

BATTAGLIA NAVALE TRA NEGRI E ONORATO: NEL MIRINO LA ROTTA PIOMBINO-ISOLA D'ELBA

Traghetti, in Toscana è guerra tra Moby e la genovese Blu Navy

Ricorso della compagnia: «Penalizzati dal programma degli accosti dell'Authority»

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Un po' come "Davide contro Golia": da una parte il piccolo operatore, dall'altra il grande gruppo. Entrambi in lotta ormai da anni per una rotta, la Piombino-Isola d'Elba, teatro della battaglia navale tra Blu Navy e il gruppo Onorato: tra i genovesi e l'armatore padrone di casa in Toscana. Gigi Negri terminalista nel capoluogo ligure con il Seche a Livorno con Terminal Darsena Toscana, è "Davide". L'operatore genovese si era già buttato in un'avventura armatoriale con la privatizzazione di Tirrenia e aveva come socio proprio Onorato, ma i due erano in continuo disaccordo su come gestire la compagnia. Il colosso contro cui combatte adesso, a furia anche di carte bollate, è Moby, la compagnia di Vincenzo Onorato, che sulla rotta toscana controlla la maggior parte del traffico. I due non si sono mai amati. Negri voleva erodere traffico sulla linea per l'Isola d'Elba a Onorato e aveva creato la Blu Navy, inserendosi però in un mercato già ben presidiato. Moby infatti da trent'anni trasporta passeggeri da Piombino a Portoferraio. Dal 2011 poi l'arsenale di

TIRRENO BIANCHI VICE PRESIDENTE DI FERRMED
GENOVA. Tirreno Bianchi, console della compagnia Pietro Chiesa, è stato confermato nel board di Ferrmed. Il numero uno dei Carbone del porto di Genova rimane quindi ai vertici dell'associazione con la carica di Vice presidente. L'assemblea si è svolta a Bruxelles ad inizio dicembre: molto attiva la delegazione cinese, interessata al Mediterraneo.

GLENALTA ORSERO, FUSIONE DEFINITIVA
MILANO. La fusione per incorporazione in Glenalta di GF Group spa, gruppo ligure di importazione e distribuzione di ortofrutta della famiglia Orsero, procede senza intoppi e a febbraio nascerà la nuova società, denominata Orsero spa. Il dritto di recesso è stato esercitato dal 9,38% degli azionisti. La società debutterà sull'Aim e passerà poi al segmento Star.

Onorato può contare anche su Toremar, l'ex compagnia della Regione che assicura la "continuità territoriale" con l'Isola, entrata a far parte del gruppo. In Toscana avevano deciso di regolarsi con il sistema degli slot, come negli aeroporti: sono finestre che regolano le partenze delle compagnie, assegnando precisi orari di accosto. Blu Navy da tempo contesta però lo schema, sostenendo che protegge la posizione di forza di Moby, mentre Onorato ha sempre respinto al mittente le accuse. Il sistema finisce così al centro di liti davanti all'Authority della concorrenza e adesso rischia di andare di nuovo in crisi, perché Blu Navy ha presentato ricorso contro la decisione dell'Autorità portuale di Piombino di cristallizzare per altri quattro anni la situazione. La compagnia dei genovesi ritiene di essere penalizzata, proprio in un mercato in cui sperava di investire. L'ente si difende: «C'è stato un riequilibrio del mercato con l'ingresso Toremar e noi abbiamo applicato alla lettera le prescrizioni del Garante» spiega l'ex commissario dell'ente Luciano Guerrieri. Con la nuova delibera però gli slot che Blu Navy tenta di strappa-



Il traghetto Acciarelli all'Isola d'Elba

re a Moby rimarranno fermi. «L'adozione di una programmazione quadriennale degli accosti non può essere ragionevolmente sostenibile» scrivono nell'articolato ricorso gli avvocati di Blu Navy. Perché il documento è stato firmato nel pieno della transizione da Autorità portuale ad ente accorpato a Livorno per effetto della nuova legge di riforma dei porti. E una circolare del Ministero dei Trasporti imponeva alle Autorità portuali di occuparsi solo della ordinaria amministrazione. Così Blu Navy si ritrova con lo stesso numero di slot che aveva già contestato con la vecchia programmazione ed è costretta a tenersi per altri quattro anni. La compagnia "genovese" chiede così l'annullamento di quello schema. Se dovesse essere accolta, il sistema degli slot cadrebbe e si dovrebbe ricominciare dall'inizio. Nel mirino dei

genovesi questa volta c'è anche Guerrieri che però ha dovuto riscrivere il piano di accosti per l'esigenza straordinaria della conclusione dei lavori del piano regolatore che limitano l'accesso alle banchine. Comunque vada a finire l'ennesima battaglia navale dei traghetti, Onorato adesso deve fare i conti con un altro fronte aperto: oltre a quello con Grimaldi sulla vicenda dei marittimi italiani - in parte chiuso con una vittoria dopo i provvedimenti del governo - arrivano ora i colpi dell'ex socio di Tirrenia, Gigi Negri. E se Guerrieri dovesse diventare segretario generale della nuova Authority che radunerà i porti di Livorno e Piombino come raccontano fonti toscane, la battaglia è destinata a continuare. Magari su altri fronti.

www.themeditelegraph.it
© BY NC ND AL CN D I R I T T I R I S E R V A T I

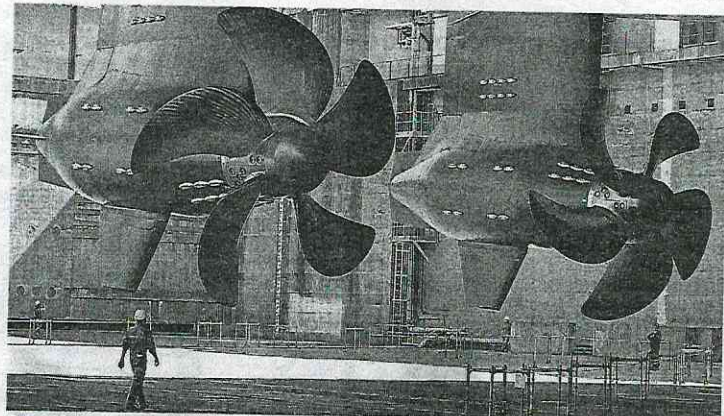
TENSIONE A SAINT NAZAIRE, L'APERTURA DELLA BUSTA CON L'OFFERTA PREVISTA PER IL 3 GENNAIO

Stx France, barricate dei sindacati su Fincantieri

I lavoratori francesi: «Preoccupati dall'ingresso degli italiani, meglio la nazionalizzazione»

SIMONE GALLOTTI
MATTEO MARTINUZZI

GENOVA. I sindacati francesi alzano già le barricate all'ingresso di Fincantieri in Stx France. Il gruppo italiano è l'unico ad aver presentato l'offerta per l'acquisto del grande cantiere di Saint Nazaire, ma i rappresentanti dei lavoratori sono preoccupati e suggeriscono alternative agli italiani: «Lo Stato francese nazionalizzi il gruppo: metta in pratica la clausola di salvaguardia» chiede il sindacato di Force Ouvrière (Fo). Parigi detiene il 33,3% di Stx, mentre i coreani hanno messo in vendita il resto del pacchetto azionario. I lavoratori preferirebbero «salvare l'ultimo grande cantiere navale francese» come riportano i giornali d'Oltralpe. Un'altra sigla sindacale è preoccupata perché l'accordo tra Fincantieri e i cinesi di China State Shipbuilding Corporation (Cssc) per sviluppare le crociere in Cina, rischia di favorire «un nostro diretto concorrente». E poi sul banco il tema della eventuale razionalizzazione che i sindacati temono possa essere pagata dai



Operai francesi al lavoro nell'enorme bacino del cantiere di Saint Nazaire

lavoratori. I sindacati mettono le mani avanti, mentre il governo tace in attesa del 3 gennaio verrà aperta la busta con l'offerta per l'acquisizione del cantiere. Il complesso di Saint Nazaire ha bacino di costruzione lungo 900 metri e largo 70, in grado di costruire in contemporanea ben due unità di classe "Oasis", tra le navi di crociera più grandi al mondo. Ora poi è

stato anche potenziato l'equipment: per la costruzione di Harmony of the Seas è stata acquistata una nuova gru a cavalletto dalla portata record di 1.400 tonnellate. Grazie a questa maggior capacità di sollevamento, il cantiere ora è in grado di prefabbricare a terra sezioni di montaggio di scafo più grandi con conseguente risparmio sia sui costi che sui tempi di costruzione delle na-

vi. Stx France vanta anche un altro enorme bacino (450 metri) che serve per diverse operazioni, come ad esempio la manutenzione - e la pulizia degli scafi - delle grandi navi da crociera. Continuano intanto i programmi per potenziare ulteriormente l'impiantistica con il prossimo "step" che riguarderà l'ampliamento dell'area di premontaggio di altri 130 metri.

Per questi motivi il sito di Saint Nazaire risulta attualmente l'unico che potrebbe cavalcare un ulteriore passo in avanti nella tendenza al gigantismo navale. La sua acquisizione porterebbe in dote a Fincantieri impianti e strutture che oggi mancano al gruppo italiano: il cantiere di Monfalcone ad esempio, è l'unico che può costruire navi da oltre 150 mila tonnellate, ma non ha a disposizione in Adriatico un bacino di carenaggio con una lunghezza superiore a 300 metri. Intanto Fincantieri ha partecipato al 12 gennaio la scadenza dell'Opa totalitaria lanciata sulle azioni dei cantieri Vard lo scorso 13 novembre, scadenza che era stata fissata inizialmente per ieri. L'offerta, lanciata tramite la controllata Fincantieri Oil & Gas, punta a salire oltre il 90% in Vard ai fini del delisting (è quotato alla Borsa di Singapore) acquistando il 44,37% di azioni non già detenute direttamente o indirettamente per un controvalore, in caso di adesione totalitaria, di circa 82 milioni di euro.

www.themeditelegraph.it
© BY NC ND AL CN D I R I T T I R I S E R V A T I