

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Presentata da Snam l'istanza per il terminal Gnl (e il progetto nave) a La Spezia

Nicola Capuzzo · Wednesday, October 19th, 2022

Dovrebbe entrare in funzione nel secondo trimestre del 2024 il terminal portuale che fungerà a La Spezia come banchina di ricezione del progetto di truck loading studiato da Snam per il suo rigassificatore di Panigaglia, situato nella parte opposta della baia su cui affaccia il porto ligure.

Il [progetto](#), [come noto](#), è quello di trasportare 28 autobotti al giorno dal porto allo stabilimento di rigassificazione, dove i mezzi saranno riempiti e reimbarcati verso lo scalo, da cui potranno procedere via strada per la distribuzione di “circa 200 (duecento) kton/anno di Gnl e Bio-Gnl. Nei giorni scorsi Gnl Italia, la controllata di Snam concessionaria delle aree demaniali afferenti al rigassificatore, ha fatto istanza all'Autorità di Sistema Portuale di La Spezia per gli spazi destinati alla parte ricettiva del progetto, in estensione alla concessione in essere di cui ha contestualmente chiesto il prolungamento al 2035.

Oltre alla summenzionata tempistica di entrata in servizio, la documentazione allegata all'istanza spiega che la società intende investire circa 30 milioni di euro nel progetto, fra allestimento della banchina e acquisizione della nave, un ro-ro bidirezionale da meno di 500 tonnellate di stazza lorda, in grado di trasportare quattro autobotti per volta. Di seguito i dati tecnici, cui va aggiunta la propulsione “elettrica a batteria e con un motore termico (LS)MGO/MDO (generatore) in backup”. Vita prevista di 40 anni per la nave, che, si legge nell'istanza, “avrà bandiera italiana e sarà gestita da un soggetto che svolgerà le funzioni di Armatore nei confronti della bandiera italiana e si occuperà di tutti gli aspetti operativi, dalla gestione quotidiana alla manutenzione”.

Lunghezza fuori tutto (LOA)	41.60 [m]
Larghezza (B)	13.89 [m]
Pescaggio (T)	2.00 – 2.60 [m]
Gross tonnage	< 500 [GT]
Numero Massimo di Passeggeri	12
Velocità di Servizio	10 [kn]
Massima Velocità	> 10 [kn]
Autonomia Elettrica	2 roundtrips

Tabella 1: Dati progetto RORO

L'area prescelta, per 1.400 mq a terra e 2.200 di specchio acqueo, è quella di Calata Malaspina, oggi in uso a Rimorchiatori Riuniti La Spezia, già in predicato di spostarsi su Molo Italia. Si tratta di spazi collocati fra il Molo Garibaldi e il futuro terminal crociere dello scalo. La collocazione, ricorda ad ogni modo l'istanza, era “una delle tre possibili opzioni riportate nella procedura di verifica di assoggettabilità a Via”, conclusasi lo scorso giugno con provvedimento di esclusione.

Nella documentazione il dettaglio degli interventi previsti per l'allestimento.

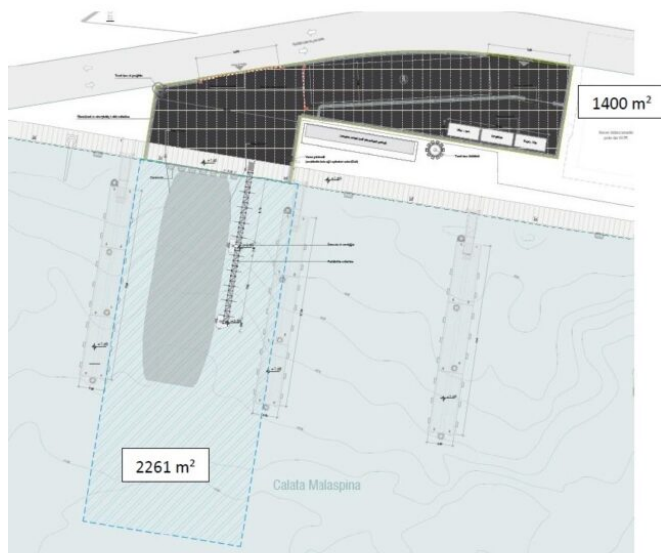


Figura 1 Planimetria Area Banchina e Specchio Acqueo per concessione demaniale



Figura 3 Planimetria Specchio Acqueo con Opere da Realizzare

L'istanza infine, spiegando che “il progetto di Truck Loading è un servizio integrato (gestione delle prenotazioni, trasporto e carica delle autocisterne) ed è effettuato in conto proprio, per cui non è previsto un tariffario specifico per le attività portuali”, riporta anche il business plan di Gnl Italia, calcolato su un'operatività di 24 anni (cioè al 2048, prevedendo quindi una proroga della concessione): l'azienda prevede dall'attività, una volta a regime, profitti per circa 2,5 milioni di euro l'anno.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, October 19th, 2022 at 10:00 pm and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.