

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Achille Onorato: “Per Toremar traghetti bidirezionali; le storture degli indici Cii vanno corrette”

Nicola Capuzzo · Thursday, June 15th, 2023

In occasione del 1° Business metting organizzato a Genova da SHIPPING ITALY e dedicato al mercato dei traghetti e delle navi ro-ro, l'amministratore delegato di Moby, Achille Onorato, ha rivelato alcuni dettagli interessanti sulle prossime navi che la ‘balena blu’ intende costruire e sulle nuove unità appena realizzate in Cina.

A proposito dei contributi pubblici ottenuti nell’ambito del primo ‘decreto Rinnovo flotte’ di inizio anno ([circa 24 milioni di euro a nave per due nuove costruzioni](#)), Onorato ha detto: “Come Toremar abbiamo presentato un progetto di un traghetto bidirezionale di grandi dimensioni, diesel electric con batterie; un progetto dal punto di vista ambientale sicuramente molto sostenibile, dal punto di vista economico un po’ più complesso”. In vista però della riapertura delle domande per una seconda tornata di contributi (dove probabilmente si aprirà alla possibilità per gli armatori di costruire le nuove navi in cantieri anche extra-europei ma comunque affacciati sul Mediterraneo), il vertice di Moby ha aggiunto: “Oggettivamente adesso, con la riapertura del secondo capitolo del ‘Decretto flotte’ e la possibilità di utilizzare i cantieri Mediterranei, (quel progetto di nuove navi, ndr) dovremo sicuramente ristudiarlo”. Anche il loro impiego potrebbe essere rivisto: “Teoricamente dovevano operare da Piombino a Porto Ferraio, ma adesso si riapre completamente tutto”.

Larga parte del suo intervento è stata però dedicata al traghetto Moby Fantasy appena costruito in Cina (dal cantiere Gsi) e atteso nei prossimi giorni da un battesimo pubblico nel porto di Olbia per evidenziare di quali novità tecnologiche è dotato questo nuovo traghetto: “La durata media di un traghetto è di 30/40 anni con seconde e terze vite, quindi dobbiamo sempre ragionare e tararci su quello che sarà il ciclo di durata media della nave rispetto a quello che oggi è poi un imperativo, cioè il decalage di taglio delle emissioni della Fuel Eu Maritime. Come Moby stiamo facendo cose semplici: sentiamo parlare di tecnologia di cui forse né noi né altri gruppi hanno probabilmente la necessaria cultura fino in fondo. Stiamo facendo delle cose assolutamente molto semplici, come reblading, cold ironing su tutte le navi, pitture siliconiche e altre cose che ci consentono nel breve periodo di tagliare sensibilmente le emissioni, ma di avere anche un risparmio poi tangibile sui consumi. Perché sennò spendiamo un sacco di soldi e dopo non abbiamo un ritorno sui nostri conti economici”. Soluzioni che consentono di adeguarsi ai nuovi limiti imposti dalle prossime normative destinate a entrare in vigore: “I nuovi traghetti appena costruiti, rispetto a quelli che stiamo usando oggi sulla linea Livorno – Olbia, perché andranno in sostituzione di altre navi su

quella rotta, avranno un taglio di emissioni circa del 45-50%. Durante la presentazione della nave forniremo i numeri aggiornati ma posso preannunciare che queste navi escono dal cantiere con un Cii (carbon intensity indicator, *ndr*) di classe ovviamente superiore, sono i primi traghetti Eedi 3 al mondo, quindi avranno già dei requisiti che non sono richiesti al momento”.

Ci sarà però da fare i conti in futuro con una formula dell’indice d’efficienza Cii che ad oggi penalizza le navi che rimangono ormeggiate in banchina e che non si allacciano alle banchine elettrificate: “Secondo l’inasprimento delle regole previsto, poiché chi ha scritto la regola del Cii l’ha scritta purtroppo con i piedi, nonostante le navi siano dotate a bordo di sistema per allaccio al cold ironing, fra un anno andranno in classe C perchè, nonostante noi abbiamo la tecnologia, non ci viene consentito di utilizzarla da terra. Allora è ovvio che il cold ironing rischia di essere più inquinante e più costoso; ma se io oggi ho la predisposizione sulle mie navi e l’Autorità Portuale o lo Stato non ci mettono nelle condizioni di poter utilizzare la corrente da terra, il problema è loro, non può inficiare sull’indice Cii della nave. Questa è una stortura gravissima che andrà a penalizzare sicuramente tutti sensibilmente”.

Almeno per i prossimi anni questo rischio è scongiurato dagli [interventi recentemente apportati alla regolamentazione prevista dal Fuel Eu Maritime](#) ma nel medio-lungo termine rischia di ripresentarsi.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

Gli armatori italiani festeggiano: esenti da Fuel Eu Maritime le rotte con le isole

This entry was posted on Thursday, June 15th, 2023 at 11:00 am and is filed under [Interviste](#), [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.