

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Niente Via, il progetto 'Vessel Reloading' di Snam per Panigaglia può procedere

Nicola Capuzzo · Tuesday, February 14th, 2023

Il Ministero dell'Ambiente ha fatto sapere che il progetto di Snam finalizzato all'adeguamento del pontile che serve il terminale di rigassificazione Gnl di Panigaglia a Spezia sarà escluso dalla procedura di valutazione d'impatto ambientale. Snam aveva chiesto la verifica di assoggettabilità a luglio 2022 nell'ambito di un progetto che consentirà appunto l'adeguamento delle infrastrutture utili a scaricare e caricare navi per il trasporto di gas naturale liquefatto verso la Sardegna così come per il bunkeraggio di navi con propulsione a Gnl.

Dallo Studio preliminare ambientale si apprendono alcuni dettagli interessanti sulle opere previste, a partire dal fatto che Gnl Italia Spa, società controllata di Snam e gestore del terminale di rigassificazione di Panigaglia, "intende realizzare le opportune infrastrutture in corrispondenza del pontile principale esistente per ampliare le attività di carico e scarico Gnl a navi metaniere di piccola taglia con capacità compresa tra 2.000 mc e 30.000 mc (Progetto di 'Vessel Reloading')".

Oltre a ciò la documentazione sottolinea che questo progetto "contribuisce allo sviluppo internazionale del mercato del Gnl del Tirreno del Nord, contribuisce allo sviluppo del Gnl nel settore navale comportando importanti benefici in termini di impatto ambientale con una significativa riduzione delle emissioni (99% particolato) attraverso le attività di approvvigionamento e/o rifornimento di combustibile a bordo di navi (cosiddetto bunkeraggio)" e "si inserisce soprattutto nell'ambito più ampio del progetto di 'Collegamento Virtuale' (virtual pipeline) per l'approvvigionamento di gas naturale alla Sardegna che Snam, in qualità di principale operatore di trasporto e dispacciamento di gas naturale sul territorio nazionale, intende realizzare, anche attraverso le sue controllate e partecipate come Gnl Italia". Più precisamente le navi faranno la spola per rifornire le Frsu a Portovesme e Porto Torres e il terminale a Oristano, partendo dal terminale onshore di Panigaglia e da quello offshore di Olt Toscana.

Il terminale di Panigaglia, a progetto completato, "riuscirà a fornire volumi di gas naturale liquido pari fino al 70% della domanda prevista di gas della Sardegna e ciò avverrà per mezzo del caricamento di Gnl all'interno delle cisterne delle navi spola, di capacità fino a 30.000 mc ormeggiate presso il pontile del terminale di rigassificazione di Panigaglia. In aggiunta, il progetto, prevede la possibilità di fornire il servizio di approvvigionamento o rifornimento di combustibile Gnl a bordo di navi nel mercato del Mar Tirreno del Nord".

Più in dettaglio gli interventi previsti dal progetto riguardano: “l’adeguamento del pontile principale mediante l’installazione di ulteriori briccole dotate di opportuni arredi d’ormeggio che consentano l’ormeggio di navi metaniere di capacità compresa tra 2.000 mc e 30.000 mc ampliando la flessibilità nell’utilizzo dell’impianto attuale; modifiche impiantistiche minori con adeguamento del piping e relativi strutture di supporto per consentire il trasferimento di Gnl dalla Sezione di Stoccaggio ai bracci di scarico (Sezione di Ricezione e Trasferimento); adeguamento dei sistemi elettrici e di strumentazione e controllo e misura per consentire l’operazione di caricamento di navi metaniere”.

Oltre a questo intervento chiamato ‘vessel reloading’ per caricare navi metaniere (per il quale il cronoprogramma indica 12 mesi di lavori), sempre Gnl Italia a Panigaglia ricorda anche di avere in corso (in parallelo e indipendente) “l’intervento previsto per il ‘Truck Loading e Rifacimento Pontile Secondario’ che consiste nella realizzazione di 4 baie di carico (truck loading) sul lato sud-est dell’impianto e l’installazione di 3 pompe di rilancio in posizione adiacente ai serbatoi esistenti”. Come opera complementare al servizio del truck loading è previsto “il rifacimento del pontile secondario per consentire il trasferimento delle autocisterne via mare dal porto di La Spezia (molo Garibaldi o molo Tarros o molo Malaspina) mediante ro-ro ferry elettrico”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, February 14th, 2023 at 9:30 am 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.