

RASSEGNA STAMPA

Uilm Nazionale

ANALISI - PRIVATIZZAZIONI, SI RIPARTE CON FINCANTIERI PER DIMENTICARE ALITALIA

Dal testo dell'agenzia di stampa Reuters di Francesca Piscioneri

Incassata la maxi commessa da oltre 2 miliardi per la realizzazione di navi d' avanguardia 'Seaside' per Msc Crociere, Fincantieri si prepara a sbarcare in Borsa, apripista di un rinnovato piano di dismissioni pubbliche dopo la poco fortunata operazione Alitalia. La ex compagnia di bandiera - usata come strumento di campagna elettorale da Silvio Berlusconi nel 2008, che mandò a monte la trattativa con Air France-Klm in nome dell'italianità del vettore - è oggi costretta, anche a causa di scelte industriali sbagliate, a negoziare un duro accordo con gli emiratini di Etihad per garantirsi la sopravvivenza. "L' operazione Alitalia è stata un fallimento ma la situazione di Fincantieri è completamente diversa perché si tratta di un'azienda oggi solida, che ha messo i conti a posto e ha un portafoglio ordini di tutto rispetto", ha detto a Reuters Mario Ghini, segretario nazionale della Uilm. Nata dall' Iri nel 1937, e ricostituita come holding finanziaria statale nel 1959, Fincantieri ha sede legale a Trieste e oltre 20.000 dipendenti nel mondo, di cui 7.700 in Italia. Oggi è il maggior costruttore navale occidentale (Europa e America del Nord) in termini di ricavi. A fine 2012 i primi tre costruttori erano tutti coreani (Hyundai, Samsung e Daewoo). Fino a pochi anni fa la società navigava in acque torbide colpita, come il resto del settore cantieristico del vecchio mondo, dalla crisi internazionale del 2008 che ha causato un drastico calo della domanda, e appesantita ulteriormente da impianti obsoleti e sovradimensionati. La crisi di Fincantieri inizia nei primi anni 2000 con la cancellazione degli aiuti di Stato da parte dell' Europa, la riduzione di ordini da parte della marina italiana, l'emergere dei grandi player asiatici affiancato all'aumento dei costi delle materie prime. Tra il 2007 e il 2010, i nuovi ordinativi scendono del 55% a livello globale, causando una flessione dei prezzi di mercato delle navi ma non delle materie prime, e la riorganizzazione o chiusura di molti cantieri. Secondo Sea Europe, l'associazione che riunisce le società navali e marittime Ue, i posti di lavoro persi in Europa tra il 2008 e il 2012 sono 50.000, pari al 30% degli occupati nel settore.

I Competitor asiatici, pur colpiti dalla crisi, hanno consolidato le loro posizioni puntando sulle produzioni a minor valore aggiunto. Negli ultimi anni si sono affacciati anche al mercato delle crociere, tradizionalmente appannaggio europeo.

FINCANTIERI, DALLA CRISI ALLA RINASCITA La svolta di Fincantieri, che consente alla società di tornare in utile dal 2011 dopo una serie di bilanci negativi, arriva con il piano dell' amministratore delegato Giuseppe Bono, alla guida dell' azienda dal 2002, basato su riorganizzazione del personale e diversificazione dei prodotti. Bono presenta nel 2011 un duro piano che ipotizza 2.550 tagli al personale e la chiusura di tre stabilimenti. Costretto a ritirarlo per la protesta dei lavoratori ma anche del governo, allora guidato da Berlusconi, il manager trova a fine anno un accordo che prevede a regime 1.700 esuberanti da gestire con mobilità volontarie e cassa integrazione straordinaria. Al 30 aprile 2014 il piano ha interessato 1.250 persone, a fronte di 256 assunzioni dal 2012. Bono scommette sulla diversificazione e allarga l'attività alla Difesa Usa (Manitowoc Marine), ai mega-yacht, ai settori riparazione e conversione e ai componenti navali. Queste si aggiungono alla costruzione e progettazione di navi da crociera (28% del fatturato), militari(29%), navi per l'offshore (34%) realizzate in 21 impianti in Italia, Stati Uniti, Norvegia, Brasile, Romania, Emirati Arabi e Vietnam. In particolare, la posizione nell'offshore (estrazione e produzione di petrolio e gas naturale), meno colpito dalla crisi rispetto ai settori tradizionali, viene consolidata nel 2013 con l'acquisizione dei cantieri norvegesi-coreani di Stx Osv.

La società, oggi denominata Vard, è quotata a Singapore ed è leader mondiale nel settore. Con questa operazione, secondo dati Mediobanca, Fincantieri ha raddoppiato le proprie dimensioni. A fine 2013 mette a segno ricavi per 3,8 miliardi, utili per 85 milioni e ordini in crescita per circa 5 miliardi con un portafoglio di 12,9 miliardi da 7,81 miliardi un anno prima. Le prospettive della cantieristica restano, tuttavia, incerte. Secondo i dati presentati da Assonave a maggio 2014, il 2013 ha mostrato segnali di ripresa in quasi tutti i comparti della cantieristica mondiale, dopo il 2012 da ricordare "insieme al 2002 ed al 2009, come un 'annus horribilis'" ma le condizioni operative del business cantieristico "rimangono nel complesso problematiche". Come evidenzia una pubblicazione dell'Institute of Shipping Economics and Logistics (Isl), la dura contrazione degli ordini mondiali nel triennio 2010-2012 - meno 33% nel 2012 sul 2011 o un terzo rispetto al boom del 2003-2008 - lascia prevedere un output debole per il triennio successivo. Solo a fine 2014, prosegue Isl, "le cose cominceranno a migliorare - in maniera differente a seconda dei tipi di nave e dei segmenti - e gli ordini registreranno un incremento. Tuttavia, nonostante nel lungo termine il commercio marittimo mondiale avrà uno sviluppo vivace...[nel breve] l' eccesso di capacità produttiva del settore resta una realtà".

LA VOLTA BUONA PER LA QUOTAZIONE Fincantieri è controllata quasi al 100% dalla Cassa depositi e prestiti (80,1% del Tesoro) attraverso la holding Fintecna e già nel 2007 avrebbe dovuto essere quotata, negli auspici del governo di Romano Prodi. L'operazione fu bloccata dalla tempesta finanziaria del 2008 che mise al palo gli ordini nella cantieristica. A pesare anche l' opposizione della Fiom, il braccio metalmeccanico della Cgil, che vedeva come fumo negli occhi l'utilizzo dei proventi per ridurre il debito pubblico piuttosto che per rilanciare gli investimenti di Fincantieri. Oggi Fincantieri è in cima alla lista del governo Renzi: incassato il via libera della Borsa italiana e di Consob al prospetto di Ipo, dovrebbe sbarcare in Borsa i primi di luglio con un flottante fino a circa il 38% del capitale, derivante fino a 600 milioni dall' aumento di capitale e per un massimo di circa 104 milioni dalla vendita di azioni da parte di Fintecna . "Noi siamo favorevoli alla quotazione purché Cdp resti sopra il 50% e a patto che i soldi vadano all'azienda per gli investimenti e per aumentare la sua posizione internazionale", ha detto Ghini. I sindacati si aspettano che entro il 2015 vengano reintegrati tutti i lavoratori in cassa integrazione. "I proventi [dell' aumento] dovrebbero essere utilizzati per finanziare la crescita" di Fincantieri, spiegano gli analisti di Mediobanca Securities, sottolineando che l' evasione dell' attuale portafoglio ordini implicherà un aumento del capitale circolante con conseguente assorbimento di cassa. Allo stesso tempo il completamento degli investimenti nei cantieri in Brasile e negli Stati Uniti dovrebbe mantenere il capex (investimenti in conto capitale) a livelli elevati fino ad almeno il 2015. Gli introiti della vendita delle azioni andranno a Cdp che, nella migliore delle ipotesi incasserà poco più di 100 milioni, che possono salire a un massimo di circa 200 qualora fosse esercitata la greenshoe che porterebbe il flottante al 44%. "Due anni fa ci davano per morti...Adesso siamo il quarto gruppo del mondo, con i primi tre coreani, e siamo il primo per tecnologia di costruzione", ha dichiarato Bono qualche mese fa.

Ufficio Stampa Uilm

Roma, 13 giugno 2014