

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Il 2021 di Fincantieri inizia peggio del 2020

Nicola Capuzzo · Monday, January 25th, 2021

Dopo un 2020 particolarmente complesso, il 2021 di Fincantieri si è aperto con criticità se possibile ancora maggiori. Dopo lo stop al mercato delle crociere e il quasi fallimento (rimangono poche speranze) dell'acquisizione di Chantiers de l'Atlantique, è notizia degli ultimi giorni la mancata consegna alla Marina militare statunitense di una nave da combattimento classe Freedom costruita dalla controllata Marinette Marine in Nord America. La ragione è di carattere tecnico ed è legata a dei sistemi installati sulla nave e prodotti da un'azienda tedesca (Renk) che non rispetterebbero le caratteristiche previste da contratto.

Ora sorgono dubbi sulle tempistiche per la consegna di queste e delle successive unità e il problema non è di poco conto perché la classe di unità Freedom contribuisce da sola al 7% dei ricavi di Fincantieri, pari a 300-400 milioni annui. Per questo motivo molti analisti finanziari hanno espresso preoccupazioni.

Secondo Mediobanca Securities questa vicenda, in attesa di capire le tempistiche necessarie per porre rimedio, potrebbe rappresentare un rischio per i margini del gruppo nel 2021 e per la generazione del flusso di cassa. Banca Akros ha ricordato che Fincantieri aveva già costruito altre 11 navi classe Freedom per la Marina americana e ne ha altri 6 in costruzione. Inoltre il gruppo italiano guidato da Giuseppe Bono ha vinto quattro gare per la Marina saudita, e anche quella greca potrebbe essere interessata ad affidarsi all'azienda triestina.

Oltre a questa criticità da risolvere oltreoceano, Fincantieri in Europa sembra avere poche speranze di mettere a segno il progetto di consolidamento della navalmeccanica navale nel settore delle crociere che il suo timoniere aveva ribattezzato "Airbus dei mari". Da Bruxelles continuano a ripetere che «le parti non hanno ancora fornito le informazioni mancanti essenziali per analizzare gli effetti dell'operazione sul mercato», mentre Fincantieri sostiene di aver consegnato nelle mani della Commissione europea tutto ciò che serviva per avere dall'Antitrust comunitario un via libera o meno. A questo punto anche l'ulteriore scadenza di un mese concessa a fine 2020 sta per arrivare e in pochissimi scommettono su un epilogo positivo dell'operazione per i cantieri italiani.

La notizia dovrebbe far piacere alle compagnie crocieristiche che temevano una concentrazione nell'offerta di capacità di costruzione navale dei cantieri europei, con conseguenti perdite di potere contrattuale da parte degli armatori e rialzo dei prezzi per la costruzione delle nuove navi, ma ciò che è successo sul mercato con lo scoppio della pandemia ha completamente stravolto le dinamiche

e le priorità. Se fino a dodici mesi fa la priorità delle compagnie crocieristiche era quella di ordinare più navi possibili per occupare gli slot nei cantieri navali e ottenere ancora prezzi competitivi (il portafoglio ordini era arrivato a più di 120 navi previste fino al 2028), oggi la preoccupazione principale è quella di riuscire a prendere in consegna le navi che i cantieri stanno completando.

Ogni nuova costruzione non ritirata, o la cui consegna venga posticipata da parte dell'armatore, pesa enormemente sulle casse di Fincantieri così come su quelle degli altri grandi gruppi navalmeccanici europei (gli altri due big sono Meyer Werft e Chantier de l'Atlantique) perché il 90-95% del prezzo di una nave si paga alla consegna. E per ogni scafo completato si parla mediamente di quasi 1 miliardo di euro per le navi di ultima generazione.

Carnival Corporation, il principale cliente del gruppo triestino e primo armatore al mondo, pochi giorni fa ha annunciato ulteriori dismissioni di naviglio in flotta e rinvii nelle consegne nei prossimi mesi. Nel report con cui ha comunicato i risultati del quarto trimestre 2020, il gruppo statunitense ha svelato di volersi disfare complessivamente di 19 navi (contro le 18 di cui parlava lo scorso settembre) e fatto sapere che durante l'anno fiscale in corso (che termina il 30 novembre) prenderà in consegna una sola unità (rispetto alle cinque programmate in era pre-Covid e alle tre che contava comunque di ricevere ancora lo scorso settembre).

**Nicola Capuzzo**

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Monday, January 25th, 2021 at 5:05 pm and is filed under [Cantieri](#), [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.