

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Meno navi Lng ma di maggior dimensione in futuro a Panigaglia

Nicola Capuzzo · Wednesday, June 26th, 2024

Malgrado il [calo di traffico](#) del primo trimestre dell'anno (o forse proprio per quello) Snam ha elaborato un nuovo piano di ammodernamento per il suo rigassificatore di Panigaglia (La Spezia).

Lo si evince dalla documentazione che la società ha presentato al Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica, con l'intenzione di "realizzare interventi di ammodernamento e adeguamento del Terminale con l'obiettivo di ridurre significativamente l'impronta ambientale e rendere l'impianto sempre più eco e socio sostenibile assicurando al contempo un aumento di circa il 30% della capacità di rigassificazione che consentirà di giungere dagli attuali circa 3,5 miliardi Sm³/anno a circa 4,6 miliardi Sm³/anno ed un miglioramento dell'affidabilità della continuità di esercizio, attraverso un incremento generalizzato dell'efficienza impiantistica".

Da un punto di vista amministrativo la società sottolinea come le modifiche non siano differenti a quelle di un progetto approvato nel 2010 (con atto non scaduto, perché la procedura cominciò prima della legge che fissò una scadenza genericamente quinquennale per le autorizzazioni ambientali), che "non fu implementato a causa delle mutate condizioni di mercato del successivo decennio". Ma "oggi le dinamiche geopolitiche ed in particolare dell'instabilità derivante dal conflitto russo-ucraino hanno imposto l'urgente necessità di sostituire gli approvvigionamenti del gas russo del nostro Paese diversificandone la provenienza". Da qui la verifica di non assoggettabilità a Valutazione di impatto ambientale ora avviata al Mase.

Da un punto di vista del traffico marittimo, si nota che resta pressoché immutata la previsione di un'ampia operazione di dragaggio, con rimozione di quasi 2 milioni di metri cubi di sedimenti per portare i fondali da 10 a 14 metri di profondità. Snam calcola che circa un quarto sarà composto da fanghi contaminati, ma rimanda alla futura caratterizzazione l'esatta individuazione dei quantitativi e la definizione delle modalità di gestione (prevedendo però tutta la gamma possibile, dal conferimento in discarica al ripascimento, a seconda dei risultati delle analisi future).

Sul fronte dell'infrastrutturazione portuale, il nuovo progetto contempla interventi meno impattanti rispetto alla versione del 2010, con la previsione di realizzare 4 briccole di ormeggio e alcune sovrastrutture per navi di grandi dimensioni. Nella documentazione si legge infatti che con "gli interventi in progetto si mira altresì ad adeguare la capacità di ricezione del Terminale per accogliere le moderne navi metaniere, consentendo l'arrivo di unità di diversa capacità con

riduzione significativa del numero di navi in arrivo”.

Dall’attuale previsione di 123 navi l’anno, si passerà quindi a un range stimato di 86-94, comprensivo delle bettoline del progetto di Gnl small scale (denominato “vessel reloading”, presentato separatamente e [già approvato](#)), come da seguente tabella. La portata massima prevista sarà di 140mila mc.

Unità	Quantità previste (mezzi/anno) Ipotesi 1	Quantità previste (mezzi/anno) Ipotesi 2	Capacità (mc GNL)
Metaniere per l’approvvigionamento del GNL	28	0	75.000
	38	54	140.000
Totale	66	54	--
Bettoline e Metaniere di piccole dimensioni (Progetto Vessel Reloading ²)	5	10	2.000
	5	10	7.500
	10	20	30.000
Totale	20	40	--

Tabella 47-Mezzi di movimentazione GNL previsti

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, June 26th, 2024 at 2:14 pm and is filed under [Porti](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.