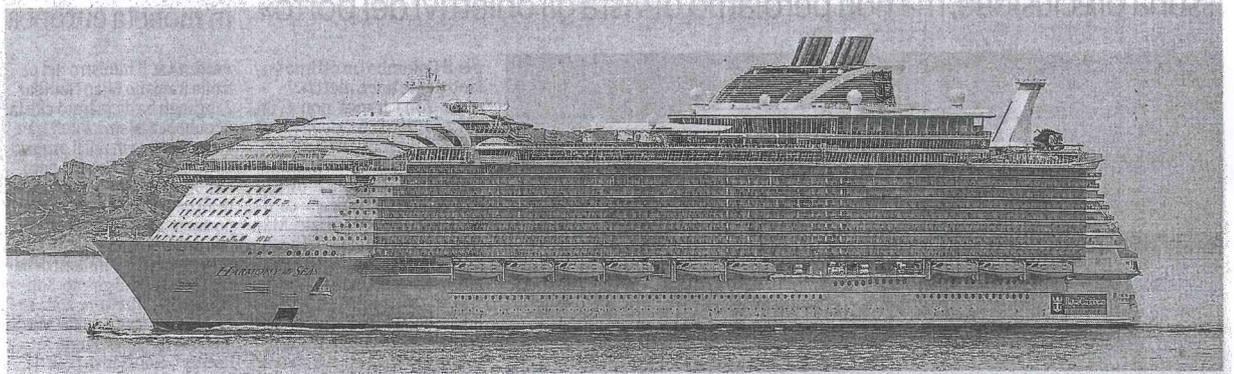


IL SECOLO XIX
26/06/2016

NELLE CROCIERE LA CORSA A UNITÀ SEMPRE PIÙ GRANDI SEMBRA INARRESTABILE



La "Harmony of the Seas", con le sue 226.963 tonnellate di stazza lorda, ha tolto il primato alle sorelle minori "Oasis" ed "Allure": è la nave più grande del mondo

Navi, il gigantismo non si ferma

A Royal Caribbean il primato mondiale. Fincantieri esclusa (per ora) dai giochi

MATTEO MARTINUZZI

CON l'entrata in servizio il mese scorso di Harmony of the Seas, Royal Caribbean International ha scritto un'altra pagina del libro dei Guinness. La sua nuova ammiraglia, con 226.963 tonnellate di stazza lorda, ha tolto il primato alle sorelle minori "Oasis" ed "Allure" che sono state le navi da crociera più grandi al mondo dall'ingresso in servizio della prima (nel 2009) con 225.282 tsl; si è trattato di una lotta in famiglia che ha visto Royal assoluta protagonista.

Se guardiamo la classifica delle 10 navi da crociera più grandi in esercizio attualmente, il colosso americano ne piazza ben 8 in questa lista. Solo Norwegian Cruise Line può vantare due navi nella "top ten": Norwegian Escape (165.157 tsl) al settimo posto e Norwegian Epic (155.873 tsl) al nono posto. Le altre navi in classifica sono le tre unità della classe "Quantum" ("Quantum", "Anthem" ed "Ovation") con 168.666 tsl dal quarto al sesto posto, poi "Liberty" (155.889 tsl) all'ottavo e "Freedom" (154.407 tsl) al decimo, tutte rigorosamente con il simbolo "Crown & Anchor" sul fumaiolo.

Quali sono i vantaggi nel costruire navi di queste dimensioni? Innanzitutto le economie di scala permettono di ammortizzare tra molti più passeggeri i costi fissi; c'è poi la possibilità di offrire agli ospiti molte più attrazioni: basta dare un'occhiata alle immagini di "Harmony" per rendersi conto di quanto una nave del genere può offrire in più rispetto a quelle più piccole. Ovviamente ci sono anche dei "contro": pochi sono i porti con strutture adeguate per navi "oversize", parliamo di banchine con fondali sufficienti e spazi di manovra adeguati, ma anche strutture terminalistiche in grado di movimentare alcune migliaia di passeggeri senza intoppi.

Ci dobbiamo aspettare navi ancora più grandi nei prossimi anni? Se guardiamo il portafoglio ordini attuale la risposta sarebbe no. Royal Caribbean sta costruendo a Saint-Nazaire la sorella di "Harmony" che dovrebbe avere le medesime dimensioni. Però ha recente-

Le navi da crociera più grandi in servizio

Nome nave	T.s.l.	Armatore	Anno	Cantiere Costruttore
Harmony of the Seas	226.963	Royal Caribbean	2016	STX France, Saint Nazaire
Oasis of the Seas	225.282	Royal Caribbean	2009	STX Europe, Turku
Allure of the Seas	225.282	Royal Caribbean	2010	STX Europe, Turku
Quantum of the Seas	168.666	Royal Caribbean	2014	Meyer Werft, Papenburg
Anthem of the Seas	168.666	Royal Caribbean	2015	Meyer Werft, Papenburg
Ovation of the Seas	168.666	Royal Caribbean	2016	Meyer Werft, Papenburg
Norwegian Escape	165.157	Norwegian Cruise	2015	Meyer Werft, Papenburg
Liberty of the Seas	155.889	Royal Caribbean	2007	Aker Yards, Turku
Norwegian Epic	155.873	Norwegian Cruise	2010	STX France, Saint Nazaire
Freedom of the Seas	154.407	Royal Caribbean	2006	Aker Finnyards, Turku

...e quelle in ordine

N/A	227.000	Royal Caribbean	2018	STX France, Saint Nazaire
N/A - lettera d'intenti	227.000	Royal Caribbean	2021	STX France, Saint Nazaire
N/A	201.000	Star Cruises	2019	Lloyd Werft Group
N/A	201.000	Star Cruises	2020	Lloyd Werft Group
N/A - lettera d'intenti	200.000	Msc Crociere	2022	STX France, Saint Nazaire
N/A - lettera d'intenti	200.000	Msc Crociere	2024	STX France, Saint Nazaire
N/A	183.000	Costa Crociere	2019	Meyer Turku Shipyard, Turku
N/A	183.000	Costa Crociere	2020	Meyer Turku Shipyard, Turku
N/A	180.000	Aida Kreuzfahrten	2019	Meyer Werft, Papenburg
N/A	180.000	Aida Kreuzfahrten	2020	Meyer Werft, Papenburg

mente sottoscritto una lettera d'intenti per una quinta classe "Oasis" da consegnare nel 2021 e dalle voci di corridoio pare che quest'ultima potrebbe essere allungata di pochi metri e quindi segnare un nuovo primato.

Ma altre compagnie si apprestano a superare la soglia

IL CASO MSC La compagnia di Aponte non intende gareggiare con gli americani

delle 200.000 tsl, in primis Star Cruises che ha annunciato una coppia di navi che realizzerà negli stabilimenti della neocontrollata Lloyd Werft Group. Anche Msc Crociere ha annunciato una lettera d'intenti per un nuovo prototipo denominato "World Class"; sembra che non sia stato ancora defini-

to il layout di queste nuove navi, sono infatti in ballo due design differenti proposti da STX France. In ogni caso Gianni Onorato, numero uno di Msc Crociere, ha confermato al Secolo XIX che non è intenzione della compagnia costruire la nave più grande del mondo, anche se certamente questi navi saranno le più capienti in servizio (si parla di 7.000 passeggeri).

Carnival Corporation invece ha in ordine una nuova classe di navi "dual fuel" da oltre 180.000 tsl che verranno realizzate a coppie di 2 per i marchi Aida e Costa Crociere. Le prime vedranno la luce negli impianti Meyer Werft di Papenburg, le seconde in quelli di Turku. Per il momento solo Fincantieri pare essere esclusa dalla corsa al gigantismo, soprattutto per limiti infrastrutturali visto che l'unico cantiere che potrebbe essere della partita è quello di Monfalcone che però non ha a disposizione in Adriatico un bacino di carenaggio di dimensioni sufficienti. Si sa però che l'azienda guidata da Giuseppe Bono ha nel "cassetto" un progetto denominato "XL" per Carnival Corporation: le sorprese potrebbero arrivare anche da Trieste.

«IN DUE ANNI E MEZZO GLI ISTITUTI HANNO OTTENUTO DALLA BCE 850 MILIARDI»

La denuncia delle imprese: «Prestiti in stallo malgrado la maggiore liquidità delle banche»

ROMA. Oltre 850 miliardi di euro ricevuti dalla Bce, in meno di due anni e mezzo, a tassi bassissimi non sono bastati, alle banche italiane, per aumentare i prestiti alle famiglie e alle imprese, dando un impulso positivo al ciclo economico. La liquidità extralarge "prelevata" dalla Banca centrale europea non è stata "girata" all'economia reale: da dicembre 2013 ad aprile 2016 i finanziamenti al settore privato sono calati di oltre 15 miliardi. Gli istituti di credito del nostro Paese, in particolare, hanno incassato il 31% dei 2.769 miliardi complessivamente messi in circolazione

dall'Eurotower nell'ambito delle cinque finestre di rifinanziamento; nelle sole operazioni di lungo periodo (Ltro e Tltro), le banche della Penisola hanno ricevuto 793 miliardi su 2.290 miliardi (34%). Lo stock di crediti ad aziende e cittadini è invece sceso, in totale, da 1.416 miliardi a 1.400 miliardi: sono diminuiti di 30 miliardi i crediti alle imprese; mentre sono saliti di 14,9 miliardi i finanziamenti alle famiglie, trainati dalla ripresina del credito al consumo (+24 miliardi). Questi dati principali del rapporto "Europa, Finanza, Imprese, Famiglie" realizzato dal Cen-

tro studi di Unimpresa a poche ore dal referendum della Gran Bretagna sulla Brexit. Secondo lo studio dell'associazione, basato su dati della Banca d'Italia, da dicembre 2013 ad aprile 2016, le banche italiane hanno ricevuto dalla Banca centrale europea 859,1 miliardi pari al 31% dei 2.769 miliardi concessi nell'ambito delle cinque finestre di rifinanziamento. Nel dettaglio, gli istituti di credito del nostro Paese hanno «prelevato» dall'Eurotower 215,5 miliardi (32,1%) tra il 12 dicembre 2013 e il 10 giugno 2014; 170,2 miliardi (32,9%) tra l'11 giugno 2014 e il 9 dicembre

2014; 161,4 miliardi (30,7%) tra il 10 dicembre 2014 e il 9 giugno 2015; 160,2 miliardi (30,2%) tra il 10 giugno 2015 e l'8 dicembre 2015; 151,8 miliardi (28,7%) tra il 9 dicembre 2015 e il 26 aprile 2016. Ancora più alta è la quota (34,6%, «ricevuta» dalle banche italiane dalla Bce rispetto alle sole operazioni di rifinanziamento di lungo periodo (Ltro; Long Term Refinancing Operation; Ltro; Targeted Long Term Refinancing Operation): 204,1 miliardi (37,1%); 159,9 miliardi (38,8%); 144,1 miliardi (35,4%); 149,2 miliardi (32,6%); 136,2 miliard (29,4%).