Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Matacena: “Pronti a ordinare traghetti ma attendiamo certezze sull’Ets”

Nicola Capuzzo · Friday, October 25th, 2024

“Nel nostro piano d’investimenti prevediamo l’acquisto da quattro a sei nuove navi traghetto da impiegare nei collegamenti per le isole minori della Sicilia”. A dirlo a SHIPPING ITALY è l’amministratore delegato di Caronte & Tourist, Lorenzo Matacena, in occasione della conferma sulla cessione da parte di Caronte & Tourist Isole Minori del traghetto Lampedusa e già sostituito dalla nave Las Palmas, entrata in flotta lo scorso aprile.

La compagnia di navigazione messinese, dopo aver preso in consegna il nuovo traghetto Nerea e apprestandosi a ricevere il bidirezionale Pietro Mondello (il suo arrivo in Italia è in programma a dicembre), sarebbe dunque pronta a dare avvio a una nuova fase d’investimenti che si attestano tra i 200 e i 300 milioni di euro.

“Nel prossimo futuro acquisteremo nuove navi ro-pax della classe B per le isole minori siciliane oltre che nuove unità da impiegare nello Stretto di Messina, dove stiamo riflettendo anche sull’opportunità del full electric” annuncia Matacena.

“Bisogna innescare un circolo virtuoso di investimenti. L’intero settore dello shipping, incluse le compagnie come la nostra che si occupano principalmente di trasporto passeggeri, è soggetto alla direttiva ETS, da cui deriva un impegno economico importante” riflette Matacena. “Sosteniamo che i fondi incassati dallo Stato per l’applicazione della direttiva ETS debbano essere reinvestiti a supporto di progetti di rinnovamento della flotta e di una transizione energetica più veloce, sostenibile ed omogenea”.

Se questi fondi saranno erogati, sarà poi importante definire se e cosa verrà incentivato in termini di interventi (navi nuove e/o retrofit, solo Gnl o altri carburanti, ecc.) e dove questi investimenti si potranno realizzare (se solo entro i confini europei o anche altrove).

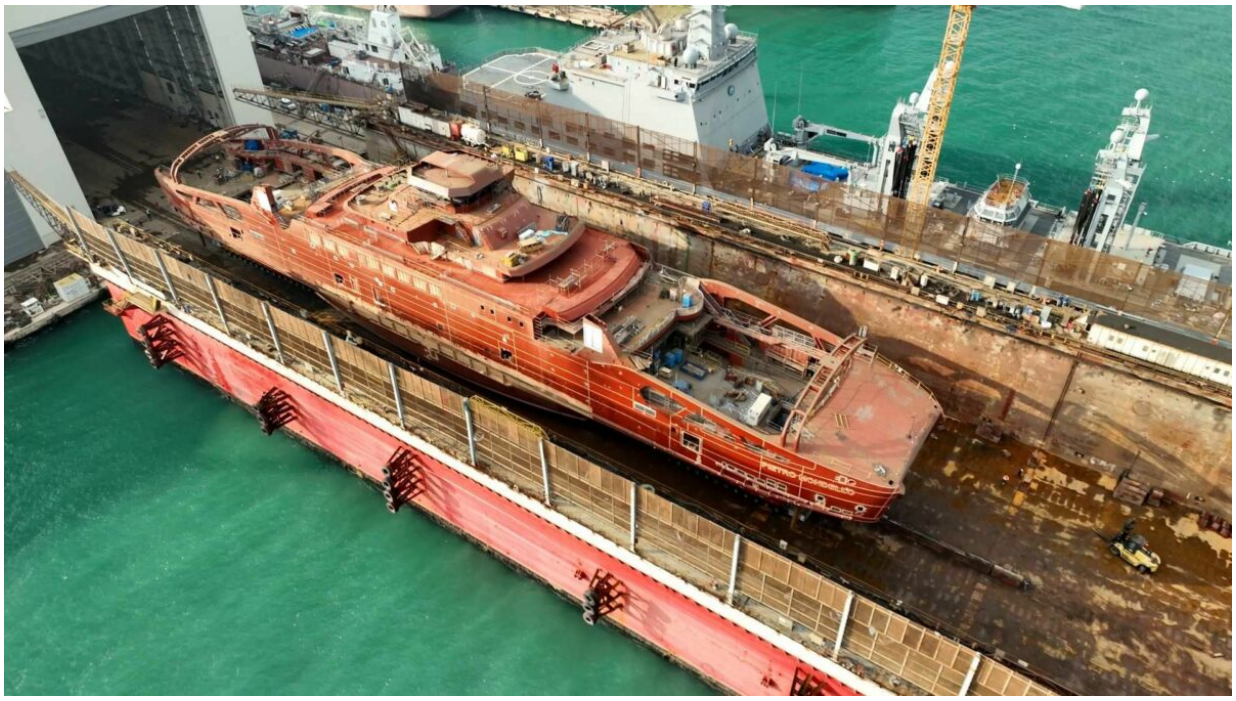
Nel recente passato il tema sul dove costruire nuove navi o effettuare interventi di retrofit si è effettivamente rivelato la causa principale per cui i fondi destinati al primo decreto ‘Rinnovo flotte’ sono rimasti largamente (quasi totalmente) inutilizzati dalle compagnie armatrici nonostante fossero stati già individuati e approvati gli stanziamenti richiesti da vari soggetti privati.

“Sappiamo bene che oggi costruire traghetti in Italia è un’opzione economicamente non

percorribile per un privato perché il differenziale con i cantieri asiatici o comunque extra-europei è molto elevato” ha concluso Matacena, aggiungendo però che “la Spagna è rimasta l’unica possibilità in Europa poiché offre un meccanismo che garantisce un significativo credito d’imposta” per effetto del quale l’investimento finale per l’armatore committente diventa competitivo.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI



This entry was posted on Friday, October 25th, 2024 at 7:00 pm and is filed under Cantieri, Interviste, Navi
You can follow any responses to this entry through the Comments (RSS) feed. Both comments and pings are currently closed.