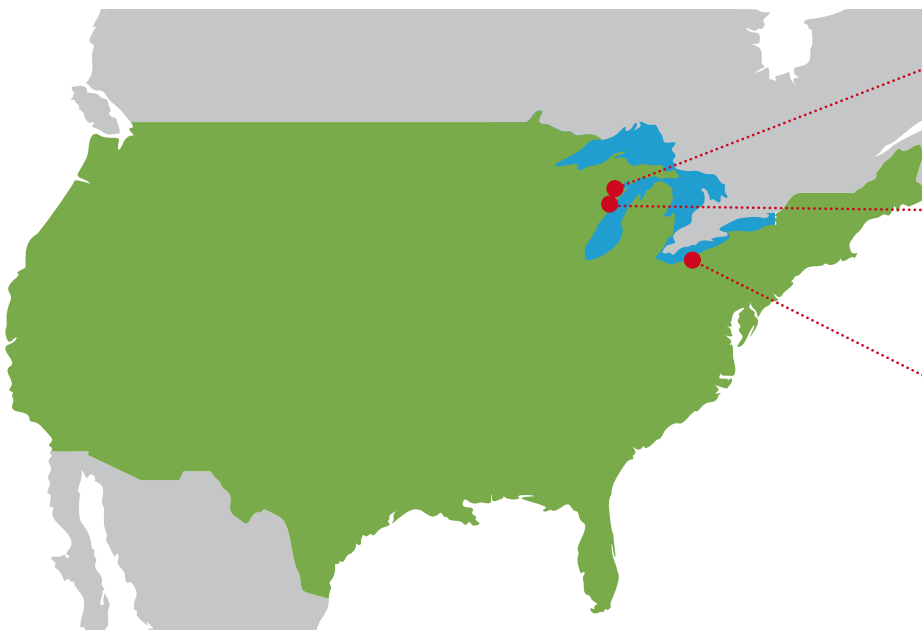


**SPECIALE
USA**

Sbarchiamo in America



MARINETTE MARINE

Ubicazione: Marinette (Wisconsin)
Settore di produzione: Militare
Area Totale: 243.000 mq
N. dipendenti: 978

BAY SHIPBUILDING

Ubicazione: Sturgeon Bay (Wisconsin)
Settore di produzione: Mercantile
(costruzione di piattaforme da trasporto)
Area Totale: 202.400 mq
N. dipendenti: 630

CLEVELAND SHIPREPAIR

Ubicazione: Cleveland (Ohio)
Settore di produzione: Riparazione
e trasformazione navale
N. dipendenti: 30

Fincantieri attraversa l'Atlantico e sbarca in America, nella regione dei Grandi Laghi, per acquistare Maniowoc Marine Group, società che comprende due importanti cantieri di costruzioni navali, Marinette Marine Corporation e Bay Shipbuilding Company, e un cantiere di riparazioni navali Cleveland Shiprepair. Questo il frutto di un'importante intesa raggiunta tra Fincantieri e il gruppo americano **The Maniowoc Company**.

Nell'operazione è coinvolto come partner strategico e azionista di minoranza anche **Lockheed Martin Corporation**, il principale operatore americano nel settore della Difesa.

Dopo numerose valutazioni, confronti e trattative, e in linea con la nostra strategia di crescita e internazionalizzazione nel business militare, Fincantieri entra così nel più grande mercato mondiale della difesa, quello americano. Non solo, grazie alla partnership stretta con Lockheed Martin, **Fincantieri, attraverso il cantiere di Marinette, partecipa a un importantissimo programma militare, quello delle Littoral Combat Ship (LCS)**, che prevede la costruzione di 55 navi da circa 3.000 tonnellate per la Marina statunitense.

Oltre ad essere tra i principali costruttori di navi militari di medie dimensioni, questi stabilimenti, posizionati nell'area dei Grandi Laghi, nel Nord degli Stati Uniti, sono anche attivi nella produzione e riparazione di navi da trasporto.

Maniowoc Marine Group beneficerà così delle competenze maturate da Fincantieri in ambito mercantile e militare, vista la sua tradizione bicentenaria, e, nel contempo, potrà aumentare il livello tecnologico e il know how dell'attuale processo produttivo. Inoltre, è previsto un piano di investimenti di oltre 100 milioni di dollari nei prossimi anni per l'ingegneria e l'aggiornamento delle infrastrutture, aumentando in tal modo efficienza e produttività. Oltre ad acquisire nuovi contratti sul mercato statunitense, Fincantieri avrà così modo di affermarsi anche nell'export, mercantile e militare, di Paesi nella sfera di influenza degli Stati Uniti. **Buone conseguenze sono previste anche per l'indotto italiano: la fornitura di componentistica, meccanica, servizi e ingegneria navale arriverà infatti in modo significativo anche dall'Italia**, compresi i diesel generatori, marchiati Isotta Fraschini Motori.



Alberto Maestrini
DIRETTORE NAVI MILITARI
FINCANTIERI

Stati Uniti: oltre il civile, il militare

ALBERTO MAESTRINI DIRETTORE NAVI MILITARI FINCANTIERI, CI RACCONTA L'INGRESSO DELL'AZIENDA NEL MERCATO AMERICANO.

Direttore, sappiamo bene che con gli Stati Uniti Fincantieri ha stretto da anni una forte partnership commerciale, il nostro principale cliente per il settore cruise infatti è americano: Carnival Corporation. Ora però, con l'acquisizione di questi tre nuovi cantieri, anche il settore militare si aprirà alla collaborazione americana: ora oltre a costruire le navi per i clienti statunitensi presso i nostri stabilimenti italiani, inizieremo a realizzare unità americane direttamente nei loro cantieri. Perché la scelta di attraversare l'Atlantico e produrre negli Stati Uniti?

I motivi sono molti e dipendono da un unico denominatore comune: il mercato americano è senza dubbio il numero uno al mondo per il settore della Difesa. Entrando in questo mercato, Fincantieri, che nel militare ha alle spalle già importanti collaborazioni internazionali, ha la possibilità di aprirsi ad una realtà ancora più ampia, caratterizzata da sfide globali e continue. Inoltre, stiamo parlando di un cliente, la US Navy, che è la prima Marina Militare del mondo e che, in quanto tale, rappresenta un'occasione unica per creare al nostro interno nuove competenze tecnologiche attraverso il confronto con i requisiti più avanzati che solo un cliente così sofisticato sa generare. In questo modo ci creiamo una referenza fondamentale che sicuramente avrà effetti benefici su tutte le nostre attività.

Insomma, andiamo negli Stati Uniti perché abbiamo molto da imparare? No, non solo. A differenza di altri settori, posso affermare con tranquillità che la cantieristica militare europea, nel settore delle navi convenzionali, non ha niente da invidiare a quella americana. Questo vale ancora di più per Fincantieri che ha nella sua capacità di unire costruzioni militari e mercantili il suo maggiore punto di forza. Quindi porteremo negli Stati Uniti efficienza, tecnologie produttive avanzate insieme con la capacità di traslare esperienze dal mercantile al militare e viceversa. Da questo punto di vista, uno degli altri vantaggi di questa operazione consiste nell'aver acquisito cantieri che già operano, seppur in modo non integrato, in entrambi i settori. .

Ora che ci ha spiegato perché siamo entrati nel mercato americano ci può spiegare anche perché sono stati scelti proprio questi tre cantieri?

Il primo motivo sicuramente consiste nel programma LCS. Si tratta del più grande programma di costruzione di navi nel nostro settore di produzione, ossia le unità a propulsione convenzionale al di sotto delle 30.000 tonnellate. È un programma con grandi volumi (55 navi) e caratteristiche tecniche avanzatissime proprio in uno dei settori dove maggiormente Fincantieri ha un'importante esperienza, quello degli scafi veloci. Ci sono poi altri programmi importanti per la US Navy e la US Coast Guard nei quali sapremo sicuramente portare la nostra importante esperienza.

Sto parlando delle navi Littoral Combat Ship: fregate leggere destinate a missioni di tipo costiero?

Sì esattamente. Pensi che queste unità si basano su un nostro progetto originale che deriva dal celebre "Destriero" e dai successivi "Fast Ferries" che abbiamo costruito nei nostri stabilimenti Fincantieri.

A guidare questo programma è una prestigiosa società americana, il più importante fornitore della marina americana.

Sì la Lockheed Martin, che, tra l'altro, è anche nostra partner nell'operazione di acquisizione dei tre cantieri. Questa società è uno dei più importanti main contractor (fornitori) a livello mondiale per progetti militari specializzati in soluzioni strategiche di sistemi integrati. Inoltre la nostra collaborazione con Lockheed Martin sul programma LCS, e su altri programmi all'estero, continua ormai da anni. Pensi che stiamo fornendo, fra l'altro, i diesel generatori di Isotta Fraschini e i sistemi di stabilizzazione della Meccanica di Riva Trigoso.

Ma oltre al militare, in America ci occuperemo anche della produzione di navi da trasporto e della riparazione e trasformazione navale. Ogni singolo cantiere sarà quindi in un unico settore di competenza?

Non è detto, anzi. Probabilmente esporteremo anche in America la filosofia del "Cantiere unico" un concetto che nasce

dal nostro sistema produttivo e che si basa sulla collaborazione tra stabilimenti. Anche qui infatti i tre stabilimenti lavoreranno in modo sinergico e collaborativo, specialmente i due cantieri produttivi: quello militare "Marinette Marine" e quello mercantile "Bay Shipbuilding". È evidente che attraverso questo genere di operazioni si registrerà un'apprezzabile riduzione dei costi di produzione.

Questo debutto americano quali ripercussioni può avere in Italia, presso i nostri cantieri?

L'impatto sarà del tutto positivo. Meccanica, componentistica, ingegneria e servizi verranno forniti anche dal nostro indotto italiano. Si stima che questa fornitura, solo per il programma LCS, valga tra i 200 e i 400 milioni di dollari. Una cifra importante, per una collaborazione ad alto contenuto tecnologico.

Inoltre, l'internazionalizzazione di Fincantieri significa anche una crescita professionale per gli stessi dipendenti italiani, che potranno conoscere una nuova realtà produttiva insieme con le sfide tecnologiche della US Navy.

E dal punto di vista produttivo? In che modo la presenza di Fincantieri negli Usa può favorire i nostri cantieri italiani?

Con l'ingresso nel mercato americano, Fincantieri avrà l'opportunità di entrare anche in mercati oggi assolutamente preclusi all'Italia in quanto vincolati con accordi commerciali soprattutto agli Stati Uniti. È evidente che una maggiore presenza di Fincantieri sui mercati esteri, unita all'esperienza e alle referenze che si verranno a creare, porterà a opportunità di nuovi ordini e maggior lavoro anche per i nostri stessi cantieri italiani.

A.V.

Dichiarazioni transatlantiche

“Questa acquisizione - ha affermato **Giuseppe Bono**, Amministratore Delegato di Fincantieri - rappresenta un passo importante nel percorso di crescita di Fincantieri e delle sue attività nel settore militare. Con essa raggiungiamo un importante traguardo nell’attuazione del nostro Piano industriale”.

Fred P. Moosally, President di Lockheed Martin’s Maritime Systems & Sensors Business, ha aggiunto: “L’operazione aumenterà la capacità del consorzio per il programma Littoral Combat Ship di consegnare navi di elevata qualità e valore aggiunto, in grado di supportare al meglio la delicata missione della U.S. Navy”.

LITTORAL COMBAT SHIP: carena e cuore italiani



Annunciato nel novembre 2001 dalla Marina Militare statunitense nell’ambito del Future Surface Combatant Program, il programma militare “Littoral Combat Ship” (LCS) deriva da un antico progetto italiano. La scelta del tipo di carena è stata infatti ripresa dal celebre motoscafo veloce “Destriero”, costruito proprio da Fincantieri. In seguito questo progetto venne utilizzato per numerosi traghetti mercantili e navi militari, fino ad essere ripreso oggi per gli LCS.

Il programma LCS prevede la costruzione di 55 navi per un valore di circa 19 miliardi di dollari. A realizzarle sono due consorzi, di cui uno guidato da Lockheed Martin, che coinvolge: per la parte costruttiva Marinette Marine e Bollinger Shipyards, e per la parte ingegneristica Gibbs & Cox. Di questa cordata fa parte ormai da tempo anche Fincantieri per la fornitura del Ride Control System e dei diesel generatori di Isotta Fraschini Motori.

Gli LCS sono unità di medie dimensioni particolarmente innovative e adatte a essere impiegate in diversi tipi di missioni nell’ambito della difesa da minacce di tipo “asimmetrico”, essendo dotate di tre tipi di moduli di combattimento per un’unica piattaforma nave (surface, mine hunting, anti submarines).

Queste navi hanno un dislocamento di 3.000 tonnellate, sono lunghe 115,3 metri, larghe 17,5. Hanno un ponte di volo particolarmente ampio - 1,5 volte quello delle attuali navi - e un ampio hangar in grado di ospitare due elicotteri H-60. Grazie a un sistema di propulsione combinato diesel/turbine a gas possono raggiungere una velocità superiore ai 40 nodi.

BUSINESS AMERICANI Progetti in corso e potenzialità future

Negli Stati Uniti Fincantieri sarà impegnata in progetti ampi e molto impegnativi. Se il primo LCS, realizzato presso il cantiere Marinette Marine, è ormai pronto per la consegna (le foto infatti mostrano le prove in lago effettuate a fine luglio), altre importanti commesse dovrebbero andare ad arricchire il portafoglio ordini del cantiere nei prossimi mesi. In particolare è attesa l’assegnazione della seconda unità LCS. Il programma complessivo prevede la costruzione di ben 55 unità, e Marinette dovrebbe avere un ruolo di rilievo nella realizzazione di una parte importante di queste. Il prototipo costruito da Marinette sta suscitando anche l’interesse di Marine Militari estere: è in corso di finalizzazione un accordo tra Lockheed Martin e quella Israeliana per la realizzazione di massimo 4 unità per un valore di c.a. 1,9 miliardi di dollari. I cantieri americani stanno lavorando alla realizzazione di 30 Response Boat Medium (RBM), barche di piccole dimensioni, veloci e agili, commissionate dalla Coast Guard americana e utilizzate per il controllo costiero, e

alla realizzazione di numerosi moduli (Improved Navy Lighterage System - INLS) commissionati dalla US Navy per un valore complessivo di 450 milioni di dollari.

Sempre sul fronte militare, futuri progetti parlano inoltre della possibile realizzazione di 34 Fast Response Cutter, pattugliatori costieri, di lunghezza compresa tra i 40 e i 50 m. Questa commessa rientra nel più ampio programma “Deepwater”, della durata di 25 anni e del valore di 24 miliardi di dollari, destinato all’ammodernamento della flotta della Guardia Costiera Americana. L’assegnazione del contratto dovrebbe avvenire entro metà settembre e Manitowoc Marine Group è tra i finalisti della gara.

Per quanto riguarda il portafoglio ordini commerciale, i cantieri stanno realizzando 3 chiatte e un rimorchiatore per clienti americani. Sono inoltre avviati vari contatti per la costruzione di AHTS, unità di rifornimento e di supporto delle piattaforme petrolifere off-shore.



PENSARE IL FUTURO DEL MARE.

Pensando, progettando, costruendo più di 7.000 navi in 200 anni, abbiamo scritto la storia della cantieristica. Oggi stiamo già scrivendo il futuro, con la visione innovativa e la capacità tecnologica di un'azienda all'avanguardia nel fare sistema.

www.fincantieri.com



FINCANTIERI

world-leader-ship