

Un mercato potenziale da 150 milioni a unità. Il ruolo della Liguria

Sfida green per l'usato

La flotta delle crociere vuole rifarsi il look

IL CASO / 2

Simone Gallotti / GENOVA

La flotta delle navi da crociera ha bisogno di rifarsi il trucco. Beniamino Maltese, executive vice president di Costa Crociere, è uomo di conti: «Circa 250 milioni di euro a nave. E solo noi ne abbiamo una quindicina che entreranno in questo ciclo di anno in anno. Significherebbe dare impulso alla filiera italiana e soprattutto genovese che in questo è leader mondiale». Il rifacimento della parte hotellerie avviene ogni 15 anni e da solo vale 150 milioni di euro a nave, come spiega Maltese. «È il mercato del domani: è green e rende competitivi, ma nei provvedimenti del governo c'è stata l'esclusione di nautica e crociere».

Anche Msc ritiene che quello sia un segmento importante anche se «La nostra flotta è più giovane - spiega Merlo - Ma questo non vuol dire che i nuovi ordini siano in calo. L'obiettivo è allineare il mercato euro-

peo agli Usa, quello con la maggior concentrazione di crocieristi» dice Luigi Merlo, responsabile delle relazioni istituzionali di Msc.

L'altra grande sfida è il taglio delle emissioni: «Gli obiettivi sono sfidanti - dice Matteo Catani, ceo di Gnv - ma adeguarsi alle richieste è difficile perché oggi non c'è chiarezza sulle tecnologie che comportano un'effettiva riduzione e questo comporta da un lato incertezza sugli investimenti che possono e devono essere fatti e dall'altra parte non c'è piena consapevolezza da parte dei legislatori, a vari livelli, di quali siano i tempi di materiale ed effettiva possibilità di adeguamento delle nostre navi e delle nostre operazioni ai nuovi target, quindi muoversi è complicato». Anche il numero uno di Confitarma Mario Mattioli vede alcune difficoltà: «La maggior parte dell'ammoniaca prodotta - combustibile alternativo e green per il settore marittimo - La quantità prodotta non basta ed è utilizzata soprattutto dal settore agricolo. Il tema è rilevante. E poi ci sono alcu-

ne tipologie di navi (petroliere e portarinfuse, ndr) che hanno più difficoltà rispetto a quelle passeggeri e alle portacontainer nella transizione e nell'utilizzo di carburanti alternativi. Qui gli investimenti si sono diretti più sugli scrubber».

Il grande problema di fondo è «la mancanza di programmazione. E le regole del gioco non funzionano - attacca Pasqualino Monti, presidente dell'Authority di sistema portuale della Sicilia Occidentale - Ho chiesto agli armatori se era intelligente mettere in piedi il cold ironing, perché penso che il riconoscimento del mercato sia fondamentale quando si parla di investimenti pubblici. Ma come la possiamo portare la corrente in banchina? Servono 32 megawatt. L'intera città di Palermo ne consuma 180. Così non va». Si torna alla sfida principale. E Maltese sintetizza: «Bisogna che ci sia una concertazione che porti a regole e modelli chiari e uguali in tutti i porti, come nel caso del cold ironing. E serve un supporto economico per supportare gli interventi sulle navi nei settori delle crociere e degli yacht che sono stati esclusi dal Pnrr». —



MATTEO CATANI
BOARD MEMBER ASSARMATORI
CEO GRANDI NAVI VELOCI

«L'adeguamento alle richieste green è difficile, perché ad oggi non c'è chiarezza sulle tecnologie»



BENIAMINO MALTESE
EXECUTIVE VICE PRESIDENT
E CFO DI COSTA CROCIERE

«Ora studiamo la cattura della CO2: il tema è lo stoccaggio. Si può pensare a siti di terra»



LUIGI MERLO
RESPONSABILE RELAZIONI
ISTITUZIONALI, MSC

«La nostra flotta è giovane, ma questo non vuol dire che i nuovi ordini siano in calo»



MARIO MATTIOLI
PRESIDENTE
DELLA CONFITARMA

«L'ammoniaca prodotta oggi non basta, ed è utilizzata soprattutto dal settore agricolo»



PASQUALINO MONTI
PRESIDENTE ADSP
MAR DI SICILIA OCCIDENTALE

«Il problema è la mancanza di programmazione. E le regole del gioco non funzionano»

GENTILI (PWC)

«La decarbonizzazione coinvolga tutta la filiera»

«Bisogna fare attenzione alle dichiarazioni, ne abbiamo viste di roboanti, da parte dei grandi gruppi: ma net zero non si significa decarbonizzare entro una data, piuttosto avere un approccio scientifico con criteri seguibili, riportabili - spiega Paolo Gentili, director di Pwc Italia, Esg Climate Change -. Alle emissioni zero si arriva a un insieme di misure, un mosaico che si ottiene con una serie di meccanismi di carattere tecnologico e operativo». La sfida, dice Gentili, per lo shipping si affronta non segmentando le filiere: «Non esiste una completa decarbonizzazione senza il coinvolgimento di tutte le attività».