

La globalizzazione spinge Fincantieri in Borsa ma i paletti sindacali frenano le banche d'affari

MARCO MACCIÒ

Il governo ha tentato una quadratura del cerchio: cedere la sua quota di socio di riferimento in Alitalia senza far cadere sul prezzo il suo rifiuto di darsi carico del problema occupazionale. Questo funambolismo è fallito. Ma la scomparsa di acquirenti per la compagnia di bandiera non ha impedito mercoledì scorso al "question time" di Palazzo Chigi l'annuncio della quotazione di Fincantieri secondo uno schema pure ispirato all'idea d'aver la botte piena e la moglie ubriaca.

Infatti, l'azienda andrà in Borsa, ma il suo controllo resterà saldamente in mano al ministero del Tesoro, che deterrà il 51% del capitale sociale e nella prima fase forse ancor più. Inoltre, ai soci di minoranza è chiesto d'investire in un'impresa che non dà utili favolosi e che si è impegnata a non ridurre l'occupazione, né a portare nelle aree estere a basso costo alcuna delle produzioni attualmente svolte in Italia. Questo significa che le chances di trovare soggetti pronti a comprare azioni di Fincantieri fondamentalmente passano per la redditività collegata al piano industriale 2007-2011. Questo a breve verrà discusso con il sindacato; sarà quindi presentato in Piazza Affari come un pacchetto chiuso, visto che l'approdo in Borsa è previsto tra sei-nove mesi.

Il tema della parziale privatizzazione di Fincantieri aleggia per Palazzo Chigi dall'anno passato, ma, fin quando ha potuto, il governo ha rinviato l'apertura a nuovi soci per non complicarsi la vita con una questione osteggiata dalla Fiom e che per mesi ha trovato contrari anche gli altri sindacati. A decidere oggi lo sbarco in Piazza Affari sono state due necessità: quella di far intendere a Bruxelles che lo Stato italiano non è restio per principio a ridurre il proprio peso in campo industriale e quella di non impedire a Fincantieri la ricerca in Borsa degli 800 milioni di cui l'impresa ha bisogno per continuare ad avere successo e che Finmeccanica (di fatto oggi il suo unico proprietario) le nega perché intenzionata a focalizzarsi nell'aerospazio e nell'elettronica da difesa.

La necessità di capitale fresco deriva dalla mutazione del business cantieristico provocata dalla globalizzazione. Questa genera un'eccezionale domanda di tonnellaggio e i prezzi degli scafi sono balzati alle stelle. I costruttori asiatici la fanno però da padrone in quasi tutte le tipologie di nave, salvo le unità da crociera, che sono rimaste una nicchia europea della quale abilmente Fincantieri ha preso la leadership. Così l'azienda ha potuto mettere a posto i suoi conti. Il rovescio della medaglia è che l'impresa ha praticamente abbandonato il resto delle costruzioni mercantili. L'azienda ha solo le navi militari quale altra colonna portante. Deve dunque investire parecchio per difendere adeguatamente i suoi due

punti di forza. Ecco perché ha bisogno d'elevare i mezzi propri. Da qui l'idea di Finmeccanica di vendere quasi la metà del suo ramo cantieristico e trarre dai proventi della cessione i denari per sottoscrivere il 51% dell'aumento del capitale sociale di Fincantieri. "Nu babà", direbbero a Napoli, se non restasse da trovare l'acquirente. Il che non è facile. Intanto, perché l'azienda ha una redditività netta inferiore ai tassi d'interesse ed è tutto da vedere di quanto i nuovi investimenti miglioreranno gli utili. Poi, perché Aker, il principale concorrente di Fincantieri nel settore crociera, di recente ha posto in vendita il proprio 40,1% e i fondi di private equity interessati al business delle costruzioni crocieristiche hanno subito colto l'opportunità d'entrare in un'azienda globale, quotata e di successo. Dopo il cambio di proprietà le azioni dell'azienda norvegese hanno perso parecchio, ma il patto di vendita prevede che l'acquirente rilevi prima o poi la totalità delle azioni. Quindi il miliardo e mezzo che Aker finirà per assorbire, rende arduo reperire la prossima primavera sul mercato mondiale denaro interessato a Fincantieri. Tanto più che il costruttore italiano ha un portafoglio clienti e prodotti limitato ed è da vedere se con il piano industriale 2007-2011 saprà liberarsi di alcune delle pietre che ha al collo.

Queste cose a Palazzo Chigi le sanno bene. E lo sa bene anche il sindacato, che infatti è ad un bivio. Da una parte deve frenare lo spostamento delle lavorazioni nei paesi low-cost ed evitare che la quotazione finisca per provocare il passaggio ai nuovi azionisti della polpa, cioè il business crocieristico. Infatti, sul tema della privatizzazione è meno spaccato di quanto appaia. La Fiom s'opponesse alla Borsa, ma le altre sigle sindacali hanno imposto che la via della parziale privatizzazione sia seminata di così tanti paletti che resta da capire se le banche d'affari troveranno attraente divenire azionisti di Fincantieri. Dall'altra i navalmeccanici devono decidere se sia meglio complicare la vita all'impresa o ragionare gomito a gomito con chi è disposto a mettere denaro in un business che ha bisogno di capitale fresco per vivere e dare lavoro. Del resto, il naviglio da guerra da solo non può dare occupazione ai circa 20 mila dipendenti di oggi, con l'indotto. Inoltre, le lancette della storia suggeriscono due cose importanti. La prima, che sono proprio le società finanziarie lasciate senza una controparte a comportarsi da vascelli pirata sul mercato azionario. Poi, che è sempre più difficile combattere ideologicamente il private equity: un grande investitore istituzionale come Blackstone appartiene ai lavoratori di mezza America, tramite i loro fondi pensione e il suo 10% è stato appena acquistato dal governo comunista cinese.

MARCO MACCIÒ è esperto di shipping e di questioni energetiche.