

Fincantieri

Ma il governo è contro i cantieri navali?

Sandro Bianchi*

Oggi il presidente della Camera riceve una delegazione dei sindacati metalmeccanici e delle Rsu della Fincantieri. A Bertinotti chiediamo che il disegno di privatizzazione e quotazione in Borsa della società venga portato in Parlamento e che il governo sia chiamato a rispondere su cosa intende fare.

L'incontro di oggi è positivo, ma evidenzia un aspetto paradossale. Perché non riusciamo a parlare con il governo? Abbiamo chiesto un incontro a giugno, ora anche i sindaci delle città dei cantieri si sono associati alla nostra richiesta. In cinque mesi non c'è stato un ministro o un vice ministro che si sia fatto vivo. Silenzio assoluto. Non è uno scandalo?

Nel frattempo solo indiscrezioni giornalistiche (non confermate, ma mai smentite), i boatos, l'ineffabile esibizione del viceministro Tononi in Commissione Trasporti (della serie: «qui lo dico, qui lo nego»). Il banchiere della Goldman Sachs, cui Prodi ha affidato la delega per le ex Partecipazioni Statali, ha perso il suo rigidissimo self control solo per un attimo, sufficiente però a farsi sfuggire che l'affare vale più di un

miliardo di euro: il bocconcino goloso che l'amministratore delegato di Fincantieri ha messo sul piatto del governo per farsi dare il via libera.

Il governo non ci convoca, per una ragione semplice. Non vuole fare una discussione aperta su cosa succede dell'ultimo grande gruppo industriale pubblico, su che fine fa la nostra presenza in un settore in cui siamo leader.

Dire Fincantieri significa dire la cantieristica navale italiana. Qui negli ultimi quindici anni è successo l'impossibile. Un settore dato per morto è oggi uno dei pochissimi gioielli di famiglia

dell'industria italiana, dopo le privatizzazioni, la deindustrializzazione, la scomparsa dai settori strategici. Un libro verde delle Partecipazioni Statali nei primi anni 90 dava un ordine: settore maturo, dismettere. Di fronte alla insostenibile concorrenza del Far East (Giappone, Corea del Sud, la Cina non c'era ancora) la sorte dei cantieri europei appariva irrimediabilmente segnata.

Che cosa è successo? Gli esperti, come quasi sempre, si sono sbagliati. La rivolta dei cantieri impedì chiusure immediate. Da allora, per qualche strano miracolo, la Fincantieri è stata dimenticata

dalle privatizzazioni e, a differenza di altri settori smantellati o finiti in mano alle multinazionali, ha potuto riorganizzarsi e produrre nuove navi. Non ci sono settori maturi, ma solo prodotti da innovare.

Ma quelli che oggi sono chiamati a decidere sul futuro di 8 cantieri, due sedi di progettazione, un centro di ricerca, una società di sistemistica, una fabbrica di motori - tra diretti, appalti e indotto 25-30 mila persone - sono gli stessi che allora dissero che l'uscita dal settore era ineluttabile. Con l'aggiunta che questa volta possono anche farci dei soldi, un po' di cassa, come si dice.

Se è così, l'affare Fincantieri non rappresenta una straordinaria occasione di battaglia politica per tutti coloro che dicono che bisogna fermare la finanza, salvare il sistema industriale e rilanciare lo sviluppo? Perché non provare a farne un caso, uno spartiacque tra la vecchia politica liberista e una nuova politica industriale? La sinistra di governo può permettersi di sprecare un'occasione così concreta e irripetibile?

Ciascuno si prenda le sue responsabilità. I lavoratori dei cantieri navali, come hanno sempre fatto, non staranno a guardare. E se dovessimo arrivare a manifestare sotto le finestre di Palazzo Chigi, non vorrei che qualcuno ci chiedesse: ma voi siete contro questo governo? La domanda la facciamo noi: questo governo è contro la cantieristica navale?

*Coordinatore nazionale
Costruzioni navali Fiom Cgil