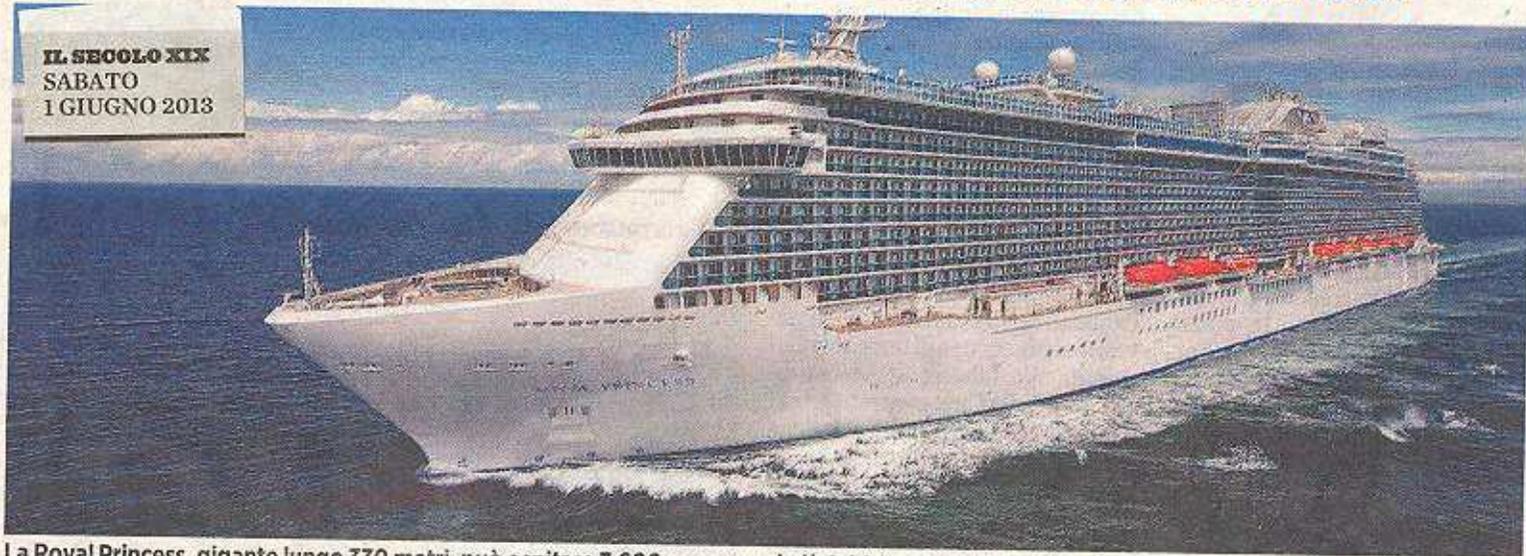


CONSEGNATA ROYAL PRINCESS, LA NAVE PIÙ GRANDE MAI COSTRUITA IN ITALIA

IL SECOLO XIX
SABATO
1 GIUGNO 2013



La Royal Princess, gigante lungo 330 metri, può ospitare 3.600 passeggeri più 2.000 uomini di equipaggio

FINCANTIERI, RIVOLUZIONE APPALTI «ESTERNALIZZIAMO SOLO LE PARTI POVERE»

IL CASO

ALBERTO GHIARA

CONSEGNATA la nave dei sogni, Fincantieri si prepara a cambiare pelle. Giovedì a Monfalcone l'azienda guidata da Giuseppe Bono ha consegnato alla compagnia Princess Cruises la nave più grande mai costruita nei cantieri italiani, la Royal Princess. Lunga 330 metri per 38 di larghezza, 141.000 tonnellate di stazza lorda, può ospitare 3.600 passeggeri più 2.000 uomini di equipaggio in 1.780 cabine, l'81% delle quali dotate di balcone.

«Royal Princess - ha detto Bono - rappresenta un forte investimento industriale ed è per questo la miglior risposta da parte di Fincantieri alla crisi del mercato mondiale». Una crisi che non ha por-

tato a chiusure degli stabilimenti in Italia, ma una riduzione dell'occupazione sì e, ora, è necessario «arrivare a un nuovo modello produttivo» ha spiegato il manager.

Fincantieri dovrà «portare in casa», in termini di produzione, «le parti a maggior valore aggiunto, come l'impiantistica che ci assicurerebbe, tra l'altro», una quota maggiore del «business post vendita». Si vuole invece abbandonare la produzione delle «parti più povere e quello che può essere standardizzato», esternalizzandolo. Di questo azienda e sindacati hanno cominciato a parlare una prima volta al comitato strategico dello scorso 7 maggio. I sindacati avevano chiesto l'incontro per capire meglio l'operazione di acquisizione del ramo offshore di Stx, che ha portato alla nascita di Vard. Un'operazione che, dice oggi l'azienda, non si sovrappone con il destino dei cantieri italiani. Insomma, portare fuori dall'azienda le produzioni di minor valore, come ad

esempio gli scafi, non significherà trasferirle, almeno stando alle dichiarazioni, nei cantieri esteri di Vard, che sono «specializzati in navi di piccolo taglio». Bono ha cercato di tranquillizzare sul futuro occupazionale del gruppo, ricordando che nel 2011 è stato già raggiunto un accordo coi sindacati per la gestione non traumatica di 1.700 esuberanti, di cui 800 nel solo 2013: «Oggi non ci sono più problemi occupazionali». I sindacati accolgono le parole di Bono con attenzione, anche perché dopo l'incontro del 7 maggio, dove l'azienda aveva anticipato l'intenzione di concentrarsi di più sulla parte allestimento e spiegato le difficoltà per quanto riguarda invece gli scafi, non avevano avuto ulteriori dettagli. «Non abbiamo ancora capito granché - afferma Alberto Monticco della Fit-Cisl - e vorremmo incontrarci per capire meglio. Avremo sedi diverse dalle cerimonie per parlarne».

© RIPRODUZIONE RISERVATA