

Dopo la decisione del governo, atteso l'atto di indirizzo del ministero dell'Economia. L'ad Bono: saremo giudicati sui risultati e sulla solidità

Fincantieri fa rotta verso Piazza Affari

Nel 2008 la quotazione del 49%, ma la Fiom frena: sarà lotta senza tregua

**Dubbi sulla
compatibilità con la
Borsa dell'andamento
ciclico del settore**



PROTAGONISTI

L'ad di Fincantieri Giuseppe Bono e Padoa-Schioppa

LUCA IEZZI

ROMA — Il governo ha deciso per la Borsa, la Fiom risponde che è pronta a lottare «fino all'ultimo minuto». La strada di Fincantieri verso il listino è segnata, ma i prossimi mesi non saranno privi di ostacoli.

Il sindacato dei metalmeccanici della Cgil è rimasto solo, Fim e Uilm sono soddisfatte delle rassicurazioni del governo. «In questi mesi c'è stato anche un confronto politico molto serrato — spiega il viceministro ai Trasporti, Cesare De Piccoli — sia con i lavoratori che dentro la maggioranza, la decisione finale tiene conto dell'interesse della società e del paese. La bellezza delle navi da crociera nasce anche dal lavoro di tante piccole imprese italiane».

Presto un atto d'indirizzo del ministero dell'Economia a Fintecna (proprietaria al 100% di Fincantieri) darà il via all'iter per la quotazione del 49%. Il management vuole far presto,

ma i tempi tecnici dicono che bisognerà aspettare i conti 2007 e lo sbarco è probabile entro la primavera del prossimo anno. Fino ad allora il dibattito si concentrerà su un punto: Fincantieri è adatta alle turbolenze della Borsa? L'azienda ne è certa, così come una parte del sindacato: «Sul capitale investito Fincantieri dà ritorni del 15% e distribuisce dividendi — argomenta Bruno Vitali della Fim — la sfida del mercato è affrontabile». «Non è un caso se le altre aziende del settore sono rimaste pubbliche — risponde il responsabile Fiom, Sandro Bianchi — l'altra quotata, la norvegese Alker, ha perso il 30% in pochi giorni solo per aver annunciato una riduzione dei margini di profitto in un trimestre».

Le rimozioni della Fiom sono più finanziarie che ideologiche: l'esigenza di profitti certi e crescenti che la Borsa richiede è incompatibile con il business cantieristico esposto a crisi cicliche e a margini bassi rispetto al fatturato. Il sindacato ha raccolto 7100 firme dai lavoratori (diretti e indiretti) in una petizione contro la quotazione.

Si teme di rovinare la bella "eccezione" di un'azienda pubblica ma competitiva a livello internazionale. Fincantieri fattura 2,4 miliardi l'anno, ha un portafoglio ordini da 10,3 miliardi per il 60% destinato all'esportazione. Costruisce il 45% delle navi da crociera del mon-

do e il 32% dei traghetti, il resto arriva dalle navi militari e dai megayacht. Inoltre il gruppo è stabilmente in utile da sette anni (nel 2006 per 52 milioni di euro) e oltre ai 9 mila occupati sostiene oltre 10 mila posti di lavoro nell'indotto.

Il governo e i sostenitori della quotazione affermano che il passo è necessario: il piano industriale messo a punto dal management prevede 800 milioni d'investimento, mentre le capacità di autofinanziamento di Fincantieri non superano i 200 milioni, l'azionista pubblico non può mettere denaro e così non resta che affidarsi al mercato. Ecco un'altra eccezione targata Fintecna: per la prima volta nella storia delle privatizzazioni gran parte dei proventi della quotazione rimarranno nel gruppo attraverso un aumento di capitale da 400 milioni di euro.

Sarà una quotazione "morbida", visti i diversi paletti: lo Stato rimarrà azionista al 51% e il pacchetto passerà da Fintecna direttamente nel portafoglio del Tesoro; oltre 500 milioni degli investimenti si concentreranno in Italia; nessuna delle at-



tività verrà delocalizzata all'estero e saranno mantenuti i li-

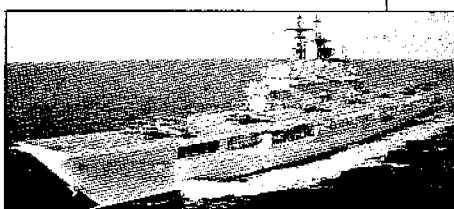
velli occupazionali.

L'amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono però ci tiene a specificare che queste non sono "concessioni" fatte ai sindacati «Il piano è na-

to proprio così. Gli investimenti esteri ci sono, ma mirati: un cantiere negli Stati Uniti, perché è un requisito necessario per partecipare alle commesse militari in quel paese, e un altro

nei Caraibi, per la manutenzione delle navi da crociera». E sui rischi della Borsa minimizza: «Come qualsiasi altra azienda manifatturiera abbiamo margini più bassi di quelle dei servizi. Secondo questo ragionamento nessuna di loro dovrebbe quotarsi, invece succede normalmente, anche noi saremo giudicati su risultati e solidità». Al mercato l'ardua sentenza.

le navi



REGINE DEL MARE

La Costa Concordia (2005), la più grande nave italiana. A sinistra, dall'alto, il Rex (1932), l'Andrea Doria (1953) e la portaerei Garibaldi

