

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Ecco le risposte di Snam sul posizionamento e sulle possibili interferenze del rigassificatore a Piombino

Nicola Capuzzo · Friday, September 2nd, 2022

Sulla delicata questione del rigassificatore in arrivo nel porto di Piombino sono arrivate le risposte di Snam alla richiesta di chiarimenti sui tempi di concessione, sulla localizzazione e sulla sicurezza presentate dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale e appaiono pubblicate sul sito della Regione Toscana.

Le riportiamo partendo dal tema dei tempi di concessione: Snam fa sapere di aver formalizzato la rettifica dell'istanza sul modello Sid "Modello di Domanda D1" e degli allegati "prevedendo una durata del periodo richiesto non superiore a tre anni dalla data di messa in esercizio della Fsu. A questo periodo saranno da aggiungere altri 5 mesi per i lavori di costruzione e allestimento dell'opera in banchina, e ulteriori 4 mesi per lo smantellamento a fine esercizio delle infrastrutture realizzate in banchina e la restituzione della stessa all'Autorità di Sistema Portuale". La società inoltre ha informato di aver redatto un'apposita relazione tecnica, comprensiva di cronoprogramma, relativa agli interventi di liberazione e ripristino delle aree demaniali insieme a una specifica dichiarazione di impegno per la costituzione di idonea fidejussione a garanzia della loro esecuzione.

Sulla localizzazione delle aree richieste che riguardano – per una parte – aree attualmente in utilizzo al cantiere Piombino Industrie Marittime (joint venture fra il Gruppo Fratelli Neri e San Giorgio del Porto), Snam esprime l'auspicio di un avvio a brevissimo delle interlocuzioni necessarie attraverso la struttura commissariale con il soggetto attualmente concessionario di quella parte di aree richieste in concessione per il progetto Fsu Piombino. Non ci sono invece riferimenti precisi sulla futura localizzazione offshore del rigassificatore galleggiante ma solo l'informazione che si è già attivata per la determina e la renderà nota appena possibile. Nella documentazione prodotta da Snam c'è anche l'autocertificazione a firma dell'amministratore unico di Snam Fsu Italia che conferma la disponibilità della società stessa alla stipula delle garanzie e assicurazioni richieste dall'ente portuale e la dichiarazione di copertura assicurativa.

Il tema sicurezza e incidenti è trattato in modo articolato: per quelli indotti "sono stati valutati i possibili scenari di rilascio dimostrando che la progettazione dei sistemi di rilevazione F&G, incluse le relative azioni esecutive, e dei sistemi di mitigazione dei potenziali eventi pericolosi con sistemi di intercettazione e depressurizzazione e' adeguata a rendere il rischio connesso alle nuove installazioni tollerabile. Per i rischi derivati dalle possibili interferenze con i traffici presenti nel

porto la società informa di aver prodotto “uno studio di manovrabilità nell’area portuale in collaborazione con la società Cetena di Genova. Lo studio ha consentito l’individuazione, per le diverse tipologie navali, delle condizioni meteo marine che consentiranno le manovre di ingresso e uscita in sicurezza. In particolare per i traghetti, tutte le simulazioni condotte hanno mostrato che la nave si arresterebbe a una distanza di sicurezza (diverse centinaia di metri) senza interazioni con il terminal Lng”. Fra gli altri rischi quello di collisione è stato ritenuto remoto perché l’ormeggio del rigassificatore alla Banchina Est è compatibile con le attività tipo E e F di cui al D.M. 09/05/2001, in corrispondenza alla Banchina Nord. Per le manovre di entrata e uscita dei mezzi navali a supporto del rigassificatore Snam conferma che nella stagione estiva saranno eseguite esclusivamente in notturna, quindi senza generare interferenza con il traffico traghetti. Sarà da valutare attentamente nel resto dell’anno la possibilità di manovra anche in periodo diurno in funzione di quelle che saranno le effettive finestre di disponibilità non prescindendo dal fatto che “in ogni caso, sarà data la priorità al transito dei traghetti”.

Sul tema della Security e degli incidenti legati a questo segmento Snam informa invece di aver prodotto la documentazione e averla condivisa esclusivamente con Autorità Portuale e Capitaneria di porto date le informazioni sensibili non divulgabili pubblicamente.

Parlando di investimenti è invece di 72 milioni di euro il costo preventivato da Snam per far entrare in funzione il rigassificatore una volta che la nave Golar Tundra sarà ormeggiata nel porto di Piombino. Per quanto riguarda il tratto di allacciamento, si stima una spesa di 23 milioni, più 8 milioni per i lavori in banchina. Le opere complementari di cantieristica, scavi, movimentazione materiali e logistica, tramite subappalti locali, incidono per 21 milioni. La direzione dei lavori altri 4 milioni, 11 milioni per i materiali e 5 milioni in progettazione e studi specialistici. Il cronoprogramma dell’investimento è ripartito in 37 milioni per il 2022 e 35 per il 2023. Complessivamente, Snam immagina una ricaduta positiva per l’indotto in 978 unità lavorative annue.

L’obiettivo è far diventare operativo il rigassificatore ad aprile 2023, “a patto – sottolinea Snam – che vengano ultimati i processi autorizzativi e completati gli interventi di realizzazione dell’investimento”. La nave rimarrà nel porto fino a marzo 2026 “per poi essere collocata altrove”.

Mentre la questione del rigassificatore avversata dal sindaco piombinese viene dibattuta su più livelli si è espresso sul tema anche il governatore della Liguria, Giovanni Toti, che, intervenendo a una trasmissione in Tv ha affermato che alcuni sindaci della regione ligure si sono offerti di ospitare un rigassificatore nel caso non dovesse andare a Piombino. L’ente regionale conferma la sua disponibilità e di avere tutte le caratteristiche necessarie fra le quali gli attracchi utilizzati a Porto Petroli (che potrebbero essere riconvertiti) oppure a Vado Ligure. Toti ha infine ricordato che a La Spezia (Panigaglia) il rigassificatore (onshore) installato molti anni fa non ha mai dato problemi.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, September 2nd, 2022 at 2:45 pm and is filed under [Economia](#), [Navi](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

