

Fincantieri, il ritorno dei traghetti

Dopo 6 anni d'attesa firmato un contratto con la canadese Stq. Il semestre chiude in attivo

ALBERTO QUARATI

ROMA. Fincantieri chiude il primo semestre dell'anno con i conti in ordine e una commessa più sigilosa in Canada. Quest'ultima riguarda un traghetto per la Sfioc de des traversiers du Québec (Stq) in un contratto da 147,6 milioni di euro per costruire un'unità lunga 130 metri, imbandita al trasporto di 600 persone e 180 veicoli.

Non una super nave da crociera, ma la commessa è importante per almeno tre ordini di motivi: la prima perché l'unità sarà costruita in Italia, la seconda perché Fincantieri non riceverà da sei anni la commessa di un traghetto. L'ultimo costruito è stato per Minoan nel 2010. La terza perché l'azienda, presentando la sua

va commessa, ha sottolineato che si tratta di un'unità ibrida (cioè con un particolare sistema di propulsione dual fuel) quindi con la possibilità di alimentare a

IL VALORE
La nave costruita in Italia costerà 147,6 milioni

gas questa singola nave. Lo stesso prezzo piuttosto elevato della commessa (per dare una proporzione il "Tanit", 3.200 passeggeri, tra i più grossi traghetti in circolazione al mondo è costato 255 milioni di dollari) indica che i contenuti tecnologici dell'unità rappresentano in effetti un prodotto sperimentale e di nicchia, unico terreno su cui Fincantieri può ancora sviluppare il suo business.

Il contratto è stato firmato da Georges Farrah, presidente e chief executive officer di Stq e Gabriele Cocco, direttore Navi Mercantili di Fincantieri. La commessa ha beneficiato di fondi stanziati nell'ambito di un programma di grandi progetti finanziato dal governo del Québec. Il ministero dei Trasporti della regione canadese nel gennaio 2014 aveva aggiudicato l'appalto per servizi di architettura navale e ingegneria al consorzio franco-canadese, DeltaMarin-Navtec, che ha elaborato i piani preliminari in funzione della gara che ha avuto

BILANCIO SEMESTRALE: L'UTILE SALE A 26 MILIONI, PIÙ 62,5%

Un nuovo traghetto ora Fincantieri respira Ordine dal Canada, in lizza Sestri e Castellammare

ROMA. Tanta un po' di serenità sulla Fincantieri: il bilancio semestrale si è chiuso con un significativo aumento dell'utile (26 milioni, più 62,5%) e ricave in aumento, anche se con il post-fulgore di ordini in calo (-10%). Ma proprio sul fronte del lavoro firmato arrivo la notizia migliore: una nuova commessa per la costruzione di un traghetto per

una società canadese, progetto ad alta tecnologia e alto tasso di innovazione. Favorito per la costruzione è lo stabilimento di Castellammare di Stabia ma in corsa c'è anche Sestri ponente, sempre che si smuovano i finanziamenti governativi per il "ribalanzamento" del cantiere.

QUARATI - 15

La costruzione di un traghetto destinato alla flotta Minoan nel cantiere navale di Castellammare di Stabia

MA LO STABILIMENTO DI CASTELLAMMARE PARTE FAVORITO TESTA A TESTA LIGURIA-CAMPANIA PER COSTRUIRE IL NUOVO FERRY

IL RETROSCENA

QUESTA volta Genova si gioca il suo testa a testa con Castellammare di Stabia, che secondo i fatti-fam intorno a Fincantieri è al momento la struttura in pole-position per aggiudicarsi la commessa canadese. Sotto il profilo tecnico, l'unità non presenta grandi difficoltà di costruzione, viste le dimensioni piuttosto ridotte: tutti e gli otto cantieri potrebbero accogliere senza problemi la commessa, ma come al solito è una questione di agenda. La nave va consegnata alla fine del 2014: a metà di quell'anno Castellammare dovrà aver finito il secondo pattugliatore per la Guardia costiera e sempre per quell'epoca dovrà aver deciso che cosa fare del suo futuro. Nel

l'incontro al ministero dello Sviluppo economico di venerdì, il Rina ha presentato due ipotesi da realizzare per la struttura napoletana: o la trasformazione dell'attuale "scalo" in un moderno bacino (costo: 130 milioni di euro), o la realizzazione di una megastuttura da 350 metri (costo: 330 milioni), che però in questo secondo caso Fincantieri dovrebbe anche riempire, presumibilmente con navi da crociera; e questo in una situazione di mercato non agevole e soprattutto dopo aver deciso che il "polo crocieristico" si dovrebbe concentrare solo sui cantieri di Monfalcone, Marghera e Ancona.

Calcolando un po' meno di un anno per costruire il traghetto, dal cantiere si possono escludere Monfalcone e Marghera che tra 2013 e 2014 avranno i bacini pieni. Si può includere invece Ancona, che a giugno 2013

terminerà l'unità per la Compagnie du Ponant e attende la conferma della seconda opzione che sarebbe in consegna a giugno 2014. Tecnicamente, anche Palermo potrebbe realizzare il traghetto, ma in Sicilia Fincantieri vuole tenere il suo "polo riparazioni". Le navi Viking già confermate, le commesse Regent e Oceania in discussione non sono un problema, perché si tratta di navi in consegna per il 2015.

Rimane Genova, che a maggio 2013, ultimata la chialla per uso interno, rimarrà vuota. Come si sa, Fincantieri non vuole muovere foglia sulla struttura fin tanto che non ci sarà nero su bianco la firma del governo per il finanziamento dei lavori, sui riempimenti a mare. Una firma - quella del capo di gabinetto Vincenzo Fortunato - che si fa attendere da gennaio 2011.

A. GUA.

luglio tra gennaio e giugno. Nel corso dei prossimi mesi Fincantieri curerà la progettazione di dettaglio della nuova unità, la cui consegna è prevista per la fine del 2014 in Canada.

Il traghetto sarà utilizzato per servizi multipli sulla rotta Matane-Bain - Gouais-Golden, tre località collocate all'orlo dell'ampio estuario del San Lorenzo su cui lavorano 150 persone e con 1.600 viaggi all'anno e un passeggero su 200 mila passeggeri e 17 mila veicoli.

Per quanto riguarda invece il bilancio, il semestre Fincantieri si è concluso con utile prima degli oneri di 26 milioni di euro (gestione ordinaria +62,5%) in margine operativo netto di 68 milioni di euro (+15,2%), ricavi di 1,5 miliardi di euro (+4,8%) e utile netto ordinario di 11 miliardi di euro (+10,7%).

Il bilancio dell'azienda pubblica mette in evidenza una posizione finanziaria netta di 909 milioni di euro. In pratica, l'azienda non avrebbe debiti con le banche. Gli investimenti ammontano a 33 milioni di euro, in progetti già in corso su efficienza produttiva, sicurezza, ambiente, implementazione dei cantieri presso le controllate americane, Cantieri, quelli negli Stati Uniti, da cui arriva il grosso del valore delle commesse militari incassate nei primi sei mesi dell'anno: 488 milioni di euro (+49,8%) derivato dalla costruzione delle unità Littoral Combat Ship per la Us Navy, e di 40 piccoli pattugliatori Response Boats Medium per la Guardia costiera americana, il processo di riorganizzazione in corso, avviato grazie all'accordo con i sindacati e il governo, si sta dimostrando valido - dice Giuseppe Bono, amministratore delegato di Fincantieri - gli ultimi ordini da Viking e Stq testimoniano la lungimiranza delle politiche aziendali, volte alla ricerca di nuovi clienti e di nuovi mercati con prodotti estremamente innovativi.

IL BILANCIO
In sei mesi l'azienda ha incassato utili per 26 milioni