

IL SETTORE STA VIVENDO UN MOMENTO DI GRANDE CRESCITA

Costa-Msc, la sfida continua in cantiere

Da Monfalcone a Turku, il programma di espansione delle flotte non si ferma

L'ANALISI

MATTEO MARTINUZZI

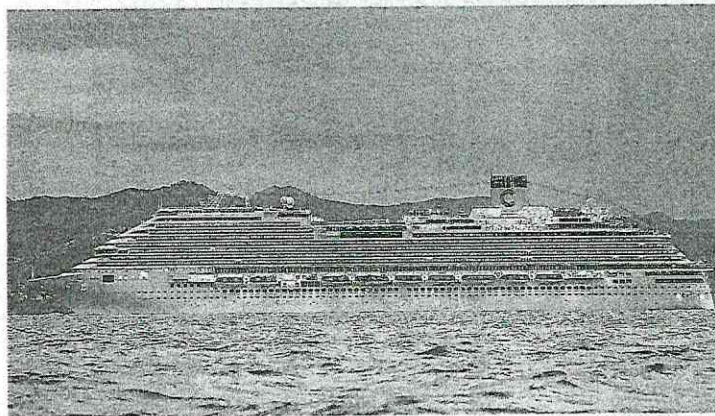
TRIESTE. Non è solo una questione di cataloghi, campagne pubblicitarie e itinerari. La "battaglia" per conquistare una fetta sempre più importante del mercato si gioca anche nei cantieri navali, dai quali nei prossimi anni usciranno navi di sempre maggiore appeal per i passeggeri.

Sia Costa Crociere che Msc hanno registrato a bordo delle proprie navi il sold out per le festività ferragostane; mentre i passeggeri si stanno godendo le loro vacanze, forse anche i manager delle compagnie crocieristiche nostrane avranno avuto tempo per ricaricare le pile. Infatti l'ultima parte del 2017 li vedrà protagonisti degli eventi che segneranno importanti passi nei piani di sviluppo di entrambe le flotte.

A Monfalcone avrà luogo la prossima settimana il varo tecnico di Msc Seaview, mentre il prototipo Msc Seaside sarà consegnato da Fincantieri a fine novembre. A settembre toccherà invece a Costa, che celebrerà a Turku, in Finlandia, il taglio della prima lamiera della loro nuova ammiraglia Lng. Sempre a Monfalcone, in autunno, ci sarà l'impostazione della prima nave di Costa Asia derivata dalla Carnival Vista. In questo modo la compagnia genovese darà simbolicamente il via al piano di rinnovo della flotta che da qui al 2021 prevede l'arrivo di quattro nuove mega-navi. Msc da parte sua è già in una fase più avanzata, avendo preso in consegna a fine maggio Msc Meraviglia e avendo le due navi assegnate a Fincantieri in avanzato stato di costruzione. L'ambizioso piano di Gianluigi Aponte prevede attualmente altre cinque navi



Msc Meraviglia nel porto di Genova: la nave, consegnata a maggio, è stata costruita dai cantieri Stx France. È l'ammiraglia della flotta della compagnia con una stazza da 171 mila tonnellate



Costa Diadema, costruita negli stabilimenti di Fincantieri a Marghera, è stata consegnata alla compagnia nel 2014. L'ammiraglia della flotta Costa può ospitare sino a 5 mila passeggeri

assegnate a Stx France a cui vanno aggiunte ulteriori tre in opzione (due "francesi" ed una "italiana").

Si può fare un parallelismo tra i due brand (oltre alla comune tendenza al gigantismo navale) sul fatto che entrambi hanno fatto la scelta di affidarsi a due cantieri differenti per

LA CERIMONIA
La prossima settimana si celebrerà il varo tecnico della nuova Seaside

avere a disposizione naviglio nel più breve tempo possibile: una strategia dettata dalla fame di posti letto su tutti i mercati mondiali. Così Msc ha optato per il binomio Stx France-Fincantieri e Costa Crociere per Meyer Turku-Fincantieri.

La differenza principale risiede nel numero di navi com-

missionate, con Msc che può vantare il record di compagnia con il maggior numero di navi in ordine a livello mondiale. Come mai questa disparità? Semplice: la compagnia italo-svizzera è un unico brand globale che non fa capo a nessuna capogruppo; la strategia è evidentemente quella di avere navi per presidiare tutti i mercati più redditizi al mondo. Quindi, oltre ai mercati neolatini (italiano in primis), lo lancio espansivo è orientato al mercato nord-americano ed in seconda battuta a quello anglo-sassone a livello europeo. Mentre la Cina per ora resta in secondo piano, con la sola Msc Lirica posizionata stabilmente in quell'area a cui si aggiungerà Msc Splendida solamente per la prossima stagione estiva.

Diverso è il discorso per Costa Crociere: l'azienda genovese fa capo a Carnival Corporation che gestisce ben 9 brand crocieristici. Le navi dal fumaiolo giallo sono destinate così a presidiare mercati ben definiti, cercando di non entrare in competizione con gli altri marchi del colosso americano. Il mercato caraibico non è fondamentale con navi destinate soprattutto ad ospiti di lingua neolatina; considerata la ripresa del mercato sudamericano, sicuramente ci sarà un potenziamento dell'offerta in quest'area. Ma le direttrici di sviluppo principali saranno soprattutto due: il Mediterraneo e la Cina. Per la prima destinazione sono state progettate le due nuove navi "finlandesi" dual-fuel che porteranno la svolta ecologica nel Mare Nostrum. Mentre la destinazione asiatica, dove Costa ha avuto un ruolo pionieristico e dove l'anno prossimo avrà 4 navi, riceverà le due nuove unità "Made in Italy" concepite secondo i desiderata del crocierista medio asiatico.

www.themeditelegraph.it
© BY NC ND AL CUNDIRITTI RISERVATI

AUTOSTRADE

Abertis, in salita l'opzione Acs: il titolo Atlantia corre in Borsa

MILANO. Atlantia corre in Borsa dopo le indiscrezioni che danno in calo le chance di una controfferta di Acs su Abertis. Il gruppo dei Benetton, che sulla concessionaria catalana delle autostrade ha lanciato un'Opas a 16,5 euro per azione in un'operazione da 16,34 miliardi, ha chiuso con un rialzo del 4,2% a 27,26 euro, nuovo massimo.

I rumors danno slancio anche al gruppo di Florentino Perez, che il 21 luglio, quando aveva ammesso di studiare il dossier, era scivolato del 6,5%. Ieri il titolo del gruppo del Real Madrid invece ha chiuso con un +2,28%, a 32,48 euro. Abertis in calo dello 0,18% a 16,79 euro. Per *El Confidencial* l'offerta Acs avrebbe meno possibilità per la reticenza dei fondi, dubbiosi sulla struttura dell'operazione, soprattutto sull'ipotesi di entrare nel capitale di Hochtief, controllata tedesca del Gruppo di Pérez. Hochtief sarebbe, nei vari scenari circolati, lo strumento attraverso cui verrebbe lanciata l'Opas. Una eventuale controfferta del gruppo di Pérez sarebbe vista di buon occhio dal governo spagnolo, spiega il quotidiano on-line. Ma Acs non può acquisire direttamente Abertis senza aumento di capitale, eventualità sgradita agli azionisti e a Pérez, che non vuol scendere sotto al 10%. Per questo l'operazione avverrebbe attraverso Hochtief, con una società veicolo ad hoc, nel quale entrerebbero i fondi alleati. Però la struttura finanziaria dell'operazione richiederebbe anche un ingresso diretto dei fondi in Hochtief. E proprio questo sarebbe lo scoglio su cui l'operazione rischia di arenarsi: i fondi, specializzati in infrastrutture, sarebbero restii ad accollarsi i rischi della ciclicità del settore delle costruzioni, in cui opera Hochtief. No comment da Atlantia.