

IL GRUPPO AMERICANO CONFERMA L'OPERAZIONE DA 3 MILIARDI DI EURO

# Fincantieri, l'eccesso di ordini fa emergere la carenza di spazi

Da Carnival maxi-contratto per cinque navi Bono: «Servono investimenti su Trieste»

## IL CASO

SIMONE GALLOTTI

**GENOVA.** Rispetto ad un anno fa, si è aggiunta una nave; per il resto è la conferma dell'accordo che da un anno Fincantieri ha in tasca con Carnival, parti di un maxi ordine della compagnia americana di cui ha goduto prima la Germania con la commessa ai cantieri di Meyer Werft.

In Italia invece il totale delle navi è cresciuto da quattro a cinque: due sono per il brand Costa, due per Princess e una per P&O Australia. Carnival investe così 3 miliardi di euro e conta di schierare sui mercati emergenti le unità non appena saranno consegnate: per Fincantieri potranno essere disponibili tra il 2019/2020, quando i cantieri di Monfalcone e Marghera termineranno la costruzione. Si tratta di navi di grandi dimensioni che potrebbero stressare ulterior-

mente le infrastrutture del gruppo italiano anche a causa della concentrazione degli ordini nei due cantieri dell'Adriatico: lo stesso ad di Fincantieri Giuseppe Bono ieri ha di nuovo posto l'accento sullo sviluppo del bacino di carenaggio a Trieste. Un piccolo allungamento della struttura potrebbe portare più efficienza e il governo, per bocca del ministro Delrio ha confermato la vicinanza dell'esecutivo all'azienda sui progetti di sviluppo. Fincantieri cerca spazi, anche perché il pieno di ordini può ingolfare le strutture e non è un caso che Bono sia dovuto intervenire garantendo che la crisi da super lavoro patita nei mesi scorsi, è stata superata. I timori principali erano sulla consegna di Vista, la nuova ammiraglia di Carnival, che però secondo quanto dichiarato ieri dal vertice del gruppo italiano, dovrebbe svolgersi regolarmente.

La lunga lista di ordini è servita a Bono per bilanciare in positivo i risultati del 2015. Il

gruppo ha chiuso l'anno con un rosso di 175 milioni di euro dall'utile di 67 milioni dell'anno precedente. Vard, la controllata norvegese, tirata a fondo dalla crisi dell'offshore e che ora Fincantieri prova a far rientrare nel settore cruise, pesa per 37 milioni di euro in quel numero rosso che segna le perdite del gruppo. Non solo: l'offshore non conoscerà ripresa almeno sino al 2018, come si attende la stessa Fincantieri. Il futuro per l'azienda guidata da Bono è tutto centrato su crociere e militare che garantiranno un aumento dei ricavi del 10%. Meglio guardare avanti, perché il titolo del gruppo nell'ultimo anno, ha perso il 57% del proprio valore. I mercati emergenti rappresentano per Fincantieri un'opportunità, anche se per il momento l'unica fase che procede spedita e con una prospettiva di breve termine, è quella del refit delle navi nei cantieri di China State Shipbuilding Corporation. Per la costruzione vera e propria di



Da sinistra: Micky Arison, Graziano Delrio, Giuseppe Bono e Arnold Donald a bordo della Koningsdam

# -57,72%

il titolo  
di Fincantieri a Piazza  
Affari negli ultimi  
dodici mesi

# 175

milioni di "rosso"  
la chiusura  
del bilancio 2015  
per il gruppo di Bono

unità per il mercato cinese, serviranno almeno altri 20 anni come ha spiegato lo stesso Bono. Il 19 maggio ci sarà l'assemblea degli azionisti con il rinnovo delle cariche: il cda è in scadenza e lo stesso Bono è a caccia della riconferma, puntando così a rimanere alla guida del gruppo. L'ipotesi in un primo tempo sembrava non essere gradita a Palazzo Chigi, ma adesso dovrebbe «filare tutto liscio», come rife-

risce una fonte romana di governo. La partita sembra quindi chiusa e il manager di stato potrà continuare così una carriera all'interno dell'industria pubblica che le biografie dicono iniziata a metà anni '60 e proseguita raggiungendo i vertici di Finmeccanica prima e Fincantieri poi, dove occupa la poltrona più prestigiosa, da ben 14 anni.

www.themeditegraph.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI