

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Deserta anche la gara di Rfi per i tre traghetti dual-fuel veloci per lo Stretto

Nicola Capuzzo · Wednesday, April 13th, 2022

Rfi deve registrare un altro intoppo al suo piano di rinnovamento della flotta navale.

Dopo il nulla di fatto per quel che riguarda la costruzione del nuovo mezzo da adibire anche al trasporto di carri ferroviari tra Sicilia e Sardegna nonché sullo Stretto (l'aggiudicazione al cantiere spagnolo Hijos de Barreras è infatti saltata in extremis), secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY la gara per la costruzione dei [tre nuovi traghetti dual fuel per i collegamenti veloci passeggeri sullo Stretto](#) è infatti andata deserta. Il procedimento metteva a disposizione circa 52,102 milioni di euro, dei quali circa 1,267 per coprire i costi di progettazione. Rfi starebbe valutando come dare seguito a questo iter, contemplando la possibilità di emettere un nuovo bando.

Anche in questo caso non sono note le ragioni che hanno trattenuto gli operatori dall'effettuare offerte, ma dai chiarimenti chiesti dalle imprese alla committente arriva qualche spunto. Un operatore in particolare, si legge, ha espresso alcune considerazioni critiche rispetto ai requisiti in materia di alimentazione e propulsione delle navi, proponendo delle alternative che però sono state scartate da Rfi. "I motori Dual Fuel indicati sono molto grandi e pesanti. Inoltre vi è anche il serbatoio Gnl; questo sistema non è adatto a una nave ad alta velocità e di queste dimensioni" spiegava l'anonimo rappresentante aziendale, evidenziando come non vi siano "piccole navi a doppia alimentazione ad alta velocità sul mercato". Lo stesso operatore aveva poi espresso una ulteriore considerazione sul fatto che "i water jet che sono piuttosto inefficienti a velocità di soli 25 nodi". Sia la richiesta di poter partecipare alla gara prevedendo "motori ad alta velocità solo gas" con piccoli motori elettrici come "soluzione ibrida aggiuntiva", sia quella di sostituire gli idrogetti con eliche convenzionali, come detto sopra, sono però state prevedibilmente scartate da Rfi nelle relative repliche.

Il tema della vetustà del naviglio di Rfi, in particolare quello impiegato nel trasbordo di carri ferroviari, era stato poco meno di un anno fa [al centro di una analisi del Mims](#) che lo indicava come una delle principali criticità nell'offerta di servizi di trasporto via nave sullo Stretto di Messina. Per farvi fronte Rfi aveva identificato una serie di azioni da intraprendere: la riqualificazione e ibridazione della nave Messina (in esercizio dal 2013); la consegna della nuova nave Iginia ([entrata in servizio a novembre](#)), l'acquisto di una nuova nave entro il 2025 (quella che era stata in procinto di [essere aggiudicata a Hijos de Barreras](#) e per la quale ora Rfi sta studiando una nuova gara).

Per quel che riguardava invece i collegamenti veloci, ad oggi operati da Rfi tramite la controllata Blu Jet, che è attiva sulle tratte Villa San Giovanni – Messina e Reggio Calabria – Messina, l'analisi prevedeva appunto la realizzazione di tre unità ibride, per la costruzione delle quali aveva approntato una gara il cui bando era [stato pubblicato lo scorso dicembre](#).

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, April 13th, 2022 at 8:00 pm and is filed under [Cantieri](#), [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.