

IL GRANDE RISIKO DELLE COSTRUZIONI NAVALI IN EUROPA

Fincantieri-Stx France, stretta finale

Il gruppo italiano vicino all'acquisizione dello storico stabilimento di Saint-Nazaire

ROMA. Non è più questione del "se", ma del "quando". Sarebbe ormai imminente l'annuncio di Fincantieri dell'acquisizione di Stx France che porta in dote il mega bacino di Saint-Nazaire. Lo confermano fonti politiche romane.

Non solo: chi è vicino al dossier conferma che i contatti, specie nell'ultima settimana, si siano intensificati. Fincantieri potrebbe così entrare nella compagine azionaria del cantiere che ad oggi conta nella proprietà (con una quota del 66%) il gruppo coreano Stx che riuscirebbe così a liberarsi dell'ultimo stabilimento in Europa e ristrutturare la difficile situazione finanziaria. Più complessa invece la posizione dell'altro azionista, lo Stato francese: lo scoglio prettamente politico sarebbe stato superato dall'asse tra il governo italiano e

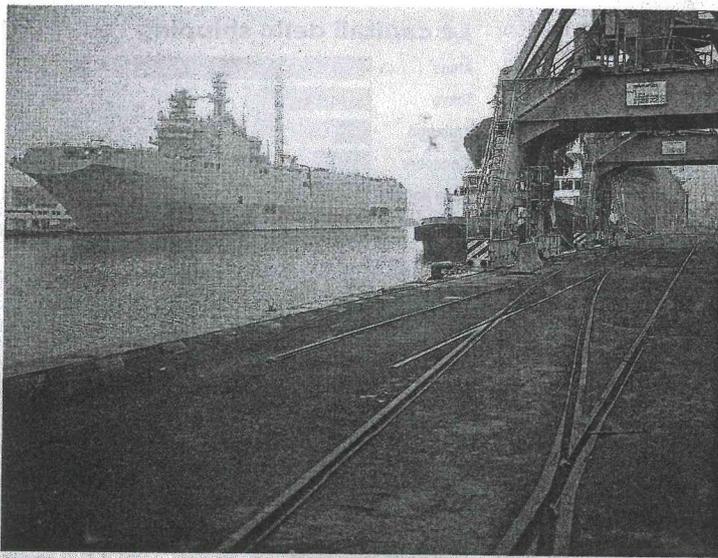
braccio di ferro fa comunque registrare la prima vittima. A Palermo infatti, la direzione del cantiere ha affisso in bacheca un avviso durissimo: «L'armatore Ponant, proprietario de "Le Soleal", preso atto della situazione contingente, ha autonomamente preferito rinunciare agli interventi programmati, evitando quindi di affidare ulteriormente la propria nave ad un cantiere ritenuto oggi non sufficientemente affidabile, preferendo trasferirla presso altro sito sull'isola di Malta». Palermo rischia anche di dover pagare anche i ritardi per i 15 giorni di lavori programmati sulla nave da crociera Zuiderdam di Holland America Lines. La compagnia avrebbe già minacciato - come si legge nella stessa nota della direzione - di rimettere a Fincantieri costi e

penali in caso la nave non fosse disponibile per la già programmata crociera del 14 aprile con danni «già calcolati nell'ordine di qualche milione di euro».

Perché il clima è incandescente non solo a Palermo, l'azienda ha anche specificato che i rapporti con Carnival, con cui Fincantieri ha firmato un contratto per 5 navi meno di un mese fa, potrebbero deteriorarsi irrimediabilmente perché «manifestazioni come quelle di questi giorni rappresentano non solo un tracollo in termini di immagine ma mettono «a repentaglio i futuri rapporti commerciali tra le due società, creando danni economici incommensurabili».

Gli italiani a Saint-Nazaire non troveranno solo una situazione positiva: il cantiere infatti, per la crisi russa, ha ancora in custodia la nave militare Mistral ordinata da Mosca e paga ogni mese, da novembre, circa 400 mila euro per il mantenimento della nave da guerra in cantiere. Parigi val bene una messa.

S.I.G.A.L.



Il cantiere di Saint-Nazaire e, sullo sfondo, la Mistral mal consegnata alla Russia

TENSIONE A PALERMO

Accuse ai sindacati: «Un armatore ha scelto Malta per colpa delle vostre proteste»

Il Front National di Marine Le Pen preferisce gruppi rivati francesi a Fincantieri, perché in ballo c'è la cantieristica militare di Parigi, non solo quella civile.

In questo scenario internazionale si inserisce la vertenza sindacale che sta bloccando gli stabilimenti italiani: non è il caso che Bono e Fincantieri battano in modo molto duro. I continui scioperi e al contempo soprattutto con la Fiom, azienda potrebbe rispondere proprio con l'acquisizione del cantiere francese, offrendo un'ulteriore garanzia agli armatori preoccupati che la agitazione sindacale dell'ultimo periodo possa ritardare la consegna delle navi ordinate in Italia. Per questo "l'armatore" di Bono potrebbe essere sparata in concomitanza con l'incontro della settimana scorsa, in vista del tavolo a azienda e sindacati di lunedì sul contratto integrativo. Il

PORTO DI GENOVA

Camalli, sbloccato l'ultimo milione «Ma gli stipendi sono a rischio»

Benvenuti: «Burocrazia lenta, a giugno le casse saranno vuote»

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Almeno per il 2013 i conti sono chiusi, anche se materialmente i soldi rischiano di arrivare in ritardo. Ieri il Comitato portuale ha approvato la variazione di bilancio che chiude la partita economica in favore della Culmv, dopo il chiarimento sul milione di euro che ancora la compagnia aspettava per ottenere la cifra totale di 4,3 milioni di euro come previsto dall'emendamento "salva-compagnie" e poter chiudere così il bilancio.

I tempi però sono pericolosamente lunghi: «La burocrazia necessita ancora di alcuni passaggi che rischiano di farci arrivare a giugno. A quel punto c'è il pericolo che le casse si-

ano vuote» spiega il Console Antonio Benvenuti. Il percorso che ha definito la vicenda è stato sofferto e la delibera di ieri è arrivata dopo aver aspettato i pareri ministeriali sulle tasse portuali e con i revisori che avevano sollevato nel corso del comitato di metà marzo, diversi dubbi sull'estensione della delibera. Merlo aveva necessità di fare in fretta proprio per permettere alle casse della Compagnia di ottenere almeno la tranche dei 563 mila euro e di arrivare ai 3,3 milioni, ma l'ultimo pezzo, il milione mancante, ha avuto approvazione soltanto ieri. Ora i diversi e necessari passaggi, rischiano di portare i tempi del bonifico materiale dei soldi a giugno, data ritenuta molto in avanti e che mette

a rischio gli stipendi dei camalli. «La partita del 2013 si chiude con un anno e mezzo di ritardo - continua Benvenuti - Quella del 2014 è ancora tutta da giocare». E ieri è stata proposta, secondo la base dell'indice Ipc (l'indice armonizzato dei prezzi al consumo dei paesi europei) la tariffa uomo/turno per il prossimo biennio. Si va dai 207 ai 258 euro a seconda del turno e delle festività. L'aumento registrato è del 2% rispetto ai due anni precedenti, ma si tratta solamente della tariffa base. La Culmv compirà il vero aggiornamento con trattative singole con i diversi terminali genovesi: «Oggi ad una produttività che è decisamente aumentata, non corrisponde lo stesso incremento di giornate».

SPEDIZIONI

FedEx compra l'olandese Tnt e va all'assalto del mercato Ue

ROMA. Il gigante americano delle consegne FedEx acquista l'olandese Tnt Express per 4,4 miliardi di euro. Un'operazione tutta in contanti con cui il corriere statunitense punta a espandere la propria presenza in Europa e a sfidare i rivali Dhl e Ups in un settore dove il boom dell'e-commerce sta offrendo grandi potenzialità di sviluppo facendo dimenticare gli anni più bui della crisi finanziaria mondiale.

La mossa di FedEx arriva due anni dopo l'affondo del corriere rivale Ups che a suo tempo aveva cercato di mettere le mani su Tnt. Ma a gennaio del 2013 Ups fu costretta a tirarsi indietro dopo che l'Antitrust decise di bocciare il progetto per violazione delle regole della concorrenza nel settore, dal momento che Ups aveva già una rilevante presenza in Europa. Per l'Authority, infatti, la fusione tra Ups e Tnt avrebbe trasformato il mercato Ue della logistica in un duopolio tra Ups-Tnt e Dhl di Deutsche Post, tagliando fuori di fatto i gruppi concorrenti, a partire proprio dalla rivale americana FedEx.

Ieri Tnt e FedEx si sono detti «fiduciosi» riguardo al verdetto dell'Antitrust sulla fusione e prevedono di finalizzare la transazione nella prima parte del 2016. Di fatto il merger non dovrebbe trovare ostacoli visto che il corriere Usa ha sul mercato europeo appena una quota del 2% mentre il gruppo olandese ha circa il 15%. In base ai termini dell'accordo, gli azionisti di Tnt riceveranno 8 euro ad azione in contanti, con un premio del 33% rispetto all'ultima quotazione di Borsa del 2 aprile. In realtà FedEx ha chiuso un ottimo affare. Da tempo Tnt navigava in acque difficili ed era diventato un bersaglio delle compagnie concorrenti: con la progressiva perdita di quote di mercato, il gruppo olandese ha cercato di sopravvivere tagliando i costi, cedendo alcune attività e facendo investimenti per ampliare la sua rete di destinazioni nel tentativo di conservare i clienti in un mercato europeo diventato molto debole per il settore.

PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ SPEZZINA

Forcieri: «Potenziare il preclearing»

Solo così eviteremo un altro caso-Ikea». Operatori preoccupati

A SPEZIA. «La strada per ripulire i corridoi doganali ritardando che si ripeta un caso Ikea è il potenziamento del preclearing, lo sdoganamento in mare della merce, e la piena efficienza delle strutture a terra a partire dalla Sanità Marittima che è potenziata». Lo ha detto Lorenzo Forcieri, presidente dell'Autorità Portuale della Spezia nel corso di un vertice agli uffici di via del Molo per fare il punto sul nodo dei corridoi doganali. Con lui essandro Laghezza, presidente degli spedizionieri, Flavio Borra, in rappresentanza dei doganalisti, e Aneta Fontana al vertice degli



Lorenzo Forcieri

agenti marittimi che hanno sottoscritto un protocollo su cui fare azione comune presso il governo e l'Agenzia delle Dogane. Gli operatori doganali spezzini hanno chiesto una presa di posizione a Forcieri sul caso che ha

interessato l'azienda svedese. La società scandinava grazie a un accordo con l'Agenzia delle Dogane ha attuato a Genova una piattaforma che consente il trasferimento dei container in arrivo direttamente al nodo logistico di Piacenza evitando l'intervento degli operatori delle agenzie di spedizione e degli agenti marittimi. La procedura di importazione infatti viene completata nella piattaforma emiliana.

«Questo caso interessa il capoluogo ligure ma temiamo che sia un Cavallo di Troia per il futuro», ha detto Laghezza.