

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Crocieri, finanza e sostenibilità: Costa e Msc si appellano al Ministero dei Trasporti

Nicola Capuzzo · Wednesday, May 3rd, 2023

“Come l’ecosistema finanziario e industriale italiano sta concretamente favorendo la transizione verde della crocieristica”. Questo il titolo del *policy breakfast* organizzato da Sace con il supporto di Fincantieri e dello studio legale Cba al quale hanno preso parte i principali stakeholder del comparto, insieme agli interlocutori finanziari e industriali per analizzare strategie, strumenti e azioni necessarie a sostenere il percorso di tutta l’industria crocieristica verso l’obiettivo ‘net zero emission’ entro il 2050.

Di particolare rilevanza gli interventi di **Gianni Onorato** e Mario Zanetti, vertici rispettivamente di Msc Crociere e Costa Crociere, perché è da loro che è arrivata una richiesta concreta e diretta al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti affinché diventi integratore e coordinatore dei vari soggetti coinvolti in questa delicata materia. Al centro degli interventi soprattutto l’elettrificazione delle banchine (*shore power* o *cold ironing* che dir si voglia) e i carburanti del futuro per rispettare i nuovi limiti imposti dalle politiche e dalle normative internazionali.

“In futuro non saremo in grado di scaricare sui clienti gli extra-costi che tutta la tassazione attesa nei prossimi anni porterà, non riusciremo a sostenerla” ha sottolineato Onorato spiegando con grande pragmatismo la necessità di trovare soluzioni urgenti e sottolineando che gli investimenti in sostenibilità Msc Crociere li sta facendo anche perché “siamo dei buoni cittadini e dobbiamo farlo anche per noi stessi”.

“Facciamo dei tavoli – ha aggiunto – parliamone, ma partiamo dal presupposto che se io non ordino le navi, i cantieri non ci sono e tutto l’indotto non esisterà. Per poterci essere dobbiamo risolvere il problema della sostenibilità. Finanza, ricerca e infrastrutture sono tre fattori fra loro indissolubili. Se manca una non ci sono gli altri. Pubblico e privato devono essere più legati, ognuno deve giocare la propria parte”. Onorato poi è stato esplicito nel dire che il vero regista dev’essere “il Ministero dei trasporti perché serve un’integrazione a livello collettivo, europeo. Vanno coinvolti anche gli altri Paesi”.

Secondo Onorato “raggiungere il net zero emission nel 2050 sarà possibile con una serie di azioni, fra cui una riduzione dei consumi. La formula CII – Carbon Intensity Indicator è un’idiozia perché mi punisce se consumo di meno. Stiamo cercando di farla cambiare ma ci hanno risposto che prima del 2025/26 non se ne parla perché la politica ha questi tempi. Solo persone che non sapevano di

cosa stavano parlando e al di fuori del mondo crocieristico potevano creare una formula del genere”.

Le compagnie avranno bisogno “di trovare combustibili alternativi ai combustibili fossili” ha proseguito, specificando che le opzioni “principali saranno i combustibili sintetici. Poi possiamo sviluppare l'idrogeno, **noi abbiamo ordinato a Fincantieri due navi a idrogeno** quando l'idrogeno non c'era ancora come combustibile. Quale esempio migliore per dimostrare che siamo *fully committed* per risolvere questo problema? Abbiamo investito dei soldi grazie a Sace e con la collaborazione di Fincantieri ma quelli che rischiano di più siamo noi”.

Severo e realista Onorato lo è stato anche sul tema dell'elettrificazione delle banchine: “Oggi in Italia siamo a zero. Il 70% delle nostre navi, ma in generale le nuove costruzioni, sono tutte già dotate di possibilità di allaccio. Circa 1,5 milioni di euro è il costo per collegare le navi all'elettricità a terra. Abbiamo navi alimentate a Gnl ma non c'è una rete costiera in Italia per la fornitura. Va bene sostenere lo sviluppo della filiera della cantieristica ma cerchiamo anche di stabilire delle priorità” è stata la richiesta del vertice di Msc Crociere.

Dopo di lui ha parlato **Mario Zanetti**, numero uno di Costa Crociere, che ha posto l'accento su elettrificazione delle banchine e retrofit di navi esistenti: “Il 2% di porti nel mondo sono pronti con lo shore power. Nel Mediterraneo il numero è probabilmente pari a zero mentre l'avanzamento delle flotte da questo punto di vista è molto più avanti. Quali sono le politiche tariffarie nei porti oggi per l'energia? Come la gestiamo domani (non fra 10 anni) questa spesa rispetto al *trade off* rappresentato dalla produzione dell'energia a bordo delle navi?” ha domandato.

Le cifre in ballo le ha rivelate **Francesco Galiotti**, direttore di Clia in Italia, rivelando che “la *shore side electricity*” rischia di costare “10 volte di più rispetto all'alternativa della generazione a bordo”.

L'altro punto sul quale ha insistito Zanetti è l'**attesa seconda versione del 'decreto rinnovo flotte'** che potrà destinare altre risorse stanziate dal fondo complementare al Pnrr al retrofit del naviglio già attivo. “Ci sono finanziamenti ma le crociere sono state escluse da risorse disponibili che poi non sono state utilizzate (con il primo decreto rinnovo flotte', *ndr*)” ha sottolineato il vertice di Costa. Aggiungendo che il retrofit “non può essere solo sulle spalle delle compagnie di crociera. Troppe volte ci siamo trovati con disallineamenti fra quello che fa una mano e un'altra. Tanti temi riguardano la finanza e la sostenibilità. Rixi ha espresso la volontà di lavorare insieme fra pubblico e privato; la partita dobbiamo giocarla tutti insieme ma dobbiamo scendere in campo, basta con il riscaldamento. E' necessario – ha proseguito – che ci sia una regia, si tratta di identificare chi sia il regista. Dobbiamo iniziare a sederci e avviare il confronto. L'Italia può essere trainante grazie alla leadership che ha nel mondo delle crociere”.

Della necessità di “un quadro di regole stabile affinché il sistema finanziario possa sostenere nel migliore dei modi il settore della crocieristica, le compagnie e i cantieri navali nel loro impegno per raggiungere l'obiettivo zero emissioni” ha parlato anche **Marie-Caroline Laurent**, direttore generale di Clia Europa. Che ha poi evidenziato come il settore delle crociere abbia “anticipato da tempo le stringenti norme europee in materia ambientale e in questo ambito l'Italia si distingue per la sua leadership, considerato che nei prossimi cinque anni, nel Paese, verrà costruito circa il 45% delle nuove navi da crociera per un totale di 18,7 miliardi di investimenti”.

Edoardo Rixi, viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, ha ricordato che il fondo complementare

al Pnrr “prevede risorse per 500 milioni di euro finalizzate all’acquisto di nuove navi o all’ammodernamento delle flotte esistenti. In questo contesto, con un decreto, abbiamo previsto un allargamento dei soggetti che potranno beneficiare di questi finanziamenti”. Notizia, questa, che dovrebbe soddisfare le richieste di Costa Crociere in quanto compagnia crocieristica basata in Italia. Sempre Rixi ha detto che “anche per i porti sono state individuate risorse per 675 milioni di euro per l’elettrificazione delle banchine e altri interventi che si inseriscono nell’ottica della trasformazione del sistema energetico dell’intero Paese. Altri 270 milioni di euro sono invece previsti dal progetto Green Ports, di competenza del Ministero dell’Ambiente, e che vede come attuatori le nove Autorità di sistema portuale del Centro-Nord”.

Il punto di vista di Sace (che può vantare 30 miliardi di euro di garanzie deliberate nel settore crociere a fine 2022) è stato portato da **Michele De Capitani**, chief financial & sustainability officer: “Dal 2020 – ha affermato – abbiamo supportato 400 progetti green per 9 miliardi di euro attraverso le nostre garanzie green in linea con la tassonomia europea e abbiamo l’ambizione di accelerare lo sviluppo sostenibile delle Pmi”. De Capitani ha fatto riferimento a “metriche altamente scientifiche” come “nuovo paradigma nella narrazione delle decisioni finanziarie che Sace intende prendere” e dalle quali deriveranno “impatti sociali e ambientali che hanno conseguenze finanziarie e sulle partnership” al fine di innescare “un circolo virtuoso”.

Fra gli intervenuti anche l’avvocato **Francesco Dialti** dello studio legale Cba, secondo il quale, “con le nuove regole di Basilea III per il credito bancario, su 100 milioni di investimenti gli istituti dovranno accantonare non 8 come avveniva prima ma 6,4 milioni e questo porterà a molti più finanziamenti nel settore navale”. Oltre a ciò il legale ha parlato anche del nuovo indice di efficienza energetica Cii (carbon intensity indicator) sottolineando che “rischia di penalizzare i soggetti più virtuosi ma che navigano meno di altri. VesselsValue ha notato che il mercato sta già penalizzando le navi di fascia E”. Sempre in tema di finanza e crociere è stata evidenziata l’importanza che venga inserita questa attività nella tassonomia europea perché altrimenti “potrebbe mettere in discussione investimenti”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, May 3rd, 2023 at 1:00 pm and is filed under [Cantieri](#), [Economia](#), [Navi](#), [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

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