

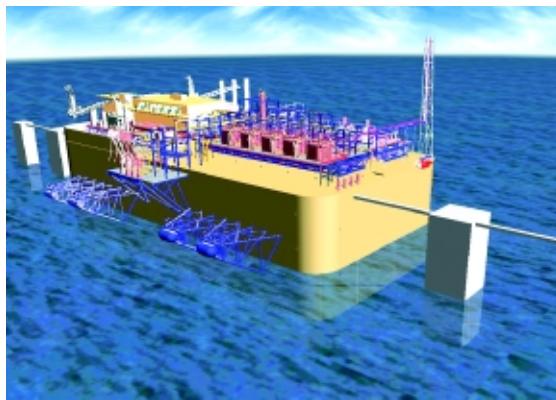
Energia

Il terminal off-shore dell'Alto Adriatico

Nel settore dell'energia il Veneto è la prima regione a dare corpo a un'infrastruttura per l'importazione del gas che rompe il monopolio del gruppo Eni e apre la strada a un'effettiva concorrenza: si tratta del terminale off-shore che Edison Gas, secondo operatore italiano nel settore, ha in corso di realizzazione nell'alto Adriatico, 17 chilometri al largo di Porto Viro (RO).

Il quadro delle infrastrutture per il gas

Il mercato del gas italiano dipende essenzialmente dalle importazioni, ma ha i suoi colli di bottiglia nei gasdotti di importazione e nell'inesistenza di terminali di rigassificazione, sistemi cioè che consentono di ricevere il gas via mare, attraverso navi metaniere che lo trasportano liquefatto (a una temperatura di -160 gradi), e sono in grado di riportarlo allo stato gassoso, con una semplice operazione di riscaldamento. Quest'ultimo sistema, identificato con la sigla Gnl (gas naturale liquefatto), non è in grado di sostituire i metanodotti, ma rappresenta un modo più veloce e flessibile per creare alternative geopolitiche fra i paesi fornitori, aumentando così la sicurezza degli approvvigionamenti nazionali e, allo stesso tempo, dando spazio a nuovi operatori, considerando che le attuali strutture per l'importazione sono tutte di proprietà del gruppo Eni (tutti i gasdotti e l'unico terminale Gnl esistente, a Panigaglia, presso La Spezia, in funzione dal 1971). Per questo fra le infrastrutture strategiche inserite nella Legge obiettivo si trovano anche quattro nuovi terminali di Gnl e le relative opere di interconnessione alla rete nazionale, per una spesa complessiva di circa 2 miliardi di euro: oltre alla piattaforma di Porto Viro sono



Vista prospettica del terminale Gnl progettato da Edison Gas nell'alto Adriatico



previsti a Taranto (proposto da Enel), Vado Ligure (Enel) e Brindisi (British Gas); un quinto terminale, non compreso nella Legge obiettivo, è previsto a Rosignano Marittimo (LI), progettato da Edison, Solvay e British Petroleum.

Il nuovo terminale

Il terminale off-shore nell'alto Adriatico è stato approvato definitivamente dal Cipe nel novembre 2003, modificando una precedente delibera del 2002 per gli ulteriori approfondimenti tecnico-economici necessari per adeguare il progetto ad aggiornamenti normativi del 2003.

La delibera Cipe approva un allungamento dei tempi, portando il termine dei lavori al 31 dicembre 2007, ma soprattutto prende atto di un aumento degli investimenti da parte dei privati - una joint-venture di Edison Gas con ExxonMobil e Quatar Petroleum - e della diminuzione dei contributi statali, oltre che delle ottimizzazioni del progetto, dove a un deciso aumento della capacità produttiva, portata a un massimo di 8 miliardi di metri cubi (praticamente il doppio del progetto originale), e a parità di volumi di stoccaggio autorizzato (250 mila metri cubi) fa riscontro la ridu-

zione della superficie occupata e quindi l'impatto ambientale. Gli investimenti ammessi dal Cipe, tutti di carattere industriale, sono di oltre 615 milioni di euro (circa 1.200 miliardi di lire), con quasi 67 milioni di euro di onere massimo a carico dello Stato per agevolazioni finanziarie.

L'accelerazione del progetto è stata confermata nel marzo scorso quando, con l'affidamento alla società Aker Kvaerner, si è conclusa la gara internazionale per una prima serie di attività di ingegneria.

Caratteristiche

Il terminale - realizzato in Spagna e trasportato poi via mare nell'Adriatico - è di fatto una piccola isola artificiale per l'attracco e lo scarico delle navi metaniere, costituita da una struttura di calcestruzzo posata sul fondo marino, a circa 30 metri di profondità; nella parte immersa si trova il serbatoio di stoccaggio del gas liquefatto, mentre quella emersa ospita gli impianti, le apparecchiature di controllo, gli alloggi per il personale ecc.

L'essere collocato a 17 chilometri dalla costa, contrariamente a quanto avviene per i terminali Gnl esistenti nel mondo - situati in genere in zone portuali, a terra, e in alcuni casi in prossimità di centri abitati - mette in evidenza un altro tratto distintivo dell'impianto, che riduce ulteriormente l'impatto ambientale.

Le navi di rifornimento del terminale avranno una capacità di circa 135 mila metri cubi di gas liquefatto; quindi, considerando la capacità di stoccaggio del terminale, è previsto l'attracco al massimo di due navi alla settimana.

Il Gnl, dopo essere stato rigassificato verrà inviato a terra mediante un gasdotto di circa 17 chilometri, interrato a circa un metro sotto il fondo marino, che lo collegherà alla terraferma presso Porto Viro (RO) e da qui alla cabina di misura di Cavarzere, per poi proseguire per 130 chilometri, sempre interrato, fino a Minerbio (BO), dove si innesta nella rete nazionale. ■