

economia&marittimo

FTSE ITALIA ALL SHARE



Euro/Dollaro

Euro/Yen

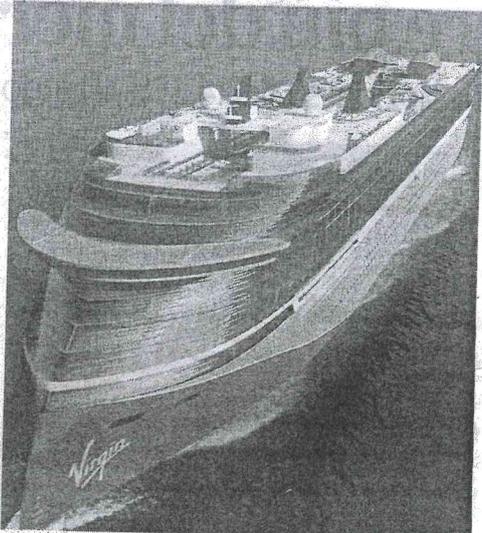
Euro/Franco svizzero

Euro/...

A CASTELLAMMARE SARÀ REALIZZATA UN'UNITÀ MILITARE DA UN MILIARDO DI EURO

Fincantieri, Genova fa il pieno di ordini: lavoro fino al 2022

Almeno due navi destinate a Sestri Ponente
Le banche sbloccano i soldi per Silversea



Le navi Virgin Cruises saranno costruite a Sestri Ponente

IL CASO

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Ci sono le navi "Panamax", grandi apposte per passare giuste giuste dallo Stretto di Panama. Per lo stesso principio esistono le Suezmax, le Kamsarmax e persino le Malaccamax. Ma di "Sestrimax", ce ne saranno solo tre, e saranno le navi che Richard Branson farà costruire per la sua Virgin Cruises dopo il 2017, una volta che Fincantieri consegnerà la piccola ma lussuosa "Silver Muse" a Manfredi Lefebvre d'Ovidio (contratto confermato ufficialmente solo ieri, dopo lo sblocco del finanziamento da 293 milioni di dollari da parte del pool Bnp Paribas, Nord/Lb e Sace, ma su cui il gruppo di Stato è al lavoro almeno dal mese di marzo, come anticipato dal *Secolo XIX-The MediTelegraph*).

Fonti di settore confermano che le navi Virgin (110 mila tonnellate, 2.800 passeggeri e 1.100 persone di equipaggio) sono pensate per essere costruite proprio nel bacino sestrese. Sestrimax, dunque. Dalla triangolazione degli ordini negli otto cantieri italiani, si capisce che almeno due saranno realizzate a Genova, e questo per il cantiere sestrese significa lavoro fino al 2021-2022, data della consegna a Branson dell'ultima nave e in linea con quanto anticipato dal numero uno di Fincantieri, Giuseppe Bono, qualche settimana fa, quando il manager di Stato ha garantito per la Liguria «lavoro di qualità per i prossimi sette-otto anni».

Intanto, il giorno dopo che un sequestro giudiziario ha bloccato il principale stabilimento di Fincantieri, quello di Monfalcone, il gruppo ha annunciato ufficialmente lo sblocco non solo della commessa Silversea, ma anche dell'unità multiruolo Lhd per circa un miliardo di euro, che sarà realizzata presso il cantiere di Castellammare di Stabia - secondo le indiscrezioni sin qui raccolte - anche se non è escluso un passaggio in fase finale pressole strutture del Muggiano.

La "Silver Muse" ha stazza lorda 40.700 tonnellate, 596 passeggeri, ed è in consegna appunto per aprile 2017, portando la flotta monegasca guidata da d'Ovidio a nove unità. La commessa militare invece impegna congiuntamente



Giuseppe Bono, ad Fincantieri

(tramite Selex Es), arriva dalla Marina italiana e riguarda la costruzione e l'equipaggiamento di un'unità anfibia multiruolo (Lhd), prevista nell'ambito del piano di rinnovamento della flotta della Marina Militare (ma di cui si parla almeno dal 2009). Il valore del contratto è di oltre 1,1 miliardi di euro, di cui la quota Fincantieri è circa 853 milioni di euro, quella di Finmeccanica di circa

273 milioni di euro. La consegna dell'unità è prevista nel 2022, l'inizio dei lavori è presumibilmente tra 2018 e 2019.

Il programma pluriennale per il rinnovamento della flotta della Marina militare (la "Legge navale") si avvale un finanziamento complessivo di 5,4 miliardi di euro, e prevede la costruzione, oltre all'unità Lhd, di sei pattugliatori con altri quattro in opzione e di un'unità di supporto logistico. "Lhd" sta per Landing Helicopter Dock: sarà lunga 200 metri, avrà velocità massima di 25 nodi e un sistema di propulsione combinato diesel e turbine a gas. Potrà ospitare oltre 1.000 persone e sarà impiegata per trasporto e sbarco di truppe. Per l'impiego civile si prevede supporto sanitario, ospedaliero, fornitura di acqua potabile e di corrente elettrica.

quarati@ilsecoloxix.it
© RIPRODUZIONE RISERVATA

In Finlandia

Ma la concorrenza non si ferma: doppio ordine di Tui a Meyer Werft

... IL MERCATO delle navi da crociera continua a produrre ordini. L'ultimo in ordine di tempo è quello piazzato da Tui Cruises (joint venture fra il gruppo tedesco Tui e la compagnia statunitense Royal Caribbean), per due navi da costruire nel cantiere di Turku, in Finlandia, recentemente acquistato da Meyer Werft. «Per il cantiere di Turku - ha detto Jan Meyer, amministratore delegato di Meyer Werft - questo ordine è di grande importanza. Abbiamo una solida piattaforma per far lavorare il cantiere fino al 2020 a un livello del 30 per cento superiore rispetto a quello del 2015».

ALBERTO GHIARA

A ROMA VERTICE GOVERNO-AZIENDA PER SBLOCCARE LA SITUAZIONE

Il cantiere di Monfalcone resta fermo Galletti: «Nessun problema ambientale»

Quasi cinquemila lavoratori a casa. Ma la soluzione sembra vicina

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. La politica si è mossa, unita. E probabilmente la riapertura dello stabilimento Fincantieri di Monfalcone sarà solo questione di giorni, forse di ore. Tanto che il ministro dell'Ambiente Gianluca Galletti, uscendo dall'incontro di ieri al ministero dello Sviluppo Economico sull'emergenza che si è creata all'interno del cantiere, ha spiegato che «non esiste un problema ambientale o di tutela della salute dei lavoratori» ma resta solo una difficoltà amministrativa per la quale verrà trovata una soluzione «nel più breve tempo possibile».

Nel frattempo però, il sito isontino è rimasto fermo per un'altra giornata. Ed i cancelli del cantiere, dopo il provvedimento di sequestro di alcune aree eseguito dai carabinieri del Noe nell'ambito di un'inchiesta relativa allo stoccaggio di rifiuti, sono stati aperti soltanto per far entrare circa



Il ministro Galletti

amministrato. Ma nello stabilimento di Monfalcone, il più importante del gruppo italiano tra i leader mondiali nella costruzione di navi da crociera, lavorano circa 4.500 persone: oltre 1.500 dipendenti diretti di Fincantieri, il restante operai delle società in appalto.

Al termine della riunione convocata d'urgenza ieri a Roma, alla quale hanno partecipato, tra gli altri, il ministro dello Sviluppo economico Guido, quello dell'Am-

del la Regione Friuli Venezia Serracchiani e l'ad di Fincantieri Bono, il Mise ha divulgato una nota parlando della vicenda come di un «problema tipicamente amministrativo per risolvere il quale è stato condiviso un percorso che porterà in tempi rapidi a una soluzione coerente con la normativa europea e con il ripristino dell'attività produttiva». Sempre nella Capitale, poco prima del vertice, il ministro della Giustizia Andrea Orlando aveva già evidenziato in Parlamento che il governo sta «valutando ogni iniziativa per scongiurare il prolungamento della chiusura del sito produttivo». Ma di certezze sui tempi, al momento, non ce ne sono. Anche se il presidente della Regione Friuli ha garantito che quella di Monfalcone «non sarà una nuova Ilva», precisando che tutti sono «fiduciosi».

Il timore che la lentezza burocratica possa allungare la lo stop di Monfalcone tuttavia resta. Soprattutto da parte della centinaia di lavo-

sl è tornata sulla vicenda auspicando che una «interpretazione delle norme» non blocchi l'attività. E la Cgil Fvg ha dichiarato che «è impensabile fermare la produzione». Da Trieste si è fatto sentire anche Sergio Razeto, presidente regionale di Confindustria, chiedendo il «dissequestro immediato dello stabilimento».

Nel frattempo l'azienda aspetta, fiduciosa. Il numero uno di Fincantieri, Giuseppe Bono, a Roma per il vertice sull'emergenza, ha ringraziato «il governo che ha preso a cuore la vicenda». Spiegando che è stato individuato «un percorso che consentirà di risolvere la situazione in tempi ragionevoli». Secondo Bono, in ogni caso, il principale gruppo italiano della navalmeccanica non ha alcuna colpa. «Il mio dovere l'ho fatto - ha dichiarato al termine dell'incontro - poi se non posso fare il mio lavoro non è un problema mio». «Il problema è di tutti» ha aggiunto.