

Il colosso cantieristico non molla la strategia di internazionalizzazione per aggredire nuovi settori del mercato

# Fincantieri tratta per i cantieri ai Caraibi

*Altre commesse a Palermo, persa la gara per la Posatubi Eni: la faranno i cinesi*



Giuseppe Bono

di Giulio Garau

**TRIESTE** Nuove commesse di trasformazione e riparazione da Grimaldi (5 navi car-carrier, 240 mila ore di lavoro) e dalla Marina Usa per Fincantieri, poi l'assegnazione dei lavori di costruzione per due rimorchiatori Supply-vessel (acquisiti in precedenza e affidati a Palermo). A livello internazionale la ripresa delle trattative per rilevare una quota dei cantieri di Gran Bahamas e sull'altro fronte la perdita della gara per una commessa per una posatubi dell'Eni vinta dai cantieri cinesi. Da non dimenticare infine le due maxi-commesse per la realizzazione di 5 navi da crociera di alta gamma e media dimensione (notizie della scorsa settimana) per Oceania Cruises e Silversea Cruises.

È un momento di grande attività per il colosso della cantieristica che si sta muovendo sul mercato nazionale e internazionale con azioni strategiche, tutte mirate a dare concretezza al piano industriale 2007-2011 che proprio la scorsa settimana ha ottenuto il via libera da parte del Governo e in parte dai sindacati (sì da Fim e Uilm, più critica la Fiom). «Un piano basato su un'analisi reali-

stica del mercato e impostato su linee d'azione credibili, che può condurre a risultati importanti in termini finanziari e strategici» hanno ribadito il sottosegretario all'Economia e Finanze Massimo Tononi e il viceministro dei Trasporti Cesare De Piccoli la scorsa settimana incontrando sindaci delle città dei cantieri e organizzazioni sindacali. Il governo ha assicurato che doterà Fincantieri di capitali freschi necessari (lo stato manterrà il controllo con il 51%) per il piano industriale che prevede circa 800 milioni di euro di investimenti.

Particolarmente interessante il fronte internazionale dove il colosso della cantieristica sta diversificando le sue strategie di espansione per allargare il perimetro produttivo, sviluppare e consolidare asset di mercato (megayacht, refitting, sistemi e componenti navali) molto promettenti. Una scelta dettata anche da possibili flessioni delle commesse militari. La presenza nel Mare del Nord è già assicurata con l'acquisizione dei cantieri Lloyd Werft, quella del Mediterraneo anche con il rilancio dei cantieri di Palermo nel refitting (grandi riparazioni e ammodernamento)

e costruzione. Per chiudere il network mancava un'area decisiva come quella Caraibica. Le trattative per entrare nel Gran Bahamas Shipyard a Freeport hanno avuto momenti di difficoltà, ma ora sono riprese. L'operazione è complessa, il 40% del cantiere è in mano a Carnival (cliente storico di Fincantieri), altro 40% è in mano a Royal Caribbean, il 20% restante è della Port Authority. Fincantieri punta a replicare l'esperienza del Mare del Nord entrando con il 21% con l'opzione di maggioranza, ma il percorso è lungo si sta «parlando» per chiudere l'operazione.

Delusione invece sul fronte interno con Eni che non ha potuto fare a meno di affidare ai cinesi la costruzione della sua posatubi vista l'offerta cinese: un ribasso del 50% sul prezzo iniziale di 380 milioni. Il gruppo cantieristico tenterà di consolarsi combattendo per un'altra commessa Eni: l'allestimento, ad alto valore aggiunto, di una piattaforma della Saipem (serie Scarabeo) che porterebbe 1 milione e 400 mila ore di lavoro facendo riaffacciare Fincantieri anche nel settore energetico.

*Cinque navi Grimaldi e lavori su una nave Usa oltre ai rimorchiatori. Più impulso all'azienda dopo il via libera da Roma al piano industriale*