

INTERVISTA ALL'AMMINISTRATORE DELEGATO

«Fincantieri in Borsa dopo la crisi»

Bono: non ci sono le condizioni per quotarsi in primavera. I privati? Ipotesi poco credibile

www.ecostampa.it

FRANCESCO FERRARI

GENOVA. In Borsa, «ma solo dopo la crisi, non certo in primavera». Soprattutto, in «condizioni più competitive» di quelli attuali, perché l'azienda può mantenere la sua leadership mondiale solo «con uno sforzo di tutti e con qualche appalto in meno». Giuseppe Bono, amministratore delegato di Fincantieri, alterna cautela a slanci di fiducia, in questa intervista al *Secolo XIX*. È cauto quando ammette che l'entità e la durata della crisi sono fattori che nessuno, oggi, è in grado di quantificare. Ma è ottimista quando fa appello all'unità dei lavoratori: «La forza di Fincantieri, la possibilità di uscire indenni dalla crisi, dipende da loro. E io ho fiducia in queste persone».

Sta per chiudersi un anno molto movimentato, per Fincantieri. Che bilancio è possibile tracciare?

«Sotto il profilo finanziario è stato un buon 2008. Abbiamo registrato una leggera flessione degli utili, ma considerando l'impennata delle materie prime e il crollo del dollaro possiamo ritenerci soddisfatti. Se invece vogliamo parlare di ordini, va fatta una distinzione temporale. Il primo semestre è andato molto bene: ci siamo assicurati quattro fregate Fremm, due sommergibili per la Marina italiana, una fleet tanker per l'India. I problemi sono arrivati dopo, nella seconda parte dell'anno, quando la crisi internazionale ci ha portato una cancellazione (di un mega yacht, ndr) e le richieste di posticipare la consegna di alcune navi».

A proposito di crisi: lei si colloca fra gli ottimisti o fra i pessimisti?

«Oggi è difficile essere ottimisti, per un semplice motivo: nessuno è in grado di capire quando, e soprattutto come passerà questa bufera».

Sarà un 2009 difficile?

«Temo di sì. Per tutti, non solo per Fincantieri. Gli effetti della crisi si faranno sentire sull'economia reale, sui consumi. Ma prevedere quali saranno i settori più penalizzati è davvero impossibile. Chi può dire, per esempio, quante persone rinunceranno ad andare in crociera, o quali saranno le conseguenze sul turismo? Sono queste le domande in attesa di una risposta».

Il 2009, nei piani del governo, dovrebbe essere l'anno della quota-

zione in Borsa. Ultimamente, però, sembra essersi fatta strada un'altra ipotesi: quella della privatizzazione. Quali segnali sono arrivati dall'azionista?

«Per quanto mi riguarda, resta valida l'ipotesi della Borsa. Non credo che un privato, oggi, possa avvicinarsi a una realtà come Fincantieri. Chi cerca alta redditività, chi ha soldi da investire, ammesso che ci sia qualcuno con la liquidità necessaria, fa prima rivolgersi a società sottovalutate come General Motors. Fincantieri non si presta a operazioni speculative».

L'obiettivo rimane la quotazione, dunque. Ma quando?

«Sicuramente non in primavera. Oggi parlare di quotazione, con tutto quello che sta succedendo, sarebbe ridicolo. Purtroppo siamo arrivati in ritardo a questo appuntamento, abbiamo perso il momento giusto. Pensiamoci bene: se avessimo colto quell'attimo, oggi Fincantieri avrebbe 400 milioni di euro freschi da investire e sarebbe in grado di arginare la crisi con tutt'altra forza. Tornando alla sua domanda, credo non ci resti che affrontare l'emergenza con le nostre risorse. Che sono umane, più che finanziarie. Se riusciremo a superare l'emergenza senza indebolire l'azienda, allora saremo pronti alla quotazione. Gli errori del passato non vanno più commessi».

A quali errori si riferisce?

«Questa è un'azienda che, per un certo tempo, si è permessa il lusso di addormentarsi sugli allori. Per anni siamo stati "larghi": oggi non possiamo più permettercelo. Tutti, dagli operai al management, devono capire che i tempi sono cambiati. Dobbiamo lavorare meglio e di più, portando le ore lavorate a un livello normale. Ciò ci consentirà di recuperare produttività, ridurre gli appalti e rendere quindi più competitiva l'azienda. Voglio dirlo chiaramente: Fincantieri è in grado di forzare il mercato, come è successo nel 2004, e arrivare alla fine di questa crisi più forte di adesso. Dipende da noi».

Crede che questo appello possa essere raccolto anche dai sindacati?

«Me lo auguro, visto che il futuro dell'azienda è anche il futuro dei lavoratori. Da parte nostra, c'è l'intenzione di affrontare questo momento con grande responsabilità, senza creare al-

larmismi, valorizzando al massimo il nostro personale. Un altro amministratore, al mio posto, potrebbe dire: c'è la crisi, sono costretto a chiudere un cantiere. Io preferisco fare un appello diverso: restiamo uniti, stringiamo i denti, diamo forza all'azienda. Mi farebbe piacere constatare lo stesso atteggiamento da parte dei sindacati. Il caso dell'integrativo è emblematico: Fincantieri ha fatto operazione di verità e ha chiesto una grande accordo per superare la crisi. La risposta di parte del sindacato continua a essere deludente».

Come intendete confrontarvi con questa parte del sindacato?

«Insisteremo con pazienza, cercando un dialogo che porti a considerare che l'interesse del lavoratore è, prima di tutto, mantenere il posto».

A dicembre scade la vostra opzione per acquisire il 51% del cantiere tedesco Lloyd Werft. La eserciterete?

«Non abbiamo ancora deciso. Alla presenza strategica in Germania, in ogni caso, non rinunceremo».

Lloyd Werft è in difficoltà?

«Ha le preoccupazioni che hanno tutti i cantieri del mondo, ma non è in crisi. Il 2008 è stato un anno positivo».

Come giudica la decisione dello Stato francese di entrare nel capitale sociale di Aker France?

«Irrilevante. A meno che lo Stato non intenda ordinare navi da crociera ai cantieri di Saint-Nazaire. Il problema, oggi, è firmare contratti».

Che fine ha fatto il progetto di alleanza tra Fincantieri e Aker Yards, che nel frattempo sono diventati Stx Europe?

«Se ne è parlato a lungo. In questo momento preferisco tutelare la produttività dei miei cantieri».

Torniamo in Italia. La crisi dei mega-yacht cambierà le vostre strategie?

«No, assolutamente. Quello dei mega-yacht è tra i settori meno esposti. Ci sarà un rallentamento dovuto alla difficoltà di finanziamenti. Ma non sarà necessario cambiare i piani».

Fincantieri ha tre stabilimenti in Liguria. Qual è il loro stato di salute?

«Un ordine è saltato al Muggiano, mentre a Sestri Ponente un armatore ha chiesto la posticipazione della con-

segna. Questo impatterà, al momento, sugli stabilimenti».

In che misura?

«Siamo ancora in fase di valutazione. Ci auguriamo di contenere i

danni, per l'azienda e i lavoratori».

A proposito di Sestri: a che punto è il progetto di ampliamento del cantiere?

«L'accordo con gli enti locali do-

vrebbe essere firmato entro fine anno.

Ma in questo momento la mia preoccupazione è garantire la continuità produttiva, a Sestri come altrove».

francesco.ferrari@ilsecoloxix.it



CAMBIO DI PASSO

Non possiamo addormentarci sugli allori. Dobbiamo lavorare meglio e di più

GIUSEPPE BONO
ad Fincantieri



Fincantieri, il mercato e i concorrenti "statalisti"

GIORGIO CAROZZI

Consolida i business storici e diversifica, muovendosi sulle maggiori piazze mondiali della cantieristica. Con l'amara consapevolezza che se già avesse in cassaforte le risorse necessarie (400 milioni di euro) per sostenere lo sviluppo programmato, la recessione incombente anche sul mondo dello shipping non scalfirebbe più di tanto Fincantieri. Costretta oggi a fare i conti con la scontata contrazione della domanda e dei consumi, con i crediti concessi agli armatori ridotti all'osso, con l'ovvia impossibilità di trasferire ai clienti l'aumento dei costi di produzione. È vero che la stagione della congiuntura impone al management di Fincantieri scelte di autodifesa accompagnate dalla ricerca ostinata della coesione aziendale, nel segno dell'assoluta uniformità con le regole di Bruxelles. La grande industria navalmeccanica italiana continua a rappresentare, infatti, un caso unico, una sorta di inedita anomalia. Protezionismo al limite dello scandalo nelle aziende e negli Stati concorrenti, progetti alternativi nel segno del libero mercato in Italia. L'esatto contrario del comportamento dei coreani e, soprattutto, dei francesi.

I primi, alla fine degli anni Novanta si erano già segnalati come una delle cause scatenanti della depressione delle economie del sud est asiatico per la fitta rete di partecipazioni incrociate all'interno delle grandi conglomerate, al di fuori da ogni possibilità di serio controllo contabile. E oggi tornano alla carica, con la richiesta alle banche e allo Stato coreano di garantire misure di sostegno per i cantieri in crisi di liquidità, che stanno incassando numerose cancellazioni di commesse a causa della mancanza di garanzie di rimborso. Alla faccia del libero mercato, che negli anni scorsi in Italia e in Europa ha provocato per le stesse ragioni la chiusura di gran parte dei cantieri. Si tratterebbe in concreto di salvare dal fallimento alcuni cantieri navali di recente costituzione, che hanno acquisito ordini a raffica senza la capacità finanziaria di realizzarli. Parliamo di imprese come Jinse Shipbuilding, e come il cantiere di Mokpo del gruppo C&

Heavy, in grado di offrire garanzie di rimborso solo per una minima parte delle decine di navi acquisite in ordine senza alcuna liquidità, mentre i creditori dei cantieri chiedono ormai da settimane che le aziende vengano poste in amministrazione controllata.

Se in Corea è imminente l'ennesimo intervento dello Stato a sostegno di imprese cosiddette private, in Europa le cose non vanno molto meglio. Dopo essersi impossessato del know-how della costruzione delle navi da crociera con l'acquisizione di Aker Yard nell'imbarazzante silenzio della Commissione europea, il gruppo coreano STX Shipbuilding riuscirà ora a far pagare la sistemazione dei suoi conti agli Stati europei, con la minaccia di riduzioni dell'occupazione. Così, con un annuncio a sorpresa, il governo francese ha dichiarato che assumerà una partecipazione del 33,3% nei cantieri STX France, proprietari dei Chantiers de l'Atlantique di St. Nazaire. In precedenza il governo aveva dichiarato, già con un certo mascherato imbarazzo, che avrebbe assunto direttamente solo una partecipazione del 9%, lasciando per il momento il 25% al gruppo Alstom.

Sarà interessante verificare nei prossimi giorni come l'iniziativa verrà giudicata in sede europea, visto che con un aumento di capitale da 110 milioni di euro il governo salirà al 33,3%, con una contemporanea riduzione della quota dei coreani di Stx al 50,01% e di quella di Alstom da 25% al 16,7%.

Intanto Stx Europe ha già ristrutturato il proprio credito con le banche, e propone una cessione di partecipazioni anche al governo finlandese. Con grande sincerità, il presidente di Stx Europe, Su-Jou Kim, ha dichiarato che la compartecipazione degli Stati produce maggiori opportunità per lo sviluppo navale. Un'idea che sarebbe interessante anche per la cantieristica polacca, che sta rischiando la chiusura di tutti gli stabilimenti perché nell'Unione europea questo tipo di operazioni non sono ammesse.

Probabilmente, se gli operai polacchi che manifestano a Bruxelles alzassero i loro striscioni a Parigi o a Seoul, otterrebbero risposte più convincenti di quelle fornite da una Unione europea in cui, evidentemente, le regole del mercato comune vengono sempre più piegate alle convenienze na-

zionali.

Rispetto al protezionismo francese, Fincantieri si è invece mossa a tutto campo sul mercato internazionale, consolidando la sua posizione nei settori strategici delle crociere e del militare con accordi di rilievo. Per le crociere e i grandi traghetti, segmento nel quale l'azienda italiana è leader mondiale con una quota del 40%, con l'ingresso nel capitale dei cantieri tedeschi Lloyd Werft, di alcune aziende che hanno fatto la storia della marineria del Mare del Nord. E nel business del militare, con l'acquisizione della società statunitense Manitowoc Marine Group (Mmg), cui partecipa anche Lockheed Martin Corporation con una quota di minoranza. È un'operazione da 120 milioni di dollari che si sta concludendo proprio in questi giorni.

Uno dei problemi sul tavolo di Fincantieri, oltre alla crisi finanziaria mondiale, è rappresentato dal forte apprezzamento dell'euro nei confronti della valuta statunitense e dalla lievitazione dei costi di produzione, che penalizzano la redditività delle commesse. Il portafoglio ordini di Fincantieri è ancora consistente, ma le incertezze del quadro globale rischiano di frenare l'azienda, che già nella prima parte del 2008 è stata costretta a rimandare i nuovi progetti di sviluppo a causa del mancato aumento di capitale.

È pur vero che il governo conferma la quotazione in Borsa, prevista nel Dpef, come opzione strategica per il futuro. Traguardo ancora lontano. E allora i vertici di Fincantieri cercano di rastrellare subito altre risorse, tutte interne al gruppo. Bono chiede coesione, recupero di competitività, unità d'intenti sugli obiettivi comuni. Esistono poi altri interventi possibili per garantire un minimo di sviluppo a breve scadenza, con consistente recupero della produzione. A costo quasi zero. Ma su questi progetti incombono le scelte e i ritardi della politica. Ci riferiamo, ad esempio, all'ampliamento a mare del cantiere di Sestri Ponente. Uno stabilimento che oggi è addirittura tagliato in due dalla ferrovia. In fondo, basterebbe intendersi sul ruolo strategico da assegnare all'ultimo grande gruppo industriale presente sul territorio. La speranza è che tra le nebbie della crisi emergano un sussulto di dignitoso orgoglio o almeno un minimo senso di appartenenza al futuro di Genova.

