

Vago (Msc): “Pnrr per i traghetti ha fallito. Invece che Ets meglio obbligare all’utilizzo di carburanti sintetici”

Il vertice del gruppo armatoriale ginevrino ha spiegato che senza il supporto di Sace non potrebbero ordinare altre due navi per Explora Journeys con le relative nuove tecnologie in materia di propulsione green

DI NICOLA CAPUZZO

20 GIUGNO 2023

[STAMPA](#)



Roma – Pnrr e decreto ‘Rinnovo flotte’ da ripensare per i traghetti, supporto Sace indispensabile per investimenti in nuove costruzioni, critiche all’Europa per l’Emission Trading Scheme e un invito a rendere obbligatorio l’utilizzo dei nuovi carburanti sintetici per il trasporto marittimo.

C’è tutto questo nel contributo alla discussione portato da Pierfrancesco Vago, presidente esecutivo di Msc Crociere, all’annual meeting dell’associazione di categoria Assarmatori presieduta da Stefano Messina.

“Il Pnrr non funziona per i traghetti. Stiamo parlando di transizione ecologica, ma i traghetti sono navi vecchie e che andrebbero rinnovate, così come ha fatto l’industria croceristica. Dobbiamo avere un aiuto da parte del Pnrr che compensi l’andare a costruire in Cina o comunque in Estremo Oriente” ha sottolineato il genero di Gianluigi Aponte, fondatore e

presidente del Gruppo Msc. A proposito delle nuove navi da crociera in ordine ha aggiunto: "Le tecnologie nuove costano e quindi quando ordiniamo navi a Fincantieri (abbiamo una decina di navi per un costo di 7 miliardi che ammortizziamo in 30 anni) abbiamo bisogno di un supporto finanziario. Le banche basano le loro formule sulla 'green economy' e noi puntiamo al 'net zero nel 2050'. Invito quindi il governo a supportare il comparto, insieme all'Europa, che si è dimenticata di mettere nel piano per la transizione verde al 55% l'industria marittima. E' incredibile".

L'amministratore delegato di Fincantieri, Giarroberto Folgiero, ha detto: "Non ci dimentichiamo che ogni nave da crociera è finanziata da Sace, che va finanziata. I nostri concorrenti francesi e tedeschi hanno le loro Sace e sono molto agguerrite. Senza supporto finanziario la possibilità per Fincantieri di competere con francesi e tedeschi non c'è. Ciò che ci permetterà di essere distintivi nei prossimi 10 anni sarà la capacità di innovazione, l'innovazione green" e "l'industria deve prendersi la responsabilità di fornire soluzioni, ma che oggi non ci sono".

A margine dell'annual meeting Vago è entrato più nel dettaglio delle questioni con SHIPPING ITALY.

A proposito degli strumenti messi a disposizione dall'export credit agency italiano ha detto: "Sace nel momento del trasferimento da Cdp al Mef (ministero dell'economia, ndr) c'è stato un po' di assestamento; adesso c'è maggiore attenzione" verso il business navale. "Da una parte io capisco la posizione di Sace a supporto della grande industria italiana e la percentuale dedicata alla cantieristica ma questo è un pezzo importante del Paese".

In concreto Sace deve migliorare secondo Vago "in flessibilità, in condizioni economiche (percentuali di costo), soprattutto adesso che i costi (dei finanziamenti, ndr) si sono molto alzati" ma, guardando anche alla tassonomia europea e alla crescente attenzione verso la sostenibilità, serve il supporto del sistema export credit "sennò il mondo bancario non ci segue. Sace è pivotale a tutto quello che è l'indotto della cantieristica".

Questo discorso fatto dal vertice di Msc Crociere riguarda soprattutto i nuovi ordini del brand Explora Journeys che ha già ordinato a Fincantieri quattro nuove costruzioni ma sta considerando la possibilità di esercitare le ulteriori due opzioni per una quinta e una sesta unità. "Stiamo vedendo di creare innovazione con il Gnl che viene trasformato in idrogeno. Stiamo ordinando navi (la quinta e la sesta) a idrogeno ma l'idrogeno non c'è, non è verde. Stiamo parlando di investimenti importanti in tecnologia".

Vago su questo argomento ha proseguito dicendo: "E' incredibile che non si parli di fuel sintetici. L'Europa invece che mettere delle nuove tasse perchè non obbliga a utilizzare carburanti di nuova generazione? Costano tantissimo ma preferisco investire in quei nuovi fuel che spendere in tassazione. Perchè se si crea domanda di Gnl si crea anche la produzione. Oggi di carburante sintetico è disponibile una produzione di 30 tonnellate ma la domanda è di 600 tonnellate. Se ci fosse da parte di Bruxelles la spinta a investire su questi nuovi fuel avremmo la soluzione. Dovremmo combattere la lobby di chi estrae il petrolio a 4 dollari/barile o lo rivende a 85!". Con riferimento agli efuel che Msc vedrebbe come concretamente utilizzabili la risposta è "metanolo e Gnl verde (sintetico). Oggi come oggi noi abbiamo utilizzato quello derivante da biomasse ma non ce n'è, è pochissimo. Il primo viaggio di Msc Euribia net zero è stato fatto comprando il biomass imbarcato a Saint Nazaire per il primo viaggio fino a Copenaghen; così è stato dimostrato che già oggi con la tecnologia disponibile abbiamo fatto un viaggio net zero. Il problema dunque è che oggi non c'è il carburante. Invece di dire 'ti tasso' perchè l'Europa non dice la cosa più logica, ovvero 'usciamo dalle fonti fossili?'. Noi abbiamo creato già la domanda".