

*Il progetto British gas di Brindisi può generare una catena del freddo monstre*

# Il rigassificatore-frigorifero

## Tre km di refrigerante per l'agroalimentare pugliese

DI OLGA BUSSINELLO

**T**re km di fluidi refrigeranti con temperature inferiori a 50° centigradi per alimentare, a costo zero, l'industria del freddo dell'agroalimentare brindisino. E quanto promette il progetto del terminale di rigassificazione che dovrebbe essere realizzato dalla società Brindisi Lng spa del gruppo Bg Italia (British gas) presso Capo Bianco, porto esterno alla città pugliese. Un progetto iniziato tre anni fa nel 2005 e che per anni ha occupato e occuperà, con un contratto di Engineering procurement, ben sei società di costruzione riunite in Ati (Associazione temporanea d'impresе) dando energia dal gas naturale e, appunto, frigorifici, generate in modo naturale dal processo di rigassificazione, per refrigerare cibi, derivate alimentari o «altro».

«La capacità in termini di energia fredda prodotta naturalmente dal processo di rigassificazione è enorme, circa 150 Mkwatt», racconta Damiano Ratti, presidente e amministratore delegato di Bg Italia. «Se pensiamo che per refrigerare svariate tonnellate di cibi basta un solo Mkwatt, si può capire l'importanza e le potenzialità di questo impianto e le ricadute che esso può avere sull'economia del territorio. Inoltre», prosegue Ratti, «noi cediamo gratuitamente questa energia a chi vorrà investire per utilizzarla».

Ma cerchiamo di capire che cosa

succede partendo dalla struttura dell'impianto e dai processi che utilizza. Tecnicamente, il terminale brindisino avrà una capacità di 8 miliardi di metri cubi l'anno di gas naturale e potrà contare su di una struttura composta da un pontile di attracco per un max di 100 navi che trasportano il metano, da serbatoi di stoccaggio della capacità di 160 mila metri cubi e da impianti di rigassificazione del gas utilizzando il processo naturale di scambio di calore fra metano e acqua di mare.

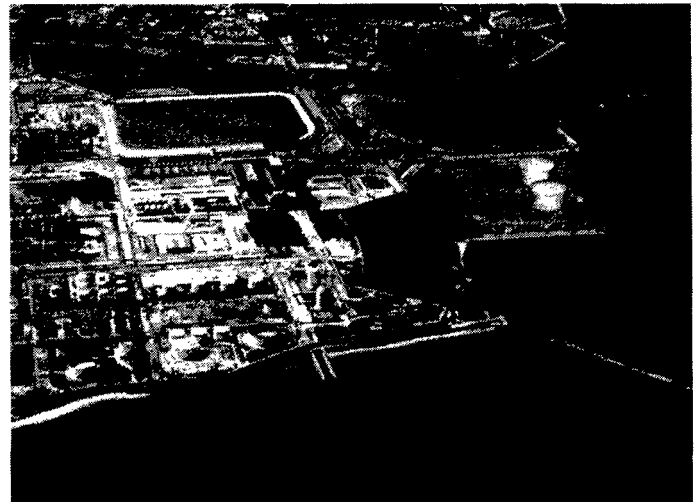
Operativamente, il passaggio del gas dalla forma liquida a quella gassosa avviene attraverso il passaggio continuo dell'acqua di mare (più calda del gas liquido) fra i tubi entro cui scorre il metano, lo riscalda e fa tornare allo stato gassoso. A questo punto si inserisce il plus per l'industria del freddo. L'acqua che entra in contatto con le tubature di gas liquido e poi ritorna in mare è infatti più fredda. Recuperandola attraverso un circuito chiuso di canalizzazioni si possono ottimizzare le cosiddette frigorifici (speculari alle calorie) che vanno da 0° a -50° C e possono essere trasportate lungo 3 km, fino a raggiungere la zona industriale di Brindisi per essere poi utilizzate dagli ipermercati più che non dall'industria di trasformazione e conservazione dei prodotti agricoli ecc. Un potenziale energetico per così dire gratuito, che potrebbe offrire numerosi vantaggi rispetto alle soluzioni convenzionali: nessun

ciclo frigorifero, nessun consumo di energia elettrica per refrigerare, non vi sono fluidi refrigeranti in circolo, non si deve ricorrere a torri evaporative o aerocondensatori e il freddo viene generato senza emissioni acustiche.

Un impianto che potrebbe contare su di un bacino di utenza, se così vogliamo definire la produzione agricola pugliese (dati 2003), di 2,5 milioni di tonnellate, destinate alla conservazione (e di cui 1 milione nel solo Salento), e di 750 mila tonnellate da surgelare. Il tutto per un valore di 1,4 milioni di euro. Una risorsa che, stando alle valutazioni della stessa Brindisi Lng e a **Nomisma**, a cui è stato commissionato uno

studio di impatto socio-economico del terminale sull'area interessata, dovrebbe dare nuova linfa all'industria agro-alimentare legata alla catena del freddo, creando contestualmente una certa vivacità al mercato occupazionale locale, in stagnazione da quasi un decennio. In percentuale, sempre secondo queste stime, i benefici per l'economia territoriale segnerebbero un +15% del pil locale e un'occupazione diretta e indiretta di circa 400 unità.

Un progetto che però non procede, bloccato dalla richiesta di una nuova Valutazione di impatto ambientale e su cui la magistratura ha apposto i sigilli, in attesa di concludere le indagini.



Come sarà il nuovo terminale di Brindisi

