

Perché la Francia diffida dell'Italia

Basta con le dietrologie. La partita sui cantieri francesi, che ieri Macron ha deciso di nazionalizzare, ci costringe a rispondere a una domanda: in Italia, lo stato azionista è affidabile nella gestione delle sue aziende? Svolgimento

Mettiamo da parte le dietrologie, le contraddizioni dell'operazione, la virata improvvisa della Francia, lo spiazzamento dell'Italia, il crollo delle azioni in Borsa, la tentazione della grandeur, la svolta di Macron, e proviamo a concentrarci per un attimo su un punto vitale: perché noi? Quando martedì prossimo il ministro dell'Economia italiano, Pier Carlo Padoa, e il ministro dello Sviluppo economico, Carlo Calenda, incontreranno a Roma il ministro dell'Economia francese, Bruno Le Maire, per discutere, forse per l'ultima volta, il dossier relativo al controllo dei cantieri navali di Saint-Nazaire ci sarà una domanda molto importante alla quale i ministri del nostro governo dovranno provare a rispondere, per capire meglio quali sono tutte le ragioni dello schiaffo micidiale che la Francia ha rifiutato ieri all'Italia rispetto al futuro di Fincantieri: in che senso, per la Francia, il problema è l'Italia? La storia ormai la conoscete tutti, ma vale la pena comunque riassumerla in poche righe. Stx-France è una società di costruzione navale, che controlla i cantieri navali di Saint-Nazaire. Fino al dicembre del 2016 i suoi azionisti erano due: lo stato francese al 33,34 per cento e la Stx Europe al 66,66 per cento. La Stx Europe è una holding di una delle aziende di costruzione navali più grandi del mondo che si chiama Stx Offshore and Shipbuilding, di nazionalità sudafricana. A metà dello scorso anno la Stx Europe ha presentato istanza di fallimento e nel maggio del 2017 il tribunale di Seul ha accettato la proposta di acquisto di Fincantieri, formalizzata a gennaio 2017. Fincantieri è uno dei più importanti complessi cantieristici navali d'Europa ed è controllato oggi al 71,6 per cento dallo stato italiano attraverso una finanziaria (Fintecna) posseduta da Cassa Depositi e prestiti che a sua volta è controllata (82,8 per cento) dal ministero dell'Economia. Costo dell'operazione Fincantieri-Stx Europe: 79 milioni di euro. Qualche giorno prima di ricevere l'ok dal tribunale di Seul, il 12 aprile, l'amministratore delegato di Fincantieri, Giuseppe Bono, da quindici anni alla guida dell'azienda, arriva a Parigi e firma un'intesa con il governo francese, siglando un accordo con Christophe Sirugue, ex ministro dello Sviluppo nel governo Hollande. L'accordo prevede quanto segue: data la strategicità per la Francia

dell'azienda in questione (i cantieri navali di Saint-Nazaire, dal cui porto durante la Seconda guerra mondiale partiva buona parte dei sottomarini tedeschi impegnati nel presidiare le coste sull'Atlantico, sono importanti per le Forze armate francesi, ed è qui che la Francia costruisce le sue navi militari più importanti come le portaerei della classe Clemenceau). Fincantieri scenderà dal 66 per cento al 48 per cento ma avrà la possibilità di controllare cinque consiglieri di amministrazione su nove, del futuro cda, grazie all'8 per cento concesso a una fondazione bancaria italiana, la Cr Trieste. Alla Francia il resto del capitale suddiviso tra lo stato francese (33 per cento) e la società pubblica Dens. Con una piccolissima clausola, però, che ci fa arrivare a oggi: lo stato francese ha tempo fino al 29 luglio per esercitare il diritto di prelazione sulle quote italiane. Nel corso dei mesi, come è noto, la Francia cambia presidente.

Va via Hollande e arriva Macron che durante la campagna elettorale aveva promesso che avrebbe fatto valere l'interesse nazionale sui cantieri navali di Saint-Nazaire. Il 29 luglio si avvicina, è domani, e ieri arriva la notizia bomba. La Francia conferma quanto detto da Macron in campagna elettorale, ovvero che l'Italia non deve avere la maggioranza di un'azienda considerata strategica, e registrando l'indisponibilità dell'Italia ad avere una quota di minoranza in Stx France sceglie di esercitare la prelazione e decide così di nazionalizzare in via temporanea i cantieri. No, l'Italia no. "Siamo italiani ed europei, ma non possiamo accettare di essere trattati meno dei coreani", attacca Giuseppe Bono, ad di Fincantieri. La questione dunque è questa ed è centrale. Perché noi no? E in che senso, per la Francia, in questa partita specifica, il problema è l'Italia? Dinnanzi a questa domanda sono state date molte risposte e sono state offerte molte ricostruzioni dietrologiche.

Ma nessuno ha messo insieme il ragionamento più semplice: e se il problema individuato da Macron non fosse esattamente l'Italia ma, per essere più esplicativi, fosse il modo in cui l'Italia gestisce alcune sue aziende pubbliche attraverso la politica? (segue a pagina quattro)



Ma nessuno ha messo insieme il ragionamento più semplice: e se il problema individuato da Macron non fosse esattamente l'Italia ma, per essere più esplicativi, fosse il modo in cui l'Italia gestisce alcune sue aziende pubbliche attraverso la politica? (segue a pagina quattro)

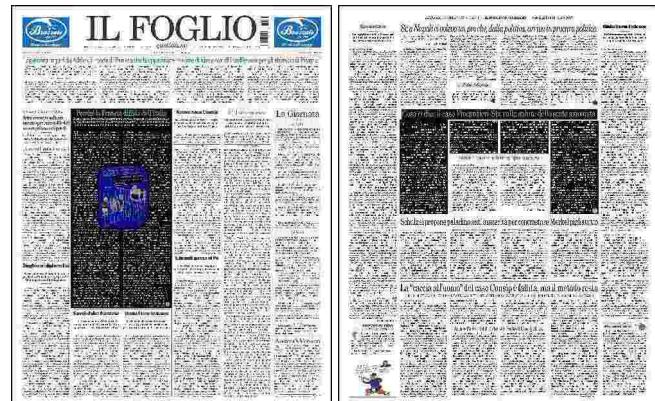
Cosa ci dice il caso Fincantieri-Stx sulla salute dello stato azionista

(segue dalla prima pagina)

Uno stato che gestisce in modo corretto i suoi capitali e le sue aziende, facendosi guidare cioè non solo dai criteri della politica ma anche dalle logiche di mercato, di fronte a un'azienda pubblica di un altro paese pronta a controllare un'azienda del proprio paese non può fermarsi a studiare solo i numeri offerti da un ufficio stampa ma deve andare a fondo e capire qualcosa di più, e probabilmente è quello che ha fatto Macron. E che cosa vede, osservando Fincantieri, un azionista che deve decidere se cedere a un altro paese la maggioranza di un'azienda strategica per il proprio paese? Vede molte cose. Vede naturalmente la storia di una grande eccellenza italiana con un fatturato di 4.183 miliardi di euro che produce ottime navi da crociera, navi militari, yacht, traghetti, petroliere, navi mercantili, portaerei, sottomarini. Ma vede anche la storia di una grande eccellenza italiana ostaggio di logiche politiche che hanno reso molto difficile il perseguitamento di un obiettivo che per un'azienda dovrebbe essere prioritario: fare di tutto per migliorare la propria efficienza e la propria produttività. Da questo punto di vista, mettendo insieme i tasselli degli ultimi anni, la storia di Fincantieri non è il miglior esempio di come uno stato dovrebbe gestire una grande eccellenza italiana. E i numeri che conosciamo sono numeri che in qualche modo dovranno essere arrivati anche sulle

scrivanie del presidente francese. Qualche piccolo dato per orientarci. Nel 2010 Fincantieri dà vita a un aumento di capitale da 250 milioni di euro, sottoscritto interamente da Cassa depositi e prestiti. Nel giro di quattro anni i 250 milioni non ci sono più e Fincantieri deve rivolgersi nuovamente ai suoi azionisti, per un secondo aumento di capitale. Siamo al 2014 e questa volta all'aumento di capitale di Fincantieri partecipano oltre allo stato anche alcuni azionisti privati (28,4 per cento). L'aumento di capitale è di 350 milioni. Sono 600 milioni di liquidità immessi nel giro di cinque anni. Nel 2015 Fincantieri ha un rosso di 175 milioni (in pratica in un anno brucia metà dell'aumento di capitale). Nel 2016 ne guadagna 14. Il patrimonio netto passa da un miliardo e mezzo a un miliardo e due. I debiti si calcolano in 600 milioni di euro. E dal 2010 a oggi, nonostante i 600 milioni di euro degli aumenti di capitale, Fincantieri ha registrato costantemente un numero di ordini acquisiti molto alto ma in fin dei conti ha messo insieme solo qualche milione di utile. In una situazione del genere, come è evidente, un azionista privato avrebbe preso misure drastiche. Avrebbe sfidato i sindacati a colpi di iniziative incentrate sulla produttività. Avrebbe affrontato i nodi fondamentali di un processo di ristrutturazione. Non avrebbe escluso a priori la chiusura o quantomeno la modernizzazione radicale di alcuni tra gli impianti in suo possesso (Mon-

falcone, Marghera, Ancona e Genova Sestri, Muggiano la Spezia, Riva Trigoso, Castellammare di Stabia e Palermo) e non dando continuamente il segnale contrario. E avrebbe fatto di tutto per evitare di trascinare una grande eccellenza italiana fuori da ogni logica di mercato. Nella decisione presa da Macron sulla partita dei cantieri navali francesi ci saranno naturalmente molte contraddizioni (in fondo era stata la Francia a chiedere una mano all'Italia) e ci saranno molte spie di un tentativo macroniano di inseguire una grande. Ma quando martedì prossimo due bravi ministri del governo italiano, Padoan e Calenda, proveranno a far cambiare idea alla Francia sul dossier di Stx-France (l'Italia vuole ancora la maggioranza, niente passi indietro) avranno molte carte da giocare e molte ragioni da far valere, ma difficilmente avranno la possibilità di dimostrare che l'Italia è un esempio di affidabilità assoluta nella gestione di alcune aziende partecipate dallo stato. E si capisce che un'azionista pubblico che deve decidere se cedere a un altro paese la maggioranza di un'azienda strategica per il proprio paese, oltre a voler prendere tempo per scongiurare il fatto che un domani ci sia un Di Maio al posto di un Gentiloni a dettare i tempi della politica industriale italiana, si faccia due domande sulle capacità del suo possibile socio. E mai come in questo caso vale il motto del saggio: chi di politica ferisce purtroppo a volte di politica perisce.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.