

ALTA GAMMA NAVI PASSEGGERI A MISURA DI NABABBI

Sì viaggiare, ma in stile super-lusso

La mega commessa da 2 miliardi di euro siglata con Fincantieri dall'italiana Silversea e dalla Oceania Cruises rilancia la «moda» delle navi da crociera con standard da yacht

BRUNO DARDANI

Negli anni Ottanta e Novanta sembravano destinate a un successo da record di mercato. Poi queste creature anomale del mare, per metà yacht e per metà nave, erano state costrette a fare i conti con la realtà: trovare clienti nella fascia di età e di censo in grado di affrontare un costo crociera pari a oltre 500 euro al giorno e disposte a preferire alla vita solitaria e riservata di un mega yacht, la vacanza su una nave da crociera extra-lusso, aristocratica e raffinata, ma pur sempre «collettiva». Le prime compagnie che si erano affacciate su questo mercato, come la Renaissance Cruise, protagonista di un contratto record per otto navi da circa 200 passeggeri l'una, avevano pagato un prezzo altissimo: travolte dai costi di ammortamento delle navi e dalla penuria di clienti così facoltosi da potersi permettere una crociera d'élite, avevano fatto crack. Le navi erano state quindi rivendute, in parte

utilizzate come casinò galleggianti, in parte reinserite e più volte richiamate fuori dal circuito crocieristico mondiale.

Solo i grandi gruppi, come Carnival Crociere e P&O, si erano potuti permettere il lusso di mantenere compagnie dedicate alla fascia dell'extra lusso, completando con marchi come Windstar e Seabourn la gamma di prodotto in offerta. Parallelamente alcuni gruppi come l'italiana Silversea (che fa capo tutt'oggi alla famiglia Lefebvre) e Radisson (legata alla catena alberghiera scandinavo-americana) erano riuscite faticosamente ad affermare i marchi, utilizzando le navi su rotte anomale, come quelle del Pacifico, dell'Oceano Indiano o del Sud Africa. Il tutto fra gli alti e bassi di

una nicchia che non è mai riuscita ad agganciare il trend.

Ma ora il vento che soffia sempre più forte nelle vele del mercato crocieristico, sembra lanciare in grande stile anche le compagnie del lusso sul mare: dopo la commessa di Seabourn (gruppo Carnival) al cantiere Mariotti di Genova, Fincantieri (leader mondiale nella costruzione delle navi passeggeri e sino ad oggi apparentemente disinteressato alle unità di dimensioni minori) ha centrato a Miami un obiettivo doppiamente clamoroso: si è aggiudicata la commessa da 2 miliardi di euro per cinque navi di dimensioni medie e con altissimi standard qualitativi; nel contempo ha manifestato palesemente la sua intenzione di saturare anche questa fa-

scia produttiva e di lasciare ben poco spazio alla cosiddetta cantieristica minore. Fincantieri ha concluso un accordo con la statunitense Oceania Cruises (fondata nel 2002 da Frank Del Rio e Joe Watters, ha una flotta di tre navi di piccole dimensioni) per la realizzazione di due navi da crociera da 65mila tonnellate di stazza lorda, ciascuna del valore di circa 500 milioni di dollari, con consegna prevista nell'autunno 2010 e nell'estate del 2011. L'accordo prevede anche un'opzione per una terza nave con consegna nel 2012. L'italiana Silversea Cruises, leader nel settore delle navi da crociera extra-lusso, ha firmato invece con Fincantieri un'intesa per la costruzione di una nave da crociera da 36mila tonnellate e 540 passeggeri (con opzione per una seconda), la cui consegna è prevista per l'ultimo trimestre del 2009. Silversea vanta attualmente una flotta composta da quattro navi: Silver Cloud, Silver Wind, Silver Shadow e Silver Whisper.



FINCANTIERI

**Maxicommesse,
i sindacati
approvano**

Con le due maxi commesse per la realizzazione di cinque navi da crociera ottenute da Oceania e Silversea Cruises, Fincantieri "non solo acquisisce operatori diversi da Carnival ma dimostra la capacità tecnologica delle nostre imprese di imporre il made in Italy nel mondo". Lo rileva il segretario generale di Uilm Genova Antonio Apa sottolineando che "due di queste navi saranno realizzate a Sestri Ponente, dando continuità produttiva al cantiere fino al 2012 con ricadute positive su tutto il territorio genovese".

"A questo punto - aggiunge il sindacalista - è necessario che il governo faccia la sua parte su due versanti: da un lato dare corso a quanto contenuto nella precedente Finanziaria per l'acquisizione delle fregate Fremm da parte della Marina, rendendo esigibili i finanziamenti previsti nell'arco di 15 anni; dall'altro, poiché le acquisizioni sono un punto fondamentale del piano quinquennale che Fincantieri ha presentato ai sindacati e al governo, è necessario che l'esecutivo individui le risorse necessarie per far decollare il piano". Fim-Fiom-Uilm hanno anche individuato un percorso, condiviso giovedì dal governo, che prevede una privatizzazione con il limite massimo del 48% di azioni cedibili, mantenendo il 51% delle quote in mano allo Stato. "E' per noi una soddisfazione che il governo abbia accettato il nostro documento unitario - sottolinea il segretario regionale Fim-Cisl, Tiziano Roncone - concordato con una grande maturità che ci ha permesso di uscire da una impasse difficile. Questo passaggio libera gli investimenti, che ritengo indispensabili per il mantenimento e lo sviluppo di Fincantieri. Ora però si passi dalle parole ai fatti".

>> SESTRI LEVANTE

FINCANTIERI IN BORSA
CHIESTE GARANZIE

*** SESTRI LEVANTE. **Vertice romano mercoledì scorso tra rappresentanti del governo (presenti il viceministro dei Trasporti, Cesare De Piccoli e il sottosegretario all'Economia, Massimo Tononi), i sindaci dei Comuni sedi di insediamenti Fincantieri ed esponenti delle organizzazioni sindacali, per approfondire il piano industriale presentato dall'azienda - 835 milioni di investimenti, due terzi dei quali destinati alle realtà cantieristiche nazionali - ma soprattutto per confermare che, anche a fronte di una prevista quotazione in borsa di Fincantieri, il 51 per cento delle azioni rimarrà sotto il pieno controllo del governo e che la consistenza del gruppo non possa essere assolutamente frazionata per «poter fare cassa». Di questo e dei prossimi incontri messi in calendario per definire la questione e chiarire con l'azienda alcune possibili situazioni di criticità - su tutte l'acquisizione per 30 milioni di euro in un Paese dell'Europa orientale di un cantiere definito "low cost", su cui si teme che l'azienda possa dirottare alcune delle lavorazioni attualmente svolte in Italia - ne ha parlato il sindaco Andrea Lavarello all'inizio della seduta del consiglio comunale di giovedì sera. È stata rinviata invece la discussione sulla mozione presentata dai gruppi di maggioranza relativa alle azioni da assumere in merito al recente ricorso al Tar promosso da alcune associazioni contro la realizzazione di un nuovo laminatoio nello stabilimento Arinox. Un'azione, quella delle associazioni che, secondo Simone Pedroni (Ds), Davide Bernardello (Margherita) e Maria Rosa Milano (Insieme protagonisti), «rischia di vanificare gli sforzi congiunti delle organizzazioni sindacali e dell'amministrazione che, nel rispetto degli impegni assunti dal consiglio comunale nel luglio 2005, sono tesi a far consolidare la presenza industriale sul territorio e ad incrementare i livelli occupazionali».**

Oggi la prima uscita in mare del traghetto norvegese

La Ms Fram, il traghetto realizzato da Fincantieri per conto della società armatrice norvegese Hurtigruten, lascerà questa mattina lo stabilimento di Panzano per effettuare i primi test tecnici in navigazione. A bordo ci saranno 200 persone tra dipendenti Fincantieri e delle ditte esterne.

L'unità, destinata alle crociere estive in Groenlandia e al servizio costiero invernale in Norvegia, entrerà già lunedì nel bacino dell'arsenale San Marco di Trieste per sottoporsi alle operazioni di carenaggio. La Fram lascerà Trieste il 24 o il 25 marzo per poi rientrare tra il 27 e il

28 marzo a Monfalcone. La consegna alla società armatrice dell'unità è prevista entro il 15 aprile, anche perché crociera inaugurale della Fram salperà da Venezia il 20 aprile. La Fram sarà poi battezzata ufficialmente il 19 maggio a Oslo dalla principessa reale Mette-Marit.

ANCONA

SUMMIT FINCANTIERI

Ora parte il rilancio

L'obiettivo: stabilimento nuovo entro il 2009

UN CANTIERE nuovo di zecca, moderno e super attrezzato entro il 2009. E' questo l'obiettivo, non troppo velato, che Fincantieri e le amministrazioni territoriali, Autorità portuale compresa, si sono date per rilanciare l'operatività di una sede che rischiava di essere declassata. Il punto di arrivo è quello di portare Ancona al quarto posto dei cantieri del gruppo in Italia investendo sulla cantieristica di qualità: mega yacht, ma soprattutto navi da crociera di taglia inferiore a quelle classiche, ma con standard tecnologici unici. Per questo maquillage è tuttavia necessario che i lavori previsti dal piano del porto vengano realizzati. L'impegno (soprattutto da parte dell'Authority) c'è, ma per ora è ancora sulla carta. Serve l'allungamento del bacino di carenaggio

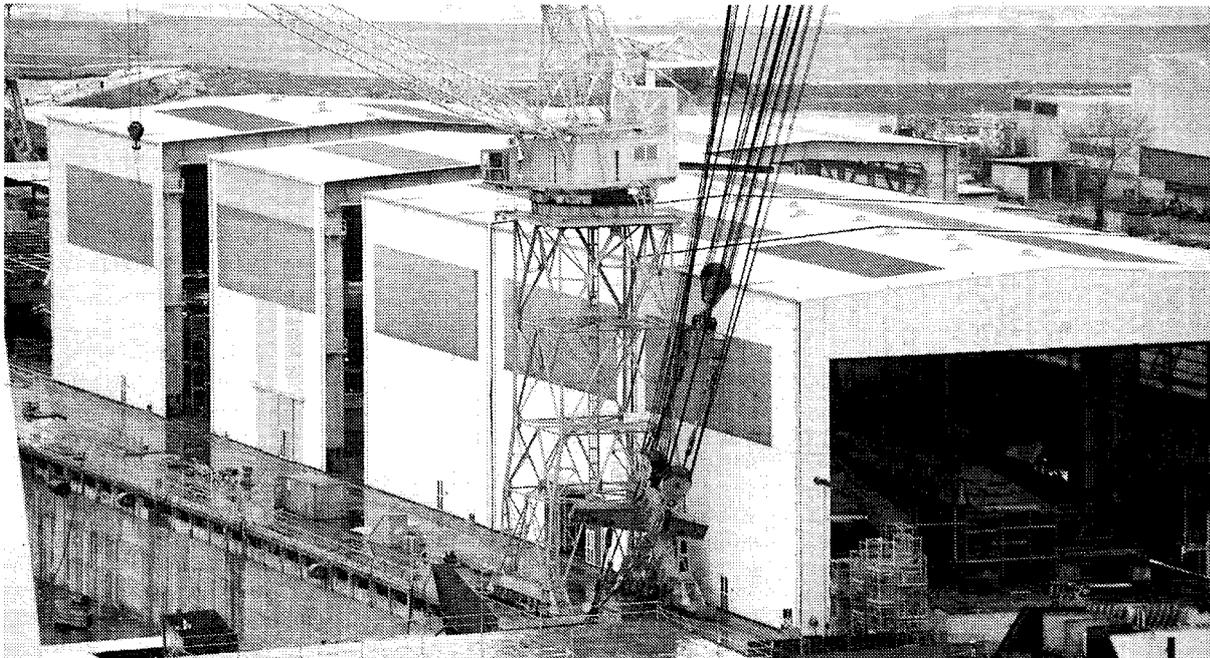
per navi superiori a 200 metri, il molo di sopraflutto per assicurare proprio il bacino, una nuova banchina interna per gli allestimenti e la costruzione della nuova palazzina per la mensa. Sono queste appunto le opere previste dal vecchio prg, per il 90% finanziate dallo Stato.

**L'AZIENDA
Vuole investire
sulla qualità
con mega yacht
e navi da crociera**

IL RESTO lo faranno gli investimenti aziendali per il quadriennio 2007-2011, 23 milioni di euro che serviranno a rimodernare la struttura esistente, i macchinari, le gru, ma anche parcheggi e servizi. Questi temi sono stati affrontati nell'incontro di ieri mattina in Fincantieri ad Ancona alla presenza dei vertici aziendali, tra cui il direttore del cantiere anconetano Mauro Leboffe, e degli enti locali: dal sindaco di Ancona Sturani, agli assessori con le deleghe di

porto e attività produttive della Regione, Loredana Pistelli, della Provincia, Claudio Venanzi, e del Comune, Pierfrancesco Benadduci. Presente pure il capo dell'Autorità portuale, Giovanni Montanari: «Il cantiere di Ancona è pronto per fare il salto di qualità — assicura un portavoce della Fincantieri — è una sede ideale per le navi 'minicruise'. Il progetto c'è e verrà portato avanti. La gru a cavalletto? Dovrebbe tornare attiva entro l'autunno». C'è comunione di intenti tra azienda e territorio: «L'amministrazione comunale — annuncia Sturani — considera lo sviluppo dello scalo marittimo una priorità assoluta e nel piano del porto uno dei capitoli più strategici è proprio il potenziamento del cantiere navale». Una linea condivisa, un coro unanime: «Un rinnovamento necessario e importante — spiega l'assessore provinciale Venanzi —, speriamo che i lavori vengano rispettati».

p.cu.



ANCONA

Fincantieri, 50 milioni di euro per le navi di lusso

ANCONA - Ventidue milioni di euro, che diventeranno cinquanta per spingere Fincantieri sul mercato del lusso. Nel 2009 s'inizieranno a realizzare le prime piccole navi da crociera, 300 metri di lunghezza e di eleganza. Servono le infrastrutture: una nuova banchina di 300 metri, lo scalo di alaggio, un polo tecnologico, la nuova mensa.

Fincantieri ha firmato accordi per due maxi commesse e la realizzazione di cinque navi da crociera d'alta gamma, di cui due a opzione, del valore

superiore ai due miliardi di dollari. La stretta di mano con Oceania Cruises e Silverseas Cruises porterà lavoro anche nello scalo dorico. Un progetto che, fa notare l'assessore al porto Piefrancesco Benadduci, "si inserisce nel più generale piano di sviluppo dello scalo". Va da sé che "l'amministrazione garantisce la massima attenzione". Occhi aperti soprattutto riguardo alla sicurezza, il valore aggiunto. "E' un valore politico e sociale non indifferente". L'Autorità portuale

s'impegna subito dopo l'estate a partire con l'appalto del primo stralcio del molo sovrafflutto: 150 metri, costo di trenta milioni di euro. Per l'80% ci sono già. A regime sarà di 900 metri: ci vorranno circa quattro anni. Guarda al domani Fincantieri, e si apre al privato. I sindacati spingono per il mantenimento del controllo pubblico sulla società, e su una collocazione in borsa che consenta comunque il mantenimento di una quota di almeno il 51% allo Stato.

e.c.



ANCONA

SCALO SORVEGLIATO

Ingressi in porto, scatta il primo giro di vite

Da lunedì applicate le prime disposizioni del Codice di Sicurezza. Area controllata dalle telecamere

Banchine off-limits,
commercianti preoccupati
Altro giro di vite con l'arrivo
della nuova stazione marittima

Da lunedì primi test del Piano di sicurezza. All'interno dello scalo potranno entrare solo coloro che sono muniti di permesso elettronico o autorizzati. «Nessuno si accorgerà di nulla, verrà effettuato un passo alla volta» spiega Giovanni Montanari, presidente dell'Authority. L'ingresso principale allo scalo con il passare delle settimane diventerà il Varco da Chio dove, dopo i primi controlli, si dovrà seguire un percorso ben preciso e delimitato dalle reti installate da tempo. L'intera area sarà sorvegliata da decine di telecamere guidate dalla sala controllo della Capitaneria di porto. Il giro di vite, indispensabile per non far declassare il porto, è atteso con ansia da operatori e titolari delle attività commerciali. Come nel caso del ristorante "La terrazza", inserito nella cosiddetta "area rossa", ovvero

frequentabile solo da chi ha il pass. Il Codice di sicurezza, dopo le prime settimane di test, entrerà a pieno regime solo

quando sarà realizzata la nuova stazione marittima alla Fiera,

forse già a maggio. Quanto prima, dopo la riunione di ieri in Prefettura, sarà organizzato un incontro con tutte le istituzioni e le associazioni. «L'obiettivo è quello di applicare il Piano cer-

cando di evitare ricadute negative sulla logistica portuale, sulle attività commerciali e sulla viabilità». Sempre ieri incontro sul piano industriale della Fincantieri. Previsti 22 milioni di investimenti per realizzare un polo per la costruzione di traghetti, navi da crociera e yacht oltre i 70 metri. La società ha chiesto all'Ap la costruzione del molo di sopraflutto per mettere in sicurezza il bacino di allestimento. Mentre il gruppo procederà all'allungamento del bacino di carenaggio per navi di oltre 200 metri, allestirà fino a 300 metri della nuova banchina interna, costruirà la nuova palazzina mensa, parcheggi all'interno dell'area dello stabilimento.



Un'immagine del porto dorico dove da lunedì entreranno in vigore le disposizioni del Security Code