

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Ecco lo studio Rina per il Gnl di Monfalcone

Nicola Capuzzo · Thursday, September 8th, 2022

Dopo la [diffusione più o meno ufficiale](#) di alcuni giorni fa, comincia a prendere forma più definita il progetto della Smart Gas (società facente capo all'imprenditore Alessandro Vescovini, patron di Sbe-Varvit) di installare al largo di Monfalcone un deposito galleggiante di Gnl, da trasportare via bettolina a terra e da qui distribuire, via treno o camion su isocontainer, a clienti industriali in grado di provvedere in proprio alla rigassificazione.

A seguire la fattibilità del progetto è stato il Rina, con il Senior Director Engineering Solutions Angelo Lo Nigro. “Al netto dell’attuale dinamica di prezzo della materia prima, il progetto è economicamente sostenibile. La doppia rottura di carico è infatti più che compensata dalla mancanza di un’infrastruttura complessa e costosa da costruire come un rigassificatore e il relativo allacciamento alla rete, imparagonabile col costo di acquisto o noleggio di nave madre e bettolina”. L’investimento complessivo previsto, tutto privato, è infatti di 220 milioni di euro, comprensivo dei circa 450 isocontainer ritenuti necessari.

L’atout alla base della sostenibilità economica ha anche un positivo effetto ambientale: “C’è un ampio numero di industrie che nell’ambito del proprio processo produttivo produce calore in eccesso, il cui smaltimento costituisce una criticità sia economica che ambientale. L’idea è quindi di sfruttare questo calore – con investimenti di facile e non dispendiosa realizzazione – per autorigassificarsi i carichi di Gnl ricevuti nei container scaricati a Monfalcone, ottimizzando quindi la gestione del surplus di cui sopra” spiega Lo Nigro.

Smart Gas ha intanto depositato presso il Ministero della Transizione Ecologica la documentazione per l’istruttoria tecnica di Valutazione di Impatto Ambientale (necessaria a determinare se il progetto debba essere sottoposto alla procedura), da cui si apprende che a gestire il progetto sarà una newco costituenda (Lng Logistic) di cui Sbe-Varvit sarà solo uno dei soci. Altri già ufficiali sono il gruppo siderurgico Danieli, Acciaierie Venete e Molino Casillo, concessionaria della banchina demaniale di ricezione di Monfalcone, un molo nato per i carichi di cereali che oggi non è più utilizzato e che sarà riallestito e dedicato in esclusiva al progetto Gnl.

Ma la compagine potrebbe essere più ampia, aprendosi anche al fornitore di gas (una major estera con cui sarebbero già stati presi contatti) e coinvolgendo anche il soggetto che si occuperà della parte marittima del progetto (gestione della nave madre, delle operazioni ship to ship con la bettolina, viaggi fra nave madre e Monfalcone, operazioni di scarico a terra). Per quest’ultima

circola il nome del gruppo Cosulich (Augusto Cosulich ha preferito non commentare), dotato del know how necessario per l'impegno richiesto dalla gestione dei due mezzi (di seguito le caratteristiche tecniche delle due unità già individuate come disponibili sul mercato e, parrebbe, preoptate) e dei 166 viaggi annui che la bettolina effettuerà per trasportare a terra il miliardo di metri cubi che nel corso di un anno arriverà alla nave madre con 13 viaggi di gasiere oceaniche.

**Tabella 4.1: Caratteristiche principali della nave madre**

Caratteristica	Valore
Lunghezza fuoritutto [m]	283.1
Larghezza [m]	43.4
Altezza di costruzione [m]	26.0
Immersione massima [m]	12.4
Numero cisterne del carico	4
Caratteristica	Valore
Capacità di stoccaggio massima [m <sup>3</sup> ]	145,611

**Tabella 4.2: Caratteristiche principali della shuttle tanker**

Caratteristica	Valore
Lunghezza fuoritutto [m]	152.3
Larghezza [m]	19.8
Altezza di costruzione [m]	11.5
Immersione massima [m]	8.3
Numero cisterne del carico	2
Capacità di stoccaggio massima [m <sup>3</sup> ]	12,052

La documentazione depositata individua inoltre nel dettaglio i potenziali utenti di questo gas (vedi sotto), definendo la portata geografica del progetto e la logistica terrestre: tre treni al giorno, ciascuno da 20 pianali, con capacità complessiva di trasporto di 40 container da 40', diretti ai cinque poli di smistamento individuati (Brescia Fascio Merci, Marzaglia, Padova Interporto, Udine Parco e Verona Porta Nuova Scalo); 23 camion necessari per coprire le consegne effettuate direttamente via strada (a Sbe e Metinvest, prossime al terminal) e l'ultimo miglio ferroviario, poco meno di 2,5 milioni di km/anno per 45mila viaggi.

Tabella 3.1: Domanda per alcuni dei grandi consumatori

Gruppo	Località	HUB	m3/anno
Pittini	Osoppo	Udine	56,000,000
Pittini	Verona	Verona	22,000,000
Abs Udine	Udine	Udine	70,000,000
Marcegaglia Metinvest	San Giorgio	Udine	25,000,000
Acc. Venete	Padova	Padova	33,000,000
Acc. Venete	Sarezzo	Brescia	18,000,000
Feralpi	Lonato	Brescia	54,000,000
Alfa Acciai	Brescia	Brescia	45,000,000
Ferriera Valsabbia	Odolo	Brescia	26,000,000
Ori Martin	Brescia	Brescia	40,000,000
Fantoni	Osoppo	Udine	40,000,000
SBE-VARVIT	Monfalcone	Udine	18,000,000
Cartiera Burgo Tolmezzo	Tolmezzo	Udine	50,000,000
IRO	Odolo	Brescia	16,000,000
Ceramiche Modena Reggio	Sassuolo	Marzaglia	500,000,000
<b>Totale</b>			<b>1,013,000,000</b>

Se il progetto otterrà il placet ministeriale, Smart Gas calcola in 18 mesi il cronoprogramma per l'avvio delle operazioni. “Il fatto che la rigassificazione avverrà in impianti industriali fa sì che il progetto non presenti alcun tipo di problematica ambientale, dato che logistica e movimentazione del gas naturale liquefatto, sia marittime che terrestri, sono pratiche sicure, perfezionate, effettuate abitualmente in tutto il mondo e già dettagliatamente normate” aggiunge Lo Nigro, individuando un altro plus dell'iniziativa: “L'idea è estendibile – in caso di aumento della domanda si può pensare a raddoppio di bettolina e terminal di ricezione – ed esportabile in altre acque” conclude il manager di Rina (che ha sede guarda caso a Genova, come il gruppo Cosulich).

## ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, September 8th, 2022 at 5:21 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.

