

FINCANTIERI Il gruppo si avvia a chiudere il 2007 con ordini record per 12 miliardi. L'ad Bono spiega perché è convinto che l'ipo si farà. E ai futuri azionisti promette rendimenti certi. Le entrate, assicura, sono già garantite. Fino al 2012

Sull'onda della quotazione

GLI ATOUT DI FINCANTIERI PER BUSSARE A PIAZZA AFFARI

- **Portafoglio ordini 2007:** 12 miliardi di euro (10,6 miliardi di euro al 30 giugno 2007)
- **Piano d'investimenti 2007-2012:** 800 milioni di euro di cui 525 milioni destinati a cantieri e strutture produttive in Italia
- **Acquisizioni core business e nuovi settori:** 250 milioni di euro
- **Ricerca e sviluppo:** 50 milioni di euro
- **Assunzione nell'arco di piano:** 1.500 nuove risorse
- **Settori di attività:** navi mercantili (crociera e traghetti),

navi militari, mega yacht, trasformazioni, sistemi e componenti, design

ORDINI ACQUISITI NELL'ULTIMO MESE

- **Cunard Line:** Queen Elizabeth (500 mln di euro)
- **Costa Crociere:** due ammiraglie classe Concordia (1 mld di euro)

PROSSIMI VARI

- **Caio Duilio** (Riva Trigoso, 23 ottobre)
- **Queen Victoria** (Marghera, 24 novembre)



Giuseppe Bono

di **Angela Zoppo**

Non è mai stato un fanatico della quotazione a tutti i costi, Giuseppe Bono, ad Fincantieri dal 2002.

La convinzione che il gruppo cantieristico è ormai maturo per la borsa, semmai, l'ha maturata per gradi, fino a confezionare un piano industriale ambizioso, che richiede 800 milioni di euro per consolidare una leadership acquisita, commessa dopo commessa. L'ultima è arrivata in questi giorni, oltre un miliardo di euro da Costa Crociere per due nuove

ammiraglie da inserire nella flotta tra 2011 e 2012. E non poteva arrivare in un momento migliore, con il piano industriale che sta facendo il giro dei cantieri per dissipare i dubbi di chi ancora teme Piazza Affari.

Domanda. Dottor Bono, quali sono le ricadute immediate di questa commessa?

Risposta. La prima, la più importante al di là del suo valore economico, è che allunga fino al 2012 la garanzia di piena attività per i nostri cantieri. L'altra è che a questo ritmo il nostro portafoglio ordini per fine anno si avvi-

nerà al traguardo dei 12 miliardi di euro, un record che conferma la nostra leadership assoluta nel mercato della crocieristica e una presenza crescente in quello dei traghetti. Naturalmente per mantenerle e consolidarle c'è bisogno di ingenti investimenti. Ed è quello che ci proponiamo di fare con il piano.

D. Servono oltre 800 milioni di euro. Possono arrivare solo dal mercato dei capitali?

R. È da dove, altrimenti? Sono risorse che superano la capacità di autofinanziamento dell'azienda.

Se avessi un azionista in grado di tirare fuori almeno 400 milioni non penserei per forza alla borsa. Ma Fintecna è pubblica, e se intervenisse sarebbe aiuto di stato. Alternative non ne vedo, certo non una privatizzazione che comporti semplicemente la vendita della società. La quotazione com'è stata ideata mi sembra la soluzione migliore, perché tutela gli interessi di tutti. Nessun timore è giustificato dal momento che il controllo resterà pubblico. Non è un collocamento per far cassa, ma per reperire mezzi freschi da reinvestire nell'azienda.

zienda. Mi sembra un distinguo fondamentale. Dovrebbe essere motivo d'orgoglio per tutti se un gruppo come il nostro, che solo pochi anni fa sembrava in fase di declino, oggi è considerato un polo d'eccellenza ed è appetito dai mercati finanziari.

D. L'ipo è prevista per la primavera 2008, ma una risoluzione del parlamento l'ha subordinata all'approvazione del piano. Questo ha creato un po' di confusione, perché il piano in realtà era stato già approvato dal governo a luglio scorso. O no?

R. Sì, ma quello che stiamo presentando adesso nei cantieri, per il confronto con le parti sociali, è allungato fino al 2012 e rispetto al precedente può già consuntivare il 2007. Le strategie sono le stesse, grandi investimenti nei cantieri italiani ai quali destiniamo oltre 500 milioni, acquisizioni mirate all'estero per oltre 200 milioni, e diversificazione del business, mega-yacht ma anche riparazioni, trasformazioni, sistemi e componenti. Nel frattempo alcuni progetti, che un anno fa erano solo sulla carta, ora sono partiti. Per esempio, abbiamo avviato gli iter autorizzativi per la trasformazione dei cantieri di Sestri Ponente e Castellammare di Stabia.

D. In Italia come nel resto

d'Europa le commesse militari sono in calo. Vi state guardando intorno?

R. Il 23 ottobre ci sarà il varo della Caio Dui-

lio, poi dovrebbe partire la prima coppia di fregate Fremm, ma che in Italia il business della cantieristica militare sarebbe andato a ridursi lo avevano messo in conto e non siamo rimasti fermi. Abbiamo acquisito un ordine importante, circa mezzo miliardo di euro, per 14 supply vessel, navi di supporto a piattaforme offshore, ordinate da Hartmann Logistik e Rimorchiatori Riuniti. Soprattutto guardiamo agli Usa. C'è il programma Lcs della Us Navy, 56 unità per un valore di circa 22 miliardi di euro. Abbiamo già contribuito a realizzare il prototipo nel team guidato da Lockheed Martin. Adesso è tutto fermo al Congresso, ma siamo pronti a partire. C'è in anche vista l'acquisizione di un cantiere militare negli Usa. Siamo in trattative, ci auguriamo di chiudere a breve.

D. I critici sostengono che il business cantieristico è troppo lento per la borsa.

R. Ribattere è fin troppo facile. Vorrei che mi si citasse un'altra azienda, quotata o non, con un carico di lavoro come il nostro spalmato su un arco temporale così lungo. È come avere i conti già scritti, in positivo, per i prossimi cinque anni. Poi, è ovvio che l'industria manifatturiera abbia margini ridotti rispetto ai servizi. In compenso garantisce all'investitore la stabilità del business. Quando faranno le loro due diligence le banche ne terranno conto.

D. A proposito di banche, Unicredit, Capitalia e Bnl, sono uscite dal capitale, lasciando Fintecna al 98,8%. Citi è rimasta. Come mai?

R. Alle banche è stato chiesto di passare da semplici azionisti finanziari a soci industriali. Citi deve aver condiviso questo

nuovo approccio se ha deciso di rimanere.

D. Come immagina il titolo Fincantieri?

R. Sono convinto che sarà apprezzato non solo al momento dell'ipo ma anche successiva-

mente proprio perché, come dicevo, i nostri conti sono già scritti.

D. Eppure l'altra obiezione all'ipo riguarda il vostro unico competitor europeo quotato, Aker Yards. In pochi mesi ha perso il 30%.

R. Sì, ma strumentalmente ci si dimentica di dire che il titolo ha avuto un rendimento medio superiore di circa l'85% rispetto all'indice della borsa di Oslo. Quel calo delle quotazioni è stato provocato dalla revisione al ribasso

delle previsioni economiche 2007-2008. La realtà è che lo shipbuilding index nel periodo 2004-2006 è cresciuto del 188% a livello mondiale e del 151% a livello europeo, e parliamo di aziende la cui redditività è paragonabile se non inferiore a quella di Fincantieri. Tornando ad Aker, con l'ipo del 2004 ha realizzato gli investimenti alla base della forte crescita degli ultimi due anni, con il fatturato che è lievitato del 109% e il risultato operativo del 313%. Il valore delle azioni dall'ipo ha avuto un incremento addirittura del 235%. E poi, smettiamola di confondere l'andamento in borsa con quello della società. Un calo del rendimento può risentire di fattori che spesso nulla hanno a che vedere con lo stato di salute dell'azienda quotata.

D. Insomma, è ottimista? La quotazione si farà nei tempi stabiliti?

R. Sì, lo sono perché la nostra è un'azienda sana, che lavora seriamente, lo dimostra il fatto che fidelizza i grandi committenti e ne acquisisce di nuovi. Anche per questo sono convinto che l'ipo si farà. Bisogna avere il coraggio di fare delle scelte, perché il mondo va in una certa direzione. (riproduzione riservata)