

METAMORFOSI RINA DOPO LA DIGA L'ACCIAIO ECOLOGICO

L'ex società di classificazione navale è diventata una multinazionale da 5.500 persone e vuole assumerne altre 1.500. I piani del ceo Salerno, dal tunnel sotto il porto di Genova all'impianto siderurgico a idrogeno

di GIOVANNI STRINGA

Con la nuova grande opera potranno attraccare navi lunghe più di 300 metri, vuole dire restare competitivi con Spagna e Francia

Dal Ponte Genova San Giorgio alla nuova diga foranea del Porto. La crescita della multinazionale Rina continua all'insegna delle grandi infrastrutture. «Il nostro ruolo, in entrambi i casi, è quello di project manager consultant, il braccio operativo del commissario», spiega il presidente e amministratore delegato **Ugo Salerno**. Il pmc segue il cliente su tutti gli aspetti tecnici, manageriali, legali, amministrativi e finanziari dell'opera, intrattenendo un rapporto continuativo con i soggetti coinvolti, tra cui le autorità e gli organi governativi. «Per il ponte come per la diga genovese — aggiunge Salerno — i costruttori principali sono gli stessi: Webuild e Fincantieri. Ma è chiaramente diversa la tipologia di lavoro: in un caso un viadotto dopo la tragedia del crollo del Ponte Morandi, nell'altro la seconda diga più profonda del mondo, con i fondali a 50 metri sotto il livello del mare».

La nuova diga aprirà le porte dello scalo alle navi lunghe più di 300 metri, che al momento non possono entrare nel porto. Altrimenti, spiegano

i proponenti del progetto, Genova rischierebbe di perdere competitività rispetto ai principali scali concorrenti — Valencia, Barcellona e Marsiglia —, che saranno presto attrezzati per accogliere navi lunghe più di 300 metri.

Tempi e azionariato

I tempi per Genova? «Sono quelli del Pnrr, il 2026 — dice Salerno —. Il ruolo di project manager consultant è una delle nostre attività principali nel settore delle infrastrutture, che valgono il 10% dei ricavi totali. Siamo per esempio ora il pmc del passante autostradale di Bologna e a Genova stiamo considerando di candidarci per il tunnel sotto il porto».

Intanto potrebbero arrivare presto novità sul fronte dell'azionariato dopo l'uscita di Naus, il veicolo dei fondi di private equity Vei Capital e Nb Renaissance che ha ceduto il suo 27% a Rina stesso. «Siamo in esclusiva con un nuovo fondo italiano. La due diligence sta finendo».

Fondata nel 1861 come società di classificazione navale, Rina dagli anni '90 ha iniziato un processo di diversificazione. Oggi è una multinazionale di ispezione, certificazione e consulenza ingegneristica che lavora nei settori energia, marine, certificazione, real estate, infrastrutture e mobilità, industry. Il business originario, la classificazione navale, è sce-

so al 27% dei ricavi ma in termini assoluti continua a crescere.

«Un progetto su cui puntiamo molto, ma che dobbiamo ancora firmare, è la costruzione di una piccola acciaieria alimentata totalmente a idrogeno: un laboratorio per i produttori del settore — spiega Salerno —. Sarà costruita nei nostri impianti di Castel Romano. Il committente è la Commissione europea e la produzione, anche qui in linea con le scadenze del Pnrr, dovrebbe iniziare nel 2026».

Negli Stati Uniti, invece, dopo la recente acquisizione di Patrick Engineering e i lavori per la metropolitana di Boston, «adesso siamo in gara per un'importante commessa a Chicago — dice il numero uno del Rina —. Le infrastrutture sono uno dei mercati in cui si investe più nel mondo ed entro il 2027 vogliamo raddoppiare i nostri ricavi nel settore». E arrivare a 1,25 miliardi di fatturato totale, secondo i numeri del piano strategico.

Conti e gare



Superficie 59 %

Il 2022 si è chiuso con ricavi netti di 664 milioni, prima del consolidamento di Patrick Engineering, in crescita del 21% dal 2021. «Per quest'anno puntiamo a una forchetta tra 750 e 800 milioni». L'utile netto è salito a 12,5 milioni dagli 8,1 milioni del 2021.

Tra gli altri comparti in crescita c'è quello della decarbonizzazione. «Tra la fine del 2023 e l'inizio del 2024 — dice il manager — dovrebbero partire i primi sei treni a idrogeno, in Valcamonica: noi siamo il pmc, Ferrovie Nord è il committente e Alstom il produttore».

Con il fatturato sale anche la forza lavoro. Oggi Rina conta più di 5 mila 500 dipendenti a tempo indeterminato (con tutte le tipologie contrattuali «ogni giorno abbiamo sul campo 8-9 mila persone») — in 200 uffici in 70 paesi nel mondo — e, da qui a fine anno, il gruppo prevede di aggiungerne altri 500, di cui la metà in Italia. Entro il 2027 la stima è assumere in tutto il mondo più di 1.800 profili specializzati in discipline tecniche. In particolare, Rina cerca ingegneri ambientali per lo sviluppo delle attività legate ai criteri di governance sociale, ambientale e aziendale; ingegneri informatici per digitale e cybersecurity; e project manager.

Nel futuro del gruppo con sede a Genova ci sono poi le opportunità dell'acqua e della lotta agli sprechi, temi del convegno nazionale dei Cavalieri del lavoro l'8 luglio proprio nella città ligure. «Dalla siccità alle alluvioni, c'è moltissimo da lavorare — spiega Salerno —. L'Italia avrebbe tanta acqua, il problema è che non la raccogliamo. Ed è necessario riorganizzare le canalizzazioni contro i fenomeni estremi». Rina vuole proporsi come integratore di sistema per valutare la fattibilità e l'efficacia degli investimenti su tutta la filiera dell'acqua, sfruttando anche le opportunità offerte dal digitale. «Quando ci saranno gare e iniziative a riguardo, ci presenteremo», promette il manager.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

08865

08865

