

NUOVI DETTAGLI SULLE NAVI ORDINATE A FINCANTIERI: SARANNO ALIMENTATE A DIESEL E LNG

Crociere in Asia, Carnival si affida a Costa

Il quartier generale di Miami promuove i risultati della compagnia genovese. Si accende la sfida con Msc

IL RETROSCENA

MATTEO MARTINUZZI

GENOVA. Dopo l'incidente del Giglio del 2012, furono in molti a dare Costa Crociere per spacciata e prossima a un forte ridimensionamento: oggi, a pochi mesi dal quarto anniversario di quella tragedia, mentre la sfortunata Costa Concordia viene smantellata a Genova, ci troviamo di fronte ad uno scenario completamente diverso rispetto a quelle infauste previsioni.

La compagnia guidata da Michael Thamm sta viaggiando spedita verso un nuovo piano di espansione che prevede ben quattro nuove navi. Due saranno realizzate da Meyer Werft nello stabilimento di Turku, altre due dovrebbero essere costruite da Fincantieri: inizialmente si vociferava di navi identiche a quelle di costruzione finlandese, ma ora sembra trapelare che si tratterà di un prototipo diverso, ma sempre con alimentazione ibrida Mdo/Lng.

Per il momento non sono filtrati altri dettagli, quindi non resta che aspettare l'annuncio ufficiale per avere maggiori informazioni su queste navi che saranno sicuramente all'avanguardia (come da tradizione Fincantieri). L'aver puntato su progetti che prevedono sia la

tradizionale alimentazione diesel che quella a gas naturale liquefatto, fanno di Costa un'autentica pioniera nel campo delle navi da crociera "eco-friendly": si tratta di una scelta coraggiosa che in futuro condizionerà l'intero mercato crocieristico, visto che il successo di questo piano porterà a seguire quest'esempio anche le altre compagnie. Il fatto è che Costa, avendo tagliato per prima il traguardo, avrà maturato un'esperienza che la metterà in una posizione di forza. Questa scelta condizionerà inoltre lo sviluppo infrastrutturale dei porti: gli home ports di queste navi saranno costretti prima o poi ad adeguarsi a questa nuova tecnologia. Rifornire di Lng queste navi sarà uno dei prossimi step dei porti crocieristici che vorranno essere al passo coi tempi (attualmente nel Mediterraneo siamo in ritardo, come ha testimoniato una recente inchiesta del *Secolo XIX*). La prima nave finlandese in consegna nel 2019 dovrebbe essere posizionata nel Mediterraneo Occidentale sulla cosiddetta rotta "traghettoni" (per la possibilità d'imbarco in quasi tutti gli scali), la più remunerativa per un colosso del genere. Con una stazza lorda di 183.200 tonnellate e una capacità massima di ben 6.600 passeggeri, questo prototipo si presenta come una vera "macchina da soldi" per la compagnia. Se facciamo



Michael Thamm (a sinistra) con l'a.d. di Fincantieri, Giuseppe Bono

Il 16 novembre "Shipping & Intermodal Transport" seconda edizione del Forum a Genova

••• GENOVA. Si svolgerà lunedì 16 novembre, nella Sala delle Compere di Palazzo San Giorgio, a Genova, la seconda edizione del Forum "Shipping & Intermodal Transport", organizzato dal *Secolo XIX* e dal sito *The MediTelegraph*. La prima edizione dell'evento ha visto la partecipazione di oltre 300 addetti ai lavori alle quattro sessioni, nel corso delle quali sono intervenuti ventisette relatori e quattro moderatori. Per informazioni sull'edizione 2015 del Forum è possibile rivolgersi a press@themeditelegraph.com (telefono 010.5388243). I lavori inizieranno alle 9 e si concluderanno alle 13.30.

un confronto con Allure of the Seas di Royal Caribbean, la nave più grande del mondo, notiamo che quest'ultima può ospitare un massimo di 6.410 persone con una stazza lorda di 225.282 tonnellate. Il nuovo prototipo sfrutterà al massimo gli spazi interni riuscendo a portare 200 persone in più ma con ben 42.000 t.s.l. in meno.

La prima nave Fincantieri invece potrebbe essere candidata per la Cina, mercato dove la compagnia genovese ha già un posizionamento molto forte (saranno 4 le navi "cinesi" nel 2016). Essendo la prima grande compagnia presente rego-

larmente su questo mercato già dal 2006, in quasi dieci anni i crocieristi cinesi si sono fidelizzati al marchio e difficilmente Carnival Corporation rinuncerà a questo vantaggio, creando un nuovo marchio per le navi operanti in zona. Quello che si sta invece realizzando è sempre una maggior autonomia della parte cinese della compagnia, che potrebbe portare alla nascita in futuro di una Costa Asia sulla falsariga di P&O Cruises Australia. Il grande rinnovamento della flotta porterà inevitabilmente alla cessione in futuro delle navi più vecchie e, per ragioni analogiche, la prima candidata all'uscita è Costa neoClassica che, dopo il refitting dello scorso anno, è diventata un vero gioiellino, quindi molto appetibile sul mercato dell'usato. In un futuro prossimo potrebbe essere rivista anche la neoCollection, che ha avuto un buon riscontro sui consumatori, con la possibile sostituzione delle navi più vecchie. La sfida di Costa è lanciata: nei prossimi anni ci sarà una bella battaglia con Msc, che ha ugualmente predisposto un piano molto ambizioso di crescita con due prototipi per quattro navi assegnati a due cantieri diversi. Chi beneficerà di questa competizione sarà certamente il crocierista che si troverà a disposizione navi sempre più all'avanguardia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA