

GIOVEDÌ
7 GENNAIO 2016

VANTAGGI ANCHE PER L'ARMATORE

Fincantieri, le navi ordinate da Carnival saranno "low cost"

Per la costruzione saranno utilizzati progetti già esistenti. Notevole l'impatto sui costi

L'ANALISI

MATTEO MARTINUZZI

Il 2015 di Fincantieri, anno già peraltro molto positivo per le commesse raccolte, si è chiuso con l'annuncio del maxi-ordine da circa 2,5 miliardi di euro per quattro nuove navi per il gruppo Carnival. Il "memorandum of agreement" (i cui relativi contratti saranno perfezionati nel corso del 2016) è parte dello storico accordo annunciato lo scorso marzo con il colosso crocieristico fondato da Ted Arison. All'epoca si era parlato di 5 navi da crociera: nei prossimi mesi il mercato si aspetta altre novità che possono far ipotizzare anche un 2016 a vele (almeno per quanto riguarda le commesse) spiegate per l'azienda di Bono.

Le quattro nuove navi sono progetti che derivano dai prototipi ideati a Trieste negli anni della crisi. Le due navi che

andranno a Costa Asia e quella per P&O Australia sono delle evoluzioni di Carnival Vista, attualmente in fase di ultimazione nello stabilimento di Monfalcone (la consegna è prevista a fine aprile); mentre quella per Princess è la quarta nave di classe "Royal Princess". Costruire navi della medesima piattaforma è un vantaggio non da poco per il cantiere costruttore. Con unità del genere si risparmia sia sui costi di progettazione che di costruzione, garantendo margini di guadagno maggiori rispetto ad un prototipo. Quindi si tratta di un'evidenza non di poco conto per una so-

RIPENSAMENTO

Il progetto "XL" per una maxi-unità è stato congelato

cietà quotata in Borsa come Fincantieri (-48,58% la performance del titolo in un anno). Ovviamente il guadagno è anche per il committente. Un caso emblematico è l'incremento della capacità passeggeri per le tre nuove navi derivate dalla "Vista": più cabine significa più introiti ad ogni crociera. Questo incremento delle sistemazioni degli ospiti si adeguerà inoltre alle specifiche particolari per i mercati per cui queste navi verranno realizzate.

Per questo motivo è stato solo momentaneamente accantonato il progetto "XL" per una nave da crociera di grosse dimensioni dual fuel (cioè con alimentazione mista Lng/Mdo). Fincantieri è pienamente padrona di questa tecnologia dopo la realizzazione del traghetto Fa Ghautier; alla luce dei nuovi ordini il brand maggiormente candidato per questa nave futuristica diventa Carnival Cruise Lines. Ma "rumors" danno come più papabile una terza nave di classe



Lo stabilimento Fincantieri di Ancona

"Koningsdam", il cui prototipo sta effettuando le prove in mare e certamente, vista l'ottima risposta del mercato, sarà un'altra piattaforma sulla quale Fincantieri nei prossimi anni potrà ottenere un buon margine di guadagno. Le nuove navi annunciate occuperanno gli slot liberi dei cantieri di Monfalcone e Marghera per il 2019 e il 2020. L'unità di dimensioni maggiori, quella per Princess, finirà al cantiere isontino, quindi le due navi per Costa Asia dovrebbero andare al cantiere veneziano. Alla luce di questo "botto di fine anno", va anche corretta la classifica 2015 dei costruttori di navi da crociera. Si è sensibilmente ridotto infatti il divario tra Meyer Werft e Fincantieri: al primo posto resta Meyer con 2.484.000 tonnellate

di stazza lorda in ordine per 17 navi e il 39,60% del mercato; al secondo posto Fincantieri ha accorciato le distanze con 2.215.000 tsl in ordine per 22 navi e il 35,31% del mercato; al terzo gradino del podio si piazza Stx France con 1.024.600 tsl in ordine per 6 navi e il 16,33% del mercato; chiudono Lloyd Werft con 300.000 tsl in ordine per 3 navi e il 4,78% del mercato e Mitsubishi Heavy Industries con 249.000 tsl per due navi con il 3,98% del mercato.

Rumors a parte, il 2016 sarà un anno molto impegnativo con ben 5 consegne per Fincantieri che vedranno protagonisti tutti i 4 siti produttivi dedicati alla costruzione di navi da crociera (Monfalcone, Marghera, Sestri Ponente ed Ancona).