

BONO (FINCANTIERI)

«NAZIONALIZZARE? LA BUONA AZIENDA LA FA IL MANAGER»

di Daniela Polizzi
e Alessandra Puato

8

SIAMO PRONTI PER IL PONTE DI GENOVA E L'AIRBUS DEI MARI SI FARÀ

di Daniela Polizzi
e Alessandra Puato

Il ponte di Genova? Fincantieri è pronta a farlo, con le regole di mercato, s'intende. Lo dice Giuseppe Bono, amministratore delegato del gruppo e manager navigato. Lavora con le aziende pubbliche da più di 50 anni, è stato al vertice dell'Efim, l'ente delle partecipazioni statali. Ha portato in Borsa prima Finmeccanica e poi la stessa Fincantieri di cui da oltre 15 anni è amministratore delegato. E non si offende se lo si chiama «boiardo», anzi. «Sono un servitore dello Stato, come lo erano i boiardi della Russia zarista — rivendica —. La parola è stata resa spregiativa negli anni 70, ma io sono un civil servant. Ho fatto varie cose nella mia vita, attraversato molti governi, ma servire lo Stato è il mio mestiere, penso di averlo fatto bene e con onestà. Il mio stipendio è di certo più basso di quello di molti manager pubblici e privati, ma va bene così perché mi garantisce una certa indipendenza, anche in azienda. Cerco il consenso, poi decido dopo avere sentito tutti».

Perciò Bono è lapidario quando gli si chiede se e come Fincantieri, il colosso italiano (partecipato da Cdp al 71,64% attraverso Fintecna) che fabbrica navi civili, da crociera, e militari anche per la Marina americana, costruirà il ponte di Genova, dopo il crollo del viadotto

Morandi: «Se ci chiamano, noi ci siamo. Siamo pronti a collaborare nei modi e nei tempi necessari, per dare valore e bellezza a Genova, che se lo merita, ma anche all'Italia».

Si sta delineando la possibilità di un vostro impegno concreto nella ricostruzione del ponte di Genova. Il ministro dello Sviluppo Luigi Di Maio ha ribadito che lo dovrete fare voi. Ma servirà una gara...

«Abbiamo tutte le competenze che servono con la nostra Fincantieri Infrastructure, specializzata nelle strutture in acciaio. Navi e industria dei ponti non sono così distanti, è tutta carpenteria pesante. Fincantieri fa questo lavoro dal 1910, ha costruito un ponte in acciaio in Argentina, ne sta progettando uno sul Ticino. Abbiamo società specializzate come la Cordioli di cui stiamo ultimando l'acquisto».

Anche Giovanni Castellucci, amministratore delegato di Atlantia che del ponte ha la concessione, ha aperto all'ipotesi Fincantieri. Con lui il governatore della Liguria, Giovanni Toti. Vi siete sentiti?

«Con Castellucci ci conosciamo, naturalmente ne abbiamo parlato, ma non siamo entrati in dettaglio. Prendo atto del fatto che c'è un'apertura. Va nella direzione indicata da Toti per la rinascita della città».

Avete in progetto anche un secondo ponte, perché?

«Sì, più piccolo: aiuterà la viabilità cittadina. Ma non è quello che risolverà il problema. Ci stiamo lavorando, comunque, in attesa della gara. Siamo pronti anche su questo».

Lei è stato decenni nelle aziende statali ma ha anche quotato Finmeccanica e Fincantieri. Cosa pensa del ritorno alle nazionalizzazioni?

«Ho portato 11.200 miliardi di lire nelle casse dell'Iri, cioè dello Stato, quotando Finmeccanica. Per esperienza, non conta che l'azienda sia pubblica o privata, ma la buona gestione. Serve una selezione dei manager e la costruzione di una classe dirigente».

Per Fincantieri però la Borsa ce ne ha messo a remunerare gli azionisti.

«Abbiamo avuto il coraggio di andare avanti, ora chi ha investito guadagna».

Sembra che tra i governi italiano e francese ora ci sia convergenza sul proseguimento delle trattative con Naval Group per il polo europeo della difesa navale, l'Airbus dei mari. La road map è stata completata. Prossimi passi?

«Ciò che dovevamo fare è stato fatto, il gruppo di lavoro di cui facciamo parte ha consegnato la relazione ai governi a metà luglio. Diamo agli esecutivi il tempo per elaborarla, sono successe troppe cose gravi in queste settimane. Ha senso un progetto industriale comune nella difesa, è la carta per costruire un campione navale europeo e



consolidare il settore».

Quanto ha aiutato la visita in luglio a Roma del ministro dell'economia francese Bruno Le Maire?

«Faceva seguito alla visita del premier Giuseppe Conte all'Eliseo. Le Maire con Di Maio e il ministro dell'economia Giovanni Tria ha espresso la volontà di andare avanti, sulla scia degli accordi di Lione, al vertice franco-italiano di un anno fa».

Altra partita aperta con la Francia è quella degli Chantiers de l'Atlantique, l'ex Stx France. Fincantieri ne sta rilevando la maggioranza. Che cosa manca per chiudere?

«Manca il via libera delle Antitrust francese e tedesca. Abbiamo vinto a gennaio 2017 la gara indetta dai venditori coreani, attraversato l'era Hollande e ora Macron. Dopo oltre un anno siamo ancora qui ad aspettare. Va bene seguire le regole e Bono è buono, ma non può essere troppo buono».

A Pechino la settimana scorsa avete firmato un'intesa con la China State Shipbuilding corporation per costruire in Cina oltre alle navi da crociera anche i megayacht, i traghetti, le navi offshore. Non teme che i francesi vi accusino di nuovo di trasferire tecnologia?

«Ma vi pare che noi potremmo lavorare per trasferire le nostre competenze agli altri? Crediamo di fare il giusto per accrescere il gruppo, non siamo autolesionisti. È la storia della volpe e l'uva: siamo andati per primi, abbiamo avuto questa intuizione. Ora non mi stupiscono le critiche. In Cina abbiamo del resto un accordo molto più largo, per costruire la supply chain, la catena di fornitura della cantieristica con le imprese italiane; e riscontri positivi dai partner locali. Fincantieri copre con l'export oltre l'80% dei suoi 5 miliardi di ricavi, è un traino per le Pmi».

Vi sentite supportati abbastanza nell'export da Sace, controllata come voi da Cdp? La Germania fa una forte concorrenza all'Italia, garantendo i crediti all'estero delle sue aziende e finanziando a tassi bassi gli acquirenti dei suoi prodotti.

«C'è uno sforzo complessivo enorme per sopperire al divario con i concorrenti esteri, viste le condizioni di cui godono. La Sace dev'essere messa in grado di aiutare di più tutto il sistema industriale italiano, non solo le aziende della Cdp. Avere un posizione forte nell'export per l'Italia è una condizione di crescita imprescindibile».

Siete rimasti forse il gruppo manifatturiero italiano più grande dopo l'uscita dall'Italia di Fiat. Sente un peso sulle spalle?

«Mi sento addosso la responsabilità di lavorare per il Paese e salvaguardare i nostri marchi storici. Se penso alle grandi aziende italiane chiuse, vendute o che hanno spostato la sede all'estero negli ultimi anni mi viene da piangere. Dobbiamo creare le condizioni perché le aziende italiane restino in Italia».

Il vostro piano industriale 2018-2022 prevede un aumento dei ricavi del 50%, Francia esclusa. Conferma?

«Sì. Abbiamo ordini per i prossimi dieci anni e negli ultimi tre abbiamo assunto quasi 2 mila persone. Quest'anno il giro d'affari dovrebbe crescere del 6% dopo il +13% del 2017. Pensiamo di dare un contributo importante al Paese. Per la cantieristica è un momento magico, ci invidiano in tanti».

La fiammata dello spread ha frenato a primavera l'emissione di un vostro bond da 300 milioni, che avrebbe dovuto sostituirne un altro, in scadenza a novembre. Come contate di finanziarlo ora?

«Siamo già coperti. Ci sono altri strumenti per avere finanziamenti a lungo termine, perché la finestra del mercato per nuove obbligazioni oggi in Italia non è più spalancata».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ci accusano di trasferire tecnologia alla Cina, ma è solo invidia. Vi pare che daremmo via le nostre competenze?

Se penso alle imprese italiane cedute all'estero mi viene da piangere. Bisogna porre le basi perché si resti nel Paese

E

● **Chi è**

Giuseppe Bono, 74 anni, amministratore delegato di Fincantieri da 16 anni, nasce a Pizzoni, in Calabria e nel 1970 si laurea in Economia. Nel 1963 inizia l'esperienza professionale con un corso di formazione nell'area amministrativa di Fiat-Finmeccanica, quindi entra in Omeca, società del gruppo e poi dell'Efim, l'ente delle partecipazioni statali di cui diventa direttore generale nel 1991. Nel 2000 è amministratore delegato di Finmeccanica e nel 2002 di Fincantieri, l'azienda pubblica delle navi. Dal 2013 presiede anche la norvegese Vard, rilevata quell'anno. Nel 2017 firma l'accordo per acquisire dai coreani la maggioranza di Stx, storico cantiere di Stato francese, e quest'anno si candida per ricostruire il ponte Morandi crollato a Genova.

Il capo di Fincantieri candidato alla

ricostruzione del viadotto:

«Prendo atto dell'apertura di Autostrade, ho parlato con Castellucci». Per

snellire il traffico progetta un secondo cavalcavia

E sulle nazionalizzazioni:

«Non conta se l'azienda è pubblica o privata, ma selezionare i manager»

I numeri

5

Miliardi di euro

I ricavi del gruppo nel 2017, in crescita dell'11% dal 2016. Fincantieri stima un aumento del 50% entro cinque anni

341

Milioni di euro

Il margine operativo lordo (Ebitda) nel 2017, +28% dall'anno precedente. Secondo il piano, crescerà fino al 100% nel 2022

+63%

Il titolo in Borsa

Variazione dal prezzo di collocamento (0,78 euro, 3 luglio 2014) al 31 agosto 2018. Fincantieri capitalizza 2,19 miliardi