



**PIER FRANCESCO
GUARGUAGLINI**

La trasvolata di Finmeccanica

AZIENDE LEADER IL PRESIDENTE E AD PIER FRANCESCO GUARGUAGLINI SPIEGA LE PROSSIME EVOLUZIONI DEL GRUPPO

La lunga trasvolata di Finmeccanica

Pier Francesco Guarguaglini è stato di recente confermato amministratore delegato e presidente di Finmeccanica. Con i suoi collaboratori, ha trasformato una compagine pubblica senza un focus, di piccole dimensioni e ritenuta vicina alla bancarotta, in un'azienda leader, tra i principali protagonisti mondiali dell'aerospazio, la difesa, la sicurezza, l'energia e i trasporti, un gigante dell'innovazione e in assoluto il primo gruppo nazionale nel campo delle alte tecnologie. Alla vigilia del Salone di Farnborough, la più importante rassegna del settore aerospazio per il 2008, Guarguaglini spiega a *Il Mondo* punti di forza e potenzialità di Finmeccanica nel comparto.

Domanda. Ingegnere, Finmeccanica come si presenta a Farnborough? E con quali obiettivi?

Risposta. Questo salone ci permette di offrire una visione completa delle soluzioni e dei livelli tecnologici raggiunti dalle aziende del gruppo. Non dimentichiamo, poi, che il Regno Unito rappresenta per Finmeccanica un secondo mercato domestico, sede di importantissime attività di produzione nel settore degli elicotteri e dell'elettronica per la difesa. In questa prospettiva il nostro obiettivo principale è quello di mettere in mostra la nostra capacità di offrire soluzioni avanzate a tutti i livelli. Finmeccanica è un gruppo fortemente integrato e con una avanzata base tecnologica, in grado di fornire soluzioni applicabili a molteplici e complessi scenari. Ciascuno dei nostri prodotti è un sistema completo in grado di porsi sul mercato in modo autonomo e nel contempo di integrarsi come parte di sistemi più evoluti.

D. Farnborough arriva all'indomani dell'annuncio di tagli al bilancio della Difesa italiana...

R. Finmeccanica ha già da tempo impostato una strategia di espansione sui mercati internazionali che ci consente di guardare al futuro con giustificato ottimismo. Certo, i tagli ci preoccupano, ma bisogna anche considerare che i ricavi del gruppo provengono per gran parte dall'estero, non solo dai mercati europei ma anche da quelli emergenti, e che, una volta ottenute le autorizzazioni all'acquisizione di Drs, la nostra presenza potrebbe aumentare anche negli Usa. Grazie alla focalizzazione sui settori core e al processo di internazionalizzazione condotto negli ultimi anni non siamo più strettamente dipendenti dal mercato domestico, anche se questo, nel nostro particolare settore di business, ha una valenza strategica che va al di là dei numeri: un'acquisizione del cliente nazionale è sempre una referenza importantissima per il mercato internazionale.

D. È il caso degli addestratori di Alenia Aermacchi, l'unica azienda al mondo in grado di fornire un sistema di addestramento completo per piloti militari, ma per la quale gli ordini non decollano...

R. Siamo molto soddisfatti delle qualità tecniche e tecnologiche dell'M346, l'unico addestratore avanzato di ultima generazione sul mercato, un progetto che, tra l'altro, in Alenia Aermacchi stanno continuando ad affinare, per esempio facendo ricorso ai materiali compositi e lavorando



INTERVISTA
di Pietro Romano

Abbiamo da tempo impostato una strategia di espansione sui mercati internazionali che ci consente di guardare al futuro con ottimismo

all'aumento dell'autonomia. Per quanto concerne gli ordini attendiamo appunto la finalizzazione del contratto con la nostra Aeronautica militare. Una volta ottenuto quest'ordine abbiamo fiducia che altri ne seguiranno a livello internazionale, a Singapore, negli Emirati Arabi, possibilmente negli Stati Uniti. Stiamo parlando di un prodotto molto valido che siamo convinti ci darà ampie soddisfazioni.

D. Dall'Italia all'estero. Il numero uno di Airbus, Thomas Enders, ha sostenuto che potrebbero a breve esserci risultati nel negoziato con Alenia aeronautica per la partecipazione italiana al programma per la realizzazione dell'aereo a lunga percorrenza. Che cosa c'è di vero?

R. Stiamo ancora discutendo ed esaminando la partecipazione di Alenia Aeronautica nel progetto dell'Airbus 350 e contiamo di poterla definire nei prossimi mesi.

D. Dall'Europa agli Stati Uniti. L'acquisizione da parte della Boeing della quota di Vought in Global aeronautica permetterà l'accelerazione del progetto B787? E quali conseguenze avrà?

R. Per il nostro gruppo non ci saranno particolari conseguenze in seguito al cambiamento del partenariato: la nostra quota rimane invariata e non sono cambiate le regole di governance. Quanto a Global aeronautica, non cambia nulla in termini di missione aziendale e di forza lavoro, continua l'impegno a supporto del programma B787 e non vi sono particolari impatti e cambiamenti che possano interessare la supply chain.

D. Sempre negli Usa siete impegnati nella riapertura della gara per le aviocisterne decisa dal Gao, la Corte dei conti americana, che ha accolto le contestazioni della Boeing

sulla validità dell'aggiudicazione della commessa da parte di Eads?

R. Nella partita tra Boeing e Eads per la maxicommissa da 35 miliardi di dollari per gli aerei cisterna al Pentagono, Alenia Aeronavali ha tutto l'interesse che a vincere sia la società americana con la quale nel 2002 aveva firmato un accordo per la fornitura di kit per la trasformazione dei 767 in aerocisterne per la forza aerea Usa.

D. Ancora negli States, i ritardi nelle consegne del cosiddetto elicottero del presidente stanno provocando negli Usa polemiche anche politiche. Può spiegarci che cosa sta succedendo davvero?

R. La Casa Bianca, la Marina statunitense e il team industriale formato da Lockheed Martin e Agusta Westland sono fortemente impegnati a supporto del programma Vh71, ritenuto l'unico elicottero in grado di trasportare, con gli standard richiesti, il presidente degli Stati Uniti. Il programma ha registrato significativi progressi. Dallo scorso novembre sono stati consegnati quattro elicotteri destinati ai test e altri cinque, che fanno parte della prima fase del programma, saranno consegnati entro la fine di quest'anno. La Casa Bianca ha la necessità di ricevere i nuovi elicotteri al più presto e noi siamo impegnati a rispondere a questa esigenza.

D. Insomma, il resto è politica. Ma proprio negli Usa avete una presenza rilevante e con alti livelli di autonomia. La recente costituzione di Alenia North America rimarrà isolata o sono previste altre operazioni del genere oltre Atlantico?

R. La missione di Alenia North America, società controllata da Alenia Aeronautica con sede a Washington, è quella di sviluppare la presenza industriale e commerciale di Alenia Aeronautica e delle sue controllate nell'America del Nord. Negli Stati Uniti di recente abbiamo costituito Alenia defense company: la nuova società, al 100% controllata da Alenia North America, è stata creata per sviluppare attività nell'ambito della difesa nel quadro di un accordo di sicurezza speciale per la gestione di informazioni classificate con il dipartimento di Stato americano.

D. Il mercato americano della Difesa è di gran lunga il maggiore del mondo e questo impegno si spiega. Ma passiamo a un argomento che interessa tutto il settore del volo. Il caro carburante sta privilegiando gli aerei a basso consumo come i regionali realizzati da Atr, al 50% controllata dal vostro gruppo. A che punto sono i nuovi progetti Atr? E l'intenzione di acquisire il controllo della joint venture da parte vostra persiste?

R. L'impennata dei costi del petrolio fa crescere esponenzialmente la richiesta di aerei a basso consumo. Per continuare a dominare il mercato dei velivoli da trasporto turboelica, con Atr stiamo accelerando gli studi su una nuova famiglia di aerei commerciali regionali da 50 e circa 90 posti che sfrutteranno nuove tecnologie per garantire la riduzione delle emissioni nocive, dei consumi e dei costi operativi. I risultati di Atr ci hanno comunque già regalato delle grandi soddisfazioni: sono previsti ricavi in crescita da 1,1 miliardi di dollari del 2007 a circa 1,4 miliardi per quest'anno e 1,7 o 1,8 nel 2010. Entro la fine dell'anno, inoltre, sono previsti cinquanta nuovi

ordini che porteranno il totale a raggiungere la quota straordinaria di mille aerei. Quanto all'aumento di una partecipazione in Atr mi risulta che, al momento, la partner Eads non sia interessata a cedere la propria quota.

D. A proposito di quote, Avio, di cui Finmeccanica detiene il 15%, nonostante il super-euro, ha incrementato nel 2007 ricavi e margini operativi. Si è pentito per aver rinunciato a esercitare la prelazione sulla società nel momento in cui il fondo Carlyle aveva deciso di vendere, permettendo così l'acquisto al fondo Cinven?

R. No, non siamo pentiti. In quel momento abbiamo preferito puntare e investire su altri settori di business che, possiamo dirlo con convinzione, ci hanno arrecato molte soddisfazioni. Penso all'acquisizione di Westland che ci ha proiettato in posizione di leadership nel mercato elicotteristico internazionale e alle acquisizioni nella elettronica della difesa, che ci hanno permesso di consolidare e razionalizzare questo settore in una fase cruciale del suo percorso di sviluppo.

D. Ingegnere Guarguaglini, Finmeccanica è uno dei gruppi italiani più internazionalizzati e più stimati all'estero. Con l'annunciata nascita del Comitato strategico per lo sviluppo e la tutela all'estero degli interessi nazionali in economia non esiste il rischio di una burocratizzazione che appesantisca il lavoro di chi è costretto alla competizione globale e deve muoversi senza troppi lacci e laccioli? Nel frattempo, il sistema Italia sostiene a sufficienza e come merita l'internazionalizzazione del gruppo?

R. Non sono preoccupato per la nascita di questo Comitato perché una struttura di questo tipo non può che portarci ulteriori benefici. Negli ultimi anni abbiamo ottenuto da parte dei governi che si sono succeduti appoggi concreti nello sviluppo di una politica di internazionalizzazione, un sostegno che sono convinto proseguirà anche in futuro. Da questo punto di vista, il sistema Italia è radicalmente cambiato rispetto al passato.



Il secondo prototipo dell'aereo di addestramento M346