

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Caronte&Tourist userà il biometano come carburante e vorrebbe ordinare traghetti full electric

Nicola Capuzzo · Friday, February 2nd, 2024

Il gruppo armatoriale Caronte&Tourist, dopo essere stato innovatore nel decennio trascorso con la costruzione di traghetti dual fuel a gas naturale liquefatto (Gnl), si appresta ora a stringere accordi per utilizzare il biometano e, Pnrr permettendo, vorrebbe ordinare anche nuove navi full-electric.

Lo rivela a SHIPPING ITALY l'amministratore delegato Lorenzo Maticena annunciando in primis che "a giugno è attesa la consegna del terzo traghetto a Gnl in costruzione in Turchia (cantiere Sefine, *ndr*) e ribattezzato Pietro Mondello. Tre navi a Gnl noi le abbiamo fatte (Elio, Nerea e Pietro Mondello appunto) ma, nonostante il mio gruppo abbia chiesto al sistema portuale messinese di poter fare un piccolo deposito di gas naturale liquefatto, l'Autorità portuale ci ha risposto che l'avrebbe fatto lei e più grande. Sei anni dopo questo deposito ancora non c'è. Confidiamo nel futuro".

Nonostante quindi il traghetto Elio, il primo consegnato nel 2018, abbia fino ad oggi viaggiato a diesel ("tranne nei tragitti da e per il cantiere turco dove invece è stato alimentato a Gnl"), Caronte&Tourist una soluzione per non vedere completamente vanificati i propri propositi innovativi lo ha. "Stiamo per stringere un accordo che ci consentirà di ricevere dalla Sicilia tramite autobotti forniture regolari di biometano prodotto da diversi biodigestori che già hanno costruito i relativi impianti per produrlo" spiega Maticena. Una catena logistica regionale, studiata ad hoc per Caronte & Tourist e resa possibile anche dallo sfruttamento delle agevolazioni introdotte per l'autotrazione con il 'decreto energia'.

L'amministratore delegato del gruppo armatoriale messinese, ricordando che tre sono le misure previste dall'Unione Europea per ridurre le emissioni (Fit for 55, carburanti alternativi e infrastrutturazione dei porti con impianti come il cold ironing), sottolinea che "oggi in Italia solo l'Ets risulta essere l'unica via percorribile mentre purtroppo i fuel alternativi non sono disponibili su larga scala, così come il cold ironing nei porti non si può fare. Nessun armatore ordinerà mai navi di un certo tipo fino a quando i porti non saranno infrastrutturati come serve" in termini di approvvigionamento di energia elettrica, gas o una delle tante altre tecnologie che stanno affermandosi (ammoniaca, idrogeno, bio metanolo).

Eppure Maticena, che non riesce a fare a meno di provare a innovare, sta pensando a una nuova serie di traghetti per portare a 200 milioni di euro il proprio programma d'investimenti in rinnovo

del naviglio. “Abbiamo un progetto pronto – rivela – per navi elettriche che attende solo di essere validato. Il traghetto Pietro Mondello avrà già a bordo le batterie in grado di consentire le manovre in porto con propulsione elettrica ma questo nuovo progetto di traghetti destinati allo Stretto di Messina prevedrebbe alimentazione full-electric per la propulsione anche durante la navigazione”. L’armatore messinese usa il condizionale perché, nonostante abbia già contatti avanzati con un cantiere spagnolo e uno turco, per realizzare questa coppia di navi e arrivare a una firma serve che, in tempi brevissimi, la confusione normativa italiana si trasformi in garanzie sulle misure di sostegno agli investimenti navali. Il riferimento è al decreto cosiddetto ‘Rinnovo flotte’ dal momento che “ordinare navi in Europa si può fare solo con misure di sostegno”.

A questa coppia di traghetti full-electric per lo Stretto se ne aggiungerebbero un'altra di navi dual fuel Gnl/batterie per impiego sulle rotte con le isole minori siciliane. “Stiamo cercando di capire se con i fondi previsti dal Pnrr tornino i conti per firmare questa commessa che, in alternativa, potrebbe andare a un cantiere navale turco. O – avverte Maticena – se non arriveremo nei tempi previsti dal Pnrr saremo costretti a non farli”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY



This entry was posted on Friday, February 2nd, 2024 at 8:25 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.