

di **Maurizio Zipponi****Alitalia e Fincantieri, storie diverse, ma dov'è lo Stato?****Il problema è la mancanza di strategia**
Alitalia e Fincantieri
sono due storie diverse
Ma dov'è lo Stato?di **Maurizio Zipponi***

Cosa accomuna Fincantieri e Alitalia? Il fatto di essere aziende a controllo pubblico che operano in settori strategici per il paese. Le similitudini finiscono qua.

Infatti, mentre Fincantieri è una realtà che produce utili, garantisce l'occupazione, utilizza tecnologie all'avanguardia, ha ricevuto commesse che le consentiranno di lavorare per i prossimi dieci anni, Alitalia rappresenta il fallimento clamoroso di una gestione pubblica e di un gruppo dirigente che non ha saputo (o voluto) stare al passo con la trasformazione, che ha privilegiato i propri interessi personali e quelli del paese.

Rispetto alla proposta di quotare in borsa Fincantieri (mantendone comunque pubblico il 51%) abbiamo da subito espresso il nostro "no" a un'operazione che non poggiasse su un serio piano industriale.

Credo che il problema non sia tanto la quotazione in borsa di un'impresa. Il problema è se la quotazione in borsa è il fine per cui si alienano parti di produzione oppure se è uno strumento per recuperare risorse da investire nell'industria.

Il nodo è sempre lo stesso: l'esistenza oppure l'assenza di un piano industriale che escluda le delocalizzazioni, incentivi l'innovazione di processo e di prodotto per le aziende italiane, sia condiviso dalle organizzazioni sindacali e dai lavoratori, mantenga un controllo pubblico sulla società.

Solo dopo aver presentato un progetto industriale con queste

caratteristiche è possibile discutere di quali siano gli strumenti finanziari più idonei a sostenerlo. Nulla di ideologico, quindi, ma vincoli precisi.

Va in questo senso la risoluzione, approvata prima dal Senato e poi dalla Camera, che rinviava la discussione sulla quotazione in borsa del 49% del capitale di Fincantieri dopo la "predisposizione in tempi brevi di un piano industriale (condiviso dai sindacati) che, puntando sull'alto valore della produzione e del lavoro, eviti le delocalizzazioni delle produzioni verso l'estero". Per Fincantieri bisogna inoltre "prevedere che siano recuperate risorse coinvolgendo, anzitutto, investitori istituzionali, per garantire un piano di consolidamento, di sviluppo e di innovazione, tutelando l'occupazione ed evitando qualsiasi ipotesi di eccessiva frammentazione societaria".

In sintesi, il parlamento ha accolto le richieste avanzate dai lavoratori e sostenute dalle loro mobilitazioni e fatte proprie da Rifondazione comunista.

Quella di Alitalia, invece, è un'altra storia, il cui risultato è una società al collasso. Per evitare la perdita di migliaia di posti di lavoro e restituire al paese una compagnia aerea capace di garantire un servizio efficiente è indispensabile cambiare registro.

E qui torna, come sempre, la necessità di un piano industriale in grado di far uscire la società dalla logica suicida della finanziarizzazione, che venga discusso con il sindacato e indirizzi ogni risorsa per rinnovare la flotta e ridefinire le rotte. Che senso avrebbe una compa-

gnia di bandiera che non è in grado di collegare l'Italia con la Cina o con l'India, ossia con i mercati di esportazione?

E qui torna, anche, la necessità di cambiare il gruppo dirigente responsabile della catastrofe. Per troppo tempo "pubblico" è stato sinonimo di inefficienza, spreco, in alcuni casi persino malaffare, manager strapagati che non dovevano rispondere a nessuno delle proprie scelte e non hanno mai pagato per gli errori commessi.

Sosteniamo da tempo la necessità di un nuovo ruolo dello stato in economia. Un ruolo che deve essere di sostegno, certo, ma anche di indirizzo e di controllo nei settori strategici per il paese. Controllo significa anche rimozione dei gruppi dirigenti delle società pubbliche incapaci o corrotti, di chi compie scelte dettate da scopi che non siano a favore della collettività. Controllo significa interrompere la prassi immorale che consente a presunti manager di distruggere le aziende e andarsene con liquidazioni milionarie. Un esempio per tutti: Giancarlo Cimoli che, mentre Alitalia è al tracollo, 17 mila posti di lavoro sono a rischio, miliardi di euro di finanziamenti pubblici sono andati in fumo, si raddoppia lo stipendio (190 mila euro al mese!) e poi se ne va con una liquidazione da 8 milioni di euro. Da mercoledì Alitalia ha un nuovo presidente (che, come primo atto, ha scelto di convocare i sindacati) e per uscire dalla crisi ha di fronte due strade. La prima passa per il commissariamento. La seconda è l'avvio di una trattativa privata con i soggetti

interessati.

Resta il fatto che, per quanto ci riguarda, chi si proporrà di rilevare Alitalia dovrà essere un soggetto italiano che opera nel settore, interessato al rilancio della compagnia e il mantenimento dei livelli occupazionali e non a una operazione puramente speculativa. Ci muoveremo anche perché lo stato mantenga un pacchetto azionario in modo da garantire quei servizi e quelle tratte che non sono "interessanti" per il mercato ma essenziali per il paese. A questo punto ripropongo la domanda: cosa accomuna Fincantieri e Alitalia? La necessità improrogabile di un ruolo trasparente, esplicito e moderno dello stato in economia. Che è esattamente ciò che sta accadendo in paesi come la Francia e la Germania.

*Deputato del Prc

