

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Vago: “Un nuovo boom di ordini per navi da crociera? Dipende dall’Europa”

Nicola Capuzzo · Tuesday, March 12th, 2024

Genova – Il ‘titolo’ dovrebbe essere l’atteso annuncio di una collaborazione fra Costa e Msc per un progetto di rilancio dell’aeroporto di Genova ma Pierfrancesco Vago, vertice di Clia e di Msc Crociere, a margine della cerimonia di inaugurazione del Clia Innovation Expo ha parlato anche e soprattutto di geopolitica, di Cina, di mercato delle crociere, di carburanti, di tassonomia e di cantieristica navale.

“Msc e Costa stanno guardando il progetto insieme. Il lavoro che stiamo facendo ora è vedere il potenziale dei passeggeri per l’aeroporto di Genova, che penso sia la cosa più importante: perciò convincere compagnie aeree, non pagandole ma assicurando loro dei passeggeri, affinché inizino a volare su Genova. Lo stiamo facendo come Msc insieme al gruppo Carnival-Costa e probabilmente altri gruppi crocieristici per vedere se il modello può funzionare” ha detto il presidente di Msc Crociere. Le due compagnie avevano presentato due distinte manifestazioni di interesse in risposta all’avviso pubblicato dall’aeroporto negli ultimi giorni del 2023 in previsione della “realizzazione di *partnership* strategiche” con “apertura della compagine sociale, anche tramite aumento di capitale, a uno o più soci industriali e operativi”.

Vago ha però affrontato anche il delicato tema delle tensioni geopolitiche e dei possibili impatti sul mercato delle crociere. “Le navi – ha ricordato – sono un asset che si muove per cui tutto ciò che sono le problematiche geopolitiche si evitano muovendo la nave. La vera sfida è la sostenibilità e i combustibili di nuova generazione che non contengono fossili. Navi costruite adesso che avranno soluzioni per il futuro, questa è la vera sfida che però sta dando grandi risultati e soddisfazioni”. A proposito dei mercati geografici e di un possibile rischio di sovraffollamento di navi (ad esempio in Mediterraneo) per la chiusura di itinerari in Mar Rosso e Medio Oriente la riposta è stata che “Msc da questo sabato riavrà la prima nave che torna a operare in Cina; abbiamo un potenziale in Africa, in Sud America, in Nord America, in Nord Europa, l’Asia sta riaprendo, il Giappone. Io penso che gli armatori abbiano intelligenza e in qualche maniera spalmino la flotta a seconda di dove c’è domanda di passeggeri e spazio nei porti per operare”.

Alla domanda se il settore si trovi di fronte a una nuova corsa per occupare gli slot di nuove costruzioni nei cantieri il presidente di Msc Crociere ha smorzato gli entusiasmi dicendo: “L’Europa ha messo un’agenda molto complessa di tassazioni e di nuove regole per tutto il comparto marittimo perciò è un momento molto delicato, molto particolare. Si deve capire he

impatto avrà nell'immediato con queste tassazioni. Sicuramente c'è un interesse di innovazione ma non così accelerata com'era; quello che abbiamo visto nel passato penso che raramente lo rivedremo”.

Vago, dopo le critiche di alcuni mesi fa a Sace al sistema dell'export credit italiano che non agevolava a suo dire gli ordini a Fincantieri, ora sposta l'attenzione sull'Europa “che detta l'agenda con questa tassonomia che è l'investimento, il finanziamento e tutto quello che è la green agenda. Noi stiamo dimostrando che tutto quello che è rappresenta la tecnologia di queste navi è un investimento importante e porterà delle soluzioni che potranno essere trasferite ad altre industrie. La Sace sta facendo la sua parte, ora bisognerà vedere il sistema bancario, finanziario ma serve che l'Europa ci segua e ci supporti soprattutto sull'innovazione per la transizione”.

Alla domanda su quale sia, dopo il gas naturale liquefatto, il carburante del futuro per le navi da crociera, il presidente di Clia ha risposto ribaltando altrove il quesito: “Questa è la domanda che noi stiamo facendo alle istituzioni rivolgendoci all'Europa per sapere quale sia il carburante del futuro. Qui (nel trasporto marittimo, *ndr*) è tutto molto grigio mentre per l'aviazione hanno dato un indirizzo ben preciso, per tutto il campo marittimo (non solo quello crocieristico) c'è un po' la tendenza a lasciare che il mercato si crei da solo e questo crea molte complessità perché non si sa molte volte in che direzione andare e investire. Noi speriamo – ha proseguito – che le raffinerie ci portino nuovi tipi di combustibili che siano bio per i prossimi 10 anni quando arriveremo alle soluzioni sintetiche. La soluzione sarebbe avere dei combustibili sintetici e l'impatto ambientale verrebbe azzerato”.

A proposito degli introiti garantiti dall'Ets (Emision trading system) la richiesta dell'*industry* è quella di investire i miliardi di euro di introiti in ricerca e innovazione e non “per pagare il debito pubblico”. Il comparto chiede “raffinerie e depositi in grado di rendere disponibili i carburanti sintetici”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

Navi da crociera: in arrivo il sorpasso del Gnl e dei nuovi fuel sul carburante tradizionale

This entry was posted on Tuesday, March 12th, 2024 at 11:49 pm and is filed under [Cantieri, Politica&Associazioni](#)

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