

# economia&marittimo

FTSE ITALIA ALL SHARE



FTSE MIB



FTSE ITALIA STAR



FTSE ITALIA MID



Euro/Dollaro



Euro/ Yen



Euro/Franco svizzero



Euro/Sterlina



LO SPREAD 198  
Differenziale di riferimento fra i titoli di Stato italiani e tedeschi

PETROLIO ICEBRENT INDEX VAR%  
56,10 -0,85

«VOGLIAMO GARANZIE CHE NON CI SIANO TRASFERIMENTI DI ATTIVITÀ SU ALTRI PORTI»

## «Fincantieri non può prendersi la maggioranza dei Saint-Nazaire»

Il ministro francese Sirugue: «Italiani benvenuti, ma entri un altro investitore»

### L'INTERVISTA

dalla prima pagina

**Contento di avere a che fare con Fincantieri?**

«Fin dagli inizi, preferivamo come acquirente un gruppo industriale, meglio se europeo. Fincantieri è un colosso riconosciuto».

**Vogliono rilevare il 67% restante del capitale: anche su questo, nessun problema?**

«No, vogliamo che restino sotto il 50%».

**Perché?**

«Fincantieri è in concorrenza diretta con Stx. Ci sono i rischi di sinergie che potrebbero indebolire i cantieri di Saint-Nazaire».

**Cosa significa?**

«Il settore navale è estremamente ciclico. Oggi ci sono ordinativi per far lavorare Saint-Nazaire fino al 2026. Ma non si venderanno delle navi da crociera così all'infinito. Ecco, se ci sarà una stasi, Saint-Nazaire non dovrà esserne la vittima: vogliamo garanzie che non ci siano trasferimenti di attività sui porti italiani e stranieri».

**E quindi?**

«Fincantieri non deve avere la maggioranza».

**I coreani al 67% andavano bene e gli italiani no?**

«Quando Stx ne prese il controllo, l'impresa era quasi moribonda. Era già tanto che ci fossero degli investitori interessati. Oggi è diverso, la società va molto bene. Poi, i coreani erano presenti sul mercato asiatico, la concorrenza con loro non esisteva».

**Ce l'avete con gli italiani?**

«Non è vero. E, infatti, abbiamo suggerito che un altro investitore italiano entri nel capitale assieme a Fincantieri e che in due facciano pure il 50% del capitale. Basta che sia privato. Vede, per noi la nazionalità non è un problema».

**Avete altre esigenze?**

«Sì, vogliamo che Dcns, i cantieri navali militari francesi, in mani pubbliche, entrino nel capitale di Stx France. Lo Stato ha il 33% ma con Dcns, che è a controllo pubblico, non vogliamo arrivare al 50%».

**Perché?**

«Non vogliamo nazionalizzare Stx France. Deve essere un industriale a fissare il progetto strategico e a gestire il management. E questo può essere Fincantieri».

**A Parigi girano voci che l'ipotetico investitore italiano aggiuntivo possa essere Msc, l'operatore di crociere. E che anche il suo concorrente Royal Caribbean possa saltare sul carro...**

«Non devo benedire nuove alleanze. Ma sarebbe interessante sapere da Fincantieri se vuole far entrare i due gruppi crocieristici e a quali condi-



Il ministro dell'Industria francese, Christophe Sirugue

### Calenda

«Una norma anti scorrerie in Italia»

\*\*\* Cita proprio il caso Fincantieri-Stx France, per aprire il suo intervento al forum organizzato da "Il Foglio", Carlo Calenda, ministro dello Sviluppo Economico. «Non è che noi siamo più fessi dei francesi. Purtroppo stiamo andando verso una fase storica in cui tornerà il nazionalismo economico. La risposta non è un nazionalismo stupido, ma fare in modo di non essere preda del nazionalismo altrui».

zioni. Sono i due principali clienti di Stx France».

**Lei sa che in Italia si paragonano le vostre esigenze ai gruppi francesi, i vari Bolloré e Lactalis, che vengono da noi e fanno quello che vogliono?**

«So che in Italia esiste un contesto difficile per le pole-

miche intorno a certi investitori francesi. Ma non è per questo che dobbiamo fallire nel nostro progetto. Ho appena visitato due impianti di aziende italiane in Francia, Ferrero e Chiesi. Investono fortemente qui: ne sono felici. Ebbene, se si associano i cantieri di Saint-Nazaire con

la potenza produttiva di Fincantieri diamo vita a un colosso europeo. Il quinto al mondo. Comunque, vorrei fare una precisazione».

**Prego.**

«Se oggi le condizioni di salute di Stx France sono così buone, lo si deve al fatto che lo Stato francese si è impegnato

sul dossier e ha investito su questi cantieri, quando erano in difficoltà. E ora vogliamo dire la nostra, perché nella zona ci sono in ballo 7000 posti di lavoro diretti e indiretti».

**I sindacati di Saint-Nazaire, famosi per essere agguerriti, cosa ne pensano del possibile arrivo degli italiani?**

«Si fanno delle domande ma non sono ostili a Fincantieri. Vorrebbero che i vertici del gruppo spiegassero loro il progetto industriale. È vero, esistono regole da rispettare durante un negoziato, ma se Fincantieri indirizzasse un messaggio chiaro ai sindacati, sarebbe di aiuto per tutti».

**E se non troverete un accordo con Bono e la sua équipe?**

«Il tribunale commerciale di Seul potrebbe ricominciare la procedura dall'inizio e decidere di vendere il gruppo nel suo complesso, senza scorporare Stx France. Noi siamo contrari a tale possibilità. Abbiamo una minoranza di blocco e un veto da poter attivare sugli investitori stranieri. Ma tutto questo non conta oggi. Noi vogliamo trovare un accordo con Fincantieri. Ci crediamo».

LEONARDO MARTINELLI

© BY NC ND ALI CUNCI DIRITTI RISERVATI

L'OPERAZIONE CON I MESSINA: «PERCORSO ANCORA LUNGO»

## Msc, Vago non chiude la porta di Stx France

Sull'ipotesi di un coinvolgimento del gruppo nella governance: «Solo se necessario»

SIMONE GALLOTTI

**GENOVA.** Non dice no. Pierfrancesco Vago è un po' più sfumato e la porta per entrare nel grande risiko della cantieristica, adesso sembra più aperta.

Tra le ipotesi infatti c'è quella che Msc possa entrare nella governance della nuova "Airbus dei mari" con Fincantieri e Stx France: «Se non c'è la necessità non saremo coinvolti». È una formula più articolata rispetto ad un no secco, come pronunciato tempo fa in una intervista al *Secolo XIX*: «Voglio che ci sia la garanzia dei nostri fornitori, la capacità di costruire navi importanti, complesse e dove ci sono capitali e quindi un sistema bancario importante» dice oggi Vago - Sono lì per assicurarmi che il mio fornitore possa continuare a lavorare».

Msc infatti potrebbe entrare con una quota di garanzia, compresa tra il 2% e il 5% gradita anche allo Stato francese. E non è un caso che i contatti tra Hollande e Aponte si siano intensificati negli ultimi tempi: i rapporti tra il comandante e l'Eliseo sono ottimi, anche perché il gruppo gi-



Pierfrancesco Vago (al centro) ai cantieri Stx France

nevrino è il primo investitore straniero in Francia, proprio grazie alle commesse di nuove navi ai cantieri di Saint-Nazaire, Parigi e Ginevra sono ancora più vicine in questi giorni e il retroscena di un coinvolgimento della compagnia trova diverse conferme. Incaliamo il presidente esecutivo di Msc: ma si augura che Fincantieri completi l'operazione in Francia? «Guardi, io mi auguravo che Fincantieri non andasse in Asia. Come vede non sono molto fortunato... Sono ciente

sia del cantiere francese che di Fincantieri. Mi auguro che possiamo continuare a lavorare e mantenere tecnologia e know how in Europa. È lavoro, sia per l'operaio che per l'indotto europeo e del territorio: non svendiamo all'Asia questo importantissimo tesoretto». L'attuale numero uno delle crociere, potrebbe presto diventare anche presidente di Gnv, dopo l'investimento della famiglia Aponte nella compagnia di traghetti. Potrebbe essere presto ufficializzata la nomi-

na di Vago che prenderebbe così il posto di Martinoli, ora impegnato anche come amministratore delegato di Silversea Cruises.

**La trattativa con i Messina**

Msc è sempre più coinvolta su Genova. E lo sbarco sulle banchine non si limita più al solo progetto di Bettolo. Ora sul tavolo c'è l'acquisizione del 49% del gruppo genovese. Dopo la firma del memorandum, come anticipato dal *Secolo XIX/TheMediatelegraph*, il percorso prosegue: «Il percorso è lungo. C'è un rapporto tre le famiglie da lungo tempo, stiamo vedendo se possiamo arrivare ad un accordo: stiamo studiando, stiamo parlando, anche con la banca (Carige, ndr). Ad oggi c'è un'intenzione, con un memorandum, ma sicuramente il percorso è ancora lungo». E poi su Calata Bettolo il presidente di Msc Cruises, spiega il valore dell'operazione: «Sono anni che lavoriamo per questo, altrimenti Genova sarebbe tagliata fuori. La concessione? Speriamo di firmarla presto» dice Vago.

www.themediatelegraph.it

© BY NC ND ALI CUNCI DIRITTI RISERVATI

70% DI ASSUNZIONI

Crociere, corsi di formazione per lavorare a bordo delle navi

**GENOVA.** Figure nuove, per navi sempre più tecnologiche per un gruppo che si sta rapidamente espandendo.

Nasce così l'alleanza tra Msc Crociere, Regione Liguria e Accademia della Marina Mercantile. La Regione finanzia con 600 mila euro due nuovi percorsi biennali di Ists (Istruzione Tecnica Superiore) organizzati dall'Accademia per la formazione dei futuri "middle manager" hotel di bordo e, per la prima volta, dei "multimedia technician". I bandi di iscrizione sono stati aperti ieri e avranno per i 44 allievi iscritti, una durata biennale. La compagnia da crociera metterà a disposizione come docenti, i propri manager e offrirà periodi di stage tramite imbarchi sulle proprie navi.

Alla fine del corso Msc garantisce l'assunzione del 70% di coloro che avranno superato con successo l'esame finale. Il Comune di Lavagna mette a disposizione gli spazi di Villa Spinola Grimaldi per lo svolgimento dei corsi. Msc ha in programma la costruzione di 11 navi e ora è sul mercato del lavoro per formare i nuovi equipaggi: «Prevediamo l'assunzione di 36 mila persone nei prossimi anni, di cui 6 mila entro il 2018» spiega Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo di Msc Crociere.

IN SARDEGNA

Ansaldo Sts testa nuovo sistema di gestione dati via satellite

**GENOVA.** Con un viaggio prova da Cagliari a Decimomannu, Ansaldo Sts, Rete Ferroviaria Italiana e Trenitalia hanno presentato Ersat Eav, il progetto che localizza via satellite i treni e si interfaccia con il sistema che supervisiona il traffico ferroviario (Ertms). Tale scambio di dati è reso possibile tramite i dispositivi installati sul treno e la radio base localizzate a terra lungo la linea ferroviaria. I punti informativi degli attuali sistemi di segnalamento - le boe lungo la linea - saranno sostituiti da boe virtuali gestite dal ricevitore satellitare, integrato nel sistema di segnalamento di supervisione del traffico dei treni. Ersat Eav, spiega Ansaldo Sts, consente di incrementare la capacità di traffico a disposizione delle imprese ferroviarie, riduce i costi di gestione e garantisce elevati standard di sicurezza e puntualità del traffico ferroviario. La società genovese ha contribuito a definire i requisiti per supportare l'integrazione fra satelliti e reti di comunicazione radio pubbliche.