

L'ARMATORE DEI SOGNI

Nella maggior parte dei casi – e il progetto della nave ad idrogeno lo conferma – si tratta di iniziative molto complesse che devono far quadrare importanti aspetti industriali, infrastrutturali, finanziari, energetici e tecnologici, oltre che ambientali. Per realizzarli non bastano quindi gli investimenti, seppur notevoli, del privato. Ma occorrono necessariamente una visione organica e una regia pubblica che possono essere garantite solo dal Sistema-Paese."

Telos: La storia della cantieristica navale affonda le radici in un lontanissimo passato. Una tradizione secolare che oggi si alimenta soprattutto degli ordini che provengono dal comparto delle crociere. Qual è il rapporto di MSC con l'industria italiana?

Pierfrancesco Vago: Il nostro Gruppo ha un rapporto molto stretto, e altamente virtuoso, non solo con l'industria cantieristica, ma in generale con l'intero settore dello *shipping* – dove siamo *leader* indiscussi, in Italia e a livello mondiale – e con l'economia italiana in generale. Alcuni numeri rendono bene l'idea. Operiamo da oltre 50 anni nella Penisola, dove contiamo circa 15 mila dipendenti attivi nei settori crociere, traghetti, cargo, terminal, forniture di bordo, logistica e alta tecnologia. Le nostre spese dirette ammontano, ogni anno, a circa 3,5 miliardi di euro, con un impatto economico sul territorio superiore a 10 miliardi. Siamo inoltre tra i principali clienti della cantieristica italiana attraverso Fincantieri, a cui dal 2014 ad oggi abbiamo ordinato otto navi - tre delle quali già consegnate, l'ultima è MSC *Seashore*, la nave più grande e tecnologicamente avanzata mai costruita in Italia, varata a fine luglio – per un investimento complessivo di circa 6 miliardi, che genera una ricaduta economica sull'economia italiana, secondo i multipli della cantieristica resi noti da Fincantieri, pari a circa 27 miliardi. Per quanto riguarda gli altri settori, abbiamo ristrutturato la compagnia di traghetti GNV – ora *leader* su numerose tratte del Mediterraneo – e abbiamo investito oltre 100 milioni nel rilancio del porto di Gioia Tauro, divenuto il principale scalo *container* nel Mediterraneo. Abbiamo inoltre costruito e stiamo costruendo, in *partnership* con altri operatori, nuovi terminal crocieristici in numerose città, tra cui Civitavecchia, La Spezia, Palermo e Ancona. A Torino, infine, abbiamo inaugurato l'anno scorso la sede europea di MSC Technology, l'importante divisione tecnologica del Gruppo, mentre a Cortenuova, in provincia di Bergamo, stiamo realizzando uno dei principali hub logistici italiani.

Una delle critiche principali rivolte all'industria crocieristica è di avere un impatto ambientale non indifferente. In cosa consiste il vostro impegno nella riduzione delle emissioni e nell'efficienza energetica, a difesa della qualità dell'aria?

Riguardo all'impatto ambientale vorrei dire che – se guardiamo ai dati con obiettività – non è esattamente così. Il mondo dello *shipping* è responsabile infatti solo del 3% delle emissioni di CO₂ a livello globale e l'industria crocieristica conta per appena il 3% delle emissioni complessive del settore. Vi sono dunque comparti che hanno un impatto ambientale molto maggiore del nostro. È vero, invece, che il mondo delle crociere è tra i più avanzati al mondo sotto il profilo ambientale, nonché tra i principali investitori globali in tecnologie anti-inquinamento. Come MSC Crociere stiamo investendo, per esempio, oltre 3 miliardi nella costruzione di navi alimentate a gas naturale liquefatto (GNL), il combustibile fossile più pulito al mondo in grado di abbattere del 99% le emissioni di ossido di zolfo, dell'85% quelle di ossido di azoto e del 25% quelle di anidride carbonica. Tutte le nostre navi sono equipaggiate inoltre con sistemi avanzatissimi di trattamento dei fumi, di depurazione delle acque reflue, di riciclo di carta, plastica e vetro, e con sistemi di alimentazione elettrica delle navi quando si trovano in banchina. Ma l'industria crocieristica è soprattutto un formidabile incubatore di tecnologie, sperimentando in anteprima soluzioni destinate ad essere adottate su larga scala nel settore dello *shipping* e al di fuori di esso. Mi limito ad un solo esempio, per certi aspetti rivoluzionario e in grado di aprire nuove frontiere. A fine luglio abbiamo annunciato una *partnership* con Fincantieri e Snam per la costruzione della prima nave da crociera ad emissioni zero. Si tratta di una nave alimentata ad idrogeno. E verrà costruita in Italia. Un altro importante primato del nostro Paese!

L'impatto della pandemia da Covid-19 è stato esiziale per il turismo. Eppure il settore crociere ha reagito con prontezza e rigore ed è riuscito a ripartire già ad agosto 2020. Ci può raccontare quali sono stati i punti qualificanti della vostra proposta di 'sicurezza a bordo' che hanno convinto le Istituzioni a farvi ricominciare a navigare?

Motivo di orgoglio per l'Italia, e per la sua tradizione marinaresca millenaria, è di essere stato il primo Paese al mondo a far ripartire, in piena sicurezza, il settore delle crociere. E, non a caso, con la nostra Compagnia. Tornando così, per giunta, a rimettere in moto un importantissimo volano economico-turistico-industriale che garantisce decine di migliaia di posti di lavoro nella Penisola. Per tornare a navigare abbiamo sviluppato insieme alle Autorità italiane – che torno a ringraziare per la loro competenza, sensibilità e disponibilità – un "Protocollo di salute e sicurezza", tutt'ora insuperato, che si è dimostrato il migliore a livello globale e ha già fatto scuola, non solo nel settore turistico. I capisaldi sono questi: riduzione del numero dei passeggeri per garantire un adeguato distanziamento; sanificazione e igienizzazione pluri-giornaliera di tutte le superfici, e attività di saturazione e aerosolizzazione degli ambienti con prodotti ospedalieri; aria condizionata, senza ricircolo, con utilizzo di filtri con tecnologia UV-C; test-Covid per tutti i passeggeri prima di salire a bordo, a metà e a fine crociera; test-Covid, una

o più volte alla settimana, per tutti i membri dell'equipaggio, che prima di prendere servizio fanno 14 giorni di isolamento preventivo e ulteriori test; isolamento immediato di eventuali positivi, e dei loro contatti stretti, in aree specifiche della nave, seguito dallo sbarco in 'modalità protetta' seguendo le normative locali e nazionali, ed eventuale ricovero in strutture sanitarie convenzionate a carico della Compagnia. I contatti vengono tracciati grazie ad un braccialetto *smart*, sviluppato da MSC, che consente di monitorare per l'intera crociera gli spostamenti di tutti passeggeri; infine, le escursioni in 'modalità protetta', organizzate solo per i nostri crocieristi, che garantiscono il mantenimento a terra della 'bolla sanitaria' esistente a bordo con mezzi di trasferimento (pullman, aliscafi, ecc.) igienizzati prima di ogni escursione e guide turistiche e autisti sottoposti ogni volta a test-Covid.

La sua carriera inizia nell'azienda di trasporti di famiglia. Approda poi in MSC dove ha ricoperto i ruoli più vari, dai traghetti ai cargo, per arrivare, nel 2004, alla divisione crociere. Dal 2013 ne diventa Executive Chairman e ne segue passo passo la crescita. Crede anche nell'importanza del ruolo delle Associazioni industriali ed oggi è il primo europeo – e il primo italiano – a ricoprire il ruolo di Global Chairman di CLIA, dopo essere stato presidente di CLIA Europe nel 2014. Sulla base della sua lunga esperienza, quale idea ha maturato delle relazioni del mondo imprenditoriale con le Istituzioni e con la politica? Ce le può descrivere con qualche aneddoto?

Più che con aneddoti, preferirei rispondere riprendendo il discorso sulle sfide ambientali, abbastanza emblematico riguardo alle relazioni e alla collaborazione che dovrebbero instaurarsi tra pubblico e privato. Nella maggior parte dei casi – e il progetto della nave ad idrogeno lo conferma – si tratta di iniziative molto complesse che devono far quadrare importanti aspetti industriali, infrastrutturali, finanziari, energetici e tecnologici, oltre che ambientali. Per realizzarli non bastano quindi gli investimenti, seppur notevoli, del privato. Ma occorrono necessariamente una visione organica e una *regia pubblica* che possono essere garantite solo dal Sistema-Paese. Senza dimenticare il contributo essenziale che deve fornire l'Europa. Paradossalmente, infatti, gli ingenti sforzi compiuti dagli armatori per varare navi sempre più ecologiche rischiano di essere vanificati se poi, nei porti, non si trovano banchine elettrificate e la possibilità di rifornirsi di GNL o di idrogeno. E se nel resto del Paese non vi sono infrastrutture adatte alla produzione, al trasporto e allo stoccaggio di combustibili *green*.

Marco Sonsini

Editoriale

Una crociera da sogno, o il sogno di una crociera? Come la *metti metti*, la parola crociera e sogno sembrano essere indissolubilmente legate. L'adolescenza e la gioventù di molti di noi sono state accompagnate dalle note di '**Mare, profumo di mare**', sigla di una delle serie televisive più seguite di tutti i tempi. Il nome dell'azienda, guidata dal nostro intervistato del mese di settembre, è nell'immaginario di tutti, sinonimo di crociera. Indubbiamente questa percezione risponde a verità, come ci racconta Pierfrancesco Vago, CEO di MSC, ma non si esaurisce tutto qui. Un elemento importante, e poco conosciuto, è il contributo che MSC ha dato e continua a dare alla cantieristica italiana. Ad esempio, dal 2014 ad oggi MSC ha ordinato alla italianissima Fincantieri ben 8 navi da crociera, e la terza di quelle già consegnate è la **MSC Seashore**, "*la nave più grande e tecnologicamente avanzata mai costruita in Italia, varata a fine luglio – per un investimento complessivo di circa 6 miliardi, che genera una ricaduta economica sull'economia italiana, secondo i multipli della cantieristica resi noti da Fincantieri, pari a circa 27 miliardi*". 'Ma sempre di crociere si tratta!' chioserebbero i più puntigliosi. Ma non è così. La lista dei settori nei quali MSC è coinvolta è lunghissima: traghetti, cargo, terminal, forniture di bordo, logistica e alta tecnologia. Non appare strano che l'Italia sia un Paese di elezione per MSC: l'Italia è il Mare, con i suoi 8.000 mila chilometri di coste e la consolidata tradizione marinara delle popolazioni costiere, è una scelta quasi scontata per un gigante dell'economia del mare. La rilevanza strategica di questa economia è cresciuta in maniera esponenziale nell'ultimo decennio, anche grazie all'intensificarsi degli scambi commerciali e ad un ritrovata centralità del Mediterraneo. Eppure, se da un lato sono evidenti l'importanza e la potenzialità della risorsa Mare e il contributo che le attività marittime potrebbero svolgere nell'economia nazionale, non sembra che ci sia stata, sino ad oggi, una chiara volontà istituzionale a sostenerne lo sviluppo con delle politiche adeguate. Proprio a questo fa riferimento Vago quando, provocato dalla nostra domanda su quale idea ha maturato delle relazioni tra impresa da una parte, e Istituzioni e politica, dall'altra, ci risponde dicendo che spesso '*non bastano quindi gli investimenti, seppur notevoli, del privato. Ma occorrono necessariamente una visione organica e una regia pubblica che possono essere garantite solo dal Sistema-Paese*'. La collaborazione fattiva con le Istituzioni ha sortito il suo effetto nel periodo del Covid. Solo grazie a questo lavoro fatto *insieme*, il nostro Paese è stato il primo al mondo a far ripartire, in piena sicurezza, il settore delle crociere. Come ci racconta Vago, per tornare a navigare, le compagnie hanno sviluppato insieme alle autorità italiane un "*Protocollo di salute e sicurezza, tutt'ora insuperato, che si è dimostrato il migliore a livello globale e ha già fatto scuola, non solo nel settore turistico*". Il protocollo è stato seguito in maniera pedissequa, al limite del parossismo, dalle compagnie, e la **filosofia della 'bolla'** ha permesso ai viaggiatori di respirare, perlomeno a bordo, un'aria di leggerezza, di normalità. Come tradizione vuole, anche la copertina di settembre di PRIMOPIANOSCALA è una pagina bianca, strappata, dalla quale si intravede uno stralcio dell'intervista in italiano e inglese, popolata da un insetto che guarda verso il testo. A Vago abbiamo dedicato la coloratissima **coccinella**, dal nome scientifico di Coccinella *septempunctata* che, sull'élite - cioè le due ali, sclerificate e indurite, che formano uno scudo di protezione- ha 7 punti neri dai quali deriva il *septempunctata*. Appare ai primi caldi, come le navi da crociera nei nostri mari, ed è un insetto fondamentale per l'ecosistema, come le navi da crociera che sono fondamentali per l'economia del nostro Paese, e che hanno a bordo delle tecnologie avanzatissime proprio nel rispetto dell'ambiente. È considerata un portafortuna!

Mariella Palazzolo

Pierfrancesco Vago è Executive Chairman di MSC Crociere dal 2013. Ha iniziato la sua carriera durante gli anni '80 come General manager della Franco Vago SpA, azienda di famiglia leader nel settore dei trasporti. Negli anni successivi consolida la sua esperienza internazionale, e svolge per molti anni il ruolo di Managing Director per l'African Transport Pty a



Johannesburg.

Nel 2000 entra a far parte della Mediterranean Shipping Company, l'azienda cargo del gruppo MSC, e nel 2001 assume la carica di Line Manager di MSC Cargo per Stati Uniti, Messico e Canada. Nel 2004 viene nominato CEO di MSC Crociere, incarico che ha mantenuto fino al 2013, quando ha assunto il ruolo di Executive Chairman. È inoltre Presidente del Comitato Esecutivo della Fondazione MSC, che promuove diverse iniziative filantropiche, dall'area della conservazione ambientale ai progetti umanitari e culturali.

Nel 2010 è nominato Vice Presidente dell'associazione Cruise Lines International Association (CLIA) - Europe, che riunisce le maggiori compagnie crocieristiche in Europa, e dal 2014 al 2016 ne è stato Presidente. A gennaio 2021 è stato nominato Global Chairman di CLIA.

Vago è laureato in Economia presso l'Università di Cambridge - St Catharine's College.

Mr. Vago è chiamato *PFV* dai collaboratori e *Chicco* dagli amici. È tifoso del Milan, ama andare in barca a vela, ed è innamorato del Sud Africa, dove ha vissuto diversi anni. Vive a Ginevra ma è originario di Ancona. È sposato con Alexa Aponte, ed ha due figli.

Marco Sonsini

Telos Analisi & Strategie srl

telos@telosaes.it - @Telosaes - P.IVA 11825701003 - REA Roma 1330388