

COLLOQUIO AD AMBURGO TRA IL PRESIDENTE FORCIERI E IL NUMERO UNO DELLA COMPAGNIA, GOLDSTEIN

Rccl mette la prua sulla Spezia

Dubbi su Genova: «Dobbiamo decidere se sarà ancora home port»

IL CASO

dal nostro inviato

SIMONE GALLOTTI

AMBURGO. «Il futuro è Spezia?» E' la domanda finale di un colloquio in cui la città del levante ligure viene nominata almeno il doppio delle volte rispetto a Genova. Adam Goldstein, numero uno di Royal Caribbean, sorride e sospira: «We'll see», vedremo. In realtà qualcosa si è già visto.

Lo scenario è Amburgo, città in cui il gotha mondiale delle crociere si raduna

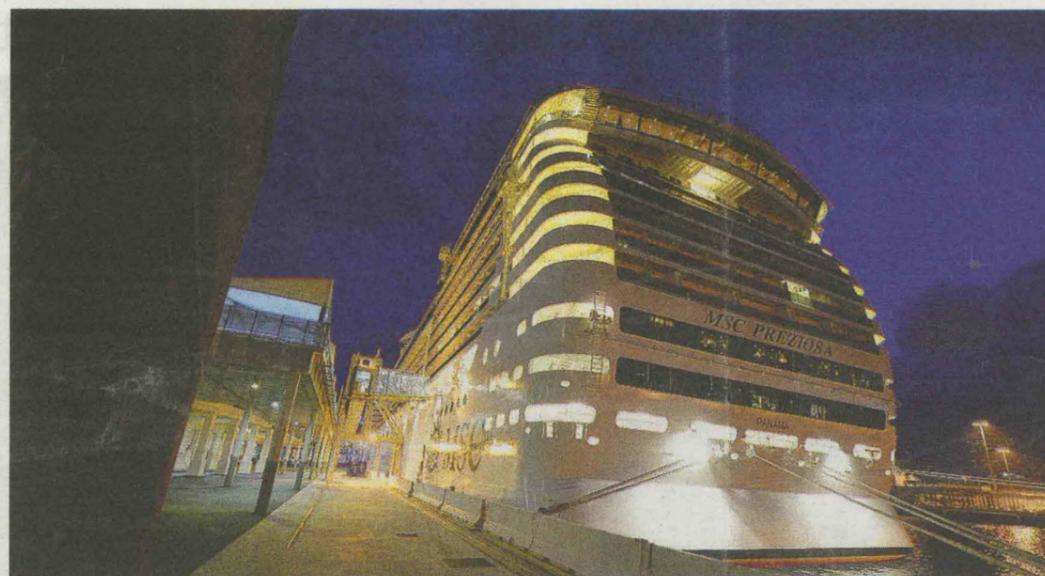


Lorenzo Forcieri

LA LETTERA DI LUPI
Forcieri confermato inizia il secondo mandato

in una delle fiere principali, il *Seatrade Europe*. Per aprire la manifestazione nel modo giusto, Lorenzo Forcieri, presidente anche di Ligurian Ports, l'associazione che promuove i porti della Liguria, incontra i vertici di Royal Caribbean: sono stati gli americani a chiedere l'incontro. Forcieri però è lì nella veste di presidente dell'autorità portuale di Spezia, nomina confermata da Roma poco prima del meeting e che il governatore Burlando deve ancora controfirmare prima di passare dalle commissioni di Camera e Senato. E' il farraginoso processo di nomina previsto dalla 84/94. Per festeggiare il secondo mandato Forcieri illustra i piani di sviluppo del porto nel settore delle crociere: dragaggi, bonifiche e la costruzione del terminal cro-

COMMESSA DA 700 MILIONI DI EURO PER NAVE



La Msc Preziosa, ultima nave entrata in flotta per la compagnia guidata da Pierfrancesco Vago

MSC PREPARA DUE NUOVI ORDINI I CANTIERI STX FRANCE IN POLE

dal nostro inviato

AMBURGO. «Presto annunceremo un nuovo ordine per unità da 4.000 passeggeri e da 700 milioni di euro a nave». Pierfrancesco Vago, Executive Chairman di Msc crociere, ha appena ricevuto il premio come personalità dell'anno al *Seatrade Europe* e si lascia scappare un paio di indizi sul futuro della compagnia.

Eppure poco prima aveva freddato gli entusiasmi con una frase che faceva presagire pochi investimenti nel breve e medio termine: «Per due anni staremo buoni, valuteremo l'evoluzione del mercato».

In verità il segnale Msc crociere lo aveva già lanciato tempo fa, come anticipato dal *Secolo XIX*, quando nella serata genovese dedicata all'ultima nata in casa Aponte, la Preziosa, già si pensava la nuovo ciclo di navi: più corte e più larghe. Definizione poco tecnica, che però trova un nuovo riscontro anche sulle informazioni che dalla Francia arrivano sulle specifiche del nuovo progetto che Msc sta mettendo nero su

bianco e a cui manca solo la firma definitiva.

«Per l'ordine stiamo valutando tutti e tre i cantieri europei disponibili: Stx (Francia e Finland), Meyer Werft e Fincantieri» racconta Vago, ma a costruire la nuova classe di navi targate Msc, sarà molto probabilmente Stx France. La trattativa era partita parallela alla costruzione di Preziosa, la nave nata dall'idea di Gheddafi junior e presa in consegna poi da Msc.

Dopo mesi di confronti, l'intesa, a quanto risulta al *Secolo XIX*, sarebbe stata trovata per almeno due navi nella prima fase della commessa. La compagnia ne ha bisogno per aggredire i nuovi mercati e per posizionarsi con un prodotto innovativo.

L'annuncio e il contestuale inizio della commessa dovrebbero arrivare entro la fine dell'anno e al più tardi nei primi mesi del 2014. Anche per iniziare bene l'anno che Vago è convinto sarà quello della ripresa del settore delle crociere.

SIGAL

ciere. «Un incontro positivo in cui abbiamo illustrato quello che vogliamo fare» dice Forcieri al termine. Goldstein si sbilancia di più e per Genova non sono buone notizie: «Genova rientra nella categoria *homeport* e *interport*. Dobbiamo decidere se nei nostri piani per questo settore, possiamo ancora giustificare la nostra presenza lì, dopo averne verificato la redditività». Diverso è il discorso per i *port of call* come Spezia e Livorno che per gli americani sono accosti chiave per arrivare facilmente a Pisa e Firenze. Anzi tra i due, gli americani hanno già scelto il porto ligure, tanto che il solitamente riservato Goldstein arriva a dire: «Non so se Spezia diventerà il nostro *home port*, ma è possibile. L'offerta è aggressiva e a Spezia si stanno muovendo bene. Siamo molto interessati». Forcieri vuole terminare il terminal crociere nel suo prossimo mandato appena rinnovato e oggi al ministero dell'ambiente cercherà di ottenere

- e tutti ottimisti sull'esito - una procedura di Via accelerata per il molo che sarà dedicato alle crociere, sullo stile dello schema che a Genova è stato pensato per il ribaltamento a mare di Fincantieri. «Spezia non è concorrente di Genova. Semmai di Livorno», assicura Goldstein. Perché della guerra delle crociere tra Genova e Spezia, qualche eco è arrivata pure in Germania.

simone.gallotti@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Adam Goldstein

ROYAL CARIBBEAN
Dopo la terza Oasis confermata l'opzione per la quarta

IL DOPO CONCORDIA

Carnival: «Costa fuori dalla bufera solo tra 3 anni»

GENOVA. Almeno tre anni ancora di duro lavoro per risollevarne l'immagine del brand Costa Crociere. Anche il numero uno di Carnival, Micky Arison, ha ammesso che serve ancora tempo per cancellare l'immagine negativa del disastro della Costa Concordia. Intanto le azioni della società Carnival sono crollate di altri 5 punti nella giornata di ieri, dopo che gli analisti hanno tagliato il prezzo perché nelle loro previsioni sono convinti che una ripresa delle prenotazioni del colosso americano delle crociere che controlla tra gli altri marchi anche Costa, avverrà solamente nel 2015.

Le perdite in Borsa del titolo si sono avvicinate al 13% da quando la compagnia ha presentato i risultati del terzo trimestre, giudicati deboli dai mercati, ma aggiungendo che saranno possibili perdite anche alla fine dell'anno.

Secondo gli analisti gli scarsi risultati sono riconducibili ancora al disastro della Costa Concordia e l'immagine negativa derivata dall'incidente al largo delle coste del Giglio.

I rendimenti netti di Carnival, quello cioè che i clienti spendono a bordo delle navi e i pacchetti venduti, secondo Morgan Stanley, sono decisamente inferiori rispetto a quelli delle principali concorrenti come Royal Caribbean e Norwegian Cruise Line e sono costati un downgrade del rating del colosso americano. Per Morgan Stanley l'inversione di tendenza arriverà solo nel 2015, ma questo consumerà molto più cash flow di quanto gli stessi revisori avessero previsto.