo, che nel 2005 ha prodotto oltre 51 milioni di utili netti e che esporta oltre il 60% della produzione, è l'eventuale uscita di dall'orbita pubblica. La partita è appena aperta che si giocherà, con ogni probabilità, nel prossimo anno.

