

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Toft (Msc): “Rischio disponibilità di nuovi carburanti. Genova deve accogliere le navi più grandi”

Nicola Capuzzo · Thursday, April 20th, 2023

Genova – La conferenza internazionale organizzata dall’International Bunker Industry Association a Genova ha avuto come ospite d’onore Soren Toft, l’amministratore delegato di Msc, che si è reso protagonista di un interessante intervista pubblica con Timothy Cosulich, presidente di Ibia oltre che amministratore delegato del gruppo Fratelli Cosulich.

A margine dell’evento Toft si è concesso alla stampa per una panoramica sulle ultime strategie e sui prossimi progetti del Gruppo Msc in Italia e nel mondo.

Circa 300 navi portacontainer sono state acquistate da Msc negli ultimi due anni e mezzo oltre alle nuove costruzioni, qual è la strategia che il vostro gruppo ha in mente?

“È una strategia di crescita. Abbiamo comprato moltissime navi sul mercato dell’usato perché c’era una forte domanda proveniente dal mercato durante il periodo del Covid. Poi è una strategia basata sulla volontà di rinnovare il naviglio: abbiamo una grande flotta che in parte necessita di un ringiovanimento. È anche una questione di competitività e di costi, siamo un grande player ma dobbiamo anche essere competitivi. Infine si tratta di sostituire una flotta che prima era in charter ora è diventata naviglio di proprietà, che possiamo controllare e gestire meglio internamente.”

Che effetto vi ha fatto la rapida discesa dei noli nel trasporto marittimo di container?

“Conosciamo i fondamentali dello shipping e ci aspettavamo che prima o dopo il mercato dei noli avesse una correzione. Con il lavoro che abbiamo fatto ci siamo assicurati di essere posizionati nel modo giusto per rispondere nel migliore dei modi alla domanda del mercato cercando di generare ritorni positivi. Con gli investimenti fatti pensiamo di essere più competitivi possibile ora che il mercato si è normalizzato ed è tornato in equilibrio.”

L’Europa ha approvato l’introduzione dello shipping nell’Emission Trading Scheme, cosa ne pensa dell’approccio adottato?

“Riteniamo che la regolamentazione regionale (continentale, *ndr*) non sia lo strumento adatto a un’industria globale come è quella del trasporto marittimo. Ormai questa normativa è passata e

dobbiamo prenderne atto, la faremo nostra, ma abbiamo già notificato ai nostri clienti che ci sarà un extra-costo perché noi non potremo che trasferire questo aggravio di spese.”

Che tipo di scelte state facendo sui nuovi carburanti e sulla propulsione delle nuove navi?

“Ci sarà una transizione che non durerà solo pochi anni, servirà del tempo. È molto complicato e la questione più grande sarà la disponibilità dei nuovi carburanti navali puliti.

Noi abbiamo deciso di investire molto sulla propulsione a Gas naturale liquefatto, anche se sappiamo che il Gnl non sarà la soluzione ma è un importante carburante per questa fase di transizione. Speriamo che in futuro sia disponibile anche un Gnl come combustibile sintetico.

Al tempo stesso stiamo studiando il metanolo e l’ammoniaca ma riteniamo che probabilmente faremo interventi di retrofit di alcune navi verso il metanolo. Queste sono le sfide che stiamo affrontando in questo momento.”

Lei ha detto che ogni nave in futuro potrà bruciare anche più di due carburanti diversi, ci spiega questa affermazione?

“La maggior parte se non tutte le navi che oggi vengono costruite sono dual fuel, quindi possono utilizzare Gnl o metanolo o ammoniaca ma possono anche consumare carburante tradizionale. Questa è la scelta che noi e altri grandi armatori stiamo facendo perché il grande ostacolo nel futuro prossimo sarà la disponibilità di prodotto. Devi avere la sicurezza che la tua nave non si fermi.”

Ci sarà anche una questione dedicata alla densità energetica dei nuovi combustibili?

“La densità energetica di questi nuovi carburanti sarà più alta, sia che si tratti di metanolo o di ammoniaca devi moltiplicare per due e quindi la soluzione può essere di fare rifornimento più spesso oppure di avere serbatoi più grandi.”

Ha detto che Genova è un ‘home market’ per Msc: qual è il suo giudizio sui piani di sviluppo infrastrutturali della città?

“Ho detto che l’Italia è il nostro mercato di casa perché noi abbiamo un armatore (Gianluigi Aponte, *ndr*) che ha origini italiane e siamo il più grande player di mercato in Italia.

La cosa più importante su Genova è che noi vogliamo sviluppare le infrastrutture. La questione da risolvere secondo noi è che il porto di Genova oggi non può accogliere in maniera adeguata le navi portacontainer di ultima generazione.

Adesso grazie alle istituzioni locali, al sindaco e al presidente del porto le cose stanno cambiando per fortuna. Nel giro di 3/4 anni potremo portare (a Terminal Bettolo, *ndr*) le navi di prossima generazione e questo garantirà a Genova di rimanere un grande hub portuale per l’Italia ma anche per il Sud Europa. Non solo: garantirà a Genova di mantenere il passo di crescita del mercato e auspicabilmente fare anche un po’ di più.”

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

A Bettolo l'Adsp di Genova pronta a spendere almeno altri 20 milioni e Msc 280

This entry was posted on Thursday, April 20th, 2023 at 11:20 pm and is filed under [Interviste](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.