

LA COMMESSA AI TEDESCHI DI MEYER TURKU: «CINQUEMILA POSTI DI LAVORO IN PIÙ»

Grandi e "green", Royal ordina due navi

Dopo Carnival, anche il gruppo americano punta su Lng e celle a combustibile

MATTEO MARTINUZZI

GENOVA. Royal Caribbean ha siglato un altro accordo con MeyerTurku per la costruzione di due nuove navi da crociera *dual fuel* da 200 mila tonnellate di stazza e 5.000 passeggeri che verranno realizzate in Finlandia con consegne nel 2022 e nel 2024.

La corsa ai nuovi ordini quindi non si ferma, si tratta di un boom senza precedenti con i cantieri europei specializzati che stanno segnando un ciclo senza precedenti nella storia navale. Anche Royal Caribbean ha deciso di puntare sulla propulsione a gas naturale liquefatto e per questo motivo ha scelto di affidarsi ai cantieri tedeschi del gruppo Meyer che in questo campo può ormai offrire un significativo vantaggio tecnologico rispetto alla concorrenza. Lo dimostrano gli ordini: nei siti produttivi di Papenburg e Turku ben 7 navi commissionate da Carnival per i propri brand, saranno realizzate sulla base di una nuova piattaforma *dual fuel* da 180 mila tonnellate. I tedeschi rilevando dai coreani di Stx il sito produttivo finlandese, hanno fatto un ottimo affare: lo stabilimento ha già consegnato nel 2013, il Viking Grace, primo grande cruise ferry ad impiegare Lng per l'alimentazione dei propri motori. La nave è stata un successo e il sistema propulsivo ha funzionato a dovere. Inoltre lo scorso



La Oasis of the Seas in costruzione nel cantiere di Turku

luglio Meyer Turku ha replicato consegnando Megastar, il primo cruise ferry di Tallink ad impiegare questa tecnologia "green".

Il nuovo progetto delle navi da crociera per Royal Caribbean, battezzato "Icon", prevede, oltre ai motori *dual fuel*, anche un'altra innovazione mai sperimentata finora sulle navi da crociera: si tratta delle celle a combustibile per la generazione di energia elettrica. Jan Meyer, numero uno del cantiere finlandese, ha ricordato che l'obiettivo «è quello di sviluppare le celle a combustibile per un impiego significativo come alimentare tutte le attività alberghiere

MERCOLEDÌ
12 OTTOBRE 2016
IL SECOLO XIX

In tribunale Russia, armatore batte il colosso Sovcomflot

... MOSCA. Un armatore russo ha vinto la propria battaglia legale contro il gigante statale Sovcomflot. Il tribunale ha stabilito 58,8 milioni di dollari in compensazione delle mancate entrate ottenute dopo che a Yuri Nikitin per 10 anni era stato congelato il patrimonio personale.

di bordo». Attualmente la tecnologia e le normative non sono ancora adeguate per l'utilizzo di questo sistema nella marina mercantile (mentre in quella militare è già stata applicata come nei sommergibili della classe U212-A realizzati da Fincantieri). Per questo motivo verranno installati degli impianti pilota a bordo di una nave di classe "Oasis" l'anno prossimo per poi utilizzarli su più ampia scala sulla quarta e quinta nave di classe "Quantum" che verranno realizzate nello stabilimento di Papenburg con consegne nel 2019 e 2020.

Questo carico di lavoro eccezionale per il cantiere di Turku ha permesso al gruppo Meyer di pianificare ben 75 milioni di Euro di investimenti per potenziare gli impianti e contemporaneamente implementare la mano d'opera diretta che dovrebbe passare dai 1.300 dipendenti attuali a circa 1.800 nel breve periodo. Inoltre stima che questa mole di lavoro permetterà di sviluppare un indotto che darà lavoro a circa 15 mila persone. Royal Caribbean aveva già permesso a Turku circa 15 anni di lavoro continuativo tra il 1997 e il 2010 per la realizzazione delle cinque navi di classe "Voyager", le tre di classe "Freedom" e le prime due di classe "Oasis".

www.themeditegraph.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

APERTURA DELLE BUSTE LA PROSSIMA SETTIMANA

Tre offerte per la Porto Livorno 2000 in gara anche Aponte, Costa e Grimaldi

LIVORNO. Tre cordate si sono fatte avanti per contendersi la maggioranza delle quote della Porto 2000, la società che nello scalo di Livorno gestisce i servizi ai crocieristi e alle navi passeggeri: il primo raggruppamento è costituito dalla Creuers del Port de Barcelona che ha presentato l'offerta in partnership con il tour operator Aloschi Bros e con Bassani Adriatico. Una seconda cordata vede affiancate alla società che gestisce il terminal passeggeri di Olbia, la Sinergest Olbia spa (quota di partecipazione: 60%), la compagnia di navigazione Moby (5%), il terminalista LTM (10%) e la Marininvest srl (25%). Infine, il terzo



Nave da crociera a Livorno

player di riferimento è il Cfg Cruise & Ferry Group. La conglomerata partecipa da sola, ma è supportata da due imprese ausiliarie: la Grimaldi Euromed Spa e Costa Crociere. Il 19 ottobre le buste saranno aperte dalla commissione.

I DATI DI ASSONAVE

Cantieri, crisi di ordini anche nel 2016 Reggono passeggeri, yacht e militare

ROMA. Grande calo per l'offshore ma forte espansione per il settore crocieristico (con il record di 19 nuove unità ordinate, e un portafoglio ordini di 47 grandi navi). È il quadro della cantieristica italiana nel 2015, che ha registrato una domanda di 41 milioni di tonnellate stazza lorda compensata (-10%). Il report è stato illustrato nell'Assemblea Associati e Aggregati di Assonave (industria navalmecanica italiana). Nella prima metà 2016 avvio fiacco

per le navi mercantili, con nuovi ordini per soli 6,8 milioni di tslc, ma nel settore cruise si registrano 14 ulteriori nuovi ordini; se poi il comparto offshore è azzerato, quello yacht è in graduale ripresa. Soddisfacenti gli ordinativi militari ma la cantieristica Asia in nuovi ordini scende da 87% a 68%; impennata della domanda navi da crociera che porta la cantieristica europea al 24% (+7%) grazie anche a Fincantieri che raggiunge un carico di lavoro record.