Giugno 2016

OLT Offshore LNG Toscana

STAKEHOLDER

IL RUOLO DI OLT NEL SISTEMA ENERGETICO NAZIONALE

Alessandro Fino
amministratore delegato di OLT

A.J.R.

Sicurezza energetica e diversificazione delle fonti ma anche sviluppo di una mobilità alternativa e tutela dell'ambiente. Sono molti i vantaggi dettati da una politica di promozione del Gnl, che trova in OLT uno dei nodi fondamentali del sistema energetico nazionale. Ne discutiamo con l'amministratore delegato Alessandro Fino.

Qual è il contributo che OLT dà al sistema energetico nazionale?

Dall'entrata in funzione del Terminale nel 2013 OLT ha contribuito alla sicurezza e alla diversificazione delle fonti di approvvigionamento del sistema gas italiano mettendo a disposizione il proprio stoccaggio e la propria flessibilità in caso di emergenza nazionale.

In quest'ottica di collaborazione tra infrastrutture e sistema nazionale, nel primo trimestre del 2016 il ministero dello Sviluppo economico e l'Autorità per l'Energia hanno introdotto il servizio integrato, ovvero l'offerta da parte delle imprese di rigassificazione e dell'impresa maggiore di stoccaggio Stogit di un servizio per la rigassificazione e la successiva immissione in stoccaggio di quantitativi di gas riconsegnati al Terminale, dando priorità nell'assegnazione del servizio al gas proveniente da Stati dai quali non sono in corso importazioni.

Il ministero dello Sviluppo economico ha as-

segnato a questo servizio un miliardo di metri cubi di gas naturale; tenuto conto dei limiti gestionali della fase di iniezione di gas naturale in stoccaggio, è stata allocata capacità per 500 milioni di metri cubi divisi in sei slot di discarica, di cui cinque slot sono stati assegnati da OLT, per un totale di 440 milioni di metri cubi.

Siamo soddisfatti della risposta positiva che abbiamo ricevuto dal mercato internazionale in merito a questa iniziativa; il servizio integrato è parte della strategia italiana per garantire la sicurezza degli approvvigionamenti energetici e questo risultato rappresenta un ottimo segnale sia in termini di ripresa del mercato del Gnl nel Mediterraneo sia, in particolare, per il nostro Terminale, che si conferma un'importante infrastruttura, dotata di alta flessibilità ricettiva e di emissione, in grado di intercettare le esigenze del mercato internazionale del Gnl.

Inoltre quest'anno, e per il terzo anno consecutivo, OLT ha offerto il servizio di Peak Shaving, un'ulteriore misura che garantisce la sicurezza del sistema attraverso la messa a disposizione di gas stoccato in inverno all'interno dei serbatoi del Terminale; questi quantitativi di Gnl infatti possono essere rigassificati e immessi in rete per far fronte a punte di fabbisogno derivanti da particolari condizioni climatiche.

Quali sono i piani di gestione del terminale per il prossimo futuro in termini di sviluppo e sostenibilità?

Per il prossimo futuro, oltre all'offerta dei servizi appena descritti, è previsto che il Terminale incrementi sia l'attuale offerta di capacità di rigassificazione sia i servizi offerti agli utenti.

Con il nuovo anno termico, infatti, oltre agli attuali processi di conferimento di capacità di rigassificazione su base pluriennale, annuale e mensile verrà aggiunto un prodotto "spot", ovvero l'offerta di capacità di rigassificazione all'interno dello stesso mese cui l'offerta fa riferimento. Questo permetterà agli utenti di cogliere le possibili opportunità in un mercato sempre più fluido come quello del Gnl.

In un prossimo futuro, inoltre, e una volta che il quadro regolatorio sarà definito, potranno essere offerti dal Terminale ulteriori servizi, il "reloading" (l'operazione con la quale il Gnl, precedentemente scaricato stoccato nei serbatoi del Terminale, viene ricaricato su navi metaniere), il "gassing up" (l'utilizzo di gas naturale proveniente dal Terminale per rimpiazzare il gas inerte utilizzato per riempire i serbatoi e le linee di una nave metaniera durante manutenzioni o periodi di inattività) e il "cooling down" (l'operazione che consiste nel raffreddamento e il successivo riempimento con Gnl del Terminale di serbatoi e linee di una nave metaniera).

Inoltre, in linea con la strategia dell'Unione europea e con il "Documento di consultazione per una strategia nazionale sul Gnl" emesso dal ministero dello Sviluppo economico in merito al potenziale di sviluppo di una logistica sul Gnl (Small Scale Lng - SSLng), OLT può svolgere un ruolo decisivo nel Mar Mediterraneo.

Per quanto riguarda la sostenibilità ambientale, OLT continuerà sulla strada percorsa fino a ora, ponendo la tutela ambientale come parte integrante della sua attività. Oltre allo svolgimento di una serie dettagliata di monitoraggi, finalizzati a un controllo continuo delle emissioni in aria e acqua, a una gestione efficiente dei rifiuti e un uso sostenibile delle materie prime, la società si sta impegnando alla riduzione degli inquinanti, seppur attualmente ampiamente contenuti nei limiti prescritti, attraverso migliorie impiantistiche. A titolo di esempio, al fine di ridurre i gas emessi a effetto serra (CO_2), sarà previsto l'utilizzo dell'azoto come gas inerte durante le manutenzioni/ispezioni delle cisterne del Gnl al posto della CO_2. Sarà inoltre modificato l'impianto dei trattamenti reflui in modo tale da eliminare l'utilizzo del cloro nella disinfezione e quindi lo scarico in mare del residuo dello stesso. Infine, stiamo effettuando uno studio di fattibilità per la riduzione degli NO_x in atmosfera.

Inoltre, per poter tenere sotto controllo i potenziali effetti ambientali del rigassificatore sulla matrice ambientale marina, adottiamo tramite il Centro interuniversitario di Biologia marina ed Ecologia applicata "G. Bacci" di Livorno un

"Piano di monitoraggio dell'ambiente marino" nell'area circostante il Terminale, verificato dal ministero dell'Ambiente e da Ispra.

Di recente si è conclusa positivamente la procedura per l'aggiornamento della tipologia di navi metaniere compatibili. Quali sono gli obiettivi?

Il nostro obiettivo è rendere il Terminale il più possibile fruibile dagli operatori nazionali e internazionali, e adattarlo alle nuove logiche di mercato.

Questo è il motivo per il quale abbiamo richiesto e ottenuto l'aumento della capacità massima delle navi che possono scaricare presso il Terminale. Ad oggi, quindi, siamo autorizzati a ricevere circa il 90% della flotta di navi per il trasporto del Gnl attualmente in servizio, con una capacità di carico tra 65.000 m3 fino a circa 180.000 m3 (classe "New Panamax"). Ogni metaniera viene comunque sottoposta a un dettagliato processo di compatibilità tecnica e, una volta approvata, ogni nave è elencata nell'area commerciale del nostro sito web, a cui tutti i potenziali utenti possono avere libero accesso. Al momento la lista è composta da circa 60 navi metaniere già approvate.

Lo sviluppo di una mobilità navale e stradale pesante a Gnl nel Paese può influenzare il vostro operato?

La strategia dell'Unione europea, come espresso dalla Commissione in una comunicazione emessa nel febbraio 2016, si propone di sfruttare il potenziale del Gnl e dello stoccaggio per rendere il sistema europeo del gas maggiormente diversificato e flessibile, contribuendo in tal modo al raggiungimento dell'obiettivo chiave di forniture di gas sicure e competitive. Nella direttiva 2012/33/UE sull'utilizzo di carburanti alternativi per ridurre le emissioni inquinanti nel settore dei trasporti, il Gnl è stato considerato uno dei potenziali combustibili da utilizzare. Questo potrebbe interessare particolarmente il settore navale grazie anche al recente ingresso del Mare del Nord e del Mar Baltico nelle aree Seca (zone di controllo delle emissioni di zolfo).

Nell'ottica del futuro sviluppo di una logistica sul Gnl (SSLng), per il tramite del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Mit) e con il coordinamento dell'Autorità portuale di Livorno (AP), abbiamo realizzato uno specifico studio di fattibilità, co-finanziato dai fondi erogati dalla Commissione europea nell'ambito del programma di finanziamento Ten-T. Lo studio ha confermato che, con piccole modifiche, il nostro Terminale sarà in grado di scaricare quantità di Gnl su navi di piccola taglia, che potrebbero a loro volta rifornire dei depositi situati nei principali porti situati nel Mar Mediterraneo.

> "FORNIRE LA MASSIMA CAPACITÀ E FLESSIBILITÀ DI RICEZIONE"

In linea con i risultati positivi dello studio, nel febbraio 2015 OLT ha aderito al progetto "Gainn-med" che coinvolge diversi partner locali con l'obiettivo di creare una filiera per l'approvvigionamento e la distribuzione del Gnl, nella quale il nostro Terminale rappresenterebbe un elemento fondamentale. Il progetto è coordinato dall'AP e, per il tramite del Mit, OLT ha richiesto un contributo per la realizzazione di uno studio di dettaglio, nell'ambito del bando "Connecting Europe Facility", per approfondire i risultati dello studio di fattibilità precedentemente realizzato, e per un'analisi dei permessi necessari al fine di realizzare le modifiche da implementare per rendere il Terminale in grado di ricevere le navi di piccola taglia.

Alla luce delle crisi-geopolitiche internazionali, a partire da quelle del Nord-Africa, il ruolo del Gnl per la sicurezza energetica crescerà ulteriormente?

La Strategia energetica nazionale ha evidenziato come il Gnl rappresenti il combustibile su cui puntare e sancito l'importanza strategica di avere un numero di terminali di rigassificazione con una capacità tale da permettere di ridurre la dipendenza dai Paesi Produttori ai quali siamo legati tramite gasdotti. Inoltre, ciò permetterebbe una flessibilità maggiore di approvvigionamento da diverse fonti per ottenere prezzi più vantaggiosi.

Il Gnl, oltre a comportare vantaggi in termini ambientali, occupa un volume circa 600 volte inferiore rispetto alla condizione gassosa di partenza, e può essere più agevolmente stoccato e trasportato.

L'obiettivo di un'infrastruttura come la nostra è quello di fornire la massima capacità e flessibilità di ricezione, in modo da permettere potenzialmente a ogni tipologia di nave metaniera di scaricarvi Gnl; ciò è di fondamentale importanza per poter attrarre nuove forniture garantendo quindi l'utilizzo dell'infrastruttura.

La flessibilità del Terminale "FSRU Toscana" è rappresentata dalla possibilità di poter ricevere circa il 99% del Gnl presente nel mondo e dalla possibilità di poter ricevere circa il 90% delle navi metaniere disponibili sul mercato e costituisce, quindi, una garanzia per la sicurezza del sistema al fine di mitigare i rischi che ormai ripetutamente si rilevano sulle importazioni (in particolare dall'Africa per eventi politici e dalla Russia per le note problematiche connesse ai transiti in Ucraina).