

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Solo un cantiere in gara per l'imbarcazione full electric di Torino

Nicola Capuzzo · Saturday, May 25th, 2024

Fallita la precedente gara (l'offerta della tedesca Ampereship era stata [giudicata non conforme](#), quella della norvegese [Hydrolift Smart City Ferries era stata esclusa](#)), per la fornitura di una imbarcazione full electric al Comune di Torino c'è ora in corsa un solo, diverso, operatore.

L'ente, che intende utilizzare il mezzo per offrire servizi di trasporto passeggeri lungo un tratto del Po, ha infatti già dato riscontro rispetto alla partecipazione alla nuova procedura aperta, avviata lo scorso dicembre e i cui termini si sono chiusi ieri, segnalando che l'elenco delle offerte vede presente solo la finlandese [Mente Marine Ltd](#). La società, con base a Vaasa, in Finlandia, è attiva dal 2000 nell'offerta di sistemi per la navigazione, ma – si legge sul suo sito web – ha lanciato nel 2024, dopo “molti anni di ricerca e sviluppo”, una gamma di imbarcazioni elettriche per il trasporto di passeggeri sotto il marchio Callboats.

La gara, come già evidenziato, ha un budget di 2,5 milioni di euro Iva compresa e prevede la costruzione di una imbarcazione più una seconda in opzione, più la realizzazione del mezzo così come di due colonnine di ricarica e include anche i costi di progettazione (pari a 120mila euro). Secondo il piano generale dell'imbarcazione, firmato da Meccano Engineering e incluso nella documentazione di gara, il mezzo, appunto con propulsione interamente elettrica, dovrà avere lunghezza fuori tutto di 16,5 metri, larghezza massima di 5,6 metri, essere realizzato (per quel che riguarda scafo e sovrastruttura) in lega leggera e avere un dislocamento di massimo 30 tonnellate. Dovrà essere in grado di raggiungere una velocità massima di 9 nodi e una di crociera di 8, nonché di poter ospitare 38 passeggeri (più uno a mobilità ridotta) e due membri dell'equipaggio. L'imbarcazione dovrà inoltre poter ormeggiare in darsena, e navigare sul Po passando sotto i “quattro ponti presenti lungo le rotte fissate”.

Rispetto proprio al tragitto che dovrà percorrere, la documentazione spiegava trattarsi di due percorsi di differente lunghezza. Quello ‘normale’ consisterà nella tratta Murazzi – Vallere (con fermate intermedie a Italia '61 e Borgo Medievale) e ritorno. Quello ‘lungo’, che sarà attivato in occasione di eventi straordinari, prevede che sia percorsa la tratta Murazzi – Borgo Navile e ritorno. Per entrambe, si chiede infine che il mezzo sia in grado di effettuare interamente (ovvero con partenza e ritorno ai Murazzi) senza dover effettuare ricariche intermedie.

F.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Saturday, May 25th, 2024 at 8:15 am and is filed under [Cantieri](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.