

L'INTERVISTA

Soren Toft, amministratore delegato di Msc: “Il futuro dello shipping è nel gas. Presto una flotta di 100 navi”

L'ad: “Il nucleare è un tema politico, prima che industriale”

DAL NOSTRO INVIATO ALBERTO QUARATI

03 Luglio 2024 Aggiornato alle 10:44 2 minuti di lettura



Soren Toft, ad di Msc

Roma – Per Soren Toft, amministratore delegato del gruppo Msc, il discorso deve essere «pratico». Inutile disperdere risorse in mille rivoli e tecnologie. Per rendere sostenibile il settore della navigazione bisogna investire su quello che è disponibile oggi, e cioè il gas naturale liquefatto, e il bioGnl in quantità crescenti. Un punto di vista in linea con quello di Eni, ieri rappresentata al Meeting di Assarmatori da Giuseppe Ricci, responsabile Energy Evolution del gruppo - e ripresa non a caso dallo stesso presidente di Assarmatori Stefano Messina.

Quindi niente suggestioni su carburanti alternativi, come il nucleare?

«Vede, prima che un tema industriale, il nucleare è un tema molto politico, e quindi prima di parlare di politica noi abbiamo la necessità di valutare sotto il profilo pratico quello che possiamo utilizzare oggi. Inoltre è anche complesso pensare di avere una struttura nucleare su ogni singola nave, ma sappiamo tutti

che è una tecnica praticabile, anche se vanno migliorati ancora gli standard di sicurezza. Oggi abbiamo parlato di gas naturale liquefatto perché è la cosa disponibile in questo momento. Certo non dobbiamo escludere niente per un futuro più in là nel tempo, compresa l'energia nucleare. Ma oggi pensiamo che l'industria si debba concentrare su ciò che è disponibile, altrimenti il rischio è la dispersione. Tra 10-15 anni rischiamo di trovarci senza un carburante pulito, mentre è necessario concentrare gli investimenti. Poi non sta all'armatore: noi non costruiamo le navi, né produciamo il carburante. Quando compriamo una nave è come se andassimo in un negozio. Quello che possiamo fare è provare a spingere il mercato in una certa direzione».

Oggi però c'è disponibilità di Gnl, ma non di bioGnl, che è quello che teoricamente abbatterebbe del 100% le emissioni delle navi.

«Si ma siamo in un percorso che va dal Gnl al bioGnl, che già oggi si può mescolare al gas bruciato dalle navi. Più riusciamo a produrre bioGnl, più riusciamo a immetterlo nelle reti e utilizzarlo. È un approccio molto pratico. E noi con i nostri ordini per nuove navi a gas proviamo a dare un segnale sulla strada da percorrere, perché si produca sempre più gas e in prospettiva più biogas. Anche se sarebbe necessario avere standard precisi per la costruzione delle navi, e questa è una richiesta che stiamo elaborando a livello di World Shipping Council (l'associazione globale che riunisce gli armatori del settore container, ndr)».

Ma quante navi a gas ha oggi Msc in flotta?

«Tra le navi in ordine nei cantieri e quelle operative parliamo di oltre un centinaio di unità in grado di bruciare gas o carburante tradizionale, mentre quelle già operative sono 18».

Si parla di investimenti, ma intanto a Genova c'è un'inchiesta sul porto. Qual è il vostro punto di vista?

«Beh, non abbiamo commenti da fare su quello che sta succedendo. Seguiamo il caso, ma per noi la cosa più importante è avere un porto che rimanga competitivo e in grado di accogliere proprio le navi del futuro, cosa che ci sembra stia avvenendo».