



NAUTICA LA FAMIGLIA INTERVIENE DIRETTAMENTE PER AFFITTARE L'AZIENDA DI PESARO SOTTO PROCEDURA

Romiti soli sugli yacht Franchini

Scende in campo la famiglia Romiti, ma questa volta in proprio, per salvaguardare quanto possibile del patrimonio di Franchini international, produttore pesarese di yacht a vela e imbarcazioni a motore fino a 24 metri, travolto dalla gelata del mercato nautico. Massimo Cicchiello, il commercialista nominato a luglio liquidatore del cantiere, ha firmato il contratto di affitto dell'azienda nelle more della domanda di concordato preventivo con cessione dei beni. Una strada inevitabile dopo l'esito negativo dei colloqui con le banche (Franchini ha 16 milioni di debiti con gli istituti, 3 con fornitori, 4,9 con i clienti per acconti e caparre) e dopo la rinuncia a versare altro capitale da parte dei soci Massimo Franchini (25%) e Pentar partner (72%), la boutique di merchant banking di Maurizio Romiti.

A firma del padre Cesare è stata costituita la Italiana mare controllata indirettamente da Bigli 1, la cassaforte di famiglia, che ha poi preso in affitto marchi, cantiere e at-



Maurizio Romiti.
A sinistra,
una barca Franchini

trezzature della Franchini per tre anni al canone di 180 mila euro più Iva l'anno al fine di garantire la continuità aziendale. Non solo. I Romiti hanno anche formalizzato al liquidatore una proposta irrevocabile d'acquisto degli attivi (esclusa ogni passività) al prezzo di 6,5 milioni da pagarsi in rate e purché il concordato venga omologato entro dicembre 2011. Se i futuri commissari giudiziali accetteranno la proposta, è la somma che servirà per soddisfare i creditori

che in tutto vantano 25 milioni.

Nella Italiana mare la famiglia dell'ex presidente Fiat ha associato con il 15% Aurelio Lonoce, numero uno del Consorzio Porto di Pesaro nonché ex dg Raffaelli yacht, imbarcazioni da diporto, anch'essa finita l'anno scorso in concordato preventivo. Proprio Lonoce, attraverso la sua Storm, ha affittato dalla procedura il cantiere. E per questo le due partite appaiono destinate a incrociarsi.

D.P. e C.T.

CASO FINCANTIERI

TUTTI I PUNTI DEBOLI DEL TRANSATLANTICO DI BONO: BORSA, COMMESSE E...

Ci si è messo anche il maltempo ad aggravare i problemi di Fincantieri. Il mare agitato della Laguna di Venezia ha fatto scivolare sei motori del valore di circa 20 milioni dalla chiatte che li trasportava da Trieste a Marghera. E le stesse condizioni meteo avverse stanno ritardando l'operazione di recupero. Così che non si possono ancora quantificare i danni subiti dagli stessi motori, realizzati dalla Wartsila, e sono fermi i lavori della nave da crociera Costa Fascinosa, cui erano diretti. Con il rischio che il gruppo guidato da Giuseppe Bono sia costretto a sobbarcarsi anche onerose penali per ritardata consegna.

Insomma, piove sul bagnato per Fincantieri, 9 mila dipendenti (di cui 3.200 finiranno in cassa integrazione) e circa 2.500 posti a rischio, secondo il piano industriale 2010-2014 poi ritirato. Ma davvero la crisi di Fincantieri è un fulmine a ciel sereno? Sicuramente la congiuntura non aiuta: nel 2009 gli ordinativi della cantieristica navale mondiale sono calati del 60%. Ma non mancano colpe politiche, sindacali, manageriali. L'Italia non ha favorito alleanze tra i cantieri europei. Non ha mantenuto le promesse di avviare le autostrade del mare (che avrebbero permesso la costruzione di nuovi traghetti) o

forniture alternative, dalle carceri galleggianti alle piattaforme petrolifere. E nel settore militare, solo nell'ultimo anno, non sono stati finanziati né il programma di costruzione di pattugliatori marittimi né quello di due unità multiruolo da Fremm che subirà anche consistenti tagli. Il sindacato ha frenato la quotazione in Borsa e imposto rigidità al management, a sua volta non esente da colpe.

Quando è arrivato in Fincantieri da ad, nel 2002, Bono ha trovato un piano industriale, accantonato, che prevedeva interventi migliorativi sui cantieri (come l'abbandono di Riva Trigoso, appetibile dal punto di vista immobiliare, e il trasferimento all'Arsenale di La Spezia) e la riduzione graduale degli addetti. Bono ha preferito lavorare a due progetti finanziari entrambi non realizzati: la nascita di Fincivile (dalla fusione del gruppo e delle attività civili di Finmeccanica, con il presidente Pier Francesco Guarguaglini, che si è dichiarato anche recentemente sempre disponibile a esaminare l'intero dossier Fincantieri) e la quotazione. L'andamento del mercato ha spinto la società a focalizzarsi sulle navi da crociera e i grandi yacht. Negli ultimi tempi, però, anche questi settori stanno mostrando la corda.

Pietro Romano



Uno stabilimento Fincantieri.
Sopra, Giuseppe Bono