



## FEDERAZIONE ITALIANA METALMECCANICI

*Segreteria Generale*

Corso Trieste, 36 – 00198 ROMA

☎ 06 85262 450 – fax 06 85262 452 – [www.fim.cisl.it](http://www.fim.cisl.it)

***Nota per il Convegno Cisl su “Privatizzazioni e liberalizzazioni” (Roma, Auditorium; 3-4 ottobre 2006) illustrata da Cosmano Spagnolo, segretario nazionale Fim-Cisl***

### **Finmeccanica-Fincantieri: privatizzare perché?**

E in corso nel nostro Paese come in altri, in particolare in Francia, una riflessione sull'opportunità e completare – o meno – l'opera di privatizzazione delle aziende provenienti dal pubblico. In questo contesto, le Società Finmeccanica e Fincantieri sono la conferma che lo Stato può avere un ruolo economico diretto nel mercato, garantire lo stato dell'arte tecnologico, acquisire imprese nel mondo e nel contempo fare utili. Infatti la positività, dei bilanci sia di Finmeccanica che di Fincantieri a decorrere dal 2001, ha consentito riconoscimenti di dividendi significativi al Ministero del Tesoro, così come agli altri azioni.

Risultato straordinario, se si pensa che per decenni il ruolo di tale Ministero – per conto dello Stato – è stato quello di stanziare fondi di dotazione, di ricapitalizzare capitali sociali “mangiati” dalla gestione corrente, di ripianare le perdite delle Società dallo stesso controllate.

Gli attuali assetti sia di Finmeccanica che di Fincantieri rappresentano quelle caratteristiche di “dualità”, considerate come punto forza e leva strategica per favorire sinergie tecnologiche, l'ottimizzazione degli investimenti in R&S, maggiori possibilità di affermazione commerciale sul mercato globale.

In una fase come l'attuale nella quale si sono riscoperti l'importanza e l'utilità di interventi “Keynesiani”, nell'economia (vedi USA, con gli investimenti nel militare), il nostro Paese può disporre, di fatto di “contenitori” (Finmeccanica e Fincantieri) dell'alta tecnologia controllati dallo Stato, in grado di valorizzare il know-how del nostro Paese, di sostenere lo sviluppo e l'occupazione, di orientare la presenza delle imprese soprattutto al Sud.

Senza quindi rimpiangere l'epoca dei “panettoni e dei pomodori di Stato” ma riconoscendo, una indubbia valenza tecnologica e strategica a tutti i settori oggi presenti in Finmeccanica e Fincantieri, si tratta di valutare con molta attenzione il da farsi.

In particolare per Finmeccanica, non ci convince l'ipotizzata scelta di dismettere tutto quanto non è difesa/aerospazio: ciò anche in rapporto alla necessità di diversificare – a tutela degli stessi azionisti – il business di Finmeccanica, scollegandolo il più possibile dall'andamento storicamente ciclico del settore difesa (come per es. l'invidiabile, sotto il profilo dei margini, americana General Electric, che racchiude nel proprio perimetro di attività settori che vanno dall'aeronautica all'energia, dai trasporti alle apparecchiature elettromedicali, etc.).

Per quanto riguarda Fincantieri, il dibattito sul destino strategico/Societario e della possibile privatizzazione della stessa, sembra essersi fatto stringente.

Mentre rimandiamo alla relativa nota per le valutazioni più specifiche, è qui utile ricordare che anche Fincantieri (attualmente controllata dallo Stato al 99%), è caratterizzata da attività duali (militari-civili), ha una dimensione strategica per il nostro Paese, vanta livelli di eccellenza tecnologia.

Elementi da tenere in considerazione nel momento in cui il Governo sembra apprestarsi alla vendita/privatizzazione della stessa.

### NOTA SU FINMECCANICA

Finmeccanica è la seconda realtà industriale manifatturiera italiana – dopo la Fiat - e la prima nel settore delle alte tecnologie concentrate nei comparti di interesse strategico nazionali dell'aerospazio e difesa, ma anche in quelli altrettanto significativi dell'energia, dei trasporti e dell'Information Communication Technology (ICT).

Finmeccanica controlla direttamente società per un totale di circa 57.000 addetti di cui circa 9.000 all'estero.

Considerando l'aggregato di attività in cui è presente in posizione di controllo o di partecipazione azionaria, Finmeccanica raggiunge le dimensioni di oltre 20 miliardi di euro, in termini di ricavi annui, e di circa 105.000 addetti, di cui oltre il 50% operante all'estero.

Inoltre il gruppo Finmeccanica costituisce la maggiore realtà italiana per attività di ricerca e sviluppo investendo più di 1.700 milioni di euro/anno nelle tecnologie avanzate (pari al 15% del valore della produzione).

Finmeccanica è un'holding industriale, quotata alla borsa italiana, controllata al 32,4% dallo Stato, attraverso il Ministero dell'Economia; questi gode di poteri speciali grazie alla golden share. (vedere nota\*)

Finmeccanica rappresenta quindi, per il Paese, un'importante e insostituibile realtà sia per dimensioni che per know how, possibilità di sinergie, nonché capacità di trascinamento e induzione verso il settore delle PMI.

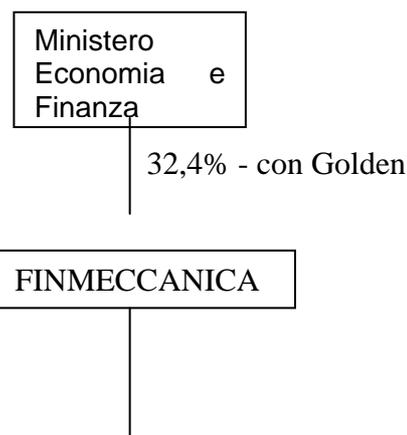
In Finmeccanica sono presenti eccellenze tecnologiche e sistemistiche allo stato dell'arte: per quanto riguarda i comparti della difesa e dell'aerospazio Finmeccanica si colloca tra i primi 4 grandi produttori europei; nel comparto trasporti Finmeccanica è tra i poche produttori mondiali in possesso della tecnologia del treno "superveloce" e di un prodotto ferroviario completo; negli altri comparti quali l'energia, l'ICT ecc. Finmeccanica vanta capacità significative.

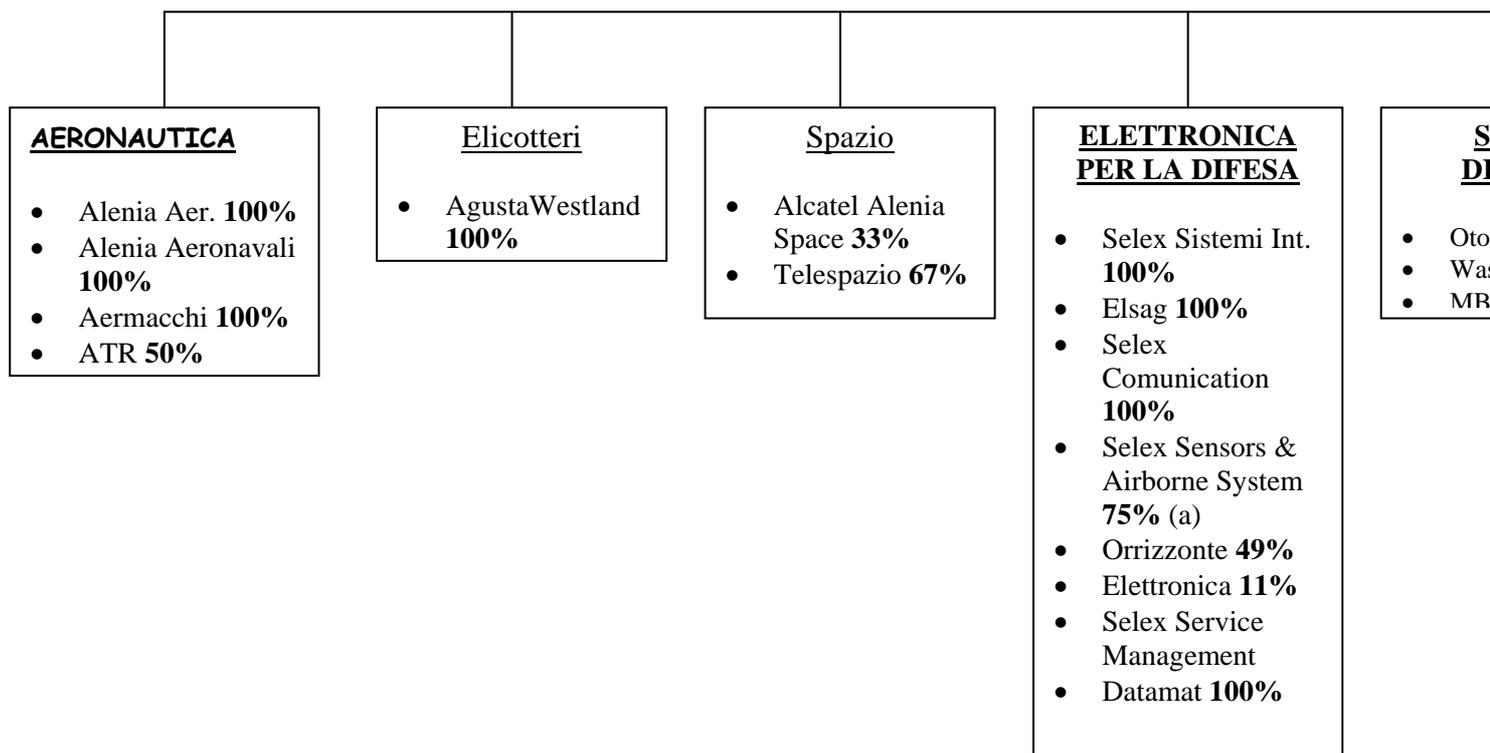
A un osservatore attento non può sfuggire l'importanza della realtà di Finmeccanica per il sistema-Paese, caratterizzato da una parte da uno storico nanismo industriale, dall'altra dalla crisi e dal conseguente forte ridimensionamento dei settori tradizionalmente traenti per l'economia del Paese, quali le telecomunicazioni, la chimica e, da ultimo, l'auto.

A decorrere dal 2001 Finmeccanica ha chiuso i propri bilanci con risultati operativi e risultati netti positivi, consentendo il riconoscimento di dividendi al Ministero del Tesoro e agli altri azionisti .

### STRUTTURA SOCIETARIA

Share (\*)-





**NOTE:**

(\*) Tale Golden Share prevede: che nessuno al di fuori di Finmeccanica, possa detenere quote superiori al 3%, sono vietati i patti di sindacato, il Presidente, l'Amministratore Delegato e i 2/3 del Consiglio di Amministrazione sono di nomina Governativa.

- (a) Il rimanente 25% è attualmente detenuto da BAE System (UK). È previsto un Put & Call (Luglio2007) che consentirà a Finmeccanica di acquisire tale quota;
- (b) Nella primavera del 2006 Ansaldo STS, allora completamente controllata da Finmeccanica, è stata quotata in Borsa; non è stato previsto alcun sistema di protezione (Golden Share); il rimanente pacchetto azionario (oltre il 40% detenuto da Finmeccanica) è così distribuito: 2,5% Fidelity International (Banca d'affari), 2,27% C.A.M. (Società Gestione Risparmio), il resto azionariato diluito (quote singolo inferiori al 2%).
- (c) A partire dall'anno 2000, sono state cedute ai privati: Ansaldo Caldaie, Ansaldo Tosi (Legnano), Ansaldo Sistemi Industriali.

**ADDETTI**

AREE DI ATTIVITA'	NUMERO ADDETTI
Aeronautica	11.3
Elicotteri	8.5
Spazio	3.2
Elettronica per la Difesa	19.6
Sistemi di Difesa	4.3
Energia	2.5
Trasporti	6.4
Altro	8.6
<b>TOTALE</b>	<b>56.97</b>

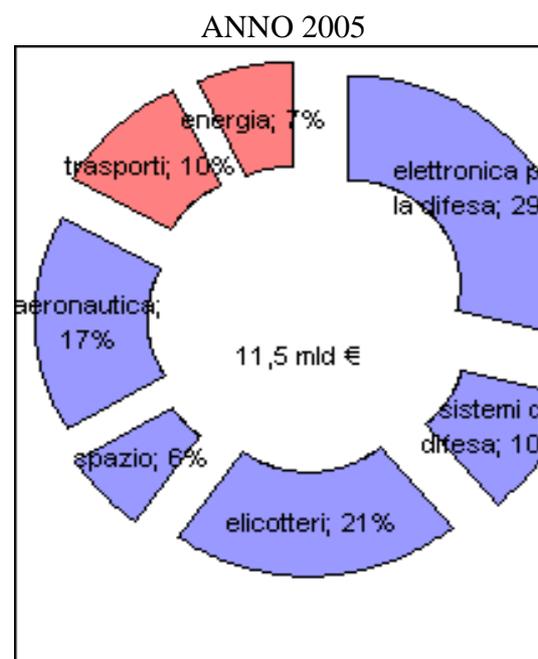
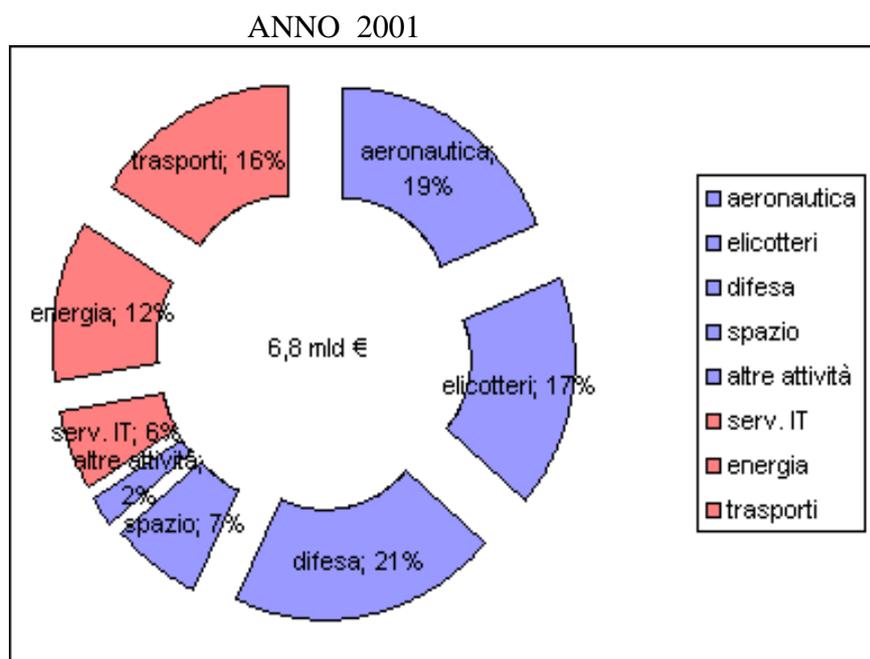
(\*) di questi, circa 9.000 addetti sono in stabilimenti dislocati all'estero (prevalentemente UK e USA).

### ASPETTI ECONOMICO/FINANZIARI

ANNO	RICAVI	RIS. OP.	ROI	ROS	UTILE NETTO	ROTAGGIO ORDINI	ORGANICO	NOTE
2004	8834	465	15,5%	5,1%	585	24.315	49336	
2005	10952	735	17,5%	6,4%	396	32.114	56603	*

L'incremento del 2005 sul 2004 sia dei ricavi che dell'organico è legato ad alcune acquisizioni fatte da Finmeccanica nel corso dei due anni presi a riferimento, in particolare nel comparto dell'elettronica per la difesa.

### L'EVOLUZIONE DI FINMECCANICA ( Ricavi per segmenti di business)



## NOTA SU FINCANTIERI

Questa Società, recentemente tornata sotto il controllo pressoché totale dello stato (il Ministero del Tesoro, attraverso Fintecna, ne possiede il 99,79%), rappresenta una delle più importanti realtà industriali del nostro Paese, nonché uno dei principali players a livello mondiale nel settore della cantieristica: nel segmento delle "Cruise" si colloca senza dubbio al primo posto a livello mondiale, vanta un ruolo importante in quello delle navi militari e delle navi commerciali in genere, sta entrando nel settore "nuovo" delle navi speciali e dei mega yacht.

La sua caratteristica di dualità civile/militare – che da questo punto di vista la rende pressoché unica sul piano mondiale - consente a Fincantieri l'ottenimento di significative sinergie tra i due comparti, sia in termini tecnologici che di equilibrio sui carichi di lavoro.

Pur essendo presente infatti su otto cantieri – ciascuno caratterizzato da un'area di eccellenza – opera nell'ottica del "cantiere unico": la nave viene realizzata nei suoi tronconi principali in diversi cantieri, e poi assemblata e "vestita" nel cantiere di riferimento (questo consente di ridurre notevolmente i tempi di produzione e allestimento del sistema nave, nonché di distribuire in maniera pressoché omogenea i carichi di lavoro).

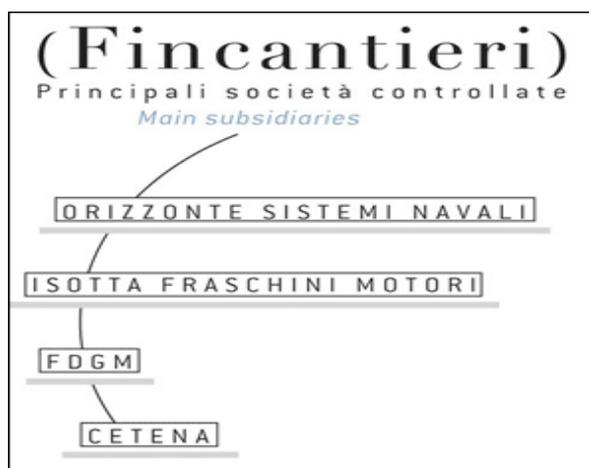


Fincantieri occupa direttamente circa 10.000 addetti, ma coinvolge – attraverso l'indotto e gli appalti – altri 15.000 lavoratori; con il 70% dei propri volumi produttivi (10 anni fa era il 5%) finalizzato all'export, garantisce un importante apporto alla bilancia commerciale del nostro Paese; è il quarto gruppo industriale in Italia nel settore metalmeccanico per fatturato e il quarto a livello mondiale nel comparto navalmeccanico. Fincantieri presenta 9300 milioni di Euro di portafoglio ordini e mediamente investe il 5% dei propri ricavi in ricerca/innovazione e formazione professionale.

E' partner di riferimento della Marina Militare Italiana e degli altri corpi dello Stato; partecipa ai maggiori programmi militari di collaborazione internazionali, come il programma U212 per i sommergibili e i programmi Horizon e Fremm per le fregate.

Fanno parte del gruppo Fincantieri alcune società collegate e controllate, tra le quali:

- la Isotta Fraschini Motori, con sede a Bari, che produce motori diesel di taglia media,
- il Catena di Genova, attiva nel campo della Ricerca e Sviluppo, a servizio di tutto il gruppo, ma non solo, che opera sulle innovazioni che caratterizzeranno le navi del futuro,
- la Orizzonti Sistemi Navali, con sedi a Genova e Roma, partecipata anche da Finmeccanica, operante nella progettazione e nella fornitura di interi "sistemi nave" militari.



#### ASPETTI SOCIETARI

Storicamente posseduta dall'I.R.I., nell'Aprile del 2000, per aggirare i divieti della UE per gli aiuti di Stato, l'Istituto pubblico aprì il capitale Fincantieri, cedendo il 17% a otto banche. Entrarono CityBank, unica straniera del gruppo e sette banche italiane. Queste sono poi progressivamente uscite dal pacchetto azionario Fincantieri: Banca Carige e Antonveneta, sono state le prime a defilarsi, poi è stata la volta di Capitalia e BNL. Queste uscite sono avvenute alla fine del 2003 quando giunsero a scadenza i patti originari con l'I.R.I., nel frattempo incorporata da FINTECNA. Con le banche rimaste azioniste, a fine 2003, furono fissati nuovi accordi e il termine del 2005 per l'eventuale loro uscita. A fine 2004 Unicredit ha ceduto il suo 3,03%. SanPaolo e Intesa se ne sono andate ad inizio 2006; queste possedevano rispettivamente l'1,97% e l'1,51%.

Con l'addio degli ultimi due Istituti di Credito, si completa l'uscita da Fincantieri di tutte le banche italiane che parteciparono alla ricapitalizzazione del 2000. CityBank non ha più clausole di uscita; gli spetta solo un diritto di co-vendita in caso di cessione della quota di maggioranza. Attualmente quindi Fintecna possiede il 99,97% del capitale Fincantieri.

#### ASPETTI ECONOMICO-FINANZIARI (in milioni di Euro)

ANNO	RICAVI	RISULTATO OPERATIVO	R.O.S.	UTILE NETTO	NOTE
2004	2268	111,4	6,2%	99,5	
2005	2176	135,7	4,9%	48,5	(*)

(\*) alla flessione del risultato ha contribuito soprattutto l'incremento di costo di alcuni prodotti e servizi, tra i quali l'acciaio, l'energia e le coperture assicurative sulle navi in costruzione.

In questi ultimi anni (parimenti a Finmeccanica), Fincantieri evidenzia bilanci significativi dal punto di vista dei risultati economico/gestionali; si è infatti passati da una perdita netta (reale) pari a circa 400 milioni di Euro nel 1998, a utili netti più che interessanti negli ultimi esercizi.

Secondo valutazioni ufficiose, il 100% di Fincantieri – che in ciascuno degli ultimi due esercizi ha pagato 10,1 milioni di Euro di dividendo – ha un valore che oscilla tra 1,0 e 1,3 miliardi di Euro.

#### IPOSTESI DI PRIVATIZZAZIONE: GIUDIZIO DELLA FIM-CISL

Da tempo si sta parlando della possibile privatizzazione di Fincantieri. Dopo un inutile tentativo fatto dall'Amministratore Delegato con il precedente Governo, il progetto di collocamento di oltre il 50% delle azioni (IPO) è ritornato sui tavoli del Ministero dell'Economia e di Fintecna (in particolare ci risulta sia stato delegato sul progetto di quotazione in Borsa, il Sottosegretario alla Economia e Finanze On. Massimo Tononi).

Al di là della discussione più generale sul ruolo e sulla presenza dello stato nell'economia, per quanto riguarda la vicenda specifica di Fincantieri l'opinione della Fim-Cisl Nazionale è la seguente:

- Il gruppo cantieristico italiano è una risorsa per il Paese, che non può essere messa a repentaglio per necessità di "far cassa"; gli assets industriali e militari di cui è composto necessitano invece di essere preservati e valorizzati, a partire dai singoli cantieri i cui insediamenti produttivi sono presenti in sette Regioni del Paese.
- Per la rilevanza strategica che riveste per l'intero Paese, Fincantieri deve quindi rimanere una azienda pubblica o comunque deve essere garantito il controllo dello Stato, deve essere salvaguardata nella sua entità duale militare/civile, deve poter disporre di adeguata capacità finanziaria per perseguire le necessarie acquisizioni; questa azienda oggi ha più bisogno di un rafforzamento industriale che non di modificazioni dell'assetto societario che portino ad indebolirla strategicamente.
- In questo contesto andrebbe quindi – se del caso – affrontato il problema reale che vede Fincantieri controllata dall'azionista pubblico Fintecna, il cui scopo istituzionale – al contrario di Finmeccanica che si configura invece come Holding Industriale – è quello di privatizzare/vendere, e non certo quello di valorizzare strategicamente, finanziariamente ed industrialmente le proprie controllate.

Pertanto, nell'ipotesi di quotazione in borsa di Fincantieri, per la FIM sarà dirimente il mantenimento del controllo pubblico, attraverso adeguate quote azionarie e/o strumenti quali golden share o similari.

