

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Pierre Mattei: “**Nel futuro di Corsica Ferries nuove linee internazionali e trasporto di carichi rotabili**”

Nicola Capuzzo · Tuesday, January 24th, 2023

Corsica Ferries ha mandato in archivio una stagione, quella del 2022, che ha registrato numeri prepandemia per tutte le destinazioni servite, con oltre 3,7 milioni di passeggeri trasportati. “Dopo aver limitato il più possibile la nostra impronta di carbonio in una fase iniziale, ora dobbiamo rivolgerci alle alternative ai combustibili fossili. Oggi si aprono nuove possibilità con l'idrogeno verde e la propulsione velica” ha spiegato Pierre Mattei, presidente di Corsica Sardinia Ferries, che in questa intervista esclusiva rilasciata a SHIPPING ITALY rivela maggiori dettagli sulle strategie future delle navi gialle.

Mattei partiamo dall’ultima novità più recente che è l’acquisto della nave ro-ro Rosa dei Venti: perché questo acquisto?

“La nave ci piaceva molto; è innovativa, moderna ed economica. Restiamo nelle nostre acque, abbiamo un ottimo rapporto con il gruppo Grendi e la famiglia Musso, un operatore rilevante e molto innovativo. Ci è piaciuto molto il sistema di caricamento con le cassette, ottimizzando il tempo di carico e scarico. Oltre a ciò c’era la volontà di diversificare.”

Nei nostri mercati siamo abbastanza consolidati: in Corsica abbiamo quasi il 70% di quota di mercato, sui traghetti la situazione è abbastanza stabile e quindi era un’occasione d’investimento, una diversificazione per imparare dagli altri e valorizzare il know how dei nostri equipaggi.”

Da come parla sembra che possa esserci un interesse a investire direttamente nel Gruppo Grendi in futuro, è così?

“Non ne abbiamo discusso di questo.”

C’è però un interesse di Corsica Ferries a essere maggiormente attiva nel trasporto marittimo di merci rotabili e nelle autostrade del mare?

“I traghetti e i ro-ro sono molto vicini, molte compagnie di traghetti hanno anche unità navali ro-ro per cui è un mestiere affine. Non me la sentirei di investire in navi cisterna e multipurpose ma le linee di traghetti e di navi ro-ro con le isole sono molto vicine come dimostra il fatto che molte compagnie hanno entrambe le attività. È una nicchia interessante quella dei ro-ro, sulla Sardegna noi non siamo un operatore principale per cui volevamo potenziare la nostra presenza in quell’isola

attraverso questo investimento nella nave Rosa dei Venti.”

Geograficamente dove vede opportunità di crescita per Corsica Ferries?

“Abbiamo sviluppato un’attività di trasporto di auto nuove da Tolone verso il Maghreb, verso la Spagna, abbiamo fatto un trasporto di 500 Tesla recentemente. Sulla Corsica non possiamo fare molto più di quello che stiamo già facendo in termini di quota di mercato e le idee di sviluppo sono linee nuove internazionali verso la Sardegna, isole Baleari e Corsica. Trasporto di merci vicine a quello che già facciamo, quindi di carichi rotabili e auto.

Siamo conosciuti per essere flessibili e agili, siamo apprezzati per poter fare queste operazioni in maniera veloce e abbiamo equipaggi formati per questi lavori. Abbiamo un sistema di flotta dove le navi non sono adibite a una linea sola, bensì girano su tutti i collegamenti.”

Avete in programma interventi di retrofit sulla flotta piuttosto che nuove costruzioni?

“Noi crediamo che sia necessario trovare soluzioni per le navi esistenti perché a questo ritmo ci vorranno 30 anni prima che la flotta mercantile mondiale sia completamente rinnovata con le nuove tecnologie. L’investimento che abbiamo fatto in Neoline Armateur ([nuova nave ro-ro con propulsione anche eolica, ndr](#)) va in quella direzione ma nel frattempo non possiamo fare a meno di intervenire sul naviglio esistente con riduzione delle velocità, riduzione delle traversate e altro. Abbiamo già diminuito le tonnellate di bunker consumate senza perdere sul fatturato e allo stesso momento stiamo guardando a carburanti alternativi e alla trasformazione di motori su navi esistenti.

Chiaramente ci sarà un *phasing out* delle navi più vecchie.”

Quale sarà il carburante del futuro su cui scommetterà la sua compagnia?

“L’eolico specialmente su navi da carico e poi noi abbiamo molti ragionamenti in stato avanzato sul metanolo. Ha parecchi vantaggi, soprattutto investendo sul retrofit dei motori esistenti, sarà disponibile a un livello economico affidabile, non è inquinante, facile da trasportare e non è corrosivo. Su navi esistenti e retrofitting guardiamo al metanolo.”

Possibile che Corsica Ferries ordini anche nuovi traghetti?

“Tutto è possibile, noi non chiudiamo a nessuna possibilità; bisogna però comprendere che non potremo essere noi piccoli player a imprimere i nuovi standard di domani. Dobbiamo aspettare che i grandi armatori, e molti di questi sono italiani, scelgano e spingano in modo da far partire i nuovi sistemi di propulsione e carburanti. Ci sarà un periodo in cui vari carburanti potranno essere utilizzati però alla fine un qualche standard si rivelerà più interessante ed economico e a quel punto noi lo dovremo seguire. Nel frattempo possiamo solo aspettare perché non possiamo essere noi a scegliere il nuovo standard; se lo facessimo e sbagliassimo l’azienda rischierebbe.”

Nel decreto “rinnovo flotte” la vostra azienda ha ottenuto contributi pubblici per la nave Mega Express Three. Che interventi avete in programma?

“Questo sarà il primo traghetto che prendiamo e sul quale metteremo tutte le possibili innovazioni applicabili a una nave esistente. È la nave della nostra flotta che ha più consumo in assoluto per cui dobbiamo curare ancora di più l’impatto ambientale e cercheremo di fare tutti i sistemi che

consentono di migliorarlo. Sarà il nostro ‘progetto zero’ per la conversione di navi esistenti.”

Poi interverrete sul cold ironing nei porti, corretto?

“Nel porto di Tolone abbiamo un progetto in stato molto avanzato e i lavori sono in fase di definizione. Già dal prossimo inverno avremo una nave da collegare all’elettricità da terra e in questo modo il traghettò durante la sosta in porto non produrrà più emissioni.”

Parlando proprio di porti, oltre al vostro hub di Vado Ligure guardare ad altri scali in Italia da servire? Ad esempio Spezia?

“Il concetto di flessibilità di Corsica Ferries include anche i porti. Savona-Vado è casa nostra e ci stiamo bene ma ciò non ci impedisce di andare a fare linee anche da Piombino, Civitavecchia, domani da La Spezia o da altri porti in Francia. Recentemente siamo andati a Sète, a Marsiglia. Il nostro concetto è l’agilità, dove c’è mercato con una richiesta di trasporto passeggeri o merci noi ci possiamo essere.”

Cosa ne pensa del prossimo ingresso di Msc al 49% in Moby?

“Abbiamo sempre vissuto in concorrenza. La competizione per noi non significa fare la guerra perché i concorrenti aiutano noi a essere migliori e noi aiutiamo loro a essere migliori. Quindi penso che nessuno abbia interesse ad avere dei monopoli perciò ben venga la concorrenza.”

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY



This entry was posted on Tuesday, January 24th, 2023 at 4:54 pm and is filed under [Interviste](#), [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and

pings are currently closed.