

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

RR Panfido prosegue a Venezia la costruzione del rimorchiatore con barge per il rifornimento di Gnl

Nicola Capuzzo · Friday, March 28th, 2025

Era il mese di ottobre del 2021 quando a Ravenna, presso il cantiere San Vitale di Rosetti Marino, vennero presentati il primo rimorchiatore italiano alimentato a gas naturale liquefatto e la prima barge per il bunkeraggio integrata con esso. Entrambe avrebbero dovuto entrare in servizio nel corso del 2022 mentre oggi, a distanza di anni, di questi mezzi (la cui costruzione era stata co-finanziata dall'Unione Europea) si erano quasi totalmente perse le tracce.

Erano parte integrante di Venice Lng, progetto promosso da Decal che avrebbe dovuto dare vita a un deposito di gas naturale liquefatto a Marghera ma che, [come rivelato da SHIPPING ITALY nei giorni scorsi](#), è stato di fatto cancellato e convertito in un nuovo terminal ferroviario.

Nonostante le difficoltà del cantiere Rosetti Marino nelle costruzioni navali e la scelta di vendere a Ferretti Group lo stabilimento di San Vitale a Ravenna, chiatta e rimorchiatore non sono stati però eliminati ma anzi, come spiega Davide Calderan, amministratore delegato di Rimorchiatori Riuniti Panfido, sono attualmente in corso i lavori che dovrebbero portare al loro completamento.

“Abbiamo preso possesso delle unità (chiatta + rimorchiatore) e le abbiamo portate a Venezia. Tramite il nostro Cantiere Navale Serenissima, in collaborazione con la società di ingegneria spagnola Sener, stiamo completando tutti i lavori che prevediamo di ultimare tra settembre e ottobre prossimi” spiega l'armatore a SHIPPING ITALY. Rimorchiatori Riuniti Panfido era proprietario degli impianti e dei mezzi in costruzione ad avanzamento lavori e per questo ha potuto trasferirli a Venezia a fine 2023 ma con il cantiere Rosetti Marino è pendente un contenzioso legale.

In attesa di definire i possibili impieghi futuri di questa barge, Calderan al momento ha in mente di “posizionarla comunque a Venezia per rifornire le navi che approdano in laguna ma per il rifornimento, non avendo a disposizione il deposito originariamente progettato a Marghera, dovremo andare a Ravenna o in Croazia all'isola di Krk”.

Rimorchiatori Riuniti Panfido è attualmente in discussione con la commissione Europea per cercare di mantenere il finanziamento comunitario stanziato su questi mezzi (circa 9 milioni di euro su un investimento complessivo di 45 milioni, di cui 18 riguardano il rimorchiatore) considerato che inizialmente i fondi al progetto Poseidon Med II erano stati prima assegnati al

progetto delle 'mama vessel' che avrebbero dovuto fare la spola con il porto offshore di Venezia voluto dall'ex presidente Paolo Costa.

Questo sistema integrato di rimorchiatore e chiatta rappresentava il primo esempio di attrezzatura made in Italy per bunkeraggio navale; la chiatta galleggiante è dotata di serbatoi da 4.000 metri cubi di capacità di gas e 1.276 marine diesel oil e verrà trainata da un rimorchiatore con alimentazione dual-fuel Gnl diesel operabile in maniera autonoma.

A proposito delle caratteristiche tecniche la nuova costruzione è composta come detto da una piattaforma chiamata 'cargo unit' lunga 109 metri e larga 26,7, dotata di serbatoi Gnl a temperatura controllata a -163 gradi e di un rimorchiatore chiamato 'power unit' con Bullard Pull da 75 tonnellate che si incastra a prua nello scafo della chiatta rimorchiata. Il serbatoio installato sulla piattaforma è stato costruito in Cina mentre quello del rimorchiatore in Turchia, la prima ha un pescaggio costante di 3,7 metri mentre il secondo di 6 metri. Il design del progetto è stato curato dalla spagnola Sener, degli impianti a bordo della chiatta e i serbatoi si è occupata la tedesca Tge Marine, il sistema di propulsione del rimorchiatore è di Voith, il motore principale della giapponese Niigata e il sistema di 'accoppiamento' fra i due mezzi galleggianti è stato progettato dalla statunitense Intercon.

Si tratta del primo esempio al mondo di bunker barge trainata (invece che spinta) da un rimorchiatore e a pieno carico la velocità del convoglio può arrivare a 8 nodi.

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**

A Marghera un nuovo terminal ferroviario al posto del naufragato deposito Gnl

This entry was posted on Friday, March 28th, 2025 at 9:30 am and is filed under [Cantieri, Navi](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.