

Rigassificatore, il mare è troppo freddo

Previsto un impianto per riscaldarlo

Procedura autorizzativa in atto
Novità anche sulla diga frangiflutti
Non sarà pronta prima del 2026

RAVENNA

MICHELE DONATI

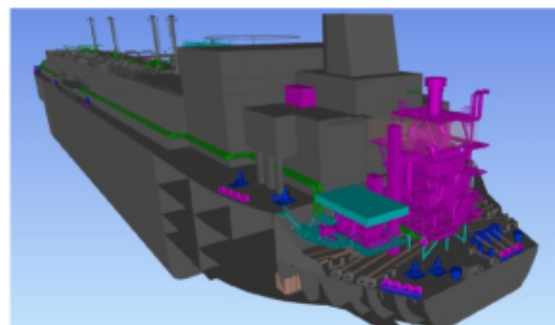
Snam modifica il progetto per il rigassificatore per dotare la nave Fsrù Singapore di un impianto di riscaldamento dell'acqua, che altrimenti in inverno presenterebbe temperature inferiori ai 14°C, non compatibili con i processi previsti. È questa la principale tra le cosiddette "ottimizzazioni" proposte dal colosso dell'energia e attualmente in fase di valutazione ambientale per ottenere l'autorizzazione. L'impianto di riscaldamento da installare sulla Singapore avrà una potenza termica pari a 55 Mw, sarà alimentato a gas naturale e utilizzerà solo una parte dell'acqua di mare dal sistema di rigassificazione, in media 1800 metri cubi all'ora su una portata complessiva di circa 12mila. I passaggi descritti da Snam nella relazione illustrativa allegata all'istanza consentiranno di aumentare a 14°C la temperatura dell'acqua marina immessa nel sistema di rigassificazione: «L'acqua così riscaldata - si legge - passerà regolarmente negli scambiatori per la vaporizzazione del gas naturale liquefatto e sarà scaricata in mare sempre con un differenziale massimo di 7°C, uscendo comunque ad una temperatura inferiore a quella di ingresso». Il sistema sarà utilizzato solo nei mesi più freddi, da ottobre ad aprile.

Impatto sanitario e rischi

L'installazione dell'impianto, scrive Snam, «rappresenta una fonte emissiva convogliata in atmosfera da considerare dal punto di vista dell'esposizione della popolazione» e per questo è stata predisposta una valutazione di impatto sanitario. Secondo i documenti pubblicati, l'indice di rischio non cancerogeno passerebbe così da 0,030 a 0,037. Anche l'indice di rischio cancerogeno si attesterebbe su «valori ampiamente inferiori alla soglia». Allo stesso modo sono state valutate le ipotesi di rischio di incidenti legati alla modifica: una perdita significativa alla linea principale di alimentazione viene classificata come «piuttosto improbabile», mentre per la linea secondaria la dicitura è «improbabile». «Estremamente improbabile», invece, la formazione di una miscela esplosiva nella camera di combustione.

La barriera frangiflutti

Ma c'è almeno un'altra "ottimizzazione" degna di nota, e riguarda la diga frangiflutti che dovrà essere realizzata a protezione dell'ormeggio della Fsrù e della metaniera. In seguito a una serie di indagini ingegneristiche, infatti, si è deciso di collocare la barriera a una «distanza dalla piattaforma sensibilmente inferiore rispetto a quella della configurazione autorizzata», vale a dire circa 135 metri invece dei previsti 340. Inoltre anche l'am-



Le immagini del progetto di Snam

piezza planimetrica della struttura sarà ridotta, passando da 971 metri a 882. Le note relative a questo intervento presentano anche un cronoprogramma di massima, dal quale si evince che i lavori per la diga «dureranno 27 mesi con previsione di inizio a giugno 2024» per dragaggi e consolidamento dei fondali, mentre i cassoni che la comporranno «cominceranno ad essere installati nell'autunno 2024», proprio quando il completamento della piattaforma di ormeggio sarà nella sua fase finale. Si prevede quindi che la diga frangiflutti potrà essere conclusa «entro agosto 2026», mentre l'en-

trata in esercizio del terminale dovrebbe avvenire molto prima, «nel gennaio 2025». Cosa accadrà in quei 20 mesi senza protezione? Durante il periodo di transizione, sottolinea Snam, «la Fsrù, a fronte di particolari condizioni meteo-marine avverse ed a seguito delle ordinanze delle autorità marittime, verrà disormeggiata e posta in condizioni di sicurezza». Lo spostamento della frangiflutti comporterà anche «l'incremento delle profondità di dragaggio sotto l'impronta della nuova diga da -15,40 m slm a -17 slm», mentre quelle sotto l'impronta di ormeggio della Fsrù e della meta-

niera arriveranno a -17,80.

Altre novità

Tra le altre novità in attesa di autorizzazione c'è la possibilità di ricevere navi metaniere lunghe fino a 300 metri e capaci di stoccare fino a 181mila metri cubi di gas naturale liquefatto invece dei 170mila precedentemente previsti. Snam ha inoltre proposto l'installazione di un sistema di panne galleggianti per «mitigare e/o contenere una eventuale formazione di schiume che potrebbero originarsi dal naturale mescolamento dell'acqua di mare dovuta al funzionamento del sistema di rigassificazione».