

Fincantieri sbarca negli Usa e vuole la Borsa

“Trattiamo un cantiere negli Stati Uniti e un altro alle Bahamas da 100 milioni”

Il big dei cantieri

Tesoro
↓ 100%

Fintecna
↓ 98,8%

FINCANTIERI

↑ 1,2%

Citibank International



L'amm. delegato **Giuseppe BONO**



9.400
Dipendenti



9
Stabilimenti

	2001	2002	2003	2004	2005	2006*
Valore della produzione	1.950,3	2.187,8	2.342,0	2.176,3	2.268,8	2.500,0
Risultato economico	50,1	80,2	93,1	101,1	51,1	51,0

*STIME

Partners - LA STAMPA

Colloquio

TEODORO CHIARELLI
INVIATO A VENEZIA

L'amministratore delegato
Giuseppe Bono

“Vuole comprare un cantiere navale negli Stati Uniti per partecipare al ricco mercato delle commesse militari Usa. Cerca uno stabilimento nei paesi dell'Est per costruire in joint venture quelle navi mercantili che in Italia non si fanno da anni perché la manodopera costa troppo. Punta a

quotare la sua società in Borsa per finanziare un piano di investimenti da 800 milioni di euro. Intanto con Fincantieri è leader mondiale nella costruzione di navi da crociera: 39 unità consegnate dal 1990 a oggi, di cui 37 per i sei marchi del gruppo Carnival del miliardario Micky Arison. Altre 15 verranno costruite entro il 2011, sempre per Carnival, per un totale di 22 miliardi di dollari. E il bilancio 2006 del gruppo chiude con un utile netto di oltre 51 milioni di euro e un fatturato di 2,5 miliardi di euro.

Giuseppe Bono, classe 1944, calabrese di Pizzoni (Cz), amministratore delegato di Fincantieri, uno degli ultimi pezzi delle vecchie Partecipazioni statali oggi controllato dal Tesoro attraverso Fintecna (con il 98,8%) avrebbe di che essere soddisfatto. E' anche entrato

nell'esclusivo club dei costruttori di megayacht e proprio oggi presenzierà alla messa in opera della costruzione di un "giocattolino" da 134 metri del valore di 200 milioni destinato, dicono, a un magnate russo. Eppure, nonostante i risultati raggiunti («Non abbiamo un euro di debito, dal 2000 non riceviamo contributi dallo Stato, registriamo una posizione finanziaria attiva di 150 milioni e abbiamo lavoro garantito per almeno 4 anni»), Bono morde il freno. Sente che l'azienda ha un'occasione storica per crescere e svilupparsi e ha individuato la strada della quotazione in Borsa. Persino i sindacati sembrano finalmente disponibili a non contrastare l'operazione a patto che lo Stato mantenga il controllo dell'azienda. Eppure l'appuntamento con il mercato stenta

a realizzarsi. «La validità del nostro progetto industriale - si sfoga Bono - è stata riconosciuta anche a livello di governo. Fincantieri ha bisogno delle risorse finanziarie necessarie a recitare un ruolo da attore globale. Vogliamo mantenere la leadership mondiale nelle navi da crociera, adeguare i cantieri alla realizzazione di costru-



zioni più grandi e sofisticate, sviluppare nuovi settori come la realizzazione di megayacht e la trasformazione di navi passeggeri. Ci servono 800 milioni per i prossimi cinque anni. Riteniamo di avere le carte in regola per reperirli sul mercato. Ora serve una decisione politica. L'alternativa sarebbe bloccare la crescita».

La strada dell'indebitamento, secondo Bono, non è percorribile. «Fincantieri non può lavorare in maniera competitiva dovendo pure ripagarsi il debito. Anche perché le navi si vendono incassando un 15% del valore della commessa fra l'ordine e l'impostazione, con il saldo dell'85% alla consegna. Di fatto è il costruttore che finanzia l'armatore: le regole del mercato sono queste». Due conti? Sabato scorso Fincantieri ha consegnato a Carnival la "Carnival Freedom", valore 400 milioni. Altre 4 unità come quella sono in consegna quest'anno. Il costruttore impegna 340 milioni per ognuna, totale: 1,360 miliardi di euro.

Se il comparto delle navi da crociera (stabilimenti di Monfalcone, Marghera e Genova-Sestri Ponente) va a... gonfie vele, Fincantieri ha altre sei realtà

produttive da "saturare" per occupare stabilmente i suoi 9.400 addetti. È presente nelle navi da trasporto, nelle riparazioni e trasformazioni e nel militare (quest'ultimo rappresenta il 20% del giro d'affari). Proprio l'inesorabile calo delle commesse da parte della nostra Marina Militare ha indotto Bono e il presidente Corrado Antonini a cercare nuovi sbocchi all'estero. Indiscrezioni di fonte sindacale parlano di trattativa quasi conclusa per l'acquisizione di un cantiere nel Michigan negli Stati Uniti. Bono conferma, senza entrare nei dettagli. «È vero, stiamo trattando un cantiere nel Nord degli Usa. Per parteci-

pare alle gare per le commesse militari Usa bisogna avere unità produttive in quel Paese. Siamo competitivi nella costruzione di fregate, corvette e pattugliatori: vorremmo giocare le nostre carte».

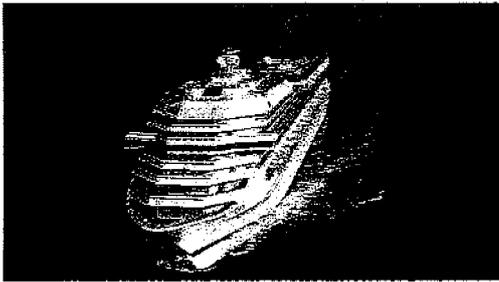
Discorso analogo per le riparazioni e trasformazioni navali. «Vogliamo diventare - spiega Bono - i numeri uno al mondo nel service e nelle riparazioni delle navi da crociera. Ce lo chiedono gli stessi armatori. Bisogna però essere nelle zone strategiche dove le navi operano. Nel Mediterraneo ci siamo con lo stabilimento di Palermo. Per presidiare il Nord Europa siamo entrati nel Lloyd Werft di Bremerhaven in Germania. Ora stiamo trattando un cantiere da 100 milioni di dollari alle Bahamas per essere presenti nei Caraibi. Infine guardiamo ai paesi "low cost" dell'Est europeo. Ci serve un cantiere in cui costruire mercantili a costi più bassi per rispondere alla concorrenza cinese e coreana».

Una strategia che non trova, però, il consenso del sindacato. «Sgombriamo il campo da equivoci - ribatte Bono - Non delocalizziamo rispetto all'Italia. Vogliamo prendere del lavoro che altrimenti qui non arriverebbe mai. In questa maniera, al contrario, possiamo portare in Italia importanti commesse per quanto riguarda progettazione, impiantistica, allestimenti, engineering e high tech: il valore aggiunto. È una strategia di lungo termine, ma ritengo che questo settore in Italia possa ancora essere sviluppato e creare ricchezza».

LA STRATEGIA

«Non penalizziamo l'Italia. Vogliamo prendere lavoro che andrebbe altrove»

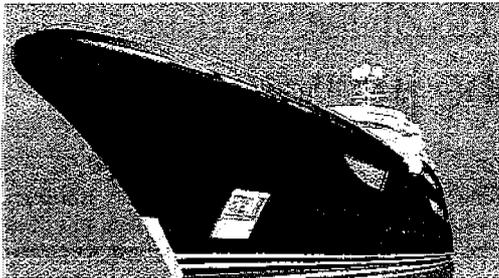
Flotta in portfolio



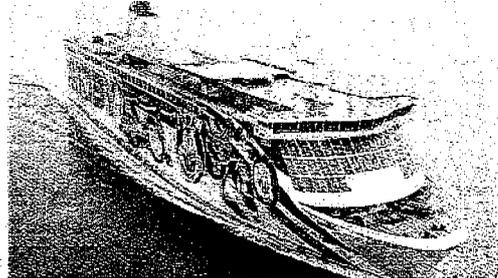
MODELLO
NOME **NAVE DA CROCIERA
CARNIVAL FREEDOM**
LUNGHEZZA **290 METRI**
STAZZA LORDA **110.200 TONNELLATE**
PONTI **18**
VELOCITA' **20 NODI**
CABINE **2121**
CAPIENZA **4914 PERSONE**



MODELLO
NOME **NAVE PORTAEREI
CAVOUR**
LUNGHEZZA **244 METRI**
STAZZA LORDA **27.100 TONNELLATE**
AUTONOMIA **7.000 MIGLIA (A 16 NODI)**
VELOCITA' CONTINUATIVA **28 NODI**
POTENZA **88.000 KW**
CAPIENZA **1210 PERSONE**



MODELLO
LUNGHEZZA **MEGAYACHT
134 METRI**
SUPERFICIE INTERNA **2700 METRI QUADRI**
PONTI **7**
DOTAZIONI **HANGAR E DUE ELICOTTERI**
POTRA' ACCOGLIERE **UN SOTTOMARINO**
SICUREZZA **MAX CLASSE SOLAS**
CONSEGNA **2010**



MODELLO
NOME **NAVE TRAGHETTO
MOBY AKI**
LUNGHEZZA **175 METRI**
STAZZA LORDA **36.000 TONNELLATE**
VELOCITA' DI SERVIZIO **27 NODI**
POTENZA **50.400 KW**
CABINE **379**
CAPIENZA **2200 PERSONE**