

IL COMMENTO

IL PASSO INDIETRO

Paolo Bonaretti

Il governo Monti si trova ad affrontare con Finmeccanica il primo impegno di politica industriale, in condizioni e tempi drammatici. La vicenda giudiziaria che sta travolgendo il più grande gruppo manifatturiero italiano dopo la Fiat arriva al termine di un logoramento pesante, con il titolo che nell'ultimo anno ha perso due terzi del valore.

→ **SEGUE A PAGINA 11**

→ **SEGUE DALLA PRIMA**

È evidente che, al di là dell'accertamento delle responsabilità civili e penali, il quadro accusatorio così ampio e pesante nei confronti di gran parte del gruppo dirigente impone un passo indietro immediato del vertice aziendale, per tutelare la credibilità e la reputazione del gruppo a livello internazionale.

Finmeccanica opera nei settori ad alta e altissima tecnologia, nell'aeronautico e aerospaziale, nei sistemi di difesa e nell'elettronica per la difesa e per i trasporti, nei sistemi di trasporto e nella componentistica degli impianti energetici, fattura oltre 18 miliardi e investe in ricerca e sviluppo l'11% dei propri ricavi, cioè più della Fiat. Finmeccanica impegna peraltro moltissime professionalità di alta qualificazione (ingegneri, fisici, etc): non c'è uguale nelle altre imprese manifatturiere italiane. È un campione nazionale della nostra industria per la tecnologia, per la penetrazione sui mercati internazionali, per la qualità di questi mercati: sono mercati ad alto valore aggiunto nei quali la reputazione e la credibilità dell'azienda e del sistema Paese sono elemento centrale di competitività.

È al tempo stesso lo snodo di una parte importante della politica industriale italiana: il settore aeronautico e aerospaziale ha visto crescere cluster di medie

e piccole imprese ad alta tecnologia in tutte le regioni italiane e costituisce un importante settore di diversificazione (oltretutto anticiclico) per il settore della meccanica, della meccatronica e dei materiali avanzati; Finmeccanica è un punto di riferimento importante per queste imprese e può essere il traino dell'intera filiera sui mercati internazionali.

Così sull'elettronica e i sistemi di difesa. In questi settori i rapporti con i governi e tra i governi sono essenziali. In questi anni non solo la politica industriale in aree così strategiche, ma lo stesso futuro industriale di Finmeccanica è stato fortemente penalizzato: si sono perse importanti partite di diplomazia economica con il Brasile, con il nord Africa e con gli stessi Stati Uniti, quasi un mercato domestico per il gruppo. La stessa cessione di un'importante quota di Ansaldo Energia è finita a Tremonti per far cassa e non invece per una ristrutturazione industriale del gruppo, e anche il recente acquisto di aerei militari Lockheed da parte del nostro ministero della Difesa non sembra aver avuto ricadute degne di nota sul sistema produttivo nazionale nel suo insieme (cosa più unica che rara nelle "regole" non scritte delle grandi forniture militari).

La ventilata dismissione di Ansaldo-Breda, senza un qualsiasi quadro di politica industriale, si configura come un colpo mortale al settore del trasporto ferroviario, un comparto industriale strategico per la riorganizzazione del sistema dei trasporti di merci e persone e per l'intero sistema logistico europeo e nazionale: quasi 6 miliardi di investimenti previsti in Europa e 500 milioni in Italia. Prima che avvenga, ad opera della Alstom, l'ennesimo shopping d'Oltralpe nel nostro Paese in un settore dove abbiamo sempre avuto una buona posizione tecnologica, è necessario con urgenza verificare la fattibilità della realizzazione di un polo nazionale del trasporto ferroviario, attraverso la fusione e l'integrazione di Ansaldo-Breda e del gruppo Firema, attualmente

in amministrazione controllata.

Un quadro così complesso, in mercati sia interno che internazionali a forte domanda pubblica, non può però essere affrontato a pezzi. L'urgenza di un politica industriale che delinea un quadro di riferimento stabile e certo è stata sottolineata più volte. Che la responsabilità delle scelte appartenga allo stesso ministro responsabile delle Infrastrutture potrebbe essere un atout da spendere positivamente. Sarà certo molto difficile per il governo Monti, peraltro azionista di riferimento con golden share di Finmeccanica, impostare una strategia così impegnativa, se prima non si sgombra il campo dalla questione giudiziaria. Ci auguriamo che lo stesso amministratore delegato Giuseppe Orsi sia parte attiva nell'accelerare il ricambio al vertice e nell'avviare il necessario rilancio, così importante per il Paese.

È infatti il momento di fare le cose difficili.

IL COMMENTO *Paolo Bonaretti*

**IL PASSO INDIETRO
 E LA POLITICA
 INDUSTRIALE ASSENTE**



