

Classifiche Nel portafoglio ordini del gruppo italiano 18 nuove navi

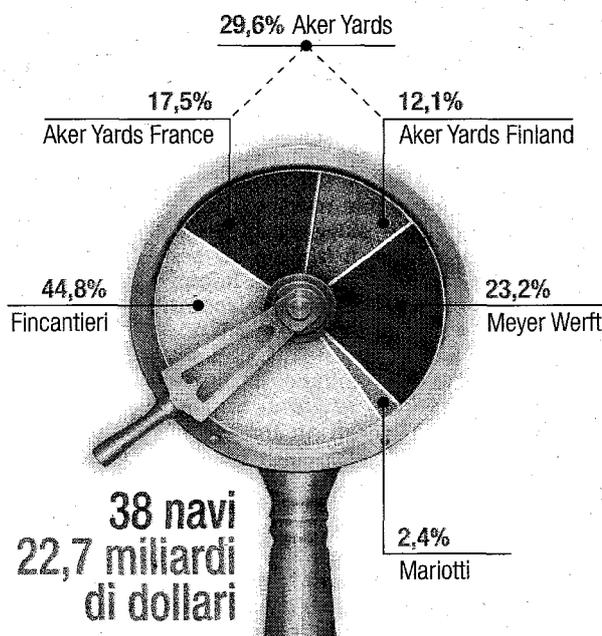
I magnifici tre delle crociere

Fincantieri si conferma leader di settore con il 40%. Seguono Aker (Norvegia) e Meyer Werft (Germania)



La corsa

Com'è suddiviso il portafoglio ordini delle navi da crociera



Fonte: elaborazione Corriere Economia

S.A.

La torta, è ricca, soprattutto in termini di fatturato, perché il dominio europeo nelle grandi navi da crociera non si è mai tradotto in ricchissimi utili per i pochi cantieri in grado di costruire oggetti che per l'industria crocieristica sono, invece, vere e proprie macchine da soldi.

Neppure nei momenti in cui la capacità produttiva era sottodimensionata rispetto alla richiesta del mercato, i cantieri europei sono riusciti a tradurre la loro posizione di forza in copiosi profitti. Un esercizio, quello di far crescere prezzi e utili di pari passo con la domanda, che sta riuscendo, invece, ai cantieri orientali con le navi da cari-

co.

Vero, ma non sufficiente a giustificare la situazione, è che il settore delle crociere è l'unico in cui l'effetto combinato della globalizzazione e della concentrazione ha lasciato pochissimi protagonisti sia sul versante dei cantieri navali che su quello degli operatori. Sono solo tre i grandi gruppi in grado di costruire gli enormi palazzi a 15 e più piani su cui milioni di persone vanno in vacanza: Fincantieri, il gruppo norvegese Aker e la tedesca Meyer Werft. E sono tre i clienti cui fa capo il 90% del portafoglio ordini attuale, 15 miliardi di euro per 38 navi da consegnare entro il 2012.

Dal punto di vista del mercato, la situazione è bloccata, con clienti molto fidelizzati. Fincantieri, leader assoluto con una quota superiore al 40%, lavora sostanzialmente in esclusiva per il gruppo Carnival, quotato a Wall Street e a sua volta leader del settore, che nel corso degli anni si è comprato aziende come la genovese Costa, le inglesi Cunard e P&O Cruises, le americane Princess Cruises e Holland America.

Allo stesso modo, il gruppo norvegese Aker, controlla i cantieri finlandesi dove sono costruite le navi da crociera più grandi del mondo per l'americana Royal Caribbean (RCCL) ed un paio d'anni fa

ha acquistato i cantieri francesi Alstom (ora Aker France) dove invece si costruiscono le navi della svizzero/sorrentina MSC Crociere.



Il terzo gruppo, il tedesco Meyer Werft, è l'unico a lavorare sia con Royal Caribbean che con Carnival. Meyer ha recentemente strappato ai competitor la costruzione di due grandi navi per Disney, vecchio cliente di Fincantieri. Contemporaneamente, Fincantieri ha siglato due contratti con operatori minori per navi di dimensioni medio-piccole: due navi per Oceania e altrettante per Silversea.

Il vero problema di questo business ad elevata complessità realizzativa è che negli anni buoni il margine lordo raggiunge il 7-8%. A questo si aggiunge la criticità dovuta al basso livello del dollaro americano, valuta in cui sono stipulati molti dei contratti. Il dato di fondo, comunque è che sono gli operatori ad avere in mano il pallino del prezzo, tenuto stabilmente a un livello tale da garantire margini non troppo ampi ai costruttori. Questo è vero in particolare modo per il gruppo Carnival, la cui strategia è di ordinare navi in serie da personalizzare per i diversi marchi. Carnival vale circa il 60% del fatturato Fincantieri, il cui valore della produzione è di circa 2,5 miliardi di euro all'anno con un utile netto che nel 2006 è stato di poco superiore ai 52 milioni.

La bassa redditività del business è dimostrata anche dall'andamento in Borsa di Aker, l'unico operatore europeo quotato. Dapprima c'è stato un boom dovuto alla politica di espansione per linee esterne che lo ha portato a controllare 17 cantieri in 8 paesi. Politica che tanto ha entusiasmato gli investitori ma che dal punto di vista degli utili non ha prodotto risultati esaltanti. Alla fine, il titolo ha subito un tracollo in contemporanea con l'uscita di scena, in primavera, del tycoon norvegese che aveva reso grande il gruppo a colpi di acquisizioni. E adesso Aker è in balia di un mercato difficile e dei cantieri coreani di STX, che ne hanno appena acquisito il 39,2% con l'obiettivo di entrare nel settore delle crociere. Un tentativo cui il management di Aker sta provando a resistere.