



CITTÀ CASTELLAMMARE DI STABIA
IL SINDACO

La Fincantieri ha chiesto al suo azionista, il Governo, l'autorizzazione ad avviare la sua quotazione in Borsa, un passo che riteniamo sia decisivo nel percorso che può portare alla privatizzazione del gruppo.

Sappiamo che il Governo, attraverso il sottosegretario all'Economia Massimo Tononi nella sua audizione davanti alla Commissione Trasporti della Camera dei Deputati che si è tenuta martedì 14 novembre, ha affermato che sulla privatizzazione Fincantieri non c'è stata alcuna decisione da parte e che neanche esiste un orientamento in tal senso. Sulla quotazione in Borsa, ha spiegato il sottosegretario Tononi "esistono soltanto ipotesi".

Se da un lato queste dichiarazioni ci rasserenano- e siamo contenti che finalmente il Governo si sia espresso ufficialmente sulla vicenda e ci auguriamo che il confronto su queste posizioni avvenga anche con i rappresentanti dei territori e dei lavoratori- è proprio su queste ipotesi che si rende assolutamente necessaria una riflessione seria e approfondita, in modo da scongiurare qualsiasi possibilità che Fincantieri, e di conseguenza i lavoratori e i territori, vengano in qualsiasi modo indeboliti.

Anche perché, accanto alla rassicurazione che il Governo non ha preso né decisioni né orientamenti che portino verso la quotazione del gruppo in Borsa, il sottosegretario Tononi ha spiegato che esiste una prima valutazione economica di tale operazione, anche se non fatta dal Governo "ma da intermediari finanziari che hanno trovato in Fincantieri una società solida". Tale valutazione sembra superare il miliardo di euro. Pur prendendo atto delle dichiarazioni del sottosegretario che ha sottolineato come "in ogni caso la quotazione in Borsa di Fincantieri non prelude necessariamente alla perdita del controllo da parte dello Stato sulla società" penso che le sirene di una valutazione economica consistente potrebbero funzionare da elemento di forte attrazione verso il processo di privatizzazione.

Un'ipotesi, certo. Ma un'ipotesi sulla quale oggi noi- come sindaci delle Città-cantiere e rappresentanti dei sindacati- ragioniamo apertamente.

Come Amministrazione Comunale di Castellammare di Stabia siamo nettamente contrari a questa ipotesi - come abbiamo scritto al presidente Prodi e a tutti voi nell'invitarvi a questa iniziativa - perché riteniamo che potrebbe tradursi in un colpo mortale per quella che è rimasta una delle pochissime realtà industriali italiane rilevanti, sia dal punto di vista economico che occupazionale, per lo sviluppo del Paese, in particolare nel Mezzogiorno.

Siamo contenti che il sindacato abbia raggiunto una posizione unitaria su questo tema, come dimostra il documento del 9 novembre siglato dal Coordinamento nazionale Fim-Fiom-Uilm, che credo voi tutti conosciate e i cui contenuti mi trovano pienamente concorde: "no a qualsiasi ipotesi di privatizzazione che abbia lo scopo di fare cassa, che indebolisca o metta a rischio la forza industriale di Fincantieri, che porti allo smembramento della società minandone l'unità e l'integrità del gruppo che costituiscono i punti essenziali della sua stessa capacità competitiva, che possa favorire l'ingresso di società estere che potrebbero decidere di delocalizzare le produzioni"

A Castellammare di Stabia il cantiere navale è l'unico stabilimento industriale. Conta oltre 700 dipendenti diretti e, attraverso l'indotto, dà lavoro ad altre 1.000 persone. La sua rilevanza economica in una città del Sud, che come tutto il Mezzogiorno d'Italia vive il dramma della disoccupazione e del lavoro precario, è assolutamente incontestabile oltre a rappresentare la continuazione di una gloriosa tradizione nelle costruzioni navali che affonda le sue radici nel 1700. Qualsiasi ridimensionamento del cantiere navale rappresenterebbe un colpo mortale all'economia del territorio.

E un colpo mortale all'economia, qui - in una città del Sud, in provincia di Napoli dove l'emergenza criminalità è all'ordine del giorno non soltanto quando ha un'eco nazionale a livello mediatico, così come a livello istituzionale- significherebbe rendere il territorio ancora più a rischio di restare in balia della camorra e dell'illegalità. Questo è un punto che non ci deve sfuggire: non è un caso se lo stesso Ministro degli Interni, Giuliano Amato, ragionando sul "caso Napoli" abbia proprio pochi giorni fa spiegato come accanto alla doverosa repressione, per combattere la camorra servono scuole aperte anche di pomeriggio e posti di lavoro per i giovani. Posti di lavoro, lo ripeto con forza.

La nostra preoccupazione è dunque altissima. Per questo il 13 ottobre abbiamo scritto al Presidente del Consiglio, Romano Prodi, e al Ministro per lo Sviluppo economico, Pier Luigi Bersani, per chiedere un incontro. Contemporaneamente abbiamo scritto ai primi cittadini delle altre 7 città italiane che ospitano gli altri stabilimenti Fincantieri

e ai sindacati per proporre questa iniziativa comune per contrastare la privatizzazione del gruppo.

Vi ringrazio della risposta positiva che avete dato al nostro invito.

2. I cantieri e le città

Non è la prima volta che i sindaci sono chiamati a dare il loro contributo per la difesa della cantieristica navale. Negli anni '70 la crisi energetica determinò effetti pesanti su questo settore: la fortissima contrazione del mercato esponeva i singoli cantieri a lunghi periodi di cassa integrazione e a rischi di chiusura. Allora i cantieri non facevano parte di un'unica società: c'era l'Italcantieri, c'era l'Efim, c'erano i Cantieri Navali riuniti, Fincantieri ancora non esisteva come società unica. A causa di questa frammentazione e in assenza di una politica di settore, forti erano le tentazioni di ogni singolo cantiere di chiudersi in una logica di autodifesa geopolitica e forte era la contrapposizione tra i cantieri e i territori.

Su questa realtà frammentata incombeva il Piano Davignon, un piano europeo che aveva l'obiettivo di ridurre la capacità produttiva della cantieristica navale nel continente. La resistenza dei lavoratori e dei sindacati sfociò in uno sciopero europeo indetto dalla Fem (la Federazione Europea dei Sindacati Metalmeccanici). Al governo italiano si chiese un piano di rilancio della navalmeccanica. Si avviò così un processo di unificazione delle lotte dei cantieri, superando le logiche di contrapposizione "di campanile" che avevano segnato una lunghissima fase della storia dei cantieri e assumendo una dimensione nuova, più adeguata alla sfida.

Insieme al rafforzamento del coordinamento sindacale, nacque anche il coordinamento dei sindaci delle città marinare, una struttura permanente che sostenne la lunga lotta dei lavoratori, permettendo di esercitare una più forte pressione sul governo centrale e sbarrando il passo alle ipotesi di smantellamento dei cantieri, al Nord come al Sud.

Si costruì in questo modo un rinnovato legame tra le comunità, le amministrazioni delle città e i lavoratori, un legame fondato sulla consapevolezza che ogni singolo cantiere era parte di un tutto e che, senza una politica per tutto il settore, i singoli cantieri, pur costituendo in ognuna delle città marinare una componente fondamentale del sistema economico e sociale, non potevano essere salvati. Il coordinamento dei sindaci ha continuato ad operare per tutti gli anni '80, avendo tra l'altro definito una gestione a rotazione fra le città del coordinamento stesso. Nel 1983 il coordinamento trovò una nuova ragione, quando Fincantieri decise di chiudere il cantiere di Sestri Ponente a Genova. I lavoratori e i sindaci, insieme, ne impedirono la chiusura.

Siamo convinti che oggi sia nuovamente necessaria una mobilitazione delle città a difesa dei loro cantieri e per questo motivo abbiamo promosso l'assemblea di oggi.

3. I cantieri navali, la cultura dei "costruttori", un settore strategico

Che cos'è un cantiere navale? Una fabbrica con qualcosa di speciale rispetto al resto dell'industria. Nel cantiere non si produce, si costruisce. L'operaio navalmeccanico non è un produttore come gli altri, è un costruttore. Partecipa direttamente alla costruzione, ha sempre davanti agli occhi il prodotto del suo lavoro. può seguirne lo sviluppo dal primo giorno fino alle ultime finiture. Il costruttore sa cosa fa, sia che disegni, che tagli la lamiera, che saldi, che sollevi, che intervenga sulla nave che vede crescere come un gigantesco *lego* e che perciò conosce, attraverso la sua diretta esperienza, fin nei dettagli. Per questa ragione il costruttore navale ha, come pochi altri, il senso del suo ruolo e del suo peso nella produzione, di cui si sente un soggetto decisivo. Scaturiscono da questa specifica condizione, che permette di identificarsi con il proprio lavoro, la solidarietà, la consapevolezza e anche la combattività caratteristiche dei lavoratori dei cantieri navali.

La cantieristica navale è l'industria più antica, ma anche la più moderna. Questo settore, che è stato spesso giudicato come maturo e quindi dato più volte per spacciato negli ultimi trent'anni anche a causa della sua ciclicità, conosce ora una nuova fase di sviluppo. Ancora una volta si è dimostrato che non esistono settori maturi, ma semmai prodotti da innovare. La nave è uno straordinario contenitore di tecnologie avanzate. Quello delle costruzioni navali è un settore prezioso per l'economia, perché è nello stesso tempo ad alta intensità di lavoro e di innovazione tecnologica e non ha un impatto ambientale negativo. Ma è prezioso anche se si vuole riequilibrare l'intero sistema dei trasporti e utilizzare di più - a fronte della congestione delle vie di terra e d'aria - le grandi possibilità del trasporto via mare, a corto e medio raggio, oltre che transoceanico. Tutto ciò è verificabile nei fatti: basti pensare, ad esempio, all'eccezionale aumento dei traffici nel Mediterraneo, rispetto alle previsioni di solo qualche anno fa che pronosticavano un futuro di marginalizzazione e di declino del nostro mare.

Insomma, quando i sindacati metalmeccanici definiscono la cantieristica navale come un'industria strategica dicono una cosa vera. E hanno ragione anche quando sostengono che lo stato farebbe un grave errore se dovesse decidere di ritirarsi, di ridurre la propria presenza in questo settore.

4. Privatizzare e quotare in Borsa Fincantieri? La questione industriale

Siamo giunti al nodo centrale della discussione di oggi. Non intendo affrontare in termini generali la questione delle privatizzazioni in Italia, anche se prima o poi sarà necessario fare un bilancio delle privatizzazioni già fatte e di ciò che hanno prodotto, in particolare nell'industria. Mi limiterò dunque a due sole osservazioni, che a me sembrano entrambe di un certo significato.

La prima è che, se guardiamo all'Europa, Francia e Germania hanno privatizzato molto meno di noi e lo hanno fatto in modo più intelligente e selettivo, mantenendo pubbliche le aziende considerate strategiche per rafforzare e tenere alto il profilo industriale di quei Paesi.

La seconda, se guardiamo all'Italia, è che credo sia certamente da condividere il giudizio di uno dei più autorevoli studiosi dell'evoluzione dell'industria italiana, il professor Luciano Gallino, che da tempo sostiene che i processi di privatizzazione e di finanziarizzazione del sistema produttivo, per come sono stati condotti, hanno finito per essere in larga misura alla base del declino del nostro sistema industriale.

Cerchiamo allora, nel caso Fincantieri, di non ripetere gli errori del passato. E' utile, è conveniente privatizzare Fincantieri ed esporre ai venti della Borsa un'azienda che opera in un settore così delicato come la costruzione navale, nel quale si lavora su grandi commesse che presentano già di per sé grandi rischi sia di progetto che di prodotto?

Ragioniamo in concreto. La Fincantieri ha incontrato grandi difficoltà nello sviluppare una importante commessa per la Fynnlines, una società armatrice finlandese che le ha ordinato quattro navi traghetto per il Mar Baltico. Parlo di questo esempio - ma se ne potrebbero portare altri - perché riguarda direttamente il cantiere di Castellammare, oltre che quello di Ancona, anche se le responsabilità di ciò che è accaduto non possono essere attribuite solo ai due cantieri in cui è in corso la costruzione di queste navi. Errori di progettazione, in gran parte dovuti al fatto che a Trieste la progettazione di navi prototipo viene ormai sistematicamente data in appalto a società esterne spesso prive della competenza sufficiente, hanno provocato una catena di problemi nella costruzione, con un numero incredibile di rifacimenti e gravissimi ritardi nella consegna della prima e anche della seconda nave. I problemi non sono ancora risolti. Il prezzo da pagare è piuttosto salato e incide sui livelli di redditività di tutto il gruppo. Io faccio due domande alla direzione di Fincantieri: 1) il caso Fynnlines non è sufficiente a dimostrare che il modello produttivo presenta serie criticità e sarebbe necessario focalizzare tutta l'attenzione dell'azienda sui problemi di gestione industriale del gruppo? 2) Le perdite sono comunque consistenti, ma cosa sarebbe successo se Fincantieri fosse già oggi una società

quotata? Gli effetti negativi non sarebbero stati moltiplicati fino a diventare forse insostenibili?

Per andare in Borsa ci vogliono spalle più robuste, perché si è esposti a circostanze e pressioni che sono determinate dalle reazioni del mercato finanziario a qualsiasi evento globale. Può succedere che l'azienda vada bene, ma che il suo titolo perda valore perché tutta la Borsa va male. Queste pressioni si possono reggere se non si hanno anche problemi interni non risolti, altrimenti la Borsa, anche se sei un colosso come Fincantieri, ti scuote come un barchino nell'oceano!

Nella sua recente audizione alla Commissione Trasporti della Camera, l'amministratore delegato della società ha motivato il suo progetto di quotazione con un piano di investimenti - 800 milioni di euro in 3 anni - che appare molto sovradimensionato e difficilmente sostenibile. Il coordinamento nazionale Fim, Fiom, Uilm del gruppo Fincantieri nel suo ultimo documento dice che dai tavoli di confronto con l'azienda emerge che il reale fabbisogno di investimenti del gruppo è molto inferiore a quello richiesto all'azionista. Se questo è vero, allora le risorse per fare gli investimenti necessari si possono reperire in altri modi.

Se la scelta della privatizzazione e della quotazione in Borsa non è legata ad un progetto industriale di rafforzamento e rilancio del gruppo Fincantieri, ci rifiutiamo di credere che il governo possa assumerla allo scopo di fare cassa. Non solo non sarebbe in nessun modo accettabile la svendita di una delle più grandi industrie manifatturiere del Paese, che occupa posizioni di leader mondiale nei suoi mercati e dà un contributo importante alle nostre esportazioni. Tanti precedenti ci insegnano che operazioni nate per fare cassa si sono poi tradotte non solo in riduzioni della base industriale del Paese, ma alla fine i costi sociali che lo Stato è stato inevitabilmente chiamato a pagare sono stati molto superiori agli introiti della prima fase delle privatizzazioni.

5. La nostra iniziativa: alcune proposte

Il nostro giudizio negativo è dunque fondato e per questa ragione noi ci proponiamo di contrastare questa scelta, prima di tutto cercando di persuadere il governo delle nostre ragioni.

Il Governo deve incontrare i sindacati non solo per dire ciò che vuol fare, ma anche e soprattutto per ascoltare le loro valutazioni e proposte. Neanche le difficoltà dell'avvio della legislatura e i tanti impegni connessi con l'approvazione della legge finanziaria possono giustificare la mancata risposta del governo alla richiesta di incontro dei sindacati. [I ministri che hanno trovato il tempo per riconfermare nel suo incarico l'amministratore delegato della società, potevano trovare anche il tempo per incontrare i sindacati.]

Noi pensiamo che il Governo, prima di prendere una decisione, abbia il dovere di ascoltare anche i sindaci e i rappresentanti delle

autonomie locali delle città e dei territori interessati alla presenza della Fincantieri. Per questa ragione la mia proposta è che questa assemblea si concluda con un documento da mettere in approvazione e che dovrà poi essere inviato al governo, accompagnato da una richiesta di incontro.

Aggiungo un'ultima proposta, perché credo che il nostro compito non si debba limitare ad esprimere un giudizio e un'iniziativa per scongiurare i rischi della privatizzazione di Fincantieri. Penso che sia necessario dare un carattere permanente alla nostra iniziativa, ricostituendo un organismo di coordinamento dei sindaci delle città cantieristiche. Ci sono, infatti, altri terreni su cui potremmo esercitare - e i sindacati giustamente ce lo chiedono - un nostro ruolo specifico. Il primo è più importante fra tutti riguarda la necessità di una bonifica e di una riqualificazione industriale del sistema degli appalti che operano nei cantieri navali. La situazione di degrado delle condizioni di lavoro, di totale mancanza di rispetto delle norme di legge e contrattuali, l'affiorare di fenomeni di evasione fiscale e contributiva richiedono la definizione di nuovi strumenti di intervento: dei veri e propri protocolli territoriali di legalità e di moralizzazione. Negli appalti di questo c'è bisogno. Esistono ancora altri terreni importantissimi sui quali è necessario tenere alto il livello di attenzione che cito velocemente: le condizioni di sicurezza dei lavoratori e il rilancio degli investimenti nei cantieri.

C'è anche un'altra sfida che mi sento di lanciare a Fincantieri, e vi propongo di lanciarla insieme: da questa assemblea può nascere la proposta di un 'PROGETTO INDOTTO', attraverso il quale Fincantieri si impegna a seguire con attenzione tutto quanto si muove in tale mondo, che occupa migliaia di addetti in tutta Italia, promuovendo anche lì sicurezza e qualità.

Già qui a Castellammare di Stabia, quando il consiglio comunale ha approvato nel febbraio scorso un documento largamente condiviso da maggioranza e opposizione, sulle politiche industriali abbiamo posto con forza il tema dell'indotto. Siamo convinti, infatti, che accanto alla difesa degli apparati industriali esistenti esista la forte necessità di organizzare e dare nuove opportunità al mondo dell'indotto delle piccole industrie legate alle realtà più grandi. Evitando che la scelta di decentrare il processo produttivo resti solo un canale attraverso cui si persegue l'abbattimento dei costi. Decentrare, infatti, non può essere sinonimo di precarizzazione del lavoro, di insicurezza, di processi produttivi che non tutelano la salute del lavoratore.

Qualificare il lavoro nel mondo dell'indotto, premere affinché anche lì siano assicurati sicurezza e piena tutela dei diritti dei lavoratori significa offrire opportunità alle giovani generazioni. Qui, a Castellammare di Stabia, sono stati e sono tanti i giovani che proprio grazie all'indotto Fincantieri hanno trovato e trovano una risposta

occupazionale, forse anche diversamente da altri cantieri dove sono in stragrande maggioranza i migranti ad essere occupati nell'indotto. Ho voluto ricordare questo aspetto per sottolineare con forza il risvolto sociale - e di conseguenza anche di contrasto all'attrazione che la criminalità organizzata ha sui giovani delle città del Sud- che l'attenzione al mondo dell'indotto ha concretamente.

Richiesta di INCONTRO AL GOVERNO, la nascita - o potremmo dire il ritorno- del COORDINAMENTO NAZIONALE STABILE DELLE CITTÀ-CANTIERE, la sfida del PROGETTO INDOTTO sono le tre proposte che lancio a voi tutti, in particolar modo ai colleghi amministratori delle altre città italiane, ringraziandovi nuovamente della partecipazione all'iniziativa di oggi e dell'attenzione che mi avete dedicato.

Salvatore Vozza
Sindaco di Castellammare di Stabia

