

GRANDI MANOVRE DIETRO IL PARZIALE DISIMPEGNO DI MICKY ARISON

I big delle crociere a caccia di miliardi

Dopo Royal Caribbean, Carnival verso il rinnovo della flotta. Con i soldi della Borsa

IL RETROSCENA

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Giovedì, nei cantieri tedeschi Meyer Werft, c'è stato il taglio della prima lamiera di "Ovation of the Seas", la terza unità della classe Quantum, un progetto su cui la compagnia americana Royal Caribbean punta molto delle sue fortune future.

Dietro il parziale disimpegno di Micky Arison nell'azionariato di Carnival, potrebbero esserci non solo le scelte e le finanze personali del magnate americano delle crociere, ma anche le strategie industriali nella battaglia dei prossimi anni tra i due colossi del settore (Carnival e Rcll appunto). Secondo fonti del settore cantieristico, per Carnival si avvicinerrebbe il momento di un corposo rinnovo della flotta. Delle 101 unità in forza nelle nove compagnie controllate dal gruppo di Miami, 40 hanno più di 15 anni. È vero che una parte delle unità è stata sottoposta a intensi lavori di refitting, ma è altrettanto vero che il mercato, dopo gli anni della crisi, sta tornando a crescere. Per il colosso americano, si sta avvicinando nuovamente il momento di rischiare, che poi è la principale attività di un armatore.

Con il suo 25%, Arison tiene in pugno la creatura inventata dal padre Ted, ma tre quarti dei capitali non sono più nel suo portafoglio: rischiare meno, rischiare tutti. Tutte le indiscrezioni che filtrano dal mondo dei cantieri confermano che Carnival si sta muovendo verso nuove commesse: dai rumors del nuovo ordine per Costa Crociere per una nave da 170 mila tonnellate, all'attivismo dello stesso Arison nella sua ultima sortita a Monfalcone, passando per l'assun-



Richard Fain (primo a sinistra) durante la cerimonia di "steelcutting" della Ovation of the Seas

zione di Corrado Antonini, ex presidente di Fincantieri, a consulente del gruppo americano.

Del resto, senza dover volare troppo alto, basta confrontare il portafoglio ordini di Rcll e Carnival per capire che la battaglia degli investimenti è solo all'inizio. Il gruppo Royal Caribbean ha 44 navi suddivise in sei compagnie, di cui 21 hanno più di 15 anni. Attual-

ETÀ A CONFRONTO

Il gruppo Rcll ha 44 navi suddivise in 6 compagnie: 21 hanno oltre quindici anni

mente il gruppo guidato da Michael Bayley ha 11 unità in consegna da qui al 2020, pari al 25% della flotta esistente. Inoltre, Royal nei tempi della crisi ha saputo anticipare i tempi introducendo navi che hanno, per offerta e soluzioni tecniche, delle reali innovazioni rispetto agli anni Duemila e al grande boom della crocieristica: basti pensare alla classe Oasis, frutto di un'intensa gestazione, la cui terza unità dovrebbe arrivare a primavera 2016, o appunto alla classe Quantum.

Se in termini percentuali la flotta Carnival è più giovane (ma non troppo: le unità ante 2000 del gruppo sono il 39%, quelle di Rcll il 47%), va sottolineato che molte delle unità più vecchie del gruppo Royal sono dedicate ai segmenti di

lusso, quindi navi per un mercato meno attento alle novità, e di numeri decisamente più ridotti. Invece il gruppo di El Doral, proprio nella sua compagnia ammiraglia, Carnival Cruise Line, ha ad esempio otto navi della classe Fantasy costruite tra il 1990 e il 1998. Ma ancora più indicativo è il portafoglio ordini, che complessivamente è di otto navi, cioè il 7,9% del totale (contro il 25% di

OLTRE WALL STREET

Alcuni fondi sono pronti a investire su Carnival. Ma i tempi non sono ancora maturi

Royal). Una compagnia grande ha bisogno di crescere meno, ma è vero che sinora l'espansione del gruppo è stata poliforme, con interventi spot, quasi a sondare le risposte del pubblico, mentre le unità più vecchie (è il caso dei refitting delle unità Costa degli anni '90) vengono destinate a proposte di mercato più sperimentali (la crociera "slow" ecc...). Solo Aida aveva un ordine massivo: cinque unità in opzione presso i cantieri giapponesi Mitsubishi - dice chi è riuscito a sbirciare il contratto - ma solo se questi avessero rispettato i criteri di produttività imposti dall'armatore. Una scommessa naufragata lo scorso anno, quando è diventato palese che il cantiere orientale aveva già contratto 900 milioni di dollari in penali per ritardi sulla costruzione delle prime due navi, AidaPrima e AidaMia.

Chi potrebbe entrare al fianco di Arison in questa avventura? Con le azioni a 45 dollari, l'ingresso in massa di un fondo sembra escluso: Apollo è attivissimo in campo crocieristico, e l'acquisto del gruppo Prestige da parte di Ncl è lì a dimostrare la voglia di crescere e fare utili, ma Carnival al momento sembra troppo sana e quindi troppo indigesta per i fondi di rischio. Improbabile anche la scalata di un partner industriale: «Guardi - dice una fonte vicino a Carnival - forse la Msc di Gianluigi Aponte potrebbe tentare l'impresa... ma dovrebbe vendere la sua parte cargo, non so se mi spiego...». Si tratta di 456 navi, la seconda flotta più grande al mondo dopo quella di Maersk Line.

L'unica ipotesi, è la transazione, l'accordo tra Arison e un altro partner industriale. Ma forse l'assetto da public company è quello che al momento sembra più far comodo al delle crociere.

quarati@ilsecoloxix.it

GENOVA, LA MOSSA A SORPRESA DELLA SOCIETÀ NAVALMECCANICA

Fincantieri, un piede nelle Riparazioni navali

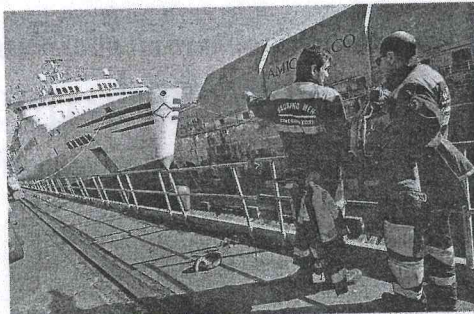
Il gruppo triestino apre un ufficio nel cuore del porto industriale. In vista di nuove attività?

MATTEO DELL'ANTICO

GENOVA. D'accordo: potrebbe essere solo una semplice casualità. Sta di fatto che Fincantieri ha partecipato, con successo, ad un bando per l'assegnazione di «mq. 237 ad uso ufficio, ubicati al piano primo dell'edificio "Molo Guardiano"». Nulla di strano, se non fosse che il locale si trova all'interno della zona delle Riparazioni navali del porto di Genova.

Un'area attualmente gestita da una società pubblica, Ente Bacini, partecipata all'89% da Palazzo San Giorgio, e che presto verrà privatizzata con una lunga concessione, almeno fino al 2020. In ballo c'è la gestione dei bacini di carenaggio, in totale cinque, per i quali ormai da tempo circo-

l'Authority ha pubblicato un avviso, perché i soggetti interessati possano presentare la loro manifestazione di interesse prima della pubblicazione della gara vera e propria che dovrebbe chiudersi entro il 2015. Il valore dell'affidamento è stato stimato sopra i 30 milioni di euro. Attualmente il bacino uno è usato con meno frequenza e, rispetto a tutti gli altri, è quello che necessita di maggiori lavori di ristrutturazione. Il due invece è in gestione al cantiere genovese Amico & Co, specializzato in refit di yacht tra i 30 e 140 metri. La terza vasca viene usata a rotazione, ma spesso è assegnata per lunghi periodi proprio a Fincantieri. I bacini quattro (che rientra nel Blu Print di Renzo Piano) e cinque sono poi nelle mani di Mariotti San Giorgio



Uno dei bacini di carenaggio nell'area delle Riparazioni navali

per avere la concessione? Al momento, va specificato, nessuno ha ancora manifestato il proprio interesse. C'è comunque tempo fino al 20 di aprile e, come sottolineato dall'Autorità portuale di Ge-

ma soprattutto l'Authority «si riserva in ogni caso di ammettere alla successiva procedura anche soggetti che non abbiano presentato interesse al presente avviso». C'è dell'altro: al momento En-

do le regole previste dalla gara, il concessionario sarà obbligato ad assumere il personale dipendente.

In pole position, neanche a dirlo, ci sono i due soggetti maggiormente coinvolti nell'utilizzo dei bacini, Amico & Co e Mariotti-San Giorgio. Entrambe le società hanno la possibilità di presentarsi da sole, oppure unite. Ma l'interesse, mai smentito, è forte anche da parte di Fincantieri. Il colosso italiano della cantieristica avrebbe la possibilità di diventare un asso pigliatutto puntando ad una gestione unica delle cinque vasche. Un'ipotesi reale che ha già messo in allarme alcuni operatori genovesi. E che, guarda caso, potrebbe già essere cominciata con l'acquisizione di un locale di «mq. 237 ad uso ufficio».