

**Bono: Fincantieri è pronta per Piazza Affari**

Il numero uno di Fincantieri Giuseppe Bono spiega i progetti di Fincantieri, per cui auspica la quotazione in Borsa. «In cinque anni ci servono 800 milioni per crescere — dice Bono — e il mercato può fornirci queste risorse».

► pagina 33

INTERVISTA

Giuseppe Bono

Amministratore delegato

# «In Borsa per crescere»

Fincantieri, con il listing piano di investimenti da 800 milioni



Verso il listino. L'a.d. di Fincantieri Giuseppe Bono

**LE ALTERNATIVE**

**«Senza Ipo sarebbe necessario un aumento di capitale o altro debito: è meglio il mercato»**

di Gianni Dragoni

**S**partiacque delle privatizzazioni. Dopo Alitalia, messa in vendita dal Governo Prodi per l'incapacità della gestione pubblica a risanarla, sul mercato potrebbe andare **Fincantieri**. È l'ultimo pezzo di industria ancora a controllo statale. Con risultati opposti all'aerolinea.

Il gruppo è leader nella costruzione di navi da crociera, che vale il 60% dei 2,2 miliardi di fatturato, con oltre il 45% del mercato mondiale. Detiene più del 30% del mercato nei grandi traghetti. Il militare è il 20% dei ricavi.

I conti sono in attivo (51 milioni

nel 2005), i debiti a zero. Delle banche coinvolte nel 2000 dall'Iri con il 17% del capitale, è rimasta solo Citibank (1,21%), accanto alla società statale Fintecna (98,79%). Le altre si sono defilate alla scadenza degli accordi-paracadute.

Sul progetto dell'amministratore delegato, Giuseppe Bono — un piano d'investimenti da 800 milioni, che postula la quotazione in Borsa, con lo Stato in discesa fino al 40% del capitale — è esplosa un caso politico. C'è la fiera opposizione di Fiom e Rifondazione comunista. E il Governo non ha ancora preso decisioni. Le banche d'affari valutano l'azienda tra uno e 1,3 miliardi di euro. Nell'ipotesi di un'Opvs da un miliardo, con flottante al 60%, lo Stato potrebbe incassare fino a 700 milioni, Fincantieri 300 milioni.

In quest'intervista l'a.d. Bono spiega i programmi. Ieri è stato an-

nunciato un contratto da 110 milioni in Turchia, durante la visita il premier Romano Prodi, per la costruzione di quattro pattugliatori entro il 2011. «Una commessa di prestigio — osserva Bono — perché riguarda la fornitura di progetto, componenti, trasferimento di tecnologia al cantiere turco Rmk, che realizzerà le navi. Questi contratti saranno sempre più diffusi, nel militare ogni Paese vuol farsi la propria nave».

**Fincantieri fa utili, sembra non avere difficoltà. Perché privatizzarla?**

Il progetto nasce dalle esigenze di investimento del gruppo per crescere e rimanere competitivo. Dobbiamo investire 800 milioni entro cinque anni per migliorare i cantieri in Italia, potenziare la ricerca, fare acquisizioni all'estero. Il cash flow può coprire solo una parte degli impegni. Il resto,

3-400 milioni, dovrebbe venire dall'azionista con un aumento di capitale, se non vogliamo indebitarci. Ma se l'azionista non può darci queste risorse, possiamo chiederle al mercato, con la quotazione.

**Quotazione o privatizzazione?**

Per la privatizzazione le decisioni competono all'azionista. Se vuole la mia opinione, sono contrario alla vendita della società e favorevole a una quotazione che permetta a Fintecna di rimanere il socio di riferimento, sotto il



50% del capitale.

#### **Che ci fate con 800 milioni?**

Investiremo più di un terzo nei cantieri italiani. Poi la ricerca e l'informatica. Infine, un terzo della somma è previsto per acquisizioni all'estero, per far crescere il militare e le nuove attività. Ad esempio le riparazioni e trasformazioni navali, un'attività basata a Palermo, nella quale abbiamo acquisito i cantieri di Brema e stiamo trattando un'acquisizione più impegnativa alle Bahamas. Solo con una presenza diretta nei mari con traffico elevato si possono prendere commesse.

#### **Dove le acquisizioni all'estero?**

Oltre a Brema e ai Caraibi, le aree dove i costi sono più bassi: in Oriente o Europa dell'Est. Questo ci consentirebbe di tornare su prodotti, ad esempio le navi gasiere, sui quali oggi è impossibile essere competitivi con gli asiatici. Nel militare guardiamo agli Stati Uniti, con l'acquisizione di un cantiere in gara per il programma Lcs della Marina americana.

#### **Si profila una delocalizzazione all'estero?**

No, lo vediamo come un momento di crescita. Lo facciamo sia per entrare nei prodotti dove non siamo competitivi, sia perché con un mercato delle navi da crociera in espansione possiamo aumenta-

re la capacità potendo fare dei pezzi all'estero. I cantieri in Italia non hanno possibilità di sviluppo per scarsità di spazi fisici.

#### **Ci sarà riduzione di attività in Italia?**

No, anche se non è localizzata al meglio, perché abbiamo otto cantieri. Da questo svantaggio abbiamo cercato di trarre un'opportunità. Riusciamo a fare pezzi di nave in cantieri diversi, questo ci dà maggiore flessibilità e accorcia i tempi di consegna. Siamo entrati nei mega-yacht, abbiamo un accordo con Azimut-Benetti, che lascia loro le navi sotto i 70 metri.

#### **I conti?**

Il 2006 conferma il risultato economico del 2005, con un miglioramento della posizione finanziaria netta, che era già positiva. Abbiamo un portafoglio che assicura lavoro fino al 2010, ma se non potremo fare rilevanti investimenti perderemo competitività.

#### **Thyssen-Krupp ha detto che Fincantieri è il partner ideale, ma finché è pubblica non è interessante.**

Thyssen, che ha comprato la Hdw con la quale costruiamo sottomarini, è il gruppo europeo più simile a noi. È civile e militare. E non ha una presenza schiacciante nel militare, a differenza della francese Dcn e di Bae Systems.