

LE CROCIERE DIVENTANO GREEN. MA PREOCCUPA L'ARRETRATEZZA DEI PORTI ITALIANI

Arriva Smeralda, l'ammiraglia a gas

Iniziati nei cantieri finlandesi di Turku i lavori per la nuova nave della flotta Costa

dal nostro inviato
SIMONE GALLOTTI

TURKU. La nuova ammiraglia di Costa Crociere va a gas. È la prima nave da crociera al mondo ad utilizzare l'Lng anche in navigazione. Solo Aida Nova, la "cugina" in costruzione nei cantieri di Papenburg, entrerà in servizio prima di Costa Smeralda, ma sarà dedicata al mercato tedesco. L'ammiraglia di Costa invece solcherà i mari del Mediterraneo a partire da novembre 2019 e da Savona, il porto scelto come base dalla compagnia, ospiterà la clientela internazionale. Costa cambia anche il marchio e sulla prua, sotto il nome della nave, ha realizzato un'enorme onda stilizzata con il tricolore. La compagnia punta tutto sul Made in Italy, anche se la nuova nave è costruita in Finlandia, a Turku, nei bacini della famiglia tedesca Meyer.

Ieri è stata tagliata la prima lamiera del colosso da 180 mila tonnellate che potrà ospitare a bordo 6.600 passeggeri nelle 2.600 cabine disegnate da Adam Thian, il nuovo architetto che ha sostituito lo storico designer americano Joseph Farcus.

Le eco navi e il caso italiano
Il gruppo Carnival ha deciso di investire nel gas come carburante per la nuova generazione di sette navi ordinate ai cantieri Meyer. Oltre a Costa e Aida, altre unità a Lng arriveranno per i marchi Carnival e P&O. Il costo delle navi è sul miliardo di dollari l'una. «Ma i vantaggi dal punto di vista ambientale ed economico sono notevoli» spiega Tom Strang, il vice presidente Maritime Affairs di Carnival. Eppure il passo in avanti tecnologico degli armatori e dei cantieri non è stato seguito dalle infrastrutture, almeno in Italia. Esiste un caso italiano? Strang allarga le braccia: «Il gas non è diffuso come vorremmo», spiega ancora Strang. Toccherà a Shell, partner del gruppo americano, sviluppare la catena logistica. La nave di Costa farà riforni-

mento a Barcellona, le bettonie saranno costruite sempre a Turku, il cantiere che sta costruendo la nuova nave di Costa Crociere. In Italia però è tutto più complicato: «La catena logistica non sta crescendo a dovere nel vostro paese. Ad oggi non c'è niente. Ci sono molte discussioni, tanti tavoli, ma per ora niente. Nel futuro? Qualcosa si sta muovendo, ma lentamente». Neil Palomba, direttore generale della compagnia, rincara la dose: «È stata persa un'occasione, perché siamo indietro sulla catena logistica dell'Lng. Spero che l'Italia non perda il treno».

Per il cantiere tedesco Meyer è stata una sfida: in Finlandia è già stato realizzato un grande traghetto destinato al Nord Europa, ma una nave da



Il rendering della Costa Smeralda

crociera con propulsione a gas «era qualcosa di completamente nuovo che ha richiesto un impegno straordinario sulla progettazione» ha spie-

gato Jan Meyer, ceo del gruppo navalmecanico tedesco.

La strategia del Mediterraneo

«Per noi l'Europa ha ancora spazi importanti». Palomba spiega perché il Mediterraneo sarà ancora centrale per Costa Crociere che schiera la nave tra Savona (home port), Barcellona e Marsiglia. «Ma non è una ritirata dalla Cina. In tutti i mercati ci sono alti e bassi: è fisiologico. Resta una grande opportunità. Abbiamo ancora tempo per affinare le rotte della nostra nuova ammiraglia, ma ci sarà un cambiamento per diversi itinerari». «Queste navi consolideranno la leadership del gruppo» ha spiegato Michael Thamm, ceo di Costa e di Carnival Asia. Le nuove navi garantiranno anche nuova occupazione: circa 750 italiani saranno assunti per prendere servizio su Costa Smeralda e la sua gemella.

PARLA IL NUMERO UNO DEL GRUPPO NAVALMECCANICO TEDESCO

Meyer: «Stx France? Non ci interessa Ci accontentiamo di essere i migliori»

IL COLLOQUIO

dal nostro inviato

TURKU. «Non è necessario essere i più grandi. Basta essere i migliori». Jan Meyer, numero uno del gruppo tedesco, ammette di non essere «preoccupato» per l'eventualità di un accordo che porti Fincantieri e Stx France a costituire un grande gruppo navalmecanico europeo sull'asse Roma-Parigi. Il terzo lato del triangolo sarebbe Berlino, ma Meyer non dà grandi chances al campione europeo che mette insieme tutti: «Non ci interessa. Attualmente è impossibile. E comunque l'Antitrust non ci darebbe mai il via libera». Parla chiaro Meyer che è padrone di casa a Turku - cantiere acquistato dai coreani di Stx che si stavano disgre-

gando - e nato professionalmente a Papenburg, l'altro polo del gruppo che porta il suo nome, con i bacini che straboccano di lavoro.

Gli europei possiedono il know how delle crociere. Meyer sa anche qualcosa di più rispetto ai concorrenti del Vecchio Continente: costruisce le navi da crociera a Lng. Nuova tecnologia che i competitor, tanto meno i cinesi, non sanno fare. A Pechino però hanno un vantaggio: «Sono sostenuti fortemente dal Stato. Noi no». Il nemico è chiaro e sta in Asia. Meyer vorrebbe persino abbatte i simboli che ancora resistono in Europa: «Spero che Stx cambi nome e torni a chiamarsi Chantiers dell'Atlantique».

Neil Palomba prova a evitare di dare un giudizio sull'accordo tra Italia e Francia: «Troppa politica». Ma nel mercato va così: «Le acquisi-



Jan Meyer ieri a Turku

zioni e le fusioni, quando portano vantaggi sotto il profilo del contenimento dei costi e di aumento della produttività, non devono spaventare: sono un'opportunità». Gli europei devono capire che «la Cina tra poco sarà pronta anche per le navi da crociera». «Penso che l'Italia e la Francia, qualsiasi decisione prendano, debbano

pensare attentamente su qual è il risultato - sottolinea - perché oggi hanno l'opportunità di decidere chi ha la leadership nel settore o meno, va presa la giusta decisione discutendo seriamente, non devono dimenticarsi che operano in un ambiente competitivo, dove ci sono molti cantieri navali nel mondo e bisogna essere competitivi».

«In ogni settore alla fine di ogni giornata sono i consumatori a fare la scelta, nella cantieristica navale i "consumatori" sono le compagnie di crociera, - aggiunge il direttore generale Costa - in un ambiente molto competitivo oggi i cantieri navali europei hanno l'opportunità di avere la leadership nella costruzione di navi da crociera, ci sono quattro grandi cantieri in Europa, Fincantieri, Stx, Meyer Turku e Meyer Papenburg».

SI GAL