

IL CASO

Marzorati: Cogne vola (ma lo Stato non c'era)

di **Daniela Polizzi**

Nell'anno del passaggio dell'Ilva sotto le insegne di Arcelor Mittal — il colosso dell'acciaio che ne sosterrà il rilancio — riparte anche la Cogne Acciai speciali (Cas). Cioè il gruppo siderurgico di Aosta che viaggia verso i 550 milioni di ricavi e che fino alla metà degli anni Novanta faceva parte proprio del gruppo Ilva. Dal 1994, cioè dopo la privatizzazione, è di proprietà della famiglia Marzorati, che ha guidato la cabina di regia attraverso le alterne fasi del mercato siderurgico europeo. Quest'anno il gruppo guidato dall'amministratore delegato Monica Pirovano,

l'unica manager donna nel settore siderurgico nazionale, cresce dopo la profonda riorganizzazione, industriale e finanziaria, e gli investimenti in tecnologia. C'è voluta una manovra da 43 milioni per incardinare il rilancio dell'azienda — maggiore polo nazionale della produzione di acciaio inox lungo — dopo una stagione di ristrutturazione ex articolo 67 conclusa nel 2017, resa indispensabile dalle difficoltà del mercato. È stato un piano in più tappe disegnato con il sostegno delle banche. Un «pacchetto» che include 23 milioni di inventory loan concesso da Banco Bpm e della durata di cinque anni, più 20 milioni di mini bond sottoscritto da

Anthilia capital partner (per un milione anche da Banco Bpm). «Dal 2007 ci siamo trovati a far fronte alla crisi del mercato dell'acciaio, con i concorrenti tedeschi che accedevano al credito bancario grazie alla garanzia dello Stato e l'industria siderurgica italiana che subiva il credit crunch. Le imprese non potevano fare altro che fermare gli investimenti», dice Eugenio Marzorati, vice presidente esecutivo del gruppo. Il risultato? Le aziende tedesche si sono riprese in tre anni, quelle italiane ne hanno avuto bisogno sette.

La nuova strada è stata imboccata lo scorso anno, contrassegnato dall'ottenimento della certificazione per lavorare per i clienti dell'aerospazio, un mercato nuovo, più ricco, che si affianca all'oil&gas e all'automotive (ma solo le nuove serie, non legate al diesel). La produzione è passata dalle 164 mila tonnellate del 2016 alle 172 mila del 2017 fino alle 177 mila previste per fine anno.

Gli investimenti in innovazione, industria 4.0 ma soprattutto il focus sulla tecnologia hanno spostato il baricentro verso produzioni più sofisticate per accedere ai mercati con margini più alti. Così l'anno si chiuderà con un ebitda tra 62 e 63 milioni e debiti netti sotto i 100 milioni, con un rapporto inferiore a due volte il margine.