

Fincantieri, il piano industriale divide i sindacati

La Fiom bocchia le scelte strategiche e proclama lo stato di agitazione. Il nodo della quotazione

■ di Giuseppe Vespo

SALPARE per i mari del mercato finanziario o restare ancorati alla sola dimensione industriale? L'ad di Fincantieri, Giuseppe Bono, punta alla Borsa e i sindacati si spaccano.

Quotare l'ultimo pezzo della grande industria ancora a controllo statale (Fintecna per il Tesoro detiene il 98,79%) è il punto di partenza del piano quinquennale d'investimenti presentato dal management ai sindacati lo scorso 25 e 26 gennaio. Nonostante la fiera opposizione della Fiom - appoggiata da Rifondazione Comunista - i sindacati si erano dati tempo per valutare il progetto. Ma l'entusiasmo per l'avventura finanziaria

ha precocemente persuaso la Uilm ad appoggiare l'azienda, convinti che per sostenere investimenti così importanti non si possa né autofinanziarsi, né ricapitalizzare l'azionista pubblico. È necessario secondo Mario Ghini, responsabile Uilm della cantieristica, che «il governo definisca strumenti d'intervento che permettano a Fincantieri di rafforzare l'azienda per il futuro». Di fronte a questa apertura la Fim Cisl si mantiene cauta, e propone di verificare prima dell'incontro con l'azienda, del prossimo 21 febbraio, «la concreta dimensione del fabbisogno finanziario e le modalità per il suo reperimento». Ma se Bruno Vitali, segretario Fim, veste i panni del temporeggiatore, il suo omologo della Fiom, Sandro Rossi, non trattiene il disappunto. E annuncia lo stato d'agitazione di tutto il gruppo. Tutti fermi dunque, trattative arenate. Per capire come mai i punti di vista siano diametralmente opposti, bisogna

partire dallo stato del gruppo. Fincantieri è leader mondiale nella costruzione di navi da crociera, con oltre il 45 per cento del mercato, che costituisce il 60 per cento dei 2,2 miliardi di fatturato. Controlla il 30 per cento del mercato dei grandi traghetti, mentre il settore militare contribuisce per il 20 per cento ai ricavi. Con 51 milioni nel 2005 i conti sono più che in attivo, e i debiti a zero. I dipendenti sono nove mila e quasi 18 mila lavorano nell'indotto. Il progetto dell'ad Bono prevede l'acquisizione di diversi cantieri nel mondo, legata a importanti commesse. In particolare: uno stabilimento dell'ex Unione Sovietica in Ucraina

dalle dimensioni cinque volte più grandi di quelle di Monfalcone (Gorizia, il più grande cantiere italiano) da dedicare alla costruzione di navi energetiche; una joint venture indiana con i tedeschi della Man, per produrre con la Isotta Fraschini (300 lavoratori) motori e parti meccaniche; e l'acquisizio-

ne di uno stabilimento in Usa per la produzione militare. Per fare tutto questo c'è bisogno di 800 milioni, ma Fincantieri ha una capacità di autofinanziamento di 50 milioni l'anno. Soldi che sarebbero sufficienti, secondo la Fiom, per sostenere gli impegni del mercato e per stilare un piano realistico. «Non è pensabile - dice Sergio Rossi della Fiom - che nell'era della globalizzazione si faccia un piano quinquennale. Inoltre, i ritmi frenetici della Borsa votati a profitti e dividendi rischiano di stressare fino al collasso la capacità produttiva». Tesi rafforzata da Stefano Zara, candidato per l'Unione a Genova ed ex presidente degli in-

dustriali locali: «Per Fincantieri - sostiene - andare in Borsa è rischioso. Per la particolarità della produzione a bassa redditività e alto impiego di manodopera e per un mercato in crescita ma che alla fine dovrà fermarsi». A questo, si aggiunge per la Fiom la preoccupazione che delocalizzare all'estero voglia dire licenziare in Italia.