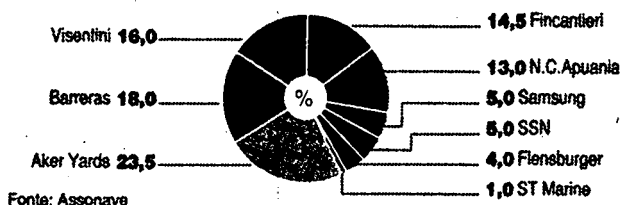


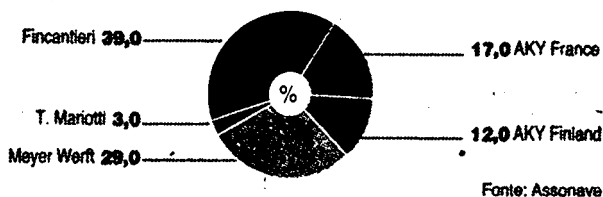
E' in crisi il mercato delle navi l'Europa cede pezzi alla Corea

Il paese asiatico, che insieme alla Cina si accaparra il 76% totale degli ordini, ha acquisito quest'anno la norvegese Aker Yards per tentare la scalata anche alla cantieristica da crociera

TRAGHETTI Quote di mercato, per cantiere costruttore



NAVI DA CROCIERA Quote di mercato, per cantiere costruttore



WALTER GALBIATI

Milano
Un 2008 difficile. Dopo quattro anni di forte espansione, nel mondo rallenta la domanda globale di navi. Una crisi che si inserisce nel difficile momento dell'economia mondiale e che presenta sullo sfondo l'ombra dei colossi asiatici, soprattutto coreani e cinesi, già leader mondiali e pronti a scalzare il primato europeo e italiano nelle navi da crociera e nei grandi yacht. La conferma è giunta la scorsa settimana, dall'assemblea di Assonave, l'associazione che raggruppa le aziende italiane attive nel settore, dove non è stata smentita la tendenza del primo trimestre 2008, che aveva visto tutti i settori in forte calo.

Già a marzo, infatti, la contrazione era evidente con una domanda mondiale di nuove costruzioni pari a 10,6 milioni di tonnellate, più che dimezzata rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Nel comparto standard, che pesa per il 70 per cento del mercato globale e comprende na-

vi container, bulk carriers/combo, general cargo, oil tankers e product tankers, gli ordini sono scesi del 46 per cento, mentre quelli nel comparto high tech (ferries, car carriers, chemical tankers, reefers e off shore) del 59 per cento. Quest'ultimo comprende poco meno del restante 30 per cento del mercato mondiale. L'ultima fetta, infatti, circa il 2 per cento della torta, spetta alle navi da crociera, i cui ordinativi sono stati pari a 0,2 milioni di tonnellate.

La fotografia conferma la leadership di Corea e Cina, i due colossi asiatici che insieme si accaparrano il 76 per cento degli ordini. Nel trasporto standard la Corea ha una quota del 46 per cento e in quello high tech del 43 per cento. La Cina, rispettivamente, del 37 e del 17 per cento. All'Europa, intesa allargata a 27 Paesi, spettano le briciole: ovvero il 7 per cento a livello globale, che significa il 2 per cento nel trasporto standard e il 14 per cento in quello high tech. Dal canto suo il Vecchio Continente conferma la leader-

ship per le navi passeggeri (da crociera e ferries) e mantiene una buona presenza nel segmento delle navi specializzate di dimensioni medio-piccole, in particolar modo nel comparto

offshore. Ma anche in questi mercati i colossi asiatici stanno muovendosi molto rapidamente, attraverso una campagna acquisti aggressiva.

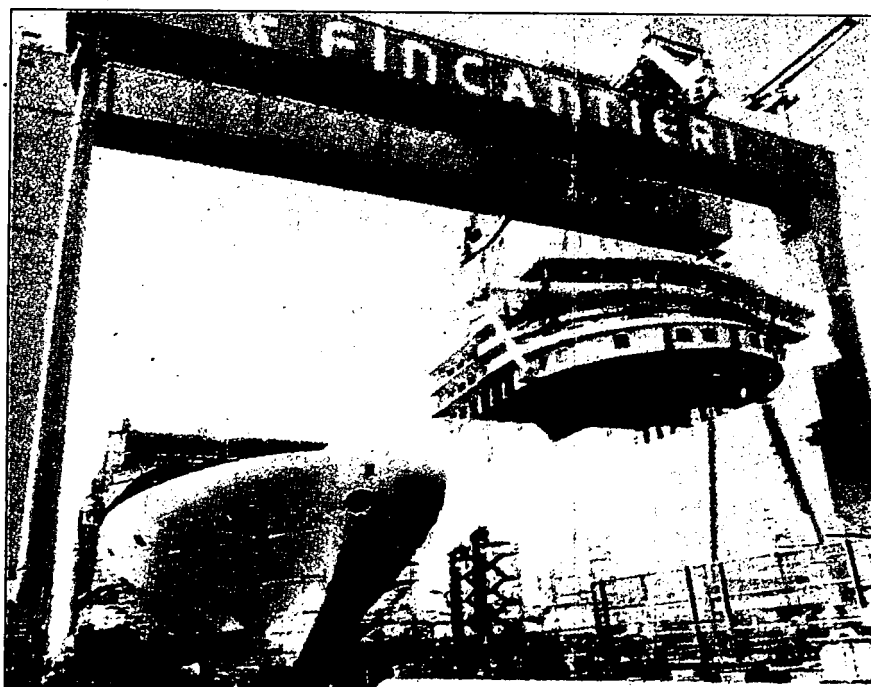
L'ultima grande operazione del settore porta il marchio coreano e non è altro che la conferma di come i giganti asiatici si stiano espandendo in Europa. In agosto, i cantieri navali sudcoreani Stx hanno raggiunto il controllo dell'88,37 per cento di Aker Yards, la società norvegese quotata in Borsa, sulla quale avevano messo gli occhi anche gli italiani di Fincantieri, guidati dall'amministratore delegato Giuseppe Bono. I coreani avevano preso in contropiede i concorrenti europei lo scorso ottobre, annunciando l'acquisizione per circa 800 milioni di dollari del 39,23 per cento della Aker Yards, uno dei tre protagonisti mondiali delle navi da crociera assieme al leader Fincantieri e alla tedesca Meyer Werft. Questa estate non hanno fatto altro che chiudere il cerchio, compiendo un ulteriore

passo nella loro strategia per diventare sempre più leader mondiale della cantieristica. Con l'acquisizione di Aker è di fatto tramontato il sogno di fermare l'avanzata coreana nella cantieristica da crociera, uno dei pochi settori industriali in cui l'Europa, in particolare l'Italia, mantiene una leadership globale.

«Di fronte a questa mossa — ha spiegato in occasione dell'assemblea di Assonave, Corrado Antonini, presidente dell'associazione di categoria e allo stesso tempo del gruppo Fincantieri — si è cercato di creare un polo cantieristico europeo. Ma Bruxelles ha consentito la scalata coreana sulla base di valutazioni solo tecnico-giuridiche. E ora rischiano di modificarsi le caratteristiche strutturali del business, con il trasferimento fuori dell'Europa del know-how di questa qualificatissima nicchia. Per contro, la Corea ha impedito l'ingresso di stranieri nella privatizzazione del cantiere Daewoo».

Parte del fallimento della controffensiva all'avanzata dei coreani è dipesa da un paventato blocco di Bruxelles a un'aggregazione tutta europea e dalla volontà del Governo francese di procedere più alla tutela dei propri cantieri (in particolar modo, Chantiers de L'Atlantique, controllati da Aker), che alla creazione di un polo che avesse come fulcro di aggregazione la stessa Fincantieri. Stx ha già cominciato a ristrutturare le attività di Aker, cedendo o programmando di chiudere alcuni cantieri, ed è

chiaro che è interessata soprattutto al know-how crocieristico, per poi utilizzare sempre più ampiamente le sue strutture a costi più bassi in patria. Nei primi tre mesi del 2008, Fincantieri è riuscita, tuttavia, a mantenere la leadership nella produzione di navi da crociera. La società italiana (per portafoglio ordini calcolato in tonnellate) vanta una quota di mercato del 39 per cento, che tra aprile e maggio è salita al 42,3 per cento. Nel primo scorcio dell'anno, Fincantieri ha perfezionato il contratto con la francese Compagnie des Iles du Ponant per la costruzione di due unità medio-piccole destinate alla fascia alta del mercato. La consegna è prevista nel 2010. Meyer Werft, invece, ha acquisito la quinta unità classe Solstice per Celebrity Cruises con consegna nel 2012.



Anche nella cantieristica l'Europa soffre la concorrenza dei paesi del Far East

Bruxelles ha permesso la scalata ma i coreani bloccano l'ingresso di stranieri nella Daewoo

GLI ARREDI

Negli interni domina l' "italian style"

I punti di forza sono qualità, produzione artigianale, progettazione, accordi con l'alta moda

Milano
Design, produzione artigianale e forti investimenti in ricerca e sviluppo. È nel mix di tradizione e innovazione il segreto del primato italiano nella produzione degli arredi destinati all'interno di yacht e barche di lusso. Un successo che si realizza a cavallo tra distretti dei mobili e i porti, dove si incontrano produzioni artigiane di elevata qualità e cantieri specializzati nelle imbarcazioni di lusso. «La concorrenza dei paesi emergenti si fa sentire anche nel settore della nautica, ma il comparto degli arredi finora ha tenuto botta grazie all'estrema personalizzazione della produzione», osserva Paolo Pedrali, amministratore delegato del Cantiere Navale di Pesaro. Una società nata nel Dopoguerra come officina meccanica, e poi evoluta in una carpenteria del ferro, quindi in un'azienda attiva nella costruzione di imbarcazioni. «Lavoriamo a stretto contatto con gli artigiani che si sono formati nel distretto del mobile e che hanno portato le competenze acquisite anche nella nautica, adeguandole alle esigenze specifiche del settore», aggiunge Pedrali. Il lavoro sulle imbarcazioni di alto livello avviene su commessa: «Insieme con le caratteristiche esterne, l'armatore indica le caratteristiche degli arredi — prosegue — Quindi intervengono gli architetti e i designer, chiamati a far combaciare le richieste con i requisiti tecnici e stilistici della qualità e del buon gusto».

Stati Uniti, Spagna e Germania sono i principali mercati esteri di sbocco per le produzioni italiane, mentre la Russia è in testa tra le economie emergenti. La concorrenza sul lato dell'offerta arriva soprattutto dall'Olanda e più in generale

dai porti del Nord Europa. «Al di là dell'alta qualità, la produzione italiana spicca per la flessibilità — aggiunge Giancarlo Ragnetti, amministratore delegato di Perini Navi — Ci sono altre scuole di grande tradizione e capacità, ma sono spesso specializzate nella realizzazione di un determinato stile di arredo. Le maestranze italiane sono invece in grado di realizzare tutti gli stili, dal minimalista più spinto, al neo barocco, con la stessa qualità e sapienza».

Per questi motivi, Perini progetta *in house* gli interni e nella mag-

gior parte dei casi li realizza anche. «La forza dell'offerta italiana è evidente soprattutto nel comparto delle imbarcazioni inferiori ai 60 metri, contraddistinte da arredi per gli interni personalizzati — annota

Roy Capasso, socio dei Cantieri di Baia — Tra i principali punti di forza dell'offerta italiana degli arredi per le imbarcazioni c'è il dialogo proficuo che si è sviluppato con il mondo della moda. Realizziamo produzioni di *co-branding* con operatori del *fashion* e collaboriamo con diversi stilisti nella produzione degli oggetti di arredamento».

L'altro filone che caratterizza la produzione italiana è l'estrema attenzione all'innovazione. «Per restare competitivo, il design deve sapere convivere con una ricerca continua di nuove soluzioni — osserva Mauro Micheli, fondatore con Sergio Beretta dell'Officina Italiana Design, che disegna in esclusiva i motoscafi di Riva (gruppo Ferretti) — Tutti gli accessori, dal tappeto di paglia e carta alle sedie girevoli, attingono dalle migliori tradizioni domestiche italiane, ma si alimentano anche degli ultimi risultati dei laboratori per essere funzionali all'impiego in acqua».

(l. d. o.)

Gli arredi della barche, soprattutto di lusso, continuano a essere terra di conquista per le aziende italiane



La crisi rallenta le crociere Si abbassa il rating su Carnival

IN UNO scenario economico che non accenna a migliorare, non sembrano esserci grandi prospettive per i titoli legati al mondo del turismo. Con una decisione non certo frequente, Deutsche Bank ha ribassato di due gradini il proprio giudizio su Carnival. L'azienda di Miami, diventata a colpi di acquisizioni (tra gli altri, l'inglese P&O, l'italiana Costa Crociere e la tedesca Aida) leader mondiale nel settore delle crociere, non è più tra i titoli da acquistare, bensì da vendere. Al contempo il prezzo obiettivo passa da 52,5 a 32 dollari.

L'analista Simon Champion afferma che la società con sede a Miami dovrà adattarsi al nuovo scenario ribassista, ma l'adattamento non sarà indolore perché comporterà una revisione globale delle strategie fin qui adottate. In particolare, l'evoluzione del mercato potrebbe essere all'insegna di imbarcazioni meno capienti rispetto a quelle attualmente in uso o già commissionate. I problemi principali arrivano dal caro-carburante, che negli ultimi mesi ha depresso tutti gli operatori del settore viaggi. In particolare, il management della società ha calcolato

che nel terzo trimestre di gestione (chiuso il 31 agosto), il prezzo del carburante è cresciuto del 77% rispetto allo stesso periodo del 2007. Un fattore che ha pesato sull'utile netto, sceso del 3,2% anno su anno a quota 1,33 miliardi di dollari. Questo a dispetto di un fatturato che continua a crescere a ritmi sostenuti (+11% per un totale di 4,8 miliardi di dollari).

(l.d.o.)

IL TITOLO CARNIVAL

