

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

“Entro giugno” al via le operazioni del ro-ro full electric di Snam nel golfo di La Spezia

Nicola Capuzzo · Saturday, May 10th, 2025

Genova – Debutterà “entro giugno” il nuovo ro-ro full electric Greenwave di Snam, ‘ponte virtuale’ del progetto che permetterà all’azienda di offrire alle autocisterne un servizio di reloading di Gnl (ma a tendere anche di bio-Gnl) nella baia di La Spezia, attingendo dal terminal di Panigaglia, evitando alle autobotti il transito sulla cosiddetta strada napoleonica che conduce a Portovenere.

Lo ha svelato Angelo Dessoletti, responsabile Lng Project management office dell’azienda, nel corso del terzo Business Meeting di SHIPPING ITALY, andato in scena oggi a Genova negli spazi dei Magazzini del Cotone. Il traghetto, ha spiegato il manager, preleverà a La Spezia le autocisterne vuote portandole al terminal; lì queste saranno caricate, quindi ritrasportate all’origine. Il trasporto in roundtrip durerà complessivamente 40 minuti (cui si sommeranno tempi di carico/scarico di 24 minuti); con un ‘consumo’ di 200 kWh.

Il mezzo – circa 50 metri per 14 di larghezza, in grado di accogliere fino a 4 camion e 12 passeggeri (oltre a 4 membri d’equipaggio), realizzato da Holland Shipyard – potrà effettuare “fino a 13 roundtrip al giorno”, permettendo quindi di ricaricare fino a 52 autocisterne; al momento tuttavia Snam “si sta tarando su 40 ricariche” ha aggiunto Dessoletti.

L’avvio del servizio, ha spiegato, ha richiesto diversi interventi infrastrutturali, tutti in via di completamento, quali la realizzazione di 4 baie di carico per il reloading di Gnl e Bio-Gnl presso il terminale di Panigaglia, l’adeguamento del pontile secondario di questo per consentire l’attracco del ro-ro, così come lo sbarco-imbarco delle autobotti, l’installazione della colonnina di ricarica del traghetto, e infine un approntamento di un punto di approdo nel porto di La Spezia. Questo naturalmente oltre alla costruzione del traghetto.

Nel suo intervento, che ha aperto la strada alle riflessioni degli operatori del secondo panel del convegno sul tema di ‘Nuovi carburanti, propulsioni e tecnologie’, Dessoletti ha anche ripercorso le motivazioni che hanno portato Snam a optare per un ro-ro di questo tipo, di ispirazione nordica, ovvero come quelli che si vedono impiegati ad esempio tra i fiordi norvegesi. “La necessità di minimizzare Capex e Opex, trovando una soluzione che durasse almeno 25 anni, ma di stazza inferiore alle 500 tonnellate (il Greenwave ne conta 456, ndr) in modo da abbattere anche il costo dei servizi tecnico nautici in porto”. In particolare la scelta dell’elettrico è stata presa considerando le stringenti normative in materia di emissioni, che hanno fatto scartare il gasolio, ma anche in

ragione del fatto che l'utilizzo di Gnl, ha aggiunto, avrebbe richiesto "safeguarding 24 ore su 24 in quanto merce pericolosa, ma anche un aumento di stazza per lo stoccaggio del gas liquefatto".

F.M.

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**



This entry was posted on Saturday, May 10th, 2025 at 12:22 pm and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.