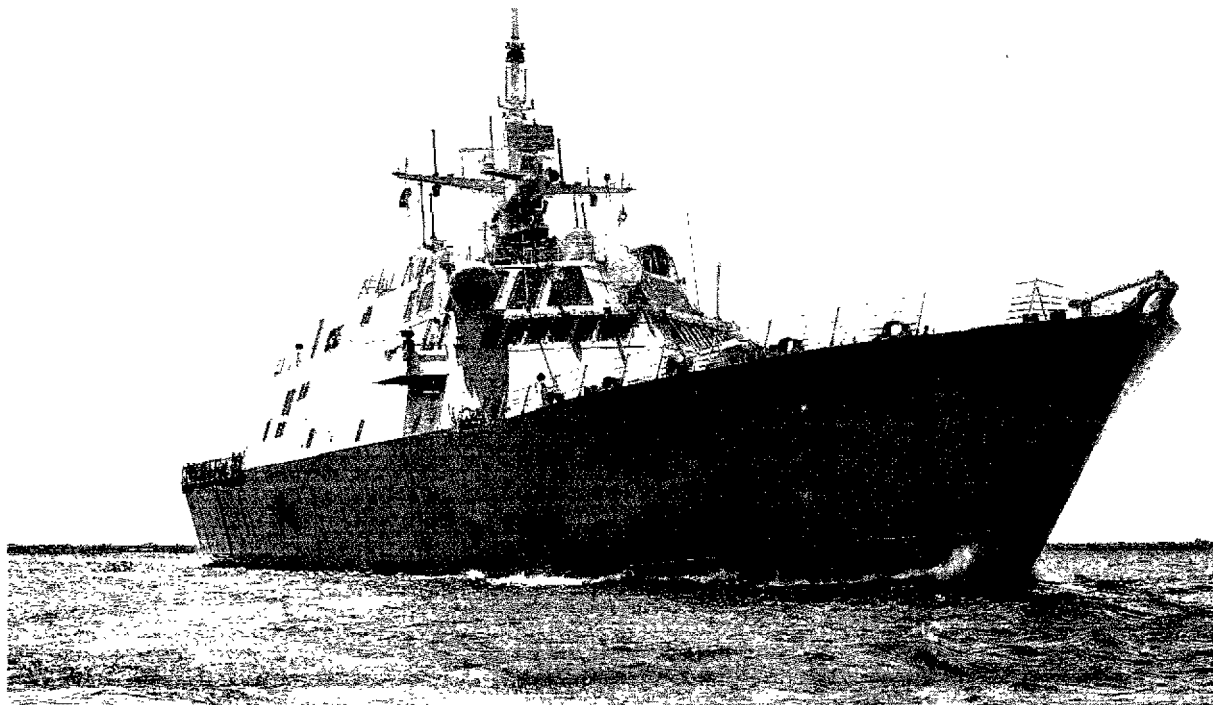


LOCKHEED MARTIN SOCIO DEGLI ITALIANI

Fincantieri: «Ecco l'intesa che ci porta negli Usa»

Investiti 120 milioni di dollari per rilevare i tre cantieri navali Manitowoc



La Freedom Lcs-1, realizzata nello stabilimento Marinette Marine - che passerà a Fincantieri - ripresa durante le prove in mare. È la prima unità multiruolo per l'impiego principale in ambiente costiero consegnata alla Marina Usa

GENOVA. Fincantieri in America: dopo le anticipazioni di mercoledì scorso pubblicate dal *Secolo XIX*, ieri l'azienda della navalmeccanica è uscita allo scoperto: c'è l'accordo - accordo definitivo - con Manitowoc per l'acquisizione della divisione navale, Mmg (Manitowoc marine group) del gruppo statunitense, costituita da tre cantieri. Un affare - è stato svelato ieri - che vale 120 milioni di dollari e che è già stato approvato dai consigli di amministrazione delle due aziende. Centoventi milioni di dollari che assicurano al gruppo italiano - soprattutto - lo sbarco in forza nel mercato militare statunitense.

Mmg è infatti uno dei principali costruttori navali di medie dimensioni negli Stati Uniti ma soprattutto, tra i suoi clienti, ha enti governativi fra cui la Marina e la Guardia Costiera. Non è poi un caso, sempre in questa chiave, che all'acquisizione partecipi con una quota di minoranza Lockheed Martin Corporation, il contractor al quale il governo americano ha affidato la realizzazione di 55 littoral combat ship

(Lcs). Al programma Lcs ha partecipato, in fase di progettazione, anche Fincantieri. «L'operazione - afferma così Fred P. Moosally, president di Lockheed Martin's maritime systems & sensors business - aumenterà la capacità del consorzio per il programma Lcs di consegnare navi di elevata qualità e valore aggiunto».

Tre i cantieri che passeranno di mano: due nel Wisconsin (il Marinette Marine Corporation, focalizzato nella costruzione di navi militari, e il Bay Shipbuilding company a Sturgeon Bay, per la costruzione di navi commerciali e riparazioni) e uno nell'Ohio, a Cleveland, riparazioni. Gli addetti sono 1.590, i ricavi 320 milioni di dollari.

«L'acquisizione di Mmg - afferma Fincantieri in una nota - risponde alla richiesta espressa dalla U.S. Navy che i cantieri statunitensi adottino le best practices in uso presso i più avanzati cantieri internazionali. Fincantieri porterà nel mercato statunitense la vasta esperienza maturata nella progettazione e nella realizzazione di navi



complesse». Fincantieri è assistita finanziariamente da Ubs Investment Bank mentre Morgan Lewis e Bockius Llp è il consulente legale e Pricewaterhouse Coopers Ts il consulente per la due diligence.

«Questa acquisizione rappresenta un passo importante nel percorso di crescita di Fincantieri e delle sue attività nel settore militare - esulta l'amministratore delegato Fincantieri Giuseppe Bono -. Con essa raggiungiamo un importante traguardo nell'attuazione del nostro piano industriale». Sullo sfondo, rimane il nodo irrisolto della quotazione in Borsa. Ora l'azienda ha una carta in più per chiedere al governo di accelerare.

SAMUELE CAFASSO

cafasso@ilsecoloxix.it

6

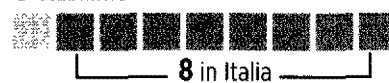
**IN ATTESA
DELLA BORSA**

**Questa
acquisizione
è importante
per l'attuazione
del piano
industriale**

GIUSEPPE BONO
ad Fincantieri

I NUMERI DI FINCANTIERI

9 stabilimenti



Oltre **10.000** addetti

2,7 miliardi di euro di fatturato



12 miliardi di euro di commesse



49 navi in portafoglio ordini

LA SCHEDE

BIGLIETTO D'INGRESSO
PER IL MERCATO
MILITARE AMERICANO

LUCA PERUZZI

FINCANTIERI è già presente sul mercato nordamericano con la (Fincantieri) North America Marine Systems, che commercializza sistemi e componenti navali, nonché motori Isotta Fraschini, assicurando al contempo un'attività di supporto post vendita. Ma l'acquisizione da parte del gruppo cantieristico italiano della Manitowoc Marine Group (Mmg) proietta il gruppo capitanato da Giuseppe Bono nell'ambito dei costruttori navali nazionali americani, in particolare nel settore della difesa e della sicurezza nazionale ("homeland security"), consolidando la propria strategia d'internazionalizzazione del business militare.

La Manitowoc Marine Group, con tre cantieri posizionati nell'area dei Grandi Laghi, in Wisconsin, di cui uno dedicato al comparto militare, i cantieri Marinette Marine sul lago Michigan, è uno dei fornitori privilegiati delle forze navali del Pentagono e delle altre agenzie nazionali, con costruzioni che spaziano dalle imbarcazioni veloci multiruolo, ai rompighiaccio ed alle unità di supporto alla navigazione della Us Coast Guard, dalle unità contromisure mine d'altura ed unità di supporto alla possibile realizzazione per la US Navy, della più numerosa futura classe di unità multiruolo per l'impiego principale in ambito costiero, meglio conosciute con l'acronimo Littoral Combat Ship.

Nell'operazione di acquisizione, Fincantieri è affiancata, seppure con una quota minoritaria, da Lockheed Martin, uno dei principali operatori internazionali nel settore della difesa e capocordata di uno dei due gruppi industriali concorrenti per il programma Lcs, cui partecipa Fincantieri.

Si tratta di unità multiruolo di nuova concezione e delle dimensioni di una fregata, con un dislocamento a pieno carico di circa 3.000 tonnellate, caratterizzate da elevate velocità d'impiego (oltre 45 nodi) e ridotto pescaggio per operare in acque basse, disegno "stealth", ridotto equipaggio, armamento essenzialmente difensivo, ponte di volo con hangar per due elicotteri, ed ampi spazi interni destinati ad accogliere ed impiegare i pacchetti modulari ed intercambiabili di missione. Questi ultimi comprendono sistemi e veicoli a pilotaggio remoto per svolgere essenzialmente tre tipi di missione: interdizione e contrasto di superficie, lotta antisom e contromisure mine.

Fincantieri ha fornito al consorzio Lockheed Martin il supporto progettuale e l'esperienza acquisita con la realizzazione dell'unità veloce monoscafo "Destriero" (imbarcazione che ha vinto il prestigioso trofeo "Nastro Azzurro" attraversando l'Atlantico alla eccezionale velocità media di 53 nodi, raggiungendo punte di 70 nodi) per la realizzazione dello scafo della Lcs-1 Freedom, prima unità realizzata presso i cantieri Marinette Marine, oggetto di acquisizione da parte di Fincantieri, ed attualmente sottoposta alle prove in mare, in vista di una consegna alla US Navy prevista entro l'anno. A tale supporto si aggiunge la fornitura dei motori diesel Isotta Fraschini per la fornitura di energia ausiliaria ed il sistema di stabilizzazione dell'unità.

Nonostante la lievitazione dei costi del programma, che ha portato alla cancellazione di una seconda unità che avrebbe dovuto essere realizzata da ciascun consorzio concorrente, la Us Navy intende acquistarne altri 53 esemplari entro il 2020, per un valore stimato di oltre 18 miliardi di dollari. La Marina americana vuole selezionare il progetto vincitore ed assegnare il contratto entro l'anno per tre unità, di cui due costruite da quello aggiudicatario e la terza da quello perdente (o eventualmente tutte da un unico consorzio).

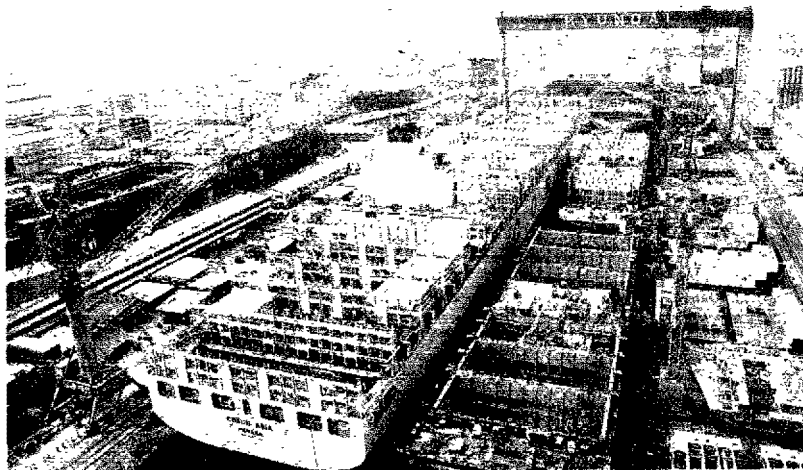
GLI OBIETTIVI

Il gruppo italiano
punta alle 53 unità
Lcs che la Marina
Usa ordinerà
entro il 2020



HYUNDAI, SAMSUNG E DAEWOO COL SEGNO MENO

Scivolone in Borsa per la cantieristica coreana



I cantieri Hyundai, primi al mondo, a inizio settimana hanno perso il 10,4%

L'annullamento di importanti ordinativi da parte degli armatori europei semina sfiducia sulle piazze finanziarie

GENOVA. La settimana si è aperta con un pesante scivolone in Borsa per i cantieri di costruzione navale coreani, che sono i maggiori del mondo. La crisi che si è verificata sulla piazza di Seul è stata provocata dall'annullamento di alcuni importanti ordinativi da parte di armatori europei. È il segnale dei timori che stanno invadendo gli investitori che hanno puntato sull'industria dello shipping, confidando sui record di traffico e utili macinati sull'onda della globalizzazione. Si guarda con preoccupazione all'attuale fase di stanchezza dell'economia internazionale, soprattutto statunitense e europea, nonostante alcune agenzie di analisi, come la francese *Axs-Alphaliners*, prevedano ancora anni di crescita della flotta mondiale portacontainer, con almeno il 14,6% della capacità in più fino al 2011.

Hyundai Heavy Industries (Hhi), che è il maggior costruttore di navi del mondo, ha perso in avvio di settimana il 10,41% del suo valore. Il suo maggior concorrente, Samsung Heavy Industries, che è il secondo al mondo, ha perso il 7,91%. Le cose non sono andate meglio per il terzo produttore coreano e mondiale, Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering (Dsme), che ha lasciato sul campo il 12%. Pessimo andamento anche per Hyundai Mipo Dockyard (Hmd), una divisione di Hhi, che ha perso il 7,1%, e per Stx Shipbuildings, che in Europa ha messo a segno l'acquisto di Aker

Yards, ma che ieri a Seul segnava -5,94%, e per Doosan Heavy Industries, che ha perso il 3,26%.

A scatenare la fuga degli investitori sono state le notizie, giunte venerdì scorso, della mancata chiusura di due ordini. L'armatore tedesco Nsb non ha rispettato la scadenza per il pre-pagamento a Dsme di otto portacontainer, un ordine da 619 miliardi di won (393 milioni di euro). Lo stesso giorno Hyundai Mipo ha annunciato di aver cancellato una commessa da 197 miliardi di won (125 milioni di euro) per quattro petroliere "product carrier".

A confermare la difficoltà del momento ci ha pensato ieri la compagnia di Taiwan Evergreen, che ha rinunciato anch'essa a otto portacontainer da 12.500 teu. Le navi dovevano essere costruite da Stx su commissione dell'armatore greco Niki Group, che le avrebbe poi noleggiate a Evergreen.

La compagnia taiwanese ha fatto sapere che il noleggio non avrebbe superato la durata di cinque anni, una decisione che ha fatto recedere le banche che dovevano finanziare l'acquisto. Evergreen si trova così ad essere l'unica fra le grandi compagnie internazionali a non avere mega-portacontainer in arrivo. Niki ha invece confermato l'acquisto di altre nove portacontainer, sempre da 12.500 teu, per conto dell'italo-elvetica Msc, che aveva garantito un periodo di noleggio più lungo.

Non tutti gli armatori soffrono però alla stessa maniera. Secondo il sito degli Emirati Arabi, *Business24-7.ae*, nell'area del Golfo Persico gli investitori stanno spostando i loro soldi dalle portacontainer a petroliere e rinfusiere, considerate più remunerative. In un anno il guadagno medio sulle rotte dal Medio Oriente è stato del

30%, grazie anche all'aumento dei noli: la rata di noleggio di una petroliera che a gennaio costava 80.900 dollari è passata a giugno a 150.500 dollari al giorno. «In tutto il mondo - ha confermato Abullah Al Shuraim, ceo di Gulf Navigation Holding Company - c'è una domanda crescente di petrolio greggio e questo dà al settore delle petroliere un luminoso e promettente futuro».

I problemi maggiori per trovare finanziamenti li avranno i piccoli armatori indipendenti, che operano navi volandiere alla rischiosa ricerca di traffici occasionali. Le banche non si fidano. Secondo Eiving Grostad, ceo di Dnv Maritime, «gli armatori di piccole navi e i nuovi arrivati nell'industria dello shipping avranno difficoltà a ottenere finanziamenti». I sobbalzi della Borsa di Seul mostrano però che i problemi seri nascono anche per le compagnie di linea maggiori. A incidere è ancora la crisi dei mutui negli Stati Uniti. «La cancellazione degli ordini - afferma Hang Byung Hwa, un analista della coreana Hyundai Securities - mostra che un numero crescente di armatori è pessimista sul mercato dello shipping. L'economia debole rende più difficile finanziare la costruzione di nuove navi».

ALBERTO GHIARA

