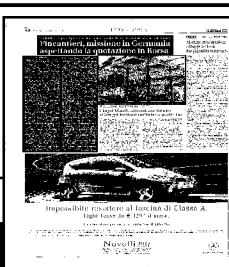


diffusione: -
lettori: -

ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile

29\09\2006

PAG. 12



L'azienda è sempre più proiettata verso i mercati stranieri. Bono: «Siamo noi l'eccellenza del Paese»

Fincantieri, missione in Germania aspettando la quotazione in Borsa

dal nostro inviato

Amburgo. «Esportatori lo siamo sempre stati. Colonizzatori mai. E' per questo che l'operazione Lloyd Werft, per Fincantieri, ha un valore enorme. Oggi siamo una delle poche aziende italiane protagoniste in positivo del mercato globale. Non andiamo all'estero per cercare acquirenti, ma per investire, per estendere la nostra presenza al di fuori dei confini italiani». Giuseppe Bono gioca in trasferta, ma è come se parlasse dal salotto di casa sua. E non solo perché lo stand di Fincantieri, alla Smm di Amburgo, la più grande fiera al mondo nei settori delle costruzioni e delle tecnologie navali, dista non più di dieci metri da quello di Lloyd Werft, storico cantiere di Brema di cui l'azienda italiana detiene da due settimane il 21,05% delle azioni, con un'opzione per un ulteriore 30% da esercitare entro il 2008. Fra i duemila espositori e i quarantamila addetti ai lavori presenti quest'anno alla Smm, Bono si sente un po' padrone di casa «perché Fincantieri è un'azienda leader al mondo che intende consolidare il primato nei settori crociere e cruise-ferry e conquistare uno nuovo: quello nella costruzione di super-yacht. Il confronto con il mercato internazionale non ci spaventa, anzi, ci trasmette l'entusiasmo necessario per continuare ad essere i primi».

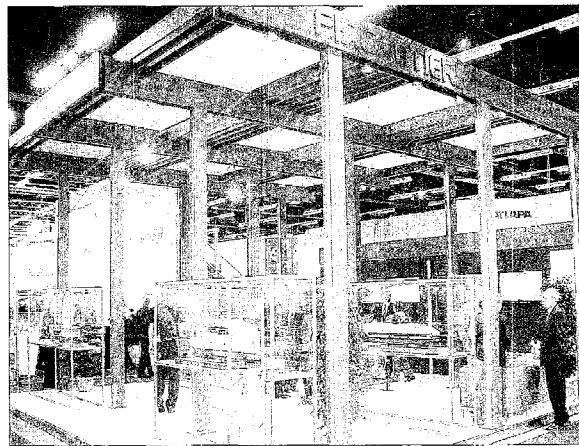
Oggi il business di Fincantieri è concentrato essenzialmente sulla costruzione di navi da crociera, traghetti e mezzi militari. L'ultimo ordine è arrivato da Baghdad: quattro pattugliatori per la Marina irachena che saranno costruiti in Liguria, valore globale 80 milioni di euro. Ma l'azienda del futuro, nei piani di Bono, dovrà ritagliarsi uno spazio da protagonista anche in altri settori: il marine-system, le riparazioni, le trasformazioni e, appunto, la nautica di super-lusso. «Quando, due anni fa, abbiamo annunciato l'intenzione di costruire yacht (in partnership con Azimut-Benetti, ndr) qualcuno ha accolto con ironia la nostra scelta - racconta Bono - Beh, peccato che non tutti abbiano il tempo o la volontà di venire ad Amburgo: girando per gli stand della fiera ci si accorge facilmente di quanto sia importante, per un costruttore, essere in grado di differenziare la propria offerta di prodotti. Mai come nel caso della cantieristica vale il motto "chi si ferma è perduto". Attualmente sono una decina all'anno gli ordini di super-yacht, imbarcazioni che possono superare i 100 metri di lunghezza: il nostro obiettivo è ottenerne almeno un terzo. E le prospet-

ve, anche a giudicare dai contatti che stiamo portando avanti qui ad Amburgo, sono molto interessanti».

Ricerca e disponibilità finanziarie. Sono queste le priorità, ma anche le note dolenti, di Fincantieri. «Oggi investiamo dai 50 ai 60 milioni di euro l'anno in ricerca - ammette Bono - Si tratta di un'attività di vitale importanza, che occupa almeno un migliaio di persone, ma che da cinque anni siamo costretti ad autofinanziarci. Lasciatemi dire che è davvero curioso che un Paese come l'Italia, che stenta a imporsi sui mercati internazionali, trascuri in questo modo un settore di eccellenza come la cantieristica. Curioso ma anche poco gratificate nei confronti di tutti quei giovani che, anche grazie alla nascita delle Facoltà di ingegneria navale di Genova, Napoli e Trieste, si stanno avvicinando con entusiasmo a questo lavoro». Problema numero due: le finanze. Proprio il giorno dell'apertura di Smm il gruppo tedesco ThyssenKrupp, tra i fautori della creazione di un polo europeo della cantieristica, ha lanciato un segnale forte a Fincantieri: «Prenderemo in considerazione solo quelle società che siano in mano ai privati», ha annunciato, da Atene, il manager Olaf Berline. «Siamo un'azienda che genera utili e il cui fatturato è destinato a crescere - commenta a questo proposito Bono -, ma che ha bisogno di essere quotata in Borsa per sopravvivere. So che le resistenze sono forti, soprattutto da parte dei sindacati, con i quali, peraltro, ho sempre vantato un ottimo rapporto. Mi auguro che alla fine prevalga il buon senso. Lo dico per il bene dell'azienda e di chi ci lavora, non certo per ambizioni personali».

A proposito di ambizioni: è di poche settimane fa una dichiarazione di Pierfrancesco Vago, amministratore delegato di Msc Crociere, secondo il quale in futuro la compagnia facente capo a Gian Luigi Aponete potrebbe rivolgersi a Fincantieri per la costruzione di nuove unità. «Da anni abbiamo un rapporto privilegiato con il gruppo Carnival - premette Bono - e non intendiamo rinunciarvi. E' chiaro, tuttavia, che non sbattiamo le porte in faccia a nessuno. Se un armatore vuole parlare con noi, sa dove trovarci». «Anche per le costruzioni navali - sorride Corrado Antonini, presidente di Fincantieri - vale il proverbio inglese: *first come, first served*, il primo che arriva è anche il primo a essere servito». Come dire che in questo momento sono le compagnie a inseguire i cantieri, e non viceversa.

Francesco Ferrari



Lo stand allestito da Fincantieri ad Amburgo. La fiera biennale Smm chiude i battenti questa sera