

FINCANTIERI Sciopero generale di otto ore per il 15 giugno

Battaglia navale

Quasi 6.000 addetti, le città sede di stabilimento, la Regione Liguria e molti parlamentari: tutti contrari alla privatizzazione e alla quotazione in Borsa

ROBERTO GRACO

La prossima settimana sarà decisiva per Fincantieri. L'11 giugno è in calendario l'incontro chiarificatore tra governo, azienda e sindacati, mentre il 15 ci sarà lo sciopero generale di 8 ore del gruppo indetto dai sindacati dei metalmeccanici, accompagnato da una manifestazione nazionale a Roma. In quell'occasione, la Fiom consegnerà a Prodi le migliaia di firme (5.700 per la precisione, oltre il 60 per cento dell'organico, che si compone di 9.200 unità, più i 20.000 dell'indotto) raccolte tra i dipendenti del gruppo contrari alla privatizzazione e alla quotazione societaria in borsa. "L'operazione decisa dai vertici aziendali - afferma Sandro Bianchi, coordinatore nazionale Fiom della cantieristica navale - non ha il consenso sociale necessario. Stanno firmando tutti, operai, tecnici, impiegati, ingegneri, e sta venendo meno anche il consenso politico". Già, perché nel frattempo è iniziata un'altra raccolta di firme, stavolta tra i parlamentari, che s'accompagna a prese di posizione da parte di partiti e organi istituzionali, dalla Regione Liguria ai sindaci delle città se-

de di stabilimenti Fincantieri, tutti solidali con la Fiom. A questo punto, anche il governo, che pure inizialmente aveva fatto proprio il progetto aziendale, riconfermando dopo le elezioni e l'avvenuto cambio di maggioranza il gruppo dirigente in carica, dovrà per forza rivedere i suoi programmi. "Nel nostro appello alla Presidenza del consiglio - continua Bianchi - chiediamo di fermare tutto, per evitare di far fare a Fincantieri la fine di Telecom o di Alitalia". L'errore maggiore, a giudizio dei metalmeccanici Cgil, è rappresentato dalla tesi secondo cui per reperire gli 800 milioni di euro di investimenti, indicati nel piano industriale, ci si debba rivolgere al mercato dei capitali. Secondo i vertici aziendali, l'ingresso in Borsa permetterebbe la privatizzazione societaria, conservando allo Stato il potere di controllo (al 51 per cento) e il rastrellamento delle risorse necessarie. "Si tratta di una scelta irresponsabile - sostiene ancora Bianchi - perché Fincantieri, come tutta l'industria delle costruzioni navali, non ha i livelli e la progressione di redditività (quella stimata è inferiore al 2 per cento, ndr) del capitale investito che la Borsa pro-



tende, regola primaria di ogni azionista". A meno che non si ricorra a tagli occupazionali, delocalizzazioni di attività, scorpori societari, chiusure d'impianti. "Una falsariga subita in tante aziende - prosegue Bianchi - e che vorremmo fosse evitata a un'impresa pubblica che ha raggiunto risultati d'eccellenza, occupando una posizione di primo piano sul mercato mondiale, e che oltretutto non pesa sul bilancio dello Stato, ma al contrario produce profitti, dato che l'80 per

cento della sua produzione arricchisce il valore delle esportazioni del paese". Eppure, sostengono alla Fiom, i segnali di una china del genere ci sono tutti. Basta leggerli il piano aziendale. "Non si tratta di un vero piano - precisa Bianchi -, in quanto non definisce gli obiettivi e contiene degli autentici errori strategici". Per abbattere i costi (del 30 per cento) si parla dell'acquisizione di un cantiere *low cost* nell'Europa dell'Est (Ucraina o Romania), cinque volte più grande di

Monfalcone, a sua volta lo stabilimento più esteso di Fincantieri. "In questo modo, si acquisirebbe una capacità produttiva superiore una volta e mezzo quella di tutti gli otto cantieri del gruppo. Ma il costo effettivo di un'operazione del genere sarebbe assai più elevato dei 30 milioni preventivati: un'operazione che avrebbe un senso industriale se si pensasse a una progressiva e massiccia delocalizzazione delle attività a più basso valore aggiunto, quelle su cui più incide il costo del lavoro. Con conseguenze pesantissime per l'occupazione, per noi decisamente inaccettabili". Insomma: il piano va radicalmente cambiato, così come va abbandonata la scelta della privatizzazione. "Sono due anni che se ne parla - conclude Bianchi - e non si è mai presentato nessuno disposto a investire sul titolo per continuare l'attività industriale. Viceversa, in tutte le città che ospitano gli impianti, sono all'opera potenti lobby che farebbero carte false pur di mettere le mani sulle aree su cui sorgono i cantieri navali, molto estese e situate in zone ad alto valore turistico e commerciale, per destinarle a grandi operazioni speculative".

IL "LIBRO BIANCO" Fiom Un piano industriale alternativo

Obiettivo qualità e innovazione di prodotto

Accanto alle forme di lotta tradizionali, stavolta la Fiom ha promosso una nuova iniziativa, la pubblicazione di un "libro bianco" su "Il caso Fincantieri. Capire oggi cosa accade domani". Nel dossier, curato dal coordinamento nazionale del gruppo, si ripercorrono 30 anni di storia della cantieristica navale italiana, fino alle ultime tappe dell'odierna vicenda, con una disamina dell'attuale posizione aziendale, accompagnata dalle proposte del sindacato di categoria, che indica le scelte industriali necessarie per il futuro, argomentandole dettagliatamente sotto il profilo economico e produttivo. Nella prima parte dello studio si fa riferimento alle tre crisi che hanno attraversato i cantieri navali, rischiando, in altrettante volte, di farli scomparire: negli anni settanta, quando l'emergenza energetica determinò pesanti effetti sul settore; all'inizio dei novanta, allorché arrivò la "condanna a morte" da parte dell'Iri e del governo, che giudicarono quella produzione matura e quindi da dismettere di fronte alla concorrenza dei paesi asiatici; infine, tra il '97 e il '98, crisi tutta interna a Fin-

cantieri, che dopo la riconversione al mercato delle navi da crociera aveva acquisito troppe commesse rispetto alle sue capacità industriali.

In tutte e tre le situazioni, la cantieristica è sempre riuscita a sopravvivere, sottolinea il "libro bianco". Anzi, dal 2000 in poi, è più forte di prima, potendo vantare una serie ininterrotta di utili, dovuta da un lato all'eliminazione di sprechi e inefficienze (con un taglio dei costi del 35 per cento) e, dall'altro, alla scelta, rivelatasi vincente, d'indirizzare parte del *core business* al *cruise* (le navi da crociera), comparto tuttora in espansione sui mercati, dove Fincantieri è *leader* mondiale indiscusso (copre circa il 50 per cento). Oggi, però, s'intravede all'orizzonte un nuovo pericolo, rivela la ricerca, costituito dall'idea di modificare l'assetto societario e privatizzare il gruppo, cedendo agli investitori la maggioranza del pacchetto azionario. Filosofia che ispira il piano industriale aziendale, contestato dalla Fiom. La federazione dei metalmeccanici Cgil, partendo dal posizionamento competitivo di Fincantieri nei segmenti di mercato in cui opera, elaborano un vero e proprio piano alterna-

tivo, con l'indicazione di obiettivi concreti e strumenti adeguati a raggiungerli. Innanzitutto, il *cruise*, punto di forza del gruppo, ma con il limite dell'unicità del committente (Carnival), che non permette al gruppo di costruire navi di altra taglia. "È necessaria - spiega lo studio - una diversa politica commerciale strategica d'acquisizione delle commesse, che punti a diversificare la committenza e ad allargare la gamma di prodotto, sia verso le navi più grandi che verso quelle più piccole, le cosiddette *minicruise* sotto le 40.000 tslc (tonnellate di stazza lorda compensata), che hanno un valore aggiunto più alto, segmento quest'ultimo dove però l'azienda è in serio ritardo". Di conseguenza, gli investimenti vanno mirati ad adeguare i tre cantieri del *cruise* (Monfalcone, Marghera, Sestri) alla costruzione di navi più grandi, dedicando alle *minicruise* un quarto cantiere, che, suggerisce lo studio, potrebbe essere Ancona.

Nel segmento militare, Fincantieri ha un profilo debole, quasi esclusivamente dipendente dai programmi della Marina militare italiana, privo di una presenza sul mercato internazionale. "Il

gruppo - osserva il "libro bianco" Fiom - dovrebbe cercare un accordo strategico, non legato a una singola commessa, con un *partner* europeo che rafforzi la sua posizione". Per quanto riguarda invece i traghetti, "Fincantieri non deve rinunciare a difendere e sviluppare il suo *status* di *leadership* mondiale, utilizzando a tale scopo gli stabilimenti di Castellammare di Stabia e Palermo", mentre bisognerebbe concentrare la forza industriale del gruppo, è la proposta del contropiano, "sul mercato delle navi da trasporto speciali *high tech*, che può costituire un significativo spazio aggiuntivo al duplice scopo di coprire la gamma più ampia possibile, garantendo maggiori carichi di lavoro". "Tutti gli investimenti - conclude l'analisi della Fiom - devono essere focalizzati e concentrati su qualità e innovazione di prodotto, accompagnati da una politica d'adeguamento degli organici, di ripristino delle professionalità, inclusa una politica di riqualificazione dell'intero sistema dell'indotto. Tutte cose assolutamente residuali nel piano industriale aziendale, tanto da costituirne l'aspetto più debole". R. G.