

# Fincantieri, maxi commessa da Carnival

Il colosso delle crociere vuole costruire dieci navi: metà in Italia, metà in Germania

SIMONE GALLOTTI

**GENOVA.** Gli ultimi dettagli sono stati perfezionati tra le bianche poltrone dell'enorme stand di Fincantieri al Seatrade di Miami. E proprio in quel contesto sarebbe dovuto arrivare l'annuncio, poi rimandato a causa dell'attacco terroristico avvenuto in Tunisia.

Carnival, il primo gruppo crocieristico al mondo guidato da Micky Arison, sta per ordinare 10 nuove navi e starebbe per definire i contratti di costruzione con i due principali cantieri europei, l'italiana Fincantieri e il colosso tedesco Meyer Werft. L'annuncio con i dettagli delle navi, i cantieri coinvolti e la cifra totale dell'accordo dovrebbe arrivare entro la fine di questa settimana, forse venerdì.

Da fonti qualificate di settore arrivano alcuni dettagli dell'ordine firmato da Micky Arison, numero uno di Carnival. La commessa della compagnia americana sarà divisa in parti uguali tra Fincantieri e Meyer Werft: cinque navi a testa per rinnovare la flotta del gruppo. Il valore delle nuove unità in attesa della comunicazione ufficiale, si può solo ipotizzare, ma è probabile che gli ordini prevedano la costruzione di navi di notevoli dimensioni. Il prezzo di mercato per queste unità si aggira su 7-800 milioni di dollari l'una, cifra che porterebbe il valore totale della commessa per Fincantieri a 4 miliardi di dollari. Più fonti confermano che l'ordine, come annunciato, dovrebbe comprendere la nuova classe per la flotta di Costa Crociere: un prototipo da 170 mila tonnellate che potrebbe anche essere ordinata con una gemella. Le altre navi potrebbero essere suddivise tra i diversi brand del colosso americano e in particolare l'urgenza del



Giuseppe Bono, amministratore delegato del gruppo Fincantieri

**A PAPERBURG**  
La parte tedesca del contratto sarà eseguita dal gruppo Meyer Werft

rinnovo della flotta si avverte per Carnival. In ballo ci sono anche le nuove navi per Aida: il marchio tedesco del gruppo, reduce dalla complicata costruzione in Giappone dell'ultima nata, la AidaPrima, avrebbe deciso di realizzare in Europa le prossime unità. Se questo schema dovesse es-

sere confermato, con la costruzione cioè di grandi navi da crociera, è prevedibile un ingorgo negli slot disponibili di Fincantieri: il cantiere più grande e quindi il più adatto, è Monfalcone che però potrebbe essere libero solo dal 2019. Il maxi ordine porterebbe prenotazioni almeno sino al

2028 e un po' di lavoro per gli altri cantieri in Italia che però potrebbero non risultare adeguati all'allestimento in toto delle mega unità. Ecco perché, fanno notare gli analisti, l'intesa tra il gruppo italiano e Stx France sembra davvero un passo. E le voci di un'accelerazione del dossier che prevederebbe l'acquisizione del travagliato cantiere di Saint Nazaire, a Miami sono diventate insistenti. Il numero uno del gruppo italiano Giuseppe Bono, avrebbe trovato la strategia giusta per arrivare all'obiettivo: servono spazi e strutture per realizzare la pioggia di ordini arrivati e che potrebbero persino aumentare. Norwegian Cruise Line, stando a fonti di Miami, avrebbe saggiato proprio al Seatrade la disponibilità di Fincantieri per la costruzione di nuove unità, ma il gruppo italiano avrebbe adesso problemi di spazio. Con Stx, Bono avrebbe la possibilità di soddisfare la grande corsa alla costruzione di navi da crociera delle compagnie.

© riproduzione riservata

**Sindacati**  
Cantieri in rivolta  
Apa contro tutti:  
«Manovre politiche»

\*\*\* GENOVA Negli stabilimenti italiani di Fincantieri si alza la tensione sul contratto integrativo, per alcune clausole poste dall'azienda (In particolare la possibilità di un controllo da remoto, si parla di un microchip nelle scarpe). Il prossimo incontro è previsto a metà aprile, ma nel cantiere l'aria è pesante. Ieri scoperò a sorpresa un Muggiano, domani toccherà a Marghera, la settimana scorsa Riva Trigoso, dove il caso si è fatto "politico" ed è approdato in consiglio comunale. In tutti i cantieri italiani di Fincantieri si stanno svolgendo assemblee, scioperi e cortei, con altre iniziative già in programma - fa sapere la Fiom. Controcorrente Antonio Apa, segretario della Uilm di Genova: «È del tutto evidente che una forza sindacale si avvia a diventare il contenitore politico del disagio sociale. Per capitalizzare il suo tornaconto politico, si annunciano disastri a Riva e al Muggiano. La politica - conclude Apa - complice le regionali ne approfitta, perché incapace di risolvere i problemi. Meglio inventare falsi, per poter poi dire di averli risolti, ingannando elettori e lavoratori».

**THAMM SARÀ ALLA GUIDA DELLA NUOVA STRUTTURA ACQUISTI**

## L'acciaio comprato dai 70 di Costa ad Amburgo

ALBERTO QUARATI

**GENOVA.** Le ricadute genovesi della maxi-commessa Carnival saranno con tutta probabilità solo indirette. Se le indiscrezioni sul valore unitario delle navi (800 milioni di dollari) dovessero essere confermate, per il cantiere di Sestri Ponente non ci sarebbe business diretto: le navi che si fanno nel cantiere genovese sono più piccole, e il valore massimo per questo segmento si

aggira sui 400 milioni: forse il cantiere potrebbe sperare nella costruzione di tronconi.

È certo però che gli acquisti per la realizzazione della commessa saranno fatti da Amburgo proprio dal personale Costa Crociere trasferito in Germania (70 dipendenti), che insieme alle 100 persone provenienti dagli uffici Aida di Rostock, formeranno la nuova unità Acquisti, sotto il controllo diretto di Michael Thamm, che inizialmente

manterrà anche la carica di amministratore delegato di Costa.

Benché uno dei timori della concentrazione su Amburgo sia proprio l'asse preferenziale con le ditte tedesche, sicuramente molto indotto genovese storicamente legato a Carnival potrà - secondo gli esperti del settore - beneficiarne comunque della maxi-commessa americana. Inoltre, va detto che il piano Carnival non si limita unicamente

alla costruzione di nuove navi, ma anche al refitting di una flotta che comincia a scontare una certa anzianità, e tra l'altro proprio tra la fila della compagnia ammiraglia, la Carnival Cruise Lines. Dunque è tutt'ora sul tavolo uno studio per il refitting delle unità più vecchie, e tra i soggetti sotto esame per eseguire queste operazioni ci sarebbe anche la Genova Industrie Navali (Cantieri Mariotti più San Giorgio del Porto).

**TREVISANATO (VTP): «SAREBBE MEGLIO PUNTARE SU IMBARCAZIONI MENO INQUINANTI, NON IMPORTA DI QUALI DIMENSIONI»**

## Decreto Grandi navi: nella Giudecca unità più piccole, ma in maggior numero

L'Autorità portuale punta a costruire un nuovo terminal passeggeri

MATTEO MARTINUZZI

**VENEZIA.** Venezia Terminal Passeggeri ha presentato al Sea Trade di Miami le novità della stagione 2015, ma il tema alla ribalta è stato un altro: il destino delle crociere in Laguna nel breve periodo. Due sono i problemi da risolvere tra 2016 e 2019.

Il primo, correggere gli effetti del decreto Grandi Navi, che nei fatti ha portato a una riduzione della stazza media e delle navi nel canale della Giudecca, ma ne ha aumentato il numero (+50, con meno pas-

saggeri), alzando anche l'età media delle navi portate alla Serenissima, che essendo più vecchie, inquinano di più. «Urge - dice Sandro Trevisanato, presidente del Vtp - un provvedimento che sblocchi la situazione attuale e che la limitazione del traffico sia regolamentata secondo un criterio qualitativo e non quantitativo».

Il secondo ostacolo è rappresentato dalla scelta definitiva per la realizzazione del nuovo canale d'accesso alla stazione marittima. «Attendiamo con fiducia che la Commissione di valutazione di impatto am-

biennale riconosca i fatti: il Contorta Sant'Angelo salva l'eccellenza crocieristica veneziana e avvia la ricostruzione morfologica e naturalistica della laguna centrale» sottolinea il presidente dell'Autorità Portuale di Venezia, Paolo Costa. «Se ci verrà dato via libera nei tempi di legge in un paio d'anni cancelleremo l'emergenza» grandi navi».

Per quanto riguarda i numeri previsti per il 2015 Trevisanato ricorda che «si è limitato il calo di traffico rispetto ai numeri degli scorsi anni in assenza di vincoli. In forza dell'ac-

cordo volontario sottoscritto con le compagnie di crociera per la collocazione a Venezia di navi di medie dimensioni (entro le 96 mila tsl), nel 2015 si registreranno oltre 1,5 milioni di passeggeri con la particolarità che il 91% del traffico sarà turnaround, limitando quello di transito a una componente residuale». Nel dettaglio, quest'anno si registrerà la presenza di 64 navi posizionate per 36 compagnie operative; inoltre il terminal 123 (fino allo scorso anno utilizzato dai traghetti ora spostati a Fusina) è in fase di riconversione per l'uso cro-



Nave da crociera a Venezia

cieristico e sarà pienamente operativo entro la primavera.

Per quanto riguarda le prospettive a lungo termine? Secondo Costa, dopo aver risolto i problemi dell'immediato, si procederà alla pianificazione per la collocazione di una nuo-

vastazione marittima con i Comuni di Venezia, di Mira e di Cavallino-Treporti. Ma bisogna chiedersi se questa progetto è davvero necessario quando Venezia è già dotata di terminal efficiente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA