

## MERCATI

### Fincantieri, la Borsa può attendere

Minella  
a pagina 17

IL CASO/ Il progetto era pronto prima dell'estate ed era stato approvato dall'esecutivo il 18 luglio. Il collocamento era fissato per il primo semestre del 2008, ma poi c'è stato lo stan-

# Fincantieri, la Borsa può attendere

Di fronte alle resistenze della Fiom il governo ha deciso di fermare la quotazione finché non ci sarà l'assenso di quest'ultima. Per l'ad Giuseppe Bono ricadute industriali negative se non si procede subito



Dall'alto,  
Giuseppe  
Bono,  
ad di  
Fincantieri  
e Cesare  
De Piccoli,  
viceministro  
dei Trasporti

MASSIMO MINELLA

**A**vevano detto: indietro non si torna. Poi, di fronte alle resistenze della Fiom, il sindacato più rappresentativo fra gli operai della Fincantieri, e della sinistra radicale, il governo ha deciso di fermarsi. Non è tornato indietro, perché l'idea di quotare in Borsa il colosso pubblico della cantieristica italiana non è cambiata, ma hanno scelto di non fare più alcun passo in avanti, vincolando il via libera definitivo al listino alla condivisione del nuovo piano industriale da parte dei sindacati.

Non sono bastati bilanci in utile ormai da cinque anni, la leadership assoluta nelle costruzioni di navi da crociera, con il cinquanta per cento del portafoglio mondiale, e un programma di sviluppo che rilancia il gruppo nel settore strategico delle riparazioni navali. Anzi, proprio le ambiziose strategie dell'azienda guidata dall'amministratore delegato Giuseppe Bono, che alla Borsa chiedeva i soldi necessari allo sviluppo, attraverso un aumento di capitale da 400 milioni di euro, hanno messo in allarme la maggioranza dei lavoratori, preoccupati da un'espansione estera capace, secondo loro, di pregiu-

dicare peso e organici dei cantieri italiani.

A nulla è valsa la garanzia che in Borsa sarebbe arrivata il 49 per cento del capitale, mentre il rimanente 51 sarebbe rimasto ancora nelle mani di Fintecna, che fa direttamente capo al ministero del Tesoro. Non di privatizzazione, insomma, si doveva parlare, ma di quotazione. Operazione fondamentale per ottenere quelle risorse che allo Stato non si potevano più chiedere e che dovevano essere reperite altrove. Senza quei soldi, e i successivi investimenti, Fincantieri avrebbe infatti rischiato di perdere il suo ruolo di leadership. E allora sì, sosteneva Bono ancora prima dell'estate, che sarebbero arrivati i problemi. Il primato raggiunto dal gruppo pubblico, infatti, era arrivato faticosamente, mettendo in campo una professionalità delle maestranze e una specializzazione dei tecnici davvero unica al mondo.

Ma adesso bisognava combattere per restare in alto, perché la concorrenza dei cantieri asiatici (Cina, Corea, Giappone) presto sarebbe arrivata anche sul versante delle navi da crociera. Presupposti che inducono il gruppo a lanciare un nuo-

vo piano industriale che assicura ai cantieri italiani la maggioranza delle risorse, ma guarda parecchio anche all'estero, per l'esigenza di espandersi in Oriente, attraverso una joint venture in India nel settore delle turbine a vapore, e di essere presenti in tutto il mondo, a cominciare dagli Stati Uniti e dai Caraibi, con propri cantieri in grado di assicurare alle grandi navi da crociera lavori di restyling e di riparazione. Il progetto, molto articolato, finisce però per dividere i sindacati (Fiom contraria, Fim e Uilm favorevoli) e indurre il governo a chiedere un ulteriore approfondimento, bloccando però un iter che sembra ormai concluso.

Il progetto di quotazione, infatti, supera prima dell'estate tutti i passaggi ed è approvato il 18 luglio dal governo. Il collocamento viene fissato per il primo semestre del 2008. Contestualmente alla richiesta di

quotazione, Fincantieri annuncia l'intenzione di far partire un au-



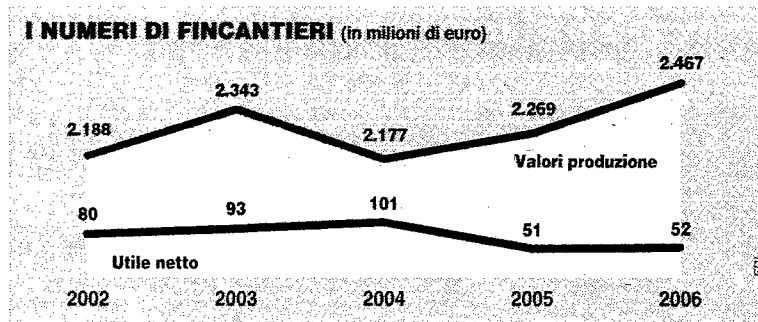
mento di capitale da 400 milioni di euro, con l'emissione di nuove azioni destinate proprio «a sostenere la crescita del capitale circolante, gli investimenti e le acquisizioni». Parola d'ordine, diversificazione.

Il business tradizionale delle navi da crociera, dei traghetti e delle navi militari è ciclico per cui bisogna garantirsi nuovi spazi, tornando nelle riparazioni navali o debuttando nella nautica con la costruzione di grandi yacht. Il piano quinquennale (2007-2011) messo a punto da Bono prevede investimenti per 800 milioni di euro, la maggioranza dei quali (525 milioni) destinati al potenziamento delle strutture e dei cantieri italiani. Poi oltre 50 milioni in Ricerca e Sviluppo. Il resto, shopping internazionale, partendo dagli Stati Uniti, dove il gruppo intende acquisire un cantiere per garantirsi le ricche commesse della Marina Militare, passando per i Caraibi, dove è già stato individuato un cantiere di riparazione e trasformazione di navi da crociera, fino ad arrivare in India, per firmare una joint venture sulla produzione di motori e assicurarsi nuove commesse.

Il 26 luglio, una settimana dopo il via libera del governo, arriva una risoluzione parlamentare del Senato (che la Camera approva il 31) che vincola il via libera alla quotazione in Borsa all'approvazione del piano industriale da parte di tutte le sedi

produttive del cantiere. La quotazione è vincolata alla «predisposizione in tempi brevi da parte di Fincantieri di un piano industriale condiviso con i sindacati». L'eventuale decisione sulla quotazione del 49 per cento dovrà avvenire solo dopo la presentazione di questo piano. Alla ripresa di settembre il governo, attraverso il viceministro dei Trasporti, Cesare De Piccoli, torna a sostenere il progetto e invita i sindacati a riaprire nuovamente il confronto, augurandosi di concluderlo entro novembre.

Nei giorni scorsi Bono va in Commissione Bilancio della Camera e ricorda l'esigenza di non rinviare ulteriormente il progetto. «Se l'azienda non sarà portata in Borsa andrò dall'azionista a spiegare quali saranno le conseguenze dal punto di vista industriale e degli investimenti - spiega l'amministratore delegato - per la prima volta un governo ha dichiarato che non è una quotazione per fare cassa, ma per fare affluire risorse in azienda in modo da poter investire nello sviluppo della stessa».



## IL PORTAFOGLIO

### Record di nuovi ordini nel primo semestre

È STATO di 26,5 milioni di euro il risultato netto fatto registrare da Fincantieri nel primo semestre 2007, un dato comunque in linea

con lo stesso periodo del 2006. E' stato invece record assoluto per i nuovi ordini del gruppo cantieristico, che sono pari a 2,7 miliardi (+34 per

cento rispetto al 2006), con un portafoglio che raggiunge i 10,6 miliardi con una saturazione produttiva per almeno tre anni.

**Alla ripresa di settembre il viceministro dei trasporti ha rilanciato il piano**