

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Dalle compagnie crocieristiche un grido d'allarme rivolto ai decisori politici

Nicola Capuzzo · Wednesday, June 15th, 2022

Genova – Il mondo delle crociere chiede ai decisori politici internazionali e anche a quelli italiani scelte rapide e precise per supportare la ripresa e la trasformazione del comparto. È stato questo il *leit motiv* del discorso di Pierfrancesco Vago, global chairman di Cruise Lines International Association, aprendo i lavori del Clia European Summit in corso a Genova.

In primis è stato ricordato quanto le flotte stiano crescendo velocemente: “Attendiamo la consegna di ben 78 navi tra il 2022 e il 2027. Il 93% di esse verrà costruito in Europa, grazie a un investimento complessivo da parte delle compagnie pari a 47 miliardi di euro che avrà una ricaduta economica superiore a 200 miliardi sull'economia continentale, generando molte migliaia di posti di lavoro in particolare nei luoghi della cantieristica. Rappresentiamo il motore di sviluppo dell'intera economia marittima continentale. E siamo la spina dorsale per la futura crescita delle sue competenze in materia”.

A proposito delle trasformazioni in atto Vago ha affermato che “le compagnie di crociera hanno iniziato a investire in tecnologia ambientale ormai da molti anni. Il gas naturale liquefatto (Gnl), il carburante marino più pulito oggi disponibile su larga scala, è diventato già realtà per il nostro settore. Nei prossimi 6 anni saranno varate ben 24 navi da crociera alimentate a Gnl. E stiamo investendo in maniera massiccia nello sviluppo di sistemi di propulsione sostenibili, in una maggiore efficienza energetica e nei carburanti alternativi”.

Da qui in poi il presidente di Clia ha elencato quello che il comparto chiede ai decisori politici. “Stiamo aumentando i nostri sforzi e terremo fede alle nostre promesse” ha detto, aggiungendo però che “per riuscirci è necessario che le autorità definiscano una strategia chiara e uniforme per la decarbonizzazione dello shipping. Occorrono sia infrastrutture adeguate e pienamente accessibili, sia incentivi finalizzati allo sviluppo di carburanti *green*”.

Questi di seguito i tre esempi concreti riportati da Vago.

Il primo riguarda la ricerca e l'accesso ai finanziamenti: “Le compagnie stanno sviluppando numerosi progetti finalizzati all'individuazione di nuovi carburanti come il metanolo, i biofuel, l'idrogeno e i fuel sintetici. Ma gran parte di questa ricerca si trova in fase ancora sperimentale. Per trasformarla in ricerca su larga scala occorrono finanziamenti pubblici. Per questo chiediamo di

investire in progetti per il nostro settore le risorse raccolte, a partire dal 2023, grazie agli *Emissions Trading System* europei. È essenziale che vi sia un flusso di investimenti continuo per abilitare lo sviluppo tecnologico e di altre iniziative ambientali”. Secondo l’associazione delle compagnie crocieristiche “l’acquisto, il finanziamento e la gestione delle navi da crociera dovrebbero essere considerate a tutti gli effetti parte integrante dei programmi di finanza sostenibile, tra i quali la *Tassonomia Europea*. Se i governi decidessero di non supportare questa visione, verrebbero messe a repentaglio la cantieristica europea e lo sviluppo delle tecnologie correlate. Si avrebbero inoltre ripercussioni negative su migliaia di posti di lavoro, rischiando di perdere la leadership europea nella costruzione delle navi da crociera”.

Il secondo esempio riguarda il cold ironing. “Molte nostre navi sono predisposte, ormai da anni, per l’utilizzo dell’elettricità in banchina, una soluzione in grado di ridurre in maniera significativa le emissioni durante le soste nei porti. Il 93% delle navi in costruzione prevede questa tecnologia. E nel giro di cinque anni almeno due terzi delle navi da crociera in servizio sarà in grado collegarsi alle banchine per alimentare elettricamente il proprio funzionamento” ha evidenziato Vago. Aggiungendo che “oggi, tuttavia, appena lo 0,6% delle banchine in Europa è attrezzato per offrire tale servizio. E questo contrasta con l’obiettivo europeo di garantire l’elettricità in banchina a tutti i porti Ten-T entro il 2030. Per raggiungere tale traguardo occorrono investimenti finanziari significativi. Si stima infatti che, per elettrificare un terzo degli scali europei, siano necessari circa 5 miliardi di euro. La direzione della regolamentazione Ue è chiara, e potrebbe costringere le compagnie a saltare gli approdi le cui banchine non siano ancora attrezzate”. La richiesta ai porti e alle autorità è stata quindi quella di sostenere questi investimenti. Esistono, al momento, numerosi progetti di collaborazione tra compagnie, porti e autorità, ma “l’ordine di grandezza degli investimenti richiesti va strutturato in maniera adeguata. Clia è fermamente impegnata ad aiutare gli scali crocieristici per conseguire tali obiettivi”.

Il terzo esempio riguarda i meccanismi di supporto alla produzione di carburanti sostenibili. Per favorire lo sviluppo di questi fuel, l’associazione delle compagnie crocieristiche “è divenuta recentemente membro della *European Commission’s Low Carbon Fuels Value Chain Alliance*. Anche le compagnie di crociera stanno investendo nello sviluppo di carburanti a basso impatto ambientale. Occorre però che i governi implementino un quadro regolamentare e misure di policy corrette, onde assicurare che gli investimenti siano effettivamente finalizzati alla decarbonizzazione del settore marittimo. Per conseguire gli obiettivi di decarbonizzazione previsti solo in Europa, il mondo dello shipping avrà infatti bisogno, secondo la Commissione Ue, di 43 mega tonnellate di carburante *green* entro il 2050. Al momento, però, la capacità di produzione di tali carburanti è estremamente limitata, oltre che focalizzata su altre modalità di trasporto e su altri settori industriali”.

A livello europeo l’industria delle vacanze a bordo chiede “un quadro regolamentare uniforme che assicuri gli stessi vantaggi agli *Emissions Trading System* e alla *Direttiva sull’Energia Rinnovabile* per quanto riguarda la fornitura di carburante marittimo rinnovabile. Il quadro regolamentare deve incentivare lo sviluppo di fuel alternativi per il nostro settore. Senza tali incentivi non saremo purtroppo in grado di raggiungere gli obiettivi che ci siamo dati a livello ambientale”.

In conclusione Pierfrancesco Vago ha dedicato alcune riflessioni specifiche all’Italia “Mai come in questo momento sentiamo la mancanza di un interlocutore politico unico, dedicato a seguire tutte le politiche del mare. Continua a persistere, in Italia, una sottovalutazione dell’importanza e del ruolo della *blue economy*, nonostante il suo impatto estremamente rilevante sul turismo e sull’economia in generale. Non sempre vi è un confronto costante e costruttivo con l’industria

marittima, a fronte invece del prevalere di un'impostazione sovente troppo ideologica e non supportata da soluzioni tecniche né da visione innovativa. Lo abbiamo visto nella debolezza dell'approccio e nel ritardo con cui è stato affrontato il *Fit for 55?*.

Significativo, a riguardo, è stato considerato il caso citato dell'elettrificazione delle banchine. “Il governo ha stanziato notevoli risorse, noi abbiamo predisposto le nostre navi, ma le progettazioni vanno a rilento, la fornitura di energia è insufficiente e non si prevede di avere infrastrutture adeguate prima del 2030. Per come stanno oggi le cose, i tempi previsti dal Pnrr non verrebbero rispettati. Serve quindi un deciso cambio di passo, occorre accelerare i progetti e dotarsi di forniture energetiche adeguate” ha affermato Vago.

Un cenno non poteva mancare ovviamente anche al decreto Venezia entrato in vigore l'anno scorso: “Apprezziamo gli sforzi compiuti dalle autorità per trovare una soluzione di lungo termine al problema delle crociere a Venezia. Aver chiuso l'accesso alle navi, senza aver prima predisposto una soluzione alternativa, ha costretto tuttavia le compagnie a notevoli sacrifici. Auspichiamo che Marghera diventi a breve una soluzione valida e praticabile”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY



Pierfrancesco Vago, MSC Cruises Executive Chairman

This entry was posted on Wednesday, June 15th, 2022 at 12:21 pm and is filed under [Navi](#), [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

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

