

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Bisagno (T.Mariotti) rivela un nuovo progetto di traghetti dual-fuel, teme la crisi delle crociere e attacca le banche

Nicola Capuzzo · Saturday, April 10th, 2021

Genova – La celebrazione per l'arrivo a Genova dello scafo di quella che sarà la nave da crociera [Seabourn Venture](#) è stata l'occasione per Marco Bisagno, vertice del cantiere T. Mariotti e presidente di Genova Industrie Navali, di fare il punto su nuovi progetti e sull'andamento dei mercati in cui il suo gruppo opera.

Parlando della commessa per questa nave, cui farà seguito una seconda unità gemella, l'esperto imprenditore genovese ha sottolineato che “la copertura finanziaria è stata l'aspetto più difficile. Serve avere l'85% del valore della commessa, in questo caso più di 200 milioni di euro, prima dell'avvio della costruzione e il costo finanziario è di almeno il 5%. Di navi negli ultimi anni ne abbiamo fatte parecchie e abbiamo sempre rimborsato tutto per cui le banche i loro soldi li hanno riavuti guadagnandoci. Mi dà fastidio quindi che ci sia stata questa difficoltà”. Bisagno non lo ha voluto ricordare in maniera esplicita ma questa doppia commessa, per la quale il cantiere ha faticato a lungo a ottenere un prestito bancario garantito dall'export credit agency italiana Sace – Simest, aveva costretto Genova Industrie Navali ad aprire il capitale a Fincantieri diventata poi socio di minoranza (oggi detiene un 15%). Una volta avvenuto l'ingresso del gruppo in mano pubblica e guidato da Giuseppe Bono il cantiere T. Mariotti era riuscito a ottenere il tanto agognato supporto finanziario propedeutico alla firma della commessa con Carnival Corporation.



Negri, Vianello, Garrè e Bisagno a colloquio con Giovanni Toti

Oltre alle due nuove costruzioni per Seabourn, il gruppo Genova Industria Navali sta completando la [costruzione del nuovo traghetto per Rfi](#) (affidato a T. Mariotti e San Giorgio del Porto) e per il futuro spera che il Governo italiano incentivi la costruzione di traghetti green. “Abbiamo fatto avere istanza al ministro delle Infrastrutture e abbiamo anche segnalato al ministro per la transizione ecologica, Roberto Cingolani, i progetti che abbiamo fatto per nuovi traghetti la cui costruzione sarebbe perfettamente coerente con le politiche previste dal Recovery Fund” ha proseguito Bisagno specificando che questo lavoro di lobby e promozione lo stanno facendo in sinergia con Assarmatori. L’obiettivo è quello di ottenere incentivi o co-finanziamenti pubblici per il rinnovo della flotte impiegate lungo le coste italiane. “Abbiamo calcolato che in Italia dovrebbero esserci impiegati sui collegamenti verso le isole minori 53 traghetti con un’età media di 35 anni. Noi abbiamo studiato un nuovo tipo di nave ibrida con alimentazione dual fuel e con sistema di batterie che consente durante la sosta in porto di non inquinare. Riteniamo che quello sarà il futuro”.

Secondo il numero uno del cantiere T. Mariotti quella dei traghetti potrebbe essere la strada giusta per mantenere elevata l’attività del cantiere nel business delle costruzioni navali nel prossimo futuro dal momento che si aspetta uno stop dei nuovi ordini dal mercato crociere. “Il portafoglio ordini del comparto crociere è ampio e per il momento non ci sono state cancellazioni ma mi aspetto un periodo di pausa, più o meno lungo, prima che si torni alla condizione prima della pandemia. Le società armatoriali in questo momento stanno perdendo molti soldi” per cui, è il suo ragionamento, prima di pensare a fare nuovi investimenti si dedicheranno a rimettere a posto le cose (in primis finanziariamente).

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Saturday, April 10th, 2021 at 2:54 pm and is filed under [Cantieri, Navi, Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.