

«Salviamo Fincantieri Non va privatizzata»

La denuncia del libro bianco Fiom: il governo vuole quotare in Borsa un'azienda statale che fa utili. L'ultimo pezzo di industria italiana sana

Sara Farolfi Milano

«D

ei criteri seguiti per disfare la grande industria senza crearne di nuova». Così il sociologo Luciano Gallino titolava l'introduzione al suo libro, «La scomparsa dell'Italia industriale». E così si conclude l'articolato Libro Bianco della Fiom sul caso Fincantieri («Capre oggi cosa accade domani», subito www.fiom.cgil.it).
 Uno sciopero nazionale di due ore proclamato dalla Fiom, tra ieri e oggi ha nobilitato tutti gli otto cantieri del Gruppo, mentre una fermata di otto ore con manifestazione a Roma è prevista per il 15 giugno prossimo. I lavoratori si mobilitano e firmano in massa un appello che, a Roma, consegneranno a Prodi (lo vedete qui accanto). È nato il Coordinamento nazionale dei sindaci delle cosiddette città-cantiere. I sindacati hanno opinioni diverse (con Fim e Uilm più che possibiliste sulle ipotesi di quotazione). Il governo dice di volere trovare un accordo (on chi?). Che cosa succede nei cantieri navali?

I fatti appartengono alla cronaca delle ultime settimane. Il progetto a lungo vagheggiato dall'amministratore delegato della società, Giuseppe Bono, di privatizzazione e quotazione in Borsa di Fincantieri (per il 49% delle azioni), ha ricevuto il sostanziale via libera del governo che, attraverso Fintecna, è l'azionista di maggioranza di Fincantieri. Inutile dicettare sulle umane intenzioni. Dell'uomo, che già fu l'artefice dell'ingresso in Borsa di Finmeccanica, vale la pena ri-

cordare quel che ebbe a dire in una precedente occasione: «Chi ha paura del futuro non lo fa, e senza Borsa e senza soldi lo sviluppo tecnologico è a rischio». L'avete già sentita? Probabile. Dilapidare immensi capitali in progetti industriali dissennati, privatizzare con lo scopo principale di fare cassa, insieme alla convinzione che l'industria in fondo altro non sia che una fastidiosa appendice della finanza, sono solo alcuni dei criteri: secondo il sociologo Gallino - che hanno guidato il processo italiano di dismissione industriale. «Fincantieri rischia di fare la stessa fine - denuncia la Fiom - Ma il futuro del cantiere è una questione di politica industriale».

Il piano, l'Ucraina e la Borsa

Vale la pena ricordare cosa è Fincantieri oggi. Otto cantieri navali, sparsi su tutto il territorio nazionale, due sedi di progettazione, una società di sistemistica per il militare (che copre circa un terzo dei ricavi), un centro di ricerca e una fabbrica di motori. Circa 9 mila dipen-

denti, a cui si aggiungono però tra i 15 e i 18 mila lavoratori degli appalti. Non a torto si può definire Fincantieri una vetrina del *made in Italy*, ancora in mano statale. Negli ultimi sei anni, i bilanci si sono chiusi in utile, con un fatturato in crescita che si aggira sui 2,5 miliardi di euro. Prima al mondo nelle

navi da crociera, con il 43% del mercato, e seconda solo all'Olanda in quello dei traghetti, dove detiene una quota di mercato del 30%. A fine gennaio, l'ad Bono presenta il piano industriale 2007/2011: 800

milioni di euro «per la crescita e l'internazionalizzazione del gruppo», che potrebbero raddoppiare, stando a quanto ieri lo stesso Bono ha dichiarato nel corso di un incontro al ministero dell'Economia.

«Un piano confuso e improvvisato nelle scelte» si legge nel Libro Bianco. Alcuni pezzi saltano da soli. L'acquisizione di un cantiere negli Usa per una commessa militare - solo per fare un esempio - è già andato in fumo. In compenso però si annuncia l'intenzione di comprare un cantiere *low cost* in Ucraina, grande cinque volte quello di Monfalcone: «Il punto più critico e potenzialmente pericoloso del piano». Che senso ha - si legge - acquisire una capacità produttiva superiore per il 50% a quella attuale degli otto cantieri italiani? Impossibile competere sul costo del lavoro con i produttori asiatici. A meno che non si stia pensando a «una massiccia e progressiva delocalizzazione delle attività a più basso valore aggiunto, come la costruzione degli scafi». Nessun investimento

strategico invece, è previsto per l'Italia. All'Isotta Fraschini (impianto di Bari), i lavoratori sono in cassa integrazione da mesi, e a Riva Trigoso (Sestri Levante) protestano contro le misure di mobilità interna «che preludono a una smobilitazione delle officine meccaniche».

Quale futuro per i cantieri?

Occorrono risorse da investire, certo. Ma Fincantieri, che non è un'azienda indebitata, ha una liquidità netta di 173 milioni di euro all'anno, può contare su una capacità di autofinanziamento pari a oltre 50 milioni all'anno (dati azien-

dali), può usufruire del regime di aiuti predisposto dall'Unione Europea, e anche il taglio del cuneo fiscale permetterà di recuperare risorse significative, dato l'alto numero dei suoi dipendenti: «La Borsa non è dunque una conseguenza obbligata, ma fin dall'inizio la vera scelta strategica». E va detto che Fincantieri, per ammissione dello stesso governo, ha una redditività

netta inferiore al 2%, molto più bassa cioè dai livelli minimi che la Borsa privilegia. Ciò che vale in Borsa, si sa, è la creazione di valore per gli azionisti. «E di fronte a un probabilissimo insuccesso, cosa succederebbe? Il precedente dell'Alitalia ce lo dice chiaramente: a quel punto non ci sarebbe più alcuna alternativa al superamento della finta barriera del 51%». E le aree su cui sor-

gono i cantieri navali potrebbero diventare lauta preda di possibili investitori speculativi.

L'ultimo rapporto Censis sull'Economia del mare definisce la cantieristica navale come un settore «propulsivo per l'economia». Chi in campagna elettorale si è riempito la bocca (e poi le urne) di belle parole sulla politica industriale, cosa ne pensa?

L'appello a Prodi

I lavoratori al presidente del consiglio: «Evitiamo una nuova Telecom»

Caro presidente Prodi

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 facciamo 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 tutele. 25 mila persone, più altre che lavorano nella filiera delle forniture. Insieme, 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 navale non aveva futuro e che bisognava uscire dal settore; ci ribellammo e riuscimmo a difendere i cantieri e il nostro lavoro. Abbiamo avuto ragione noi.

Oggi nel mercato mondiale occupiamo una posizione di primissimo piano. L'80% della nostra produzione arricchisce il valore delle esportazioni del Paese. La Fincantieri è un'azienda pubblica, che non pesa sul bilancio dello Stato e produce ricchezza per tutti, ma la sua redditività industriale è strutturalmente bassa. Se Fincantieri fosse stata collocata in Borsa 10 anni fa, oggi non esisterebbe più. Se viene messa in Borsa oggi, la si espone a un rischio mortale. La Fincantieri può reggere in un mercato a bassa redditività e ad alto rischio. Non è e non sarà mai in grado di offrire i rendimenti a due cifre che i fondi finanziari che dominano la Borsa pretendono. Noi vogliamo che la Fincantieri non affondi. Costruiamo belle navi. Lasciateci continuare.

Il cantiere navale della Fincantieri nel porto di Ancona
Foto Massimo Sclacca

