

Snam, pronto il cuore tech della piattaforma del gas

Ilaria Vesentini



Non ci sono altre piattaforme nel Mediterraneo che abbiano la complessità e la maestosità ingegneristica del terminale a mare che Snam sta ultimando al largo di Marina di Ravenna, per ormeggiare il rigassificatore: un reticolo di acciaio lungo 400 metri che pesa due volte la torre Eiffel (14.500 tonnellate in tutto) e che da ieri ha preso vita con l'allacciamento delle due metà del suo cuore tecnologico, il "deck".

Una piastra rossa di 50 metri per lato che a sua volta pesa 2.800 tonnellate, dove si concentrano le apparecchiature critiche che permetteranno di caricare il gas rigassificato dalla Fsrw BW Singapore (il cui attracco è in programma a Ravenna entro il prossimo febbraio) e di pomparlo verso la rete nazionale, dopo una traversata di una quarantina di chilometri tra tubature a mare (8,5 km) e terra (altri 30 km).

È il progetto Fsrw Ravenna (Floating storage and regasification unit), da un miliardo di euro, che Snam sta ultimando in tempi record, a seguito dello scoppio del conflitto in Ucraina e il venir meno di una trentina di miliardi di tonnellate di gas russo (il 40% dei consumi nazionali), dopo aver già inaugurato un anno e mezzo fa il polo di Piombino, un'infrastruttura molto più semplice perché l'attracco della nave rigassificatrice è sulla banchina del porto, sempre con una capacità di 5 miliardi di mc di gas l'anno (come Ravenna, quando sarà a regime). «Con il completamento del deck, siamo a oltre l'80% delle opere offshore completate, gli interventi a terra sono quasi terminati, mentre la BW Singapore è in partenza da Dubai, dopo il restyling, e arriverà in acque italiane, a Palermo, per fine anno, per poi entrare in esercizio qui a Ravenna entro il primo

trimestre 2025», precisa Massimo Derchi, Chief operations officer di Snam, parlando a bordo della nave-gru Yudin, altra opera faraonica. Y

udin è l'ammiraglia di 180 metri di lunghezza e 25mila tonnellate della flotta Micoperi che nel week-end ha trasportato la seconda metà del deck, costruito dalla Rosetti Marino nel cantiere di Marina di Ravenna, e che ieri ne stava ultimando il posizionamento nella piattaforma d'acciaio che i ravennati chiamano il "ragno Petra", per i lunghi bracci di carico che già contraddistinguevano la vecchia struttura del gruppo Pir. Un'intelaiatura recuperata da Snam, che in ogni intervento ha cercato di minimizzare l'impatto ambientale, come spiega il Coo: «Abbiamo coinvolto oltre 20 enti e tre università (Genova, Roma e Torino) nei monitoraggi ambientali, analizzando più di 70mila parametri a terra e 20mila a mare; abbiamo recuperato vecchie tubature dismesse per far passare i cavi in mare; sulla costa abbiamo usato tecnologie sotterranee "trenchless" per non fare scavi a cielo aperto; abbiamo mitigato l'arrivo del metanodotto a terra con un bosco di 100 ettari e azzerato ogni emissione di gas in atmosfera durante gli innesti di condotte».

Micoperi e Rosetti Marino sono i due big del distretto ravennate dell'oil&gas che assieme a Saipem e a una filiera di oltre 240 fornitori hanno reso possibile in tempi così rapidi una sfida infrastrutturale unica nel suo genere, dove hanno lavorato fino a 1.200 persone nelle fasi di picco. A breve partiranno anche i cantieri per costruire una diga di protezione lunga 900 metri (altri 198 milioni di euro di intervento, appena appaltati) per riparare le navi gasiere che ogni settimana attraccheranno nella piattaforma ravennate per scaricare 180mila mc di gas liquido (Gnl) alla volta, che la Fsr Singapore rigassificherà.

«Il Gnl copre ormai un quarto degli approvvigionamenti nazionali di gas e con l'entrata in funzione della BW Singapore arriveremo a disporre di volumi (28 miliardi di mc, ndr) pari a quelli che l'Italia riceveva dalla Russia nel 2021, consolidando così la sicurezza energetica del Paese», sottolinea l'ad di Snam, Stefano Venier.

© RIPRODUZIONE RISERVATA