

8 luglio 2024

“Vittorio Morace”, la nave ibrida e silenziosa

di **Roberto Calise**

Estate, tempo di mare. Il caldo spinge verso spiagge affollate o a mettersi in viaggio per le tante isole del nostro Paese. La ressa agli imbarchi è tipica di questo periodo: tanta è la confusione sulle banchine dei porti, tra il calore dei motori accesi delle navi con il loro costante rumore di fondo, e un odore acre nell'aria causato dai gas di scarico. Momenti che presto saranno consegnati al passato.

Immaginate una nave silenziosa, che non emette (quasi) fumi e che scivola sull'acqua leggiadra come un pattinatore. Non è un'ipotesi futuribile: è già una realtà. Si tratta della «Vittorio Morace» di Liberty Lines, presentata lo scorso 27 giugno a Trapani, sede della compagnia che da oltre trent'anni collega la Sicilia con le isole minori (Eolie, Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria). Un monocarena di categoria HSC (High Speed Craft) da quasi 40 metri per 251 passeggeri e con velocità di 30 nodi (60 km/h), paragonabile ai più rapidi aliscafi ma che cela al suo interno un cuore dall'elevata tecnologia. La Vittorio Morace è infatti la prima imbarcazione ibrida al mondo di questa categoria, equipaggiata con due motori che le consentono di muoversi all'interno dei porti in modalità totalmente elettrica per poi ricaricare le batterie durante la traversata. Qualcosa di mai tentato prima, e che cambia gli scenari della navigazione passeggeri. Mentre le Autorità Portuali si interrogano su come essere più sostenibili principalmente tramite l'elettificazione delle banchine (il cosiddetto cold ironing), senza avere la certezza se lavori per centinaia di milioni di euro vedranno in

futuro un ritorno economico, e mentre si polarizza il dibattito nelle città sull'inquinamento che le navi in sosta nei porti generano, dal profondo Sud dell'Italia arriva una prima soluzione basata sulla ricerca scientifica e collaborazioni di stampo internazionale, nonché su un sapiente uso dei fondi europei.

La nave ibrida Liberty Lines, prima di nove unità che saranno tutte in funzione entro due anni, è frutto di un grande sforzo corale fortemente voluto dall'amministratore delegato Gennaro Carlo Cotella. Una collaborazione tra il cantiere spagnolo Astilleros Armon (dove le navi sono realizzate), il produttore tedesco di motori Rolls-Royce Solutions, il designer australiano Incat Crowther e l'ente certificatore Rina, che ha attestato le performance di riduzione ambientale rispetto ad un'unità analoga: -30% di anidride carbonica, -81% di fumi, -62% di polveri sottili, -83% di gas inquinanti. Il tutto sotto l'attenta supervisione del Direttore Tecnico della Liberty, Ferdinando Morace, nipote del fondatore della società, Vittorio, di cui la nuova HSC porta il nome. La Liberty è difatti anche una storia di famiglia, che assomiglia ad un'epopea di altri tempi. Fondata nel 1993 da un nome storico in campo marittimo, Vittorio Morace, che da Napoli gira il mondo per poi approdare a Trapani dove la società ha tuttora sede impiegando 650 dipendenti su circa 30 mezzi veloci, arrivando a ereditare i collegamenti veloci di Siremar nel 2016.

In trent'anni, la Liberty ha investito nella progettazione in house, rimettendo al centro di un ideale villaggio marittimo gli aliscafi, rapidi e versatili per un Paese fatto di tante piccole isole, e la cui progettazione era ferma agli anni '80. L'azienda trapanese

ha invece ripreso il concetto, evolvendolo e creando una flotta in cui ogni nave porta il nome di un componente della famiglia: da Gianni (aliscafo fra i più capienti al mondo con i suoi 325 posti, intitolato al fratello di Vittorio ed ex amministratore dei cantieri Rodriguez di Messina), passando per Mirella, Ettore, Alessandro, fino agli ultimi arrivati Vittoria e Gabriele. Tutto il naviglio è mantenuto nel cantiere di proprietà dell'azienda - l'unica in campo passeggeri a non subappaltare queste lavorazioni. Ciò ha comportato un'emigrazione di ritorno per figure altamente specializzate ed ormai sempre più difficili da trovare in un Meridione a rischio spopolamento: ingegneri, meccanici, saldatori, carpentieri. In questa storia di un Sud all'incontrario, c'è spazio anche per un sapiente utilizzo di fondi pubblici nazionali ed europei. La progettazione in passato dei nuovi aliscafi si è avvalsa di contributi statali per la ricerca, mentre l'innovativo progetto del Vittorio ha permesso alla Liberty di accedere ad un bando Pnrr per le cosiddette “navi verdi” con un contributo di quasi 2 milioni di euro a vascello. Delle diverse società vincitrici, di cui alcune del Nord, la Liberty ad oggi è l'unica ad aver realizzato in tempi record quanto dichiarato. Oggi la Sicilia può contare su un operatore con mezzi moderni ed efficienti, che ha saputo cogliere le opportunità del mercato ma allo stesso tempo dei contratti di servizio pubblico cui è sottoposto. In un'Italia che è sempre più al centro del turismo internazionale, e che ha bisogno di una maggiore continuità territoriale verso le proprie isole minori con i suoi quasi 8.300 km di costa, da Trapani arriva un piccolo miracolo di cultura armatoriale “made in Sud” da cui il resto del Paese dovrebbe prendere esempio.