

supplemento al numero
di domenica 10 giugno 2007 di *Liberazione*

Liberazione
della domenica

Non affondateci



Foto: M. Luperini/Contrasto

Il disperato appello a Prodi dei 9mila lavoratori della Fincantieri contro la privatizzazione di una delle ultime industrie italiane d'eccellenza, leader nel suo settore. «Costruiamo belle navi. Lasciateci continuare»

Gianna Contini alla pagina 2 e 3



Articoli di:
Imma Barbarossa,
Massimo Consoli,
Graziella Bertozzo,
Boris Solazzo



Il piano di privatizzazione e ingresso in borsa della Fincantieri distruggerà il gruppo leader della cantieristica nel mondo

Quotati e svenduti. E le navi chi le farà?

di Gemma Contin

Farà la fine delle balene, degli elefanti, del tonno rosso. Fatte a pezzi, cavato l'avorio, spolpati dai giapponesi. Anche la Fincantieri. L'allarme è massimo nel sindacato. Il rischio riguarda 9.250 dipendenti diretti dell'azienda pubblica di cantieristica navale e diciotto-ventimila lavoratori delle ditte degli appalti, o che operano nell'indotto allargato o addetti ai servizi urbani dedicati alle città-cantiere.

Trentamila posti di lavoro, trentamila posti di eccellenza, trentamila famiglie sparse tra La Spezia e Palermo, Ancona e Castellammare di Stabia, Sestri Ponente e Marghera, Monfalcone e Riva Trigoso. Domani potrebbero essere cancellati da una decisione tanto industrialmente improvvida quanto politicamente colpevole: quella di far quotare in Borsa la Fincantieri, mettendo sul mercato e nelle mani degli speculatori finanziari il 49% delle azioni sotto il controllo pubblico.

Avete visto il film *Wall Street*? Se non l'avete visto meglio che cerciate la videocassetta da qualche distributore. E seppure l'avete visto è bene rinfrescarsi le idee, perché quello, più che un film, è un manuale su come funziona il mercato finanziario, dove la regola è fare soldi a qualsiasi costo. O anche, secondo un modo di dire molto in uso tra gli intermediari di prodotti finanziari e gli alti manager dei grandi gruppi da spolare: creare valore per gli *shareholders*, che poi sarebbero gli azionisti (attenzione: grandi azionisti, non piccoli risparmiatori) e ogni tanto anche per gli *stakeholders*, ovvero gli stessi alti manager, attraverso generose distribuzioni autoassegnate di *stock options*.

■ L'arte di produrre navi

Veramente, volendo pignolare, tra gli *stakeholders* ci sarebbero anche i clienti, i fornitori, i dipendenti; insomma, tutti i soggetti in qualche modo coinvolti nella vita e nella morte di un'impresa. Ma di quelli, per un gruppo che ha deciso di finanziarizzarsi, cioè di smaterializzarsi e delocalizzarsi, passando dalla produzione di navi alla quotazione in Borsa: di tutto quel gran pezzo di mondo che ruota attorno al lavoro e che rimane ancorato all'arte del produrre, anche nel caso di un settore di eccellenza rappresentata in Italia dalla cantieristica navale, come dire? chisseneffrega!

Non ci credete? E allora cosa pensate che stia succedendo all'Alitalia, o alla Telecom, e cosa vi pare che sia successo alla Olivetti? Chi si ricorda di che cos'era la Olivetti prima dei progetti finanziari, di creazione di valore, si fa per dire, dell'era aperta da Carlo De Benedetti e chiusa da Roberto Colaninno? Qualcuno si ricorda di quel polo di eccellenza tecnologica che fu la Olivetti di Ivrea, costruttrice del primo calcolatore elettronico italiano, fautrice del sogno comunitario di Adriano e del padre fondatore Camillo, socia e concorrente di colossi mondiali come la At&T e la Digital Equipment e la General Electric? Tutto cancellato, perso, rimosso persino nel ricordo dei più strenui industrialisti del terzo millennio.

■ Un tramonto produttivo

E infatti l'Italia si avvia, anche nelle sue pieghe più evidenti, come Torino e la Fiat, dopo la

Oggi il gruppo - 13 unità produttive in 7 regioni - detiene il 58,3% degli ordini mondiali, con un incremento nel 2006 sul 2005 del 40%. «Non faccia fare a Fincantieri la stessa fine di Telecom o di Alitalia», scrivono i lavoratori a Prodi. «Siamo una delle più importanti industrie manifatturiere del Paese. Non affondateci»

chimica e la siderurgia, a dismettere il suo ruolo industriale e a passare progressivamente a compiti di servizio, di terziario più o meno avanzato, ad attività improduttive: *entertainment*, le vacanze, lo sport, giochi senza frontiere, grandi fratelli, piccole veline, notti bianche, musei a cielo aperto, bingo, fiction, e via così.

Fincantieri, una delle poche realtà produttive rimaste (un'altra è il polo aerospaziale di Finmeccanica, e anche su quello c'è molto da dire e da indagare), è sulla via della dismissione. Naturalmente il management dice che non è vero, ma intanto questo giochetto è già la terza volta che si ripropone, perché quella frego-

nabé a Roberto Colaninno, da Marco Tronchetti Provera a Pasquale Pistorio). E allora: via la Finsiel e i suoi servizi informatici, via la Sirti e l'impiantistica, via l'Italtel e i centri di eccellenza nelle centraline telefoniche e nei servizi per le tlc civili e militari. E via tutto il patrimonio edilizio: palazzi, stabilimenti, uffici, terreni; ceduto ai grandi immobiliari: le compagnie di "real estate". Una per tutte? Pirelli Re.

Che poi i "capitani coraggiosi" si siano rivelati altrettanti cavalieri inesistenti, produttivamente parlando, quello è un altro discorso. Ma è lo stesso discorso che va a toccare adesso il gruppo Fincantieri.

Essi! perché il piano industriale è proprio questo che dice e non dice, tra le luci e le ombre di un'idea del ruolo che il gruppo pubblico di cantieristica navale dovrebbe avere sugli scenari mondiali. Un'idea che a dire errata nella strategia e perdente nelle ripercussioni industriali si sbaglia per difetto, con un piano che è un vero e proprio progetto funerario.

■ Il piano-debole

Non ci credete? Andate a leggere il documento preparato dalla Fiom - il libro bianco sulla cantieristica scaricabile dal sito www.fiom.cgil.it - e state a vedere quello che i grandi manager di Fincantieri prevedono per il rilancio e l'ampliamento della

la di creare valore spolpando le aziende di Stato è una voglia irrefrenabile del capitalismo finanziario nazionale - e delle forze politiche che gli si sono sempre arrese - che ci prova e ci riprova: vedi la Telecom, che nessuno si ricorda più che era l'azienda di Stato di telefonia e telecomunicazioni.

■ Strategia che viene da lontano

Smembrata in mille pezzi per creare valore, dicevano (lo hanno detto tutti, da Franco Ber-



A destra: un operaio della Fincantieri di Palermo foto M. Laporta/Controluce

lato un cattivo affare per gli investitori e un disastro per i dipendenti, convinti a investire il loro Tfr nell'acquisto di azioni. Appena due anni dopo, affidata a un manager pubblico, Pierfrancesco Guarguaglini, e a uno privato, Roberto Testore (già ai vertici Fiat, ora alle Ferrovie), viene lanciato il progetto di dividerla in due, separando il militare dal civile. Giuseppe Bono viene mandato a dirigere Fincantieri che nella primavera del 2002 va abbastanza bene. Riorganizzata nel controllo di gestione, ha cominciato a fare utili e ha un discreto portafoglio ordini. Ma il nuovo gruppo dirigente ripropone la costituzione di Finmeccanica2 in una nuova versione, raggruppando intorno a Fincantieri le aziende civili di Finmeccanica. Il progetto piace al presidente della Liguria, ministro dei Trasporti nel governo D'Alema, che in questo momento ha sul suo tavolo i programmi cari agli Scajola e ai Caltagirone di cementizzazione della costa, con una sequenza di porticcioli privati per il diporto d'alto bordo, dalle Cinque Terre al Tigullio, da Imperia a Ventimiglia. Né storce il naso più di tanto la Fim-Cisl né, con alcuni distinguo, la Uilm-Uil.

■ Precedenti illuminanti

Il primo incontro, a seguito delle pressioni del sindacato e della protesta nei cantieri, si ha il 30 novembre scorso ma anziché al Ministero dello Sviluppo economico si tiene al Ministero dei Trasporti, alla presenza del viceministro Cesare De Piccoli e del sottosegretario all'Economia Massimo Tononi. Sosterranno ambedue che nulla è deciso, che il piano aziendale è in fase di analisi. Ma De Piccoli si smentirà poco dopo a Venezia, durante la consegna di una nave, affermando che «il piano industriale è eccellente» e che «la necessità di reperire capitali freschi è compatibile con la quotazione in Borsa del 49% del pacchetto azionario di Fincantieri. Lo Stato manterrebbe il 51% e il controllo del gruppo».

Ma solo un fesso gli può credere: ci sono precedenti illuminanti che lo smentiscono, ad esempio la vicenda del "nocciolino duro" in mano alla Fiat e alle grandi banche nella prima fase della privatizzazione Telecom, finita come si sa. E proprio l'improvvisa uscita del viceministro ha avviato le proteste e gli scioperi nei cantieri.

■ Leader mondiale

Un passo indietro, e qualche numero, tanto per sapere di che grandezze stiamo parlando. La Fincantieri è oggi un gruppo che detiene il 58,3% degli ordini mondiali in termini di milioni di tonnellate di stazza lorda compensata (tslc), con un incremento nel 2006 sul 2005 del 40%. Detiene il 43% della quota di mercato nel-

non essere sospetto. Perché due mesi prima ci volevano appena 2-300 milioni di investimenti, in gran parte autofinanziati, e due mesi dopo ne mancano all'appello ben 800, chiesti alla mano pubblica? Il gioco è fin troppo scoperto. Duecento milioni autofinanziati non fanno impressione a nessuno e non richiedono la privatizzazione. Ottocento chiesti al Tesoro per finanziare gli investimenti esteri sono ben altro. Sono la ragione per cui lo Stato è costretto a riflettere sull'esigenza di dismettere.

A giugno scorso il governo Prodi riconferma Giuseppe Bono (attenzione: un uomo di finanza, non di industria) alla guida di Fincantieri. I sindacati interpretano quella riconferma come «un implicito via libera all'ingresso in Borsa e alla privatizzazione» e chiedono l'immediata apertura di un tavolo di confronto con il governo. Che a lungo fa finta di niente.

le navi da crociera, con 14 navi in ordine. I suoi competitori in questo segmento sono la finlandese Aker che ha 3 navi in cantiere presso la sua branca finnica e 6 in quella francese. La Aker ha il 36% della quota di mercato nelle navi da crociera, seguita dalla tedesca Meyer, che ha 8 navi in cantiere e il 21% della quota di mercato. Nel segmento ferries, cioè nelle navi traghetto, la Fincantieri rappresenta il 30% del mercato ed è seconda a livello mondiale dietro alla Aker Yards, branca olandese, che rappresenta il 39% del mercato dei ferry boat. Altri competitori con quote molto minori sono con l'8% la tedesca Flensburger e l'italiana Apuania, con il 7% l'altra italiana privata Visentini, con il 6% la spagnola Barreras. In coda l'olandese Fosen con il 2%.

■ Sette regioni coinvolte

Ancora qualche numero sulla forza lavoro e il coinvolgimento dei territori e delle città d'acqua, che non sono proprio un'inezia, se si tiene conto che il territorio italiano si sviluppa per l'80% della sua estensione lungo coste, porti, golfi, città marinare, allestimenti interni ma proiettati sul mare. Basta guardare una carta geografica per capirlo. Dunque: tre cantieri navali e 750 addetti a Trieste, centro per la progettazione e sede ufficiale della società e della direzione generale; 1.800 lavoratori nel cantiere di Monfalcone, il più grande del gruppo. Altri 1.250 a Marghera e 850 a Sestri Ponente. Due i cantieri per la navalmeccanica militare: a Riva Trigoso con 900 lavoratori e a Muggiano con 800 specializzati nella costruzione di turbine, più 400 addetti alla progettazione a Genova.

Per la produzione di traghetti la progettazione si fa sempre a Trieste ma i tre cantieri sono sparsi tra Ancona, con 590 addetti, Castellammare di Stabia, con 650 dipendenti, e Palermo, dove 500 lavoratori sono specializzati in manutenzione riparazione e trasformazione navale. Attività un tempo dismessa perché considerata non redditizia, ma poi rivalutata dai vertici del gruppo che hanno anche deciso di acquisire una serie di cantieri (Gran Bahamas nei Caraibi e Bremenhaven nel Baltico) dopo aver realizzato, nel giugno scorso, il *refitting*, cioè la trasformazione, di una grande nave passeggeri come la Royal Caribbean per un valore di 55 milioni di dollari.

Per l'esattezza, mentre il cantiere di Bremenhaven è già stato acquisito, quello a Gran

Bahamas è tutto in fase di ricerca e di definizione dei "particolari" finanziari, secondo il piano industriale.

■ L'ira dei lavoratori e dei territori

Ed eccoci arrivati al punto cruciale, quello che ha fatto saltare per aria i lavoratori, che stanno scioperando da giorni e giorni nel più totale silenzio della grande stampa e che hanno indetto una grande manifestazione nazionale che si terrà a Roma venerdì prossimo. Intanto stanno raccogliendo le firme tra i dipendenti, i tecnici, gli ingegneri, i quadri, persino molti dirigenti e anche tra i sindacati e le forze politiche delle città coinvolte, in attesa di consegnarle al presidente del Consiglio Romano Prodi, nell'incontro che si terrà domani a Palazzo Chigi tra parti sociali e governo.

Anche i territori sono sul piede di guerra, perché per molte realtà la cantieristica è l'ultimo salvagente a cui aggrapparsi, prima della fine di tutte le attività. I sindacati sono stati coinvolti e hanno fatto approvare dai consigli comunali ordini del giorno in appoggio al braccio di ferro ingaggiato dai lavoratori e dalla Fiom-Cgil contro la privatizzazione della Fincantieri e la sua quotazione in Borsa, primo passo, dice Sandro Bianchi, coordinatore Fiom della cantieristica, dello smembramento delle attività e della dissoluzione del gruppo.

■ Sappiamo fare solo navi

Nell'appello al presidente Prodi, i lavoratori ribadiscono: «Noi le chiediamo di non dare corso al progetto di privatizzazione e di quotazione in Borsa di Fincantieri. Lo facciamo oggi perché non vorremmo trovarci domani a protestare inutilmente contro le delocalizzazioni, gli smembramenti, i tagli all'occupazione, le chiusure che abbiamo subito in tante altre aziende. Non faccia fare a Fincantieri la stessa fine di Telecom o di Alitalia. Noi costruiamo navi. Siamo operai, impiegati, tecnici, ingegneri e gli invisibili delle ditte di appalto senza diritti e senza tutele. Insieme siamo una delle più importanti industrie manifatturiere del nostro Paese. Siamo la Fincantieri e lavoriamo in 13 unità produttive situate in 7 regioni diverse. Quindici anni fa ci dissero che la cantieristica non aveva futuro. Ci ribellammo e riuscimmo a difendere i cantieri e il nostro lavoro. Abbiamo avuto ragione noi. Noi vogliamo che la Fincantieri non affondi. Costruiamo belle navi. Lasciateci continuare».