

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Alkion ed Edison vogliono più navi in arrivo a Vado Ligure e a Porto Viro

Nicola Capuzzo · Tuesday, December 5th, 2023

È stata depositata al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica pochi giorni fa la documentazione necessaria alla verifica amministrativa che Alkion, terminalista di prodotti chimici a Vado Ligure, vuole condurre in merito ad un progetto di potenziamento delle strutture gestite nello scalo ligure.

In sostanza si tratterebbe di aggiungere due briccole a prolungamento del pontile esistente, allo scopo di ampliare, in entrambi i sensi, la gamma di navi potenzialmente operabili, come spiega la relazione tecnica presentata: “Scopo delle modifiche è quello consentire la ricezione di una nuova nave minima da 7.000 dwt ed una nuova nave massima da 40.000 dwt. Le navi minima e massima attualmente accettate, riferite alla progettazione esecutiva del terminale redatta per il progetto ‘transitorio petroli’ sono rispettivamente da 12.000 dwt e da 25.000 dwt, pertanto le modifiche sono rivolte ad un aumento della capacità ricettiva dell'accosto”.

A proposito di briccole, sempre in questi giorni Snam Gnl Italia ha comunicato al Mase che per il pontile secondario del terminal da realizzarsi presso il rigassificatore gestito a Panigaglia (La Spezia), in ordine al progetto di trasferimento di autobotti via mare a La Spezia (truck loading), “il numero delle briccole, da realizzare su pali infissi a mare, sarà ridotto di numero passando da tre a due”. Notificata inoltre [l'opzione, quanto all'approdo portuale, del Molo ex Enel](#), che “risulta migliorativa poiché ridurrebbe leggermente il percorso di transito delle autobotti isocontainer in uscita dal Porto verso la viabilità principale”.

Sul fronte dei traffici ‘energetici’ in aumento, da registrare la richiesta da parte di Adriatic Lng di esclusione dalla procedura di Via per modificare le apparecchiature e aumentare il traffico di metaniere presso il rigassificatore offshore di Porto Viro, in modo da portare la capacità giornaliera di immissione in rete dagli attuali 26,3 milioni di mc/giorno a 28,5 mln mc/g e la capacità complessiva annuale da 9,6 miliardi di mc/anno a 10,4 mld mc/a, su base continuativa e non, a partire dal 2026 o anche, ove possibile, già da fine 2025.

La modifica impatterebbe naturalmente anche sul numero di navi in arrivo alla struttura. Dagli odierni “scenari di traffico navale associabili all'attuale configurazione del Terminale pari a un volume annuo rigassificato di 9,6 miliardi di Sm<sup>3</sup>: – Scenario A: 110 navi/anno con capacità da 145.000 m<sup>3</sup>; Scenario B: 90 navi/anno con capacità fino a 175,000 m<sup>3</sup>”, Adriatic Lng stima “i

seguenti scenari di traffico navale associabili alla realizzazione del Progetto di aumento della capacità massima di rigassificazione a 10,4 mld. Scenario A: 120 navi/anno con capacità fino a 145.000 m3; Scenario B: 98 navi/anno con capacità fino a 175,000 m3”.

**ISCRIVITI ALLA [NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY](#)**

This entry was posted on Tuesday, December 5th, 2023 at 1:08 pm and is filed under [Navi, Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.