

Se ci comportassimo così anche noi?

di Andrea Goldstein

Ci perdonino tutti. Non sembra possibile altra reazione alla decisione di nazionalizzare Stx, piuttosto che avvallare la decisione del tribunale di Seoul di trasferire i Chantiers de l'Atlantique a Fincantieri, un investitore che Emmanuel Macron giudica «problématique». A dispetto delle prime reazioni entusiastiche in Francia – dopo si temeva che il giovane Presidente fosse un grande privatizzatore, e ora si scopre un giacobino – le motivazioni dell'Eliseo fanno acqua da tutte le parti.

Perché Fincantieri dovrebbe investire in Francia con l'intenzione di ridurre i posti di lavoro? Al contrario, l'interesse del gruppo di Trieste è di disporre di ulteriore capacità produttiva per smaltire un backlog d'ordini in crescita costante. Non più tardi di martedì 25, Fincantieri aveva posto come condizione imprescindibile per concludere l'operazione che la combinazione tra le due società potesse creare ulteriore valore.

Vengono poi i legami con la Cina. Fincantieri certo ha accordi con China State Shipbuilding Corporation (CSSC) per sviluppare le attività crocieristiche, cantieristiche e marittime, ma gruppi dell'Impero di Mezzo hanno investito ben più pesantemente in Francia (anzi fu proprio Macron a facilitare il salvataggio di PSA nel 2013 da parte dello Stato e di Dongfeng). Non si capisce in base a quale strano principio gli italiani, che condizionano l'accordo con CSCC al rispetto di determinati presupposti economici e tecnici, dovrebbero essere troppo ingenui nel preservare il proprio savoir-faire. Anzi, varrebbe magari la pena di ricordare ai nostri cugini come, dopo aver acquistato la divisione energia di Alstom, gli americani di General Electric abbiano ceduto parte della produzione ad Ansaldo Energia, partecipata da Shanghai Electric.

Infine, la questione della sovranità. Solo a Saint-Nazaire si producono grandi scafi per le navi militari, ma questo ovviamente valeva anche quando i proprietari stavano in Corea – paese certo amico della Francia, ma in teoria meno che l'Italia. Sono sempre più forti le attese che, una volta rieletta Angela Merkel, si assista a un colpo d'acceleratore al progetto di un'Europa della difesa. Che partirebbe già depotenziato se, anche su una questione tutto sommato minore come questa, gli interessi nazionali prevalessero su quelli comuni.

Ovviamente paga pegno anche la credibilità della politica industriale europea. Nella cantieristica il Vecchio Continente compete con successo con l'Asia, cosa che non si può sempre dire per altre industrie, e nelle navi da crociera in particolare Fincantieri è leader mondiale. Un settore complesso in cui la nascita di un Airbus navale sarebbe nell'interesse di tutti. L'Eliseo rassicura che la nazionalizzazione è solo transitoria, ma chi può considerare seria l'ipotesi alternativa, l'ingresso nel capitale dei clienti di STX? La tendenza è piuttosto alla specializzazione

dei croceristi nella gestione di un servizio di entertainment, e non il coinvolgimento diretto nella produzione manifatturiera. Perdendo tempo ora si rischia che siano i cinesi a cogliere il vento giusto, e che tra qualche anno si presentino loro in Loire-Atlantique (e magari pure a Trieste) per comprare a buon prezzo cantieri rimasti isolati, sottodimensionati e sottocapitalizzati.

E che dire del cosiddetto Sistema Italia? Il governo si è speso ripetutamente per sostenere Fincantieri, anche in un'ottica genuinamente europea. Non si può dire che Palazzo Chigi e i ministeri competenti siano rimasti con le mani in mano dal 31 marzo, quando il candidato Macron volle assistere al varo del mastodontico Meraviglia per manifestare la sua inquietudine per l'accordo di gennaio. Ma si è forse sottovalutato il valore simbolico di un sito industriale da cui sono stati usciti il Normandie, il France e il Queen-Mary-2 e che è il principale bacino d'impiego del dipartimento. Ed evidentemente non è stata credibile la linea rossa tracciata intorno al controllo: no al progetto di fare 50-50 (con vertici comunque nominati dagli italiani), ha risposto Roma, ma Parigi non si è mossa.

È lodevole che ora l'Italia non pensi di vendicarsi dello sgarbo a spese di grandi società francesi con ambiziose mire nella Penisola, come Vivendi. Ci si deve però interrogare seriamente sui motivi per cui, tra rifugiati e Libia, mancanza di reciprocità negli investimenti e aggiudicazione delle agenzie europee dopo Brexit, ogni volta che c'è un dossier sensibile siamo sempre noi a restare con il cerino in mano. Anche se le debolezze politiche ed economiche del Paese lasciano pochi spazi di manovra, forse è venuto il momento di aggiornare la definizione di Jean Cocteau – ogni tanto anche gli italiani possono comportarsi come i francesi, senza però perdere il buon umore.