

economia & marittimo

DOPO LA MINACCIA DI NAZIONALIZZARE IL CANTIERE DI SAINT-NAZAIRE

Stx, Fincantieri pressa Parigi

Bono scrive al governo. E ricorda: «Fu Hollande a promuovere l'aggregazione»

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Il gioco si fa duro, ma Giuseppe Bono fa sapere ai francesi di essere di lotta e di governo: pronto «a difendere le nostre ragioni», ma comunque «non abituato a fare guerre». Fincantieri è ancora convinta che serva la diplomazia, per resistere alle pressioni di Parigi sull'acquisizione di Stx France. Ieri sulla stampa transalpina si leggeva che il gruppo italiano avrebbe scritto una lettera al ministro Christophe Sirugue ribadendo la volontà di proseguire nell'acquisizione dei cantieri Stx con «un ruolo da protagonista», cioè con una partecipazione superiore al 50%. Bono avrebbe anche chiesto di chiudere il dossier «entro la prossima settimana». Notizia non confermata, ma neppure smentita, dall'azienda triestina.

Eppure lo stesso Bono, a margine della consegna a Genova di Silver Muse, la nuova ammiraglia della flotta della compagnia dell'armatore Manfredi Lefebvre d'Ovidio, apre le porte anche a tempi più lunghi: «Non abbiamo fretta, queste cose vanno fatte bene. I tempi saranno quelli necessari per fare bene le cose. Lo ripeto: questa operazione deve aggiungere valore alle due aziende. Non faremo un'operazione per distruggere, non è mai stato questo il nostro obiettivo». E però, il numero uno del gruppo italiano tira anche una stoccata a Hollande: «Diffendo i miei interessi con tutta l'energia che la situazione richiede. Abbiamo un progetto industriale importante, l'Europa deve capire che la competizione è nei confronti nel resto del mondo: avere una miriade di aziende che non riescono a competere per dimensione a livello globale è miope. Noi vogliamo consolidare l'industria europea». Poi la freccata all'Eliseo: «Voglio ricordare a Hollande che a Venezia, in occasione del bilaterale con Matteo Renzi, lui stesso aveva parlato di consolidamento necessario, citando la cantieristica come settore prioritario da cui partire. Quindi...». E aggiunge: «A questo punto difenderemo la nostre ragioni con tutti gli strumenti che abbiamo a disposizione».

E il piano B dell'Eliseo, che prevede la nazionalizzazione dei cantieri in caso di rottura con l'Italia? Il ritorno alla navalmeccanica pubblica non è un percorso che convince l'a.d. del gruppo, a cui non piace lo Stato imprenditore, pur provenendo da quell'esperienza: «Tutto è possibile: ci confrontiamo anche con il problema dello Stato-impresa. Ma lo Stato, secondo me, dovrebbe regolare, creare condizioni. Quello è il suo ruolo. È vero che la Francia, con la sua politica di supporto anche azionario alle grandi aziende, è uno dei pochi paesi europei ad avere grande indu-

stria in tanti settori. Eppure non mi sembra che, al di là del simbolo industriale, Stx rappresenti qualcosa che possa sconvolgere l'economia francese».

Alla fine il problema, per Bono, è soprattutto elettorale, di una corsa a ottenere voti che consentano di vincere le difficili presidenziali. «È probabile che sia solo questo il problema. Ci sono molti interessi, e qui a Genova lo sanno bene. I cantieri sono visti come pezzi di cuore. Però noi di Fincantieri siamo gli unici al

mondo che possono capire queste realtà locali. Ne abbiamo otto in Italia, a cui i territori sono molto attaccati». Se in trasferta per Fincantieri esi-

NUOVI ORDINI
L'armatore di Silversea ha confermato altre tre commesse

ste qualche difficoltà, in casa invece la situazione viaggia a gonfie vele. Manfredi Lefebvre d'Ovidio ha confermato altre tre navi che la compagnia Silversea Cruises aveva in opzione con Fincantieri. «Io voglio costruire con il gruppo italiano dell'amico Bono», ribadisce l'armatore che con la Muse consegnata ieri investe ancora nel settore extra lusso, tanto che annuncia un programma di upgrade per le unità della flotta (otto navi) che dovranno «musizzarsi»: subiranno cioè un grande re-

styling per raggiungere gli standard elevati della nuova ammiraglia. Ma non è l'unico passo in avanti: «È un programma da definire che comunicheremo». Silversea cambia target e potrebbe rivolgersi ad altre fette di mercato, quella più *mainstream*, mettendosi in concorrenza con le altre compagnie, ordinando sempre a Fincantieri unità di stazza superiore e puntando al crocierista "normale".

simone.gallotti@ilsecolox.it
© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

LAVORO

Gli stipendi non crescono: toccati i minimi da 35 anni

ROMA. Gli stipendi non crescono, o meglio lo fanno a un ritmo bassissimo. Che a febbraio tocca il minimo storico, da almeno 35 anni, ovvero dal 1982, anno da cui partono le serie storiche dell'Istat. L'ultimo aggiornamento dell'Istituto sulle retribuzioni contrattuali segna, infatti, un incremento su base annua di appena lo 0,3%. Sempre a febbraio l'inflazione risultava all'1,6%. In pratica i prezzi corrono cinque volte più velocemente. In ballo c'è il potere d'acquisto, il reddito reale, che di certo non beneficia di un allargamento della forbice tra carovita e buste paga, a sfavore di quest'ultime.

Per ribaltare la situazione la strada più a portata di mano sta nel rinnovo dei contratti degli statali. In settimana un passo in avanti sul fronte P.a. potrebbe essere rappresentato dal confronto con le Regioni. Il governo è infatti a caccia di un'intesa sul nuovo testo unico del pubblico impiego. Le trattative vedono al centro il salario accessorio (chiede più margine anche chi ha avuto bilanci in rosso). Intanto l'esame del provvedimento prosegue anche alla Camera, dove martedì sono attese le audizioni dei sindacati. Vicino alla svolta sembra essere anche l'accordo all'Aran, l'Agenzia che si occupa di pubblico impiego, su permessi e distacchi sindacali, per rendere più facile cumulare e spaccettare le prerogative in questione. Fin qui le regole, c'è poi la gestione delle risorse, che potrebbe trovare un punto di approdo già nel Documento di economia e finanza. L'aumento "promesso" ai dipendenti pubblici con la nuova tornata, dopo sette anni di blocco, è di 85 euro medi. Una spinta alla ripresa delle retribuzioni arriverà anche dal contratto dei metalmeccanici, firmato a novembre (ma i primi aumenti legati all'inflazione partiranno da giugno).

Quanto ai prezzi, a marzo hanno fatto segnare un lieve rallentamento, con un assestamento all'1,4%. Già per aprile, però, le attese sono al rialzo. Insomma dopo anni di potere d'acquisto in positivo, anche se solo per effetto della deflazione, dovremmo abituarci ad almeno qualche mese in controtendenza. D'altra parte già a dicembre prezzi e retribuzioni si erano portati alla pari, a gennaio il divario era ormai chiaro e a febbraio è arrivata la conferma. A questo punto le aspettative per gli aumenti nella P.A. non possono che salire. «Noi abbiamo chiesto che nel Def ci sia la programmazione delle risorse», spiega il segretario confederale della Uil, Antonio Focillo. Per il segretario generale della Confal Unsa, Massimo Battaglia, «il mese di aprile è un mese determinante, ci aspettiamo che la ministra firmi la direttiva in questo mese».



La cerimonia
Consegnata oggi la "Silver Muse", nave super-lusso

*** GENOVA. Interni con colori delicati, nessun rumore o vibrazione, solo suites (298) come cabine, 13 ponti. "Silver Muse", nave extralusso che Fincantieri ha realizzato per la compagnia Silversea Cruises, società con sede a Montecarlo,

è stata presentata ieri a Sestri Ponente e sarà consegnata oggi all'armatore. Con 40.700 tonnellate di stazza, e la capacità di ospitare 596 passeggeri, è la nona nave della flotta Silversea e punta ad alzare ancora gli standard del lusso.

VERTICE TRA REGIONE, AZIENDA E AUTORITÀ PORTUALE

E a Sestri si riparla di ribaltamento

«Possibile aprire i cantieri nel 2018»

IL CASO

GENOVA. Nel salottino, non così privato, dentro la nuova Silver Muse, Giovanni Toti, Edoardo Rixi, Paolo Signorini e Giuseppe Bono si sono seduti per trovare un punto di accordo sul ribaltamento a mare dello stabilimento di Sestri Ponente. Alla fine la Regione fa un passo in avanti, dettando i tempi dell'operazione: «Vogliamo aprire i cantieri entro il 2018», annunciano il governatore e l'assessore allo Sviluppo della Regione che intendono imprimere un'accelerazione ai tempi. Tanto che già la settimana prossima partirà un tavolo con l'Autorità portuale, poi si aprirà il bando di gara. Ecco perché, per la Regione, la scadenza per partire con i cantieri è fissata entro il 2018: il percorso è tracciato.



Giuseppe Bono, amministratore delegato di Fincantieri

L'amministratore delegato di Fincantieri sottolinea i punti critici: «Sono passati 8 anni dall'accordo di programma: per noi ed è quello che ho suggerito, se ne riparlerà. Confermiamo l'opportunità del ribaltamento, confermiamo

anche però che il ribaltamento è condizione sufficiente, ma non basta: abbiamo interesse a mantenere il cantiere più grande». Ed ecco il piano B di Fincantieri: abbiamo molti ordini anche su Genova («C'è lavoro sino al 2025») e il can-

tiere potrebbe rendere difficile le due esigenze, quella di costruire navi e quella di realizzare l'opera. «Però, con alcuni accorgimenti tecnici, potremmo arrivare a costruire qui navi anche da 130/140 mila tonnellate e daremmo al cantiere una possibilità per il futuro ancora più grande». Oggi Sestri può arrivare a unità da 110 mila tonnellate di stazza, ma il mercato viaggia verso colossi del mare da 140 mila tonnellate almeno. «Il progetto è quello di interrare al ferrovia che taglia in due il cantiere», spiega Rixi. Ma per farlo bisogna aprire un tavolo con le Ferrovie e questo preoccupa Toti: «Per me va bene, ma non vorrei che aspettando un'ulteriore variante si fermi il percorso. Si parta al più presto con ciò che è già progettato. Se poi le Ferrovie diranno che è fattibile di certo non ci fermeremo».

SI.GAL.