

Alla consegna all'armatore della "Carnival Freedom", il viceministro dei Trasporti De Piccoli assicura: è la volta buona per la quotazione

Il governo prepara l'approdo di Fincantieri in Borsa

Operazione necessaria per finanziare il business plan da 800 milioni. L'amministratore Bono: niente assistenzialismi



STRATEGIA COMUNE. Il viceministro De Piccoli (a sin.) e Giuseppe Bono

Mestre

Se questo Governo tiene, è la volta buona che Fincantieri sbarca in Borsa. Lo ha fatto capire chiaramente ieri mattina a Porto Marghera il viceministro ai Trasporti, Cesare De Piccoli, pur non citando una sola volta la Borsa. D'altro canto nemmeno l'amministratore delegato del gruppo, che lo aveva preceduto nelle presentazioni, ha mai pronunciato la parola Borsa, pur incentrando quasi tutto il suo discorso su Piazza Affari.

Il veneziano De Piccoli è intervenuto alla cerimonia di consegna dell'ultima nata in casa Fincantieri, la nave "Carnival Freedom", un mostro da 110 mila tonnellate di stazza lorda che dal 5 marzo prossimo solcherà il Mediterraneo e, alla fine dell'estate, si trasferirà definitivamente ai Caraibi ospitando a bordo 5 mila persone tra passeggeri ed equipaggio. Il bastimento è stato commissionato dal Gruppo Carnival per il suo marchio Carnival Cruise Line: il leader mondiale nel settore crocieristico è un cliente storico dei nostri cantieri, e nel bacino veneziano è già in allestimento un altro scafo che, per la fine del 2007, diventerà la "Queen Victoria".

Subito dopo la cerimonia del cambio della bandiera - ammainate quelle italiana e di Fincantieri, sono state issate quella americana e quella di Panama - De Piccoli ha risposto puntualmente all'intervento di Giuseppe Bono, l'amministratore dele-

gato del colosso cantieristico tutto italiano, che ha spiegato come il gruppo abbia bisogno di crescere per rimanere sul mercato.

Il piano industriale è noto: servono 800 milioni di euro per consolidare il settore delle crociere e per sviluppare i nuovi settori dei componenti navali, dei mega yacht (a Muggiano, La Spezia, ne stanno costruendo uno da 130 metri per un magnate russo) e delle riparazioni e trasformazioni navali. Una buona parte sarà destinata al rinnovamento dei cantieri esistenti, il resto per acquisirne di nuovi da destinare alle riparazioni in modo da creare una rete in grado di fornire assistenza negli angoli del mondo dove si effettuano le crociere (Mediterraneo, Mari del Nord e Caraibi). Un'operazione simile comporta anche l'assunzione di 1500 dipendenti (tra copertura del turn over e nuove assunzioni), ma necessita di denaro fresco, e il gruppo - pur essendo leader mondiale nella nicchia delle navi da crociera - non è in grado da solo di autofinanziarsi: «Non siamo qui per pietre assistenza, paghiamo 50 milioni di euro di tasse allo Stato, chiediamo solo un sostegno pratico dal Governo», ha detto Bono. L'alternativa, senza la Borsa, è una lenta agonia per l'incapacità di reggere alla concorrenza sempre più incalzante.

Il viceministro De Piccoli, pur con le comprensibili difficoltà causate dalla crisi di Governo, non si è fatto tirare per la giacca: «Nulla è consolidato per sempre, anche le vicende della

politica in queste ore lo dimostrano. Perciò, bisogna essere sempre pronti al cambiamento; Fincantieri è leader, ma per poter rimanere tale deve crescere». D'altronde non si comprenderebbe perché si sia permesso a Eni, Enel e Finmeccanica di crescere nel panorama mondiale, e non si voglia farlo per il gruppo cantieristico che, oltretutto, opera in un settore - che nel turismo pesa ancora poco, per un 3,4% - ma è in enorme espansione dato che da qui al 2014 i passeggeri aumenteranno da 14 a 28 milioni: «Costruiamo navi, navi vuol dire mare, quindi sfide aperte; una volta garantiti diritti e posto di lavoro ai dipendenti e un controllo da parte dello Stato, non si deve aver paura di osare - ha concluso il viceministro -. Nei prossimi giorni avremo nuovi incontri per definire la questione e cominciare a prendere le decisioni necessarie». Anche perché ormai sono anni che si parla di questa operazione e il tempo comincia a scarseggiare: bisogna ancora stabilire quanto di Fincantieri potrà finire in Borsa, e mettere in moto gli advisor. I sindacati non hanno ancora trovato una posizione unitaria, perché Fim-Cisl e Uilm sono favorevoli ad una quotazione per garantire lo sviluppo, e Fiom-Cgil - dopo un primo atteggiamento contrario - ora è possibilista, a patto che lo Stato mantenga la maggioranza delle azioni e si garantisca l'integrità del gruppo.

Elisio Trevisan

IL PIANO

L'a. d.: «Carte in regola per rivolgerci al mercato»

Una rotta "garantita"
senza scelte traumatiche

Il modello può essere quello di Eni, Enel, Finmeccanica, grandi gruppi privatizzati ma con lo Stato che mantiene una quota di garanzia a tutela del valore strategico dell'azienda. Il governo, con le parole del viceministro dei Trasporti, Cesare De Piccoli, ha detto quello che naturalmente Giuseppe Bono, amministratore delegato di Fincantieri non poteva dire. Ma vale la pena ricordare che fu lo stesso Bono nel Duemila a portare Finmeccanica in Borsa.

Bono sfoggia understatement e guarda all'Esecutivo ma intanto vuole rassicurare ancora una volta i sindacati e la stessa azienda. «Stiamo lavorando per una soluzione non traumatica. Non ci saranno svendite perché la società va bene e abbiamo un ricco portafoglio ordini». Fincantieri si avvia a presentare un bilancio con fatturato sui 2,5 miliardi e utile netto in linea con il risultato del 2005 (51,1 milioni) rafforzato dall'ulteriore miglioramento della posizione finanziaria netta.

Ma il piano industriale di Fincantieri richiede 800 milioni nei prossimi cinque anni che l'azionista pubblico (Fintecna ha il 98,8%) non può distribuire. «L'azienda ha le carte in regola per poter reperire le risorse sul mercato» riconosce il manager. Ma si deve decidere rapidamente: nei prossimi giorni si dovrebbe tenere un nuovo incontro a livello ministeriale «per definire le modalità di reperimento di queste risorse» avverte il viceministro De Piccoli che assieme al sottosegretario all'Economia, Massimo Tononi, ha la delega per il dossier Fincantieri. E, aggiunge il vice del ministro Bianchi, «La scelta "finanziaria" comporterà precise garanzie». In gioco, e Bono lo sa bene, è il futuro di Fincantieri come "marchio allargato", leader mondiale nelle grandi navi da crociera (60% del fatturato) e nei grandi ferry che tuttavia ha iniziato a diversificare (nei superyacht e nel refurbishing) proprio per moltiplicare gli asset competitivi.

Agostino Buda

«Fincantieri alla paralisi senza nuovi spazi»

Il monito agli enti locali del viceministro ai Trasporti Cesare De Piccoli. Trattative a rilento con Ive e con Simar



Si costruiscono
sempre più navi
e sempre più grandi
Il gruppo ha bisogno
di altri 21 ettari

«In questo cantiere vedo girare ingegneri di 35/40 anni. Vuol dire che si guarda al futuro, che c'è un futuro. E allora, cari amministratori locali, diamo una mano a questo sforzo e chiudiamo una volta per tutte la partita delle aree». Perché se è vero che - per garantirsi i fondi necessari a sviluppare i cantieri e i nuovi settori dei mega yacht, delle manutenzioni e della componentistica, Fincantieri ha bisogno dei soldi della Borsa - è anche vero che il cantiere di Marghera, per continuare a vivere, ha bisogno di nuovi spazi.

La questione delle aree, caldeggiata ieri dal viceministro ai Trasporti, Cesare De Piccoli - nel corso della cerimonia di consegna della nave Carnival Freedom all'armatore americano, il gruppo Carnival, leader mondiale nel settore delle crociere -, tiene banco da anni, ormai, a Venezia. Fincantieri si sviluppa su un'area di 35 ettari, ma l'aumento esponenziale di commesse negli ultimi anni ha fatto sì che gli spazi ormai siano stretti, soprattutto per il grande numero di imprese che operano in appalto e, oltre ai lavori di carpenteria pesante, garantiscono gli allestimenti, dalle tappezzerie, agli arredamenti, alle scenografie, fino ai giganteschi ponti in teak per realizzare i quali se ne vanno mezze foreste.

A giugno dell'anno scorso Fincantieri - dopo anni di difficili trattative - è finalmente riuscita ad affittare per 19 anni gli 8 ettari della confinante Alutekna per 1 milione e 100 mila euro l'anno, area che il proprietario Vazzana aveva acquistato dalle Partecipazioni Statali per appena 2 miliardi e 400 milioni (di lire) con l'impegno di continuare a produrre. Attualmente è in trattativa con l'Immobiliare veneziana (Ive, braccio operativo del Comune di Venezia) per acquistare 6 ettari dell'area ex Complessi, per circa 8 milioni di euro. Le mancano altri 7 ettari per completare il quadro e avere un terreno uniforme: si tratta dei 7 ettari della Simar, posizionati più o meno tra gli ex Complessi e l'Alutekna.

Ma le trattative ancora languo-

no, per questo il viceministro De Piccoli ha spinto molto ieri perché si arrivi presto ad una conclusione della vicenda. Una volta acquisite le nuove aree Fincantieri aggiungerebbe ai 35 ettari, altri 21 ettari nei quali potrebbe sistemare tutte le imprese che oggi hanno sedi sparse nel territorio e allargarsi con il cantiere. In questo modo il cantiere sarà in grado di acquisire nuove commesse, visto che lo sviluppo del settore croceristico non conosce sosta e da qui al 2014 si prevede che i passeggeri nel mondo saliranno da 14 milioni a 28 milioni. Oltretutto le potenzialità di crescita di questa nicchia sono ancora più evidenti se si considera che la croceristica, nell'intero settore del turismo, pensa ancora poco, con un 3,4% del totale.

«Fuori di queste mura non c'è consapevolezza di quel che c'è all'interno, di quale ricchezza di maestranze e competenze. È una risorsa per il nostro Paese e occorre aiutarla in tutti i modi a crescere» ha concluso De Piccoli.

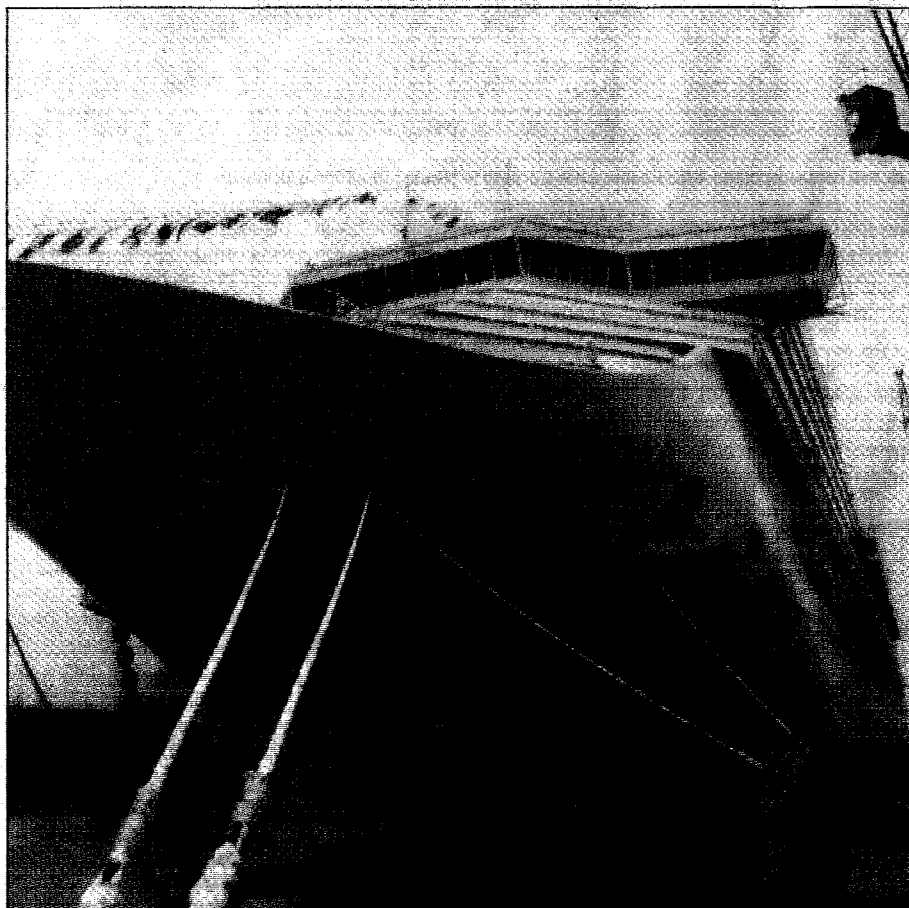
D'altro canto lo stesso executive vice president del gruppo Carnival, l'italiano Roberto Martinoli, ha lodato la flessibilità e le grandi capacità di Fincantieri, ma ha anche ricordato che si fanno sempre più navi e sempre più grandi, per cui gli spazi sono una risorsa indispensabile.

E non a caso l'amministratore delegato di Fincantieri, Giuseppe Bono, ha aggiunto che per il cantiere di Marghera la "Carnival Freedom" è una nave dei record per più ragioni: «Con le sue 110 mila tonnellate di stazza lorda è la più grande mai costruita in questo stabilimento, ed è la quinta gemella della "Carnival Conquest", derivata dall'evoluzione del fortunato progetto della "Carnival Destiny", dal quale nel complesso sono derivate ben 15 altre costruzioni. Questa nave, per l'elevatissimo livello di tecnologia, design e comfort che offre, è un ulteriore eccezionale esempio della capacità progettuale di Fincantieri». Navi, appunto, sempre più grandi e com-

messe sempre più numerose: senza spazi non si
va da nessuna parte.

Elisio Trevisan

PORTO MARGHERA

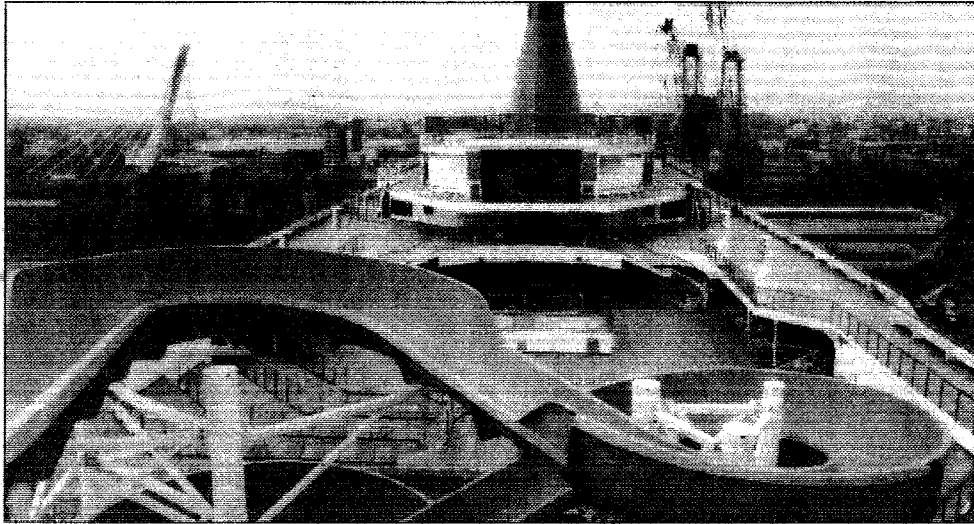


Consegnata "Freedom", la nave dei record

MESTRE - È la nave dei record, la più grande mai costruita alla Fincantieri di Porto Marghera. Ieri mattina è stata consegnata all'armatore, il gruppo americano Carnival, leader mondiale nel settore della croceristica. Ora lo stabilimento veneziano ha bisogno assoluto di nuovi spazi per espandersi, e il viceministro ai Trasporti, Cesare De Piccoli, lo ha detto richiamando gli enti locali: «Qui ci sono grandi professionalità, c'è futuro, chiudiamo finalmente questa partita delle aree». Fincantieri ha preso in affitto 7 ettari lo scorso giugno ma gliene servono altri 14, dei quali 6 sono dell'Immobiliare Veneziana, e 7 del privato Simar. Altro tema all'ordine del giorno è lo sbarco in Borsa, necessario per ottenere denaro fresco per nuovi investimenti.

CONSEGNATA IERI ALL'ARMATORE, IL GRUPPO AMERICANO CARNIVAL

Prende il mare "Freedom", la nave dei record per lo stabilimento di Porto Marghera



(e.t.) Dal 1990 ad oggi - da quando cioè Fincantieri si è buttata anima e cuore nel settore delle navi da crociera - il gruppo italiano ha consegnato 39 navi, di cui ben 37 per i 6 marchi principali del gruppo Carnival. Gli americani, insomma, sono un ottimo cliente per Fincantieri e, visto che sono leader mondiali nel settore crocieristico, è un motivo d'orgoglio per le maestranze e i responsabili del gruppo italiano.

Entro il 2011 per il gruppo Carnival le unità attualmente in costruzione o di prossima realizzazione - nei cantieri di Monfalcone, Sestri Ponente e Muggiano (La Spezia) - sono 15; inoltre per la fine del 2007 il cantiere di Marghera consegnerà la "Queen Victoria", commissionata dal Gruppo Carnival per Cunard Line, una nave più piccola di quella consegnata ieri, ma sempre da 90 mila tonnellate. Questa nuova nave è nel portafoglio ordini di Marghera, assieme

alla Eurodam (86 mila tonnellate) per Holland America Line sempre del gruppo Carnival (da consegnare per fine 2008), e a due unità da 92.700 tonnellate per Costa Crociere, da consegnare nella primavera del 2009 e del 2010.

Tornando alla "Carnival Freedom", la nave consegnata ieri, è la più grande fino ad ora costruita dallo stabilimento di Marghera: 110.000 tonnellate di stazza lorda, è lunga 290 metri, larga 38 e alta 64 metri; ha 18 ponti, viaggerà alla velocità di crociera di quasi 20 nodi e potrà ospitare fino a un massimo di 4.914 persone tra passeggeri (3.734) ed equipaggio (1.182) in 2.121 cabine, il 70% delle quali con balcone vista mare.

Girare per i corridoi che sembrano senza fine, tanto sono lunghi, curiosare tra gli enormi spazi comuni, fare un salto sui ponti, tutti coperti da distese di teak fa un po' impressione. In navigazione, per rendersi conto di essere sul ma-

re, probabilmente bisognerà guardare fuori delle finestre, tanto è grande la nave, e tanto sono sofisticati i sistemi di stabilizzazione che, anche con il mare mosso, rendono la nave immobile.

Dentro c'è di tutto: un teatro da 1.500 posti, 5 piscine (di cui una con copertura scorrevole), 4 ristoranti, dei quali uno self-service e uno a-la-carte, 22 bar, un casinò che fa invidia alla sede di Ca' Noghera del Casinò di Venezia, una

discoteca con video-monitor computerizzati, internet café, sala giochi per bambini, negozi di tutti i tipi, palestre, area fitness, pista da jogging, campo volley, basket.

Dagli arredamenti si capisce subito quale sarà il destino della "Carnival Freedom": dopo un rodaggio nel Mediterraneo per tutta la stagione estiva, si trasferirà ai Caraibi, dove svolgerà il suo servizio. È una nave per americani, ridondante negli arredi, nei colori, nei particolari, un po' kitsch insomma, ma di sicuro effetto.