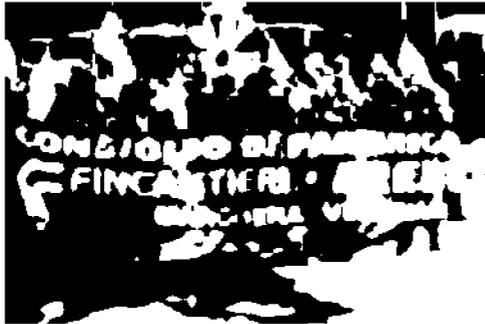


# Fincantieri attacca i sindacati

*Troppi scioperi, dura replica a Molin (Fiom)*

«I lavoratori si chiedano se i loro dirigenti sindacali fanno i loro interessi». Questo l'auspicio dei dirigenti **Fincantieri** dopo le parole di Giorgio Molin (Fiom), che aveva etichettato come «miserabili» i massimi dirigenti di Carnival e **Fincantieri**.



Una protesta dei lavoratori di **Fincantieri**

«Certi termini qualificano chi li dice — si legge in un comunicato di **Fincantieri** — Ci piace ricordare a questo proposito un detto popolare: il più conosce il meno».

Nel comunicato si ricorda inoltre che l'amministratore delegato di **Fincantieri** Giuseppe Bono nel settembre 2008 aveva consegnato al sindacato un documento da cui si evinceva «la scarsa produttività e le ore lavorate nei nostri stabilimenti, che sono la metà rispetto allo standard occidentale». A fronte di questo documento «nessuna seria contestazione è mai pervenuta dal sindacato. Anzi: molti lavoratori ci hanno detto che era la verità».

Massimo rispetto, dunque, da parte di **Fincantieri** per i lavoratori «ai quali vanno tutta la riconoscenza dell'azienda e personalmente dell'amministratore delegato». Ma dopo il durissimo attacco agli amministratori delegati di Fincan-

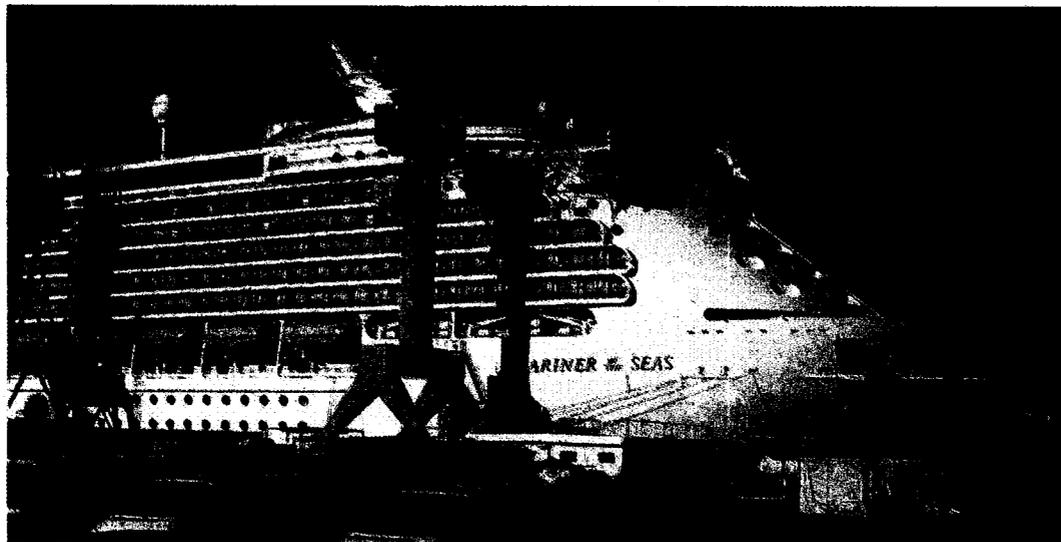
tieri e Carnival da parte del leader della Fiom Cgil («usano strumentalmente la crisi per compiere operazioni contro il cantiere di Marghera e i suoi lavoratori») **Fincantieri** auspica che i lavoratori «si rendano conto di quali dirigenti sindacali li rappresentano e si chiedano se effettivamente essi fanno i loro interessi». In questi mesi, infatti, c'è stato «un moderato miglioramento delle relazioni sindacali, come testimoniato sabato dall'amministratore delegato». Ma se Molin soffia sul fuoco «ci aspettiamo a breve dallo stesso Molin gli ordini per nuove navi per assicurare la continuità e il lavoro nel cantiere di Marghera», oppure «per coerenza mobiliti i lavoratori per rifiutare di lavorare a nuove eventuali commesse che dovessero pervenire dal gruppo» di chi lui considera «miserabile».



CROCIERE. IL GRUPPO AMERICANO ARCHIVIA UN TRIMESTRE IN ATTIVO

# Royal Caribbean vede la fine del tunnel

*Fain: «Avvio promettente». Maxi donazione per la popolazione di Haiti*



Mariner of the Seas ai cantieri navali di Turku

Royal Caribbean Cruises (Rccl) incassa un trimestre in attivo e guarda con più fiducia al 2010. Il Q4 del 2009, ossia gli ultimi tre mesi dell'anno, si è chiuso infatti con un aumento dei profitti a fronte di un fatturato stabile. Dal primo ottobre al 31 dicembre 2009, la compagnia principale del gruppo crocieristico Royal Caribbean (gli altri "marchi" sono Celebrity, Pullmantur e Azamara) ha guadagnato 3,4 milioni di dollari, ossia 2 centesimi per azione. Nello stesso periodo del 2008 si era fermata a 1,5 milioni di dollari, 1 centesimo per azione. Il fatturato complessivo è invece sceso impercettibilmente da 1,46 a 1,45 miliardi di dollari, sempre nell'ultimo quarto dell'anno. La compagnia prevede di guadagnare fra i 25 e i 30 centesimi per azione nel primo trimestre del 2010 e di chiudere l'anno con un utile fra i 2 e i 2,20 dollari per azione.

«La wave season (i primi mesi dell'anno, durante i quali viene tradizionalmente fatta la maggior parte delle prenotazioni per le crociere, ndr) ha un avvio promettente», afferma il ceo di Rccl, Richard Fain. La compagnia sembra aver beneficiato dell'enorme pubblicità offerta dalla discesa in mare di Oasis of the Sea, ammiraglia della flotta, che si fregia del titolo di nave da crociera più grande del mondo. Per un mese ogni porto in cui ha attraccato ha contribuito a dare risalto mediatico all'evento. Rccl, che è la seconda

compagnia crocieristica del mondo dopo Carnival, ha detto che a partire

dallo scorso settembre le nuove prenotazioni sono state il 30% in più rispetto all'anno precedente. Anche il livello dei prezzi è cresciuto per la maggior parte dei viaggi offerti. Per il 2010, l'aspettativa è che a trainare il mercato possa essere l'Europa. Non a caso la concorrente Carnival ha deciso di tornare nel Mediterraneo, da cui era andata via all'inizio della crisi, nel 2008. La Carnival Magic, in costruzione in Italia da parte di Fincantieri, farà base a Barcellona a partire dal maggio del 2011.

Ma Rccl è sotto i riflettori negli ultimi giorni anche per il dibattito che si è aperto sulla sua scelta di continuare a scalare Haiti anche dopo il terremoto. Alcuni ritengono che si tratti di una decisione che favorirà la ripresa economica del paese, mentre altri l'hanno giudicata inopportuna. Due navi, la Independence of the Seas da 3.600 passeggeri e la Navigator of the Seas da 3.100 passeggeri hanno toccato l'isola nei giorni successivi alla strage. Le critiche non sono mancate anche se la compagnia ha comunicato che insieme ai crocieristi sono arrivati anche aiuti, che sono stati distribuiti attraverso gruppi umanitari come Food for the Poor e altri. Inoltre la compagnia ha promesso di donare almeno 1 milione di dollari in ulteriori aiuti e ha annunciato che anche il 100% degli utili derivati dagli scali ad Haiti verranno devoluti per la ricostruzione.

**Alberto Ghilara**



## Turismo. L'inaugurazione della nave il 23 febbraio: all'interno opere d'arte per 2 milioni

# Costa Deliziosa, «museo» di lusso

**Raoul De Forcade**  
GENOVA

Dopo la crisi mondiale, l'accesso al credito sta migliorando ma non è detto che a questo corrisponda, a breve, un aumento di consumi e tanto meno un recupero dei posti di lavoro ormai persi. A fare queste riflessioni è Pier Luigi Foschi, presidente e a.d. di Costa Crociere, che ieri ha ricevuto in consegna a Marghera, da **Fincantieri**, Costa Deliziosa, ultima nata del gruppo italiano che fa capo a Carnival.

Questa nave sarà seguita da altre due unità, che arriveranno una nel 2011 (Costa Favolosa) e una nel 2012 (Costa Fascinosa). Con 92.600 tonnellate di stazza e la capacità di trasportare 2.862 passeggeri, Deliziosa costruita con un investimento complessivo di 450 milioni di euro, è la gemella di Costa Luminosa (battezzata, insieme a Costa Pacifica, nel giugno del 2009). La nave, che nella sala atrio ha una

"Sfera" di Arnaldo Pomodoro e ospita 2 milioni di euro di opere d'arte, verrà lanciata ufficialmente a Dubai, il 23 febbraio prossimo, e sarà la prima unità da crociera mai inaugurata in una città araba. Per l'occasione, il Dubai Department of tourism and commerce marketing inaugurerà anche un nuovo terminal crociere.

«Lo scorso maggio - spiega Foschi - ho spiegato agli amministratori di Dubai che avremmo inaugurato Deliziosa lì ma il terminal disponibile non era adeguato. In otto mesi ne è stato costruito uno nuovo (su un'area di 3.450 metri quadrati e capace di accogliere quattro navi in contemporanea, ndr), bellissimo e arabeggiante». Costa, d'altro canto, è stato il primo operatore a offrire crociere regolari nel Golfo arabico e a scegliere Dubai come porto fisso, lanciando la località come meta crocieristica anche per al-

tre compagnie. Nel 2009 Dubai ha registrato 100 scali di navi da crociera per un totale di 260mila passeggeri. Nel 2010, col nuovo terminal, gli scali saliranno a 120, con oltre 325mila passeggeri e nel 2011 sono previsti 135 scali e 375mila passeggeri. Per quanto riguarda la so-

### IL MERCATO

Consegnata ieri potrà ospitare 2.862 passeggeri  
L'a.d. Foschi: «L'accesso al credito migliora ma la situazione resta difficile»

la Costa, nel 2009-2010 si prevede che la compagnia movimerenti a Dubai 140mila passeggeri, per un totale di 32 scali. L'impatto economico stimato sarà di circa 14 milioni di euro.

Per quanto riguarda lo sviluppo futuro di Costa, Foschi ribadisce

che «per decidere su eventuali nuovi ordini di navi abbiamo tempo fino al 2011, visto che abbiamo ancora due unità in costruzione. Oggi stiamo avvertendo gli effetti della bñrrasca economica che ha colpito il mondo. Recentemente Carnival ha ordinato una nuova nave e questo dimostra che l'accesso al credito, in campo internazionale, è migliorato. Il costo del denaro è sceso. Ma bisogna essere prudenti riguardo agli effetti della crisi sui clienti. Perché non è detto che i consumi riprendano subito e, anche considerando una parità di consumi col periodo pre-crisi, non è detto che si recuperino i posti di lavoro persi: il default economico ha insegnato a tutti a fare di più con meno risorse. Anche per le crociere, dunque, bisognerà capire bene qual è il futuro del mercato e su che tipologia e stazza di nuove navi puntare».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**ECONOMIA** Carnival: senza finanziamenti e pace sindacale le faremo costruire altrove

# Fincantieri, due navi a rischio

## ● CANTIERISTICA

Nel giorno della consegna a Costa crociere della nuova nave "Deliziosa", realizzata a Marghera, **Fincantieri** lancia l'allarme: senza nuove commesse, potrebbe essere ridotta la struttura produttiva, con conseguenze per il futuro degli impianti. E Ricky Arison, di Carnival Corporation, avverte: con i picchetti e le manifestazioni sindacali, le due nuove navi da costruire saranno affidate altrove.

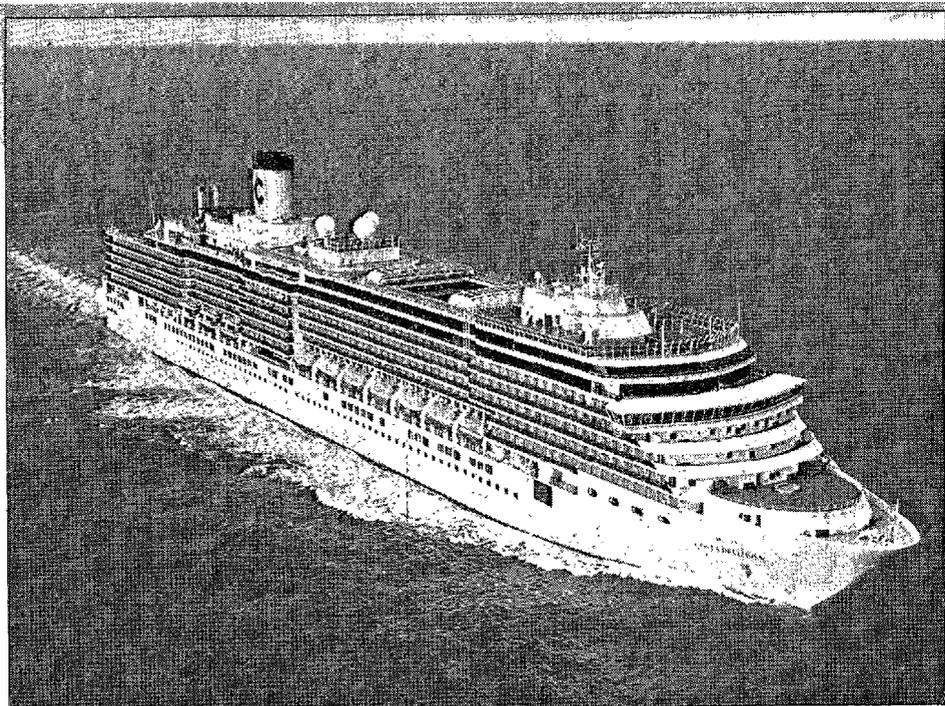
**ECONOMIA**  
la crisi  
le opportunità

### NUOVO GIOIELLO

Qui a fianco, l'interno della Costa Deliziosa, la nuova nave da crociera presentata ieri in Marittima. Più a destra, la Costa Deliziosa in navigazione



**PORTO & CANTIERISTICA**  
All'inaugurazione di Costa Deliziosa si è parlato delle commesse per la navi da crociera



## «Pace sociale per il rilancio»

Alda Vanzan

VENEZIA

Ha due navi da crociera da far costruire. Sarebbero una manna per **Fincantieri**, tenuto conto che nel 2009 ha avuto un solo ordine contro i 3 del 2008 e i 16 del 2007. Ma Ricky Arison, presidente e amministratore delegato di Carnival Corporation, l'armatore americano che controlla la società Costa Crociere, non ancora deciso se assegnare le commesse a Marghera o altrove, magari a un cantiere tede-

sco. Dipenderà dai costi, dalla qualità, dai finanziamenti. Ma non solo. Dipenderà anche dalla "pace sindacale". E questo "nuovo" criterio di scelta, Arison lo spiega al microfono in una sala della "Deliziosa", la nuova nave da crociera che **Fincantieri** ha appena realizzato per il gruppo Costa: «Con i sindacati che protestano, con i picchetti dei lavoratori, non si incoraggiano i clienti a lavorare». Arison ricorda cosa gli è capitato nell'aprile 2009, quando era venuto a Marghera per l'inaugurazione della nave "Luminosa" e neanche riuscì a

vederla per le proteste sindacali»



li. Avverte: «E il cliente a decidere dove costruire, eventuali problemi potrebbero farci decidere di costruire altrove».

È una giornata di festa alla stazione Marittima, **Fincantieri** consegna a Costa una nuova nave destinata a un segmento alto della clientela, ci sono tutti i vertici delle società coinvolte: l'ad di **Fincantieri** Giuseppe Bono con il presidente **Corrado Antonini**, il presidente e ad di Costa Crociere Pier Luigi Foschi, c'è l'arcivescovo Antonio Maria Vegliò chiamato a dare la benedizione, in arrivo è il ministro Renato Brunetta. E tra gli invitati il presidente di Confindustria Veneto Andrea Tomat e quello veneziano Luigi Brugnaro. E poi parlamentari, politici, autorità militari. Un giorno di festa con i ballerini e i cantanti e i coriandoli argentati che scendono dall'alto. Ma è come se suonasse una campana d'allarme prima del lutto. La neve caduta la notte precedente e che imbianca la prua non c'entra (curioso: era successo anche il 19 dicembre, quando gli industriali veneziani affittarono la nave per la cena degli auguri)

ed è solo una coincidenza la mancanza di audio che non trasmette in sala teatro l'Inno di Mameli mentre sul maxischermo scorrono le immagini in diretta del cambio di bandiera. L'allarme arriva dalle parole di Bono. Che un po' ottimista lo è: l'unico ordine per la costruzione di una nave da crociera nel 2009 è stato acquisito da **Fincantieri**, che ha abbassato i prezzi e non ha ridotto il personale. Solo che è il futuro a preoccupare. «Se il mercato non dovesse dare segnali di ripresa o se **Fincantieri** non riuscisse ad acquisire a breve nuove commesse, dovremo scegliere se procedere a una ridu-

zione della struttura ingegneri-

stica e tecnico-produttiva per salvare comunque l'azienda. Ma una volta ridotta, difficilmente la struttura potrà essere ripristinata se il mercato riprenderà, anche perché molti dei fornitori che sono parte integrante della nostra produzione essendo di piccole dimensioni avranno difficoltà a proseguire l'attività». Bono delinea il paradosso: uscire dalla crisi e avere cantieri con una capacità produttiva «così ridimensionata da provocare una riduzione dell'offerta» e, quindi, una minor capacità di soddisfare un mercato che sarà allora un'espansione». Cosa serve? Gli armatori non hanno chiesto sussidi al governo. Hanno bisogno di commesse. Ma, magari, il governo potrebbe non pensare solo alla Fiat. nessuno ha citato la casa automobilistica torinese, ma non ce n'era bisogno. «Ci sono eccellenze italiane "silenziose" - dice Foschi riferendosi al gruppo Costa, 4300 dipendenti assunti e addestrati, un aumento del 30% della capacità di vendita - Non sarebbe sbagliato un più equilibrato riconoscimento». Dopodiché, quanto a Venezia, che per Foschi è "il" porto d'Italia, è indubbio che le navi bianche vogliano continuare a passare in Bacino di Marco: «Altrimenti si apre uno scenario completamente diverso». Il ministro Brunetta è convinto: «La crisi ci ha fatto riflettere» e fatto capire che non bisogna più «trascurare il capitale umano, il genio, la cultura produttiva territoriale». Non solo Porto Marghera, senza la chimica inquinante e pericolosa, va rilanciata e «può ritornare ad essere un modello di sviluppo e crescita». A partire anche dalla cantieristica.

Gelo in Marittima alla consegna della nave Costa Deliziosa. Giorgio Molin (Fiom-Cgil): «Miserabili»

# Troppi scioperi, lavoro a rischio

Manager di Carnival su **Fincantieri**: «Nuovi ordini da valutare»

**VENEZIA.** Nuove commesse per **Fincantieri**? Dipendono dalla condotta del sindacato. Così Micky Arison della Carnival Corporation alla consegna della nave Costa Deliziosa ieri alla Marittima. A domanda Arison ha risposto: «Lo scorso aprile a Venezia è stata bloccata la cerimonia di consegna di una nave della Costa Crociere. E' chiaro che in questa situazione dobbiamo valutare come comportarci». Il messaggio viene raccolto da Bono. «Il sindacato deve prendere atto della necessità di collaborare», dice. Giorgio Molin della Fiom Cgil ribatte con toni durissimi: «Se dicono così sono due miserabili».

**CODOGNATO A PAGINA 19**

## «Troppi scioperi per fare altre navi»

Doccia fredda della Carnival al varo della Costa Deliziosa. Molin: «Miserabili»

L'ad Arison: «Il futuro dipende dall'atteggiamento del sindacato di **Fincantieri**»

di Gianluca Codognato

Le nuove commesse per **Fincantieri**? Dipendono dal comportamento del sindacato. E' questo il succo del discorso pronunciato ieri in inglese da Micky Arison, amministratore delegato della Carnival Corporation, durante la cerimonia di consegna della Costa Deliziosa al Tronchetto. Una vera e propria doccia gelata per **Giuseppe Bono** - ad dei cantieri navali più importanti d'Italia - che teme di perdere commesse indispensabili per evitare profonde ristrutturazioni. A precisa domanda, Arison ha risposto senza troppi fronzoli: «In Italia abbiamo assistito a situazioni particolari dal punto di vista della agitazioni sindacali. Lo scorso aprile, per esempio, a Venezia è stata bloccata la ceri-

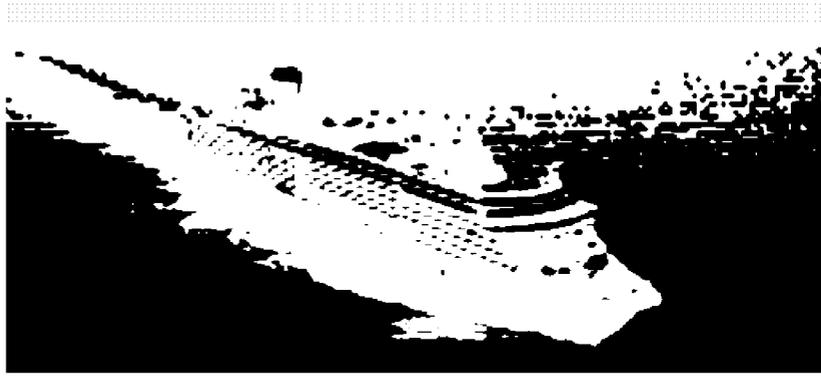
monia di consegna di una nave della Costa Crociere. E' chiaro che in questa situazione dobbiamo valutare come comportarci. Noi siamo clienti del sindacato che dunque ci deve trattare come tali». Il messaggio, chiaro e limpido, viene raccolto da Bono. «Il sindacato deve prendere atto della necessità di collaborare per il bene dei lavoratori - dice l'ad di **Fincantieri** -. Non bisogna dire che è tutto un disastro, tanto più qui a Marghera, dove il nostro stabilimento è l'unica isola felice in un'area industriale disastrosa e dove non è stato necessario ricorrere alla cassa integrazione. Gli ordini ce li dobbiamo meritare, dobbiamo lavorare meglio e di più». Già nei prossimi mesi le scelte della Carnival verranno alla luce. Per il 2010, infatti, il gruppo prevede

di commissionare la costruzione di due navi da crociera Princess. Dove verranno realizzate? In Italia, alla **Fincantieri** oppure in Germania? In attesa di capirlo, **Giuseppe Bono** sottolinea l'importanza di acquisire a breve nuove commesse.



Se ciò non accadrà, infatti, «potremmo trovarci di fronte a una scelta: o mantenere l'attuale articolazione organizzativa o, piuttosto, procedere a una riduzione della struttura ingegneristica e tecnico-produttiva per salvare comunque l'azienda». Alle considerazioni dei due amministratori delegati, Giorgio Molin segretario provinciale della Fiom Cgil, ribatte con toni durissimi. «Se dicono così sono due miserabili stanno usando strumentalmente la crisi per compiere operazioni contro il cantiere di Marghera e i suoi lavoratori. Non vedo perché la Carnival si lamenti, visto che il nostro stabilimento ha sempre rispettato i tempi di consegna». Se il gruppo di Micky Arison vuole andare in Germania, continua Mo-

lin, «è perché li hanno investito sugli stabilimenti. Qui, invece, si riducono le paghe e si lavora con il sistema degli appalti e dei subappalti. Sfidiamo Bono a dire direttamente al sindacato quanto affermato durante la presentazione della nave di Costa Crociere».



## Navi da crociera

# Fincantieri, continua l'allarme ordini

## L'ad di Carnival contro il sindacato



**Al vertice**  
**Giuseppe Bono,**  
 ad di **Fincantieri:**  
 «L'azienda  
 è sana ma  
 mancano  
 gli ordini»

VENEZIA — «Fincantieri è un'azienda sana che opera in un settore in crisi». La cerimonia di consegna al gruppo Carnival della nave da crociera Costa Deliziosa, gigante da 93mila tonnellate di stazza, è stata l'opportunità per fare il punto sulle prospettive per il gruppo, che a Marghera occupa circa 1.200 persone, senza contare l'indotto. L'ad della società **Giuseppe Bono** ha ricordato che nel 2009 si è registrato al mondo un unico ordine per la costruzione di navi da crociera, conquistato proprio da **Fincantieri**. «L'azienda non deve essere paragonata alle altre situazioni di Porto Marghera», ha puntualizzato Bono. Però l'ad ha confermato che se non vi saranno nuovi ordini anche per lo stabilimento veneziano, come già per gli altri cantieri del gruppo, si prospetta un ricorso alla cassa integrazione dall'inizio del 2011.

Contro la conflittualità del sindacato a Porto Marghera ha puntato il dito il potente amministratore delegato della Carnival Corporation, Micky Arison, che ha sottolineato che «il sindacato deve capire che siamo anche il loro cliente». Arison ha ricordato, in particolare, le proteste che, nell'aprile dello scorso anno, hanno portato alla cancellazione di un varo. «Quando non posso raggiungere Marghera perché vi sono i blocchi stradali, questo è insieme a prezzo, qualità e finanziamenti, uno dei fattori - ha detto Arison - che ci possono portare a scegliere se affidare o meno una commissione». **Fincantieri**, come conferma lo stesso ad del gruppo Carnival, è in trattativa per la costruzione di due nuove navi da crociera a marchio «Princess».

**Massimo Favaro**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Economia**

**Il Banco Popolare è sano**  
 Quest'anno torna il dividendo

**IL RISPARMIO**  
 giusto per te

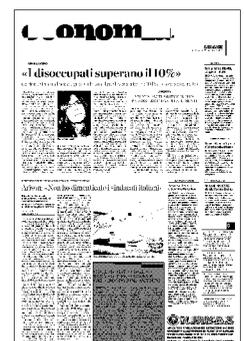
**Maxi Super**

## LA CURIOSITÀ

## E IL LEGHISTA BELSITO SARÀ VICE PRESIDENTE DEL GRUPPO **FINCANTIERI**

**VENEZIA.** C'è una novità ai vertici e nel consiglio di amministrazione di **Fincantieri**. Francesco Belsito, membro più anziano del cda, al suo secondo mandato, è stato nominato vicepresidente del gruppo, mentre il nuovo direttore generale è Vitaliano Pappaianni. Una carica che incuriosisce parecchio. Intanto perché per lungo tempo **Fincantieri** non ha avuto un vicepresidente, poi perché Belsito fa parte della segreteria generale del ministro per la Semplificazione, Roberto Calderoli. Inoltre si tratta di un elemento di spicco della Lega Nord ligure. Una nomina che in queste ore sta facendo discutere. Tanto che è già rimbalzata già qualche voce, com'è per esempio sul blog "Pilotina" ([www.shippingonline.it](http://www.shippingonline.it)). La domanda è semplice: che senso ha questa scelta? **Fincantieri** è una società pubblica, e di conseguenza il suo cda rispecchia l'arco parlamentare. La scelta di un membro del consiglio al vertice

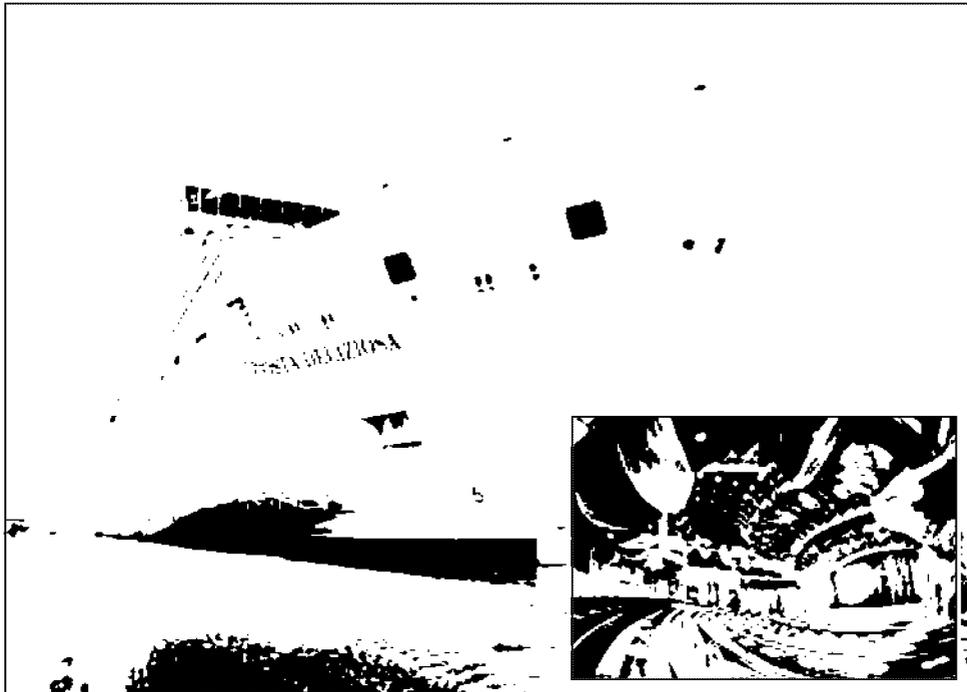
dell'azienda, per di più leghista, sta alimentando le ipotesi di una svolta "nordista" del gruppo di Stato, che però ha stabilimenti e interessi economici spalmati lungo tutta la Penisola. Questo, anche in virtù delle recenti uscite di pubbliche del leader del Carroccio, Umberto Bossi, proprio in favore del gruppo di Stato. Dall'azienda giurano che si tratti di fantapolitica. «La nomina - spiegano in **Fincantieri** - in sostanza serve per rendere più funzionale il consiglio di amministrazione, ma in ogni caso Belsito non avrà incarichi operativi». Una poltrona in più, magari ben remunerata? «Nessun emolumento in più rispetto a quello che Belsito ha già come consigliere d'amministrazione. Riconosciamo l'impegno della Lega Nord sul fronte dei cantieri, soprattutto come fonte di indotto per le piccole e medie imprese. Ma crediamo che questo impegno sia diretto a tutta Italia, al Nord come al Sud».



IL GRUPPO AMERICANO NON HA ANCORA DECISO SULLE NUOVE COSTRUZIONI

# Carnival: Fincantieri non è esclusa da altre commesse

Ma Arison avverte: «Decisiva la pace sociale negli stabilimenti». L'ad Bono: «Riduzioni se non ci saranno commesse»



La Costa Deliziosa consegnata a Venezia e nel riquadro il teatro interno

di GIULIO GARAU

**TRIESTE** «L'Italia non è stata esclusa dalle commesse di Carnival» l'ad dell'omonima Corporation, Micky Arison, a Venezia, a margine della cerimonia di consegna a Costa crociere della nuova nave Costa Deliziosa rompe il tradizionale riserbo e precisa che «la decisione non è stata ancora presa». Come dire che le altre commesse in gioco, dopo quella del 2009 (l'unica andata a **Fincantieri**), ovvero la realizzazione di due unità per Princess non è vero che siano state già affidate alla Germania. L'Italia è ancora in gioco, lo stesso Arison rivela che «sta trattando con **Fincantieri**» a cui è legato da oltre 20 anni di collaborazione, ma allo stesso tempo lancia un monito: «La decisione sarà presa valutando diversi fattori: non solo la qualità del prodotto, dei prezzi, le date e il rispetto dei tempi di consegna. Ma anche un clima favorevole all'interno dei cantieri».

Un messaggio chiarissimo quello di Arison che ha ricordato quanto avvenuto a Marghera quando voleva visitare la nave di prossima consegna e ha dovuto attendere 4 ore a causa dei picchetti dei sindacati. Ma anche la cancellazione in Aprile della cerimonia di consegna della Costa Luminosa a Marghera per timori di manifestazioni e scontri.

«Sono i clienti a decidere dove si costruisce la nave - ha detto senza mezzi termini Arison - ed eventuali problemi potrebbero farci decidere di costruire altrove». Da una parte una grande apertura, dall'altra un avvertimento che è apparso come l'ultimo per l'Italia. Un Paese, ha ricordato ieri l'ad del gruppo **Fincantieri Giuseppe Bono** che grazie ai suoi cantieri leader nel mondo è riuscito ad ottenere proprio da Carnival «l'unico ordine del mondo del 2009 per la costruzione di una nave da crociera» nell'anno peggiore della recessione. A Costa saranno consegnate altre due navi entro il 2012, un programma ambizioso che ha previsto complessi-

vamente la costruzione di 9 unità dal 2000 al 2012. Ma ora il quadro è cambiato e se non arrivano altri ordini per **Fincantieri** rischia di diventare drammatico.

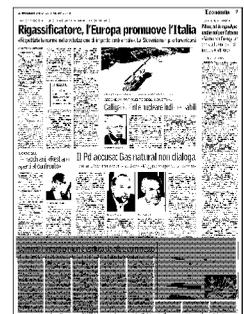
«È ovvio che se il mercato non dovesse dare segnali di ripresa o se **Fincantieri** non riuscisse ad acquisire a breve nuove commesse - ha avvertito Bono - potremmo trovarci di fronte a una scelta. Occorrerà riflettere sulla possibilità di mantenere l'attuale articolazione organizzativa o, piuttosto, procedere a una riduzione della struttura ingegneristica e tecnico produttiva per salvare comunque l'azienda».

Una prospettiva che, come più volte ha ricordato lo stesso Bono (e lo ha fatto pure ieri), ma anche altri esperti del settore, rischia di essere catastrofica per l'Italia dove la cantieristica è un asset strategico: «Come purtroppo è noto - ha insistito l'ad di **Fincantieri** - una volta ridotta, difficilmente la struttura potrà essere ripristinata se il mercato riprenderà. Anche perché

molti dei fornitori che sono parte integrante del nostro network produttivo, essendo di piccole dimensioni, avranno difficoltà a proseguire l'attività».

Paradossalmente, ha aggiunto l'ad «Quando saremo fuori dalla crisi, cosa che ci auguriamo possa avvenire a breve, c'è il rischio che i cantieri si ritrovino con una capacità produttiva così ridimensionata da provocare una riduzione dell'offerta e quindi una minor capacità di soddisfare un mercato che sarà allora in espansione».

**Fincantieri** sta attuando un progetto «qualità tota-



ie» che accanto alla maggiore efficienza consentirà di lavorare meglio e a minor costo, sta cercando di dialogare al massimo con il sindacato perché diventi collaborativo. Ma potrebbe non bastare per le sfide del mercato: «I prossimi due anni saranno ancora difficili - ha chiuso Bono - e chi sopravvive uscirà più forte dalla crisi. Il buon portafoglio ordini ci ha permesso di sopravvivere, si può farlo anche tagliando qualche ramo, ma noi non lo abbiamo fatto e non vogliamo farlo».

# A Fincantieri l'unico ordine mondiale

## L'ad Bono: nei nostri stabilimenti nove navi da crociera dal 2000 al 2012



L'ad di **Fincantieri**  
**Giuseppe Bono**

**VENEZIA.** L'unico ordine nel mondo per la costruzione di una nave da crociera nel 2009 è stato acquisito da **Fincantieri**. Lo ha ricordato ieri l'amministratore delegato della società, **Giuseppe Bono**, a Venezia durante la cerimonia di consegna a Costa Crociere di «Costa Delizia», a cui fornirà altre due navi entro il 2012.

Dal 2000 al 2012 saranno complessivamente 9 le navi da crociera costruite da **Fincantieri**, mentre negli altri cantieri nel mondo gli ordini sono passati da 16 nel 2007 a 3 nel 2008.

Il settore, ha ricordato Bono, sta lottando contro la crisi «di cui non si vede ancora la fine. Siamo disponibili, anche con Carnival, con i quali lavoriamo da 20 anni, ad offrire prezzi competitivi nel presupposto che questa fase congiunturale possa essere superata senza dover procedere a profonde ristrutturazioni. In molti dei nostri cantieri, infatti - ha spiegato -, abbiamo dovuto avviare la procedura di cassa integrazione ma, a differenza di altri nostri concorrenti, non abbiamo ridotto il personale». «Se il mercato non dovesse dare segnali di ripresa o se **Fin-**

**cantieri** non riuscisse ad acquisire nuove commesse - ha avvertito - potremmo trovarci di fronte a una scelta: riflettere se mantenere l'attuale articolazione organizzativa o procedere a una riduzione della struttura ingegneristica e tecnico-produttiva per salvare l'azienda. Sono ottimista».

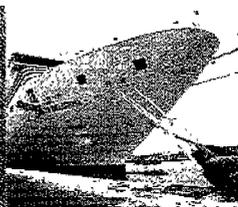
Secondo Bono, «chi sopravvive uscirà più forte dalla crisi, che ci ha sorpreso, però, con un buon portafoglio ordini che ci ha consentito di sopravvivere così come siamo; si può sopravvivere anche tagliando qualche ramo, ma noi non vogliamo farlo».

«Col sindacato - ha detto Bono - sono anni che sto cercando di fare una giusta battaglia, una giusta dialettica per fare capire quali sono i veri termini della questione. Abbiamo bisogno di un sindacato che collabori con noi. Dobbiamo lavorare insieme e stiamo iniziando. Non dimentico mai che quando sto parlando col sindacato, lo faccio con 50 persone, ma dietro ce ne stanno altre 20-30 mila. Gli ordini - ha concluso - ce li dobbiamo conquistare perchè nessuno ti regala niente».



Il varo  
«COSTA DELIZIOSA»  
MADE IN FINCANTIERI

D'Antonio a pag. 51



La nave ieri la consegna a Venezia: varo a Dubai il 23 febbraio

## Ecco Costa Deliziosa, ammiraglia del lusso

**Bianca d'Antonio**

C'era anche la neve ieri a Venezia a rendere ancora più suggestiva la cerimonia di consegna di Costa Deliziosa, 92.600 tonnellate di stazza, capacità 2.862 passeggeri. L'ultima nata in casa Costa, che porta a quindici le unità della flotta del più grande gruppo turistico italiano, è stata realizzata presso gli stabilimenti di Marghera della Fincantieri. Emblema di una delle più straordinarie eccellenze italiane, Fincantieri ha impiegato nella costruzione di Costa Deliziosa tremila addetti tra dipendenti diretti e circa 500 nell'indotto, per la maggior parte italiani per un investimento di 450 milioni di euro. Costa Deliziosa, però, celebra anche

una serie di record: è la terza nave a essere consegnata da Fincantieri in meno di nove mesi, ha a bordo un simulatore di golf che riproduce un campo a diciotto buche e la più grande piscina coperta ed è la prima unità al mondo che vedrà la propria inaugurazione con la tradizionale rottura della bottiglia di champagne in un paese arabo. Sarà, infatti, a Dubai il prossimo 23 febbraio, al termine della crociera inaugurale, presso il nuovo cruise terminal di Port Rashid. «È una nave bellissima (arredata, come di consueto, dall'architetto americano Joseph Farkus) - afferma Pier Luigi Foschi presidente e ad di Costa Crociere - lo dicono tutti, per cui lo ripeto anch'io con grande convinzione». Prezioso

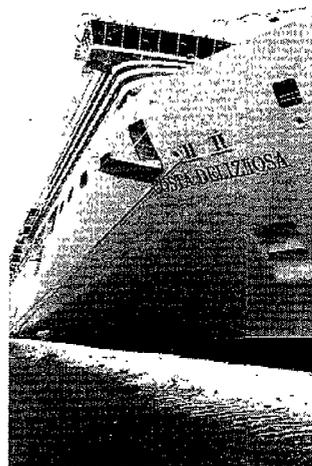
come un diamante usato nelle varie interpretazioni, nei lampadari o nelle pareti, è destinata ad un pubblico di standard più elevato ed è stata definita la nave per una vacanza di «puro piacere».

«Costa Deliziosa - sottolinea Foschi - rientra nel piano di espansione della flotta che conta cinque nuove navi in consegna tra il 2009 ed il 2012 per un investimento globale di 2,4 miliardi di euro. Ne rimangono ancora due, Costa Favolosa e Costa Fascinosa in consegna, la prima nell'estate del 2011 e la seconda nella primavera del 2012 che porteranno la capacità della flotta a 45 mila ospiti».

La festa, che ha visto la presenza anche del ministro Renato Brunetta nella «sua»

Venezia, ha però fornito ai vertici di Fincantieri, l'ad Giuseppe Bono e il presidente Corrado Antonini, l'occasione per parlare della crisi e delle prospettive della caratteristica presente Micky Arison, patron del gruppo Carnival, maggior cliente di Fincantieri e il più grande investitore straniero in Italia con 25 miliardi di dollari spesi negli anni. «Inutile nascondere la difficoltà del momento. La crisi c'è ed è innegabile. Ma c'è anche da dire che Fincantieri ha le spalle forti, ha know how e professionalità di grande livello. Usciremo da questa crisi più forti di prima. Dobbiamo però tutti rimboccarci le maniche e stringere i denti perché, essendo diminuiti gli utili dei nostri clienti e accresciuta la difficoltà di accedere al credito, dobbiamo essere sempre più competitivi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Lo sport Piscina-record e simulatore di golf a 18 buche



IL "RE" DELLE CROCIERE ALLA CONSEGNA DI "COSTA DELIZIOSA"

# Arison: «Non ho dimenticato i sindacati italiani»



Costa Deliziosa fotografata ieri a Venezia, dove è stata consegnata

**Il leader di Carnival: «Ricordatevi che i clienti dei cantieri siamo noi armatori». Ancora nessuna decisione sugli ordini 2010**

dal nostro inviato

**ALBERTO QUARATI**

**VENEZIA.** «Il sindacato si deve ricordare che siamo noi, gli armatori, i loro clienti». La frase, probabilmente, ce l'aveva sulla punta della lingua già da qualche tempo. Micky Arison, il numero uno di Carnival, il più grande gruppo crocieristico del mondo, ieri ha deciso di togliersi qualche sassolino dalle scarpe, dopo i rumours e le voci di mercato che si sono susseguite nei mesi scorsi, e che davano per quasi certa la decisione, da parte del colosso americano, di affidare due commesse del marchio Princess ai cantieri tedeschi Meyer Werft, a scapito degli italiani di **Fincantieri**, storici costruttori per il gruppo di Miami. «No, non c'è assolutamente ancora nulla di deciso. Sono solo circolate delle voci, alle quali la stampa ha dato enfasi. Certo, stiamo valutando. Ma noi armatori prendiamo in considerazione tante cose: prima di tutto il prezzo. E poi i tempi di costruzione, la qualità, even-

tuali incentivi sui costi di costruzione. Però – prosegue Arison – ricordiamo che altri fattori ci potrebbero spingere a costruire altrove».

Dai vetri della "Costa Deliziosa", alla sua consegna ufficiale a Venezia, si vede solo una spessa cortina di nebbia grigia. Oltre quel muro, da qualche parte, c'è Marghera, i cantieri dove le navi Costa, società controllata da Carnival, sono state costruite. «Io mi ricordo bene ad aprile, quando ero venuto qui a vedere la costruzione delle mie navi. Sono stato costretto a rimanere quattro ore in albergo, perché non potevo entrare in cantiere. Così come quando le proteste del sindacato impedirono la cerimonia di varo della "Luminosa". Vede – prosegue Arison – un armatore deve tenere conto anche di questi aspetti. Comunque, riguardo alle Princess, **Fincantieri** e l'Italia non hanno perso l'ordine».

Insomma, il fronte delle commesse rimane ancora aperto, e tutti i soggetti sono ancora in gioco, dice Arison. Che evidentemente chiede un po' di tranquillità sul fronte sindacale, parecchio agitato in **Fincantieri** in questi ultimi mesi. Ma intanto, nuove commesse per il 2010? «All'ultimo Seatrade (la più importante kermesse del mondo crocieristico, ndr) avevo rinviato ogni annuncio all'appunta-

mento di Miami, che è tra pochi giorni, ma credo che dovrò ritardare ulteriormente ogni responso. Certo, per quanto riguardo lo stato di salute del gruppo – dice Arison – siamo molto colpiti, e anche un filo sospettosi, degli ultimi dati sul pil degli Stati Uniti nell'ultimo trimestre, in crescita oltre il 5 per cento. In ogni caso, abbiamo in consegna sei navi, penso che potremmo chiudere il 2010 con gli stessi risultati del 2009». Quanto a Costa, si



tratta di «un marchio molto rispettato, grazie a tutto quello che rappresenta come made in Italy, ed è il nostro strumento per aggredire i mercati internazionali: tutti conoscono l'Italia, la Ferrari e così via...». Non un caso la "Deliziosa" partirà per il suo primo viaggio da Dubai. Poi, alcune crociere giramondo, punto di arrivo e di partenza l'home port di Savona.

La nave affronterà i mari di tutto il mondo, ma l'Italia dei cantieri che mare dovrà affrontare nel 2010? **Giuseppe Bono**, amministratore delegato di **Fincantieri**, è realista. «Il momento è difficile, ma devo dire che le relazioni sindacali stanno migliorando. Tuttavia, dobbiamo conquistare nuovi ordini. Ma dobbiamo meritarceli. La concorrenza purtroppo non si fa solo più sulla qualità. Il prezzo sta diventando un fattore essenziale. Se non ci saranno nuove commesse, dovremo fare una scelta drammatica: ridimensionare la struttura organizzativa e ingegneristica per salvare l'azienda. Ma quando gli ordini ripartiranno, perché la crisi, sono certo, finirà, dovremo riadeguare la nostra struttura ai nuovi carichi di lavoro. Ma si sa che è molto difficile riuscire in questo».

Il ministro della Pubblica Amministrazione, Renato Brunetta – transitato in gioventù nel cda della Breda, che oggi è la **Fincantieri** di Marghera – giura che la navalmeccanica non sarà abbandonata dal governo «non con aiuti, ma con strumenti per renderla competitiva». Segnali di ripresa? L'amministratore delegato di Costa, Pierluigi Foschi, sottolinea come «in nove mesi abbiamo preso in consegna tre navi, aumentando del 30 per cento la nostra capacità e assumendo 4.500 persone. In Italia c'è chi lavora, e bene, ma senza fare rumore».

quarati@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LETTERA ❖ Da inizio febbraio

## Cantieri Sestri la Cgil sollecita intervento Scajola

**L**a Fiom-Cgil regionale ha inviato al ministro dello Sviluppo Economico Claudio Scajola una lettera aperta sul cantiere di Sestri Ponente. «Il giorno 18 dicembre 2009 è stato sottoscritto un verbale nel quale oltre al necessario soste-



Claudio Scajola

gno finanziario alle iniziative commerciali alle società del settore si definiva un programma di commesse pubbliche, in parte già finanziato - e cantierabile in breve tempo - per far fronte alle esigenze produttive dei cantieri e ridurre di conseguenza il numero di lavoratori posti in cassa integrazione. Al punto 3 si definisce ruolo e responsabilità del Governo in merito, che

deve convocare un tavolo a partire da gennaio 2010. Con lettera inviata nella giornata odierna intendiamo sollecitare il Ministro e le Istituzioni a stabilire al più presto la data dell'incontro.



❖ **FINCANTIERI**

## Festa per Costa Carnival apre a nuove commesse

Carnival non ha ancora deciso a quale paese affidare la costruzione delle prossime navi. Parola dell'amministratore delegato Micky Arison: «L'Italia non è stata esclusa perchè la decisione non è stata presa». L'occasione è stata offerta dalla cerimonia alla **Fincantieri** per la consegna di "Costa Deliziosa".

**SERVIZIO A PAGINA 15**

**CANTIERI** ❖ Speranze per il futuro

# Arison: «Italia non esclusa dalle commesse di Carnival»

**C**arnival, il gruppo americano di cui fa parte Costa Crociere, non ha ancora deciso a quale paese affidare la costruzione delle prossime navi. Parola dell'amministratore delegato Micky Arison: «L'Italia non è stata esclusa perchè la decisione non è stata ancora presa». L'occasione è stata offerta dalla conferenza stampa per la consegna di **Fincantieri** a Costa Crociere della nave da crociera "Deliziosa". Arison ha spiegato che «si stanno sentendo diversi cantieri europei», anche in Germania, per realizzare un nuovo prototipo di nave, con un nuovo progetto. «La decisione sarà presa - ha ribadito - valutando diversi fattori: non solo sulla qualità dei prezzi, sulla data di consegna, ma anche su un quadro di clima favorevole» facendo riferimento ai rapporti con i sindacati. Arison ha ricordato che lo



**Micky Arison**

scorso aprile dovette rinunciare all'inaugurazione della nave "Costa Luminosa" per motivi di ordine pubblico e perché fu avvertito della possibilità di possibili incidenti. «È il cliente a decidere dove costruire - ha aggiunto Arison - ed eventuali problemi potrebbero farci decidere di costruire altrove». Intanto ieri è stata consegnata da Fincantieri a Costa Crociere la nave "Costa Deliziosa" (92.600 tonnellate di stazza e 2.862 ospiti totali). La cerimonia si è svolta a Venezia alla presenza del ministro per la Pubblica Amministrazione e l'Innovazione Renato Brunetta. Il 23 febbraio a Dubai "Delizio-



per la Pubblica Amministrazione e l'Innovazione Renato Brunetta. Il 23 febbraio a Dubai "Deliziosa" sarà la prima nave da crociera ad essere inaugurata in un paese arabo e nel 2011 sarà la prima nave Costa a riproporre le crociere "giro del mondo".

Consegnata  
Costa  
Deliziosa

L'ultimo  
gioiello  
Eincantieri

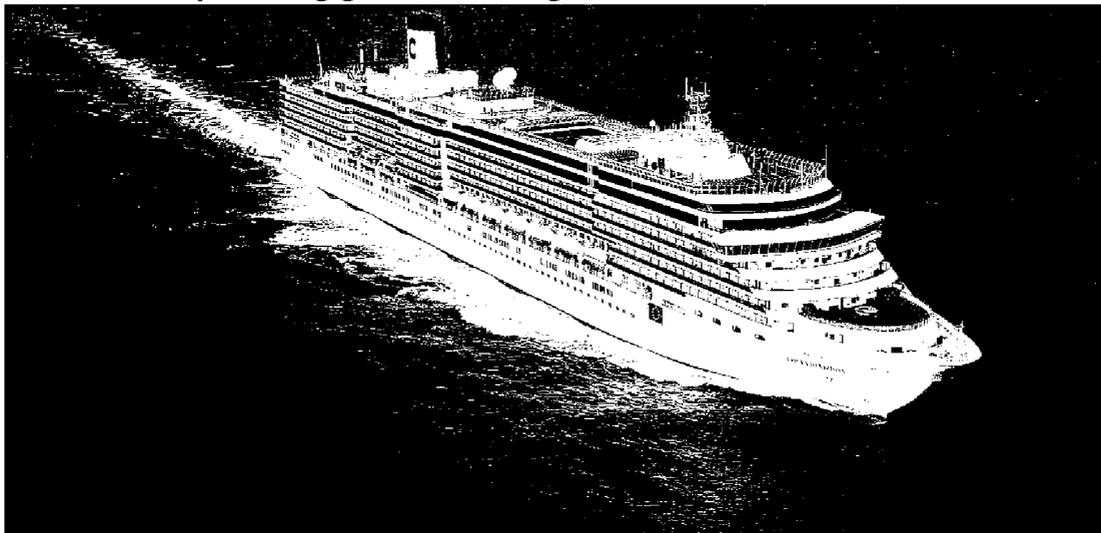
Costruita nello stabilimento di Marghera (Venezia), "Deliziosa" è la terza nave ad essere consegnata da **Eincantieri** a Costa Crociere in meno di 9 mesi, e fa parte del piano di espansione della flotta che conta cinque nuove navi programmate in consegna dal 2009 al 2012, per un investimento di 2,4 miliardi di euro. Dopo Co-

sta "Luminosa", "Pacifica" e "Deliziosa", è prevista la consegna delle gemelle "Favolosa" (2011) e "Fascinosa" (2012) costruite in Italia da **Eincantieri** che aumenteranno del 50% la capacità della flotta Costa (nel 2012 saranno 16 navi per 45.000 ospiti). «La consegna di Costa Deliziosa è un'ulteriore importante tappa del nostro piano di espansione che conferma concretamente la solidità della nostra azienda e l'apprezzamento della qualità del nostro prodotto» ha detto Pier Luigi Foschi, amministratore delegato di Costa Crociere, il quale ha ricordato «che in un periodo di crisi come il 2009 i clienti del gruppo sono cresciuti dell'8% sul 2008, in linea con l'aumento dell'offerta. La vacanza rimane una delle priorità per i nostri clienti». Foschi ha quindi sottolineato l'importanza dello scalo veneziano nel settore crocieristico.

## NUOVO GIOIELLO «COSTA»

# Una Deliziosa nave da crociera che ha saputo affondare la crisi

Realizzata da **Fincantieri**, è abbellita da preziose opere d'arte e ospiterà 2862 passeggeri. Inaugurazione il 23 febbraio a Dubai



## LUSSO SULL'ACQUA

La «Costa Deliziosa» è una bellissima e confortevole città con 970 lampadari La Murrina, la Sfera di Arnaldo Pomodoro e un dipinto di Mario Donizzetti. E poi ancora un simulatore di Gran Premio, il cinema in 4D e il centro benessere da 3500 metri quadrati.

### Ferruccio Repetti

■ Un'altra nave che va: un'altra nave di Costa Crociere, che l'ha fortissimamente voluta e ordinata, ed anche un'altra «conquista» di **Fincantieri**, che l'ha costruita. Ma «Costa Deliziosa», l'ultima regina dei mari consegnata ieri a Venezia e pronta a iniziare i suoi itinerari sui mari del mondo, è qualcosa di più e di diverso di «un'altra nave», di una nave nuova, per quanto grande - 92.600 tonnellate di stazza per 2.862 ospiti a bordo -, e sontuosa e dotata di mille e una caratteristiche per piacere (design di avanguardia, utilizzo di materiali pregiati come diversi tipi di marmo e granito, 970 lampadari La Murrina, opere d'arte di particolare pregio come la Sfera di Arnaldo Pomodoro e il dipinto «Deli-

zia fisica e Delizia intellettuale» di Mario Donizzetti, oltre alle dotazioni ludiche come il simulatore da Gran Premio, il cinema 4D, il centro benessere da 3500 metri quadrati, e via rilassandosi e diverten-



dosi). Costa Deliziosa è soprattutto, e a tutti gli effetti, una nuova, potente sfida alla congiuntura economica.

C'è crisi? Costa Crociere e **Fincantieri**, pienamente, convintamente in linea, replicano investendo, da imprenditori autentici. «I numeri danno ragione: in un anno così difficile, come il 2009, dal punto di vista economico e finanziario che ha ridotto sensibilmente i consumi - attacca Pier Luigi Foschi, presidente della compagnia crocieristica che è genovese e internazionale insieme - un milione e 300mila clienti in tutto il mondo hanno scelto le nostre navi, con un incremento dell'8 per cento rispetto all'anno precedente, in linea con l'aumento dell'offerta». «Certo, bisogna rimboccarsi le maniche - incalza subito **Giuseppe Bono**, amministratore delegato di **Fincantieri** - per garantire anche un futuro a un'azienda come la nostra che ha le spalle robuste, e ha realizzato questa splendida nave che è la terza in nove mesi».

Un record che non può permettere comunque di adagiarsi. Infatti Bono aggiunge: «Siamo pronti a fare il possibile e anche l'impossibile per continuare a costruire le navi più belle del mondo». E di fronte alle difficoltà, chiamiamole pure così, anche di stampo sindacale, l'impegno resta determinato: «Non ci possiamo permettere assolutamente di chiudere nessuno stabilimento». Ancora, fuori sacco: «I miei veri interlocutori - scandisce Bono, per chi ha orecchie per intendere - non sono solo i rappresentanti sindacali che ho solitamente di fronte, ma le migliaia di lavoratori che stanno dietro di loro, e le famiglie, il futuro di tutti i dipendenti di **Fincantieri**, che hanno contribuito in questi anni a prestigiose costruzioni come Costa Deliziosa». Gli fa eco, quasi a sorpresa in una circostanza di festa in cui dovrebbero prevalere, chissà perché, le dichiarazioni di circostanza, Mickey Arison, numero uno di Carnival, il gruppo leader mondiale delle crociere di cui fa parte Costa: «L'esigenza di

## LA SFIDA Ancora tandem

**Costa-Fincantieri per «Favolosa»**

**e «Fascinosa» che saranno**

**realizzate entro il 2012**

affidabilità è essenziale - dichiara, temperando la risolutezza con un sorriso - quando ci vogliamo affidare a un costruttore di cui conosciamo la qualità». Tutto questo suona come un auspicio e anche un monito in vista di ulteriori commesse - che sarebbero tanta manna per il «siste-

ma Italia», non solo per **Fincantieri** - da parte di un gruppo che ha già investito nel Paese, negli ultimi anni, come ricorda Foschi, «25 miliardi di dollari». Interviene il ministro Renato Brunetta, nella «sua» Venezia per la quale si è appena candidato sindaco. Ma le sue sono considerazioni da rappresentante di governo e da economista, prima ancora che da veneziano: «La crisi non voglio dire che è stata salutare - esordisce - ma ci ha fatto

riflettere. Sarò pure un inguaribile ottimista, ma dico che, superata la fase di transizione, avremo un futuro più sereno, più ancorato alla realtà produttiva. Il governo intende garantire - assicura infine Brunetta - le condizioni per crescere, tanto più ad aziende come queste che sono orgoglio della nazione».

Tornano sul concetto, con realismo, sia Bono sia **Corrado Antonini**, che di **Fincantieri** è presidente: «Il governo - sottolinea - ha dimostrato di voler sostenere la propria industria cantieristica, anticipando alcune commesse militari e dando sostegno anche all'innovazione e alla ricerca. Da parte nostra, abbiamo condotto una battaglia per modificare l'impostazione e l'essenza delle relazioni industriali, per far capire a tutti i nostri lavoratori e ai fornitori che l'obiettivo non può che essere quello della coesione, dell'efficienza, della competitività».

Intanto, Costa Deliziosa si prepara a partire per la crociera inaugurale. La tradizionale rottura della bottiglia avverrà nel corso di un evento in programma a Dubai, il 23 febbraio, al nuovo Cruise Terminale dell'emirato. Fra l'altro, «Deliziosa» - che, come ricorda ancora il presidente Foschi, rappresenta «l'alto di gamma» della compagnia, la nave più esclusiva e innovativa della flotta - sarà la prima nave al mondo ad essere inaugurata in una città araba.

Non si chiude, comunque, con «Deliziosa» la sfida in tandem di Costa e **Fincantieri**: dopo la consegna di ieri, saranno realizzate altre due unità entro il 2012, Costa Favolosa e Costa Fascinosa, a compimento di un programma ambizioso che nel complesso ha visto la realizzazione di nove unità dal 2002 al 2012. Per un investimento complessivo di 2 miliardi e mezzo di euro.

Si tratta, in ogni caso, di sfida, non di scommessa, né tanto meno di azzardo, quanto piuttosto - e molto «semplicemente» - di razionale spirito di impresa. O si fa così, o si rinuncia. E si chiude. Una parola che ieri, a Venezia, non ha pronunciato, e nemmeno pensato, nessuno.

# European yards probe cut-price competitors

**South Korea warned as Cesa suspects dumping by rival shipbuilders**

**Justin Stares**  
Brussels

EUROPEAN Union shipbuilders are investigating deals struck by non-European competitors amid claims that yards are deliberately taking on loss-making work.

The Community of European Shipyards Association is probing deals to establish true costs after members complained of "irrationally low-priced contracts".

Allegations of dumping, illegal under international trade rules, are hard to prove in shipbuilding, given the worldwide nature of the market and the mobile product. However, evidence of contracts being struck at below cost would trigger consequences if the finger pointed at South Korea, Cesa said, because its government has pledged this would not occur.

Today, Cesa is expected to warn Seoul that such evidence would lead to action on behalf of the European Commission and could jeopardise South Korea's free trade agreement with the EU.

A document prepared by Cesa states: "Should the [loss-making] shipbuilding be located in the Republic of Korea, Cesa will formally file a complaint with the European Commission, referring to Article 3 of the so-called agreed minutes.

"Under this binding bilateral agreement, the Korean government agrees that the level of ship prices shall reflect all the factors of costs according to the definition of a normal value under the World Trade Organisation antidumping agreement.

"Should the consultations confirm serious shortcomings on the implementation of commitments by Korea, an impact on the ongoing ratification process of the Free Trade Agreement between the European Union and the Republic of Korea might be expected."

Cesa is to release the results of its first investigation within a month, according to the secretary-general Reinhard Luken.

There is however no such bilateral agreement with China, where capacity has rocketed. An EU-China dialogue group has been set up, but has never convened.

Past WTO trade rulings on shipbuilding have met with mixed results for European yards, though there are suggestions new legal action might be more successful, as WTO case law has moved on, Mr Luken said.

"We will investigate deals which European yards have tendered for. In some cases there are published prices. There will obviously be a range of uncertainty of 1% or 2%. Even if we find deals struck at 5% or 6% below our estimated cost our case will not be that strong, but it might be larger."

There were yards in Asia managed by "reasonable people", Mr Luken said. He named Hanjin Heavy Industries, South Korea's fifth-largest shipbuilder, which announced in early January it would not take on "low-priced orders". Hanjin also announced a workforce reduction of 30%.

The Cesa investigation is part of a campaign to prod EU lawmakers into action. The European orderbook crashed by around 85% in tonnage terms last year compared with 2008. A large chunk of capacity is expected to be lost if there is no market turnaround this year.

Separately, Cesa is calling on EU governments to set up old-for-new scrapping schemes to stimulate demand.



## More job cuts STX Europe reveals lay-off plan

LAY-offs are set to reach a new high at STX Europe's St Nazaire shipyard in France between March and May, with 800 of the yard's 2,400 employees facing "almost total" unemployment over the period and others being laid off for shorter periods, writes Andrew Spurrier in Paris.

The 800, who work in the yard's fabrication shops, will be worst affected but, according to the union, the 470,000 hour lay-off plan presented by management for the three months represents an average month and a half lay-off for all employees.

The CGT union confederation at the yard said that the measures, announced by the company to personnel representatives on Thursday, would result in "unbearable" monthly revenue losses of €150-€350 (\$208-\$487) for many employees.

CFDT union spokesman Marc Ménager warned that the shipyard, pictured, was "in the process of entering a tunnel and we do not know how long it is going to last".

The announcement of the lay-offs will lead to unions putting increased pressure on STX and the French government to finalise new ship orders as quickly as possible.

A few days ago, they appealed to the French government to help the yard to obtain suitable financing for a delayed order for two 1,275-cabin cruiseships planned by MSC Cruises.

The yard is due to deliver the 1,275-cabin *MSC Magnifica* to MSC Cruises on February 25 and the 2,100-cabin *Norwegian Epic* to Norwegian Cruise Line in mid-June. Its only other order in hand is a vessel for the French navy, scheduled for delivery next year.

Apart from the lay-off plan announced this week, the yard has already issued a call for 351 voluntary redundancies. AP



# Carnival profits forecast undermined by fuel bills

AN EXPECTATION that fuel will cost 5% more in 2010 than what the company was projecting a month ago has prompted cruise operator Carnival to trim its annual profits guidance for 2010 by \$0.10 per share, writes Rajesh Joshi in New York.

Micky Arison's Miami-based company had said when it announced its 2009 financial results a week before Christmas that earnings per share for 2010 would be in the \$2.10-\$2.30 range, compared with the \$2.24 a share achieved in 2009.

Carnival filed its annual report with the US Securities and Exchange Commission on Friday, saying the 2010 estimate was being lowered by \$0.10 because of a reassessment on fuel costs.

While the earlier guidance assumed \$472 per tonne as the fuel cost for the company's cruiseships for the full year 2010, the revised estimate as of January 25 was \$499 per tonne.

The projected fuel cost for the first quarter of 2010 alone has gone up from \$474 per tonne to \$502.

Carnival a month ago had also projected a first-quarter earnings per share figure of \$0.08-\$0.12. Based on the company taking to its books the profit on the sale of *Artemis*, earnings per share for the first quarter are now expected to be \$0.02 higher. This offsets the *Artemis* profit fig-



*Artemis*: sale boosts earnings figure.

ure of \$0.05 per share with the higher fuel cost projection.

Carnival in October 2009 sold P&O Cruises' 1,200-passenger *Artemis* to Arta Shipping for \$100m, with a charter back to Carnival until April 2011.

Carnival received a \$50m downpayment at the time of the sale and provided interest-bearing seller financing for the remainder of the price.

Carnival's 2009 results did not recognise the gain on the sale of the *Artemis*, the annual report said. This was to provide for the uncertainty surrounding the loan.

On January 14, the buyer was able to substitute the Carnival loan with third-party financing, which meant Carnival got its outstanding money and was able to realise a \$45m profit in the first quarter.



## FINCANTIERI

# Fiom: «Soldi o Sestri non avrà futuro»

**N**el piano delle opere avviate dall'Autorità portuale c'è già l'ampliamento di una calata in modo che lo stabilimento **Fincantieri** di Sestri Ponente possa allestire contemporaneamente due navi, e il cantiere è aperto, ma il futuro si gioca sul "ribaltamento a mare". «Se salta l'accordo di programma che consentirebbe al cantiere di costruire tre navi in contemporanea da 120-130 mila tonnellate, lo stabilimento ha i giorni contati: tre o quattro anni al massimo di sopravvivenza» lancia l'allarme Camillo Costanzo, coordinatore regionale della Fiom Cgil che sabato ha scritto al ministro dello Sviluppo Economico Claudio Scajola per sollecitare l'incontro promesso a dicembre da cui **Fincantieri** e i sindacati si aspettano risposte concrete sulle commesse e appunto sul finanziamento di 70 milioni per Sestri Ponente. Comune e **Fincantieri** hanno già firmato l'accordo che prevede di trasformare la parte a monte del



Camillo Costanzo

cantiere in area verde, abitazioni e uffici per pagare l'ampliamento verso mare, ma manca una parte dei soldi necessari. «Nell'incontro fatto a dicembre per esaminare le risposte da dare alla crisi della cantieristica italiana, Scajola aveva detto che aveva appena ricevuto il progetto - continua Costanzo -, ora sono passati due mesi e chiediamo una risposta. Il governo deve impegnarsi a trovare i soldi, sennò dica subito che non gli interessa il cantiere di Sestri. Rischiamo di giocare il futuro per 70 milioni». Ora che c'è poco lavoro sarebbe il momento migliore per effettuare il restyling che consentirebbe al cantiere di costruire le navi più grosse e lavorare senza diseconomie. In lavorazione oggi c'è una nave rifornitrice per la marina indiana, poi dovrebbe cominciare la costruzione della nave Oceania che era stata "congelata" durante la crisi. La firma non c'è ancora, ma **Fincantieri** ha già ordinato le lamiere ed è pronta a cominciare.

