

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il nuovo deposito Gnl di Brindisi potrà accogliere navi fino a 30.000 mc

Nicola Capuzzo · Tuesday, February 18th, 2020

Dopo l'annuncio dello scorso anno, Edison ha presentato al Ministero dello sviluppo economico il progetto per un nuovo deposito costiero di Gnl nel porto di Brindisi. Una prima Conferenza dei servizi si svolgerà il prossimo 8 marzo secondo quanto riportato da [Conferenza Gnl](#). Nella relazione tecnica preliminare la società illustra la sua strategia complessiva per i depositi costieri, assegnando a Brindisi il compito di ottimizzare la logistica del trasporto di Gnl via nave dal deposito di Ravenna (in costruzione) a quello di Santa Giusta – Oristano ([prossimo all'entrata in attività da agosto](#)).

Il sito è stato identificato all'ingresso del 'porto medio' in un'area della banchina Costa Morena Est, funzionale all'attracco delle navi metaniere, e in un altro spazio alla radice della banchina stessa in grado di ospitare il deposito. L'accosto dispone di 500 metri di lunghezza e un pescaggio di 12 metri. Nella scelta è stata coinvolta l'Autorità di sistema portuale che ha indicato le aree disponibili informa sempre Conferenza Gnl.



Le navi metaniere per lo scarico del gas naturale liquefatto avranno una capacità massima di 30.000 metri cubi e minima di 1.000 metri cubi. Lo stoccaggio del sarà in un serbatoio atmosferico verticale della capacità di 19.950 metri cubi.

L'impianto potrà sia ricevere sia caricare il Gnl sulle bettoline e rifornire autocisterne nelle due baie di carico e isocontainer, caricati su rimorchio, mediante manichette flessibili, con possibilità di realizzare un terzo punto di rifornimento.

La portata massima per le operazioni di caricamento da banchina a impianto e del rifornimento da impianto a bettoline è di 2.000 mc/h (per riempire il deposito saranno quindi necessarie circa 10 ore, per riempire una bettolina standard da 7.500 m³ meno di 4 ore). La portata per il rifornimento di autocisterne e isocontainer presso le baie di carico è di 100 mc/h.

Le operazioni di carico di autocisterne e isocontainer potranno essere eseguite simultaneamente alle operazioni di scarico metaniere o di carico delle bettoline. Presso l'area di ormeggio è accetta una sola nave alla volta e quindi non sarà invece possibile procedere contemporaneamente allo scarico da metaniera e carico di bettoline.

A proposito di depositi di gas naturale liquefatto e relativa logistica del prodotto, nei prossimi due giorni a Milano si terrà il secondo Global Lng Forum nel quale spicca la presenza fra gli sponsor della agenzia marittima Medmar Tramp del gruppo genovese Finsea. Un'azione di marketing e una 'diversificazione' rispetto alle tradizionali cisterna evidentemente finalizzata a farsi conoscere maggiormente nel mondo del gas e volta ad acquisire nuovi clienti in un mercato che in Italia è ancora agli albori.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, February 18th, 2020 at 7:51 pm and is filed under [Navi, Porti](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.