

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Presentato a Ravenna il primo rimorchiatore con chiatta per il bunkeraggio di Gnl ordinato da RR Panfido (FOTO)

Nicola Capuzzo · Tuesday, October 26th, 2021

Ravenna – Il primo rimorchiatore italiano alimentato a gas naturale liquefatto e la prima barge per il bunkeraggio integrata con esso sono stati presentati presso il cantiere Rosetti Marino di Ravenna. La costruzione per la società armatoriale Rimorchiatori Riuniti Panfido verrà completata a fine anno e dopo le prove in mare il loro ingresso in attività è programmato per la prossima primavera.

Ammessa (nell'ambito del progetto Poseidon Med II originariamente previsto per le 'mama vessel' del porto offshore di Venezia) a un finanziamento comunitario pari a 9,5 milioni di euro su un investimento totale di circa 40 milioni di euro, questo sistema integrato di rimorchiatore e chiatta rappresenta il primo esempio di attrezzatura made in Italy per bunkeraggio navale. Si tratta di un sistema integrato diverso dalle 'tradizionali' bittoline Gnl perché composto da una chiatta galleggiante dotata di serbatoi da 4.000 metri cubi di capacità di gas e 1.276 marine diesel oil trainata da un rimorchiatore con alimentazione dual-fuel Gnl diesel operabile in maniera autonoma.

Secondo quanto spiegato dall'amministratore delegato di Rimorchiatori Riuniti Panfido, Davide Calderan, "il rifornimento di Gnl potrà avvenire dal deposito costiero di Ravenna e un domani da quello di Marghera e l'area di attività sarà quella dei porti del Nord Adriatico. Non è escluso che, a seconda delle richieste, questo sistema di bunkeraggio possa essere posizionato in altri porti italiani e non solo". Attualmente risultano essere 400 le navi alimentate a gas naturale liquefatto ma nel giro di un decennio dovrebbero salire a mille.

Dei 40 milioni di investimento totale, 9,5 come detto sono stati co-finanziati dall'Europa tramite il programma Connecting Europe Facility e circa 18 milioni riguardano il rimorchiatore che, tiene a sottolineare, Calderan, può essere operato in maniera autonoma quando non impiegato nel rimorchio della chiatta. "Al momento non c'è un'opzione con il cantiere per una seconda unità gemella di questo primo sistema integrato ma valuteremo se costruirne un altro solo quando avremo visto quale riscontro avremo dal mercato" ha aggiunto Calderan, che ha identificato soprattutto nelle navi da crociera che scalano Venezia e Ravenna il bacino d'utenza al quale questa unità per il bunkeraggio di Gnl si rivolge.

Oscar Guerra, amministratore delegato di Rosetti Marino, ha evidenziato il fatto che questa nuova costruzione rappresenta un investimento anche per il cantiere che "cerca in questo modo di entrare in una nicchia di mercato ad alto valore aggiunto", proseguendo in quel percorso di

“diversificazione avviato negli ultimi anni anche con l’ingresso nel mercato dei super yacht”.

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. Il costo del solo rimorchiatore si attesta sui 18 milioni di euro, un prezzo superiore del 30% rispetto alla media di mezzi simili per effetto del serbatoio e del motore dual fuel Gnl. Oltre al cofinanziamento comunitario, Rimorchiatori Riuniti Panfido ha ottenuto una linea di credito da Bper Banca a supporto dell’investimento.

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, October 26th, 2021 at 4:40 pm 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.