

Dalla capacità di gestire evoluzione energetica e digitale passa il futuro del cluster marittimo

Musumeci annuncia: “Il Piano Mare fra un mese sarà definito”. Secondo Vago sarebbe “meglio l’obbligo all’utilizzo dei carburanti sintetici rispetto all’ETS”, mentre Folgiero avverte: “Investire in innovazione se si vuole evitare che tutta la cantieristica vada in Oriente”

21 GIUGNO 2023 ALLE ORE 15:15



di Marco Valentini

Roma - Dopo la relazione iniziale del presidente Stefano Messina e gli interventi istituzionali dei ministri, all’assemblea di Assarmatori c’è stato spazio per un dibattito, moderato dalla giornalista del TG1 Laura Chimenti, al quale hanno preso parte il ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, Nello Musumeci; il Comandante Generale del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia Costiera, Nicola Carlone; l’executive chairman di Msc Crociere, Pierfrancesco Vago; l’amministratore delegato di Fincantieri Pierroberto Folgiero e il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi.

Dalle sfide che riguardano la semplificazione e la sburocratizzazione a quelle che investono il settore della cantieristica navale, con focus centrato sempre sul grande e complesso

traguardo da raggiungere della transizione energetica, diversi sono stati i temi trattati e gli spunti di riflessioni offerti.

A cominciare da quelli proposti dal titolare del dicastero dedicato al mare - la cui istituzione è stata più volte enfatizzata nel corso dell'evento - il quale ha esordito annunciando che "Il Piano Nazionale per il Mare è stato messo a punto e fra un mese sarà definito". L'invito di Musumeci è stato quello ad avere una visione complessiva perché "sarebbe un errore pensare che il mare possa essere solo un motore per la crescita economica. Rischieremmo di non considerare altri aspetti come la sua tutela e la garanzia dell'equilibrio della biodiversità". Ed è proprio questa sintesi che deve essere incentivata dal nuovo ministero che, però, "non è la soluzione a tutti i problemi. Lo dico non per mettere le mani avanti, ma perché bisogna saper essere sobri e prudenti quando si assumono impegni con i cittadini".

Sollecitato a proporre quali potrebbero essere le iniziative da intraprendere sulla via della semplificazione, l'ammiraglio Carlone ha risposto che "alcune modifiche al Codice della Navigazione - che comunque pur con i suoi 80 anni rappresenta un'ossatura forte - potrebbero essere un primo passo. Un adeguamento, necessario, alle norme che, nel frattempo, sono entrate in vigore".

"Servono però anche abbastanza risorse per fare un buon lavoro - ha proseguito il numero uno della Guardia Costiera - Il Covid-19, comunque, ci ha dato uno stimolo per mettere in atto delle innovazioni e per semplificare la vita del personale marittimo, accelerando le procedure di imbarco e sbarco. Ed è una cosa che cercheremo di rendere stabile. E, proprio nel periodo più duro dell'emergenza pandemica, è emerso quanto sia positiva la collaborazione tra pubblico e privato. In quel momento, infatti, insieme abbiamo gestito la situazione emergenziale legata ai grandi numeri di passeggeri ed equipaggi da rimandare nei diversi paesi di provenienza".

Un riconoscimento al valore aggiunto che la cantieristica navale rappresenta per l'economia italiana, è stato tributato da Vago: "Ogni euro speso nella cantieristica ha una ricaduta di 4,5 euro nel Sistema Italia. Perciò è un lavoro concreto che porta aiuto a tutta l'industria del Paese. Come MSC ordiniamo navi e con Fincantieri stiamo parlando ad oggi di una decina di unità, per quasi 7 miliardi di euro di spesa". Descrivendo, poi, l'approccio necessario da tenere per una compagnia di crociera quando si pensa a ordinare nuove navi, Vago ha spiegato: "Si disegna una nave che verrà consegnata nel 2028, dovendo immaginare cosa vorranno e di cosa avranno bisogno le persone nel 2035. Perciò in un mondo così veloce e tecnologico, noi dobbiamo intuire già cosa accadrà nel 2035. Ma questo tipo di ragionamento non si fa solo cercando di indovinare cosa il nostro futuro cliente vorrà dall'esperienza turistica, ma anche per quanto riguarda l'evoluzione energetica che ci sarà. Perciò immaginate lo sforzo di andare nel mondo a trovare questa tecnologia - che costa - in grado di aiutarci a raggiungere nel 2050 il net-zero. Dobbiamo avere supporto finanziario e per questo è necessario il contributo di SACE".

Invitando il governo a coordinarsi con gli operatori per far passare un messaggio forte ed univoco a Bruxelles, inoltre, il presidente esecutivo di MSC Crociere ha sottolineato: "Nel Fit for 55 l'Europa si è dimenticata di inserire l'industria del settore marittimo. È una cosa incredibile, come lo è altrettanto che non si parli di carburanti sintetici. Invece di mettere nuove tasse, perché poi sarà difficile far tornare quei soldi in Italia, perché non obbligano a utilizzare fuel di nuova generazione?"

E ricollegandosi al punto toccato da Vago riguardo al ruolo svolto da SACE per il finanziamento della costruzione di navi da crociera, Folgiero ha aggiunto: “Quando si parla del fatto che nell’esposizione di finanza pubblica c’è una grande concentrazione sulla cantieristica, tutti dimenticano di dire che, come per tutti gli indici, c’è un problema di numeratore e denominatore. Quindi, è vero che abbiamo un numeratore grande, cioè che assorbiamo tanto come cantieristica, ma il problema è del denominatore: perché se in Italia non si fa più niente, la cantieristica sarà sempre più concentrata. Se avessimo tutti i settori industriali a denominatore, l’indice di concentrazione sarebbe migliore. E attenzione, perché senza supporto finanziario la possibilità di Fincantieri di competere con tedeschi e francesi (che hanno le loro SACE molto agguerrite) non c’è”.



E ancora, ha incalzato l’amministratore delegato di Fincantieri: “La cantieristica in Italia, in Europa e in Occidente è stata negli anni marginalizzata. In Europa è rimasto il 5% della cantieristica mondiale, percentuale nella quale oltre alle cruiseship sono ricomprese le navi per la marina militare, che fino a prova contraria non si possono fare in Cina o in Corea. Allora, come abbiamo difeso questa nicchia? Grazie all’Italian touch e all’ ingegneria navale che disegna linee d’acqua in maniera distintiva. Ma questo è quello che ci ha portato fino a oggi qui. Cosa ci consentirà di distinguerci nei prossimi 10 anni? Cosa impedirà anche a questo tipo di cantieristica di non traslocare in Oriente? L’innovazione. E a proposito di innovazione green, le regole dell’IMO mettono un peso sulle spalle degli armatori, ma l’industria deve prendersi la responsabilità di trovare soluzioni che ad oggi non ci sono. Fra 5 anni ci sarà il metanolo? L’economia dell’idrogeno, quanto costa? Domande che si fa un armatore che ordina la nave e a cui l’industria deve saper rispondere”.

Dal mare alla logistica, a cui è stata dedicata parte dell’intervento di Rixi: “dobbiamo pensare al sistema logistico del Paese come ad un unicum, anche quando si parla della

riforma dei porti. È necessario avere un'unica regia che colleghi il sistema portuale, gli interporti e tutta la filiera della logistica a livello nazionale. E l'integrazione non deve avvenire solo a livello strutturale, ma anche digitale. Pensando a modelli che possano utilizzare l'AI per consentire di sfruttare a pieno le infrastrutture e a modelli predittivi che ci permettano di investire laddove si potrebbe verificare un collo di bottiglia o un ingorgo infrastrutturale”.

“Oggi per noi è una situazione difficile - ha proseguito il viceministro - perché ogni volta che mettiamo mano al completamento di un ultimo miglio oppure rimettiamo a posto dei viadotti, riduciamo la capacità di quell'arteria di sostenere i volumi di traffico in quel momento. Quindi o abbiamo un modello che abbia delle ridondanze, o rischiamo di avere molti cantieri e meno flussi di traffico”.