

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Nuovi progetti e nuove costruzioni in arrivo per Bluferries, Caronte&Tourist, Gnv e Moby

Nicola Capuzzo · Friday, May 26th, 2023

Genova – Nonostante i molti limiti che l'hanno reso un parziale flop, il primo decreto Rinnovo Flotte sta assicurando comunque un certo sostegno anche alla costruzione di nuovi traghetti e navi ro-ro ed è probabile che la seconda edizione del provvedimento (che verosimilmente introdurrà alcuni dei correttivi richiesti dagli armatori) potrà riscuotere un maggior successo, come emerso anche dal 1° Business Meeting di SHIPPING ITALY andato in scena questa mattina a Genova presso Villa del Principe. Questo è stato uno dei temi al centro della tavola rotonda dedicata alle compagnie di navigazione che si è aperta con l'intervento tecnico sulla sicurezza a bordo delle navi e più in generale dei veicoli elettrici curato da Paolo Massa di Lloyd's Register.

Tra chi ha aderito convintamente al primo bando (e prevede di fare lo stesso anche con il secondo) c'è innanzitutto **Bluferries**, che con il contributo legato al fondo complementare al Pnrr ([circa 7 milioni di euro](#)) ha avviato in Grecia la costruzione di una nave, gemella della sua Sikania, e che – ha svelato – darà il la entro il 2027 alla realizzazione di un'ulteriore, analoga, unità dual fuel. “Se uscisse nel frattempo il secondo decreto Rinnovo flotte è possibile che anticiperemo questo investimento” ha affermato l'amministratore delegato Giuseppe Sciumè, che ha però voluto circostanziare le ragioni della adesione della compagnia del Gruppo Fs al bando e riconoscere quelle di chi invece si è mostrato critico.

“Il piano di rinnovo e decarbonizzazione della flotta Bluferries era già stato definito da Rfi con Fs, e già prevedeva la costruzione di due unità. Noi abbiamo solo anticipato l'avvio del progetto di sei mesi, ma è un investimento che avremmo fatto comunque”. Per l'ad della controllata di Rfi, considerati i tempi ristretti di apertura del bando (circa 2 mesi), gioco forza ha potuto aderire al primo solo chi, come loro, aveva già in casa un progetto definito.

Anche Lorenzo Matacena, amministratore delegato di **Caronte & Tourist**, che pure è stato precursore della costruzione di navi green (con il traghetto Elio, prima nave italiana con alimentazione anche a Gnl, consegnata nel 2018 e da quel momento solo per due settimane impiegata con l'utilizzo di Gnl), del provvedimento e delle politiche in questo ambito ha dato una valutazione critica, pur avendo in programma nuovi investimenti. “Prevediamo di introdurre una nuova nave full electric sullo Stretto la cui progettazione è appena iniziata, mentre per le isole Eolie abbiamo in mente unità dotate di generatori alimentati a biometano per produrre elettricità”. Ciò detto, e dopo aver ricordato come la nave Elio fino ad oggi abbia appunto potuto navigare con

alimentazione a gas naturale liquefatto solo per i due viaggi che ha fatto dal cantiere turco che l'ha costruita all'Italia data l'assenza di Gnl nello Stretto di Messina, Matacena ha evidenziato come ogni progetto di questo tipo richieda "che le istituzioni e la pubblica amministrazione facciano la loro parte" predisponendo le infrastrutture necessarie. "Se il governo ci consentirà di averle, nei prossimi 2-3 anni ci doteremo di navi green, altrimenti sarà più difficile".

Di nuovi investimenti ha parlato anche Achille Onorato, che per **Toremar** ha ottenuto dalla prima edizione del provvedimento fondi [per la costruzione di due unità gemelle](#) contributi pubblici per complessivi 45 milioni di euro. L'ad di **Moby** ha fatto riferimento in particolare al correttivo che – si presume – più probabilmente sarà introdotto nel secondo bando (la possibilità di far realizzare le navi in cantieri anche di paesi non Ue, purché mediterranei), segnalando che se davvero questo fosse inserito "allora ripenseremo tutto". Il riferimento è al fatto che con i contributi ottenuti la scelta ricadrà, se sarà possibile, su cantieri navali del Mediterraneo ma non europei. L'armatore di Toremar ha anche rivelato che il progetto riguarda "traghetti bidirezionali" che saranno impiegati "con l'isola d'Elba dal porto di Piombino".

Parlando più in generale della flotta di Moby, Onorato ha ricordato che un traghettò – il Moby Fantasy, realizzato in Cina da Guangzhou Shipyard e [già preso in consegna dalla compagnia](#) – "arriverà entro la prossima settimana ed entrerà in linea a metà giugno", mentre l'unità gemella, ovvero il Moby Legacy, dovrebbe essere pronto "per la fine dell'estate". Entrambi, come già annunciato, saranno impiegati sulla Livorno – Olbia e saranno Lng-ready (dunque predisposti all'alimentazione a gas naturale liquefatto).

Chi poi riceverà altri quattro nuovi traghetti nei prossimi anni, realizzati sempre presso lo stesso cantiere cinese Gsi , è invece **Grandi Navi Veloci**. L'amministratore delegato della compagnia, Matteo Catani, nel corso del 1° Business Meeting di SHIPPING ITALY ha fornito diversi dettagli sulla commessa, che sarà composta da due coppie di navi. "La prima unità della prima coppia, che nell'insieme avrà alimentazione tradizionale, arriverà a fine 2024. Si tratta di due navi dotate di scrubber per limitare le emissioni di SOx e di altri sistemi per quelle di Nox". Diversa la tipologia della seconda coppia, che invece sarà formata da due navi "full Lng, con propulsione dual fuel, che riceveremo tra la fine del 2025 e il 2026". A proposito di come Gnv intenda affrontare nel prossimo futuro la sfida imposta dalla decarbonizzazione e dall'indice d'efficienza energetica Cii, Catani è stato netto nel dire che "servirà da parte nostra un attento e attivo sforzo per far capire al legislatore cosa vada corretto nella formula che calcola il Carbon Intensity Indicator perchè devono essere tenuti in attenta considerazione aspetti che riguardano non solo l'attività di navigazione ma anche la sosta in porto".

Che qualcosa vada rivisto nell'indice Cii per come è stato concepito lo dimostra il fatto che, i due nuovissimi traghetti appena costruiti da Moby in Cina e prossimi all'entrata in servizio, già dal prossimo anno, secondo quanto rivelato da Achille Onorato, scenderebbero nella classe C in una graduatoria che da A scende fino a E.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

Entusiasmo traghetti: gli armatori aspettano un'estate 2023 da record

This entry was posted on Friday, May 26th, 2023 at 6:16 pm and is filed under Navi
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.