

Comparto da oltre quattro miliardi di dollari, Grimaldi e Gnv capofila

Valore economico, l'Italia è prima nel settore traghetti

IL CASO

Valerio Ferraris

Gli armatori italiani sono i leader mondiali per valore economico della flotta traghetti. È quanto emerge dall'autorevole report annuale di Vessels Value.

I numeri parlano chiaro: le navi italiane deputate al trasporto passeggeri e merci hanno un valore economico superiore ai 4 miliardi di dollari (4,037). Circa 1,5 miliardi in più rispetto a Cina (2.6) e Giappone (2.5), che seguono l'Italia in questa classifica. Il merito è soprattutto di Grimaldi Group, che guida la graduatoria dei singoli armatori, e di Grandi Navi Veloci, che occupa il quarto posto. Si tratta, insieme, «di una conferma e di un dato positivo, ma su cui sarebbe bene costruire e non cullarsi», come

evidenzia il presidente di Asarmatori Stefano Messina.

«Lo abbiamo detto più volte e, in più circostanze, sottolineato negli incontri istituzionali. Speriamo che il dato ufficiale riportato da Vessels Value, che dimostra come la flotta italiana di navi ro-ro e ro-ro/pax sia al vertice mondiale per valore economico,

Gli armatori: «È una conferma positiva, ma su cui bisogna costruire: non cullarsi»

non diventi solo motivo di orgoglio per tutto l'armamento italiano, ma di forte riflessione e attenzione per i decisori politici».

Il report di Vessels Value include dati utili sull'andamento del settore. Spicca tra questi l'aumento, nel corso dell'ultimo decennio, dei nu-

meri che riguardano le rotte in metri coperte, la capienza dei traghetti e i passeggeri trasportati. Cifre che, soprattutto in Italia con il progetto Autostrade del Mare, secondo le stime del settore, sono destinate a lievitare.

«La nostra flotta di traghetti e navi ro-ro - continua Messina - è anche la chiave del successo delle Autostrade del Mare, in un altro settore in cui il nostro Paese è leader nel Mediterraneo con una quota di mercato del 38% e dove vi è una presenza della forza lavoro quasi tutta costituita da personale italiano. Settore, quest'ultimo, che contribuisce in modo decisivo al decongestionamento delle strade e quindi alla riduzione di traffico, incidentalità e inquinamento».

L'aumento della produzione navale è spiegabile anche con la crescente attenzione verso le tematiche ambientali. Le vecchie imbarcazioni

La flotta globale dei traghetti

Navi al di sopra delle 12.999 tonnellate di stazza lorda

Paesi con le flotte maggiori per valore di mercato (milioni di dollari)



potrebbero essere dismesse in anticipo rispetto a quanto accadeva in passato. Il trend è già in atto. Sono poco più di 50 i traghetti che superano i 35 anni di servizio, di cui solo 7 oltre la soglia dei 45. Al contrario, sono ben 35 le imbarcazioni in fase di costruzione, mentre 62 non superano i 4 anni di attività. Numeri destinati a scendere in considerazione dell'importanza che la sfida green ha assunto a livello mondiale.

Il progetto Autostrade del Mare e la decarbonizzazione del settore «hanno però bisogno del supporto istituzionale per poter prendere piede ed essere al contempo econo-

micamente sostenibili».

«È per questi motivi concreti - conclude Messina - che riteniamo indispensabile il finanziamento di una misura importante come il Marebonus, assente nell'ultima Legge Finanziaria, e la tutela di questi assets nel confronto con normative europee (Fit for 55) e internazionali (il Carbon Intensity Indicator dell'Imo) che, seppur condivisibili in linea di principio, li mettono a repentaglio. Nonostante - come anche la ricerca di Vessels Value dimostra - gli armatori italiani abbiano investito e continuano a investire nella qualità ed efficienza dei servizi». —