

ECONOMIA Sfumano le ipotesi di una quotazione in Borsa



A centro pagina: una nave in costruzione. A destra: Giuseppe Bono, Amministratore delegato di Fincantieri

La necessità di un piano industriale

L'intervento statale non può essere considerato un tabù

SEVERINO GALANTE

Fincantieri rappresenta una delle poche grandi aziende di un sistema produt-

tivo caratterizzato dalla piccola dimensione ed inadeguato alle dimensioni mondiali del mercato. Sembra, però, che neanche Fincantieri raggiunga dimensioni adeguate e che debba investire in cantieri di maggiori proporzioni. Per reperire le risorse necessarie, l'amministratore delegato Giuseppe Bono ha individuato la quotazione in Borsa dell'azienda. Il governo ha così inserito nel Dpef il provvedimento di quotazione del 49% di Fincantieri, ma,

successivamente, di fronte alle perplessità di una parte del sindacato e della sinistra ha sfumato il provvedimento, condizionando la quotazione in Borsa alla presentazione di un piano industriale da parte dell'azienda. La situazione sembra ora in stallo e la stessa azienda non sembra più così determinata a perseguire l'ipotesi della quotazione in Borsa, purché, come sostiene Bono, risorse aggiuntive vengano in qualche

modo reperite.

A questo punto, considerando che i tempi del mercato non sono quelli della politica, quest'ultima deve prendere una decisione. Tale sembra essere la determinazione espressa da Cesare De Piccoli, viceministro ai Trasporti, che auspica la conclusione di un accordo entro novembre. E' certamente vero che si può e si deve essere rapidi nelle decisioni, senza però rischiare di essere avventati, soprattutto quando è in gioco un pezzo strategico dell'industria italiana. Per questa ragione, bisogna tenere in considerazione gli avvenimenti che negli ultimi mesi hanno aumentato le perplessità sulla quotazione in Borsa, anziché dissolverle. La crisi estiva delle Borse, non ancora risoltasi, ha bruciato centinaia di miliardi di euro, dimostrando in modo chiaro l'incontrollabile volatilità dei mercati azionari.

Il settore cantieristico, caratterizzato da forti investimenti e ritorni a lunga scadenza, non è tra quelli maggiormente in grado di resistere alle condizioni del mercato finanziario dove è imperativo guadagnare sempre di più e rapidamente. Del resto, nella stragrande maggioranza dei casi, le privatizzazioni e le quotazioni in borsa delle aziende di stato degli ultimi anni si sono tradotte in distruzione di valore, anziché in raccolta di risorse aggiuntive. Un altro elemento di novità nei mercati finanziari sono i cosiddetti "Fondi sovrani d'investimento", controllati dai governi di paesi con enormi surplus commerciali, dalla Cina alla Norvegia, che hanno avviato una intensa campagna di acquisti di aziende Usa ed europee. Ciò ha ge-

nerato una reazione di panico, con appelli al protezionismo negli Usa, e, in Germania, alla costituzione di *nuclei duri* sotto controllo statale e addirittura di un super-fondo che prenda partecipazioni nelle aziende di

importanza strategica. Non ha senso, però, ricorrere a questi mezzi, dopo aver aperto le porte all'ingresso di altri soggetti investitori. La questione è, comunque, più ampia e riguarda l'affermazione di un rinnovato "capitalismo di stato" in sostituzione alla onda lunga neolibertista che si sta ormai esaurendo o per lo meno mitigando. Lo stesso Sarkozy, pure dipinto

come un alfiere del liberismo, tre anni fa guidò il salvataggio di stato di Alstom e ora appare teso alla creazione di campioni nazionali, che prevedono anche l'aumento della presenza statale, come nel caso della fusione Gaz de France-Suez. Che fare, allora? Nessuno sembra essersi innamorato della quotazio-

ne in Borsa, neanche Bono, a quanto sostiene. Bisognerebbe allora, in primo luogo, definire un piano industriale e con quello il reale fabbisogno di investimenti.

In secondo luogo, vanno individuate possibili alleanze e sinergie a livello europeo, perché solo campioni europei e non "nazionali" possono essere una adeguata risposta alla "mondializzazione". In terzo luogo, si potrebbero drenare fondi da

programmi bellici, francamente inutili, ad esempio il caccia Usa F-35 Jsf. Perché lo Stato deve finanziare la partecipazione ad un progetto le cui ricadute per l'industria aeronautica nazionale sono minime, se non negative, mentre quando si tratta di Fincantieri l'intervento statale è tabù?

Il nodo centrale, per le aziende di stato, non sta nella loro privatizzazione o nella quotazione, ma nell'efficienza del management e soprattutto nel controllo che su questo il potere politico, compreso il Parlamento, è capace di esercitare.

In un quadro siffatto, anche un indebitamento con le banche, che sia proporzionale al reale giro d'affari dell'azienda, non deve essere visto come un salto nel buio, soprattutto se, dall'altra parte, c'è l'alternativa della quotazione in borsa. Molta parte della grande industria italiana, come Telecom, è stata costruita da quei tanto vituperati "boiardi" di Stato, che sono stati poi sostituiti dal "libero" mercato spesso impersonato da cavalieri di ventura alla Tronchetti-Provera, con i brillanti risultati che sono sotto gli occhi di tutti. Oltre a risparmiare sui suoi costi, la politica dovrebbe soprattutto dimostrare di saper fare quello per cui è pagata: prendere decisioni, e, soprattutto, prendere le decisioni giuste per il paese. Impedire il dissolvimento di Fincantieri è una di queste.