



Libro bianco

Il caso Fincantieri

CAPIRE OGGI COSA ACCADE DOMANI



A cura del Coordinamento nazionale Fiom-Cgil del gruppo Fincantieri

LIBRO BIANCO

Il caso Fincantieri

CAPIRE OGGI COSA ACCADE DOMANI

A cura del Coordinamento nazionale Fiom-Cgil del gruppo Fincantieri

Libro bianco. **Il caso Fincantieri**

A cura del Coordinamento nazionale Fiom-Cgil Fincantieri ©
www.fiom.cgil.it/fincantieri

Grafica e impaginazione Claudia Tonini - Roma

Illustrazione di copertina Maurizio Ribichini

Stampato da Tipolitografia Riccieri - Roma

Chiuso in stampa il 16 maggio 2007

INDICE

Premessa. Cosa succede nei cantieri navali?	1
1. L'industria che sopravvisse tre volte	3
2. Dall'industria alla finanza: la Borsa	7
3. La finta trattativa	9
4. Le responsabilità del governo.....	12
5. Il piano industriale 1/Le acquisizioni all'estero	13
6. Il piano industriale 2/Gli investimenti in Italia	18
7. Il piano industriale 3/Gli organici.....	20
8. La questione del reperimento delle risorse.....	23
9. La quotazione in Borsa e la privatizzazione.....	25
10. La Fincantieri oggi: si può disimparare a fare navi?	29
11. Le scelte industriali necessarie per il rilancio della cantieristica navale italiana	32
Conclusioni	35
Schede	
1. Il gruppo Fincantieri	37
2. La storia recente del gruppo	38
3. La cronologia della vertenza contro la quotazione in Borsa e la privatizzazione	40
4. Il boom del mercato mondiale.....	43
5. Gli investimenti	44
Documenti e rassegna stampa	46
Riferimenti bibliografici e siti di interesse	64

Premessa.

Cosa succede nei cantieri navali?

I lavoratori dei cantieri navali stanno scioperando contro la privatizzazione e la quotazione in Borsa della Fincantieri. Negli stabilimenti del gruppo è in corso una grande raccolta di firme: i dipendenti diretti e quelli degli appalti sottoscrivono un appello a Prodi, nel quale si chiede al presidente del Consiglio di non dare corso a un'operazione che può concludere la storia della cantieristica navale, distruggendo migliaia di posti di lavoro. Il 15 giugno è dichiarato dalla Fiom-Cgil uno sciopero nazionale di 8 ore, con una manifestazione a Roma: i lavoratori della Fincantieri porteranno a Roma le firme raccolte e chiederanno di consegnarle al capo del governo. I lavoratori dell'ultima grande industria pubblica del nostro paese chiedono di essere ascoltati.

Non è la prima volta che la cantieristica navale italiana è sottoposta a una minaccia così grave. Negli ultimi trent'anni i cantieri navali hanno rischiato di scomparire in tre occasioni.

1. L'industria che sopravvisse tre volte

La prima è stata negli anni 70 quando la crisi energetica determinò pesanti effetti sul settore, con lunghi periodi di cassa integrazione e rischi di chiusura. Allora Fincantieri ancora non esisteva e i cantieri italiani non facevano parte di una stessa società. A causa di questa frammentazione e in assenza di una politica di settore, ciascun cantiere tendeva a chiudersi in una logica di autodifesa con rischi di contrapposizione tra cantieri e territori. A livello europeo il settore era dato per spacciato, sia a causa della crisi petrolifera che della concorrenza di paesi come il Giappone. Il piano Davignon imponeva una riduzione della capacità produttiva in Europa. Ma in Italia i sindacati e i territori (anche allora i sindaci costituirono un coordinamento delle città-cantiere) riuscirono a far passare una linea in controtendenza rispetto a quella adottata da altri paesi europei. Fecero un patto: «dimagrirono» tutti, ma non si chiuse nessun cantiere. La scelta ebbe successo.

La seconda minaccia arrivò all'inizio degli anni 90. L'allora ministro del Tesoro, Piero Barucci, fece predisporre un «libro bianco» sulle Partecipazioni statali che erano in mano all'Iri. Come per gli altri settori, vennero valutate anche le prospettive della cantieristica navale e la conclusione fu una sentenza di condanna a morte: settore maturo, dismettere. In quelle tre parole era riassunto un giudizio allora prevalente a Bruxelles e in Europa: la costruzione navale è un settore ad alta intensità di lavoro, in cui non c'è nulla da innovare e la concorrenza dei paesi asiatici (dopo il Giappone, si affacciava prepotentemente la Corea del Sud) sul costo del lavoro non è affrontabile, quindi meglio uscire dal settore.

I lavoratori dei cantieri – i costruttori navali, come vengono chiamati – reagirono con orgoglio e asprezza contro una sentenza che consideravano priva di fondamento. Coinvolsero le città nella loro protesta, bloccarono autostrade e aeroporti. Questa mobilitazione produsse un risultato. Il governo lasciò perdere e la Fincantieri restò al riparo dall'ondata di privatizzazioni che nel giro di pochi anni ha distrutto una parte del sistema industriale italiano.

La decisione di resistere non era facile. Con la cessazione degli aiuti di Stato, la riduzione delle commesse pubbliche a causa delle ristrettezze finanziarie della marina militare e con la privatizzazione della Finmare stavano venendo meno i tradizionali fattori di sostegno pubblico alla cantieristica navale. L'impresa pubblica doveva affrontare il mare aperto, ma senza la pressione della privatizzazione ebbe la possibilità di riorganizzarsi e innovare i suoi prodotti. La scelta di puntare sulle navi da crociera – le navi «bianche» – si è rivelata giusta. A differenza di quanto era accaduto nel dopoguerra, quando la decisione di orientare la flotta pubblica sui grandi transatlantici, sulla scia dei successi prebellici (Federico Fellini ha reso immortale il ricordo del Rex), si rivelò sbagliata perché nel frattempo esplodeva il trasporto aereo, negli anni 90 la scelta di puntare sulle navi da crociera ha permesso a Fincantieri di diventare leader nel mercato mondiale delle costruzioni navali. Solo pochi anni dopo il gruppo pubblico da liquidare era diventato una delle pochissime imprese industriali di eccellenza del paese. I privatizzatori avevano avuto torto e i lavoratori dei cantieri ragione.

La terza crisi si verificò tra il '97 e il '98 e fu diversa dalle altre perché non venne dall'esterno. Il nuovo modello produttivo di Fincantieri, basato su un mix di professionalità interne e di ricorso agli appalti, finì fuori controllo.

Di fronte al primo boom del mercato delle navi da crociera, la Fincantieri aveva fatto il passo più lungo della gamba, acquisendo molte commesse. Ma ai successi commerciali non corrispondeva ancora una capacità industriale adeguata a costruire così tante navi in due soli cantieri, Monfalcone e Marghera, cui venne imposto uno stress produttivo terribile. Il cantiere di Marghera, con le commesse per la Disney, divenne l'epicentro della crisi: a un cantiere dimensionato per fare una nave alla volta, fu imposto di costruirne tre contemporaneamente. I sindacati chiesero di utilizzare un terzo cantiere del gruppo per le navi da crociera. Questa sarebbe stata la soluzione migliore, ma fu adottata solo alcuni anni dopo con Sestri Ponente. In quel frangente, invece, l'azienda ritenne di poter reggere la pressione di un carico di lavoro straordinario solo aumentando l'utilizzo di ditte esterne. Il risultato fu un disastro. Nella catena degli appalti e dei subappalti,

oltre a imporre ai lavoratori condizioni insopportabili, si disperdeva il valore delle commesse. Errori, rifacimenti, ritardi nel programma di costruzione provocavano ritardi nei tempi di consegna, che in questo settore si pagano con penali durissime. Su un fatturato di più di 4.000 miliardi di lire si arrivò a produrre un buco di 800 miliardi. Il rischio era mortale.

I sindacati dei metalmeccanici in una conferenza nazionale a Venezia si assunsero la responsabilità di denunciare pubblicamente cosa stava avvenendo. Il gruppo dirigente della Fincantieri non apprezzò, ma il caso Disney fu scopercchiato. L'allora presidente dell'Iri, Gianmaria Gros-Pietro, intervenne con decisione e affidò Fincantieri a un nuovo manager, Pierfrancesco Guarguaglini. Dall'eliminazione di sprechi e di diffuse inefficienze dell'organizzazione aziendale si ottenne un taglio dei costi del 35%. Dal secondo anno della nuova gestione, il 2000, la Fincantieri cominciò a produrre utili. Un terzo cantiere, quello genovese di Sestri, fu dedicato al *cruise*. Il coraggio dei sindacati non era piaciuto al gruppo dirigente, ma era servito a qualcosa.

Oggi il pericolo per i cantieri navali viene dal progetto di privatizzare e quotare in Borsa la Fincantieri. Il rischio è quello di avere un titolo in più in Borsa, ma qualche cantiere in meno e, alla fine, di smettere di costruire navi in Italia.

L'idea di modificare l'assetto societario di Fincantieri viene direttamente dall'attuale gruppo dirigente della società. È bene ricordare il precedente della quotazione in Borsa di Finmeccanica con un'operazione per molti aspetti discutibile. Il titolo inizialmente venduto a più di 32 euro, è arrivato a valerne meno della metà e adesso veleggia intorno ai 20 euro. Un cattivo affare per gli investitori, un disastro per i dipendenti che furono convinti a investire il loro Tfr nell'acquisto di azioni. La Finmeccanica per le sue dimensioni industriali e attraverso la vendita della sua partecipazione in St Microelectronics ha retto questa caduta del valore delle sue azioni. Fincantieri, che è un'unica azienda non diversificata, non potrebbe reggere un analogo andamento del suo titolo sul mercato finanziario.

Due anni dopo la quotazione di Finmeccanica, per sollevare le sorti del titolo azionario, viene lanciato il progetto di dividerla in due, separando il militare dal civile. La Banca d'Italia boccia l'idea, il governo non ne

fa nulla e decide un cambio della guardia al vertice. Finmeccanica viene affidata a due manager, uno di provenienza pubblica, Pierfrancesco Guarguaglini, e l'altro privata, Roberto Testore, che è stato alla Fiat, ma che resterà in Finmeccanica per poco tempo. Giuseppe Bono viene mandato a dirigere Fincantieri.

Nella primavera del 2002, la Fincantieri va abbastanza bene. È stata riorganizzata nel controllo di gestione del processo produttivo, ha cominciato a fare utili nonostante la cessazione degli aiuti pubblici (che nell'ultima fase coprivano ancora il 9% del prezzo della nave), ha un discreto portafoglio ordini. Ma il nuovo gruppo dirigente ripropone la costituzione di Finmeccanica 2 in una nuova versione, raggruppando intorno a Fincantieri le aziende civili di Finmeccanica. Forse si pensa anche a una possibile quotazione in Borsa. Il progetto, sostenuto da una forte campagna mediatica, trova sostenitori soprattutto in Liguria, anche da parte di alcuni sindacati, ma non decolla e alla fine si insabbia.

2. Dall'industria alla finanza: la Borsa

La Fincantieri sta cambiando rotta. A Roma una piccola sede di rappresentanza è stata sostituita con un prestigioso edificio di quattro piani ai bordi di villa Borghese. Ma il segnale più importante del cambiamento viene da una modifica radicale nell'organizzazione del gruppo dirigente. In una struttura aziendale complessa, articolata in otto cantieri navali, due sedi di progettazione, una società di sistemistica per il militare, un centro di ricerca, una fabbrica di motori, il direttore generale ha un ruolo chiave. Ma quando, alla fine del 2003, va in pensione il vecchio direttore generale, non viene sostituito.

La sede della direzione generale di Fincantieri è a Trieste, davanti al mare, a pochi passi dalla stazione marittima e da piazza dell'Unità. Come in tutte le aziende, gli ordini di servizio con le nuove nomine vengono studiate per capire chi sale e chi scende nell'organigramma. Quando il 16 maggio 2005 viene nominato nuovo direttore generale un esperto di finanza, che viene dalla società di certificazione dei bilanci, si capisce che la tendenza a privilegiare gli aspetti finanziari, rispetto a quelli industriali, sta vincendo. Il nuovo direttore si mette al lavoro, assume una squadra di giovani neo laureati orientati al mercato finanziario. La nuova direzione concentra risorse e attenzione sull'ingresso in Borsa.

Quando sfuma il progetto di Finmeccanica 2, nel 2005 l'amministratore delegato lancia l'idea di portare Fincantieri in Borsa. In settembre convoca d'urgenza i sindacati dei metalmeccanici e mette sul tavolo il suo progetto. La Borsa non serve per rastrellare soldi da investire nell'azienda, non ce n'è bisogno, tanto che non si parla di programmi straordinari di investimenti. Ai sindacati viene spiegato che la Fincantieri non potrà restare pubblica ancora a lungo e l'ingresso in Borsa permette di privatizzare l'azienda, cedendo agli investitori la maggioranza del pacchetto azionario, ma conservando allo Stato una quota di controllo. Una replica dell'operazione condotta in Finmeccanica insomma.

L'incontro è ristretto, di fronte all'amministratore delegato e al responsabile per l'azienda delle relazioni sindacali non ci sono i rappresen-

ti delle Rsu degli stabilimenti, ma solo tre segretari nazionali e i tre coordinatori del gruppo. Le risposte dei sindacati sono molto diverse tra loro. La Fiom è contraria. La Uilm è d'accordo. La Fim si dichiara disponibile, interessata anche all'acquisto di azioni da parte dei lavoratori a condizione che si traduca in un diritto di presenza nel consiglio di amministrazione.

Una diversità di valutazione dei sindacati dei metalmeccanici rispetto alla scelta della Borsa e della privatizzazione emerge quindi subito. In seguito il coordinamento nazionale Fim, Fiom, Uilm riuscirà a ricomporre, in alcune occasioni, una posizione unitaria con delle soluzioni di compromesso, ma senza mai riuscire a risolvere il nodo cruciale della vicenda. La differenza che permane e che ha portato anche a diversi comportamenti e iniziative riguarda proprio l'ingresso in Borsa.

Un secondo incontro tra l'azienda e i sindacati si svolge a marzo 2006. In questa occasione è stato convocato il comitato consultivo, un organismo previsto dagli accordi per valutare le scelte strategiche dell'azienda, composto da una dozzina di rappresentanti sindacali delle strutture nazionali, dei territori e delle Rsu.

L'azienda sarebbe stata pronta per entrare in Borsa a primavera, ma il ministro Tremonti ha bloccato il progetto, probabilmente per preoccupazioni relative a possibili perdite di consensi elettorali, rinviando tutto a dopo le elezioni. Se ne riparerà con il nuovo governo. L'azienda prevede di ricavare circa 1 miliardo di euro dalla quotazione del 70-75% del pacchetto azionario; il 10% dovrà servire alla ricapitalizzazione della società, tutto il resto andrà all'azionista. Servono anche 250-300 milioni per gli investimenti, ma l'amministratore delegato dice che l'azienda è in grado di autofinanziarli. Fim e Uilm dichiarano interessante l'operazione, pur a certe condizioni, la Fiom conferma la propria contrarietà e la definisce una «cartolarizzazione».

A giugno il governo Prodi riconferma Giuseppe Bono, il cui mandato era scaduto, nell'incarico di amministratore delegato di Fincantieri. Alcuni osservatori interpretano la riconferma come un implicito via libera all'ingresso in Borsa e alla privatizzazione. I sindacati chiedono immediatamente l'apertura di un tavolo di confronto con il governo. Nessuno risponde.

3. La finta trattativa

A luglio i rappresentanti sindacali incontrano il presidente di Fintecna, la società controllata dal Tesoro che controlla Fincantieri. Nel 2001, allo scioglimento dell'Iri alcune aziende pubbliche, come la Rai, furono collocate al Tesoro, altre come Fincantieri, in Fintecna. Una collocazione che i sindacati contestarono, perché Fintecna ha come missione quella di dismettere. Questo problema è ancora aperto e, infatti, i sindacati hanno ripetutamente chiesto che Fincantieri, considerata un'azienda strategica per il paese, sia collocata al Tesoro. Il presidente di Fintecna, Maurizio Prato, assicura Fim, Fiom e Uilm che sul destino di Fincantieri dal governo non è ancora venuta nessuna indicazione. Tra settembre e ottobre la commissione Trasporti della Camera convoca azienda e sindacati per delle audizioni separate. I sindacati esprimono le loro preoccupazioni e insistono per avere il confronto con il governo. Dall'audizione di Fincantieri invece viene un colpo di scena: l'amministratore delegato annuncia per la prima volta che gli servono 800 milioni di euro per acquisizioni all'estero e investimenti.

A novembre entra nella vertenza un nuovo soggetto: i sindaci delle città sedi degli stabilimenti di Fincantieri. Dopo alcune iniziative città per città, si svolge a Castellammare di Stabia un'assemblea nazionale dei primi cittadini delle città cantiere che invitano anche i sindacati. Si rinnova un rapporto speciale tra i cantieri e le istituzioni cittadine che già in precedenti fasi drammatiche delle vicende della cantieristica navale si era rivelato come un fattore decisivo per il successo delle lotte dei lavoratori. L'assemblea di Castellammare si conclude con un documento approvato all'unanimità che esprime riserve e contrarietà sul progetto di quotazione in Borsa e di privatizzazione, chiede al governo la convocazione immediata di un tavolo governo-sindacati-sindaci e preannuncia la costituzione di un coordinamento permanente dei sindaci delle città cantiere.

L'assemblea di Castellammare ha una vasta eco sulla stampa. Due giorni dopo il presidente della Camera riceve una delegazione delle Rsu del gruppo e dei sindacati e la situazione di stallo si sblocca: il governo si decide a convocare l'incontro.

Ma il governo non ha permesso che si sviluppasse non diciamo una trattativa (che sul piano formale è sempre stata esclusa) ma neanche un confronto. Il primo incontro si è svolto il 30 novembre 2006, dopo molti mesi di attesa, proteste e pressioni. L'incontro non avviene, come sarebbe stato più logico, al ministero dello Sviluppo economico, ma a quello dei Trasporti. Il governo, rappresentato dal viceministro ai Trasporti, Cesare De Piccoli, e dal sottosegretario all'Economia, Massimo Tononi, dice che è in corso l'esame del progetto presentato dall'azienda, ma assicura che non c'è nulla di deciso e che non esiste neanche un orientamento da parte dell'azionista e propone di istituire un tavolo permanente di confronto tra governo, sindaci e sindacati. Sulla Borsa, di fronte alle obiezioni dei sindacati, il sottosegretario all'Economia ammette che sono possibili anche «altre strade». L'incontro si conclude con un comunicato finale congiunto.

Il tavolo permanente non ha mai visto la luce. A gennaio l'azienda annuncia l'intenzione di comprare un cantiere *low cost* in Ucraina. La Fiom lancia l'allarme: l'acquisto di un cantiere sul Mar Nero di grandi dimensioni si giustifica strategicamente solo con l'intenzione di delocalizzare attività che ora si fanno in Italia. Pochi giorni prima, il vicedirettore del «Corriere della Sera», Massimo Mucchetti, lo aveva suggerito dalle colonne del suo giornale: la redditività di Fincantieri è troppo bassa; per attirare i capitali privati bisogna aumentare i profitti, un modo per farlo è costruire gli scafi dove il lavoro costa meno. Nei cantieri e nelle città cresce l'allarme. La Fiom denuncia: spostando nell'Europa orientale la costruzione degli scafi si dovrebbero tagliare 12-13 mila posti di lavoro in Italia. Tutti e tre i sindacati chiedono ripetutamente di avere il testo del piano industriale, ma la direzione di Fincantieri fa orecchie da mercante.

Il governo intanto fa finta di nulla, le settimane passano e in apparenza non succede niente. Poi, subito dopo la crisi di governo, si verifica un'accelerazione improvvisa, preannunciata da un discorso del viceministro De Piccoli alla cerimonia di consegna di una nave a Venezia. I sindaci, che nel frattempo hanno costituito il coordinamento delle città cantiere, e i sindacati, vengono convocati il 15 marzo, a quasi quattro mesi dal primo incontro. Il governo dice che il piano industriale è eccellente e che la necessità di reperire capitali freschi è «compatibile» con una quotazio-

ne in Borsa del 49% del pacchetto azionario di Fincantieri; lo Stato manterrà così il 51% e il pieno controllo della società.

I rappresentanti sindacali, sia pure con differenti accenti, e il portavoce dei sindaci chiedono chiarimenti sul piano industriale, in particolare sulla delocalizzazione, e sottolineano gli altissimi rischi di una quotazione al 49%. Cosa succederà se il mercato non risponde secondo le attese? Viene citato il caso Alitalia: una quotazione al 49% è fallita e il governo ha dovuto autorizzare ulteriori vendite. Perché infliggere a Fincantieri la stessa *via crucis* della ex compagnia di bandiera?

Per la Fiom la quotazione al 49% è sbagliata. La Fiom si è dichiarata disponibile ad accordi sul pacchetto azionario che, fermo restando il limite del 51% in mano pubblica, fossero fondati su precisi contenuti industriali. Non ha invece mai condiviso la pura e semplice collocazione sul mercato delle azioni.

Le non risposte del governo alle varie obiezioni sono più eloquenti di tante parole. Non è che si comincia a discutere, la discussione in sostanza è già chiusa. Il viceministro De Piccoli, concludendo, dice che convocherà a breve un nuovo incontro, presente anche l'azienda, per registrare i pareri finali e se ci sarà un «ampio consenso» la questione passerà nelle mani della presidenza del Consiglio per la decisione finale.

4. Le responsabilità del governo

La Fiom ha dato un giudizio profondamente negativo sulle decisioni che il governo ha annunciato nell'incontro del 15 marzo. A sottolineare la portata politica della vicenda interviene la segreteria nazionale del sindacato dei metalmeccanici della Cgil. Il governo ha fatto proprio il piano industriale dell'azienda e ha dato semaforo verde all'ipotesi di quotare in Borsa la società. Si tratta di una scelta irresponsabile, alla quale non daremo il nostro consenso e che contrasteremo in tutti i modi possibili.

L'affermazione del governo, secondo il quale in una prima fase la proprietà pubblica resterà al 51%, non è assolutamente risolutiva in quanto una volta collocato in Borsa il 49% delle azioni sarà il mercato finanziario a decidere il valore di Fincantieri. Il rischio è che un'operazione di questo genere svalorizzi la società, senza neppure raccogliere adeguate risorse, e prepari quindi la via al totale disimpegno della proprietà pubblica.

Negli ultimi anni il gruppo Fincantieri ha raggiunto risultati di eccellenza nella costruzione navale perché l'azienda era completamente concentrata nella sua missione industriale. Ora sono certamente necessari investimenti in qualità, ricerca e innovazione per superare alcune difficoltà industriali che Fincantieri attraversa e che si sono manifestate negli ultimi due anni, dopo un lungo periodo di crescita. Questa scelta è incompatibile con le aspettative di guadagno a breve degli investitori che acquistano quote di aziende pubbliche da privatizzare.

Occorre, dunque, secondo la segreteria nazionale della Fiom, che il governo assuma direttamente su di sé il compito di salvaguardare un patrimonio industriale strategico, non affidandone le sorti alla speculazione di Borsa.

La segreteria nazionale della Fiom chiede un piano industriale diverso, che punti sull'alto valore della produzione e del lavoro e che eviti la deriva delle produzioni a basso costo. Il futuro della cantieristica navale «è una questione di politica industriale» e pertanto il governo – dice la segreteria della Fiom – «in quanto unico azionista del gruppo, ha il compito di garantire un piano di consolidamento e di sviluppo di Fincantieri in tutti i suoi siti e in tutta la sua occupazione».

5. Il piano industriale

1/ Le acquisizioni all'estero

Il testo del piano industriale viene inviato ai sindacati, che lo chiedono da gennaio, solo alla metà di marzo, due giorni prima dell'incontro con il governo. Ai sindacati va ancora peggio, perché sono convocati per discutere una cosa che non conoscono: a loro il testo viene distribuito direttamente durante l'incontro. Il documento, inoltre, non è lo stesso che è stato consegnato al governo. Manca una parte essenziale che dovrebbe contenere gli obiettivi strategici del piano con le cifre relative.

Il piano industriale di Fincantieri si distingue da altri piani, su cui ci siamo confrontati con tante aziende, per la totale assenza di un'analisi del rapporto tra l'azienda e il mercato nel quale opera, ma anche di una qualsivoglia definizione degli obiettivi.

Facciamo un esempio specifico. La Fincantieri oggi controlla quasi il 50% del mercato delle navi da crociera: che analisi fa su questa posizione che occupa e con il piano dove vuole arrivare? Al 60%, al 70? E con quali effetti sul fatturato? A questo proposito il piano non dice nulla: gli obiettivi non ci sono. In sintesi si potrebbe dire: è un piano che non c'è.

I 250 milioni di euro per le acquisizioni a cosa servono? I 600 milioni di investimenti quale ritorno dovrebbero dare? Servono a incrementare la capacità produttiva e/o a elevare la produttività del sistema? Nel piano industriale consegnato ai sindacati e ai sindacati non c'è nessuna risposta a queste domande fondamentali. Durante l'incontro, di fronte alle nostre rimostranze per questi vuoti, il sottosegretario Tononi ha fornito qualche numero solo sull'aumento del fatturato. Una risposta assolutamente insufficiente, ma che dimostra che c'è una parte del piano che è a conoscenza del governo, ma che non è stata resa disponibile agli altri interlocutori del confronto. Anche questa è una circostanza che ha finora reso impossibile una discussione sul piano aziendale. Per essere serio il confronto deve avvenire senza reticenze e a carte scoperte.

Fatta questa premessa, la parte a noi nota del piano merita un'analisi dettagliata, che può essere così sintetizzata nelle sue parti fondamentali.

Il piano individua quattro direttrici per la crescita e l'internazionalizzazione del gruppo:

- a) la costruzione di una rete per il *refitting* (lavori di trasformazione e di allungamento del ciclo di vita del prodotto) per le navi da crociera basato su tre cantieri: Grand Bahamas, nei Caraibi, da acquistare; Lloyd Werft a Bremerhaven, nel Baltico, già parzialmente acquisito; Palermo, nel Mediterraneo, già di proprietà di Fincantieri;
- b) l'acquisto di un cantiere negli Usa per una commessa militare, in collaborazione con la Lockheed Martin, che prevede la costruzione di navi per la difesa costiera per la marina militare degli Usa (la condizione per partecipare a una gara per la costruzione di navi militari Usa è di possedere già il cantiere negli Usa dove le navi saranno costruite);
- c) l'acquisizione di un cantiere *low cost* nell'Europa dell'Est (prima l'azienda ha parlato dell'Ucraina; ora sembra che i contatti siano con un cantiere in Romania) per lo sviluppo di commesse nel segmento delle Lng (navi per il trasporto del gas) e dell'*off shore*;
- d) *joint venture* in India e con Man per Marine System (cioè Isotta Fraschini di Bari e le Meccaniche di Riva Trigoso).

Per realizzare questo programma di acquisizioni è prevista una spesa complessiva di 247,5 milioni di euro.

Esaminando in modo analitico queste quattro linee di sviluppo, si possono fare alcune osservazioni/critiche principali.

- a) La configurazione del gruppo cambierebbe radicalmente, passando da 8 a 12 cantieri (uno dei quali grande una volta e mezza tutti i cantieri italiani) con un raddoppio della capacità produttiva del gruppo. Bisogna riflettere sulla sostenibilità di un'operazione così ambiziosa: la Fincantieri, a parte i costi, sarebbe in grado di reggerla in termini di risorse manageriali e gestionali? E quale sarebbe l'effetto su una struttura così ingrandita di un assestamento prima o poi inevitabile della domanda di nuove navi, dopo alcuni anni di crescita impressionante dei volumi?

L'idea di entrare nel mercato del *refitting* delle navi da crociera è stata da noi considerata interessante quando ci è stata presentata tre anni fa, ma dobbiamo notare che col passare del tempo i costi aumentano

rispetto alle prime previsioni e si registrano difficoltà e ritardi nella realizzazione. Dal cantiere tedesco, di cui è stato già acquisito il 21% delle azioni pagato 7,4 milioni di euro, entro il 2008 Fincantieri dovrebbe ottenere il controllo con il 60% con un costo ulteriore di 17,5 milioni di euro più altri 30 per la realizzazione di un nuovo bacino di carenaggio per le grandi navi.

È però strano che questo cantiere, acquisito per il *refitting*, a un certo punto viene utilizzato per fare un'offerta per la costruzione di una nave per la Royal Caribbean. Il cantiere tedesco serve al *refitting* o può diventare il quarto cantiere del gruppo che costruisce navi da crociera?

Per Grand Bahamas, invece, Fincantieri non è riuscita a definire l'acquisto, che aveva già dato per fatto due anni fa. Voci di mercato danno addirittura altri acquirenti in vantaggio e intanto il costo è salito a quasi 90 milioni di euro più una cifra uguale per il potenziamento delle strutture del cantiere. È perfino ovvio sottolineare che senza il cantiere nei Caraibi, dove è concentrata la maggior parte del traffico delle navi da crociera, alla rete verrebbe a mancare il punto più importante.

- b) La commessa nordamericana è già andata in fumo. La Us Navy ha infatti cancellato il contratto di 196 milioni di dollari con Lockheed Martin che stava costruendo la seconda delle 55 Lcs (*Local combat ship*) per il mancato rispetto dei costi stabiliti. La rescissione del contratto farà perdere a Lockheed Martin l'intera commessa, che potrebbe andare a General dynamics. Per Fincantieri, che aveva un accordo con Lockheed Martin per partecipare alla commessa costruendo una parte delle navi, la partita è persa. Ciò significa che questo capitolo del piano industriale con i relativi costi di acquisizione e di investimento (stimabili intorno ai 100 milioni di euro) dovrà essere cancellato. Le conseguenze più serie le dovranno affrontare le Meccaniche di Riva Trigoso, che contavano su una ricaduta della commessa Usa per i loro carichi di lavoro.
- c) È il punto più critico e potenzialmente pericoloso del piano industriale. Infatti, gli ultimi sviluppi delle commesse Saipem hanno dimostrato che la disponibilità di un cantiere *low cost* è irrilevante, poiché la differenza di costi con i costruttori asiatici rimane incolmabile. La nave

posatubi verrà costruita in Cina a un prezzo (200 milioni di dollari) che è la metà dell'offerta di Fincantieri (la costruzione dello scafo in Ucraina permetteva un risparmio di 30 milioni di dollari, assolutamente insufficiente a ridurre la differenza con l'offerta cinese). Viceversa Fincantieri ha acquisito per il cantiere di Palermo una commessa per l'allestimento di una piattaforma petrolifera, il cui scafo però è già stato realizzato in Russia, quindi iniziando l'operazione di costruzione degli scafi all'estero.

Chiarito da questi fatti che sul mercato delle navi a basso costo la disponibilità di un cantiere *low cost* è irrilevante, appare sempre più evidente che se si prende nell'Est europeo un cantiere cinque volte più grande di quello di Monfalcone, lo stabilimento più esteso di Fincantieri, si acquisisce una capacità produttiva che è superiore per circa il 50% a quella attuale di tutti gli otto cantieri italiani. Il costo effettivo per acquisire e adeguare una struttura di tali dimensioni sarebbe molto più elevato della cifra di 30 milioni di euro indicata nel piano. Per queste ragioni un'operazione di queste proporzioni ha un senso industriale solo se si pensa a una progressiva e massiccia delocalizzazione delle attività a più basso valore aggiunto e su cui più incide il costo del lavoro, la costruzione degli scafi, in particolare delle navi più grandi. Le conseguenze per l'occupazione dei cantieri italiani sarebbero pesantissime. Questa parte del piano è dunque, a nostro avviso, inaccettabile e da cancellare.

- d) Assolutamente priva di prospettiva è anche la parte relativa a Marine System, l'accorpamento deciso da Fincantieri tra Isotta Fraschini di Bari e le Meccaniche di Riva Trigoso per la costruzione di sistemi completi di propulsione e posizionamento. Per le Meccaniche la ricerca di una *joint venture* in India prelude a processi di delocalizzazione, mentre la perdita della commessa nordamericana determina la mancanza delle ricadute previste. È ancora più drammatica la situazione di Isotta Fraschini. La Fincantieri negli ultimi anni ha abbandonato a sé stesso lo stabilimento di Bari, non ha effettuato gli investimenti sul prodotto che erano stati concordati con una conseguente crisi di affidabilità dei prodotti che dovrebbe ora essere affrontata e risolta. Invece

i lavoratori sono in cassa integrazione da molti mesi, mentre la Fincantieri non è in grado di indicare una prospettiva che non sia quella di scaricare Isotta Fraschini nelle mani di un grande gruppo che opera nel settore, la multinazionale tedesca Man. Tutto ciò è tanto più colpevole e inaccettabile se si considera che già da un paio d'anni tutte le fabbriche di motori marini del mondo lavorano a pieno regime e, anzi, non riescono a garantire una produzione di motori adeguata alla richiesta di nuove navi.

Isotta Fraschini e le Meccaniche di Riva Trigoso rischiano di essere le prime vittime del piano industriale. Giustamente i lavoratori di Bari si rifiutano di continuare a firmare cassa integrazione e quelli di Riva protestano contro le misure di mobilità interna che preannunciano una smobilitazione delle officine meccaniche, in cui lavorano 280 persone: un'altra fabbrica dentro il cantiere navale.

Queste considerazioni analitiche dimostrano che, della tanto sbandierata internazionalizzazione, a Fincantieri rischia di restare in mano un pugno di mosche. La montagna ha partorito il topolino. Ma ciò dipende dal fatto che l'impostazione del piano è confusa sul piano strategico e le direzioni di sviluppo sui mercati esteri sono frutto di scelte velleitarie e improvvisate, che si modificano continuamente e sono legate a circostanze episodiche, come la conclusione positiva di una singola commessa. «(...) come se si guardasse sugli scaffali del supermercato in attesa dei soldi della privatizzazione» con questa immagine impietosa Giovanni Paci sul «Corriere Economia» del 19 marzo ha riassunto il piano di Fincantieri.

6. Il piano industriale

2/ Gli investimenti in Italia

Anche il capitolo relativo agli investimenti nelle unità produttive italiane del gruppo deve essere analizzato in modo non superficiale. La direzione aziendale nei mesi scorsi ha accusato il sindacato, in particolare la Fiom, di dire che gli investimenti sono troppi. Si tratta di una caricatura delle critiche che noi abbiamo mosso al piano mano a mano che ci è stato consentito di conoscere i suoi contenuti.

1. Il primo rilievo che noi abbiamo mosso riguarda il peso degli investimenti nei cantieri italiani rispetto al complesso delle risorse previste nel piano. Quanto si investe in Italia e quanto all'estero? In termini quantitativi, il piano attualmente prevede che il 42-43% delle risorse totali sia speso per acquisizioni e investimenti all'estero, mentre il 57-58% verrebbe investito in Italia. Non è vero dunque, come l'azienda ha detto, che gli investimenti saranno effettuati per due terzi in Italia e per un terzo all'estero. Ma c'è un ulteriore elemento da considerare. Se si procede all'acquisto del cantiere *low cost* in Europa orientale questa operazione, come abbiamo già sottolineato, costerà molto più dei 30 milioni di euro messi a piano e potrebbe portare al fatto che, alla fine, ben oltre la metà del totale delle risorse mobilitate verrebbe investito all'estero.
2. La seconda osservazione è di carattere qualitativo e riguarda la contraddizione tra il volume degli investimenti previsti dal piano, per un ammontare di circa 500 milioni di euro, per le unità produttive in Italia e la loro tipologia. Se si fa eccezione per il cantiere di Monfalcone, gli investimenti previsti per gli altri stabilimenti del gruppo hanno un carattere di conservazione/ammodernamento ma non sono strategici.
 - a) In questo contesto il vuoto più clamoroso riguarda il cantiere di Sestri Ponente, a Genova. Alcuni anni fa, quando fu adibito alla costruzione di navi da crociera l'azienda annunciò che era necessario investire 100 miliardi di lire nel cantiere per adeguarlo alla costruzione di navi più grandi e complesse e per risolvere – con il

cosiddetto «ribaltamento a mare» – il problema determinato dal fatto che il cantiere è attraversato dalla ferrovia. Questo investimento non è mai stato fatto e oggi non è previsto nel piano.

- b) Analogamente, gli investimenti previsti per Marghera non risolvono i problemi impiantistici e tecnologici del secondo cantiere del *cruise*. Perché un piano industriale che mobilita una grande quantità di risorse non si pone nemmeno il problema di affrontare i nodi strutturali storici del gruppo? Come si spiega una contraddizione così stridente? È azzardato pensare che l'azienda consideri che quelli citati non sono più dei grandi problemi perché si pensa di imboccare un'altra strada, quella delle delocalizzazioni?

Se per le navi da crociera la tendenza del mercato è al gigantismo, perché non si usano gli investimenti per mettere tutti i cantieri del *cruise* in grado di costruire navi sempre più grandi, prima di tutto con l'allungamento e l'allargamento dei bacini? Anche in questo caso l'unica spiegazione plausibile è che si pensa di trovare strutture più grandi altrove, nel cantiere *low cost*.

- c) Nel piano non è previsto nulla per la ricerca, fino al punto che il Ce.Te.Na., che è appunto il centro di ricerca del gruppo, non è neppure citato.

3. Alcune voci di investimento sembrano essere sovradimensionate rispetto alle esigenze effettive che abbiamo avuto la possibilità di verificare in appositi confronti sindacali. È il caso della nuova linea di produzione dei *megayacht*, per la quale il piano prevede un investimento di 80 milioni di euro, mentre gli investimenti realmente in corso e quelli programmati sono di 20 milioni di euro. È il caso delle spese previste per *joint venture* per Marine System che non appaiono giustificate.

7. Il piano industriale

3/ Gli organici

Il documento aziendale prospetta una modestissima crescita dell'organico nell'arco dei 5 anni considerati dal piano, con la stima di circa 1.500 assunzioni, distribuite sui vari siti produttivi e sulle varie linee di business. Con questa operazione l'azienda cerca di chiudere il cerchio di un'immagine positiva degli effetti del piano industriale presentando un'azienda che cresce, investe e quindi fa nuove assunzioni.

La situazione reale è molto diversa da quella prospettata. Il gioco è abbastanza semplice: l'azienda calcola 250 uscite all'anno, un numero probabilmente sottostimato, per poter dire che alla fine del quinquennio ci sarà un saldo positivo tra le 1.500 assunzioni e le 1.250 uscite di 250 unità. Se le uscite saranno di più, le 1.500 assunzioni non sarebbero sufficienti neanche a garantire il ripristino del *turn over*. Si confermerebbe così la tendenza a una lenta ma continua erosione degli organici che c'è stata negli ultimi 6 anni; una tendenza negativa che l'accordo di gruppo del 2004 avrebbe dovuto bloccare e cominciare a invertire.

Dalla firma di quell'accordo in poi, in tutti gli incontri tra i sindacati e la direzione dell'azienda si è registrato un durissimo confronto sulla questione degli organici. L'azienda, infatti, non ha rispettato gli impegni sottoscritti nell'accordo del 2004 su vari punti importanti, ma quello su cui l'inadempienza da parte aziendale è più clamorosa riguarda proprio gli organici.

L'accordo del 2004 in materia di organici stabiliva tre punti:

- 1) l'organico in forza a giugno 2004 veniva fissato come soglia minima sotto la quale non si poteva scendere in nessun caso; si prevedeva quindi il ricorso automatico al *turn over* per compensare le uscite;
- 2) si prevedeva poi, di fronte all'acquisizione di nuove commesse, di aumentare l'organico per rafforzare la struttura professionale dei cantieri e la capacità di produrre scafi;
- 3) il recupero del *turn over* e le nuove assunzioni avrebbero dovuto permettere di rientrare nelle norme pattuite in accordi precedenti in mate-

ria di appalti, che fissavano un limite del 25% per il ricorso agli appalti nelle attività di scafo.

Nessuno di questi impegni è stato rispettato. L'ultima verifica compiuta con l'azienda nel mese di gennaio ha verificato un organico inferiore (-165 unità) a quello definito come l'organico minimo. Negli ultimi anni l'azienda ha continuato ad assumere, ma:

- 1) le nuove entrate sono state sempre inferiori alle uscite e quindi il recupero automatico del *turn over* non c'è stato;
- 2) nonostante gli impegni sottoscritti e il grande numero di commesse acquisite nel frattempo, l'azienda si rifiuta addirittura di parlare di adeguamento dell'organico;
- 3) come conseguenza inevitabile, il ricorso agli appalti e alle esternalizzazioni è cresciuto a dismisura e fuori da qualsiasi controllo (l'intervento degli appalti nelle attività di scafo nel *cruise* è al 50% con punte che arrivano al 75-80%).

È importante aggiungere un'altra considerazione di carattere qualitativo. Gli organici diminuiscono abbastanza lentamente, ma la loro composizione muta più rapidamente, perché l'azienda tende a privilegiare le assunzioni di quadri e impiegati, a scapito degli operai. Nel cantiere del Muggiano, a La Spezia, dal 2004 a oggi gli operai sono diminuiti di oltre 100 unità (circa il 18%). In tutto il gruppo si verifica la stessa riduzione del numero degli operai diretti di produzione che, in termini più accentuati, si è verificata nello stabilimento ligure. Questa tendenza non è positiva: in un'azienda manifatturiera la riduzione dei diretti di produzione deve comunque essere compensata – e per questo gli appalti aumentano – ma intanto si modifica e si deteriora il profilo industriale e professionale di Fincantieri. Vogliamo cioè denunciare il fatto che alla progressiva riduzione degli organici corrisponde una erosione della capacità di Fincantieri di costruire navi.

Per questa ragione è particolarmente grave che il piano industriale non preveda un aumento degli organici. Nella costruzione navale, a differenza di altri settori industriali, l'investimento in tecnologia e in impianti non sostituisce lavoro umano. Nel cantiere navale gli impianti e i mezzi tecnologici – si pensi ai bacini o ai mezzi di sollevamento – sono di supporto al lavoro degli uomini, che costruiscono materialmente la nave, pezzo a pezzo, come

un gigantesco «lego». Come si può pensare di attivare un volume di investimenti di 500 milioni di euro, con lo scopo di rimodernare, potenziare, rendere più efficienti gli impianti e la logistica dei cantieri senza prevedere un corrispondente potenziamento del numero dei lavoratori – delle risorse umane, come dicono le aziende – che poi hanno il compito di costruire le navi? A nostro giudizio, è una contraddizione enorme. L'aumento degli organici e un programma preciso di recupero delle professionalità perdute, dovrebbero essere il primo e il più importante degli investimenti e uno dei principali obiettivi di un piano industriale di rilancio di Fincantieri.

Le obiezioni sollevate, i limiti di fondo che abbiamo fin qui evidenziato dovrebbero essere più che sufficienti a spiegare le ragioni per cui la Fiom non condivide il piano industriale presentato dall'azienda. Siamo di fronte a un piano privo di obiettivi strategici, confuso e improvvisato nelle scelte, la cui contraddizione fondamentale è lo scarto tra le dimensioni delle risorse che vengono messe in moto e l'assoluta modestia dei risultati. Questo piano non è credibile: ne è la prova il fatto che stia già perdendo pezzi importanti. Soprattutto in questo piano non c'è una strategia industriale convincente per la Fincantieri dei prossimi anni. L'unica cosa vera che c'è è la Borsa.

Il piano dunque deve essere cambiato in modo radicale, a partire da scelte strategiche definite con chiarezza e dall'individuazione degli strumenti che possono permettere di tradurre quelle scelte in risultati industriali concreti. Cercheremo di dare qualche indicazione utile a questo scopo.

8. La questione del reperimento delle risorse

L'argomento principale che viene utilizzato per spiegare che non ci sono alternative alla quotazione in Borsa è la necessità di reperire risorse per gli investimenti. Il piano industriale dice che la Fincantieri ha bisogno di 800 milioni di euro e per trovarli bisogna rivolgersi al mercato dei capitali. Come abbiamo già visto, il piano sta perdendo dei pezzi e quindi il fabbisogno finanziario si riduce da solo e in una misura non trascurabile (senza i costi del cantiere Usa per il militare e se non andasse in porto l'acquisto di Grand Bahamas si dovrebbero sottrarre circa 250 milioni di euro, quasi un terzo del totale). Ma i conti non tornano anche continuando a considerare il fabbisogno di 800 milioni di euro.

- a) Il bilancio 2006 della società, di recente approvato dal consiglio di amministrazione, dice che la Fincantieri ha una liquidità netta di 173 milioni di euro.
- b) L'amministratore delegato ha dichiarato che la capacità di autofinanziamento di Fincantieri è pari a 50-60 milioni all'anno: in 5 anni fanno 250-300 milioni di euro.
- c) L'Unione europea ha istituito per la cantieristica navale un regime di aiuti speciali per ricerca e sviluppo. Queste disposizioni, di recente aggiornate, fermo restando il principio del cofinanziamento, rendono disponibili risorse rilevanti da destinare all'innovazione di processo e di prodotto.
- d) A livello nazionale, nella Legge finanziaria sono state stanziare risorse importanti per finanziare investimenti in innovazione industriale.
- e) Il credito d'imposta per finanziare i programmi di ricerca.
- f) Il cuneo fiscale, introdotto proprio per aumentare la capacità delle imprese di investire, farà recuperare a Fincantieri nei prossimi 5 anni risorse significative, dato l'alto numero dei suoi dipendenti; l'entità di queste risorse dovrà essere poi triplicata se si considera l'intero sistema degli appalti che è quello che determina il vero costo del lavoro di Fincantieri.

È ragionevole pensare che, sommando queste diverse possibilità di autofinanziamento o di ricorso a finanziamenti a costo zero, si possa arrivare a circa 550-600 milioni di euro. Non è possibile sostenere che per reperire le risorse che eventualmente mancassero, bisogna per forza andare in Borsa. Il governo ha dichiarato che la strada di un indebitamento eccessivo con le banche sarebbe sbagliata, ma a noi sembra complicato sostenere che un'azienda con un fatturato di 2,5 miliardi di euro e un *cash flow* di oltre 120 milioni di euro all'anno non riesca a contrattare, a tassi ragionevoli, prestiti per 150-200 milioni di euro in 5 anni. Anche perché non vorremmo scoprire, tra qualche tempo, che le risorse da ricavare dalla vendita in Borsa erano da considerare aggiuntive a quelle da autofinanziamento o da accesso a programmi nazionali ed europei, con la conseguenza di portare il volume delle risorse mobilitate ben oltre i 1.000 milioni di euro.

Sulla base di questi numeri, che per altro sono di fonte aziendale, è facile dimostrare che l'ingresso in Borsa non è una conseguenza obbligata dal bisogno di trovare risorse necessarie non altrimenti reperibili, bensì è fin dall'inizio la vera scelta strategica. Non viene prima il piano industriale poi la Borsa. L'amministratore delegato ha lanciato l'ingresso in Borsa; il piano industriale, con tutte le sue contraddizioni, è venuto molto tempo dopo.

Oltre a ciò sarebbe corretto valutare la possibilità di una partecipazione di investitori istituzionali e degli stessi enti locali con il possesso di quote di azioni. Una eventualità come questa non è proibita dall'Unione europea perché non viene ritenuta un aiuto di Stato, e infatti viene praticata in Germania. Fincantieri ha posto come condizione per acquistare il cantiere Lloyd Werft che il Land di Brema acquisisse una partecipazione, come poi è avvenuto nella misura del 12%. Ci sono casi anche in Italia: l'esempio più significativo ai fini del nostro ragionamento è quello dei Nuovi cantieri Apuania di Marina di Carrara: due anni fa la Finanziaria della Regione Toscana è entrata con una quota di minoranza nel capitale della società.

9. La quotazione in Borsa e la privatizzazione

Abbiamo già dimostrato che non è vero che per reperire le risorse non ci siano alternative alla Borsa. Una confutazione importante, perché se la Borsa fosse una strada obbligata, anche i rischi che essa comporta sarebbero rischi non evitabili.

Ma subito dopo è necessario porsi un'altra domanda: pur non essendo una soluzione cui si è costretti, la Borsa costituisce comunque un'opportunità, un'occasione positiva per far crescere Fincantieri? Per rispondere occorre fare una valutazione precisa dei vantaggi e dei rischi e arrivare a una valutazione complessiva. La nostra nettissima contrarietà a far entrare in Borsa Fincantieri non è mai stata un pregiudizio, ma la conclusione di un ragionamento che vorremmo ripercorrere.

Il primo punto è già una discriminante. La Borsa è un mercato dei capitali in cui vige una sola regola: la crescita del valore dell'investimento per gli azionisti. L'investitore vuole guadagnare subito e nel tempo vuole guadagnare sempre di più, altrimenti disinveste e va a cercare titoli più remunerativi. La Fincantieri ha i livelli e la progressione di redditività che la Borsa pretende?

La risposta è inequivocabilmente negativa. La Fincantieri, per esplicita ammissione del governo, ha una redditività netta inferiore al 2%, cioè molto più bassa rispetto anche ai livelli minimi che possono essere presi in considerazione dalla Borsa che privilegia i rendimenti a due cifre. E bisogna aggiungere che la Fincantieri non ha nessuna possibilità di far crescere la sua redditività industriale, a meno di non ricorrere a tagli, scorpori, ecc. Anzi, i prossimi anni saranno particolarmente difficili a causa del rapporto di cambio tra euro e dollaro (i contratti delle navi da crociera sono in dollari) e dell'aumento dei costi dell'energia e dei materiali; in un contesto così impegnativo per la Fincantieri sarebbe già un ottimo risultato riuscire a mantenere i livelli attuali.

Redditività bassa e senza possibilità di crescita significativa: la Fincantieri è un'azienda strutturalmente sana, ma non ha i fundamenta-

li per entrare in Borsa. È incredibile che sia il governo che l'impresa pensino di poter scavalcare questo punto discriminante senza neanche discuterne. La questione invece non è marginale, perché in Borsa ci si entra una volta sola e quando ci si è entrati bisogna restarci, reggendone la pressione. Quante sono le aziende industriali che, una volta entrate in Borsa, sono state costrette dalla pressione speculativa delle banche e dei fondi di investimento a drastici tagli dell'occupazione (spezzatini, smembramenti, delocalizzazioni ecc.)?

L'industria delle costruzioni navali è un settore strutturalmente a bassa redditività e ad alto rischio. Un'ulteriore conferma di questo fatto, che per tutti gli esperti del settore è un dato acquisito, viene dai risultati di Aker, un gruppo europeo che è il principale concorrente di Fincantieri nelle navi da crociera. Aker viene presentato da alcuni come un modello per Fincantieri ma, nonostante forti processi di delocalizzazione, ha una redditività inferiore, sia pure di pochissimo.

Il confronto con Aker offre altre indicazioni utili. Il gruppo anglo-norvegese è una società quotata e poche settimane fa il suo azionista di controllo ha venduto tutte le azioni in suo possesso, il 40% del totale, e ha ricavato 540 milioni di euro. Un risultato che dovrebbe far riflettere coloro che attribuiscono a Fincantieri un valore sul mercato finanziario di 1,5 miliardi di euro. Se questa valutazione fosse attendibile, infatti, la vendita del 40% di Aker, che con 17 cantieri navali è almeno due volte più grande di Fincantieri, avrebbe dovuto dare un risultato molto più consistente.

Il confronto con Aker ci porta alla seconda obiezione decisiva. La quotazione in Borsa in tutti i casi sarebbe per Fincantieri un'operazione ad altissimo rischio. Per una società che opera su un mercato che è già ad alto rischio, andarsene a cercare altri non necessari appare davvero una scelta incomprensibile. Ma, detto questo, è necessario aggiungere che una quotazione al 49% è un'operazione ancora più assurda. La Borsa, come è noto, non ama le barriere e anzi considera la cosiddetta «contendibilità» delle aziende – cioè la garanzia che le aziende quotate possano essere liberamente scalate – come la sua regola aurea. La quotazione al 49% di un'azienda pubblica (e che tale dovrebbe restare, secondo le dichiarazioni del governo), che per di più ha chiesto al mercato risorse molto gran-

di, e che con la sua bassissima redditività non è in grado di remunerare gli investitori, sembra studiata apposta per provocarne il fallimento.

E di fronte a un probabilissimo insuccesso che cosa succederebbe? Il precedente dell'Alitalia – quotazione al 49%, risultato clamorosamente al di sotto delle attese, inevitabile vendita di altre quote – ce lo dice chiaramente: a quel punto davvero non ci sarebbe più alcuna alternativa al superamento della finta barriera del 51%.

Una quotazione di minoranza fino al 49% è una decisione che fa scattare una reazione a catena del tutto incontrollabile anche da parte di chi l'ha fatta partire. Trascurare questo fatto significa, dunque, o ignorare i meccanismi del mercato finanziario oppure conoscerli anche troppo bene e lasciare che sia «la mano invisibile» del mercato a fare ciò che il governo non ha il coraggio di dichiarare apertamente.

C'è un terzo elemento critico dello scenario che ci interessa esaminare. Chi sono i soggetti interessati a investire sul titolo Fincantieri? Non esistono investitori interessati a scalare Fincantieri per continuarne l'attività industriale, la costruzione di navi. In due anni di annunci di privatizzazione se ci fosse stato qualcuno, in Italia o all'estero, si sarebbe forse fatto vivo. La stessa recente uscita da Aker dell'azionista di controllo dimostra come l'investitore privato tende piuttosto a disinvestire da un settore dalla redditività strutturalmente bassa.

D'altra parte la cantieristica navale ha una redditività industriale e finanziaria bassa, ma al tempo stesso una redditività sociale allargata molto ampia. Gli economisti utilizzano un indicatore specifico, il moltiplicatore economico, per misurare gli effetti che un determinato settore produce in termini di crescita del reddito e dell'occupazione, cioè della ricchezza sociale. L'ultimo «Rapporto sull'economia del mare» redatto dal Censis e dalla Federazione del mare dice che la cantieristica navale ha un moltiplicatore economico talmente alto che questo settore può essere considerato «propulsivo» per l'economia. È comprensibile che questo aspetto non interessi nulla all'investitore privato, ma dovrebbe al contrario trovare la massima attenzione da parte dell'investitore pubblico.

Nessuno sembra interessato a scalare Fincantieri. Questa affermazione vale sicuramente oggi, ma varrebbe ancora una volta che la pres-

sione della Borsa avesse logorato profondamente il valore del titolo? Nel momento in cui fosse possibile scalare Fincantieri a prezzi stracciati è davvero da escludere che qualche concorrente, magari straniero, possa essere interessato all'operazione?

Molto diverso, invece, è il discorso su possibili investitori speculativi che potrebbero anche loro scommettere sui sicuri contraccolpi della quotazione in Borsa, ma con scopi completamente differenti. In questo caso infatti l'attività di costruzione navale, una volta completate le commesse in portafoglio, verrebbe abbandonata mentre verrebbe valorizzato l'appealabile patrimonio immobiliare di Fincantieri. Le aree su cui sorgono i cantieri navali sono molto estese e situate in zone pregiate come quelle portuali e in siti di alto valore turistico e commerciale.

In quasi tutte le città che ospitano gli stabilimenti di Fincantieri sono all'opera forti *lobbies* economiche e politiche che puntano allo smantellamento delle attività industriali e alla liberazione delle aree occupate da queste attività per destinarle a grandi operazioni speculative. Gli stessi processi di delocalizzazione, che deriverebbero dall'attuazione del piano, potrebbero liberare aree vaste ora dedicate alla costruzione degli scafi.

La forza di questi interessi non deve essere sottovalutata, come insegna il caso della chiusura del cantiere navale Luigi Orlando di Livorno. Se avesse resistito, oggi quel cantiere, grazie all'esplosione della domanda mondiale di navi che si è verificato dal 2001 in poi, lavorerebbe come tutti gli altri. È stato chiuso, proprio perché le forze economiche che avevano altri progetti sulle aree hanno approfittato di una fase di difficoltà del cantiere per convincere la città che bisognava abbandonare un'industria vecchia come la cantieristica navale e fare spazio ad attività più moderne e remunerative. E, a proposito di Livorno, abbiamo una domanda da porre. Il cantiere di Livorno faceva parte di Fincantieri ed era quindi di proprietà pubblica. Quando fu scorporato dal resto del gruppo fu ceduto alla cooperativa che lo rilevò, concessione delle aree e impianti, a titolo gratuito. Quando fu fatto fallire, non risulta che qualcuno abbia sborsato un solo euro per pagare l'utilizzo delle aree del cantiere. C'è qualche autorità cittadina o del governo nazionale che sia in grado di dire quanto è costata allo Stato la privatizzazione del cantiere livornese?

10. La Fincantieri oggi: si può disimparare a fare navi?

Alla ricerca spasmodica dei consensi politici necessari per l'ingresso in Borsa, la Fincantieri negli ultimi due anni ha cercato in tutti i modi di offrire un'immagine di sé di grande solidità e crescita. E di presentare l'ingresso in Borsa da un lato come il frutto di tutto questo e, dall'altro, come l'occasione per crescere ulteriormente. È un'immagine che non corrisponde alla realtà. Lo scetticismo diffuso nei cantieri di fronte a un piano così faraonico cresce di fronte all'evidenza dei fatti, quando cadono le gru per un colpo di vento, o di fronte alla fatiscenza di molte strutture. Se il mancato rispetto di una delle più elementari misure, come la messa in sicurezza della gru a fine lavoro, può mettere a repentaglio la capacità di costruire di un intero cantiere, lo scarto tra i progetti e le condizioni reali è troppo stridente per non essere considerato come un elemento di valutazione dello stato reale dell'azienda.

Ma c'è qualcosa di più e di più insidioso. Infatti, proprio negli ultimi due anni da quando si è cominciato a parlare di Borsa, la Fincantieri ha incontrato serie difficoltà industriali. Queste si sono manifestate per la prima volta nella costruzione a Castellammare di Stabia e ad Ancona di cinque navi-traghetto per la Fynnlines – una commessa strategica perché per la prima volta la Fincantieri costruiva traghetti per il mar Baltico – ma si sono ripetute in altre costruzioni, in genere di prototipi di navi speciali, coinvolgendo anche i cantieri liguri del Muggiano e di Riva Trigoso e quello di Monfalcone, a dimostrare che la causa dei problemi non dipende da questo o quello stabilimento, ma è ormai una criticità di tutto il gruppo e cioè del suo modello produttivo.

Questi problemi hanno provocato conseguenze economiche serie con l'aumento dei costi di costruzione rispetto ai preventivi e/o con ritardi anche forti nei tempi di consegna e conseguenti penali. Nel bilancio del 2006, appena approvato dall'assemblea dei soci, non si vede traccia di queste perdite. Non siamo in grado di dire se ciò dipenda dal fatto che negli esercizi precedenti erano state accantonate riserve che sono state utilizzate per tappare i buchi oppure se queste perdite sono state in qualche

modo spalmate sui bilanci futuri. In entrambi i casi dubitiamo che questa situazione possa essere nascosta del tutto al mercato finanziario che impone procedure di controllo molto penetranti e trasparenti, prima di ammettere i nuovi candidati all'ingresso in Borsa.

In ogni caso questi problemi devono essere affrontati e risolti al più presto possibile, perché se si dovessero ripetere nella costruzione di una delle grandi navi da crociera, il gruppo si ritroverebbe in una situazione analoga a quella che si era registrata tra il '97 e il '98.

Quali sono le cause di difficoltà che rispuntano dopo 5 o 6 anni in cui sembravano definitivamente superate? Tutto parte da un abbassamento della qualità della progettazione, che viene sempre più esternalizzata anche quando si tratta di navi prototipo. Gli errori nei disegni provocano errori di costruzione che debbono poi essere corretti con continui rifacimenti e modifiche, con un effetto a cascata di abbassamento della qualità di tutta la filiera della costruzione della nave. Gli errori di progettazione, infatti, rendono impossibile una programmazione efficiente del lavoro che ha effetti sul reperimento dei materiali, sulle forniture e quindi sulla sequenza programmata del lavoro. Nella costruzione navale la sequenza del lavoro è legata a un complesso sistema di appuntamenti – c'è un *just in time* anche in cantieristica – e quindi fare un lavoro prima o dopo non è la stessa cosa. Non è un caso che, sia negli uffici di progettazione che nei cantieri di costruzione, l'organizzazione stia degradando ogni giorno di più, mentre aumentano il disordine e l'incapacità di fare.

Nel piano industriale è previsto giustamente un investimento sulla progettazione per aggiornare i sistemi cad-cam. Ma a cosa serviranno questi sistemi se la progettazione viene appaltata a studi esterni, a volte improvvisati in qualche sottoscala, che non hanno le stesse tecnologie e certamente non sono in possesso di sistemi di progettazione che possano dialogare con il cad-cam avanzato della Fincantieri?

D'altra parte se non si interviene sulla progettazione, a monte del processo di costruzione, tutto si scarica sul lavoro dei costruttori e sul loro salario, perché errori, rifacimenti, modifiche incidono ovviamente sui livelli di produttività da cui dipende una parte importante del salario aziendale. Lavorano peggio e sono pagati meno.

L'azienda ha predisposto un piano di efficientamento che ha per obiettivo un aumento della produttività del 10% in 5 anni, il 2% all'anno. A Marghera è in corso la sperimentazione di procedure per la misurazione dei tempi di lavoro, che ha lo scopo di arrivare a un taglio dei tempi che verrà poi applicato a tutti i cantieri.

Questa strada è sbagliata. La strategia del ricorso agli appalti e del taglio dei tempi è solo un modo per consolidare l'inefficienza aziendale. È chiaro che fino a quando l'azienda potrà recuperare le sue inefficienze, non con interventi a monte sulle cause che le determinano ma scaricandoli a valle sulle condizioni di lavoro, l'inefficienza complessiva del sistema tenderà a consolidarsi, ma con un effetto di abbassamento della qualità industriale di tutto il processo e anche della stessa capacità competitiva.

Come si fa a non capire che proseguendo su questa strada il sistema disimpara a fare le navi? Come si fa a non capire che questi sono i problemi industriali che la Fincantieri deve affrontare e sui quali vanno focalizzati anche gli investimenti?

Un piano industriale che anziché affrontare questi problemi cerca delle scorciatoie finanziarie non ci porterà da nessuna parte.

11. Le scelte industriali necessarie per il rilancio della cantieristica navale italiana

Dall'analisi critica del piano industriale e dalle tante osservazioni che abbiamo cercato di argomentare a proposito di possibili alternative, dovrebbero risultare già chiari i lineamenti di un piano alternativo. Tuttavia, se non altro per non lasciare possibili zone d'ombra e per evidenziare meglio le nostre proposte, indichiamo in sintesi che cosa sarebbe necessario fare per un rilancio industriale di Fincantieri, una volta accantonate le suggestioni delle scorciatoie finanziarie.

Il punto di partenza è l'analisi del posizionamento competitivo di Fincantieri nei segmenti di mercato nei quali opera, seguita dall'indicazione di obiettivi concreti e strumenti adeguati a raggiungerli.

a) Il *cruise* è certamente il punto di forza di Fincantieri (basti guardare al suo peso sul volume del fatturato). Tuttavia, questa posizione molto forte (quasi il 50% del mercato mondiale) è però, a nostro giudizio, anche bloccata per l'unicità del committente (Carnival) e per il fatto che finora questo non ha permesso a Fincantieri di costruire navi che non fossero della stessa taglia. Siccome in questo segmento Fincantieri può ancora crescere, è necessaria una diversa politica commerciale strategica di 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 rispetto alle grandi. In particolare su questa seconda scelta la Fincantieri è in serio ritardo.

Gli investimenti vanno di conseguenza mirati ad adeguare i tre cantieri del *cruise* (Monfalcone, Marghera, Sestri) alla costruzione di navi più grandi e a dedicare un quarto cantiere (che dovrebbe essere quello di Ancona) alle *minicruise*. In questo contesto confermiamo un giudizio positivo sull'ipotesi della rete per il *refitting* delle navi da crociera. Non vorremmo però che questa ipotesi restasse allo stato virtuale.

b) Nel militare la Fincantieri ha invece un posizionamento debole, quasi

esclusivamente dipendente dai programmi della Marina militare italiana, e privo di una presenza sul mercato internazionale. D'altra parte, nei mercati esteri, l'attività commerciale dell'azienda, se non è accompagnata da un'azione a livello politico-diplomatico, non è in grado di acquisire commesse. Non ci si può davvero accontentare della partenza, che è stata molto ritardata e diluita, del programma italo-francese delle Fremm. Bisogna riflettere sul fatto che Fincantieri ha costruito unità navali per clienti esteri solo quando aveva un accordo con un partner straniero: l'ultimo caso è stato quello con Hdw per i sommergibili. È nostra opinione, dunque, che la Fincantieri dovrebbe cercare un accordo strategico (quindi non solo su una singola commessa) con un partner europeo, che rafforzi decisamente la sua posizione sul mercato delle costruzioni militari.

- c) Nei traghetti, nonostante le difficoltà della commessa Fynnlines, Fincantieri non deve rinunciare a difendere e sviluppare la sua posizione di leadership sul mercato internazionale (si consideri che sommando la quota di Fincantieri a quelle di Nca e Visentini, l'industria italiana controlla il 50% di questo segmento importantissimo) utilizzando a questo scopo gli stabilimenti di Castellammare di Stabia e di Palermo.
- d) Il mercato delle navi da trasporto speciali *high tech* può rappresentare, come dimostrano anche le scelte degli ultimi anni rese necessarie dalle difficoltà di saturazione dei cantieri militari, un significativo spazio aggiuntivo al duplice scopo di coprire la gamma più ampia possibile e di garantire maggiori carichi di lavoro.

In questo stesso contesto può essere considerata l'apertura della nuova linea di business sui *megayacht*, che ha comunque un valore aggiunto più alto, a condizione che le scelte manageriali effettuate si rivelino all'altezza del compito e che non si determinino aspettative esagerate, come invece spesso si tende a fare, da una nicchia che comunque potrà dare in termini percentuali un contributo modesto al fatturato complessivo del gruppo.

- e) Dalle scelte indicate è chiaro che tutta la forza industriale del gruppo deve essere concentrata sui segmenti *high tech*, senza illusioni fuorvianti sulle costruzioni *low cost*. Gli andamenti del mercato dimostra-

no che l'impressionante crescita della domanda mondiale è in grado di saturare ampiamente la crescente capacità produttiva dei paesi emergenti. Questa situazione, fondata su previsioni ottimistiche per i prossimi anni, lascia a Fincantieri e agli altri costruttori europei una straordinaria occasione per consolidarsi e crescere nei segmenti più alti, con innovazioni di processo e di prodotto. Questa non è la scelta centrale del piano industriale che, infatti, cerca diversificazioni improbabili nelle navi *low cost*. Si può crescere, ma bisogna andare nella direzione giusta; quando il mercato si assesterà, chi sarà cresciuto troppo e in troppe direzioni nello stesso tempo potrebbe pagare un duro prezzo.

- f) Gli investimenti devono essere focalizzati e concentrati a sostenere questa scelta di fondo – competere sulla qualità e l'innovazione di prodotto e non sui costi – ma bisogna sottolineare che quelli sui sistemi di progettazione, sugli impianti, la logistica ecc. devono essere accompagnati da una politica di adeguamento degli organici, di ripristino delle professionalità che si sono ridotte, o addirittura disperse, nel rapido processo di ricambio della forza lavoro che si è verificato negli anni precedenti.
- g) A ciò va aggiunto – altro aspetto che il piano aziendale trascura – un investimento per riqualificare l'intero sistema dell'indotto. Oggi le ditte d'appalto hanno raschiato il fondo del barile sia in termini di compressione dei costi che di assoggettamento dei loro dipendenti, a condizioni inaccettabili. Si è raggiunta una soglia critica oltre la quale l'indotto non è più in grado di partecipare con un apporto qualitativo adeguato alla costruzione delle navi. Se non si inverte questa tendenza l'intero sistema produttivo di Fincantieri, che è fondato su un mix di risorse interne ed esterne, può entrare in una grave crisi.

Il punto più debole del piano industriale è che gli investimenti sulla qualità del lavoro sono del tutto residuali rispetto a quelli sui mercati e sulle tecnologie. In un settore come la cantieristica navale questa scelta è ancora più cieca e sbagliata che in altri settori.

Conclusioni

«Dei criteri seguiti per disfare la grande industria senza crearne di nuova». Così Luciano Gallino titola l'introduzione al suo libro «La scomparsa dell'Italia industriale». L'autorevole studioso dell'industria racconta come nel giro di poco più di quarant'anni, con un'accelerazione negli ultimi venti, il nostro paese abbia perduto o drasticamente ridimensionato la propria capacità produttiva in settori industriali (come l'informatica, la chimica, l'industria farmaceutica) nei quali aveva occupato a lungo un posto di primo piano a livello mondiale. O come sia uscita quasi completamente da settori in forte crescita produttiva e con un tasso di innovazione elevatissimo (come l'elettronica di consumo) con il risultato che l'Italia è al primo posto tra i consumatori di telefoni cellulari e di dvd, ma non ne produce neanche uno.

Non è stata un'impresa da poco – scrive Gallino – aver lasciato scomparire interi settori produttivi nei quali si eccelleva e non aver colto le opportunità di farlo in quelli dove esistevano le risorse tecnologiche e umane. Come si è riusciti in questa impresa, si chiede il sociologo torinese? L'operazione è stata condotta da imprenditori, top manager, uomini politici, affiancati dai loro consiglieri economici, applicando in misura e combinazioni differenti, alcuni «criteri guida»:

- a) dilapidare immensi capitali in progetti industriali dissennati;
- b) privatizzare con lo scopo principale di ricavare capitali e fare cassa, senza preoccuparsi che poi le imprese vendute sul mercato finivano sotto il controllo di gruppi esteri;
- c) politiche manageriali che si sono avventurate in settori produttivi nei quali non possedevano preparazione ed esperienze, esasperando la diversificazione delle società sino a perdere di vista la «missione» primaria;
- d) la convinzione che l'industria è in fondo solamente un'appendice fastidiosa della finanza, perché obbliga a faticare di più mentre fa guadagnare di meno, che ha portato a considerare le capitalizzazioni di Borsa, che in molti casi sono poi scoppiate come bolle di sapone, più importanti dei risultati industriali;

- e) la credenza metafisica per cui un buon manager è intrinsecamente onnicompetente e, quindi, se ha dato buona prova nel dirigere un istituto finanziario si può esser certi che saprà eccellere anche nella direzione di un'industria;
- f) l'inclinazione delle imprese ad adottare modelli organizzativi capaci di ottenere tassi di produttività molto elevati da forze di lavoro a basso livello di istruzione;
- g) l'exasperata volontà di ridurre con qualsiasi mezzo il costo del lavoro, anziché investire più largamente in ricerca, sviluppo e formazione.

L'applicazione di questi criteri guida alle scelte di politica industriale, conclude Gallino, ha trasformato la settima economia del mondo in «un nano industriale». Le stesse élite che hanno provocato questo disastro ci hanno poi spiegato che l'industria manifatturiera appartiene al passato, il futuro è nei servizi e, quindi, il declino dell'industria è in fondo un segno di modernità. Pure stupidaggini, naturalmente, che però hanno avuto un peso sulla politica economica dei governi e continuano ad averlo.

Per questa ragione siamo andati a rileggere l'introduzione del saggio di Gallino. La rilettura è interessante perché, a ben vedere, nel progetto di privatizzazione e di quotazione in Borsa dell'ultimo grande gruppo manifatturiero pubblico del nostro paese, tutti o quasi i criteri guida che sono serviti a «disfare» l'industria italiana trovano una loro specifica ma sostanziale applicazione.

Perché la Fincantieri dovrebbe sopravvivere, anzi crescere e svilupparsi, grazie alle stesse strategie che hanno portato alla sparizione di aziende come l'Olivetti o della chimica italiana?

Perché un'azienda che vive su un mercato aperto, difficilissimo, che non dà nessun monopolio e neanche rendite di posizione deve subire la stessa sorte finanziaria della Telecom?

SCHEDA 1

Il gruppo Fincantieri

Fincantieri – Cantieri navali italiani spa ha sede a Trieste, dove è situata la Corporate con la Direzione generale del gruppo. La società ha una sede centrale anche a Roma. Complessivamente, il gruppo ha oltre 9.250 addetti e utilizza come dipendenti delle ditte di appalto almeno altri 15-18 mila lavoratori.

Cruise

Per la costruzione delle navi da crociera lavorano la sede di Palazzo Marineria a Trieste (per la progettazione, 750 addetti) e tre cantieri navali: Monfalcone (con 1.800 addetti è il più grande del gruppo), Marghera (1.250 ad.) e Genova Sestri Ponente (850 ad.). La costruzione di sezioni o di tronconi di navi da crociera vengono normalmente affidati anche ad altri cantieri (Ancona, Castellammare, Palermo).

La Fincantieri con 14 navi in portafoglio ordini ha il 48% del mercato mondiale, seguita dal gruppo Aker, il gruppo europeo principale concorrente di Fincantieri, che con l'acquisizione dei Chantiers de l'Atlantique ha in portafoglio 8 navi e il 33% del mercato.

Militare

L'area militare del gruppo è interamente concentrata in Liguria, con la sede di Genova (per la progettazione, 400 addetti) e due cantieri navali a Riva Trigoso (Sestri Levante 900 addetti) che ha al suo interno anche un importante reparto Meccaniche (turbine ecc.) e al Muggiano (La Spezia 800 ad.). Dato che le commesse militari saturano solo parzialmente la capacità produttiva installata, Fincantieri sta acquisendo commesse civili (si tratta soprattutto di navi speciali: oceanografiche, rimorchiatori, diamantifere ecc.) da sviluppare nei due cantieri liguri.

Trasporti

È la parte del gruppo che negli ultimi anni si è particolarmente concentrata nella costruzione dei *ferries*, le navi traghetto per il trasporto di passeggeri, auto, ecc., con la direzione e la progettazione a Trieste e tre cantieri navali: Ancona (590 addetti), Castellammare di Stabia (650 ad.) e Palermo (500 ad.). Il cantiere di Palermo è l'unico nel gruppo ad avere tre missioni produttive: costruzione, riparazione e trasformazione navale.

Nel mercato dei *ferries* Fincantieri ha una quota superiore al 37% (cui si aggiunge un altro 15,5% di altri due cantieri italiani, i Nuovi cantieri Apuania e Vicentini); il gruppo Aker ha una quota del 27%.

Megayacht

È una nuova area di business, appena costituita, per la costruzione di yacht di dimensione superiore ai 100 metri di lunghezza. È stata recentemente acquisita una prima

commessa. La progettazione sarà a Trieste, mentre la costruzione è affidata al cantiere navale del Muggiano.

Riparazioni e Trasformazioni navali

La Fincantieri aveva dismesso questa attività, considerata non più redditizia, nei primi anni 90, privatizzando il cantiere navale di Livorno a essa dedicato. Ora la società triestina sta organizzando una rete per il *refitting* delle navi passeggeri, articolata su tre poli (Bremenhaven, Grand Bahamas e Palermo) situati nel Baltico, nei Caraibi e nel Mediterraneo. Il cantiere tedesco è stato acquisito da qualche mese; per Grand Bahamas sono ancora in corso le trattative. A Palermo, in giugno, è stata realizzata una prima trasformazione per la Royal Caribbean del valore di 55 milioni di dollari.

Sistemistica

La Fincantieri ha costituito con Finmeccanica e detiene il 51% della società Orizzonte sistemi navali spa, che opera nel settore della sistemistica navale come *prime contractor* per la costruzione di unità navali militari.

Ricerca

Fincantieri controlla il Ce.Te.Na., un centro di ricerca sulla tecnica navale che ha sede a Genova con oltre 70 addetti tra ingegneri e tecnici.

Motori

Dopo la cessione della Grandi motori Trieste, rete di *service* compresa, alla multinazionale finlandese Wartsila, la Fincantieri controlla la società Isotta Fraschini motori (180 addetti), situata a Bari, che costruisce motori diesel veloci di media potenza per applicazioni marine e terrestri.

Dopo lo scioglimento dell'Iri e la conseguente scomparsa dell'Intersind, Fincantieri si è affiliata a Confindustria.

La Fincantieri è affiliata al Cesa (Committee european shipbuilders' associations), l'Associazione dei costruttori navali europei.

In Italia Fincantieri ha costituito Assonave, l'Associazione dei cantieri navali pubblici, che si affianca all'Ancanap, l'Associazione dei cantieri navali privati.

SCHEDA 2

La storia recente del gruppo

1992

Il Libro Bianco delle Partecipazioni statali qualifica la cantieristica navale come «settore maturo» e quindi «da dismettere». La reazione dei lavoratori, che impediscono

la liquidazione dei cantieri, e la scelta del management di puntare sul mercato delle navi da crociera permettono il rilancio.

1998

La Fincantieri è stracarica di lavoro, ma produce perdite gravi: chiude il bilancio con 253 miliardi di passivo su un fatturato di poco superiore ai 4.000 miliardi (ma la perdita vera è di circa 800 miliardi). I sindacati denunciano «il caso Disney» («le penali e gli appalti si mangiano il valore delle commesse») e chiedono l'intervento dell'Iri.

1999

Si conclude, con un importante accordo, una vertenza sugli appalti che i sindacati avevano aperto due anni prima. Il presidente dell'Iri, Gros-Pietro, interviene e nomina un nuovo amministratore delegato, Pierfrancesco Guarguaglini.

Il nuovo ad presenta un piano triennale di riduzione dei costi del 35%, basato sull'abbattimento del rischio di commessa e su una riorganizzazione con l'introduzione, per la prima volta in Fincantieri, di un sistema di controllo di gestione della commessa. Ai sindacati Guarguaglini dice: «Ai lavoratori non devo chiedere nulla, il problema è solo nostro».

2000

Il piano «Sfida per il successo» comincia a dare risultati: i tempi di consegna delle navi sono rispettati, la gestione di commessa rimessa sotto controllo e l'azienda chiude il bilancio in attivo.

2001

Accordo sindacale di gruppo. Viene sottoscritto un impegno a rafforzare l'organico per riequilibrare il rapporto con gli appalti.

2002

Cambio della guardia al vertice. Guarguaglini viene mandato a dirigere Finmeccanica; ad di Fincantieri è nominato Giuseppe Bono, che proviene da Finmeccanica e che propone subito di dare vita alla cosiddetta Finmeccanica 2, cioè di formare un raggruppamento con Fincantieri e le attività civili di Finmeccanica (Ansaldo-Breda ecc.). Uno studio di Mediobanca boccia il progetto, ma Bono lo rilancia ripetutamente cercando appoggi soprattutto nell'area ligure. Bono ha portato con sé in Fincantieri la sua squadra. Il nuovo gruppo dirigente non rispetta l'accordo sindacale dell'anno precedente, rifiutandosi di adeguare gli organici.

2004

Al termine di una durissima vertenza, durata quasi un anno, per il pre-contratto e per l'integrativo aziendale, le parti sottoscrivono un importante accordo di gruppo che prevede la rinuncia al ricorso alla Legge 30, nuove norme sugli appalti e, di

nuovo, il reintegro automatico del *turn over* e l'incremento degli organici di fronte all'acquisizione di nuove commesse.

2005

Le commesse arrivano (12 navi da crociera per Carnival, 5 *ferries* Fynnlines e altri 4 Grimaldi, il programma Fremm e altre navi speciali), ma Fincantieri non rispetta l'accordo né per il reintegro del *turn over*, né per l'adeguamento dell'organico. Di conseguenza il ricorso agli appalti travolge tutti i limiti previsti dagli accordi precedenti (il 25% nelle attività di scafo ecc.); aumenta a dismisura anche il ricorso agli appalti per la progettazione. Nelle costruzioni Fynnlines, che sono prototipi, i nodi vengono al pettine: grave ritardo sulla prima e sulla seconda nave. Il progetto Finmeccanica 2 si arena definitivamente. Bono, ormai in scadenza di mandato, reagisce immediatamente lanciando l'idea della privatizzazione di Fincantieri, attraverso la quotazione in Borsa. Viene assunto un esperto di finanza, cui viene affidata la direzione generale del gruppo, con il compito di preparare l'azienda all'ingresso in Borsa.

SCHEDA 3

La cronologia della vertenza contro la quotazione in Borsa e la privatizzazione

Ottobre 2005

L'amministratore delegato di Fincantieri in occasione di un incontro «in ristretta» informa i dirigenti sindacali sul progetto di quotazione in Borsa e di privatizzazione della società.

1° dicembre 2005

Il coordinamento nazionale Fim, Fiom, Uilm del gruppo Fincantieri giudica «inaccettabile qualsiasi tentativo di privatizzare la Fincantieri, che determini un rischio per le prospettive industriali, per l'unità e l'integrità del gruppo e per l'occupazione nei cantieri navali». La questione della Borsa non viene citata perché su questo punto le opinioni sono diverse: la Fiom è contraria, la Fim favorevole a condizione che lo Stato mantenga la *golden share*, per la Uilm è sufficiente che lo Stato rimanga l'azionista di riferimento. Questa divergenza sul punto chiave della vicenda riemergerà in tutti i passaggi fondamentali della vertenza.

15 marzo 2006

In un incontro con Fim, Fiom e Uilm, l'amministratore delegato di Fincantieri, Giuseppe Bono, presenta il suo piano. Sarebbe stato già tutto pronto per la primavera e a questo scopo nei mesi precedenti Bono aveva forzato la chiusura di una mega commessa (7 navi da crociera) per Carnival, ma Tremonti lo ferma. Se ne riparlerà dopo le elezioni.

Giugno 2006

Il nuovo governo di centro-sinistra conferma Giuseppe Bono, il cui mandato era scaduto da un anno, alla guida di Fincantieri. L'amministratore delegato interpreta la sua riconferma come un via libera al suo progetto e rilancia immediatamente la richiesta di quotazione in Borsa.

29 Giugno 2006

Due ore di sciopero, con assemblee, in tutta Fincantieri contro la privatizzazione e per il rispetto dell'accordo di gruppo del 2004. Fim, Fiom, Uilm chiedono incontri a Fintecna, la società che controlla Fincantieri, e al governo per avere chiarimenti sulle prospettive di Fincantieri.

25 luglio 2006

Nell'incontro con i coordinatori nazionali Fim, Fiom, Uilm il presidente di Fintecna, Maurizio Prato, conferma l'esistenza del progetto, ma dichiara che da parte del governo non è ancora arrivata nessuna indicazione.

Settembre 2006

Secondo il «Mondo Economico», il ministro dell'Economia, Tommaso Padoa Schioppa ha già dato il via libera a Fincantieri in Borsa. Tutte le Rsu del gruppo inviano messaggi di protesta al governo, che non conferma e non smentisce.

20 settembre 2006

Audizione dei sindacati alla commissione Trasporti della Camera.

11 ottobre 2006

I sindacati chiedono un incontro ai presidenti della Camera e del Senato.

18 ottobre 2006

Nella sua audizione alla commissione Trasporti della Camera, Bono annuncia per la prima volta un piano di investimenti e di acquisizioni all'estero per 800 milioni di euro.

17 novembre 2006

Si svolge a Castellammare di Stabia l'assemblea nazionale dei sindaci delle città-cantiere con i sindacati. Un comunicato congiunto esprime le comuni preoccupazioni sui rischi dell'operazione; sindaci e sindacati chiedono di essere convocati insieme dal governo.

21 novembre 2006

Le Rsu di Fincantieri effettuano presidi davanti alle Prefetture per sollecitare l'incontro con il governo.

22 novembre 2006

Il presidente della Camera riceve una delegazione dei sindacati e delle Rsu della Fincantieri. Bertinotti dice che interverrà sul governo perché convochi l'incontro con i sindacati.

29 novembre 2006

Alla vigilia dell'incontro con i sindacati il vicepresidente del Consiglio, Massimo D'Alema, nel corso di un *question time* alla Camera dichiara che «il Governo non ha assunto alcuna decisione sulla possibilità di aprire al mercato il capitale di Fincantieri, né esistono orientamenti in proposito». «La società – aggiunge D'Alema – potrebbe ottenere in Borsa le risorse di cui ha bisogno per il suo sviluppo, ma tale opzione non prelude alla perdita del controllo da parte dello Stato che potrebbe rimanere azionista di controllo considerata la valenza strategica di Fincantieri per la nostra industria della difesa».

30 novembre 2006

Il governo incontra i sindaci e i sindacati. Il viceministro ai Trasporti, Cesare De Piccoli, e il sottosegretario all'Economia, Massimo Tononi dichiarano che il governo non ha ancora deciso nulla. Si decide l'istituzione di un tavolo di confronto permanente.

25-26 gennaio 2007

Due giorni di incontri tra i sindacati e la direzione di Fincantieri. L'amministratore delegato presenta il piano di acquisizioni e, per la prima volta, parla di un cantiere *low cost* in Ucraina. Un alto dirigente della società spiega poi che il cantiere ucraino è cinque volte più grande di quello di Monfalcone, lo stabilimento più grande del gruppo Fincantieri.

Febbraio 2007

I sindaci si riuniscono a Roma nella sede dell'Anci e decidono di costituire il Coordinamento nazionale delle città cantiere.

15 marzo 2007

Dopo quasi quattro mesi dal precedente incontro, il governo convoca nuovamente i sindacati e i sindaci. Colpo di teatro: il piano industriale va bene e si può andare in Borsa al 49%.

Marzo-aprile 2007

Scioperi e manifestazioni nei cantieri navali contro le decisioni annunciate dal governo.

17 aprile 2007

Il coordinamento nazionale Fiom del gruppo Fincantieri lancia la sottoscrizione a un appello a Prodi contro la quotazione in Borsa e la privatizzazione e decide per il 15 giugno uno sciopero del gruppo con manifestazione a Roma.

SCHEDA 4

Il boom del mercato delle costruzioni navali

I dati relativi agli ordini totali sono indicati in milioni di tslc (tonnellate di stazza lorda compensata) e si riferiscono solo alla costruzione di navi civili. L'esplosione della domanda negli ultimi anni è evidente. Si tenga conto che quando, nel 2001, si raggiunsero per la prima volta nella storia della cantieristica i 20 milioni di ordini, gli esperti dissero che quel livello record non era assolutamente ripetibile. Si noti, anche, che i segmenti del mercato del *cruise* e dell'*high tech*, quelli in cui opera Fincantieri, sono anche quelli che hanno registrato la crescita più alta.

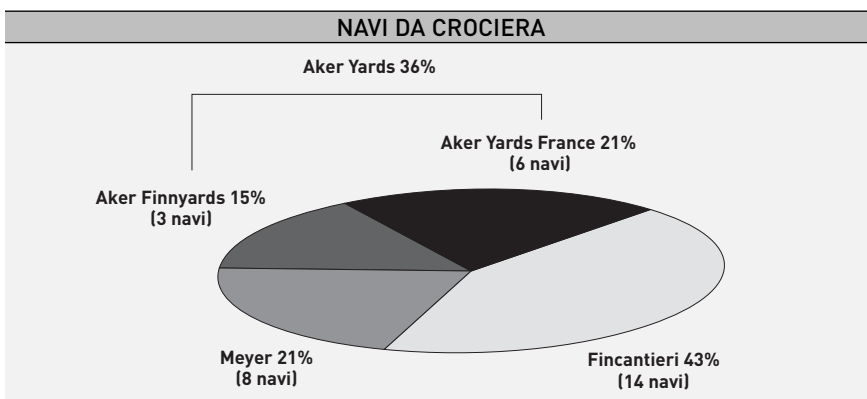
Gli analisti del mercato prevedono che la crescita continui fino al 2010 con un successivo assestamento, ma a livelli alti.

Milioni Tslc (tonnellate di stazza lorda compensata)				
	2003	2004	2005	Preconsuntivo 2006
Cruise	0,6	1,5	1,4	1,8
High Tech	10,2	15,9	15,5	20,1
Standard	34,5	32,1	24,8	36,4
Totale	45,3	49,5	41,7	58,3

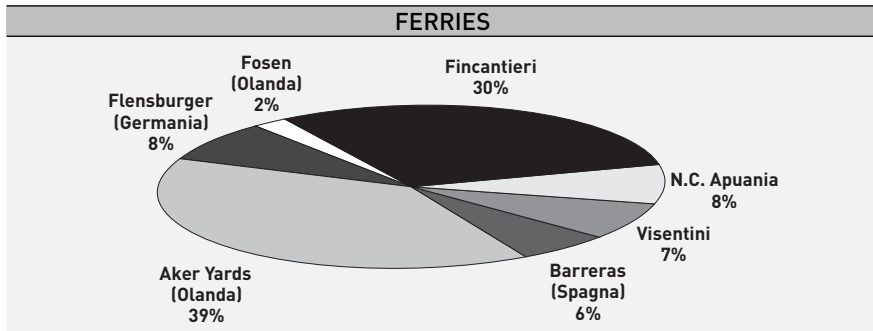
Fonte: InforMare; Assonave - Lettera notiziario 2007, n. 1

➔ +40%

Nei due diagrammi a torta sono indicate le quote di mercato possedute dai maggiori gruppi per le navi da crociera e per i traghetti. Si noti che in entrambi i segmenti operano solo costruttori europei.



Fonte: InforMare; Assonave - Lettera notiziario 2007, n. 1



Fonte: InforMare; Assonave - Lettera notiziario 2007, n. 1

SCHEDA 5

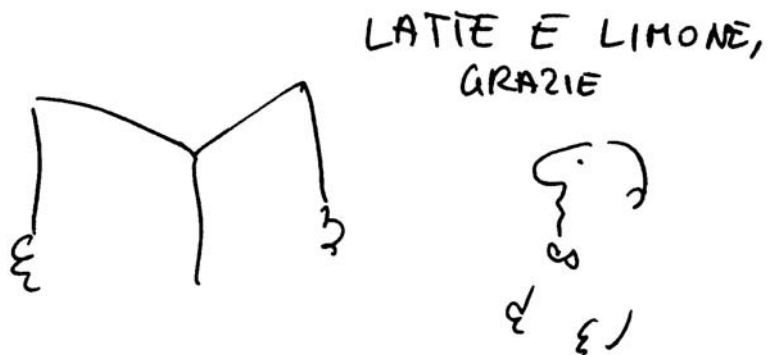
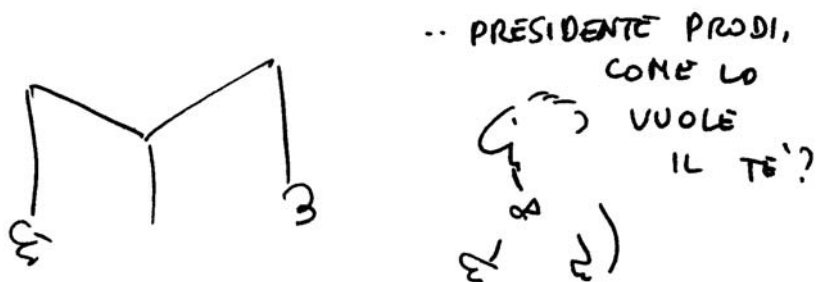
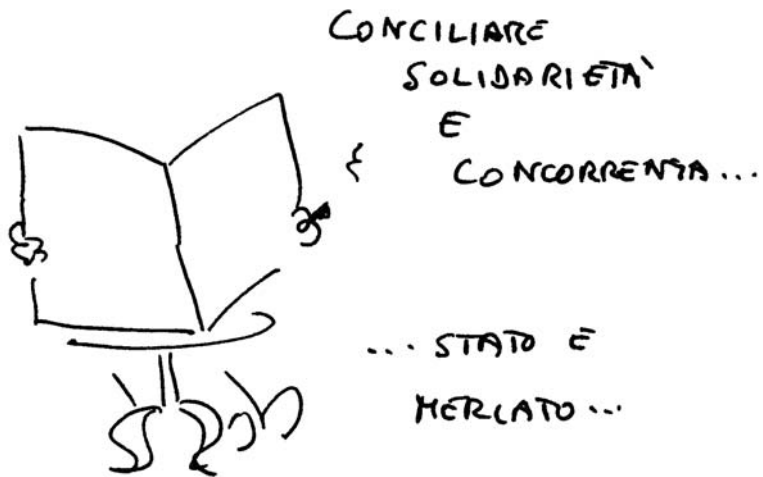
Gruppo Fincantieri. Investimenti 2000-2006

Investimenti euro/milioni

2000	32,8
2001	51,3
2002	60,3
2003	50,4
2004	49,8
2005	55,7
2006	72,0

Fonte: Bilanci Fincantieri - Cantieri navali italiani spa

Il dato relativo al 2006, in attesa della pubblicazione del bilancio, è stato ricavato da dichiarazioni ufficiali dell'azienda in occasione di incontri sindacali.



DOCUMENTI E RASSEGNA STAMPA

Roma, 20 settembre 2006

Documento Fiom presentato all'audizione alla Commissione Trasporti della Camera dei Deputati

La Fiom-Cgil è contraria alla privatizzazione e alla quotazione in Borsa di Fincantieri. Non è un'operazione industriale, ma una cartolarizzazione

Il progetto che l'amministratore delegato di Fincantieri ha presentato prima al governo Berlusconi, poi al governo Prodi, concerne la privatizzazione di Fincantieri, da realizzare attraverso la quotazione in Borsa e la vendita della maggioranza del pacchetto azionario della società. Ora il governo deve autorizzare o no questo progetto.

L'operazione su cui si sta decidendo è questa: quindi è sulla quotazione in Borsa che occorre dare un giudizio. È inutile discutere in astratto della privatizzazione di Fincantieri. Se ci trovassimo di fronte ad un progetto di privatizzazione fondato sull'esistenza di un soggetto industriale interessato ad acquisire Fincantieri discuteremmo di altro. [Quando, nel 1999, Fincantieri ha ceduto alla multinazionale finlandese Wärtsilä la Grandi Motori Trieste, il sindacato fece un accordo].

L'entrata in Borsa non ha alcun significato rispetto alle prospettive industriali di Fincantieri. La società, se ben gestita, è in grado di produrre le risorse necessarie ai suoi piani di investimento e sviluppo (come si è dimostrato nel caso del recente acquisto di una quota di un cantiere in Germania). Del resto l'amministratore delegato ha comunicato ai sindacati che più del 90% di quanto verrà ricavato dalla collocazione in Borsa verrebbe destinato all'azionista (il Tesoro), mentre meno del 10% sarebbe utilizzato per la ricapitalizzazione. Un'operazione siffatta è una cartolarizzazione, una svendita per fare cassa.

Fincantieri non ha i livelli di redditività e meno ancora la progressione di redditività che la Borsa pretende. Per questa ragione l'entrata in Borsa è destinata a distruggere la forza industriale di Fincantieri, che è oggi leader mondiale nel mer-

cato delle costruzioni navali per le navi da crociera e i ferries oltre i 150 metri ed esporta l'80% del valore della sua produzione. È irresponsabile una scelta che rischia di portare alla liquidazione di una delle più importanti aziende manifatturiere del nostro paese con un forte radicamento occupazionale (25 mila occupati senza considerare la filiera delle forniture) in molte regioni italiane.

Attualmente Fincantieri ha almeno quattro elementi di solidità:

- a) 7 anni di risultati economici positivi hanno prodotto una accumulazione di riserve (che ha consentito di assorbire la fine degli aiuti di Stato, ha permesso la distribuzione di un dividendo all'azionista negli ultimi due anni e una politica di acquisizioni);
- b) nessun indebitamento con le banche;
- c) un posizionamento competitivo importante soprattutto nel settore delle navi da crociera;
- d) un portafoglio ordini di 16 miliardi di euro, mai raggiunto in precedenza.

L'immagine di Fincantieri come un'azienda che va a vele spiegate con il vento in poppa non corrisponde però alla realtà. Per avere una valutazione equilibrata sullo stato e sulle prospettive di Fincantieri è necessario considerare anche gli elementi sfavorevoli:

- a) il mercato della cantieristica navale è strutturalmente a bassa redditività e ad alto rischio; i risultati economici del 2005 e più ancora quelli del primo semestre del 2006 già segnalano un'inversione di tendenza; quasi tutte le commesse (cruise e ferries) che «faranno» il conto economico dei prossimi 3-4 anni sono state acquisite con margini assolutamente ridotti;
- b) nel settore militare dopo la diluizione del programma Fremm e la scarsa accessibilità ai mercati esteri Fincantieri si presenta come un soggetto debole sul piano internazionale;
- c) nel portafoglio ordini ci sono numerosi prototipi, soggetti a rischi sia di progetto che di processo; la loro rischiosità intrinseca viene accentuata dal ricorso agli appalti nell'area della progettazione, divenuto ormai strutturale, come purtroppo dimostra il caso Fynnlne;

d) lo squilibrio del modello di organizzazione produttiva (riduzione degli organici e ricorso agli appalti oltre ogni regola definita negli accordi e oltre ogni limite di buon senso) provoca una dispersione di know-how e rischia di riprodurre la stessa situazione della seconda metà degli anni 90, quando gli appalti si mangiavano il valore delle commesse, mentre la Fincantieri accumulava perdite;

e) la stessa decisione della direzione aziendale di portare l'azienda in Borsa ha portato a una totale focalizzazione del management sugli aspetti finanziari e di rilancio della propria immagine, trascurando le esigenze di una gestione industriale che deve affrontare le criticità indicate.

Decidere di mettere in Borsa un'azienda in queste condizioni significa esporla a pressioni e sollecitazioni che non è in grado di sopportare. L'impossibilità per Fincantieri di rispondere alle attese della Borsa provocherebbe un calo delle sue quotazioni azionarie. A quel punto, Fincantieri sarebbe facilmente scalabile (dopo l'esplosione del caso Telecom nessuno può più farsi illusioni sulla golden share) da un raider che potrebbe effettuare operazioni speculative, «valorizzando» un altro patrimonio di Fincantieri, le grandi aree attualmente occupate dai cantieri navali in zone di grande potenziale turistico-commerciale. La conclusione sarebbe la fine della cantieristica e una consistente ulteriore riduzione della base industriale del paese (gli inevitabili costi sarebbero a quel punto assai superiori ai ricavi della privatizzazione).

Articolo da: «il Mondo», 6 ottobre 2006
Privatizzazioni. Il piano per l'Ipo della controllata Fintecna

Tps dà l'ok a Fincantieri in Borsa

Sul mercato la maggioranza del capitale.
L'operazione nel giugno 2007

Di Pietro Romano

Per la quotazione di Fincantieri a Piazza Affari è cominciato il conto alla rovescia. Secondo quanto risulta al Mondo, il ministero dell'Economia, che controlla la società guidata dall'amministratore delegato Giuseppe Bono, ha fatto partire le

procedure che dovrebbero portare all'Ipo entro il prossimo mese di giugno. A coadiuvare il ministro Tommaso Padoa-Schioppa nel dossier sono il sottosegretario con delega alle privatizzazioni Massimo Tononi e il responsabile finanza e privatizzazioni del Tesoro Dario Scannapieco.

La privatizzazione dovrebbe avvenire in parte con la vendita di azioni proprie, in parte sotto forma di aumento di capitale. Permetterebbe così di assicurare entrate fresche al Tesoro (che detiene il 98,8% di Fincantieri attraverso Fin-tecna, il residuo 1,2% è in potafoglio a Citibank) e, nel contempo, di irrobustire i polmoni finanziari della società. A operazione conclusa, Fintecna conserverebbe il controllo di Fincantieri con una quota tra il 30 e il 40%.

La privatizzazione di Fincantieri risponde a più necessità. La società ha bisogno di fondi da dedicare alla ricerca, che attualmente assorbe circa 60 milioni l'anno, totalmente autofinanziati. Ma ne servono di più e Bono non può allargare ulteriormente i cordoni della Borsa. A dispetto dei problemi creati dall'euro forte in un mercato che va a dollari ed è stato scosso dal boom delle materie prime, la semestrale per Fincantieri si è chiusa in maniera considerata soddisfacente. Il valore della produzione è salito a 1.171 milioni (erano 1.051 nello stesso periodo del 2005); gli ordini acquisiti nel periodo ammontano a 3.300 milioni (contro 850) con la prospettiva di superare la quota complessiva di 10 miliardi entro fine anno, saturando così i cantieri per il prossimo triennio; l'utile netto di competenza è cresciuto a 26,4 milioni (da 23,1).

Roma, 9 novembre 2006

Importanti conclusioni unitarie del Coordinamento nazionale Fim, Fiom, Uilm della Fincantieri

No alla privatizzazione. Il governo ascolti i lavoratori. Assemblee in tutti i cantieri e confronto vertenziale con l'azienda sul modello produttivo

Il Coordinamento nazionale Fim, Fiom, Uilm del gruppo Fincantieri ha definito le posizioni unitarie per affrontare la fase aperta dal progetto di privatizzazione di Fincantieri.

Siamo contrari a qualsiasi ipotesi di privatizzazione di Fincantieri

- che abbia lo scopo di fare cassa
- che ne indebolisca o ne metta a rischio la forza industriale
- che porti allo smembramento della società, minando l'unità e l'integrità del gruppo che costituiscono i punti essenziali della sua capacità competitiva
- che possa favorire l'ingresso di società estere che potrebbero decidere di delocalizzare le produzioni.

La costruzione navale è un settore industriale strategico per una moderna economia del mare. Lo stato non deve quindi ritirarsi dal settore, nel quale deve mantenere un ruolo strategico, utilizzando questo ruolo anche come leva di politica industriale.

Per queste stesse ragioni, al momento dello scioglimento dell'Iri, criticammo la collocazione di Fincantieri in Fintecna, la società che ha la missione di liquidare le attività sotto il suo controllo, proponendo invece il passaggio di Fincantieri direttamente al Tesoro, proprio per sottolineare il carattere strategico dell'industria navale. È inammissibile che il governo abbia lasciato sei mesi senza risposta le richieste di incontro presentate dai sindacati per conoscere le sue intenzioni sulla privatizzazione di Fincantieri. Per protestare contro questo ingiustificabile atteggiamento e per ribadire una pressante richiesta di incontro il Coordinamento nazionale Fim, Fiom, Uilm decide le seguenti iniziative:

- il 21 novembre 2006 presidi delle Rsu alle Prefetture di tutte le città sedi di cantieri navali;
- il 15 dicembre 2006 una manifestazione davanti a Palazzo Chigi di tutte le Rsu del gruppo Fincantieri.

Altre iniziative:

- L'intero coordinamento sindacale unitario del gruppo Fincantieri parteciperà alla importante assemblea nazionale dei Sindaci delle città cantieristiche, che si svolgerà il 17 novembre a Castellammare di Stabia.
- Il 14 novembre si terrà alla Commissione Trasporti della Camera l'audizione del governo e, nei giorni successivi, verranno ascoltati i sindacati.

- Il 22 novembre una delegazione delle Rsu e delle strutture sindacali sarà ricevuta dal Presidente della Camera dei Deputati. Siamo in attesa di una convocazione anche da parte del Presidente del Senato. La delegazione unitaria chiederà a Fausto Bertinotti e a Franco Marini di portare nelle aule del Parlamento la discussione su Fincantieri e di chiedere al governo di riferire sulle sue intenzioni in materia di privatizzazione.

Il disegno di privatizzazione, sostenuto da una forte campagna mediatica da parte di Fincantieri, cerca di occultare l'effettivo stato dell'azienda. La situazione dei carichi di lavoro è molto diversa da quella che viene presentata: lavoro per tutti per tre anni. Isotta Fraschini è in cassa integrazione, lo stabilimento di Palermo (finalmente si è aperto il tavolo al ministero dello Sviluppo economico) è completamente scarico, Ancona comincerà a restare senza lavoro dai primi mesi del prossimo anno, tutta l'area militare ha carichi sufficienti a saturare la capacità produttiva solo per il 2007. Il modello produttivo rischia di andare fuori controllo per l'eccessivo ricorso agli appalti, sia per la progettazione che per la costruzione. Su diverse costruzioni si registrano sforamenti dei programmi e ritardi nelle consegne che rischiano di mangiarsi la redditività di intere commesse.

L'iniziativa contro la privatizzazione del gruppo si deve quindi intrecciare con una forte ripresa dell'iniziativa sindacale sul modello produttivo e le condizioni di lavoro. Su questo terreno, l'azienda si sta muovendo in modo unilaterale, cercando di scavalcare e delegittimare le stesse Rsu, per mettere in pratica un piano di riduzione dei costi che, anziché mettere mano al modello produttivo e alla disfunzioni organizzative, si concentra esclusivamente sulla prestazione lavorativa e si traduce in un giro di vite sulle condizioni di lavoro dei dipendenti Fincantieri e dei lavoratori degli appalti. Inoltre, gli incontri sindacali già svolti dimostrano che il programma di investimenti di Fincantieri è molto meno consistente di quello che è stato annunciato, come fabbisogno aziendale e come richiesta all'azionista.

Di fronte a tutto ciò, il Coordinamento nazionale Fim, Fiom, Uilm ha deciso di aprire una fase di confronto vertenziale con l'azienda, a partire dalla richiesta di un incontro nazionale di gruppo per

discutere sul piano aziendale e sul rispetto degli accordi in materia di organici, appalti, salario e produttività, sicurezza, apprendistato, previdenza integrativa, ecc.. A questo tavolo l'azienda dovrà dare risposte concrete, in assenza delle quali si passerà a iniziative di mobilitazione.

Lo sviluppo di una iniziativa sindacale di così ampio respiro ha bisogno prima di tutto di essere discussa con i lavoratori. Per questa ragione nelle prossime settimane si terranno assemblee in tutte le unità produttive del gruppo Fincantieri.

Castellammare di Stabia, 17 novembre 2006

Documento sindaci e organizzazioni sindacali sull'iniziativa: «Fincantieri, quale futuro?»

L'assemblea costituita dai sindaci delle città che ospitano stabilimenti del gruppo Fincantieri e le organizzazioni sindacali della categoria metalmeccanici hanno espresso comune preoccupazione sul futuro dell'azienda leader nella cantieristica, che dà occupazione a migliaia di lavoratori sul territorio nazionale, sentendo l'esigenza di elaborare proposte di lavoro risultato dell'iniziativa svolta il 17 novembre a Castellammare di Stabia. La cantieristica navale è l'industria più antica, ma anche la più moderna del nostro Paese. Questo settore, che è stato spesso giudicato come maturo e quindi dato più volte per spacciato negli ultimi trent'anni anche a causa della sua ciclicità, conosce ora una nuova fase di sviluppo. L'azienda chiude i suoi bilanci in attivo, nonostante il blocco degli aiuti statali vince la sfida dei mercati internazionali. Visto il quadro di riferimento, cresce la preoccupazione dei rappresentanti delle comunità locali e delle organizzazioni sindacali, di fronte ad una scelta di possibile privatizzazione. È inaccettabile che il governo possa assumere una decisione di questa portata allo scopo di fare cassa. Una simile scelta darebbe un colpo all'economia del Paese e determinerebbe un rischio concreto per i lavoratori degli stabilimenti Fincantieri. Forte è l'allarme rispetto ad un'operazione che potrebbe avere costi sociali elevatissimi e mettere in ginocchio l'economia delle città private dei loro cantieri navali, spesso elemento centrale del sistema sociale ed economico delle comunità interessate. Dall'assemblea emerge la volontà di andare nella direzione di un progetto

industriale di rafforzamento e di rilancio del gruppo Fincantieri, attraverso anche forti investimenti in ricerca e sviluppo e per un potenziamento delle proprie attività.

Si avverte l'esigenza di fare, con la collaborazione di tutti i protagonisti, passi in avanti nella politica industriale relativa alla cantieristica a favore della sicurezza all'interno degli stabilimenti e del rispetto dei diritti dei lavoratori. Una riflessione comune occorre per aumentare i controlli in materia di sicurezza del lavoro, considerato il dramma degli incidenti in fabbrica che purtroppo aumentano l'elenco delle morti bianche in Italia, e per fare avanzare un «progetto indotto» tale da organizzare e potenziare il sistema delle imprese che dà il suo importante contributo al gruppo Fincantieri.

Preso atto della relazione del sindaco di Castellammare di Stabia Salvatore Vozza e il documento unitario licenziato da Fiom, Fim e Uilm, l'assemblea decide:

- a seguito della assoluta mancanza di disponibilità fino ad oggi data al riguardo dal Governo, una richiesta da parte di sindaci e organizzazioni sindacali di urgente incontro con la Presidenza del Consiglio dei Ministri;
- la nascita di un coordinamento nazionale stabile delle città-cantiere;
- l'elaborazione di proposte per un «progetto indotto».

L'assessore di Ancona Pierfrancesco Benaducci; il sindaco di Castellammare Salvatore Vozza; l'assessore di La Spezia Massimo Federici; il sindaco di Monfalcone Gianfranco Pizzolito; l'assessore di Palermo Lorenzo Ceraulo; il sindaco di Sestri Levante Andrea Lavarello, Segreteria nazionale Fiom-Cgil Sandro Bianchi; Segreteria nazionale Fim-Cisl Emilio Lonati; Segreteria nazionale Uilm-Uil Mario Ghini.

Articolo da: «il manifesto», 22 novembre 2006

Ma il governo è contro i cantieri navali?

Di Sandro Bianchi

Oggi il presidente della Camera riceve una delegazione dei sindacati metalmeccanici e delle Rsu

della Fincantieri. A Bertinotti chiediamo che il disegno di privatizzazione e di quotazione in Borsa della società venga portato in Parlamento e che il governo sia chiamato a rispondere su cosa intende fare.

L'incontro di oggi è positivo, ma evidenzia un aspetto paradossale. Perché non riusciamo a parlare con il governo? Abbiamo chiesto un incontro a giugno, ora anche i sindaci delle città dei cantieri si sono associati alla nostra richiesta. In cinque mesi non c'è stato un ministro o un viceministro che si sia fatto vivo. Silenzio assoluto. Non è uno scandalo? Nel frattempo solo indiscrezioni giornalistiche (non confermate, ma mai smentite), i boatos, l'ineffabile esibizione del viceministro Tononi in Commissione Trasporti (della serie: «qui lo dico, qui lo nego»). Il banchiere della Goldman Sachs, cui Prodi ha affidato la delega per le ex Partecipazioni statali, ha perso il suo rigidissimo self control solo per un attimo, sufficiente però a farsi sfuggire che l'affare vale più di un miliardo di euro: il bocconcino goloso che l'amministratore delegato di Fincantieri ha messo sul piatto del governo per farsi dare via libera.

Il governo non ci convoca, per una ragione semplice. Non vuole fare una discussione aperta su cosa succede dell'ultimo grande gruppo industriale pubblico, su che fine fa la nostra presenza in un settore in cui siamo leader.

Dire Fincantieri significa dire la cantieristica navale italiana. Qui negli ultimi quindici anni è successo l'impossibile. Un settore dato per morto è oggi uno dei pochissimi gioielli di famiglia dell'industria italiana, dopo le privatizzazioni, la deindustrializzazione, la scomparsa dei settori strategici. Un libro verde delle Partecipazioni statali nei primi anni 90 dava un ordine: settore maturo, dismettere. Di fronte alla insostenibile concorrenza del Far East (Giappone, Corea del Sud, la Cina ancora non c'era) la sorte dei cantieri europei appariva irrimediabilmente segnata.

Che cosa è successo? Gli esperti, come quasi sempre, si sono sbagliati. La rivolta dei cantieri impedì chiusure immediate. Da allora, per qualche strano miracolo, la Fincantieri è stata dimenticata dalle privatizzazioni e, a differenza di altri settori smantellati o finiti in mano alle multinazionali, ha potuto riorganizzarsi e produrre nuove navi. Non ci sono settori maturi, ma solo prodotti da innovare.

Ma quelli che oggi sono chiamati a decidere sul futuro di 8 cantieri, due sedi di progettazione, un centro di ricerca, una società di sistemistica, una fabbrica di motori – tra diretti, appalti e indotto 25-30 mila persone – sono gli stessi che allora dissero che l'uscita dal settore era ineluttabile. Con l'aggiunta che questa volta possono anche farci dei soldi, un po' di cassa, come si dice.

Se è così, l'affare Fincantieri non rappresenta una straordinaria occasione di battaglia politica per tutti coloro che dicono che bisogna fermare la finanza, salvare il sistema industriale e rilanciare lo sviluppo? Perché non provare a farne un caso, uno spartiacque tra la vecchia politica liberista e una nuova politica industriale? La sinistra di governo può permettersi di sprecare un'occasione così concreta e irripetibile?

Ciascuno si prenda le sue responsabilità. I lavoratori dei cantieri navali, come hanno sempre fatto, non staranno a guardare. E se dovessimo arrivare a manifestare sotto le finestre di palazzo Chigi, non vorrei che qualcuno ci chiedesse: ma voi siete contro questo governo? La domanda la facciamo noi: questo governo è contro la cantieristica navale?

Articolo da: «Il Corriere della Sera»,
14 gennaio 2007

Statale, ma in attivo. Successi (e tentazioni) della Fincantieri

Di Massimo Mucchetti

La Fincantieri ha fatto pubblicità istituzionale come si usa prima di collocare le azioni in Borsa. Ma sindacati e Comuni temono che la quotazione determini una ricerca più intensa della redditività con ristrutturazioni tali da ridurre i posti di lavoro. E così il governo prende tempo. Privatizzare? Privatizzare a metà? Tirare avanti? In realtà, il destino di Fincantieri propone questioni che non si risolvono con un duello ideologico sulle privatizzazioni.

Prima al mondo nelle navi da crociera, con il 45% del mercato, e nei traghetti, con il 32%, Fincantieri sta entrando nel settore nuovo e proficuo dei mega yacht con un «mostro» di 137 metri per un cliente russo. Dal militare ottiene infine poco meno di un terzo dei ricavi. Fincantieri è una vetri-

na del made in Italy. Di qui il successo delle sue navi tra gli armatori delle vacanze sul mare. Il grande gruppo cantieristico dà lavoro a intere filiere industriali del Nord-Est e non solo che offrono forniture di qualità con pochi eguali in Europa e nessuno negli Stati Uniti e in Giappone. Del resto, saper combinare progettazione, forniture e montaggi forma un'arte figlia dell'esperienza che alza un'altra barriera d'ingresso. Per questo il gruppo triestino regge anche un costo del lavoro medio di 44 mila euro, assai più alto del principale concorrente, la scandinava Aker Yards.

Benché sia statale, Fincantieri non è dunque l'Alitalia. Negli ultimi 6 anni ha chiuso i bilanci in utile, con un fatturato, ora sui 2,2 miliardi, in crescita e un'occupazione stabile sulle 9 mila persone dirette e 18.000 esterne. Gli utili, tuttavia, variano tra i 50 e i 100 milioni a seconda delle commesse: poca cosa. E sono sostenuti da contributi pubblici per la cantieristica spesso superiori al risultato. Autorizzati dalla Commissione Ue per progetti presentati entro il 2001, questi incentivi sono destinati a finire, ma l'effetto lo sentiranno soprattutto gli armatori.

Facendosi pagare in base all'avanzamento delle navi, Fincantieri lavora con i soldi dei clienti e ha una posizione finanziaria netta addirittura positiva per 126 milioni. Ma l'esiguità dei margini non permette di contrarre grandi debiti. Ora il piano industriale firmato da Giuseppe Bono prevede 800 milioni di investimenti per migliorare gli 8 cantieri nazionali e acquisirne altri all'estero: si parla della Bahamas dove si può fare la manutenzione delle navi Fincantieri operative nei Caraibi.

Sfortunatamente l'autofinanziamento non basta. Il governo però non ha i soldi né pare disposto a rinunciare al controllo, un po' perché Fincantieri è attiva nella difesa e un po' perché non si nota una folla di imprenditori che sgomita per la gestione. Ma un aumento di capitale riservato ai privati si può sempre varare se si prospetta un rendimento decente, che può venire solo da un miglioramento del margine operativo.

Per guadagnare di più in un mercato reso difficile dalla scarsità dei clienti, Fincantieri dovrebbe agire anzitutto sui costi delocalizzando le produzioni più povere. Se gli scafi fossero costruiti in Ucraina, risparmierebbe senza perdere qualità e potrebbe perfino ampliare l'offerta, specialmen-

te nei traghetti, lavorando di più. L'alternativa è fare meno investimenti: una linea singolare se a sostenerla fossero i sindacati e i sindaci che abitualmente chiedono il contrario. Singolare e pericolosa, perché Fincantieri rischierebbe di vedersi rosicchiare quote di mercato oggi dagli scandinavi, assai più internazionalizzati, e domani, nei traghetti, dagli stessi orientali. Il confine tra conservazione e riformismo passa anche tra le navi da crociera. *(Con la consulenza tecnica di Miraquota)*

Documento Fiom. Roma, 31 gennaio 2007

La Fincantieri sceglie il low cost. Dalla Borsa rischi per l'occupazione

Il coordinamento nazionale Fiom del gruppo Fincantieri esprime un giudizio negativo sui risultati dell'incontro con l'azienda del 25 e 26 gennaio, in cui si è svolta una riunione del comitato consultivo, cui ha partecipato l'amministratore delegato, e un confronto sindacale sulle scelte strategiche, i carichi di lavoro, il modello produttivo, il rispetto degli accordi.

Il piano «quinquennale»

L'azienda ha presentato un piano quinquennale strategico per molti aspetti rischioso e inquietante. Esso da una parte prevede un piano di investimenti che contiene operazioni necessarie, ma che è privo di indispensabili requisiti di selettività, priorità e sostenibilità, che orientano qualsiasi piano industriale serio, e ed è, quindi, nel complesso chiaramente sovradimensionato. Dall'altro lato, il piano prevede di acquisire cantieri all'estero da dedicare alla costruzione navale e non solo al refitting delle navi da crociera, secondo un progetto già noto e condiviso. In particolare, la Fincantieri vuole acquisire un cantiere low cost di dimensioni enormi (5 volte quelle di Monfalcone) in Ucraina, da dedicare in un primo tempo alla costruzione di navi energetiche poi alla costruzione di scafi e tronconi. L'azienda nega che questa scelta serva a delocalizzare, ma non c'è dubbio che, una volta acquisito, il cantiere ucraino possa servire a delocalizzare la costruzione degli scafi per tutta Fincantieri, con conseguenti forti tagli all'occupazione in Italia. Anche gli altri capitoli sulle acquisizioni relativi al militare e a Marine

System (per il quale sono previste joint-venture che hanno il solo scopo di ridurre i costi, con rischi per Isotta Fraschini e le Meccaniche di Riva Trigoso) hanno bisogno di verifiche.

La Fincantieri ha una capacità di autofinanziamento di 50 milioni all'anno e, oltre a godere dei benefici del cuneo fiscale, potrà utilizzare i consistenti aiuti previsti dai programmi nazionali ed europei per il finanziamento della ricerca e dell'innovazione industriale. L'azienda sarebbe quindi in grado di affrontare, in gran parte con sue risorse, un piano di investimenti più realistico. Ma quello predisposto dal vertice di Fincantieri, sommando investimenti e acquisizioni, porta a un fabbisogno sproporzionato di oltre 800 milioni di euro per giustificare la quotazione in Borsa e la privatizzazione.

Il piano industriale invece di puntare, come sarebbe necessario, a consolidare la posizione di leadership di Fincantieri nei segmenti a più alto valore aggiunto della costruzione navale, si lancia in una ipotesi di aumento della sua capacità produttiva su scala internazionale essenzialmente basato sul taglio dei costi. Questa è una scelta sbagliata e regressiva: in tutti i settori industriali in cui è stata adottata ha portato a un drastico ridimensionamento dell'occupazione in Italia o alla chiusura di interi stabilimenti. La Borsa che, secondo le dichiarazioni dell'azienda avrebbe dovuto rafforzare il gruppo, lo sta invece già spingendo verso scelte che lo indeboliscono.

La storia di Fincantieri è paradossale. Azienda pubblica, è riuscita a diventare leader nel mondo solo perché è stata dimenticata dall'ondata delle privatizzazioni. Da quando si è ripreso a parlare di privatizzazione e di Borsa, Fincantieri ha ricominciato a perdere colpi e a compiere scelte di competitività fondate esclusivamente sulla riduzione dei costi.

I carichi di lavoro e la crisi del modello produttivo

L'azienda ha presentato un quadro dei carichi di lavoro che prevede la saturazione di tutto il gruppo per il 2007, con l'eccezione di Isotta Fraschini che ha molti lavoratori in Cig, con una proiezione negli anni successivi soprattutto per i cantieri del cruise.

L'azienda ha riconosciuto che per quanto riguarda il modello produttivo le cose da un po' di tempo non vanno più bene e che esistono problemi rilevanti nella tenuta del modello, nella qualità del-

l'apporto del sistema degli appalti, nella gestione industriale del gruppo. Questi problemi si scaricano sulla costruzione delle navi e hanno messo in crisi la redditività di intere commesse. L'azienda ha espresso, per la prima volta, un giudizio critico, di insufficienza del modello organizzativo fondato sugli appalti, ma la risposta che viene data non è il suo superamento – attraverso la riqualificazione degli appalti prevista dagli accordi – ma invece il ricorso al low cost.

Il non rispetto degli accordi

Per quanto concerne il rispetto dell'accordo di gruppo del 2004 l'azienda ha ancora rifiutato di assumere impegni coerenti. Sul punto più rilevante, gli organici, l'azienda ha chiuso il 2006 con un organico inferiore a quello definito nell'accordo del 2004 come il livello minimo, sotto il quale sarebbe dovuto scattare il recupero automatico del turn over, stabilendo poi la necessità di aumentarlo con l'arrivo delle commesse. L'azienda si è dichiarata disponibile a un pacchetto di assunzioni entro marzo, che è però insufficiente al recupero del turn over e non si pone neanche l'obiettivo di integrare l'organico in un anno che vedrà molte uscite di lavoratori dovute alla fine del superbonus. Se le scelte dell'azienda non verranno radicalmente modificate, il 2007 registrerà un'accelerazione rispetto alla lenta riduzione degli organici che l'azienda ha praticato finora.

Anche in materia di appalti e sicurezza le risposte sono state formali e nella sostanza elusive dei problemi posti, a partire dal dilagare del subappalto. L'azienda non considera un proprio problema, meritevole di interventi concreti, l'andamento degli infortuni negli appalti, al punto che non è in grado di fornire alle Rsu neppure i dati su questi infortuni.

Per il salario, mentre la parte legata al programma, pur con qualche difficoltà, trova riscontro nelle valutazioni delle parti, per quella legata alla produttività e soprattutto alla nuova curva di stabilimento, la gestione aziendale risente di limiti che non hanno consentito finora a nessun cantiere di realizzare l'obiettivo massimo, pur in presenza di un innegabile incremento nel recupero di produttività che persino i documenti ufficiali dell'azienda registrano.

La sola nota positiva è stata l'estensione a tutto il gruppo dell'orario flessibile per gli impiegati. Per i problemi relativi all'apprendistato e all'as-

sistenza sanitaria integrativa si è concordato di definire appuntamenti specifici per la loro risoluzione. Al termine dell'incontro si è definito un nuovo appuntamento, fissato per il 21 febbraio. Se le risposte dell'azienda non saranno diverse da quelle date finora, sarà necessario rispondere con lo sciopero.

A fronte di tutto questo il coordinamento nazionale Fiom ha verificato la difficoltà di concordare una valutazione unitaria con le altre organizzazioni. Mentre la discussione era ancora in corso e si stava valutando il testo di un documento, ieri la Uilm ha diffuso una sua presa di posizione unilaterale.

Il coordinamento nazionale Fiom ritiene che in questa fase delicatissima, in cui l'azienda compie scelte che mettono a rischio le prospettive del gruppo, sia necessario il massimo coinvolgimento dei lavoratori e quindi proclama lo stato di agitazione in tutto il gruppo e definirà nei prossimi giorni un programma di assemblee per informare i lavoratori e decidere con loro le iniziative necessarie.

Intanto il coordinamento nazionale Fiom chiede che il governo riconvochi immediatamente il tavolo di confronto governo-sindaci-sindacati per discutere il piano strategico dell'azienda e chiede al coordinamento dei sindacati delle città cantieristiche un nuovo incontro per valutare la situazione e definire iniziative comuni.

Articolo da: «Il Piccolo», 6 febbraio 2007

Il coordinatore nazionale Cgil ha incontrato i responsabili per la cantieristica di Trieste e Gorizia: «Aspettiamo il piano industriale»

Bianchi (Fiom): «No alla Borsa per Fincantieri, temiamo svendite»

Di Giulio Garau

Trieste. La Fiom contro la quotazione in Borsa di Fincantieri: sarà la madre di tutte le battaglie, dice il sindacato. **Sandro Bianchi**, coordinatore nazionale della cantieristica della segreteria Fiom-Cgil lo ha ribadito anche ieri nell'incontro con i responsabili di Trieste e di Monfalcone. Una posizione contraria fin dal primo annuncio dell'amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono della volontà di «reperire le risorse per gli

investimenti sul mercato» che ora vede la Fiom dalle altre sigle metalmeccaniche. Un «no» alla Borsa che vale anche per il piano industriale annunciato, ma finora mai presentato dall'azienda. La Fiom lo ha chiesto e attende una risposta.

Come valutate la quotazione?

«Un rischio per Fincantieri che ha una redditività troppo bassa per la piazza finanziaria, verrebbe schiacciata. C'è l'esempio Finmeccanica: ha debuttato a quota 32 euro, ora il titolo vale la metà. Non temo scalate: il vero pericolo è che svendano siti e aree pregiate cedendo alle lobby di speculatori. Non sono d'accordo nemmeno sul valore degli investimenti: 800 milioni sono troppi, ne bastano 250. E poi le mire espansionistiche dell'azienda sono esagerate e inquietanti. L'azienda nega l'intenzione di delocalizzare, ma non vorrei che prima o poi certe lavorazioni fossero spostate con tagli all'occupazione».

Perché questa contrarietà?

Per motivi economici e industriali. Fincantieri tra l'altro non va più bene come da sei anni ad oggi. Un periodo di guadagni costanti, con qualche oscillazione. Ma la redditività è bassa, sotto il 5%, bene per un'industria, non per un'azienda quotata. In Borsa stanno bene le multiutility, imprese di servizi. Fincantieri non ha la progressione di redditività richiesta dal mercato finanziario.

Finmeccanica però è stata quotata.

È la dimostrazione che si va in Borsa ma non accadono miracoli, anzi. È stato proprio Bono a quotarla. Il titolo ha debuttato a circa 32 euro, ora vale 20, quasi la metà. Senza contare che Finmeccanica è una grande holding con almeno 50 aziende, il titolo ha modo di bilanciarsi, e per reggere l'amministratore delegato Guarguaglini ha usato Stm (un'azienda di microelettronica) come cassaforte, vendendo dei pezzi. Fincantieri è un'unica azienda, cosa potrebbe vendere?

La partecipazione resterebbe al 51% in mano pubblica, cosa temete?

Si è visto anche con il caso Telecom, non c'è la possibilità di una golden-share. Ma non credo ci siano rischi di passaggi di mano. Sono più pericolosi i raid degli speculatori. Se il titolo comincia a perdere colpi, la Borsa chiederà interventi: in molte città sono all'opera lobby economiche interessate alle aree di Fincantieri, sono la vera ricchezza dell'azienda. Potrebbe essere costretta alla vendita con la chiusura dei cantieri.

Fincantieri sta andando bene?

È un'azienda pubblica diventata leader paradossalmente proprio perché dimenticata dall'ondata di privatizzazioni. Ha potuto riorganizzarsi, innovare il prodotto. Ora però c'è un'inversione di tendenza. Da un anno abbiamo alcuni problemi. Mi riferisco alla commessa Finline, importante per il mercato dei traghetti. Finora Fincantieri aveva costruito solo per il Mediterraneo, ora c'è stato l'ordine di quattro navi per il Baltico. Ed è andata male, tutta colpa del sistema degli appalti con l'esternalizzazione anche della progettazione per l'abbassamento dei costi.

Se non arrivano i risultati qualitativi, i costi non si abbassano, si alzano. Sono stati sforati i tempi di consegna. Un problema che si sta ripetendo in altri cantieri e tocca anche Monfalcone. L'eccesso di appalti è un modello produttivo fuori controllo.

Anche la Fiom riconosce che per reggere la concorrenza bisogna investire. Senza quotazione in Borsa, dove si trovano i soldi?

Lo scorso anno, a marzo, Giuseppe Bono, nel Comitato consultivo, aveva parlato di un fabbisogno di 250 milioni. Come mai ora sono diventati 800? Noi di piani industriali ce ne intendiamo, questo di Fincantieri non c'è ancora. Gli investimenti devono rispettare criteri di selettività e priorità, ma da quanto si è potuto capire, questo piano non rispetta nessuno dei requisiti, temiamo che non sia sostenibile.

Ma allora i soldi?

Fincantieri è un'azienda che investe da 40 a 50 milioni l'anno, è questa la sua capacità di autofinanziamento. In 5 anni sono 250 milioni, poi c'è l'opportunità del cuneo fiscale (premia le aziende con tanto personale). Ci sono anche i fondi per l'innovazione e la ricerca, sono rilevanti. Se non basta ci sono le banche, Fincantieri non ha debiti, un prestito potrebbe chiederlo.

L'ultimo nodo dolente, le acquisizioni.

Alcune, quelle dei cantieri per il refitting (Palermo, Lloyd Werft e Carabi) vanno bene, ma sono state prese troppe direzioni. Le attenzioni in Ucraina spiegano tutto, è un cantiere grande 5 volte Monfalcone. Bono ha smentito delocalizzazioni, non vorrei però che in futuro, per aumentare la redditività, si scegliesse di spostare parte delle produzioni. Un rischio che non possiamo correre.

Il governo deve riconvocare un tavolo con sindacati e sindaci delle città dei cantieri per valutare il piano e la congruità dell'operazione.

Comunicato stampa Fiom. Roma, 8 febbraio 2007

Fincantieri. Rinaldini (Fiom): «La quotazione in Borsa non è la via da percorrere per garantire al Gruppo un futuro di sviluppo»

Gianni Rinaldini, segretario generale della Fiom-Cgil e responsabile per il gruppo Fincantieri, ha rilasciato oggi la seguente dichiarazione.

«La posizione della Fiom sul futuro di Fincantieri è frutto di un'analisi meditata. Rispetto all'annunciata quotazione in Borsa noi pensiamo tre cose. In primo luogo, pensiamo che tale quotazione equivalga, di fatto, a una privatizzazione. In altri termini la quotazione non è solo un modo per far affluire nuove risorse finanziarie nelle casse di Fincantieri, ma anche l'avvio di un percorso che porterà l'impresa a veder diminuire il grado di sovranità che l'impresa ha su se stessa.»

«In secondo luogo, noi pensiamo che, per motivi strutturali, un gruppo come Fincantieri non possa trovare alcun vantaggio da una sua quotazione in Borsa. Infatti, i rendimenti degli investimenti effettuati nelle costruzioni navali, ancorché positivi, sono assai più bassi di quelli richiesti mediamente dalla Borsa. Perciò, per soddisfare le esigenze tipiche dell'ottica finanziaria che prevale ovviamente in Borsa, Fincantieri sarebbe inevitabilmente portata a compiere scelte industriali che potrebbero risultare sbagliate, impoverendo la qualità del prodotto che è il suo punto di forza e, quindi, inclinando le sue reali capacità competitive. Capacità che, contrariamente a quanto recentemente affermato, sono assai alte in termini industriali. Tanto è vero che Fincantieri è uno dei pochi grandi gruppi manifatturieri italiani a costituire l'azienda leader in alcuni dei principali segmenti del proprio settore.»

«In terzo luogo, pensiamo che un'altra conseguenza inevitabile delle scelte indotte dall'ingresso in Borsa sarebbe l'avvio di una politica di delocalizzazione manifatturiera che porterebbe a sua volta una significativa diminuzione dei posti di lavoro oggi esistenti in Italia.»

«In conclusione, la quotazione in Borsa non è la via da percorrere per garantire a Fincantieri un futuro di sviluppo.»

Roma 1° marzo 2007

Le decisioni del Coordinamento nazionale Fim, Fiom, Uilm

C'è una posizione comune. Ora si va alle assemblee

Il Coordinamento nazionale Fim, Fiom, Uilm di Fincantieri, a conclusione del ciclo di incontri con la Direzione, esprime le seguenti considerazioni.

1. La situazione del Gruppo presenta prima di tutto tre emergenze:

- il Coordinamento nazionale ritiene prioritario riavviare immediatamente il confronto presso il Ministero dello Sviluppo Economico sulla difficile situazione che si è venuta a creare per le prospettive del cantiere di Palermo dopo l'annunciata decisione di Saipem di costruire la Posatubi in Cina nonostante le rassicurazioni fornite dal ministero.

- Contestualmente, deve essere avviato, sempre presso il Ministero dello Sviluppo Economico, un tavolo di confronto per Isotta Fraschini, necessario dopo l'annunciata intenzione di Fincantieri di costituire una Joint-Venture con la tedesca Mann, che, può tradursi nell'emarginazione di Isotta Fraschini dal resto del Gruppo, e comunque stante l'attuale grave situazione di vuoto produttivo che determina un pesante ricorso alla Cigo.

- Il Coordinamento nazionale è fortemente preoccupato della situazione che si è venuta a creare nel Cantiere di Ancona dopo gli ultimi avvenimenti che hanno di fatto quasi sospeso l'attività produttiva del Cantiere, auspicando che nel tavolo nazionale avviato si definiscano soluzioni idonee e condivise atte a superare l'attuale momento di criticità.

2. Il Coordinamento nazionale riafferma la propria contrarietà a qualsiasi ipotesi di privatizzazione di Fincantieri, che abbia lo scopo di fare cassa o che determini lo smembramento della società con conseguente indebolimento della forza industriale, ritenendo inoltre che il confronto non può prescindere dall'unitarietà del gruppo e da un con-

testo che veda lo Stato mantenere il 51% di proprietà del pacchetto azionario della Società.

3. La situazione produttiva del Gruppo manifesta crescenti difficoltà nell'esecuzione e nei tempi di importanti commesse. Le cause di queste criticità sono interne alla gestione industriale e organizzativa dell'Azienda e in quanto tali vanno focalizzate, discusse e risolte per evitare che la situazione, oggi ancora recuperabile, si aggravi ulteriormente.

4. Il Coordinamento nazionale Fim, Fiom, Uilm chiede all'Azienda la consegna del piano strategico, di cui ci sono stati finora illustrati elementi mai del tutto completi ed in continua evoluzione. Questo piano, che risulta essere stato consegnato al Governo, deve essere fornito anche al sindacato.

Il Coordinamento nazionale si riserva di compiere una valutazione più approfondita sulla base dell'esame del testo, ma quanto illustrato finora sembra non corrispondere pienamente alle esigenze di consolidamento e di sviluppo industriale del Gruppo, mentre prospetta ipotesi di delocalizzazione delle produzioni, attraverso l'utilizzo di cantieri low cost, che possono andare a detrimento dell'occupazione nei cantieri navali italiani e che, quindi, non condividiamo.

Il Coordinamento nazionale apprezza la nuova iniziativa dei Sindaci e chiede al Governo la convocazione urgente del tavolo di confronto.

5. Pur in presenza dell'annunciato ripristino del turn over, con i numeri annunciati dall'Azienda, il Coordinamento nazionale ritiene questi non ancora sufficienti, in quanto non produrrebbero un saldo occupazionale aggiuntivo, e non risolvendo le carenze professionali e occupazionali del Gruppo e dei singoli cantieri, anche in relazione a quanto stabilito dall'accordo integrativo; tra l'altro, di fronte all'impoverimento delle professionalità dei cantieri, che è una delle cause principali delle attuali difficoltà, lo sblocco del turn over non risolve le criticità esistenti.

Per quanto riguarda gli ulteriori punti in discussione relativi all'accordo di Gruppo del 2004, il Coordinamento nazionale valuta negativamente le risposte sugli appalti, la sicurezza e il salario. Gli appalti hanno subito una ulteriore dequalificazione, giungendo a una soglia di insostenibilità; i lavoratori degli appalti continuano a vedere negato il loro diritto alla certificazione degli orari di

lavoro effettivamente prestati, mentre è sempre più stridente la contraddizione tra le procedure formali e la condizione reale dei lavoratori delle imprese e la stessa sicurezza degli impianti.

Il salario legato alla produttività continua a penalizzare i lavoratori, soprattutto quelli impegnati nei lavori più gravosi, e non corrisponde all'effettiva produttività realizzata nei singoli stabilimenti. Tutto ciò non corrisponde ad una piena e corretta applicazione degli accordi sottoscritti. Su tutti questi temi il Coordinamento nazionale convoca le assemblee in tutte le unità produttive del Gruppo per informare i lavoratori e coinvolgerli in questa delicatissima fase del confronto con Fincantieri e con il Governo.

Roma, 15 marzo 2007

Il giudizio del coordinamento Fiom sull'incontro governo-sindaci-sindacati

Anche il governo per la delocalizzazione?

Nell'incontro con il coordinamento nazionale Fim, Fiom, Uilm del gruppo Fincantieri e con il coordinamento dei sindaci delle città cantiere il governo ha detto che condivide il piano industriale presentato da Fincantieri. Sulla base di questo orientamento, il governo si è riservato la decisione finale, in quanto azionista, sull'assetto societario e sul reperimento delle risorse necessarie a finanziare il piano. Ma considera compatibile la collocazione in Borsa del 49% del pacchetto azionario con l'esigenza di reperire risorse finanziarie fresche e con il mantenimento del controllo pubblico della società.

Noi abbiamo ribadito le nostre critiche sui punti fondamentali del piano, a partire dall'assenza di obiettivi strategici, e soprattutto sulla scelta di acquisire cantieri low-cost. Questa scelta, come dimostra il fallimento della trattativa con l'Eni per la posatubi, non permette di acquisire commesse su tipologie di navi per le quali la concorrenza asiatica è imparabile. Se verrà effettuata, invece, aprirà processi di delocalizzazione che colpiranno l'occupazione nei cantieri italiani. Gli organici dei cantieri verrebbero tagliati, la rete dell'indotto e i lavoratori degli appalti sarebbero i primi a pagare, con conseguenze negative sui sistemi economici e socia-

li di interi territori. Infatti, anche i sindaci hanno denunciato con molta forza questo rischio.

Noi abbiamo anche sottolineato che il piano non affronta i problemi strutturali che Fincantieri ha: le criticità del suo modello produttivo, le difficoltà che si sono registrate nell'esecuzione di diverse commesse e che ne hanno compromesso anche la redditività. Anche per questo motivo noi abbiamo detto al governo che oggi un piano di investimenti è assolutamente necessario per recuperare i ritardi tecnologici e impiantistici, ma queste esigenze, che sono prioritarie nei cantieri, in molti casi non trovano risposte nel piano aziendale.

Per quanto riguarda, infine, il problema dell'assetto societario e del reperimento delle risorse sul mercato dei capitali, noi abbiamo espresso al governo le nostre riserve su una ipotesi - quella della quotazione in Borsa al 49% - che è già stata praticata in altre vicende, come quella dell'Alitalia, ma non ha prodotto i risultati attesi e ha così ineluttabilmente portato alla perdita del controllo pubblico su queste aziende, al loro indebolimento industriale e alla loro privatizzazione. Viceversa, la nostra posizione sul mantenimento della proprietà pubblica del 51% del pacchetto azionario di Fincantieri è e rimane per noi un confine invalicabile.

Abbiamo concordato con il coordinamento dei sindaci un incontro, fissato per il 12 aprile per definire una linea comune.

Il confronto con il governo proseguirà con un nuovo incontro, anche con la presenza dell'azienda. Andremo a questo appuntamento con le nostre osservazioni e le nostre proposte. Se l'azienda e il governo non ne terranno conto, non avranno il nostro consenso. E chiederemo ai lavoratori di mobilitarsi contro un'operazione che mette a rischio le prospettive produttive e occupazionali di Fincantieri.

Articolo da: «Corriere economia», 19 marzo 2007 Crociere. Il concorrente di Fincantieri è sul mercato. Risultato...

Vendita Aker Yards, tentazione e ostacolo sulla rotta di Bono

Per Giuseppe Bono, da un paio d'anni impegnato a dimostrare che può fare di Fincantieri il ful-

cro di un gruppo molto più grande, l'occasione è ghiotta. Mentre infatti il manager ex Efim e Finmeccanica lavora per convincere governo e sindacati che Fincantieri deve essere quotata in Borsa, mercoledì scorso il tycoon norvegese Kjell Inge Røkke ha dato incarico alle banche d'affari Seb Enskilda e JP Morgan di vendere il 40,1% di Aker Yards, il principale concorrente degli italiani nelle crociere.

Aker è uno dei gruppi cantieristici mondiali più dinamici e meglio gestiti e ha un portafoglio di cantieri e prodotti incredibilmente differenziato. Messo assieme in pochi anni comprando cantieri sull'orlo del fallimento, da metà del 2004 le sue azioni, quotate ad Oslo, hanno guadagnato il 400%. Oggi Aker conta 17 cantieri in Norvegia, Finlandia, Francia, Germania, Romania, Ucraina, Vietnam e Brasile, ha 20mila dipendenti e un margine operativo lordo (ebitda) del 5,6% nel 2006. Ovvio che Bono, che invece guida un'azienda statale a impronta nazionale con 8 cantieri e 9mila dipendenti, ci pensi. E di certo è un pensiero che ha più senso del tentativo, affondato, di estendere il controllo di Fincantieri alle attività civili di Finmeccanica.

«Perché no?» ha infatti risposto a che gli chiedeva se Fincantieri fosse interessata ad Aker. Purtroppo, messo da parte il prurito d'orgoglio nazionalistico dell'immaginare Fincantieri superare coreani, cinesi e giapponesi per diventare il primo cantiere al mondo, la risposta a quel «perché no?» pare scontata. Intanto, il potenziale acquirente del 40,1% di Aker – in vendita per circa 600 milioni di euro – dovrebbe lanciare un'offerta sulla restante parte del capitale, con un costo complessivo nell'ordine del miliardo e mezzo. Soldi che Fincantieri non ha e non avrebbe neppure nell'ipotesi – accettata dai sindacati – della quotazione in Borsa del 49% dell'azienda.

Certo, i fondi di private equity nuotano nella liquidità e si potrebbero trovare alleati con cui conquistare Aker senza dover lanciare un'Opa. Possibile. Anche se, a quel punto, Bono dovrebbe proporre ai potenziali partner un progetto industriale migliore di quello che gli stessi si vedrebbero proporre dal quarantunenne, Kral Erik Kjelstad, capo di Aker dal 2004 e artefice della sua crescita. Che ha già detto che il nuovo scenario apre prospettive al management, che parteciperà al processo di vendita. Come dire: siamo pronti a diventa-

re partner degli investitori finanziari. Infine, l'aggregazione Fincantieri-Aker vale ben circa l'85% della capacità europea (e mondiale) nel settore crociere, lasciando fuori un solo vero competitor, il tedesco Meyer Werft: che ne penserebbe l'Antitrust di Bruxelles?

In realtà, il rischio è che per Fincantieri più che una opportunità la vendita di Aker sia un ostacolo sulla strada della privatizzazione: perché dà la possibilità agli investitori interessati al settore, che ha margini ridotti, di comprare quote anche di controllo di un gruppo quotato, globale e di successo, mentre con Fincantieri investirebbe in una realtà statale, soggetta al diktat dei sindacati, con un portafoglio clienti e prodotti più limitato e che deve ancora internazionalizzarsi.

Un processo, quest'ultimo, avviato con scarsi risultati da un paio d'anni. Il progetto di una rete mondiale per la manutenzione delle navi da crociera, ad esempio, è arenato per l'incapacità a chiudere l'acquisto, dato per fatto due anni fa, dei cantieri di Gran Bahamas, per cui oggi è in pole position l'americana Atlantic Marine. Ora Bono parla anche di interesse per i cantieri Usa attivi nel militare, mentre vengono visitati impianti in Ucraina. Come se si guardasse sugli scaffali del supermercato in attesa dei soldi della privatizzazione.

Roma, 20 marzo 2007.

Il giudizio della Segreteria nazionale della Fiom sulla vertenza Fincantieri

No alla privatizzazione. No al disimpegno del governo dalla proprietà pubblica

La segreteria nazionale della Fiom esprime profonda preoccupazione per il futuro di Fincantieri dopo che il governo ha fatto proprio il piano presentato dall'azienda. La segreteria nazionale della Fiom ribadisce che la principale organizzazione dei lavoratori metalmeccanici non intende dare il proprio consenso a un progetto che giudica dannoso.

L'azienda, infatti, ha deciso di quotarsi in Borsa per raccogliere risorse che servono, tra l'altro, a finanziare acquisizioni all'estero e delocalizzazioni. Non valgono al riguardo le affermazioni tranquillizzanti dell'azienda. La realtà è che, di fronte alle

sfide del mercato mondiale, un gruppo industriale strategico per il paese decide di reagire con un'operazione, a prevalente carattere finanziario, che imporrà costi produttivi e occupazionali pesanti.

L'affermazione del governo, secondo il quale in una prima fase la proprietà pubblica resterà al 51%, non è risolutiva in quanto, una volta collocato in Borsa il 49% delle azioni, sarà il mercato finanziario a decidere il valore di Fincantieri. Il rischio è che un'operazione di questogenere svalori la società, senza neppure raccogliere adeguate risorse, e prepari quindi la via al totale disimpegno della proprietà pubblica.

In questi anni il gruppo Fincantieri ha raggiunto risultati di eccellenza nella costruzione navale, perché l'azienda era totalmente concentrata nella propria missione industriale. Ora sono necessari investimenti di qualità, ricerca, innovazione per affrontare le difficoltà industriali che Fincantieri attraversa, dopo un lungo periodo di crescita. Questa scelta è incompatibile con le aspettative di guadagno a breve degli investitori che acquistano quote di aziende pubbliche da privatizzare. Occorre, dunque, che il governo assuma direttamente su di sé il compito di salvaguardare un patrimonio industriale strategico, non affidandone la soluzione alla speculazione di Borsa. La segreteria nazionale della Fiom chiede un diverso piano industriale, che punti sull'alto valore della produzione e del lavoro e che eviti la deriva delle produzioni a basso costo.

Il futuro della cantieristica navale è una grande questione di politica industriale. Pertanto il governo, in quanto unico azionista del gruppo, ha il compito di garantire un piano di consolidamento e di sviluppo di Fincantieri in tutti i suoi siti e con tutta la sua occupazione.

La Fiom ritiene necessario il coinvolgimento dei lavoratori rispetto a gravi rischi per il loro futuro. Il 2 e il 3 aprile si svolgeranno assemblee in tutti gli stabilimenti del gruppo. La Fiom dà pieno sostegno alle iniziative di lotta in corso, sia sulle condizioni di lavoro che per la difesa dell'occupazione.

La segreteria nazionale della Fiom fa appello a Fim e Uilm perché, di fronte al precipitare di scelte sbagliate per il gruppo, si possa costruire una risposta comune.

Decisivo è il ruolo delle amministrazioni locali. L'incontro sindaci-sindacati previsto per il 12 aprile costituisce un appuntamento di grande valore. La vicenda Fincantieri è un banco di prova per il futuro dell'industria e del lavoro in Italia. La Fiom è impegnata con tutte le sue strutture e non lascerà nulla di intentato per far sì che l'azienda e il governo cambino le loro scelte.

Articolo da: «Il Messaggero», 25 marzo 2007
Fincantieri. **Bono: «Niente partner, puntiamo alla quotazione»**

Roma. «Noi non vogliamo partner finanziari, sono gli altri che devono venire da noi. La via maestra è quella del mercato azionario». Lo ha detto a Monfalcone Giuseppe Bono, amministratore delegato di Fincantieri. «Siamo e saremo – ha proseguito Bono – i primi al mondo, non abbiamo bisogno di nessuno. Se lo straniero viene qua, non lo fa per farci un favore, ma per avere un vantaggio. Abbiamo sempre parlato di fare un'operazione di mercato finanziario, e come in tutti i Paesi del mondo – ha sottolineato – questa è la strada per reperire risorse necessarie».

Articolo da: «Corriere mercantile»,
30 marzo 2007
Fincantieri. **Bono in Borsa**

«Abbiamo fatto quello che dovevamo fare. Da parte nostra siamo pronti a correre questa nuova avventura». È questa la dichiarazione dell'amministratore delegato della Fincantieri Giuseppe Bono a proposito della quotazione in borsa della società di cui tiene il timone.

E riguardo alla tempistica Bono ha affermato «tocca all'azionista decidere». L'amministratore delegato di Fincantieri, a margine della presentazione del libro dell'inviato del «Corriere della Sera» Massimo Gaggi *Dio, patria e ricchezza*, ha poi confermato che lo stato manterrà il controllo di Fincantieri. «Si parla di una quota del 51 per cento – ha affermato – Penso non ci siano difficoltà a portare sul mercato meno del 50 per cento».

Appello a Romano Prodi, presidente del Consiglio dei ministri

Noi Le chiediamo di non dare corso al progetto di privatizzazione e di quotazione in Borsa di Fincantieri. Lo facciamo oggi perché non vorremmo trovarci domani a protestare inutilmente contro le delocalizzazioni, gli smembramenti, i tagli all'occupazione, le chiusure che abbiamo subito in tante altre aziende.

Non faccia fare a Fincantieri la stessa fine di Telecom o di Alitalia.

Noi costruiamo navi. Siamo operai, impiegati, tecnici, ingegneri e gli invisibili delle ditte di appalto, senza diritti e tutele. 25 mila persone, più altre che lavorano nella filiera delle forniture. Insieme, una delle più importanti industrie manifatturiere del nostro Paese. Siamo la Fincantieri e lavoriamo in 13 unità produttive situate in 7 regioni diverse. Quindici anni fa ci dissero che la cantieristica navale non aveva futuro e che bisognava uscire dal settore; ci ribellammo e riuscimmo a difendere i cantieri e il nostro lavoro.

Abbiamo avuto ragione noi.

Oggi nel mercato mondiale occupiamo una posizione di primissimo piano.

L'80 per cento della nostra produzione arricchisce il valore delle esportazioni del Paese. La Fincantieri è un'azienda pubblica, che non pesa sul bilancio dello Stato e produce ricchezza per tutti, ma la sua redditività industriale è strutturalmente bassa.

Se la Fincantieri fosse stata collocata in Borsa dieci anni fa, oggi non esisterebbe più.

Se viene messa in Borsa oggi, la si espone a un rischio mortale.

La Fincantieri può reggere in un mercato a bassa redditività e ad alto rischio.

Non è e non sarà mai in grado di offrire i rendimenti a due cifre che i fondi finanziari che dominano la Borsa pretendono.

Noi vogliamo che la Fincantieri non affondi.

Costruiamo belle navi. Lasciateci continuare.

Riferimenti bibliografici e siti di interesse

Assonave, Relazione all'Assemblea degli Associati e degli Aderenti, Roma, 18 ottobre 2006

Commissione europea, «LeaderSHIP 2015. Rapporto sul futuro dell'industria europea delle costruzioni e delle riparazioni navali. La competitività attraverso l'eccellenza», Bruxelles, 2003

Federazione del mare, Censis, *III Rapporto sull'economia del mare*, Editore Franco Angeli, 2006

Fincantieri, *Company profile, Fincantieri in the theatre of the seven seas*, Trieste, 2007

Fincantieri, «Piano industriale 2007-2011», marzo 2007

Fincantieri, Rapporto presentato all'audizione alla commissione Trasporti della Camera dei deputati, 18 ottobre 2006

Luciano Gallino, *La scomparsa dell'Italia industriale*, Einaudi Editore. Torino, 2003.

InforMARE, «Industry & Shipbuilding Review», Assonave, Lettera-notiziario 2007, n. 1

Duccio Valori, *Considerazioni sull'ipotesi di privatizzazione della Fincantieri*, settembre 2006

Salvatore Vozza, «Fincantieri: quale futuro?» Relazione alla Assemblea nazionale dei sindaci delle città sedi degli stabilimenti e dei sindacati sull'ipotesi di privatizzazione, Castellammare di Stabia, 17 novembre 2006

- www.informare.it [quotidiano on-line per operatori e utenti del trasporto]
- www.fincantieri.it [sito internet ufficiale di Fincantieri]
- www.fiom.cgil.it [il portale della Fiom-Cgil nazionale]

