

L'intervista Il ministro dell'Economia francese spiega la proposta che porterà oggi a Roma: le azioni al 50% «All'Italia offriamo la guida dei nostri cantieri»

di Stefano Montefiori

«D i fronte alle difficoltà di questi giorni, Francia e Italia possono trovare una via di uscita alta, costruendo una grande impresa industriale europea in ambito navale, con un aspetto civile e uno militare». Un accordo che veda i due Paesi condividere i cantieri di Saint-Nazaire, 50 per cento ciascuno, affidandone la guida in modo chiaro a Fincantieri. Il ministro dell'Economia francese, Bruno Le Maire, accoglie

“

Il passo

Costruiamo un grande gruppo navale, sarà un passo in avanti per tutti

il Corriere nel suo ufficio il giorno prima del viaggio a Roma, dove incontrerà il collega Pier Carlo Padoan e il ministro dello Sviluppo economico Carlo Calenda. Il contrasto su STX France ha fatto segnare uno dei punti più bassi nelle relazioni tra Francia e Italia negli ultimi anni. Le Maire assicura che non c'è alcun atteggiamento anti-italiano, anzi: «La nostra scelta è Fincantieri», ripeterà più volte durante il colloquio. Parigi sembra intenzionata a salvare l'affare dopo la marcia indietro sull'accordo di aprile.

continua a pagina 2

«La nostra proposta: a Fincantieri il 50% ma la piena guida di Saint-Nazaire»

dal nostro corrispondente a Parigi
Stefano Montefiori

SEGUE DALLA PRIMA

Signor ministro, oggi a Roma vedrà i ministri Padoan e Calenda. Con quale stato d'animo, e con quali nuove proposte, li incontra?

«Vado a Roma con uno stato d'animo molto costruttivo. Siamo due nazioni sorelle. Vogliamo lavorare mano nella mano con l'Italia, sia in campo industriale sia sull'unione politica e monetaria. È una scelta politica importante, che abbiamo fatto con il presidente Emmanuel Macron e il premier Édouard Philippe. Assieme a Florence Parly, ministra delle Forze armate, abbiamo lavorato a una proposta che permetta di uscire al meglio dalla situazione attuale: costruire una grande alleanza industriale europea franco-italiana in campo navale. Questo progetto avrebbe un aspetto civile, con i cantieri dell'Atlantico, e un aspetto militare guidato dalla ministra, sulle navi di superficie. Se nelle prossime settimane saremo capaci di costruire questo grande gruppo industriale franco-italiano, avremo fatto un grande passo avanti per la Francia, l'Italia e l'Europa. È importante tuttavia che i nostri partner italiani comprendano le nostre preoccupazioni. Nessuna della nostre decisioni è rivolta contro l'Italia, sono motivate da preoccupazioni legittime su due punti. Il primo è l'occupazione. Oggi il setore delle crociere va benissimo ma una crisi può arrivare domani. E quali garanzie abbiamo che Fincantieri non sposterà le sue

attività su altri siti produttivi? Migliaia di lavoratori a Saint Nazaire sono preoccupati. La seconda preoccupazione riguarda le tecnologie di punta. Oggi non abbiamo sufficienti garanzie sul rischio di trasferimento di queste tecnologie verso la Cina (dove Fin-

cantieri ha importanti interessi, ndr), che segnerebbe la fine dei cantieri di Saint Nazaire. Vogliamo semplicemente maggior garanzie su questi due punti».

Ma il precedente accordo del 12 aprile, non prevedeva già garanzie sull'occupazione? Fincantieri assicura di sì.

«L'accordo negoziato dalla precedente maggioranza non offre garanzie sufficienti né sull'impiego né sulle tecnologie. Abbiamo proposto un patto tra azionisti al 50-50 tra partner italiani e francesi: 50% per Fincantieri, 33% per lo Stato francese, 14,66% per l'azienda francese Naval Group, 2% per i lavoratori. Nella nostra proposta, il presidente del consiglio di amministrazione, designato da Fincantieri, dispone di una voce preponderante in caso di uguaglianza. Fincantieri è dunque chiaramente alla guida dei cantieri navali. La reazione del governo italiano è per il momento negativa. Continueremo a lavorare e a spiegare le nostre inquietudini. Ho buone speranze che arriveremo a trovare un'intesa nelle prossime settimane».

Le difficoltà sembrano concentrarsi sulla percentuale riservata a Fincantieri: non meno del 51%, dice l'Italia, non più del 50%, dice la Francia. Ma ancora domenica sera il ministro italiano Calenda ha ripetuto che tenere Fincantieri sotto la soglia del 51% è inaccettabile. L'Italia chiede di avere una maggioranza chiara, così come ce l'avevano prima i proprietari coreani.

«Bisogna togliere le passioni da un dibattito che è innanzitutto industriale. La nostra volontà è di offrire all'Italia una partnership nel settore navale che vada a vantaggio di tutti. Ricordo che nel precedente accordo Fincantieri aveva il 48%».

Ma con il 6% della Fondazione CR Trieste.

«Appunto, non è l'approccio giusto. Il presidente Macron agisce in modo diverso: dice chiaramente la verità e si prende la re-

sponsabilità delle decisioni. Dare il 48% a Fincantieri e il 6% alla Fondazione Trieste significa cedere la maggioranza senza assumersene la responsabilità. Preferiamo proporre una condivisione in condizioni di parità. Una soluzione onesta e trasparente. Un accordo chiaro è sempre preferibile a soluzioni un po' arrangiate».

Il 51% diventa un po' un simbolo.

«Sì, e bisogna uscire dalla logica dei simboli per avanzare concretamente».

Ma questo vale anche dal lato francese.

«No, perché la soluzione del 50-50 permette una partnership equilibrata, nella quale Francia e Italia lavorano mano nella mano, da eguale a eguale. In compenso, perché una impresa industriale lavori bene, ha bisogno di un operatore. E questo operatore, è Fincantieri».

Negli ultimi giorni il governo italiano ha ricordato che i coreani erano al 66%. Non si capisce perché la Francia diceva sì al 66% dei coreani e dice adesso no al 51% degli italiani.

«È un'osservazione comprensibile. Ma la situazione economica era totalmente diversa: i cantieri erano in grave difficoltà, mentre sono adesso redditizi e hanno 11 anni di ordinazioni davanti a loro».

Comprenderà che in Italia la passione, come lei dice, è stata suscitata anche dalla sorpresa di vedere un presidente europeista come Emmanuel Macron procedere a una nazionalizzazione sia pure temporanea per frenare un partner europeo, l'Italia. Il presidente del Parlamento europeo Antonio Tajani, in un'intervista al «Corriere», ieri ha detto che sarebbe meglio promuovere campioni europei piuttosto che nazionali.

«Il presidente Tajani ha perfettamente ragione, è quel che vogliamo fare. Avevamo 60 giorni di tempo per esercitare il nostro diritto di prelazione, e quel termine stava per scadere senza che avessimo raggiunto un accordo. Fincantieri allora avrebbe detenuto il 66% del capitale, una cosa che non corrispondeva ai nostri interessi. Ricorrendo al nostro diritto di prelazione, vogliamo semplicemente disporre di più tempo e rilanciare il negoziato. I cantieri di Saint Nazaire non devono essere diretti dallo Stato francese. Vogliamo un azionista priva-

to, e Fincantieri oggi è il migliore gruppo industriale per partecipare a questo grande progetto europeo e franco-italiano».

Quando il presidente Macron ha evocato la necessità di trovare un accordo più equilibrato, si trovava appunto a Saint Nazaire all'inaugurazione della nave *Mérida*, costruita su ordinazione dell'armatore MSC Crociere. MSC vuole entrare nel capitale di STX. Qual è il suo ruolo oggi? E avrebbe senso fare entrare in STX un cliente come MSC? Con quali rischi per la chiarezza di gestione?

«Se il negoziato non va a buon fine con Fincantieri, saremo costretti a considerare altre opzioni, ma io non me lo auguro. L'azione dei croceristi (MSC e Royal Caribbean, ndr) non è la mia oggi: essere allo stesso tempo cliente e membro del consiglio di amministrazione è complicato e non rappresenta una buona gestione. È bene che ognuno rispetti il suo ruolo».

A proposito di MSC, il segretario generale dell'Eliseo Alexis Kohler ne è stato il direttore finanziario. Non c'è un rischio di conflitto di interesse nella gestione del dossier Saint Nazaire?

«Il segretario generale si è allontanato dal dossier, che è gestito direttamente dal presidente della Repubblica, la ministra delle Forze Armate e da me».

Più in generale, tre il 2006 e il 2016 le acquisizioni francesi in Italia sono arrivate a 52 miliardi di euro, secondo la società di consulenza KPMG: nelle banche, il lusso, le comunicazioni. Lo abbiamo visto anche di recente con Vivendi in Mediaset e Telecom Italia. In senso inverso, la cifra si ferma a 7,6 miliardi. Eppure quando l'Italia cerca di realizzare un'operazione importante in Francia, il governo francese interviene. Anche questo suscita qualche reazione in Italia.

«È capitato al governo italiano di rifiutare degli investimenti pubblici francesi, come con Thales o Safran, e di scegliere dei partner giapponesi o americani invece che francesi. Era un suo diritto e nessuno l'ha criticato. Inoltre, gli investimenti che lei ha citato sono privati: quando il signor Arnault o Lactalis decidono di comprare Bulgari o Parmalat, si tratta di un investimento privato. E quando l'Italia vuole investire in Francia, tutto può filare liscio, come con la privatizzazione dell'aeroporto di Nizza o l'accordo paritario tra Essilor e Luxottica. Dunque siamo aperti agli investimenti italiani. L'idea di una Francia chiusa è completamente falsa: nel 2016 l'Italia era il terzo investitore nel nostro Paese. Ma i cantieri di Saint Nazaire sono un sito unico e strategico: è per esempio il solo cantiere che ci permette di costruire delle porta-aerei».

Le difficoltà di questi giorni rivelano forse una preferenza aperta della Francia per l'asse franco-tedesco a scapito di altri partner come l'Italia?

«Vogliamo lavorare mano nella mano con l'Italia. Desideriamo che il nostro partner italiano possa partecipare alle riflessio-

ni sulla zona euro, assieme alla coppia franco-tedesca. Il ministro Padoan ha presentato eccellenti proposte, come l'idea di una assicurazione comune per i disoccupati a livello europeo. L'integrazione della zona euro sarà senza dubbio il più grande cantiere politico dei prossimi cinque anni e l'Italia vi sarà direttamente associata. Sull'unione bancaria, sulla politica commerciale, sulla tassazione dei grandi gruppi digitali mondiali, noi vogliamo fare proposte con i nostri amici italiani. Tutto il governo è pronto a impegnarsi in una cooperazione di buona fede, approfondita, con l'Italia, e STX non deve essere un sassolino nella scarpa. Iniziative molto concrete sono state prese perché l'Italia non abbia l'impressione di essere messa in disparte. Avremo l'occasione di trasmettere chiaramente questo messaggio di un partenariato rivolto all'avvenire in occasione del vertice franco-italiano del 27 settembre».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il ministro
dell'Economia
francese,
Bruno Le Maire

“

**Il progetto avrebbe
un aspetto civile
e uno militare sulle
navi di superficie**

”

**Il presidente del consiglio di
amministrazione, designato da
Fincantieri, disporrà di una voce
preponderante in caso di parità**



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

I protagonisti



● Il presidente del Consiglio Paolo Gentiloni: «Tra Paesi amici ed europei bisogna collaborare. Noi difendiamo i nostri interessi con tranquillità e con forza»



● Il presidente della Repubblica di Francia, Emmanuel Macron, ha deciso di esercitare la prelazione sui cantieri di Saint-Nazaire aprendo alla nazionalizzazione



● Il ministro dello Sviluppo economico Carlo Calenda a proposito del presidente francese Macron ha detto: «Non è il campione dell'apertura»



● Il ministro dell'Economia, Pier Carlo Padoa, incontrerà oggi il suo omologo francese Bruno Le Maire per discutere del possibile accordo per Fincantieri su Saint-Nazaire



● L'amministratore delegato di Fincantieri. «La pazienza è finita. Non siamo da meno dei coreani (i precedenti che hanno venduto, ndr). Noi non abbiamo bisogno di Stx»

Ministro

Bruno Le Maire è il ministro dell'Economia francese. È stato lui, in una conferenza stampa il 27 luglio, ad annunciare che Parigi avrebbe esercitato il diritto di prelazione e nazionalizzato temporaneamente i cantieri Stx di Saint-Nazaire per difendere gli interessi della Francia



Corriere.it

La versione integrale dell'intervista sul canale Economia di Corriere.it