

EnergiaRimini
26 Agosto 2026

Ravenna CCS, l'hub per collegare le industrie del Mediterraneo allo stoccaggio della CO2

Francesca Zarri (Eni): «Avrà una capacità stimata di 500 milioni di tonnellate, oltre il 70% di quella annunciata nel Mediterraneo europeo»



26 Agosto 2026 - Rimini - Una capacità di stoccaggio stimata in 500 milioni di tonnellate di anidride carbonica, pari a oltre il 70% di quella annunciata nell'intero Mediterraneo europeo. Sono le dimensioni previste per Ravenna CCS, il progetto sviluppato da Eni e Snam che punta a fare della città il principale polo per lo stoccaggio permanente della CO2 in Italia e nell'Europa meridionale.

A illustrare le prospettive dell'infrastruttura è stata Francesca Zarri, responsabile Regione Italia di Eni, intervenuta al Meeting di Rimini durante l'incontro dedicato al "Ruolo del Mediterraneo nel contesto energetico globale".

«Ravenna CCS rappresenterà il principale hub per lo stoccaggio permanente della CO2 in Italia e nell'Europa meridionale – ha spiegato – con una capacità complessiva stimata di 500 milioni di tonnellate, pari a oltre il 70% di quella annunciata nel Mediterraneo europeo».

L'infrastruttura sarà destinata alla decarbonizzazione delle attività industriali italiane ed europee e non servirà soltanto gli impianti del Nord Italia. La possibilità di trasportare la CO2 via mare consentirà infatti di collegare il sito ravennate anche ad altri importanti poli produttivi del Mediterraneo.

«Il Mediterraneo è il mezzo che consentirà di superare i confini del Nord Italia, collegando tramite il trasporto navale il sito di stoccaggio ravennate a importanti poli industriali del Sud quali Priolo e Taranto, ma anche all'area di Marsiglia, in Francia, e in prospettiva ad altri Paesi affacciati sulle sue sponde».

Il ruolo energetico di Ravenna non si limita al progetto CCS. Nella ricostruzione presentata da Zarri, la città figura anche tra le sedi dei terminali di rigassificazione operativi nel Mediterraneo. Il GNL, insieme a gasdotti, elettrodotti e collegamenti sottomarini, concorre alla sicurezza degli approvvigionamenti dell'Italia e dell'Europa.

Nel 2026 risultano attivi nel Mediterraneo 19 rigassificatori, senza considerare i terminali atlantici di Spagna e Francia. Il loro sviluppo si è articolato in tre fasi: gli impianti a terra realizzati negli anni Sessanta e Settanta, i terminali offshore degli anni Duemila e, tra il 2022 e il 2026, la diffusione delle unità

galleggianti di stoccaggio e rigassificazione.

Tra queste rientra anche quella di Ravenna che, come ha ricordato Massimo Derchi, responsabile dei principali progetti infrastrutturali di Snam, ha contribuito a ridurre la dipendenza dal gas russo. Il primo terminale mediterraneo per l'importazione di GNL entrò in funzione a Barcellona nel 1969. Due anni dopo fu la volta di Panigaglia, realizzato da Snam e primo rigassificatore italiano.

Ravenna CCS si inserisce dunque in una rete di infrastrutture che, nell'arco di settant'anni, ha trasformato la geografia energetica del Mediterraneo. Il sistema comprende sei gasdotti, con oltre 3mila chilometri di linee, sette elettrodotti e 2.500 chilometri di cavi elettrici sottomarini, oltre ai terminali di rigassificazione e a 65 dorsali in fibra e per le telecomunicazioni, estese complessivamente per 150mila chilometri.

«Il Mediterraneo può essere considerato come un'unica grande infrastruttura: l'insieme delle connessioni crea una piattaforma integrata di scambio di energia e dati tra le due sponde – ha affermato Zarri –. Cavi elettrici e digitali, pipeline, porti e infrastrutture energetiche costituiscono una rete destinata a collegare tre continenti e i mercati energivori del Centro Europa».

La trasformazione è iniziata con i gasdotti. Fino alla seconda metà degli anni Settanta la tecnologia non consentiva di posare tubazioni a profondità superiori ai 150 metri. Il limite fu superato nel Mediterraneo centrale con il TransMed, il gasdotto Enrico Mattei completato nel 1983. Nel Canale di Sicilia furono raggiunti per la prima volta 610 metri di profondità, stabilendo un primato mondiale per l'epoca.

Il TransMed è ancora in funzione e ad esso si sono aggiunti altri cinque gasdotti, che collegano Nord Africa ed Europa e l'Europa con l'Asia, contribuendo ad alimentare la direttrice sud-nord del trasporto del gas.

Anche le connessioni elettriche hanno progressivamente trasformato il Mediterraneo da bacino frammentato a rete interconnessa.

A queste reti si aggiungono le produzioni di gas offshore dell'Egitto, della Libia e del Mediterraneo orientale, alle quali potrà affiancarsi quella cipriota. Il quadro comprende inoltre le produzioni eoliche offshore di Francia e Spagna e i futuri progetti di stoccaggio della CO2 nei giacimenti esauriti dell'Adriatico.

Tra gli sviluppi citati da Zarri figura il progetto Cronos, che permetterà di valorizzare il gas cipriota utilizzando infrastrutture già esistenti in Egitto, come il sistema di trasporto di Zohr e l'impianto di liquefazione di Damietta, contribuendo alla creazione di un hub regionale nel Mediterraneo orientale.

In Libia, dal 2023 Eni ha avviato tre grandi progetti per investimenti complessivi di circa 10 miliardi di dollari. Sabratha Compression è entrato in funzione nella scorsa primavera, mentre il Bouri Gas Utilization Project sarà avviato nei prossimi mesi. Nel medio e lungo periodo, la crescita della produzione sarà sostenuta anche dal progetto Strutture A&E, dalle nuove scoperte offshore e dall'ulteriore potenziale esplorativo.

Accanto alle infrastrutture energetiche, Zarri ha richiamato il ruolo delle reti digitali sottomarine. Il Mediterraneo è attraversato da 65 dorsali in fibra e telecomunicazione per circa 150mila chilometri. Con le diramazioni e i nuovi cantieri previsti, si arriverà a 118 sistemi distinti e a una capacità complessiva di 450 petabyte al secondo.

Energia e dati sono stati indicati come i due motori della trasformazione del bacino. L'insieme delle reti e delle rotte contribuisce a creare nuove possibilità di approvvigionamento e collegamento in un mercato energetico mondiale frammentato.

Zarri ha infine sottolineato la necessità di accompagnare lo sviluppo delle infrastrutture con la tutela ambientale: «Il Mediterraneo è anche un importante e delicato ecosistema che deve essere rispettato. Ogni attività prevista deve tenere costantemente conto dell'impatto ambientale e delle necessarie mitigazioni. Il progresso è reale se è ambientalmente sostenibile». 