

Il viceministro ai Trasporti De Piccoli conferma la richiesta dell'Europa di difendere il settore cantieristico dall'offensiva asiatica

«Solo Fincantieri è in grado di fermare i coreani»

Il colosso monfalconese in pista per salvare Aker Yards: dossier all'esame di Trieste

di Giulio Garau

TRIESTE «Non siamo noi la Cenerentola come con l'Alitalia, stavolta sono gli Europei che riconoscono un ruolo a Fincantieri chiedendo un'iniziativa per fronteggiare l'ingresso dei coreani in Aker Yards. C'è una sollecitazione del governo sugli azionisti, in particolare Fintecna, per studiare un'intervento. Il gruppo dirigente di Fincantieri è stato incaricato di aprire un dossier e di studiare le contromosse». La dichiarazione del viceministro ai Trasporti, Cesare De Piccoli, non lascia dubbi. L'Europa e in particolare la Francia è intervenuta a supporto del caso Alitalia, ora è l'Europa che vuole una mano dall'Italia per salvaguardare i cantieri e la tecnologia europea. E lo chiede al numero uno delle navi da crociera del mondo, Fincantieri, perchè scenda in campo per fermare l'avanzata dei coreani di Stx che con un blitz lo scorso ottobre hanno comperato 44,6 milioni di azioni, il 38%, di Aker Yards per un totale di 563 milioni di euro. Stx è diventato il primo azionista del gruppo cantieristico quotato a Oslo che controlla 18 cantieri, dieci in Europa e in particolare Finlandia, Francia e Germania, 21 mila dipendenti. Il gruppo è il numero uno in Europa per fatturato e supera anche Fincantieri (2,467 milioni di euro nel 2006), è leader nelle navi off-shore per l'industria petrolifera. Fincantieri invece è la prima al mondo per le navi da crociera.

Il vertice di Aker ha incaricato degli advisor (Artic Securities e Jp Morgan) per difendersi dall'assalto, per «esaminare le possibili alternative strategiche». Tra queste la possibilità che altri gruppi europei entrino nel capitale. «L'unico soggetto in Europa che può pensare a una risposta è Fincantieri - continua De Piccoli - e c'è l'interesse da parte italiana a rispondere, con iniziative imprenditoriali. In un mercato aperto nessuno può impedire l'ingresso di nuovi investitori nelle società, che siano europei, coreani o ame-

ricani. Non esistono paletti giuridici, ma risposte imprenditoriali».

E che sia una situazione particolare e anomala lo dimostra il congelamento dell'ingresso di Aker da parte della Commissione Ue che si è riservata di valutare i problemi di concorrenza. Ci sono 90 giorni per decidere, il termine è il 15 maggio: la Ue non ha potere di veto, ma può influenzare i governi.

«Fincantieri però ha tempo per decidere gli interventi e lo farà prima - insiste il viceministro - l'ingresso dei coreani è un fatto che preoccupa tutti e non solo Aker, ma l'intero comparto navalmecanico europeo. È da tempo che lo sto dicendo: la leadership è difficile da conquistare e difficile da mantenere. Lo dimostra l'ingresso degli operatori asiatici che giocano in casa nostra avvalendosi di due fattori. Primo la tecnologia che prima non avevano e che ora hanno a portata di mano con l'acquisizione di Aker. Secondo i costi di produzione che a livello asiatico sul fronte della costruzione degli scafi sono competitivi».

Una minaccia che Fincantieri conosce bene, l'amministratore delegato Giuseppe Bono ha lanciato moniti precisi, accolti e rilanciati dal premier Prodi, anche all'ultima consegna della Queen Victoria. Ora il gruppo dirigente è stato incaricato di preparare un dossier sulle strategie da adottare: intese a livello europeo, accordi, forse addirittura l'entrata nella quota azionaria di Aker.

«Sono questioni complicate - conclude De Piccoli - Fincantieri le sta studiando. Vista la posta in gioco mi auguro che stavolta ci sia a livello politico e sindacale un sostegno forte, e che prevalga su tutto l'interesse del Paese. Stiamo lavorando per difendere la leadership nei cantieri e tutelare la produzione. Una volta tanto poi che siamo noi italiani i protagonisti giochiamocela bene. Ripeto, nell'interesse del Paese».

