

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Al rigassificatore di Panigaglia potranno approdare navi metaniere fino a 145.000 mc

Nicola Capuzzo · Friday, April 10th, 2026

Il porto di Spezia, e in particolare il terminale onshore di Panigaglia, potrà accogliere anche le navi metaniere di grande portata fino a 145.000 metri cubi di Gnl.

Dal Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica (Mase) è infatti arrivato semaforo verde all’esclusione dalla Via (Valutazione impatto ambientale) per il progetto Snam di potenziamento del rigassificatore onshore dagli attuali 3,5 a 4,6 miliardi di metri cubi all’anno innalzando inoltre a 145.000 mc la taglia delle navi gasiere che il terminal potrà ricevere per lo scarico del gas naturale liquefatto. Il via libera precisa che dovranno essere ottemperate alcune precise condizioni ambientali.

La richiesta per incrementare la capacità di oltre un miliardo di mc era stata presentata da Snam a metà 2024 e, nel presentare il progetto al Mase, la società proprietaria del terminale e del rigassificatore stimava la messa a disposizione della nuova capacità a inizio 2032 se l’esenzione dalla Via fosse arrivata dopo l’estate di quell’anno.

Oggi il progetto figura nell’ultimo Piano industriale di Snam e l’a.d. Agostino Scornajenchi ha detto di recente che l’obiettivo è offrire sul mercato la nuova capacità al più tardi entro fine 2030.

Finora il Gnl a Panigaglia è sempre arrivato soprattutto dall’Algeria ma questo upgrade nella taglia delle navi da poter accogliere favorirà e renderà anche l’approvvigionamento del gas da altre regioni del mondo, Nord America e Medio Oriente in primis.

La community portuale spezzina in queste ore è impegnata nel convegno ‘A Bridge to Africa’ con al centro del confronto proprio le relazioni tra Italia e Africa dal punto di vista economico, istituzionale e industriale, con un’attenzione concreta ai nuovi scenari geopolitici che stanno investendo l’area del Mediterraneo allargato. Il presidente dell’Adsp del Mar Ligure Orientale, Bruno Pisano, ha evidenziato come “le relazioni commerciali e logistiche tra i porti di La Spezia e Marina di Carrara e la sponda sud del Mediterraneo siano ormai consolidate, regolari e in costante crescita da circa cinquant’anni. Una continuità così prolungata rappresenta un elemento di grande rilievo strategico, soprattutto in un contesto storico segnato da incertezze e da rapidi mutamenti negli equilibri geopolitici internazionali. Quando si parla dei Paesi del Nord Africa, ci si riferisce a economie dinamiche e in forte espansione, capaci di crescere a ritmi spesso superiori a quelli del

nostro Paese. Si tratta di realtà che offrono opportunità significative, in particolare in una fase in cui i mercati internazionali mostrano segnali di parziale chiusura. In questo scenario, il flusso commerciale tra il nostro sistema portuale e il Nord Africa continua a rafforzarsi, evidenziando ampi margini di sviluppo non solo sul piano dell'interscambio economico, ma anche in ambito occupazionale, culturale e formativo”.

Fra i partecipanti intervenuti spicca anche Antonio Gozzi, presidente di Federacciai e special advisor di Confindustria con delega all'autonomia strategica europea, Piano Mattei e competitività. “Nello scenario attuale del Mediterraneo, l'Italia, attraverso il Piano Mattei, si pone come ‘ambasciatore gentile’, capace di costruire relazioni fondate su una cooperazione simmetrica con i Paesi del Nord Africa” ha affermato Gozzi. Che poi ha sottolineato come Confindustria stia lavorando anche alla “creazione di un osservatorio dedicato alle iniziative e ai criteri di procurement delle grandi imprese – da ENI a Terna, da Enel a Fincantieri – con l'obiettivo di accompagnare le Pmi italiane nel mercato africano, nel rispetto dei principi di local content e reciprocità”. L'imprenditore ligure si è soffermato anche sull'attuale scenario della crisi di Hormuz che potrà portare “cambiamenti da cui deriverà una nuova centralità per il Mediterraneo soprattutto per l'attività marittima”. L'imprenditore fa riferimento alla nascita di infrastrutture “capaci di mettere tutta l'economia dell'area in una situazione meno dipendente non solo dallo stretto di Hormuz ma anche dai passaggi nel Mar Rosso dallo stretto di Bab el Mandeb e da Suez”. In questo contesto, secondo Gozzi, “l'Italia può presentarsi forte di un vantaggio competitivo culturale che dobbiamo riconoscere e tradurre in fatti concreti. Le nostre attività non devono essere interpretate come neo coloniali. Se formiamo cento saldatori tunisini per un'industria italiana, dobbiamo formarne altri cento che rimarranno nel loro Paese”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Friday, April 10th, 2026 at 10:44 am 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.