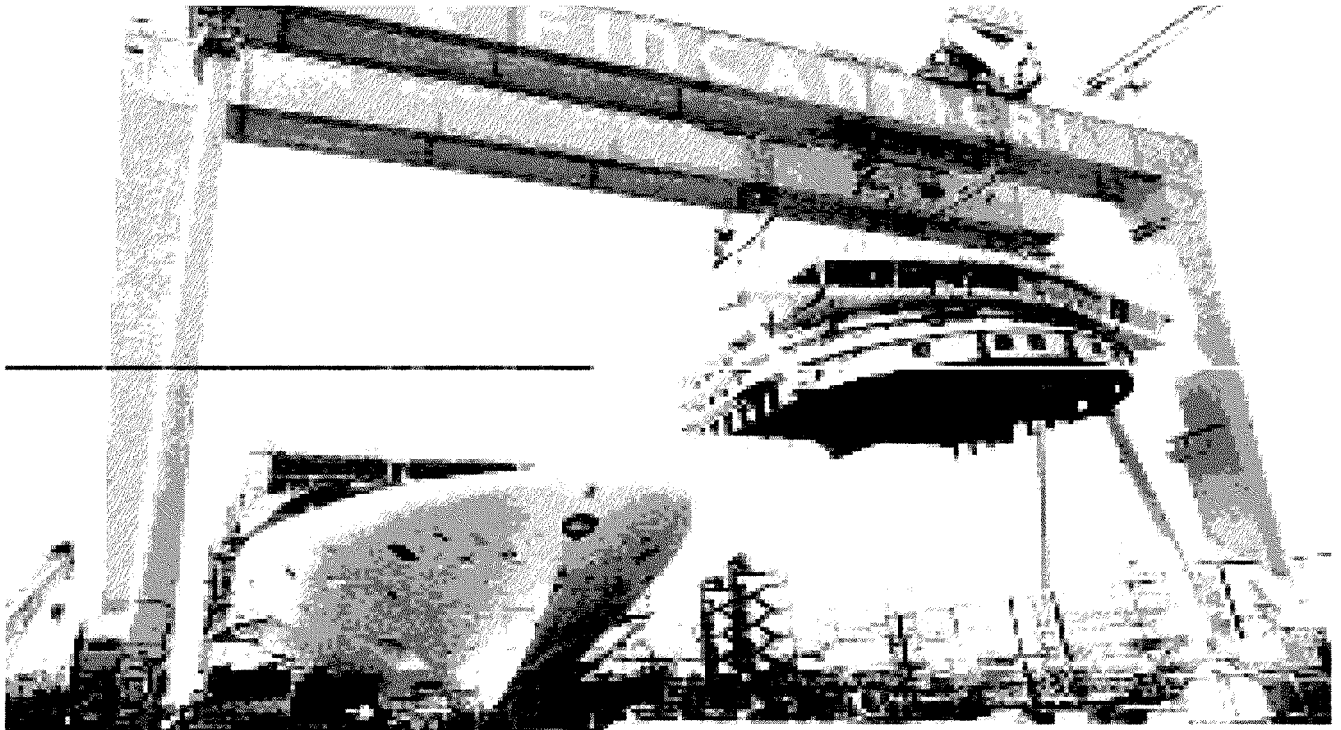


L'inchiesta

E Sarkozy fa rotta su Fincantieri

L'Eliseo proporrà un'alleanza a guida italiana per le navi da crociera



DAL NOSTRO INVIATO
ALBERTO STATERA

MONFALCONE — Fu giusto cent'anni fa che qui sulle sponde dell'Adriatico, tra l'Isonzo e il Timavo, i maestri d'ascia di Lussino e delle isole istriane, i ribattini dei paesi sloveni arrampicati sul Carso, gli ex braccianti della Bassa friulana vissero e morirono per un'industrializzazione "pura", quasi da manuale marxista, trasformandosi in classe operaia. Ed è qui, nel Cantiere navale di Monfalcone fondato il 3 aprile 1908 dai fratelli Cosulich, armatori lussinensi, che oggi il presidente della Repubblica Giorgio Napolitano viene forse a restaurare in mare l'orgoglio nazionale ferito in cielo.

I francesi predatori dell'Alitalia? I transalpini affamatori della Malpensa? Può anche darsi, pur se solo in un ormai angusto angolo visuale del capitalismo internazionalizzato. Se "colonia" vogliamo considerarci in cielo con l'ex compagnia di bandiera che andrà con ogni probabilità nelle mani di Air France, "colonizzatori" stiamo forse per diventare noi in mare. Il 5 aprile prossimo a Dover il presidente francese Nicolas

Sarkozy, che in termini di *grandeur* non è da meno rispetto a molti suoi predecessori, varerà la nave "Poesia" costruita per la Msc Crociere dell'armatore italo-ginevrino Gianluigi Aponte dai

Oggi il presidente Napolitano a Monfalcone per il centenario dei cantieri navali

Chantier de l'Atlantique di Saint Nazaire. Anzi, più esattamente dagli ex Chantier dell'Atlantique, perché due anni fa li ha rilevati la norvegese Aker Yard, che a sua volta qualche mese fa è stata acquistata per il 39,2 per cento dal gruppo cantieristico coreano Stx.

«Oddio, i coreani!» è stato il grido che è risuonato nelle capitali della cantieristica europea. In Corea adesso non si costruiscono navi da crociera, ma se gli asiatici, primi nelle navi mercantili, acquisiranno il know how e cominceranno a costruire navi da crociera con i loro costi e i loro tempi, sconvolgeranno in pochi anni un mercato in crescita, che oggi vale 23 miliardi di dollari. Altro che Alita-

lia.

Ecco perché a Dover Sarkozy lancerà l'idea di un accorpamento dei "campioni europei". Non una cordata francese per le navi, come quella italiana che per i voli Silvio Berlusconi dice di avere pronta dopo le elezioni, ma un'aggregazione europea capeggiata da una italica Superfincantieri, con l'ingresso nell'azionariato di società finanziarie dei governi di Francia, Norvegia e Finlandia. Protezionismo alla Tremonti? Una stagione di supersovvenzioni? L'Antitrust dell'Unione europea dirà la sua fra poco più di un mese.

Fu proprio sulle sovvenzioni dell'Impero Austroungarico, de-



cise per la prima volta a Vienna con una legge del 23 febbraio 1907, che i fratelli Callisto e Alberto Cosulich, quarto e quintogenito del capitano Antonio Felice, armatore di Lussinpiccolo, decisero di "verticalizzare", come si dice, l'attività della loro compagnia, che possedeva una flotta di 37 navi in parte destinate a un servizio passeggeri per gli emigranti in America. Per dieci anni la legge aumentava i contributi a favore delle navi battenti bandiera austriaca per le unità costruite in cantieri nazionali, purché con almeno il 50% di materiali "indigeni". Business azzeccato a Monfalcone, recesso dell'Impero Austroungarico, che cent'anni dopo riempie i mari del mondo di graticci galleggianti, sciamanti di crocieristi ad alto e basso reddito, di pensionati, di "viaggi premio".

Dopo la prima guerra, si trattò di affrontare il trapasso dall'Austria all'Italia, con l'accusa ai Cosulich di essere stati "austriacanti", prima «fabbricatori di sottomarini austriaci» e ora sostenitori dei «nostri interessi marittimi nazionali». Poi il fascismo, l'"irizzazione" nel 1933, che tuttavia lasciò un Cosulich, Augusto, alla guida quasi privatistica del Cantiere e della *company town* che gli avevano costruito intorno fino alla vigilia degli anni Cinquanta.

Giorgio Napolitano trova oggi nella mostra allestita per il centenario i profili delle 696 navi costruite qui in un secolo, dal Kaiser Franz Joseph I al Rex, dal sommergibile Fratelli Bandiera del 1930, uno della serie dei 75 costruiti, fino agli idrovolanti prodotti dal 1923 al 1945. E persino la fotografia del ponte ferroviario Polvorilla che, valicando le Ande, unisce il Nord Argentina al Cile, realizzato qui a Monfalcone e al cui assemblaggio si narra abbia partecipato Josip Broz Tito. E oggi, pronta al varo e alla prima crociera in Atlantico, coccolata con lo sguardo dal direttore del Cantiere Carlo De Marco, la motonave Ventura, 113mila tonnellate, la più grande nave da crociera uscita dalla Fincantieri, costruita per conto della società armatrice P&O del Gruppo Carnival.

Questo è il business da 23 miliardi di dollari che l'Europa e l'Italia devono difendere grintosamente insieme se vogliono far argine all'ondata coreana. Ma dove prendere le risorse necessarie, pari ad almeno 800 milioni di euro? «Da azienda pubblica sonnacchiosa siamo diventati protagonisti mondiali in una delle industrie più complesse che esistano, ma ora occorre fare l'ulteriore balzo

in avanti con un imponente piano d'investimenti. Se no con i coreani saranno dolori», prevede l'amministratore delegato di Fincantieri Giuseppe Bono. Una ricapitalizzazione da parte dell'azioni-

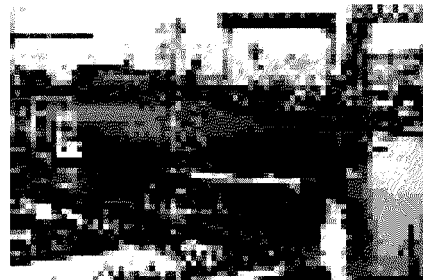
Il presidente



Il presidente della Repubblica francese Nicolas Sarkozy, promotore di un'alleanza pan-europea sulla cantieristica

sta pubblico non è possibile, perché ricadrebbe sotto la normativa degli "aiuti di Stato", per cui da anni veleggia e rimbalza tra governo, ministeri, commissioni parlamentari e sindacati il progetto per la quotazione in Borsa, che - annunciò Massimo D'Alema poco dopo essersi insediato alla Farnesina - prevede il mantenimento del controllo pubblico «considerata la valenza strategica di Fincantieri per la nostra industria della difesa». Via libera quasi bipartisan, a parte la Fiom di traverso, col Dpef 2008-2011 e l'impegno del governo di varare la quotazione nei primi mesi del 2008. Ma il momento magico sembra già svanito, con le convulsioni dei mercati finanziari e la crisi del governo Prodi. Così anche uno degli ultimi pezzi di grande industria pubblica rimasti con dignità a presidiare un mercato mondiale ricco e pregiato rischia di cadere nella sindrome autodistruttiva che sembra perseguitare il Paese.

Oggi, sotto i ritratti di cent'anni fa dei fratelli Cosulich, chissà che il presidente Napolitano, con la sua sola presenza, non lanci un ponte ideale Monfalcone-Saint Nazaire, aiutando Sarkozy a spargliare le carte senza nazionalismi per costruire un vero "campione europeo" sul mare. Per vincere insieme il "mondiale" con la Corea.



CENTO ANNI DI STORIA

In alto, il varo della Giulio Cesare (1950) dai cantieri di Monfalcone. In basso, un operaio al lavoro negli stessi cantieri nell'immediato dopoguerra (1947). Nella foto grande, la costruzione di una nave ai giorni nostri



23 mld \$

IL MERCATO

Il business mondiale delle navi da crociera, che oggi vede gli europei leader assoluti, ha un valore di 23 miliardi di dollari



12 mld €

GLI ORDINI

Il portafoglio-ordini della Fincantieri è attualmente pari a 12 miliardi di euro (18 miliardi di dollari)



800 mln €

INVESTIMENTI

Le risorse necessarie per mettere in grado Fincantieri di competere con i coreani è di 800 milioni di euro



20

LE NAVI

Fincantieri dovrà consegnare nei prossimi anni alla propria clientela venti navi da crociera



9.400

GLI OCCUPATI

Il personale in forza a Fincantieri ammonta a 9.400 persone. Numero che aumenta di tre volte se si considera l'indotto