

LA BASSA REDDITIVITÀ COSTRINGE GLI ARMATORI A MODIFICARE GLI ITINERARI

Crociere, pesa la crisi del Sud America

Le compagnie "dirottano" le navi verso aree geografiche meno instabili

IL RETROSCENA

MATTEO MARTINUZZI

TRIESTE. Se alcuni mercati crocieristici come Cina, Australia e Medio Oriente sono in forte crescita, quello del Sud America sta risentendo della crisi economica del Brasile. Gli indicatori di occupazione delle navi e di marginalità del prodotto che stanno registrando i maggiori players nell'area, quest'inverno sono al ribasso.

Storicamente i marchi italiani sono quelli che hanno sempre dominato questo mercato. Sia brasiliani che argentini, popolazioni dal sangue latino, amano molto l'at-

mosfera che si respira e bordo delle navi italiane, e non va dimenticato che una significativa parte degli abitanti di queste terre è di origine italiana.

Nonostante il 2016 sia l'anno "olimpico" per il paese carrioca, la crisi attanaglia la popolazione che aveva già manifestato il suo malumore in occasione dei Mondiali di calcio del 2014: il Pil a fine anno ha registrato una flessione di oltre il 3%, l'inflazione ha superato il 10,5%, i consumi sono scesi dell'1,5% nell'ultimo trimestre del 2015, il settore industriale ha fatto segnare una contrazione dell'1,3% e quello dell'agricoltura del 2,4%. Questi numeri non possono non riflettersi sulla propensione all'acquisto della popolazione di

pacchetti turistici. Sfruttando la mobilità delle navi, quindi, Msc e Costa hanno deciso di ridurre la capacità in quell'area nell'inverno 2016/17 rispetto a quello in corso per spostarla su mercati più redditizi.

Msc Crociere attualmente posiziona nell'area cinque navi per un totale di 12.202 letti bassi: Splendida, Magnifica, Lirica, Armonia con porti d'imbarco brasiliani e infine Poesia con home port Buenos Aires. L'inverno prossimo le navi in Sudamerica saranno solo tre con una riduzione a 8.602 letti bassi: Preziosa e Musica con home port a Santos e Orchestra a Buenos Aires.

Costa Crociere quest'anno schiera Pacifica basata a Santos e Fascinosa a Buenos Aires



Il porto di Buenos Aires

per un totale di 6.020 letti bassi. Il prossimo inverno Pacifica sarà sostituita dalla piccola Costa neoRiviera, mentre Costa Mediterranea sarà dedicata soprattutto al mercato argentino offrendo anche un originale itinerario verso la Terra del Fuoco. I posti letto totali,

sempre intesi per cabina doppia, saranno ridotti così a 3.308, anche se a parziale contropartita sarà allungata la stagione.

Il mercato ora vuole capire se le Olimpiadi potranno dare nuovo slancio al Brasile, ma in attesa che i piani d'espansione delle flotte entrino nel vivo, Msc e Costa si trovano con la "coperta corta": è stato naturale favorire altri mercati che danno più garanzie. Tra il 2017 e il 2020 entrambe le compagnie immetteranno sul mercato nuova capacità con (4 nuove navi per Costa, 6 per Msc): c'è da aspettarsi che anche il Sud America beneficerà di questo incremento delle flotte.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

PARLA ONORATO (MSC)

«Genova? Sviluppo possibile, aspettiamo il nuovo presidente»

PARIGI. «Penso ci siano ancora margini di sviluppo su Genova, ne parleremo con il nuovo presidente dell'Autorità portuale. Aspettiamo la nomina». Gianni Onorato, Chief Executive Officer di Msc Crociere, in un'intervista esclusiva al *Secolo XIX/The-MediTelegraph*, racconta i piani futuri della compagnia, i nuovi mercati al centro della strategia di espansione, ma non dimentica l'home port del capoluogo ligure in attesa della nomina del nuovo presidente dello scalo che arriverà dopo il commissariamento dell'Ammiraglio Pettorino. Sul rapporto con Fincantieri, Onorato spiega: «Sono convinto che costruiremo altre navi nei loro stabilimenti». L'intervista integrale di Matteo Dell'Antico è on line su www.themeditelegraph.it