

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## “In Italia oggi non si possono utilizzare le batterie installate a bordo dei traghetti”

Nicola Capuzzo · Sunday, May 26th, 2024

**Napoli** – L'Italia smentisce sé stessa. È questo il paradosso messo in luce da Lorenzo Maticena, amministratore delegato di Caronte & Tourist, che dal palco del 3° Business Meeting di SHIPPING ITALY andato in scena a Napoli e dedicato al mercato dei traghetti e delle navi ro-ro, ha messo in luce il fatto che le Capitanerie di porto in Italia ad oggi non autorizzano l'utilizzo delle batterie installate a bordo delle navi. E questo “nonostante sia stato lo stesso Stato italiano, con Rfi, a investire per dotare un suo primo traghetto della possibilità di svolgere in modalità totalmente green le manovre in porto” quando approda sulle due sponde dello Stretto di Messina.

Il tema è particolarmente sentito perché, oltre a Rfi, almeno altre tre compagnie di navigazione, Caronte & Tourist, Liberty Lines e Actv, stanno investendo per dotare le navi di propulsione ibrida elettrica.

“Al momento in Italia, al netto di operatori che hanno iniziato prima di altri e che hanno beneficiato di percorsi in deroga (Grimaldi Euromed), gli altri (inclusi noi) abbiamo installato batterie ma, nonostante gli apparati siano certificati Rina, non c'è il beneplacito della Capitaneria di porto per l'utilizzo delle batterie in porto” ha spiegato Maticena. “Alle Capitanerie di porto – ha aggiunto – resta la capacità di discernere, hanno ritrosia ad assumersi responsabilità in assenza di un quadro normativo chiaro e noi armatori ce ne andiamo in giro generando extracosti ed extra peso. Stesso discorso vale per noi ma anche per Actv a Venezia e Liberty Lines (dove sui nuovi Hsc c'è anche un tema legato all'alluminio con cui sono costruiti che comporta rischi d'incendio ancora maggiori con il litio a bordo)”.

In realtà dalla compagnia di navigazione trapanese controllata dalla famiglia Morace fanno sapere che questo problema è già stato superato e “non esistono prescrizioni relative al materiale di costruzione dell'unità” spiegano dall'Ufficio tecnico di Liberty Lines.

Sempre l'a.d. di Caronte & Tourist ha ricordato come a bordo delle loro nuove navi ci siano colonnine per ricaricare le auto e, nonostante siano state certificate Rina, il loro utilizzo non è permesso perché le autorità non hanno deciso se sia ok o meno far salire a bordo delle navi auto con batterie al litio. Alla fine si vieta l'uso della colonnina di ricarica ma si ammette l'imbarco a bordo dell'auto”.

Sul tema è intervenuto anche Francesco Russo, amministratore delegato di K-Ships, che aveva seguito in prima persona proprio con la sua azienda l'ibridizzazione del traghetto Iginia di Rfi, confermando come, nonostante un'apospita notazione di classe ottenuta dal Rina, oggi la nave costruita a Genova (cantiere san Giorgio del Porto) le batterie a bordo non può utilizzarle perché manca il via libera dall'autorità marittima.

L'allarme lanciato dall'armamento è dunque quello legato all'impossibilità di decarbonizzare il trasporto marittimo di corto raggio se, anche quando le navi sono state costruite (in taluni casi con contributi pubblici Pnrr) per inquinare meno, manca il quadro regolatorio e le autorizzazioni che le Capitanerie di porto dovrebbero rilasciare come nel caso dell'utilizzo delle batterie installate a bordo.

### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**





This entry was posted on Sunday, May 26th, 2024 at 11:30 pm and is filed under [Navi, Politica&Associazioni](#)

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

