

## Solo in Borsa crescerà ancora

di Giorgio Brunetti

Mentre Fincantieri festeggiava l'accordo con la Cunard Line per la costruzione di una meganave da crociera che prenderà il nome di Queen Elisabeth, giungeva la notizia che la prevista quotazione in borsa sarebbe slittata ancora. Il governo, sotto la pressione della sinistra radicale, ha deciso di fermare il percorso, poiché intende aspettare la presentazione del nuovo piano industriale e le reazioni sindacali.

Fincantieri è un'impresa di successo. Da sei anni chiude i bilanci in utile. Ha un invidiabile posizionamento nella nicchia della cantieristica per navi da crociera. Dai suoi scali scendono le navi esteticamente più belle, più confortevoli, tecnologicamente più avanzate, un vero messaggio nel mondo del Made in Italy. Frutto tutto questo di un'elevata professionalità sia delle maestranze che dei tecnici, ma anche di consistenti investimenti in ricerca e sviluppo. Problemi gestionali non mancano. Appalti e subappalti, immigrazione sono questioni aperte che si trascinano da anni.

Per mantenere tale posizione, il gruppo deve tuttavia attuare rilevanti investimenti. Occorre fronteggiare la concorrenza dei cinesi, coreani e giapponesi che stanno attrezzandosi anche in questo segmento della cantieristica. Secondo la direzione dell'azienda, occorre, oltre che potenziare le strutture e i cantieri italiani, allargare la dimensione operativa entrando in Oriente con una joint venture, assieme agli indiani, per produrre turbine a vapore e assicurarsi nuove commesse ma soprattutto necessita aprire cantieri in giro per il mondo a cominciare dagli Stati Uniti per conquistare le ricche commesse della Marina Militare americana e dai Caraibi per lavori di restyling e riparazione delle grandi navi da crociera.

La realizzazione di questo

importante progetto richiede un investimento di 800 milioni in cinque anni dei quali quasi 600 possono essere ottenuti mediante il collocamento in borsa del 49% del capitale, poiché lo Stato, per la nota situazione della finanza pubblica, non è certo in grado di farvi fronte. Su questa scelta il sindacato è diviso. CISL e UIL hanno dichiarato di essere d'accordo, mentre la FIOM si è detta contraria adducendo vari motivi. Occupazione a rischio di delocalizzazione, azienda poco adatta alla borsa per redditività modesta e per ciclicità del settore, meglio ricorrere a fondi pubblici per l'innovazione e a fondi comunitari, oltre che al debito.

A fondamento di tutto vi è un'antica resistenza all'entrata di capitale privato. Ci si collega all'epoca in cui si voleva dismettere il gruppo e che solo grazie alla opposizione delle città ospitanti i cantieri, dei sindacati e dei lavoratori la decisione rientrò tanto che oggi possiamo contare su un'impresa di successo, anche se il merito è indubbiamente del management. Tesi non generalizzabile vista la vicenda Alitalia.

Tutti motivi che, in questo contesto competitivo, appaiono difficilmente sostenibili. Fincantieri non può rimanere un'impresa nazionale, quando il suo principale concorrente europeo la norvegese Aker Yards gestisce cantieri in otto paesi diversi. Non è vero poi che l'azienda non sia appetibile per la borsa. I passi compiuti finora dimostrano il contrario: un grande interesse da parte degli investitori. La quotazione, pur mantenendo il controllo pubblico, può ridurre le interferenze politiche, introduce più trasparenza, più attenzione a temi ambientali e perché no, anche sociali. Dipenderà dalla governance che si intende applicare. E' da augurarsi ad ogni modo che la situazione si sbocchi presto!