

«Il rigassificatore sarà sicuro Progetto avanti a tappe forzate»

Elio Ruggeri, amministratore delegato di Snam Fsr, fa il punto sull'operazione: «Obiettivo, essere pronti per metà 2024. Nel mondo esistono centinaia di impianti così, mai registrati incidenti gravi»

La Snam e il progetto per il rigassificatore di Ravenna: come procedono i lavori di progettazione?

«La progettazione procede a tappe forzate – spiega Elio Ruggeri, amministratore delegato di Snam FSRU Italia – con l'obiettivo di rispettare l'obiettivo di un avvio delle operazioni nella seconda metà del 2024. La progettazione includerà anche le eventuali prescrizioni che dovessero emergere durante l'iter autorizzativo».

Nelle osservazioni ci sono due temi più ricorrenti: quanto è elevato il rischio di incidenti, quindi di incendio, ad esempio, della nave rigassificatrice e l'inquinamento ambientale, come il raffreddamento dell'acqua del mare nel tratto interessato. Come risponde?

«Comprendo la legittima preoccupazione e ritengo della massima importanza fornire ogni garanzia che l'impianto proposto sarà sicuro e ambientalmente sostenibile. Rispetto al tema sicurezza vorrei fornire tre elementi di riflessione: al mondo esistono centinaia di impianti di rigassificazione (di cui una qua-



La nave rigassificatrice Bw Singapore. In alto Elio Ruggeri, amministratore delegato di Snam FSRU Italia, che gestisce il progetto

rantina di navi galleggianti operative) e non si sono mai registrati incidenti significativi. In Italia, ad esempio, gestiamo da 50 anni il terminale di Panigaglia e non abbiamo mai avuto incidenti rilevanti; gli studi svolti e attualmente al vaglio delle competenti autorità, confermano la sicurezza dell'impianto e l'adeguatezza delle misure di mitigazione previste; applicheremo ogni ulteriore mitigazione le autorità ritenessero necessaria

sia in fase di realizzazione che di esercizio. Rispetto al tema ambientale, sottolineo che la nave rigassificatrice, sfruttando il calore dell'acqua di mare per il riscaldamento del gas liquefatto, minimizza le emissioni in atmosfera di gas a effetto serra mentre il gradiente termico (cioè il raffreddamento dell'acqua allo scarico) si dissipa nelle vicinanze della nave senza alcuna conseguenza sull'ambiente marino».

La condotta sottomarina sbucherà a Punta Marina per poi proseguire verso via dell'Idrovora dove verrà costruito l'impianto a terra necessario per immettere il gas nel metanodotto vero e proprio. In un primo tempo l'impianto era previsto più a ridosso del centro abitato. Ci sono altre modifiche in arrivo?

«La posizione dell'impianto di Punta Marina è stata rivista recependo le richieste avanzate dal



Comune di Ravenna. La nuova posizione, più distante dai nuclei abitati, prevede anche un'estesa mitigazione ambientale attraverso la piantumazione di un'area boscata nell'intorno dell'impianto. Altre ottimizzazioni del tracciato a terra riguardano la percorrenza del lungomare Cristoforo Colombo e l'attraversamento della zona di pineta che adesso viene completamente sottopassata, anche nella zona non alberata, mediante un'opera in sotterraneo con tecnologia microtunneling».

Le modifiche progettuali apportate comporteranno un allungamento dei tempi di realizzazione?

«Non registriamo ad oggi ritardi rispetto alla tempistica di progetto annunciata».

Quali opere di mitigazione e compensazione sono previste?

«Su questo tema sono in corso interlocuzioni per individuare le migliori soluzioni per il territorio. Tra le opere di compensazione ci saranno sicuramente interventi ambientali, tra i quali la già citata area boscata prevista di diverse decine di ettari intorno all'impianto di Punta Marina».

lo. tazz.

DAVANTI A PUNTA MARINA

«La nuova posizione è più distante dal centro abitato rispetto al piano originario»