

# Fincantieri e la lezione di Alitalia

di Alessandro De Nicola

E così l'inevitabile è accaduto. Dopo le contorsioni della patetica asta per la privatizzazione dell'Alitalia indetta dal governo qualche mese fa, così piena di vincoli da andare deserta, ora il gioco è arrivato alla stretta finale. Air France, la cordata Baldassarre ed Air One sono gli offerenti in lizza ed hanno presentato giovedì le loro offerte. Chi vincerà è ancora presto per dirlo, in quanto i soliti balletti politici potrebbero condizionare la scelta finale.

Tuttavia la penosa vicenda della compagnia di bandiera è istruttiva sotto diversi profili. Il primo riguarda il ruolo dello Stato il secondo quello dei gruppi di pressione e dei sindacati, il terzo una privatizzazione molto importante per il Nord-Est, quella di Fincantieri.

Partiamo dal Governo. Non c'è una sola buona ragione per la quale un'impresa commerciale che opera in regime di concorrenza con altre aziende private debba essere di proprietà pubblica. Nessuna. Con lo Stato-padrone, i manager devono rispondere ai loro referenti politici invece che al mercato; i concorrenti subiscono una concorrenza sleale data dal fatto che la società statale non fallisce (e se non è fallita l'Alitalia...); i sindacati vi-

sto il loro peso politico hanno un ruolo spropositato; gli investimenti seguono anche logiche elettorali (e le rotte in perdita della compagnia di bandiera ne sono una prova); la tentazione di corrompere è più elevata. Ed infatti Alitalia è un caso sublime di un

gruppo che negli ultimi 9 anni ha accumulato perdite per 3,5 miliardi di euro (più di un milione al giorno!), mentre il traffico aereo proseguiva nella crescita (in Italia, dopo la liberalizzazione, del 100%), i concorrenti continuavano a sguazzare negli utili ed i manager chiamati a risanare l'azienda duravano giusto il tempo di andarsene con sontuose liquidazioni.

Nel disastro generale, non irrilevante è stato il ruolo dei sindacati: un coacervo di sigle ognuna con il proprio politico di riferimento che, grazie alla particolare natura dell'attività, con poche ore di sciopero sono in grado di causare danni notevoli ed enormi disagi ai clienti. Alitalia è l'aviolinea più "scioperata" del mondo, in tutti i sensi, ed è un fulgido esempio di come interessi organizzati possano vincere contro quelli generali.

Passiamo a Fincantieri, di cui Prodi ha ribadito vo-

ler piazzare il 48% in Borsa nonostante l'opposizione della Fiom (il sindacato della CGIL che conta 500 iscritti su 9.300 lavoratori ma che finora è riuscito a stoppare tutto). Perché pa-

ragonare una società in salute come la compagnia triestina che detiene il 42% del mercato mondiale delle navi da crociera con la nostra disastrosa linea aerea?

Semplicemente perché nulla è eterno, tanto meno la buona salute. Dimentichiamoci per un attimo che la vendita di Fincantieri porterebbe nelle casse dello Stato denaro necessario per abbattere il debito pubblico e che tutti i motivi contro la proprietà statale prima citati si applicano anche in questo caso. La realtà è che la cantieristica è un settore dove le minacce potenziali non sono solo quelle di chi già sforna battelli di crociera, che rappresentano una percentuale minore del mercato, ma di tutti i costruttori di navi che possono riconvertire le loro linee di produzione. Non si tratta solo dei coreani che hanno recentemente acquisito la norvegese Aker (il numero 2 mondiale), ma dei giapponesi e dei cinesi, già oggi spadroneggianti con petroliere e rinfusiere e i quali, una volta

acquisita la tecnologia, si getteranno a corpo morto nelle navi da crociera investendo enormi capitali.

La quotazione dell'azienda triestina serve a reperire capitali ora ed in futuro, indispensabili per competere a livello globale e consentire la crescita dell'occupazione (1.500 nuovi potenziali occupati secondo il piano industriale post-ingresso in Borsa). Gli investitori finanziari saranno il miglior cane da guardia della governance societaria e dell'efficienza del management, tanto che la vendita parziale e non totale di Fincantieri sembra essere un ibrido che farà incassare meno allo Stato e gli consentirà di seguire ad interferire.

E allora è bene ricordarsi che c'è stato un tempo in cui persino Alitalia faceva utili, meno di quanto avrebbe potuto, certo, ma il mercato era protetto e i concorrenti erano pubblici pure loro. Appena la liberalizzazione ha fatto capolino sono fioccate le perdite e senza aiuti di Stato l'attività si sarebbe fermata già anni fa. Fincantieri ha spalle più robuste, ma niente è per sempre e perciò prima il governo venderà le sue azioni, tutte, non solo una minoranza, meglio sarà per tutti.

Alessandro De Nicola