

Fincantieri vada in Borsa, ma serve trasparenza sui piani di sviluppo e sulla politica industriale

ALESSANDRO REPETTO

Di recente ho assistito alla consegna della Carnival Splendor da parte del cantiere di Sestri Ponente, un evento giunto al termine di due straordinarie settimane in cui Fincantieri ha presentato o varato altre tre navi da crociera per alcune tra le principali compagnie del mondo. 385.000 tonnellate di stazza lorda, per quasi 10.000 passeggeri e 5000 posti di lavoro a bordo. Questa eccezionale impresa non ha riguardato navi da carico fatte in serie nei cantieri sud-orientali, bensì la produzione di gioielli dalle fattezze artigianali creati su misura degli armatori per soddisfare le esigenze sempre più sofisticate del crescente pubblico internazionale delle crociere. I protagonisti di questo reale successo del Made in Italy sono i quasi 10.000 addetti di Fincantieri ai quali vanno aggiunti almeno altri 20.000 operatori dell'indotto che stabilmente gravita sui suoi cantieri.

In una fase di gravi problemi economici e sociali quale attraversiamo, un tale evento andrebbe trasmesso in diretta Tv perché in tempi di circenses, calcistici e non, dovrebbe mostrare dove nasce il panem e perciò diventare motivo di orgoglio nazionale, di considerazione per le componenti industriali del nostro paese che generano quel valore economico senza il quale tante parti della società non esisterebbero.

Del senso di questo orgoglio nella cultura genovese sono testimone non solo nelle occasioni ufficiali, ma anche nel rapporto con la popolazione se-strese e più in generale con i lavoratori, i dirigenti, i tecnici, i sindacati del cantiere. Un orgoglio che trae origine non solo dalla tradizione industriale ma anche dalla coscienza di avere lottato negli anni '80 per preservare un settore dalla smobilitazione, consegnandolo a un futuro allora precipitosamente negato da parte di molti "soloni" politici e economisti. Mi è capitato di coglierlo anche nei sempre più numerosi operai extracomunitari che partecipano alle costruzioni navali, impegnati nel dedalo, talora eccessivo, di subappalti e che imparano a riferire al paese che li ospita una mirabile capacità industriale che nelle loro culture resta ancora un sogno.

Durante ognuna delle quattro cerimonie avvenute in questi quindici giorni è risuonata la questione sia della privatizzazione che dell'entrata in borsa di Fincantieri. È noto che il management lo chiede da qualche anno, che il precedente governo aveva convenuto per una privatizzazione al 49%, che i sindacati si sono mostrati preoccupati ma disponibili a eccezione di Cgil invece contraria, che il nuovo governo ha ripreso a piena voce per affermarne l'inderogabilità, indicandolo nel Dpef e, con toni diversi, attraverso i vari ministri interessati.

Anch'io ritengo che Fincantieri abbia bisogno di ricapitalizzarsi per sostenere i piani di investimento necessari per accrescere progettualità e produttività e non perdere le posizioni sul mercato, semmai accrescerne il rango e comunque sventare le minacce

della concorrenza sud-coreana che si è impossessata di strutture e know how europeo. Ritengo altresì che debba essere la borsa lo strumento per raggiungere questo obiettivo, considerati i vincoli giuridici e finanziari dell'azionista pubblico, l'inadeguatezza del ricorso al credito, la peculiarità del settore produttivo navalmecanico sotto il profilo degli impegni finanziari, dei margini operativi, dei cicli economici. Tuttavia ritengo che occorra non tanto una maggiore cautela, caratteristica che l'A.D. Bono associa con grande senso di responsabilità alla sua competenza e provata esperienza, e di cui l'esplicito rimando prudente alle "finestre" del prossimo autunno o della primavera 2009 sono una spia (del resto anche sotto Prodi nel 2007 si rinviava comunque l'eventuale discesa in borsa alle "finestre" del 2008...), bensì una maggiore trasparenza e capacità comunicativa. Ritengo infatti che una decisione del genere non sia sostanzialmente diversa da quella per una grande infrastruttura o per una fondamentale scelta energetica. Essa investe infatti non solo decine di migliaia di famiglie di lavoratori, ma interi settori economici e interi territori. Come oggi non si può prescindere dal coinvolgimento pubblico per costruire una Tav, analogamente non si può pensare che una comunità accetti supinamente di affrontare l'incognita dei mercati finanziari, in un'epoca in cui essi non godono migliore reputazione sociale di affidabilità degli impatti delle grandi opere sull'ambiente e sulla salute.

Come l'ecologia, anche l'economia e la finanza andrebbero maggiormente e meglio spiegate. Per esempio: come si garantirà il controllo pubblico della futura Fincantieri? Quali saranno gli investitori attratti dal titolo in borsa? Quali saranno da gradire e quali no e quali dispositivi di garanzia saranno messi in atto per evitare interessate e speculative scalate? A che cosa serviranno gli investimenti resi disponibili

dai nuovi capitali e quale scenario industriale e occupazionale disegneranno per l'Italia? Entro quale politica industriale il governo intende porre questa decisione e che ruolo di partecipazione e di controllo si intende dare al Parlamento e alle comunità locali su questi processi?

Perché anche un'Offerta pubblica iniziale (la criptica "Ipo" di cui sono pieni i titoli dei giornali) non può diventare l'occasione di una sorta di "débat public" aperto sui media, nelle assemblee elettive e pubbliche, negli stabilimenti? Sotto questo profilo vedo ancora una informazione insufficiente e perciò invito Fincantieri e il governo a essere più chiari e espliciti nelle intenzioni e nella previsione degli effetti a breve e medio termine, più fiduciosi pertanto delle loro ragioni, che peraltro condivido.

E considerando l'eventualità che in borsa non si possa convenientemente andare nemmeno la primavera prossima: allora che si farà, dato che la borsa è il mezzo e non il fine, mentre l'obiettivo urgente è trovare i capitali per investire? Altrimenti, io mi trovo a dover riconoscere anche le ragioni di Fiom Cgil, che con una iniziativa di grande responsabilità hanno spiegato dettagliatamente in un "libro bianco" le ragioni della loro contrarietà alla privatiz-

zazione di Fincantieri, offrendole al dibattito pubblico.

Ritengo che i lavoratori abbiano diritto a sentirsi rispondere dall'azienda e dal governo con almeno altrettanta cura informativa e altrettanti argomenti a sostegno di una decisione così importante per gli stessi lavoratori, per il nostro territorio, per il paese intero.

ALESSANDRO REPETTO è presidente della Provincia di Genova.

L'informazione è ancora troppo poca. Necessario un più ampio dibattito pubblico sulla quotazione



Lavori in corso sulla Costa Pacifica nel cantiere navale di Fincantieri a Sestri Ponente

