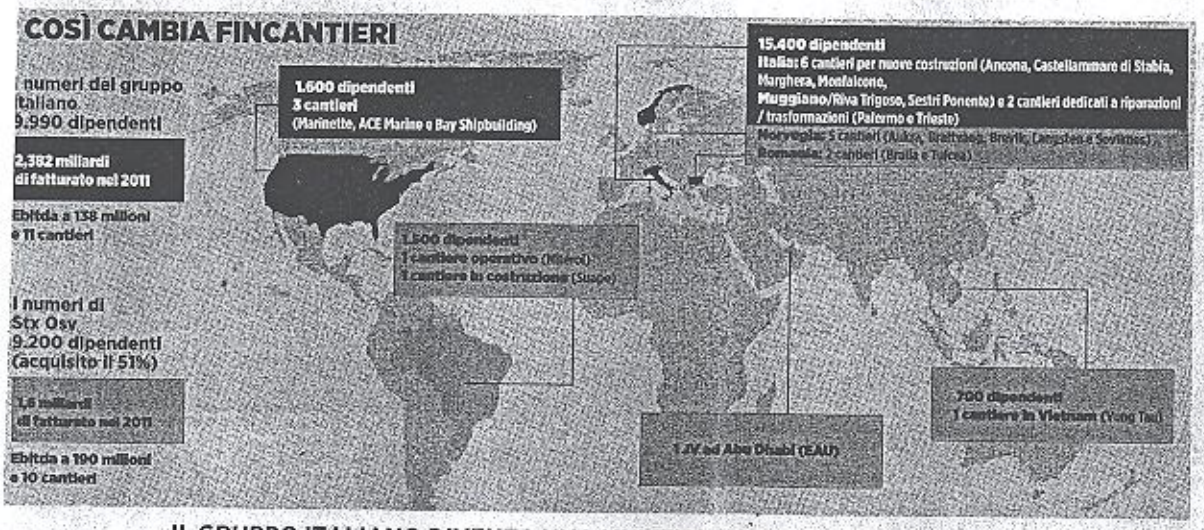


LAVORO PER RIVA E MUGGIANO

Due miliardi per finanziare le Fremm

OLTRE due miliardi di euro destinati alla costruzione delle fregate militari tengono a galla gli stabilimenti Fincantieri di Riva Trigoso e del Muggiano. I finanziamenti sono stati confermati ieri nella Manovra approvata dalla Camera dei deputati, spalmati nel triennio 2013/2015. Le risorse sono suddivise in 695 milioni di euro per il 2013, 636 milioni di euro per il 2014 e 643 milioni di euro per il 2015; si aggiungono anche 60 milioni di euro, per ciascun anno, stanziati nelle precedenti finanziarie e ora confermati. Con questi fondi, la Marina militare potrà rinnovare la flotta e Fincantieri costruire le fregate – almeno la settima e l'ottava unità – previste nel programma italo francese. I sindacati pronti a collaborare perché i contratti e gli accordi siano sottoscritti nei primi mesi del nuovo anno.
S. O.

IL GRUPPO ITALIANO DIVENTA UNA MULTINAZIONALE PRESENTE IN QUATTRO CONTINENTI

Fincantieri raddoppia con le piattaforme

Diversificazione nell'offshore: acquistato per 455 milioni il 50,75% di Stx Osv

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Fincantieri ha siglato un accordo per acquisire Stx Osv, il più grande cantiere mondiale nel settore delle piattaforme offshore e dei mezzi a supporto dell'industria estrattiva in mare. L'operazione, anticipata dal *Secolo XIX* ad aprile, si articolerà in due fasi, con l'acquisto da parte della controllata Fincantieri Oil & Gas di un primo 50,75% dai coreani di Stx Europe a un prezzo di circa 455 milioni di euro entro aprile 2013. Dopo, scatterà l'opa sull'altra metà dell'azienda, per un valore totale di circa 900 milioni di euro. Il piano è finanziato prevalentemente da risorse interne a Fincantieri e tramite un pool di banche composto da Imi, Bnp Paribas, Carige, Unicredit e la partecipazione di Cassa Depositi e Prestiti (cioè l'azionista di Fincantieri) nel ruolo di finanziatore garantito dalla Sace. L'acquisizione comporta il raddoppio delle dimensioni di Fincantieri, come si vede nell'infografica qui sopra. L'acquisizione di Stx Osv sancisce cinque il ritorno in forza di Fincantieri nel mondo dell'offshore dopo circa 20 anni. Le ragioni di base che giustificano questa mossa da parte del gruppo di Stato sono piuttosto semplici: se oggi un grande cantiere non diversifica, non sopravvive.

L'intera cantieristica navale mondiale è in crisi: dal 2009 a oggi, dai bacini di tutto il mondo sono uscite truppe navi rispetto alle reali esigenze dei traffici. Nel settore mercantile, si contano a dozine i cantieri navali che in Cina e Corea del Sud hanno chiuso i battenti, mentre i colossi del settore (Samsung, Hyundai, Daewoo) stanno convertendo la loro produzione in altro, come parte le coliche e centrali termoelettriche.

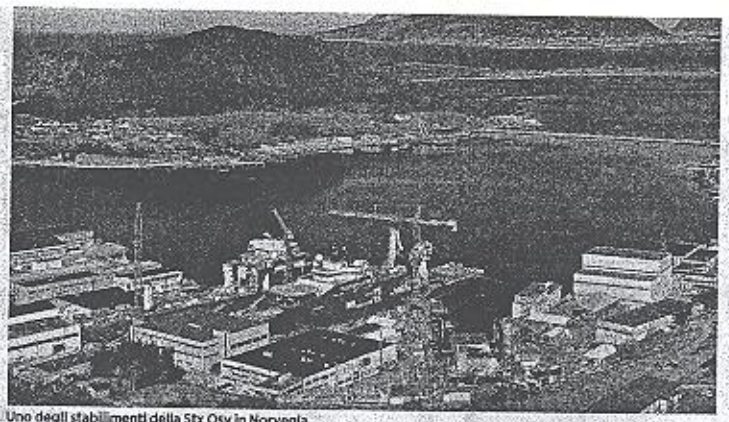
La crisi economica non ha risparmiato le nicchie di élite nelle quali opera Fincantieri, cioè navi da crociera e militari. Nonostante qualche arretramento asiatico (Mitsubishi in Giappone, la scalata di Stx ad Aker Yards), il settore delle crociere continua essere il fortino dei cantieri europei, con Fincantieri leader. Ma dal 2008 in avanti, la torta spartita tra Stx Europe, i tedeschi di Meyer Werft e Fincantieri si è sempre più ridotta, passando da 12/13 commesse l'anno del periodo pre-crisi alle attuali 6/8.

Anche nel ramo militare, le opportunità di crescita sono ristrette. Dopo la commessa Fremm, per la quale ieri c'è stato il via libera al finanziamento delle ultime quattro navi, difficilmente la Marina italiana sigleràaltri ordini. Rimane il mercato estero: vendere navi cioè da guerra a Paesi che non hanno la tecnologia per costruirle. Ma questi stessi Stati (Brasile, India, in Africa del Nord e Medio Oriente) non si accontentano più di comprare navi. Vogliono la tecnologia. La prima nave si realizza in Italia, il resto nel Paese-cliente. Stesso discorso per di altri Paesi tecnologicamente avanzati. Basti ricordare il caso delle super-fregate Mistral, orgoglio della Marina francese, vendute alla Russia con due unità in costruzione a San Pietroburgo.

Né un settore né l'altro, dicevo da Fincantieri, può garantire la marginalità necessaria per andare avanti. Di qui l'opzione offshore, un mercato che potenzialmente vale 232 miliardi di dollari, secondo un recente studio della società di ricerca inglese Douglas-Westwood.

L'acquisizione di Stx Osv (che sta per Offshore and Supply Vessel) tocca da vicino la Fincantieri di Genova. Un po' perché Sestri Ponente fra lungo il cantiere del gruppo operativo nel settore offshore, un po' perché proprio a questa mansione dovrebbe tornare secondo gli ultimi orientamenti dell'azienda espressi in sede di confronto sindacale. Ma con nove cantieri specializzati in giro per il mondo, di cui alcuni in Romania, Vietnam e altri Paesi low cost, ci sarà ancora davvero bisogno di Sestri? «Stx Osv vuol dire Norvegia, quindi non solo manodopera a basso costo – ragiona Bruno Manganaro, della Fiom Cgil di Genova –. Certo l'azienda deve dirci che cosa vuole fare adesso. Il ritorno al settore offshore è una buona notizia, ci auguriamo che Fincantieri abbia spalle finanziariamente solide per reggere l'operazione e che la Cassa Depositi e Prestiti, quando dovrà vendere, venda bene. Penso sarebbe necessaria una collaborazione con Saipem, finora inesistente, e su questo sarà importante l'azione del governo. Entro febbraio-marzo sarebbe poi auspicabile che per Sestri cominciassero ad arrivare nuove commesse». Non vede il rischio di un trasferimento delle attività all'estero Antonio Apa, segretario generale Uilm Genova: «Questo accordo fa di Fincantieri il quinto gruppo mondiale del settore, e può solo rafforzare gli impegni presi nell'accordo sindacale del 31 dicembre 2011. Il know-how non è trasferibile altrove, il cuore tecnologico di crociere e traghetti non può che rimanere in Italia».

quarati@secolo.it


Uno degli stabilimenti della Stx Osv in Norvegia

232 miliardi di dollari il valore complessivo del mercato dell'offshore secondo gli studi più recenti

10-20 miliardi di dollari ricavi annuali dei grandi cantieri asiatici: Fincantieri si aggira sui 2,5 miliardi

NEL 2007 I CONCORRENTI GLI "SOFFIARONO" AKER. ORA DEVONO CEDERE IL PASSO CAUSA CRISI

DOPO 5 ANNI LA RIVINCITA DI BONO SUI COREANI E LA QUOTAZIONE IN BORSA È PIÙ VICINA

IL CASO

SAMUELE CAFASSO

I PROTAGONISTI sono gli stessi - Stx da una parte, Fincantieri dall'altra - ma cinque anni dopo la storia è tutta diversa. E, probabilmente, porterà alla quotazione in Borsa di Fincantieri.

Era l'ottobre 2007 quando uno dei maggiori gruppi coreani della navalmeccanica, Stx, piombò sulla scena europea con in tasca ottocento milioni di dollari. Con quei soldi si comprò il 39,2% di Aker Yards ed entrò nell'allora molto ricco mercato delle crociere. Erano diventati i primi azionisti di un gruppo che aveva in pancia, tra le altre cose, i cantieri francesi dove si costruiscono le navi Msc di Gianluigi Aponte. Per gli analisti era l'inizio della fine dell'Europa della cantieristica navale che sarebbe ceduto il passo ai coreani anche nella fascia ad alto valore aggiunto del settore cruise. Ma previsioni di questo genere, anche quando frutto del lavoro degli analisti più competenti, sono scritte sull'acqua. Cinque anni dopo non solo le navi da crociera rimangono un business saldamente europeo, ma quella Stx che allora beffò gli italiani nella corsa ad acquistare un pezzo di Aker (poi diventata Stx Europe) ora deve cedere il passo agli italiani, vendendogli a prezzi scontati i cantieri dell'offshore acquistati nel 2007 nel pacchetto Aker. E successo, banalmente, che i coreani hanno fatto il passo più lungo della gamba. Sono sbarcati in Cina nel 2008, quando la domanda delle navi da carico iniziava a crollare. Poi - complice la crisi delle crociere - non sono riusciti a rilanciare gli stabilimenti francesi che, in parte, sono tornati allo Stato. Ora hanno in pancia 1,4 miliardi di dollari di bond e debiti che vanno rimborsati nell'anno che sta iniziando. In questa situazione hanno dovuto dire sì alla proposta di Fincantieri di incassare subito 455 milioni anche se, in Borsa, il 50,75% di Stx Osv vale il 12,9% di più.

Ma la storia sta andando all'opposto anche per la Fincantieri guidata da Giuseppe Bono. Tra la fine del 2007 e il 2008 il manager masticò amaro: il suo obiettivo era portare il gruppo in Borsa e avviare una campagna acquisti all'estero. Il piano fallì di fronte alle resistenze di Rifondazione Comunista alla quotazione, una posizione che non poteva non influire sull'azionista ministero del Tesoro. «Quelli di Stx avevano i soldi, e li hanno investiti in Aker. Nessuno vietava a noi di fare la stessa cosa. Invece abbiamo perso altro tempo» dichiarò polemicamente a marzo, quando le azioni di Aker erano passate di mano e i tentativi dei governi europei per creare un unico polo europeo della cantieristica rimanevano solo buoni propositi.

Giuseppe Bono

Questa volta Bono si è mosso diversamente: l'operazione di ieri, sebbene comunque ci sia stato l'importante sostegno della Cassa depositi e prestiti e delle banche, l'ha fatta potendo contare su un patrimonio finanziario netto al 30 giugno di 909 milioni a dispetto del momento di grave difficoltà del gruppo, con centinaia di lavoratori in cassa integrazione.

Ma soprattutto, ora che è cambiata la proprietà, sarà più facile per il manager ottenere la quotazione. Dopo che Fintecna è passata sotto l'ombrello di Cdp, infatti, alla "Cassa" non hanno mai fatto mistero di volere, almeno in prospettiva, vendere, lasciando magari una quota di minoranza in capo al Fondo strategico. E ora che Fincantieri è multinazionale a tutto tondo, con in pancia il 50,75% di un gruppo già a sua volta internazionale e quotato a Singapore, la Borsa è la strada forse più logica. Magari attraverso una integrazione tra le due realtà anche se, al momento, è difficile che Fincantieri salga sopra al 50,75% di Stx Osv: non un'offerta a sconto, è improbabile che gli altri azionisti accettino i termini dell'Opa obbligatoria.