

di MASSIMO GRECO Fincantieri è fatta così: martedì 10 novembre approva una trimestrale in perdita, il giorno seguente arrivano due commesse crocieristiche da Viking Ocean e l'ordine di un settimo pattugliatore dalla Marina militare. Nel giro di 48 ore la sintesi della particolare stagione che il gruppo navalmecanico sta attraversando. Ovvero un positivo riscontro acquisitivo che poi fa molto fatica a trasformarsi in un risultato gestionale altrettanto favorevole. Fincantieri è una presenza molto importante nel panorama economico della Venezia Giulia, dove a Trieste posiziona il quartier generale della "corporate" e il centro progettuale di palazzo Marineria, mentre Monfalcone ospita il più grande cantiere europeo, specializzato nelle navi da crociera. In tutto, tra le province di Trieste e Gorizia, parliamo di circa 3 mila dipendenti, senza contare un vastissimo (e spesso discusso) indotto. E in Veneto, nella vicina Marghera, opera un altro sito-chiave nella produzione delle "passeggeri". Fincantieri è uno dei costruttori navali leader a livello mondiale ed è capoclassifica per quanto riguarda la crocieristica. In questa fase deve affrontare tre problemi: finanziare la realizzazione dell'imponente portafoglio ordini "cruise"; affrontare l'emergenza del comparto offshore dove la controllata norvegese Vard soffre il crollo delle quotazioni petrolifere e le costose incertezze dell'economia brasiliana; recuperare terreno in Piazza Affari dove il titolo ha perso quasi il 40% rispetto al debutto del luglio 2014 avvenuto a 78 centesimi. Poi deve ritrovare un po' di tranquillità al vertice, dove il 9 novembre, proprio alla vigilia dell'esame dei nove mesi gennaio-settembre, il direttore generale Andrea Mangoni, ritenuto probabile successore di Giuseppe Bono alla guida operativa, ha bruscamente rassegnato le dimissioni. Gestione del bilancio e aumento di capitale potrebbero essere state le ragioni sulle quali si è consumata la rottura tra Bono e Mangoni. Ma di aumento di capitale con Bono e i suoi collaboratori non se ne parla. L'ipotesi di una ricapitalizzazione da 500 milioni sembra al momento restare tale. Tra febbraio e marzo, quando sarà approntato il bilancio 2015, l'azienda presenterà un piano industriale, cui fa riferimento Bono nelle dichiarazioni pubblicate a parte. Le cifre della terza trimestrale, comparate con l'analoga fase del 2014, documentano la contraddittoria situazione del gruppo, dall'autunno 2012 sotto il controllo di Cassa depositi e prestiti per il 72%, mentre il flottante galleggia attorno al restante 28%. Il portafoglio ordini si attesta alla ragguardevole quota di 17,6 miliardi di euro, il carico di lavoro supera gli 11,5 miliardi, il fatturato dei nove mesi ha già oltrepassato la soglia dei 3 miliardi, gli ordini acquisiti non sono lontani dai 5 miliardi. Fin qui tutto bene. Poi comincia la lista delle difficoltà finanziarie e gestionali. Il margine operativo lordo è sceso allo 0,2%, il risultato operativo è negativo del 2,4%, il periodo chiude con una perdita di 96 milioni. I debiti salgono a 506 milioni. In genere si tratta di esposizioni che anticipano i costi realizzativi delle navi da crociera. La criticità del segmento offshore si rileva dal calo del 14,5% dei ricavi tra gennaio e settembre. Per fortuna la diversificazione produttiva di Fincantieri, oltre a crociere e oil&gas, ha nel militare un tradizionale alleato nel far quadrare i conti. E' comunque utile, per dare un'idea dell'ingente impegno industriale cui è chiamato il gruppo, una rassegna del portafoglio-ordini. Parlando di crociere, nel "carnet" segnalato da Fincantieri ci sono due Seabourn, due Carnival, due Msc, una Princess Cruises, due Hollan America Line, tre Viking Ocean, una Regent Seven Seas, una Silversea. Ci sarà da fare anche per i cantieri del Levante ligure, tradizionalmente vocati al militare: la Marina, nel quadro di un programma di rinnovamento della flotta reso necessario dai continui interventi nell'area mediterranea, chiede 7 pattugliatori polivalenti di altura, 1 unità di supporto logistico, 1 unità anfibia, 6 fregate Fremm, due sommergibili. ©RIPRODUZIONE RISERVATA