

BERLUSCONI: «ITALIANI, CONSUMATE». L'UE VARA UN PIANO STORICO DA 100 MILIARDI

# Bono e Altman: crisi epocale, tocca alle imprese

L'«ad» di Fincantieri e l'economista Usa analizzano gli scenari del dopo-terremoto finanziario

di PAOLO POSSAMAI

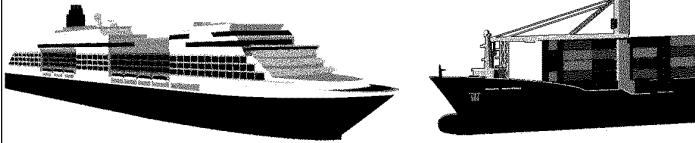
**TRIESTE** Dalla tolda di Fincantieri, l'amministratore delegato Giuseppe Bono vede un mare in tempesta. E all'orizzonte le nuvole sono nere più che mai. Dal suo punto di osservazione - concordando con le aspettative di altri autorevoli attori dell'economia internazionale - coglie una crisi epocale e, in pari tempo, le premesse per un rilancio. Un punto di vista particolarmente rilevante a Trieste, dato il peso che Fincantieri ha storicamente nelle dinamiche economiche dell'area. Il gruppo prevede per quest'anno di chiudere in utile e di arrivare alla soglia di 3 miliardi di euro di ricavi, in crescita del 13% sul 2007. Ma per il 2009 è assai complesso formulare previsioni. «Sono in effetti due gli eventi con i quali facciamo i conti», spiega Bono.

● Le interviste alle pagine 3 e 10  
Altri servizi a pagina 2

## ■ FINCANTIERI - ORDINI/CONSEGNE NAVE DAL 2002

Data: novembre 2008

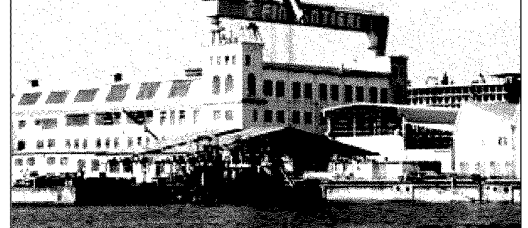
TIPO NAVE	ORDINI (n. navi)	CONSEGNE (n. navi)
Navi da crociera	27	24
Ferry	15	16
Mega Yacht	2	0
Navi militari	19	14
Altre navi mercantili (compreso Offshore)	18	10
<b>TOTALE</b>	<b>81</b>	<b>64</b>



## ■ GRUPPO FINCANTIERI - DATI DI BILANCIO

Euro milioni	Bilancio 2005*	Bilancio 2006*	Bilancio 2007*
Ricavi	2321	2495	2714
Utile dell'esercizio	63	38	36
Portafoglio ordini	7804	10.270	12.013

\* Redatto secondo criteri IFRS/IAS



# L'INTERVISTA

AL NUMERO UNO DI FINCANTIERI

L'amministratore delegato dell'azienda cantieristica riflette sugli scenari globali

## «È una crisi epocale ma possiamo rialzarci»

Bono analizza la recessione: «In Fincantieri serve un patto impresa-lavoratori»

di PAOLO POSSAMAI

**TRIESTE** Dalla tolda di Fincantieri, l'amministratore delegato Giuseppe Bono vede un mare in tempesta. E all'orizzonte le nuvole sono nere più che mai. Dal suo punto di osservazione - concordando con le aspettative di altri autorevoli attori dell'economia internazionale - coglie una crisi epocale e, in pari tempo, le premesse per un rilancio. Un punto di vista particolarmente rilevante a Trieste, dato il peso che Fincantieri ha storicamente nelle dinamiche economiche dell'area. Il gruppo prevede per quest'anno di chiudere in utile e di arrivare alla soglia di 3 miliardi di euro di ricavi, in crescita del 13% sul 2007. Ma per il 2009 è assai complesso formulare previsioni. «Sono in effetti due gli eventi con i quali facciamo i conti - dice Bono -. Da una parte c'è la crisi finanziaria, che non impatta solo sulle banche, ma sull'economia reale perché la liquidità non viene messa a disposizione delle imprese. Iniziamo poi a vedere effetti sui consumi: abbiamo i primi segnali di massicce riduzioni, nei prossimi mesi andremo a contrazioni molto consistenti, variabili da settore a settore. Per l'Italia abbiamo un problema ulteriore: l'incremento formidabile del prezzo delle materie prime avvenuto negli ultimi anni, ha sensibilmente ridotto le risorse disponibili per il Paese oggi».

Nelle relazioni che

intrattiene a livello internazionale ha avuto modo di formarsi un'opinione circa l'evoluzione di questa crisi?

«Non è affatto chiaro quando e come usciremo da questa

crisi, con ovvie conseguenze sulle decisioni di tutti gli operatori economici. Chi ha soldi se li tiene in tasca, chi ha idee non trova chi glielie finanzi. Non sappiamo quale sarà il punto di uscita del tunnel e come saremo dopo. Per molte imprese si apre un autentico problema di sopravvivenza».

**Un problema di sopravvivenza per molte imprese, lei dice. E come sta questa previsione rispetto al settore in cui opera Fincantieri?**

«Il settore delle costruzioni navali negli ultimi anni ha registrato un boom eccezionale, anche perché i noli navali per il trasporto merci hanno raggiunto livelli mai visti prima nella storia. Sappiamo che nel settore trasporto merci a rinfusa il nolo, nell'arco di un paio di mesi, è caduto da 900 euro a 90 euro alla tonnellata. Andremo dunque alla rarefazione di ordini per nuove navi e al possibile slittamento di navi già ordinate».

**Qual è l'attitudine del sistema creditizio nel rapporto con gli armatori?**

«Gli armatori non riescono oggi a trovare nelle banche i finanziamenti per pagare le nuove navi. Sappiamo già di alcune importanti cancellazioni in giro per il mondo. Abbiamo due motivi di preoccupazione. Il primo consiste nella caduta dei consumi, che non sappiamo in quale misura intaccherà il settore del turismo e delle crociere. Il secondo attiene alle politiche dei cantieri nel Far East, che possono essere indotti in questa congiuntura difficilissima a entrare nel mercato delle navi da crociera, finora storicamente appannaggio dei cantieri europei. Ma chi resisterà alla crisi, sarà più forte di prima».

**Quale futuro vede per Fincantieri al-**

**l'interno del suo monitor puntato al futuro?**

«Avevamo individuato per tempo un percorso di consolidamento, attraverso un piano strategico ambizioso, che mirava a migliorare la competitività degli impianti di produzione in Italia e in pari tempo a ricercare nuovi business. In questo senso avevamo immaginato un aumento di capitale per 400 milioni di euro, senza registrare voci discordanti. Solo da parte Cgil-Fiom abbiamo rilevato uno scontro circa le modalità della quotazione in Borsa. Di fatto siamo stati bloccati e oggi dobbiamo dire che siamo tutti meno forti di quel che saremmo potuti essere».

**Ma il tema della quotazione è tramontato e, in ogni caso, in alternativa allo sbarco in Borsa attraverso quali strumenti e risorse Fincantieri potrà reggere alla crisi?**

«Il nuovo governo ha previsto la quotazione nel Dpef, dando disco verde da punto di vista politico e dell'azionista principe di Fincantieri. Secondo la mia valutazione, sarebbe da boy-scout andare in Borsa oggi, ma quando ci sarà la ripresa dei mercati mi auguro che saremo ancora leader nel mondo. Da più di un anno dico che dipende da noi: dall'azionista, dal management, dai lavoratori, dal sindacato. Abbiamo bisogno del massimo di coesione per risolvere i nostri problemi industriali, che miravamo a sanare in un arco di tempo ampio e che invece dobbiamo affrontare nell'immediato».

**Tecnicamente, al netto dell'andamento dei mercati finanziari, la quotazione sarebbe possibile nel corso del 2009?**

«Se ci saranno le condizioni di mercato, saremo sicuramente pronti. Quanto alla questione-prezzo, dipende da quel che ci aspettiamo, tenendo conto che il valore è ancorato alla capacità di generare reddito. Torniamo ai fondamentali in economia, innovando e lavorando con la massima produttività».

**Ponendo il tema della produttività vuole indicare un problema specifico in Fincantieri? Ci sono a suo avviso importanti recuperi di efficienza da effettuare?**

«Nella nostra azienda si lavora poco, e non parlo solo delle maestranze. In questi anni di grasso, l'azienda si è un poco addormentata. Dobbiamo svegliarci rapidamente, abbiamo trascorso troppi anni seduti sugli allori. E non è affatto vero che gli infortuni sono connessi a presunti turni massacranti».

**Tale è però l'accusa che vi viene mossa da parte sindacale, secondo cui sarebbero da rivedere pure i livelli retributivi.**

«Oggi i nostri dipendenti percepiscono mediamente 1.400 euro per 13 mensilità, un impiegato riceve 1.900 euro. Non mi pare poco».

**Torniamo alla questione chiave: come impatta la crisi su Fincantieri?**

«Anche noi cominciamo a avere richieste di rallentare i tempi di consegna della nave».

**Nella ricerca di efficienza e di risparmi, potrebbe essere contemplato anche l'abbandono dei cantieri meno produttivi?**

«Mi sono impegnato a mantenere in vita tutti i nostri cantieri. Una sfida

personale. Stiamo pagando dei prezzi, però, continuando a costruire navi in impianti che non hanno le caratteristiche per essere competitivi. Costi che finora l'azienda ha potuto sostenere, ma per il futuro occorre che tutte le parti accettino sacrifici».

**Qual è in questo senso la sua valutazione rispetto allo stabilimento di Monfalcone?**

«Il nostro cantiere più efficiente è senz'altro quello di Monfalcone, anche perché dispone degli spazi più ampi. Ma anche a Monfalcone penso che sindacati e maestranze devono sentire la responsabilità di essere ancora più efficienti, e di trascinare gli altri impianti più deboli in questa fase di crisi. E non essere quelli che remano contro».

**Da questa condizione di particolare efficienza deriva una situazione di qualche vantaggio per il sito di Monfalcone?**

«Non possiamo barare. Se non avremo nuovi ordini, a Monfalcone avremo i primi scarichi di lavoro da febbraio 2010. Tra un anno dunque i settori che effettuano le prime fasi della lavorazione potrebbero restare senza lavoro, a seguire gli altri».

**Ma se l'atteggiamento è con evidenza tendente a passare la tempesta, implica una messa tra parentesi dell'opportunità di nuove acquisizioni e di spingere comunque in direzione della crescita?**

«Abbiamo la convinzione e opereremo affinché Fincantieri, all'uscita dalla crisi, sia più forte di prima perché confidiamo che tutti saranno consapevoli della sfida in atto. Due mesi fa abbiamo acquisito negli Stati Uniti un'azienda che opera prevalentemente nel settore militare. Questa è la nostra risposta a questa stagione di estrema difficoltà globale. Abbiamo ancora la possibilità di crescere sul mercato internazionale, non come surrogato di un processo di ridimensionamento del mercato interno, ma come unica via possibile per mantenere la nostra presenza in Italia. Qui sta un punto nodale del nostro piano strategico, che manterremo. Se ci saranno altre opportunità, le sapremo cogliere, ferma restando l'asperità dell'accesso al credito in questa fase. Siamo un'azienda per il momento molto solida, le banche ci ascoltano, ma risentiamo di un clima generale».

**Di questi tempi le aziende sono in fase di definizione degli obiettivi per l'anno nuovo. Ma riuscite a scrivere un budget verosimile o tali e tanti sono i dati di incertezza di questi tempi che il futuro sta in qualche modo fuori dal radar?**

«Dobbiamo e possiamo farlo. Stiamo scrivendo il budget 2009, perché sono calabrese e ho la testa più dura degli asburgici. Saneremo i nostri mali se sapremo condividere l'obiettivo, ma di sicuro da solo non posso farlo».

**IL GRUPPO** La Fincantieri prevede di chiudere l'esercizio 2008 in utile e di raggiungere la soglia di 3 miliardi di euro di ricavi, in crescita del 13% rispetto al 2007 ma per l'anno prossimo ogni previsione è azzardata anche per l'incremento dei costi delle materie prime.

## Un manager nato nella Fiat

Giuseppe Bono, 64 anni, sposato con due figli, è amministratore delegato della Fincantieri dall'aprile del 2002.

Bono per oltre quaranta anni ha lavorato nella grande industria manifatturiera, motore dell'economia del Paese, al pari di quanto avviene in Germania (alla quale l'Italia contende in Europa questo primato).

Laureato in Economia e commercio, l'università di Genova gli ha conferito la laurea honoris causa in Ingegneria navale. Bono ha mosso i primi passi della sua carriera di manager nel gruppo Fiat, in seguito è passato all'Efim dove ha gestito diverse aziende della difesa e del settore alimentare.

In seguito Bono è stato ai vertici di Finmeccanica che ha condotto come direttore generale e amministratore delegato alla quotazione in Borsa nel 2000. Poi l'approdo a Trieste.



### IL MERCATO

Il governo ha previsto la quotazione  
Sarebbe da boy-scout andare in Borsa  
ma quando ci sarà la ripresa  
mi auguro che saremo  
ancora leader nel mondo

### LA RICETTA

Nella nostra azienda si lavora poco  
e non parlo solo delle maestranze  
In questi anni di grasso  
il gruppo si è un po' addormentato,  
dobbiamo svegliarci rapidamente