

# Arison boccia i giganti del mare

Dubbi anche sui fondi di private equity: «Non capisco come possano guadagnare con le navi»

dal nostro inviato

FRANCESCO FERRARI

VENEZIA. «È un progetto che non ci interessa. Non crediamo al gigantismo navale. Anzi, lo reputiamo rischioso: sia sotto il profilo economico, sia sotto quello logistico».

Micky Arison, presidente del primo gruppo crocieristico al mondo, la Carnival Corporation di Miami, cui fa capo anche la genovese Costa, lo confida a Venezia poche ore prima della cerimonia di *namings* dell'ultima ammiraglia della flotta, la "Freedom". Una nave di grande stazza (110.000 tonnellate), ma ancora lontana dalle dimensioni raggiunte da Royal Caribbean (principale concorrente di Carnival) con la classe Freedom (160.000) e, prossimamente, con il progetto Genesis (220.000). «Il gigantismo non è necessariamente la direzione da prendere - spiega Arison - I piani di Royal Caribbean, a mio avviso, rischiano di generare gli stessi problemi che l'Airbus A380 ha provocato nel settore aereo. Navi così grandi obbligano i porti a modificare le infrastrutture o, nel caso opposto, le compagnie a rinunciare ad alcuni scali. E Carnival non vuole né l'una, né l'altra cosa. Esiste, poi, un problema che riguarda i ritorni economici: non siamo sicuri che navi di quelle dimensioni possano garantirli». Arison cita apertamente il caso di Costa, i cui ultimi ordini a Fincantierinon superano le 90.000 tonnellate: «Ne ho parlato a lungo con il presidente Foschi. Abbiamo deciso insieme che, per il tipo di crociere offerte da Costa, un tonnellaggio minore avrebbe garantito un ritorno



Micky Arison, presidente Carnival

più soddisfacente. Per noi e per la nostra clientela». Ma il gigantismo non è l'unico argomento che Arison giudica negativamente. «Molto perplesso», il numero uno di Carnival, si definisce anche a proposito della scelta di alcuni fondi di private equity di investire nel settore crocieristico, come è accaduto il mese scorso con l'ingresso di Apollo in Oceania Cruises per 850 milioni di dollari. «I fondi solitamente puntano a rendimenti superiori al 25%. Un obiettivo quasi impossibile, nel mondo delle crociere, considerando il prezzo elevatissimo delle costruzioni. Da qui nasce il mio scetticismo».

Non c'è scetticismo, ma grande soddisfazione, invece, nelle parole che Arison riserva al rapporto fra Carnival e Fincantieri: «Mai più avrei

VENERDÌ  
9 MARZO  
2007



La "Freedom" sabato scorso durante il suo breve viaggio fra gli stabilimenti Fincantieri di Marghera e Venezia

pensato che il nostro legame potesse durare così a lungo nel tempo. Fincantieri è un marchio con il quale lavoriamo volentieri, sia per la qualità delle sue navi, sia perché è un'azienda propositiva. E questo, in fin dei conti, che fa la differenza. Un buon cantiere deve sapere individuare le specificità dei nostri brand: Fincantieri sa farlo. Ciò non significa, ovviamente, che Carnival non possa ordinare navi ad altri stabilimenti, come spesso accade». È il caso dei genovesi Mariotti, per esempio: «Il doppio ordine della nostra compagnia Seabourn (500 milioni di dollari il valore, ndr) lo dimostra. Perché abbiamo scelto Mariotti? Per due motivi. Ha fatto l'offerta migliore e, in passato, aveva lavorato egregiamente per marchi prestigiosi come Radisson e Silversea».

## >> FLOTTA COSTA

### SESTRI PONENTE, DEBUTTO IN MARE PER "SERENA"

\*\*\* GENOVA. Prenderà il mare oggi, per la prima volta, Costa Serena, che con la gemella Costa Concordia è la più grande nave passeggeri italiana e sarà la nuova ammiraglia della compagnia Costa Crociere. La nave, 112.000 tonnellate di stazza, 290 metri di lunghezza, 1.500 cabine e una capacità totale di 3.780 passeggeri, lascerà la Fincantieri di Genova-Sestri Ponente per raggiungere lo stabilimento di Palermo per sottoporsi alla pulizia e verniciatura dello scafo. Durante il ritorno a Sestri Ponente la nave farà le prove tecniche ufficiali, una serie

di test che verificheranno il corretto funzionamento di impianti, apparecchiature e motori, tra cui il «crash stop», ovvero un arresto totale dalla massima velocità per verificare in quanti metri la nave si ferma in caso di emergenza. terminate le prove Costa Serena rimarrà a Sestri Ponente per completare l'allestimento sino alla consegna, prevista per il 15 maggio. Oltre a Costa Serena, Costa Crociere ha in ordine altre tre navi, tutte con Fincantieri. Il totale di questi 4 nuovi ordini equivale a quasi 2 miliardi di euro.