

## COSTRUZIONI NAVALI

## Il Financial Times: «Una vergogna non quotare Fincantieri»



Giuseppe Bono, ad Fincantieri

**Duro attacco alla Cgil: «Un'arma per l'ala radicale del governo». Manganaro (Fiom): «Abbiamo ottime ragioni per dire no»**

GENOVA. Un peccato. Di più: «Una vergogna per l'azienda e la stragrande maggioranza dei suoi dipendenti». Non quotare Fincantieri in Borsa, secondo il *Financial Times* in edicola ieri, sarebbe un oltraggio all'industria italiana. Ma sarebbe soprattutto una vittoria dei lavoratori iscritti alla Cgil, un sindacato trasformato in «arma per la componente radicale e comunista del governo di centrosinistra».

«Sfortunatamente - scrive l'editorialista Paul Betts - quella che avrebbe dovuto essere una vendita senza complicazioni si è trasformata nella classica storia italiana con risvolti politici. Il governo ha continuato a rimandare l'annuncio formale del lancio sul mercato perché temeva che il processo potesse destabilizzare la sua già debole

coalizione. In questo caso solo una piccola parte di circa 500 dei 10.000 lavoratori del gruppo sta alzando la voce opponendosi alla vendita. Normalmente, ostacoli simili cadrebbero di fronte all'approvazione degli altri lavoratori della società». Non è, secondo il *Financial Times*, il caso di Fincantieri. Un'azienda in salute, pronta alla quotazione, ma ostaggio della politica e della parte più intransigente del sindacato. «La società detiene circa il 40 per cento del mercato mondiale - scrive il quotidiano londinese - delle navi da crociera ed è anche rispettata fornitrice di navi militari. L'azienda produce profitti senza avere debiti e non è un'impresa da poco, specialmente per una società statale. Nel 2006 era pronta per essere lanciata nel mercato azionistico. Oggi, si trova in condizioni persino migliori per gli investitori dovute al fatto che il mercato mondiale delle navi da crociera sta crescendo grazie alla consistente domanda dell'Asia e alla continua espansione in tale settore». «Il governo è ben consapevole della propria debolezza - continua l'editoriale - e mentre potrebbe voler correre qualche rischio, come per il referendum dei lavoratori sul welfare di questa settimana, la vendita parziale di una società che va bene sul mercato potrebbe non valere l'impresa. Per la società e la stragrande maggioranza dei suoi impiegati questo sarebbe davvero vergognoso».

«È curioso che un giornale come il *Financial Times* si occupi in modo così appassionato della vicenda Fincantieri - dice Bruno Manganaro, del comitato centrale Fiom Cgil - ed è ancor più curioso che utilizzi espressioni tanto forti nei confronti del sindacato. Ci sarebbe da chiedere a chi ha scritto l'editoriale perché un armatore come

Gianluigi Aponte, che non risulta essere iscritto alla Cgil, in alcune recenti interviste abbia definito "inconciliabile" l'esperienza della Borsa per le società legate alla navigazione. Forse Aponte, per il *Financial Times*, non è sufficientemente esperto del settore marittimo?». Il "no" della Fiom Cgil alla quotazione in Borsa del 49% di Fincantieri, spiega Manganaro, resta valido. «Il giornale inglese dice che la Cgil potrebbe approfittare di un momento di debolezza del governo? Anche questa è una lettura dei fatti molto originale. La nostra battaglia contro la Borsa l'abbiamo iniziata un anno fa, non l'altro ieri. E non è una battaglia ideologica. Da mesi chiediamo al governo una cosa semplicissima: l'apertura di un tavolo comune sul futuro dell'azienda. Loro ci rispondono che sono disposti a farlo il giorno dopo la quotazione. Noi rispondiamo che il confronto va aperto prima, e non dopo l'ingresso in Borsa». Secondo Fincantieri, la parziale quotazione dell'azienda sarebbe necessaria per il mantenimento della leadership mondiale nel settore crociere e, soprattutto, per attirare risorse da destinare a nuove acquisizioni e nuove assunzioni. Secondo la Fiom Cgil, la vera strategia del governo nasconderebbe altri obiettivi, fra i quali la delocalizzazione in paesi in via di sviluppo. «Fincantieri è la stessa azienda - dice Manganaro - che l'Iri, all'inizio degli anni 90, avrebbe voluto chiudere in quanto "poco produttiva". È grazie ai suoi lavoratori se oggi esiste e produce utili. Perché cambiare ancora una volta strada, se quella imboccata sta dando ottimi risultati?».

FRANCESCO FERRARI