

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Spariti per Liberty Lines i (pochi) soldi residui del decreto 'Rinnovo flotte'

Nicola Capuzzo · Friday, April 10th, 2026

“Non solo le nostre nuove navi ibride non possono apportare pressoché alcun beneficio in termini di emissioni di Co2, ma ora che i pagamenti dei contributi accordatici per costruirle si sono interrotti, rischiano di diventare anche un pesante fardello finanziario per noi”.

È con queste parole che Gennaro Cotella, amministratore delegato di Liberty Lines, riepiloga l'ultimo capitolo del deludente programma di rinnovo delle flotte marittime nazionali che i governi Draghi e poi Meloni imbastirono dedicandovi 500 milioni di euro del fondo complementare al Pnrr. Un insuccesso [certificato da tempo anche dalla Corte dei Conti](#), ma che ora assume contorni anche più inquietanti, allargandosi a quello che sembrava l'unico bersaglio centrato dell'intero programma.

Liberty Lines, infatti, fu la sola compagnia (quantomeno per il capitolo da 500 milioni: sugli altri capitoli delle gasiere e dello Stretto furono autorizzate alcune altre newbuilding) a chiedere e ottenere contributi per la costruzione di nuove navi invece che per il refitting di unità esistenti: 9 Hsc a propulsione ibrida (diesel-batterie) ordinati ai cantieri spagnoli Armon. Ma l'operazione, [come rivelato da SHIPPING ITALY](#), incappò dapprima nella paradossale problematica dell'autorizzazione da parte della Capitaneria (non coinvolta nella preliminare fase approvativa del progetto) alla navigazione con batterie, [risoltasi solo dopo mesi](#) e la temporanea registrazione di alcune navi sotto bandiera di Madeira.

“Ora questo nuovo problema. Malgrado il regolare svolgimento della costruzione e della rendicontazione – presenteremo l'ultimo Sal (Stato avanzamento lavori, i documenti facenti fede per l'erogazione, *nda*) dell'ultima nave da circa 700mila euro fra pochi giorni – da dopo l'estate il Mit non ci ha più pagato i contributi previsti. Il risultato è che di 17,5 milioni complessivamente previsti (circa 2 milioni a nave), ne mancano oltre 7” spiega Cotella, che del mancato incasso del credito deve render conto ai partner finanziari dell'operazione.

L'ulteriore problema è l'assenza di chiarezza, di una giustificazione giuridicamente fondata: “Non ci è stata data alcuna spiegazione formale. Per le vie brevi dal Ministero ci hanno spiegato che ‘non c'erano più soldi’ e che si sarebbe tentato di provvedere con avanzi di bilancio a fine del 2025. Avanzi che poi non si sono materializzati”. L'ipotesi più verosimile è che il taglio delle risorse complessive conseguente al fallimento del progetto, [deciso per decreto nel marzo 2024](#) con lo

stralcio di 408,3 milioni dei 500 inizialmente stanziati, abbia in qualche modo toccato anche risorse non ancora spese, ancorché impegnate per i contratti sulla cui base Liberty Lines aveva ottenuto il contributo.

Uno scenario che collima col silenzio del Ministero dei Trasporti finora anche nei confronti della stampa. La compagnia di navigazione trapanese, avendo Porta Pia fra i principali clienti (per il servizio in sovvenzione verso le isole minori siciliane oltre che per la tratta sullo Stretto), è per il momento cauta su eventuali azioni legali. Ma è l'intera gestione strategica dell'intero programma a mostrare diverse crepe: “Malgrado l'obiettivo fosse esplicitamente quello di promuovere navi come le nostre, in nessuno dei porti in cui esse operano sono stati rese disponibili infrastrutture di cold ironing ma neppure colonnine di ricarica delle batterie. Col risultato che l'innovazione principale introdotta da navi ultramoderne e sostenibili, quella appunto relativa alla potenziale riduzione delle emissioni, è di fatto inservibile” aggiunge l'a.d. di Liberty.

Una beffa da 17,5 milioni di euro per il contribuente che, col mancato pagamento, si riverbera però anche sulla compagnia: “Ci sentiamo degli sciocchi. Abbiamo presentato il progetto più performante dell'intero programma, accollandocene le relative rigidità – dal problema autorizzativo all'impossibilità di cedibilità del credito, al limite quinquennale per l'eventuale cessione delle navi – ma mai avremmo pensato di rischiare pure di doverci far carico degli oneri di ritardo dei pagamenti. Il contributo, circa il 30% del costo, copriva il gap con navi nuove tradizionali: se non l'avessimo chiesto ora avremmo unità identiche o molto simili in termini di emissioni, senza alcun problema autorizzativo e del tutto disponibili, con un investimento inferiore se il Mit non provvederà al pagamento dovuto. Un panorama simile è quanto di più adatto a disincentivare ogni tipo di investimento” chiude Cotella.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI

“Traghetti e Ro-Ro”: cresce il numero di partecipanti e sponsor al Business Meeting del 22 Maggio

This entry was posted on Friday, April 10th, 2026 at 5:12 pm and is filed under [Cantieri, Navi, Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.