



L'évolution historique de la compagnie

L'histoire de Costa Crociere est celle d'une entreprise qui a réussi. Née en 1854 sous le nom de son fondateur « Giacomo Costa, fils de feu Andrea », elle se distingue à tel point dans le commerce des tissus et de l'huile d'olive entre Gênes et la Sardaigne qu'elle doit très rapidement se doter d'une flotte pour transporter ses marchandises dans le monde entier.

A la fin du siècle dernier, ses cargos atteignent déjà des terres lointaines, comme l'Australie, où l'important flux d'émigrés italiens crée une forte demande en produits alimentaires nationaux. Costa se spécialise dans l'achat d'huile d'olive brute dans les pays de la Méditerranée, qu'elle exporte au-delà de l'océan. Au début du XXe siècle, l'essor de Costa est tel qu'elle doit se lancer dans le secteur naval: en 1924, avec le Ravenna, petit bateau à vapeur utilisé pour approvisionner les marchés de la Méditerranée orientale en matières premières et, en 1928, avec le Langano.

Dans les années 30 naît la tradition de donner aux bateaux les noms de baptême des membres de la famille : Federico (1931), Eugenio et Enrico (1934), Antonietta, Beatrice et Giacomo (1935). Au début de la Seconde Guerre mondiale, la jauge totale de sa flotte est de 27 534 tonnes, réparties sur huit bateaux.

A la fin du conflit, seul le Langano survit, mais Costa reprend son activité d'armement en construisant et achetant d'autres bateaux destinés au cabotage. La destruction de la flotte italienne, l'accroissement de la demande des passagers, la crise économique et le flux migratoire transocéanique a attiré l'attention de la prévoyante famille Costa dans le domaine du transport de passagers à travers les routes transocéaniques. A la différence d'autres sociétés de navigation et grâce à sa sagacité, Costa a su s'adapter au coût de la vie tout en maintenant ses classes supérieures. En 1947, le bateau "Maria C" a commencé à satisfaire les premières demandes; la même année, la société change de nom, Giacomo Costa, autrefois Andrea devient "Linea C" (la ligne C). Le 31 Mars 1948, le premier bateau de la flotte Costa quitte Gênes. Ce fut le premier transatlantique à traverser le sud de l'océan atlantique à la fin de la Seconde guerre mondiale et le premier à offrir des cabines climatisées à ses passagers. Le bateau a atteint Buenos Aires 16 jours après son départ.

Les liaisons commerciales vers l'Amérique du Nord sont inaugurées en 1948 avec le navire "liberty" "Maria C", suivi par le "Luisa C". Puis, en 1953 le "Franca C" ouvre de nouvelles routes vers le Venezuela et les Antilles. "L'Andrea C" et le "Giovanna C" sont plutôt dédiés aux routes d'Amérique du Sud. La "Linea C" (ligne C) a commencé ensuite à utiliser ses navires en croisière pendant les périodes de déclin de transport des passagers entre la Méditerranée et l'Amérique du Sud.

Parmi les premières croisières à se souvenir, il y a celle de "l'Andrea C" en 1952 et celle de "l'Anna C" en 1953, toutes deux s'étant déroulées en Méditerranée.

Le lancement de bateaux luxueux, pourvus de climatisation en première et deuxième classe et de locaux confortables et élégants, ainsi qu'un service impeccable, qui prévoit hospitalité, confort et recettes de la meilleure tradition méditerranéenne, caractérisent un style italien indiscutable.

Un style qui atteint le maximum de la représentativité dans l'aménagement, le mobilier et l'architecture. Même Giò Ponti, directeur de la revue Domus, prête son attention au thème naval et souligne les aspects architecturaux et décoratifs de la flotte Costa. Une tradition qui se poursuit encore aujourd'hui. Les trois classes (première, deuxième et touristique), les distractions et passe-temps qui amusent grands et petits sont les signes caractéristiques de toute la flotte, qui ne cesse pas de s'agrandir depuis les années 50.

Dans les années 50, le Bianca C., l'Enrico C., l'Andrea C., les Flavia, Fulvia et le Carla C. sont restaurés en vue d'offrir quelque chose qui soit plus qu'un simple moyen de transport.

Jusqu'à arriver à l'inauguration du premier bateau commandé par Costa aux chantiers génois Ansaldo.

Le Federico C. est encore divisé en trois classes, dotées d'un restaurant et d'une piscine aux formes audacieuses.

En 1959, Costa réalise le premier bateau au monde entièrement consacré aux croisières d'agrément de 7 ou 14 jours aux États-Unis et aux Caraïbes : le Franca C., secondé en hiver par l'Anna C., propose des mini-croisières de trois ou quatre jours de Port Everglades aux Bahamas. Le début des années 60 est un triomphe et, aux routes habituelles vers l'Amérique du Sud ou les Caraïbes, viennent s'ajouter les croisières

en Méditerranée, en mer Noire, au Brésil, en Uruguay et en Argentine, jusqu'au détroit de Magellan et dans l'Antarctique. Le succès des croisières Costa est tel qu'en 1964 la compagnie commande la construction de l'Eugenio C., immédiatement baptisé « le bateau du futur » pour son équipement et son élégance. Un bateau qui n'est plus formellement divisé en trois classes, mais conçu avec un pont unique, sur lequel donnent tous les salons : signe évident que l'Eugenio C. serait entièrement consacré aux croisières, le futur choisi par Costa Armatori. Le Franca C., premier bateau exclusivement consacré aux passagers, inaugure en 1968 la formule de voyage « avion+bateau », destinée à bouleverser la conception des vacances, et propose, à ceux qui disposent de peu de temps, des croisières courtes à l'autre bout du monde. Une fois de plus, la marche du temps donne raison à Costa qui, au cours des années 70, enrichit sa flotte de bateaux loués ou achetés.

Se distinguent les splendides bateaux jumeaux Daphne et Danae, qui sillonnent la Méditerranée en été et les Caraïbes en hiver, avec quelques traversées en Alaska, Scandinavie, Amérique du Sud, Afrique et Extrême-Orient.

Au cours des années 80 s'affirme clairement l'idée du bateau conçu comme un véritable hôtel flottant.

Dans cette optique, le bateau lui-même est un lieu de vacances, la division en classes disparaît complètement, les cabines tendent à s'uniformiser et les lieux de distraction se multiplient : bar, théâtre, casino, dancing. Tout est à la disposition de tous.

C'est sur ces bases que l'industrie des croisières, en général, et Costa Armatori, en particulier, se préparent au grand saut de qualité, représenté par la naissance de Costa Crociere en 1986.

Mais une fois de plus, ce sont les bateaux qui jouent le premier rôle dans l'énorme développement de la compagnie, du Costa Riviera, entièrement restauré en 1985 et 1998, aux bateaux construits dans les années 90: le Costa Marina, le Costa Allegra, le Costa Classica, le Costa Romantica et, en 1996, le splendide Costa Victoria. Sans oublier le Mermoz et le Costa Playa (cédés par la suite), achetés en 1993 avec la division Paquet Croises des groupes français Chargeux et Accor. En 1997, la propriété de l'entreprise passe paritairement à la société américaine Carnival (50 %) et à la société anglaise Airtours (50 %), augmentant la capacité d'investissement de la compagnie génoise, mais maintenant intacte son identité italienne. Un important programme d'agrandissement de la flotte commence et prévoit l'arrivée de 13 nouveaux navires entre 2000 et 2012 pour un investissement total de 5,5 milliards d'Euros.

Il y a plusieurs raisons à cette expansion: une nouvelle approche du marché, des navires différents avec un design spectaculaire, un nouveau concept de la société davantage ciblée sur la vocation, l'innovation et l'excellence de la flotte et sur "les produits Costa" qui sont à eux-même représentatifs du "made in Italy" dans le monde.

Le développement de Costa Crociere ne s'est jamais arrêté. En novembre 1999, le lancement technique du Costa Atlantica, le nouveau vaisseau amiral inauguré officiellement en juillet 2000 dans le magnifique décor de Riva ai Sette Martiri à Venise, représente une nouvelle page de l'histoire de la société. Grâce à ses dimensions, qui en font le plus grand paquebot de l'histoire de la marine italienne, le Costa Atlantica ouvre la voie aux nouvelles lignes de développement de la compagnie: des cabines confortables comme les chambres des grands hôtels, la plupart dotées de balcons, de plusieurs locaux et d'une atmosphère inoubliable, à même de tenter de nouvelles tranches de passagers. L'arrivée du Costa Atlantica marque également le retour du drapeau tricolore, après une parenthèse d'environ dix ans, sur les hampes des bateaux Costa. En août 2000, Costa Crociere annonce la commande du jumeau de l'Atlantica, le Costa Mediterranea. Fin septembre 2000, Carnival Corporation achète la part de contrôle détenue par Airtours et devient ainsi l'unique actionnaire de la compagnie génoise.

La modification de l'équipe actionnaire se reflète par un renforcement des programmes de développement de la société qui, au mois d'octobre, annonce un accord avec Fincantieri pour la construction à Gênes Sestri Ponente de deux nouveaux bateaux de 102.600 tonnes de jauge et d'une capacité totale de 3.470 vacanciers, le Costa Fortuna et le Costa Magica, qui entreront respectivement en service fin 2003 et fin 2004. L'expansion de la société est en outre confirmée en 2001 par l'entrée dans la flotte d'un huitième bateau, le Costa Tropicale, acheté par Carnival Cruise Lines et entièrement restauré pour lui donner les caractéristiques des bateaux Costa. En outre, en mars 2001, Costa annonce l'achat du navire à moteur Westerdam à son associée américaine Holland America Line, qui est entrée en service à la fin d'avril 2002 sous le nom de Costa Europa.

Le 22 mai 2003, le Costa Mediterranea, jumeau du Costa Atlantica, est livré à la compagnie. Le 14 novembre 2003, c'est au tour du Costa Fortuna. Le 24 novembre 2003 est inauguré le Palacrociere, le nouveau terminal de Savone, cofinancé et géré par la compagnie. En janvier 2004, Costa Crociere annonce la signature d'une lettre d'intention pour un nouveau navire d'une jauge de 114.500 tonnes et d'une

capacité totale de 3.780 vacanciers, le Costa Concordia, qui sera construit par Fincantieri à Sestri Ponente, et entrera en service en juillet 2006. Le 29 octobre 2004, le Costa Magica, jumeau du Costa Fortuna, est livré à la compagnie. La même année, Costa Crociere S.p.A. acquiert la marque AIDA Croises, leader du marché de la croisière en Allemagne. En janvier 2005, Costa Crociere annonce officiellement la commande passée aux chantiers italiens Fincantieri du navire jumeau du Costa Concordia, le Costa Serena, qui sera livré au printemps 2007 ainsi que le transfert en octobre 2005 du Costa Tropicale à la marque P&O Australia. Le plan de développement de la flotte se poursuit en décembre 2005 avec l'annonce de la construction d'un troisième navire jumeau des Costa Concordia et Serena, le Costa Pacifica, disponible au printemps 2009.

En 2006, la Compagnie annonce son expansion en Asie Pacifique et à Dubaï, confirmant ainsi son positionnement international. En juin 2006, Costa passe une commande aux chantiers de Fincantieri pour deux nouveaux navires de 92.700 tonnes, le Costa Luminosa et son jumeau, construit par les chantiers Fincantieri de Marghera, qui entreront en service au printemps 2009 et 2010. En juillet 2006, le Costa Concordia est entré en service. En février 2007, Costa a annoncé un nouvel itinéraire exclusif: Croisières en Océan Indien au départ de l'Île Maurice. Le 24 avril 2007, le nouveau Palacruceros, terminal croisières de Barcelone, financé et géré par Costa est entré en service alors que le 15 mai le Costa Serena a été livré à la compagnie. Le 17 Juillet dernier, Costa Crociere a atteint le record historique d'1 million de passagers réservés en seulement une année. Costa Crociere S.p.A. et Orizonia Corporation ont approuvé la création de la marque "Iberocruceros", propriété du groupe Costa, opérant sur le marché espagnol. En Octobre, la commande, de 2 navires supplémentaires, dans les chantiers navals de Fincantieri, du même rang que le "Costa Concordia", a été annoncée. En 2008, le positionnement de deux navires en Extrême-Orient à partir du printemps 2009 de même que de nouveaux itinéraires en Amérique du Sud pour l'automne sont annoncés.

Costa entre ainsi dans le troisième millénaire avec un programme de développement de sa capacité d'accueil qui lui permettra de conserver le leadership européen sur un marché en forte croissance. C'est une flotte encore plus moderne qui, ces prochaines années, arborera sur les mers le pavillon de la marine italienne, le style de l'hospitalité italienne ainsi qu'une incomparable vitrine des courants artistiques de la péninsule.

Depuis Avril 2003, Costa Croisières fait parti de Carnival Corporation & PLC, le plus grand groupe du monde du marché de la croisière. Costa Croisières S.p.A. appartient aussi à AIDA Croises, leader du marché allemand et dispose de 5 navires en service et 4 en commande. De même, Iberocruceros opère sur le marché espagnol avec 3 navires en service, pour un total de 20 navires en service et 9 en commande.