

Crociere Il concorrente di Fincantieri è sul mercato. Risultato...

Vendita Aker Yards, tentazione e ostacolo sulla rotta di Bono

Per Giuseppe Bono, da un paio d'anni impegnato a dimostrare che può fare di Fincantieri il fulcro di un gruppo molto più grande, l'occasione è ghiotta. Mentre infatti il manager ex Efim e Finmeccanica lavora per convincere governo e sindacati che Fincantieri deve essere quotata in Borsa, mercoledì scorso il tycoon norvegese Kjell Inge Røkke ha dato incarico alle banche d'affari Seb Enskilda e JP Morgan di vendere il 40,1% di Aker Yards, il principale concorrente degli italiani nelle crociere.

Aker è uno dei gruppi cantieristici mondiali più dinamici e meglio gestiti e ha un portafoglio di cantieri e prodotti incredibilmente differenziato. Messo assieme in pochi anni comprando cantieri sull'orlo del fallimento, da metà del 2004 le sue azioni, quotate ad Oslo, hanno guadagnato il 400%. Oggi Aker conta 17 cantieri in Norvegia, Finlandia, Francia, Germania, Romania, Ucraina, Vietnam e Brasile, ha 20mila dipendenti e un margine operativo lordo (ebitda) del 5,6% nel 2006. Ovvio che Bono, che invece guida un'azienda statale a impronta nazionale con 8 cantieri e 9mila dipendenti, ci pensi. E di certo è un pensiero che ha più senso del tentativo, affondato, di estendere il controllo di Fincantieri alle attività civili di Finmeccanica.

«Perché no?» ha infatti risposto a chi gli chiedeva se Fincantieri fosse interessata ad Aker. Purtroppo, messo

da parte il prurito d'orgoglio nazionalistico dell'immaginare Fincantieri superare coreani, cinesi e giapponesi per diventare il primo cantiere al mondo, la risposta a quel «perché no?» pare scontata. Intanto, il potenziale acquirente del 40,1% di Aker - in vendita per circa 600 milioni di euro - dovrebbe lanciare un'offerta sulla restante parte del capitale, con un costo complessivo nell'ordine del miliardo e mezzo. Soldi che Fincantieri non ha e non avrebbe neppure



Fotogramma

già detto che il nuovo scenario apre prospettive al management, che parteciperà al processo di vendita. Come dire: siamo pronti a diventare partner degli investitori finanziari. Infine, l'aggregazione Fincantieri-Aker vale ben circa l'85% della capacità europea (e mondiale) nel settore crociere, lasciando fuori un solo vero competitor, il tedesco Meyer Werft: che ne penserebbe l'Antitrust di Bruxelles?

In realtà, il rischio è che per Fincantieri più che una opportunità la vendita di Aker sia un ostacolo sulla strada della privatizzazione: perché dà la possibilità agli investitori interessati al settore, che ha margini ridotti, di comprare quote anche di controllo di un gruppo quotato, globale e di successo, mentre con Fincantieri investirebbe in una realtà statale, soggetta al diktat dei sindacati, con un portafoglio clienti e prodotti più limitato e che deve ancora internazionalizzarsi.

Un processo, quest'ultimo, avviato con scarsi risultati da un paio d'anni. Il progetto di una rete mondiale per la manutenzione delle navi da crociera, ad esempio, è arenato per l'incapacità a chiudere l'acquisto, dato per fatto due anni fa, dei cantieri di Gran Bahamas, per cui oggi è in pole position l'americana Atlantic Marine. Ora Bono parla anche di interesse per cantieri Usa attivi nel militare, mentre vengono visitati impianti in Ucraina. Come se si guardasse sugli scaffali del supermercato in attesa dei soldi della privatizzazione.

GIOVANNI PACI

pure nell'ipotesi - accettata dai sindacati - della quotazione in Borsa del 49% dell'azienda.

Certo, i fondi di private equity nuotano nella liquidità e si potrebbero trovare alleati con cui conquistare Aker senza dover lanciare un'Opa. Possibile. Anche se, a quel punto, Bono dovrebbe proporre ai potenziali partner un progetto industriale migliore di quello che gli stessi si vedrebbero proporre dal quarantunenne, Karl Erik Kjelstad, capo di Aker dal 2004 e artefice della sua crescita. Che ha

Obiettivi
Giuseppe Bono,
amministratore delegato di Fincantieri. Vorrebbe quotare l'azienda

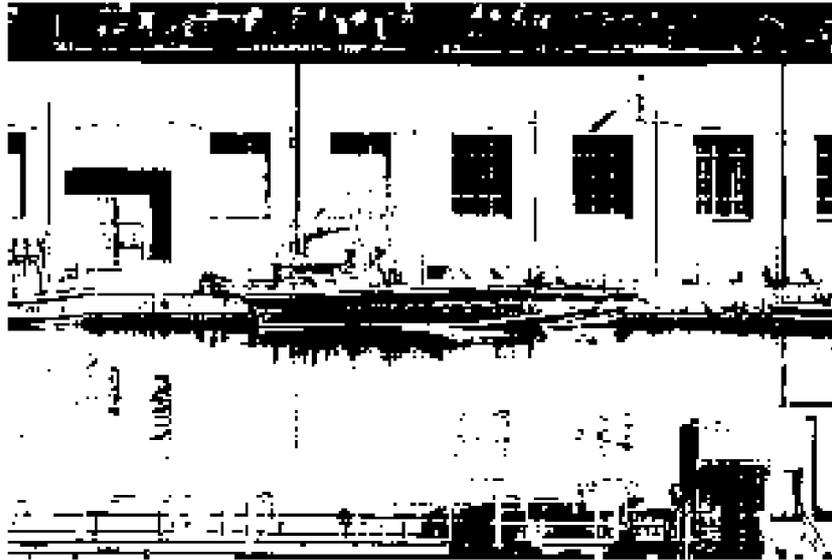


COMMESSA

Sei motovedette per la marina militare irachena

Due unità sono già state sottoposte a lavori di ristrutturazione in Arsenale e saranno consegnate al più presto

SONO ORMAI pronte alla consegna alla Guardia Costiera irachena le sei motovedette che il Governo italiano ha deciso di fornire alla Marina Militare dell'Iraq nell'ambito di un accordo sottoscritto a Baghdad alcuni mesi fa. Le unità, già in servizio con la Guardia Costiera italiana, sono state sottoposte a lavori di ristrutturazione ed adeguamento in Arsenale e si trovano attualmente nel mare interno a fianco delle due corvette irachene 210 e 212, costruite al Muggiano tra il 1982 ed il 1985 e da oltre vent'anni bloccate. Le due motovedette, riverniciate in grigio e siglate P 201- P 206, appartengono a due classi diverse. Le P 201-202 sono le ex Cp 247 e 250, imbarcazioni da 15 metri di lunghezza con dislocamento di 25 tonnellate e sette uomini di equipaggio, costruite in mogano e dotate di due motori Isotta Fraschini. Le quattro P 203-206 sono invece le ex CP 2036/2037 e CP 2067/2068 ed appartengono a due diverse versioni di una stessa classe di unità in vetroresina da 12 a 14 metri di lunghezza e da 9 a 15 tonnellate di dislocamento, con equipaggio di quattro uomini, costruite in



Due delle sei motovedette destinate alla marina irachena

diversi cantieri italiani. In Arsenale sono state sottoposte a modifiche relative alla climatizzazione per metterle in grado di operare in maniera idonea in climi particolarmente caldi. Loro base di destinazione Bassora, dove si sta costituendo da oltre due anni il nucleo della nuova marina irachena con istruttori britannici ed italiani ed imbarcazioni di diversa origine e provenienza. Mentre non è ancora sicuro se anche le due corvette internate saranno sottoposte a refitting e conse-

gnate alla nuova Guardia Costiera Irachena, sta per iniziare al Muggiano la costruzione dei quattro pattugliatori destinati allo stesso cliente, che fanno parte di una commessa che Fincantieri si è aggiudicata per un valore di oltre 80 milioni di euro e che saranno consegnati entro la prima metà del 2009, con un intervallo di tre mesi tra l'uno e l'altro. Il contratto prevede anche la fornitura del relativo supporto logistico e dell'addestramento.

P.C.

Marina irachena**Ordinate
quattro navi
in Italia**

■ L'Iraq progetta di acquistare 21 navi militari, secondo quanto hanno annunciato ufficiali americani e britannici incaricati di riorganizzare la marina da guerra irachena. Tra le commesse ve n'è anche una per l'Italia: quattro navi da guerra per l'ammontare di 100 milioni di dollari, ed una per la Malesia, che dovrebbe vendere tre pattugliatori. «La marina irachena si ricostituisce a grandi passi dopo i danni della guerra - ha detto il capitano della marina degli Stati Uniti Michael Zame-snik.



Rientro a Panzano il 27 o il 28 marzo dopo una sosta all'Arsenale Triestino San Marco

Traghetto Fram, test in mare aperto Ieri partenza con 200 tecnici a bordo

La Ms Fram, il traghetto costruito da Fincantieri per la società armatrice norvegese Hurtigruten, ha lasciato puntuale ieri mattina la banchina del cantiere navale di Panzano per iniziare la prima navigazione in mare aperto. L'unità fino a domani effettuerà test tecnici sul funzionamento delle strumentazioni e degli apparati di bordo per poi entrare nel bacino dell'Arsenale Triestino San Marco di Trieste, dove saranno effettuate le operazioni di carenaggio.

La Fram, che ieri ha preso il largo con circa 200 persone a bordo tra dipendenti Fincantieri e delle ditte esterne, tornerà in Adriatico alla fine della settimana per effettuare le prove di velocità. Il rientro a Monfalcone è previsto per il 27 o il 28 marzo. La Fram sarà consegnata alla società armatrice poco dopo, il 12 aprile, come previsto anche dall'accordo sulla ripartizione del premio di programma siglato tra Fincantieri e i sindacati.

La crociera inaugurale del traghetto del resto salperà il 20 aprile da Venezia. Lunga 113 metri, larga 20,2, alta 22,4 e con una stazza lorda di 12 mila tonnellate, la Fram è dotata di

136 cabine per una capacità di 500 passeggeri e 200 pallets nella stiva refrigerata, oltre che 25 autovetture, visto che nei mesi invernali opererà come postale lungo le coste norvegesi. La Fram è piccola, rispetto ai colossi costruiti a Monfalcone negli ultimi 17 anni, ma non spartana, perché gli interni si avvarranno dell'esperienza accumulata in oltre 16 anni da Fincantieri nel settore della crocieristica.

Intanto è alle porte la cerimonia di presentazione dell'Emerald Princess, un altro dei giganti appunto realizzato dal cantiere navale di Panzano. La maxi-passeggeri sarà consegnata sabato alla società armatrice Princess Cruises, ma ieri ha già ospitato un evento: a bordo si è svolto infatti un convegno medico in materia di trapianti. Anche la Emerald Princess è quindi destinata a lasciare presto lo stabilimento Fincantieri di Monfalcone.

La crociera inaugurale, di 12 giorni, nel Mediterraneo partirà del resto l'11 aprile da Civitavecchia per concludersi Venezia, da cui salperà il viaggio successivo e pure, l'8 ottobre, quello di riposizionamento ai Caraibi.

la. bl.

«Dream» e «Magic» le due ammiraglie di Carnival Cruise

Si chiameranno Dream e Magic le due super-passeggeri da 130 mila tonnellate di stazza lorda che Fincantieri realizzerà per conto di Carnival Cruise lines nello stabilimento di Monfalcone con consegna fissata nell'ottobre 2009 e nel giugno 2011. La società statunitense, uno dei brand del gruppo Carnival, ha già scelto i nomi di quelle che diventeranno le ammiraglie indiscusse della sua flotta di Fun ships che offrono viaggi da sogno ai Caraibi, Messico, Alaska, Hawaii, Europa. Carnival Dream e Carnival Magic, che potranno ospitare a bordo fino a 3.652 passeggeri, rappresentano una nuova classe di navi da crociera, saranno le più grandi della flotta Carnival e offriranno agli ospiti una serie di servizi nuovi ed emozionanti. «Carnival Dream e Carnival Magic - ha detto Bob Dickinson, presidente e amministratore delegato di Carnival cruise lines - impersonificheranno la Carnival di oggi, offrendo la più vasta gamma di attività e intrattenimento della nostra flotta».

Per lo stabilimento Fincantieri di Monfalcone la realizzazione delle due superliners da 130 mila tonnellate rappresenterà intanto una sfida, viste le dimensioni e il passaggio appunto a una nuova tipologia di unità, e un altro passo avanti verso navi da crociera sempre più grandi. Le unità dovrebbero avere non solo 14 mila tonnellate di stazza lorda in più delle attuali passeggeri in costruzione a Monfalcone, ma anche 11 metri di lunghezza in più, superando quindi i 300 metri da prua a poppa. Dream e Magic potranno quindi trasportare oltre 500 passeggeri in più, quindi, rispetto unità come la Emerald Princess, in consegna sabato nel cantiere navale di Panzano a Princess Cruises.