

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il 2022 per Fincantieri è tornato in rosso ma l'a.d. Folgiero professa ottimismo per il futuro

Nicola Capuzzo · Wednesday, March 8th, 2023

“Se l'Italia decidesse di andare avanti” sulla costruzione del ponte sullo Stretto “e Fincantieri venisse coinvolta non sarebbe il driver dell'operazione”. Con Fincantieri Infrastructure “saremmo di supporto”, ma Fincantieri “non è famosa per la costruzione di ponti”, piuttosto “per la realizzazione delle navi più complesse, grandi e tecnologiche”. “Non siamo secondi a nessuno nella costruzione di navi di superficie ad alta tecnologia, come fregate e corvette”.

A dirlo, di fronte agli analisi finanziari con cui ha commentato risultati e prospettive del gruppo, è stato l'amministratore delegato Pierroberto Folgiero, tornando a sottolineare un punto di netta discontinuità con il suo predecessore Giuseppe Bono. Il focus di Fincantieri per il futuro non sarà la costruzione di infrastrutture ma di navi.

Se il quadro macroeconomico non subirà un “ulteriore deterioramento” ha afferma ancora Folgiero, “nel 2023 prevediamo di mantenere la produzione a pieno ritmo, i ricavi in linea con il 2022 e i margini in miglioramento fino al 5%”. “Nel medio-lungo termine, confermiamo il nostro piano di consegna” navi “fino al 2029” ha aggiunto il numero uno del gruppo.

I ricavi del 2022 sono stati pari a 7,44 miliardi di euro, in incremento del 11,7% rispetto al 2021, e questi risultati rispecchiano il positivo contributo di tutti i settori in cui opera il gruppo. In particolare il segmento Shipbuilding è cresciuto del 4,5% con volumi di produzione nei cantieri italiani del gruppo in linea con il 2021 (16,4 milioni di ore lavorate). Dall'utile del 2021 nel 2022 l'azienda è tornata in rosso: “Il Risultato d'esercizio nel 2022 è negativo per euro 324 milioni (era stato positivo per euro 22 milioni nel 2021)”.

A questo proposito Folgiero ha dichiarato: “Il 2022 è stato un anno di transizione in cui la nostra performance è stata condizionata da una serie di partite non ricorrenti anche collegate alle code degli effetti del Covid-19 sulla supply chain e agli effetti inflattivi generati dal conflitto ucraino. Questi fenomeni hanno portato il nuovo management ad effettuare una revisione strategica delle principali commesse. Con un settore crocieristico in ripresa verso valori pre-Covid e un aumento degli investimenti previsto sia nel comparto della Difesa che in quello delle energie rinnovabili, il nostro Gruppo è molto ben posizionato per cogliere tutte le opportunità che il prossimo futuro riserva. Tale dinamica è dimostrata anche dal livello delle acquisizioni commerciali che nel 2022 hanno raggiunto un livello molto superiore al precedente esercizio”.

Fincantieri nella sua nota sui risultati del 2022 aggiunge che il settore Offshore e Navi speciali ha visto ricavi in aumento del 64,7% e questo “testimonia l’efficace strategia di riposizionamento del gruppo nella costruzione di navi speciali per il settore eolico offshore”. Al lordo dei consolidamenti, Shipbuilding contribuisce per il 71% (75% nel 2021), Offshore e Navi speciali per il 9% (6% nel 2021) e Sistemi, Componenti e Servizi per il 20% (19% nel 2021) sul totale ricavi e proventi di gruppo.

La nota precisa che “i Proventi e oneri estranei alla gestione ordinaria o non ricorrenti sono negativi per euro 238 milioni (negativi per euro 90 milioni nel 2021). La voce include svalutazioni di avviamenti rilevati sulle CGU Gruppo FMG (Fincantieri Marinette Group, ndr) e Vard Cruise a seguito dell’aggiornamento degli impairment test effettuati in presenza di indicatori di impairment, rappresentati principalmente dall’incremento dei tassi di interesse registrati nel periodo, e altre attività immateriali per complessivi euro 164 milioni, costi relativi ai contenziosi per danni da amianto per euro 52 milioni, oneri relativi a probabili rischi legati al mancato adempimento di obbligazioni per accordi di offset per euro 20 milioni e altri oneri legati ad attività non ricorrenti per euro 2 milioni”.

Il carico di lavoro complessivo del Gruppo ha raggiunto al 31 dicembre 2022 il livello di euro 34,3 miliardi, di cui euro 23,8 miliardi di backlog (euro 25,8 miliardi al 31 dicembre 2021) ed euro 10,5 miliardi di soft backlog (euro 9,7 miliardi al 31 dicembre 2021) con uno sviluppo delle commesse in portafoglio previsto fino al 2029. Il backlog e il carico di lavoro complessivo garantiscono rispettivamente circa 3,2 e circa 4,6 anni di lavoro se rapportati ai ricavi sviluppati nel 2022, escluse le attività passanti.

Al 31 dicembre scorso 19 erano state le navi consegnate, 17 quelle acquisite come nuove commesse e 88 le new buildings in portafoglio ordini.

“Al netto di un ulteriore possibile deterioramento dello scenario macroeconomico e di ulteriori ripercussioni operative e finanziarie, in particolare per il settore cruise, attribuibili al conflitto russo-ucraino e al perdurare degli squilibri indotti dalla pandemia”, Fincantieri si attende “per il 2023, di mantenere il pieno regime produttivo che consentirà un livello di ricavi sostanzialmente in linea con il 2022, con un miglioramento della marginalità a valori che si attestano intorno il 5%.”

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

La composizione del backlog per settore è evidenziata nella tabella che segue.

Dettaglio Carico di lavoro complessivo (milioni di euro)	31.12.2022		31.12.2021	
	Importi	%	Importi	%
FINCANTIERI S.p.A.	17.658	74	19.942	77
Resto del Gruppo	6.168	26	5.877	23
Totale	23.826	100	25.819	100
Shipbuilding	19.678	83	22.132	86
Offshore e Navi speciali	1.160	5	972	4
Sistemi, Componenti e Servizi	3.826	16	3.627	14
Consolidamenti	(838)	(4)	(912)	(4)
Totale	23.826	100	25.819	100
Soft backlog (*)	10.500	100	9.700	100
Carico di lavoro complessivo	34.326	100	35.519	100

(*) Il Soft backlog rappresenta il valore delle opzioni contrattuali, delle lettere d'intenti in essere, nonché delle commesse in corso di negoziazione avanzata non ancora riflesse nel carico di lavoro

Consegne

Nella tabella che segue sono riportate le consegne effettuate nel 2022 e quelle previste nei prossimi anni per le unità in portafoglio per le principali aree di business, suddivise per anno.

(numero)	2022	2023	2024(*)	2025	2026	2027	Oltre il 2027	Totale (**)
Navi da crociera e expedition cruise vessel	7	6	5	5	5	3	2	26
Militare	7	8	5	8	4	4	2	31
Offshore e Navi speciali	5	16	7	8				31
Totale	19	30	17	21	9	7	4	88

(*) Al 31 dicembre 2022 è stata esclusa dal portafoglio ordini una unità per il mancato verificarsi delle condizioni contrattuali necessarie

(**) Numero delle unità in portafoglio per le principali aree di business al 31 dicembre 2022

This entry was posted on Wednesday, March 8th, 2023 at 1:00 pm and is filed under [Cantieri](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.