

Cantieristica. Aponte vara a Napoli la nave da crociera più grande costruita da un armatore europeo

Fantasia nella flotta di Msc

Nel 2009 il gruppo prevede una crescita del fatturato del 50%

Raoul de Forcade

NAPOLI. Dal nostro inviato

È la nave da crociera più grande mai costruita da un armatore europeo e ospiterà, ormeggiata presso la Maddalena, i capi di Stato e di Governo che prenderanno parte, nel luglio del 2009, al prossimo G-8.

La Msc Fantasia è stata inaugurata ieri, a Napoli, con una cerimonia che ha avuto come madrina Sophia Loren. Realizzata presso i cantieri Stx Europe di Saint Nazaire, la nave, che può raggiungere una velocità massima di 23 nodi, conta 133.500 tonnellate di stazza, 333 metri di lunghezza e una superficie totale di 450mila metri quadrati. Può ospitare 3.959 passeggeri e 1.325 membri di equipaggio.

Il suo valore è stato quantificato, da Gianluigi Aponte, patron del gruppo italo-svizzero Mediterranean shipping company, in 550 milioni di euro. Quest'inverno farà crociera di 11 giorni nel Mediterraneo.

Msc è la seconda compagnia al mondo nel trasporto container e la divisione crociere, guidata da Pierfrancesco Vago, è al quarto posto nel mondo (i primi tre gruppi del settore sono di proprietà statunitense). Nonostante la crisi

che ha colpito i mercati, ha affermato Vago, Msc crociera «prevede di chiudere il 2008 con un fatturato superiore alle previsioni, a 1,1 miliardi; per il 2009 confidiamo in un'ulteriore crescita del 50%».

Secondo l'a.d. della società, «proprio la crisi porterà le famiglie a rivedere i budget delle vacanze e a farle orientare sull'offerta crocieristica, che consente di viaggiare con costi definiti». Prospettive ottimistiche a parte, Vago spiega che, comunque, per far fronte al crollo dei consumi anche Msc, come altre compagnie

IN SARDEGNA

La maxi-imbarcazione, ormeggiata alla Maddalena, ospiterà nel luglio del 2009 i capi di Stato e di Governo per il vertice del G-8

PUNTARE SULL'ITALIA

Sulla possibilità di costruire delle unità presso Fincantieri nessuna preclusione: «La porta è aperta, conta solo il rapporto qualità-prezzo»

crocieristiche ha avviato una politica di riduzione dei prezzi a secondo delle stagioni e delle rotte percorse.

Iniziativa a cui si aggiunge la caduta delle opzioni per due ordini presso i cantieri Stx Europe. «Abbiamo in consegna - chiarisce Vago - due navi: la Splendida nel 2009 e la Magnifica nel 2010. Avevamo anche firmato le opzioni per altre due (la Meraviglia e la Favolosa, ndr). Opzioni che sono cadute: ora stiamo rinegoziando con Stx il prezzo delle due unità. È ovvio che, in un momento difficile per il mercato, si rivedano i costi e ci aspettiamo che anche i subfornitori che, fino a qualche tempo fa, sull'onda del boom del settore, avevano portato i prezzi a un certo livello, ora li ridimensionino».

Rispetto alla possibilità di costruire le navi in Italia, presso Fincantieri, Vago si mostra più possibilista di quanto lo sia stato in precedenza. «La porta - afferma - è sempre aperta. Quello a cui guardiamo è il rapporto qualità-prezzo». E un'apertura di credito al gruppo guidato da Giuseppe Bono arriva anche da Aponte, sia pure con una battuta: «Fincantieri può contare su

un ottimo management, un ottimo know-how e ottimi cantieri. Però, se noi costruiamo, Stx Europe chiuderebbe. Insomma, Fincantieri non ha bisogno delle nostre commesse, mentre Stx sì». E riguardo alla possibilità che, per l'azienda di Bono, allontanata per ora l'ipotesi di un approdo in Borsa, si profili l'ingresso di privati nel capitale, Aponte ha le idee chiare: «Potremmo essere interessati, non alla costruzione navale ma alle attività di riparazione».

Per quanto riguarda, invece, la privatizzazione di Tirrenia, Aponte spiega: «Quando ci sarà una gara chiara per la privatizzazione, esamineremo le condizioni e i parametri del bando, decideremo se sarà interessante partecipare».

In questo momento non c'è niente di ufficiale ma siamo interessati». Passando, quindi ad analizzare il mercato del trasporto merci, l'armatore chiarisce che, per far fronte alla crisi globale dei consumi, che colpisce, in particolare, il settore dei container, Msc ha compreso i servizi di trade tra Asia e Mediterraneo.

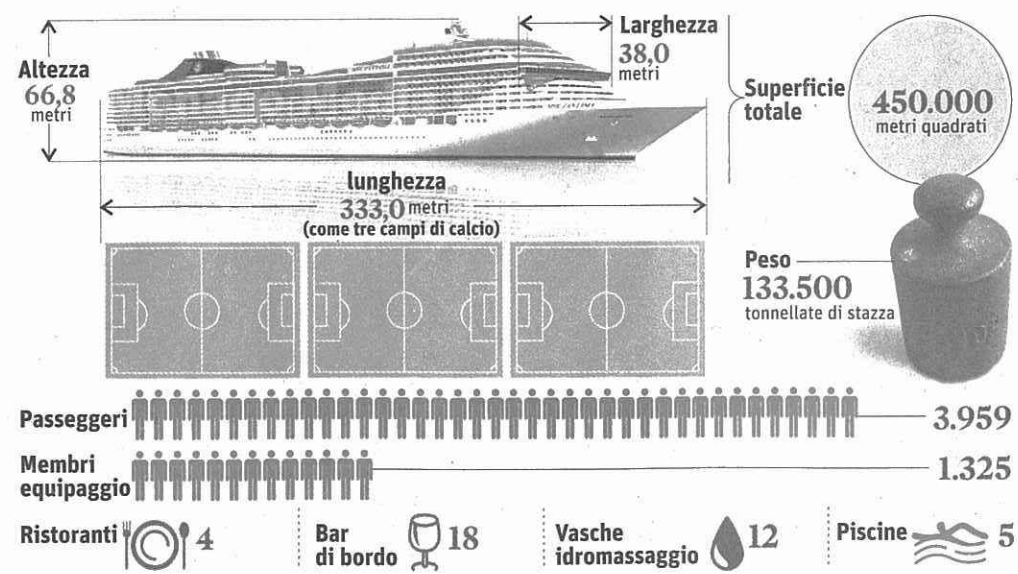
«Di due ne abbiamo fatto uno, con navi da 12mila teu e to-

gliendo da quella rotta nove unità più piccole. Sono convinto, infatti, che, se i noli continueranno a scendere, la crisi peserà soprattutto sulle navi di medio tonnellaggio. Quelle di grandi dimensioni, infatti, beneficeranno delle economie di scala. Per questo noi abbiamo, a suo tempo, ordinato 54 unità da 15mila teu, alcune delle quali sono attualmente in consegna». Aponte aggiunge che Msc «non ha annullato ordini; ma li abbiamo posticipati di 8-12 mesi». Altro provvedimento anticrisi della compagnia è lo spostamento di alcune navi sui 45 porti dei quali Msc è proprietaria o socia.

Parlando, poi, dello scalo di Genova, che sarà homeport di Fantasia, Aponte ha stigmatizzato un recente scambio di azioni tra il terminal Sech e Vte (ognuno ha acquisito il 40% dell'altro). «Il rischio - dice l'armatore - è che si crei un monopolio sulle banchine di Genova. È una situazione insostenibile». Aponte conferma, infine, il suo interesse a partecipare al processo di privatizzazione dell'aeroporto di Genova: «Quando e se lo privatizzeranno saremo interessati a partecipare».



Il gigante dei mari tra lusso e design



Ricavi oltre 145 milioni, ma il mercato delle barche è in frenata

Ai cantieri Baglietto e Pisa gli ordini arrivano al 2011

Cristina Jucker
MILANO

Prima agente faceva a pugni per avere la barca il più pre-

- risponde Jannuzzelli - perché Baglietto ha un portafoglio ordini che arriva al 2011 e Pisa al 2010. Ora siamo vicini alla

hanno bisogno di vendere molte barche.

La nautica da diporto, comunque, non esaurisce l'attivi-



Cantieristica. Aponte vara a Napoli la nave da crociera più grande costruita da un armatore europeo

Fantasia nella flotta di Msc

Nel 2009 il gruppo prevede una crescita del fatturato del 50%

Raoul de Forcade

NAPOLI. Dal nostro inviato

È la nave da crociera più grande mai costruita da un armatore europeo e ospiterà, ormeggiata presso la Maddalena, i capi di Stato e di Governo che prenderanno parte, nel luglio del 2009, al prossimo G-8.

La Msc Fantasia è stata inaugurata ieri, a Napoli, con una cerimonia che ha avuto come madrina Sophia Loren. Realizzata presso i cantieri Stx Europe di Saint Nazaire, la nave, che può raggiungere una velocità massima di 23 nodi, conta 133.500 tonnellate di stazza, 333 metri di lunghezza e una superficie totale di 450mila metri quadrati. Può ospitare 3.959 passeggeri e 1.325 membri di equipaggio.

Il suo valore è stato quantificato, da Gianluigi Aponte, patron del gruppo italo-svizzero Mediterranean shipping company, in 550 milioni di euro. Quest'inverno farà crociera di 11 giorni nel Mediterraneo.

Msc è la seconda compagnia al mondo nel trasporto container e la divisione crociere, guidata da Pierfrancesco Vago, è al quarto posto nel mondo (i primi tre gruppi del settore sono di proprietà statunitense). Nonostante la crisi

che ha colpito i mercati, ha affermato Vago, Msc crociere «prevede di chiudere il 2008 con un fatturato superiore alle previsioni, a 1,1 miliardi; per il 2009 confidiamo in un'ulteriore crescita del 50%».

Secondo l'a.d. della società, «proprio la crisi porterà le famiglie a rivedere i budget delle vacanze e a farle orientare sull'offerta crocieristica, che consente di viaggiare con costi definiti». Prospettive ottimistiche a parte, Vago spiega che, comunque, per far fronte al crollo dei consumi anche Msc, come altre compagnie

IN SARDEGNA

La maxi-imbarcazione, ormeggiata alla Maddalena, ospiterà nel luglio del 2009 i capi di Stato e di Governo per il vertice del G-8

PUNTARE SULL'ITALIA

Sulla possibilità di costruire delle unità presso Fincantieri nessuna preclusione:

«La porta è aperta, conta solo il rapporto qualità-prezzo»

crocieristiche ha avviato una politica di riduzione dei prezzi a secondo delle stagioni e delle rotte percorse.

Iniziativa a cui si aggiunge la caduta delle opzioni per due ordini presso i cantieri Stx Europe. «Abbiamo in consegna - chiarisce Vago - due navi: la Splendida nel 2009 e la Magnifica nel 2010. Avevamo anche firmato le opzioni per altre due (la Meraviglia e la Favolosa, ndr). Opzioni che sono cadute: ora stiamo rinegoziando con Stx il prezzo delle due unità. È ovvio che, in un momento difficile per il mercato, si rivedano i costi e ci aspettiamo che anche i subfornitori che, fino a qualche tempo fa, sull'onda del boom del settore, avevano portato i prezzi a un certo livello, ora li ridimensionino».

Rispetto alla possibilità di costruire le navi in Italia, presso Fincantieri, Vago si mostra più possibilista di quanto lo sia stato in precedenza. «La porta - afferma - è sempre aperta. Quello a cui guardiamo è il rapporto qualità-prezzo». E un'apertura di credito al gruppo guidato da Giuseppe Bono arriva anche da Aponte, sia pure con una battuta: «Fincantieri può contare su

un ottimo management, un ottimo know-how e ottimi cantieri. Però, se noi costruiamo, Stx Europe chiuderebbe. Insomma, Fincantieri non ha bisogno delle nostre commesse, mentre Stx sì». E riguardo alla possibilità che, per l'azienda di Bono, allontanata per ora l'ipotesi di un approdo in Borsa, si profili l'ingresso di privati nel capitale, Aponte ha le idee chiare: «Potremmo essere interessati, non alla costruzione navale ma alle attività di riparazione».

Per quanto riguarda, invece, la privatizzazione di Tirrenia, Aponte spiega: «Quando ci sarà una gara chiara per la privatizzazione, esamineremo le condizioni e i parametri del bando, decideremo se sarà interessante partecipare».

In questo momento non c'è niente di ufficiale ma siamo interessati». Passando, quindi ad analizzare il mercato del trasporto merci, l'armatore chiarisce che, per far fronte alla crisi globale dei consumi, che colpisce, in particolare, il settore dei container, Msc ha compreso i servizi di trade tra Asia e Mediterraneo.

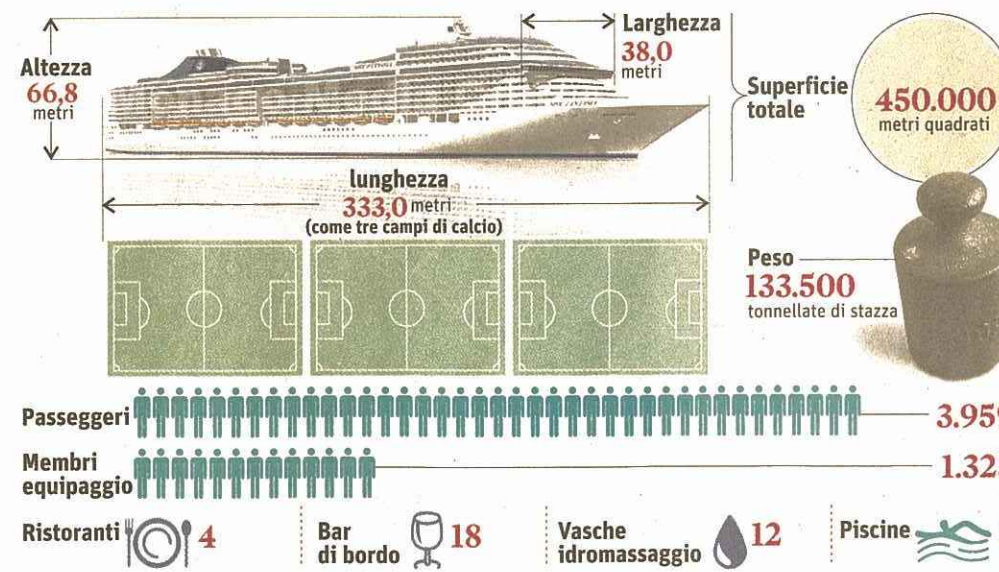
«Di due ne abbiamo fatto uno, con navi da 12mila teu e to-

gliendo da quella rotta nove unità più piccole. Sono convinto, infatti, che, se i noli continueranno a scendere, la crisi peserà soprattutto sulle navi di medio tonnellaggio. Quelle di grandi dimensioni, infatti, beneficeranno delle economie di scala. Per questo noi abbiamo, a suo tempo, ordinato 54 unità da 15mila teu, alcune delle quali sono attualmente in consegna». Aponte aggiunge che Msc «non ha annullato ordini; ma li abbiamo posticipati di 8-12 mesi». Altro provvedimento anticrisi della compagnia è lo spostamento di alcune navi sui 45 porti dei quali Msc è proprietaria o socia.

Parlando, poi, dello scalo di Genova, che sarà homeport di Fantasia, Aponte ha stigmatizzato un recente scambio di azioni tra il terminal Sech e Vte (ognuno ha acquisito il 40% dell'altro). «Il rischio - dice l'armatore - è che si crei un monopolio sulle banchine di Genova. È una situazione insostenibile». Aponte conferma, infine, il suo interesse a partecipare al processo di privatizzazione dell'aeroporto di Genova: «Quando e se lo privatizzeranno saremo interessati a partecipare».



Il gigante dei mari tra lusso e design



Ricavi oltre 145 milioni, ma il mercato delle barche è in frenata

Ai cantieri Baglietto e Pisa gli ordini arrivano al 2011

Cristina Jucker
MILANO

Prima la gente faceva a pugni per avere la barca il più pre-

risponde Jannuzzelli - perché Baglietto ha un portafoglio ordini che arriva al 2011 e Pisa al 2010. Ora siamo vicini alla

hanno bisogno di vendere molte barche.

La nautica da diporto, comunque, non esaurisce l'attivi-

