

**IL SETTORE DELLE CROCIERE**

**Alberto Quarati**

**Anche la Scarlet Lady finisce nel parcheggio delle navi nell'oceano**

Nata a Genova, doveva essere la prima nave da crociera per adulti. Ma la Scarlet Lady della Virgin è ferma al largo di Miami, come decine di navi. In attesa del primo viaggio.

L'ARTICOLO / PAGINA 12

**L'IMPATTO DEL VIRUS SULL'INDUSTRIA DEL TURISMO**

**Trump volta le spalle alle navi da crociera  
Carnival rastrella soldi e bussa in Europa**

La "Scarlet Lady" della Virgin è uscita da Genova a metà febbraio: ferma nell'Oceano, non è mai entrata in servizio

**Davanti alla Florida e dentro ai suoi porti le compagnie hanno ancorate decine di unità**      **Meyer-Werft scrive ai dipendenti: «I livelli pre-crisi non prima del 2030»**

**Matteo Martinuzzi**  
**Alberto Quarati** / GENOVA

Carnival Corporation, il maggiore gruppo crocieristico mondiale, spinge i motori al massimo per cercare liquidità sufficiente a superare questo periodo di crisi del settore dovuto alla pandemia. Si tratta di una crisi inaspettata e più drammatica di quelle degli anni passati (2001 e 2008-9) per un settore che viaggiava a gonfie vele. Non era mai successo che tutte le navi passeggeri si fermassero insieme azzerando d'un tratto gli introiti delle compagnie crocieristiche.

Un'immagine indicativa di questo periodo, è la quantità di navi ferme e in attesa di ripartire tra Miami, la capitale mondiale di questo settore, e le Isole Bahamas, così come fornita dai siti di tracciamento marittimo.

Per superare la tempesta, Carnival sta cercando di trattare incentivi da parte di governi europei dopo essere stata esclusa da quelli americani: infatti l'amministrazione Trump non ha risposto alla richiesta di soccorso dell'industria crocieristica, ricordando che i grandi gruppi sono statunitensi ma registrano le navi in altri Paesi (e li pagano le tasse). Solo una nave batte bandiera a stelle e strisce, "Pride of America" della Ncl.

Da inizio crisi, Carnival ha

raccolto oltre 6 miliardi di dollari tra debito ed equity, dopo aver attinto a 3 miliardi dalle sue linee di credito. Arnold Donald, ad della corporation, ha ricordato in videoconferenza che «ci sono opportunità in Germania, in Uk e in Italia per garantirci ulteriore liquidità». In questi Paesi il gruppo americano ha investito parecchio e ha molti interessi in campo. In Italia ha ricoperto di commesse Fincantieri negli ultimi 30 anni, e altre sono in programma per il futuro, inoltre ha registrate a Genova le navi di Costa Crociere e Aida Kreuzfahrten. In Germania sono in costruzione navi con Meyer Werft, mentre nel Regno Unito c'è la sede di Carnival Uk e qui sono immatricolate le navi P&O Cruises e Cunard. Questi Paesi avrebbero interesse a sostenere la sopravvivenza di uno dei maggiori sostenitori esteri della loro economia.

Carnival si sta preparando così allo scenario peggiore con navi ferme ancora per parecchio tempo, ma allo stesso tempo vuole essere finanziariamente forte per riprendere appena possibile l'attività. Termometro della crisi è che da inizio anno il prezzo delle azioni della società è sceso del 75%. Solo pochi giorni fa il fondo sovrano dell'Arabia Saudita ha fatto incetta di azioni recuperando oltre l'8%

del capitale azionario.

Il gruppo ha in ordine 18 navi con consegne fino al 2025. Riguardano cantieri in Italia (nove), in Germania (quattro), in Finlandia (tre) e in Cina (due). Donald ha ammesso che «la maggior parte delle nuove costruzioni potrebbe essere ritardata, visto che i cantieri navali sono attualmente chiusi». Per effetto della chiusura del cantiere di Monfalcone, la consegna di una nave del gruppo, "Enchanted Princess", è stata già posticipata. Il gruppo «sta dialogando con i cantieri navali su scadenze, ritardi e possibili cancellazioni», dice Donald. Quest'ultimo infatti è lo spettro che sta facendo tremare tutti gli stabilimenti impegnati in questo tipo di costruzioni. A tal riguardo il numero uno del gruppo Meyer (che gestisce gli stabilimenti di Papenburg e Turku), Bernard Meyer, ha ricordato in un discorso dedicato ai propri dipendenti che nulla sarà più come prima, gli ordini di nuove



navi rimarranno fermi per molti anni e ci sarà da lottare per evitare cancellazioni di commesse. Il manager tedesco prevede che bisognerà aspettare il 2030 prima che il mercato delle costruzioni navali torni ai livelli dello scorso anno. Il gruppo ha un carico di lavoro che arriva fino al 2023 in Germania e fino all'anno successivo in Finlandia, ormai le opzioni che aveva purtroppo sono diventate carta straccia e dovrà mettere in campo tutti gli sforzi possibili per salvare gli ordini già programmati. Entro la fine dell'anno potrebbe riprendere a navigare una quota tra il 50% e il 75% della flotta attuale, ma una vera ripresa si può pensare solo nel 2022.

**IL CASO VIRGIN A SESTRI**

Stringendo l'obiettivo sulla Liguria e sul cantiere di Sestri, legato in questo momento dalle commesse del gruppo Virgin, si registra solo lo slittamento del varo tecnico, previsto questo mese, della "Valiant Lady". Un ritardo che per il momento il cantiere può recuperare, mentre dalla compagnia non è stato comunicato alcun intervento sulle prossime commesse. Ma il patron Richard Branson ha già iniettato 250 milioni di sterline per sostenere le sue attività, e la compagnia di navigazione, nata solo sette mesi fa, ha annunciato il licenziamento di personale negli Stati Uniti.

La prima nave del gruppo, la "Scarlet Lady", consegnata a Genova a metà febbraio, adesso si trova alla fonda sul Great Isaac Bank, zona di bassi fondali al largo della Florida, senza aver mai fatto una crociera. L'emergenza coronavirus è piombata su questa unità mentre stava attraversando l'Atlantico: saltate le cerimonie di presentazione e a New York e Miami, attende la sua entrata in servizio, programmata non prima della metà di luglio. —



La "Scarlet Lady" a Miami, da un video su TouTube, prima del trasferimento al largo