

FINANZA/ Finmeccanica, il "piano vendite" di Moretti scopre l'assenza dello Stato

Augusto Lodolini

13 novembre 2014 - Da tempo si parla di dismissioni in casa Finmeccanica, perciò non ha destato molto scalpore il recente articolo di *Panorama* con una serie di cessioni che dovrebbero essere contenute nel piano industriale in preparazione per il prossimo gennaio. Per il momento, la società ha confermato solo la messa in vendita del settore trasporti, per il quale sono in gara [i giapponesi dell'Hitachi e i cinesi della cordata Cnr-Insigma](#), le cui offerte vincolanti sono attese per il 17 novembre. Le offerte potrebbero essere più soddisfacenti del previsto, perché anche Ansaldo Breda sta migliorando i conti, grazie a nuove commesse come la metropolitana di Lima. Permangono, tuttavia, perplessità sulla cessione di Ansaldo Sts, società in utile e avanzata tecnologicamente, con possibili positive integrazioni con altre aziende del gruppo.

Mauro Moretti, nominato ad da Renzi a maggio, nel presentare i dati dei primi nove mesi del 2014, ha particolarmente sottolineato la riduzione del 20%, entro fine anno, dei costi dell'amministrazione centrale, con una previsione ancora maggiore per l'anno prossimo, che interesserà anche i costi industriali. In effetti, Moretti ha ridotto gli stipendi ai manager, eliminato molte consulenze esterne, trasformato in divisioni le società partecipate al 100%, con risparmi sui costi generali e manageriali. Un accorpamento che gli consente, inoltre, un controllo molto più "severo" sulla struttura aziendale.

Moretti ha spiegato che la sua strategia è centrata sulla focalizzazione sui settori più promettenti, eliminando quelli che sono in perdita o la cui ripresa necessiterebbe di forti investimenti, come nel caso dei trasporti. Un altro punto importante è la concentrazione e l'integrazione delle risorse, mettendo fine a una dispersione che portava a duplicazioni e sovrapposizioni tra le società del gruppo. Non a caso, Moretti parla di un necessario "cambiamento di cultura" nel gruppo.

Questa struttura ridondante e dispersiva è il risultato di successive sedimentazioni, dovute spesso a ragioni più politiche che industriali. Tuttavia, rimane il dubbio che la razionalizzazione possa essere fatta anche senza eccedere nelle cessioni, perché, rispetto al settore ferroviario da cui proviene Moretti, qui gli aspetti strategici sono fondamentali e non limitati alle infrastrutture, le integrazioni sono di tipo meno verticale e le razionalizzazioni attengono di più al coordinamento, non solo operativo ma strategico, che non all'assemblaggio strutturale.

Moretti vuol creare un gruppo di aziende più snello, agile e dinamico, meno indebitato e più profittevole, obiettivo senza dubbio lodevole, ma non privo di rischi. In questa luce penso vadano considerate le ipotesi di cessioni di cui si parla sui media.

Alenia Aermacchi L'intenzione sembrerebbe di cedere le attività di costruzione di parti di aereo per l'americana Boeing: "Non siamo carrozzieri", avrebbe detto Moretti. A rischio appare anche la partecipazione nella russa Sukhoi, o quantomeno in Superjet International, la società per la commercializzazione del Sukhoi Superjet 100 in cui Alenia ha il 51%. Verrebbe invece mantenuta la joint-venture con la francese Eads (Airbus) per la costruzione dei bimotori turboelica regionali Atr. Anzi, secondo *L'Espresso*, Moretti vorrebbe addirittura comprare il 50% in mano ai francesi.

Selex ES È una società specializzata nella realizzazione di sistemi elettronici e di information technology per la difesa, l'aerospazio, le infrastrutture, la protezione e sicurezza del territorio. Moretti ha detto che non è stata presa nessuna decisione, ma che se ne sta discutendo. Intanto, hanno cominciato a muoversi i sindacati, che temono per i 2500 dipendenti della sede di Genova.

DRS Technology Azienda con sede in Virginia, Usa, specializzata in tecnologia per la difesa rappresenta da tempo un problema, in quanto fortemente in perdita e per la quale è difficile ipotizzare strategia di sviluppo, anche per la diversa situazione politica negli Stati Uniti rispetto al momento in cui fu acquistata. Difficile si presenta, però, anche una sua dismissione, sia per il prezzo cui fu pagata, sia per i notevoli vincoli gestionali.

Partecipazioni minoritarie. La loro cessione rientra nella logica della focalizzazione su settori portanti. La partecipazione più importante è il 25% della Mbda, compartecipata insieme alla francese Airbus e all'inglese Bae Systems, azienda che progetta e costruisce missili e sistemi missilistici con importanti risvolti anche sul civile, oltre che occupazionali.

Interessante anche la partecipazione nella friulana **Eurotech**, specializzata in nano computer e computer a elevate prestazioni, un settore ad alto contenuto tecnologico. La cessione della quota dell'11% non sembrerebbe rilevante ai fini della riduzione dell'indebitamento di Finmeccanica e, almeno dall'esterno, sembrerebbe più interessante una maggiore integrazione.

In assenza di dichiarazioni ufficiali, le dismissioni menzionate non sembrerebbero fuori linea rispetto all'impostazione, molto aziendalistica, che Moretti vuol dare al gruppo. Qualche critico vi vede anche la scarsa dimestichezza a operare sul piano internazionale, derivante dal curriculum molto "nazionale" di Moretti.

Come già detto, in un settore come quello di Finmeccanica la razionalizzazione non passa solo attraverso dismissioni, concentrazioni, riduzione di costi, pur necessarie e doverose, e le collaborazioni internazionali non hanno solo valore economico, ma un importante valore strategico. Lo Stato è socio di riferimento di Finmeccanica, aspettiamo quindi che si esprima, possibilmente delineando una strategia per il futuro, non solo facendo intervenire la solita Cassa depositi e prestiti.

© Riproduzione riservata.

<http://www.ilsussidiario.net/News/Il-fuoripista/2014/11/13/FINANZA-Finmeccanica-il-piano-vendite-di-Moretti-scopre-l-assenza-dello-Stato/print/553553/>