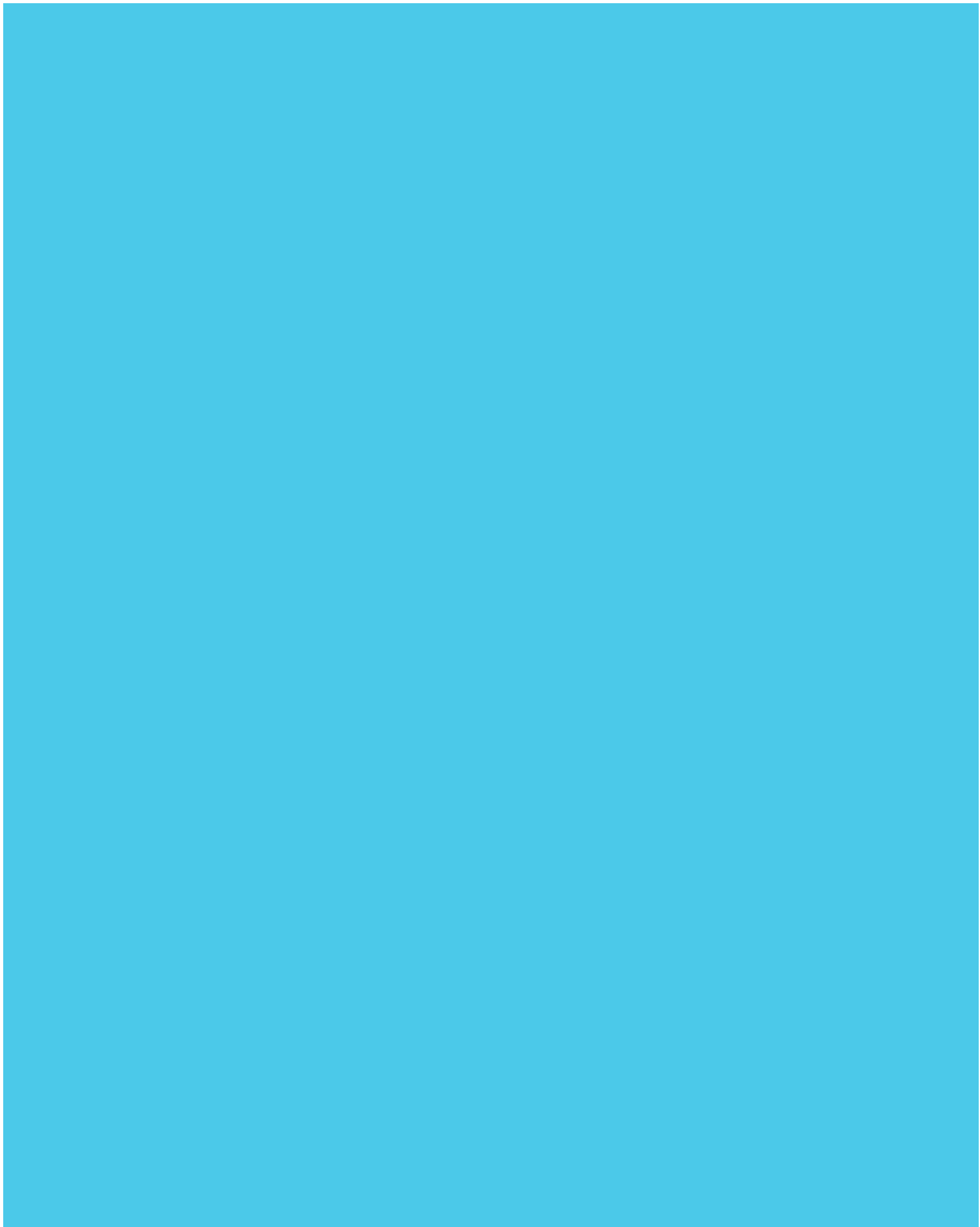


Ottobre 2016



AVVIO DI GARA PER IL SERVIZIO DI PEAK SHAVING DEL TERMINALE OLT DI LIVORNO

IL PEAK SHAVING È UNA DELLE MISURE DI EMERGENZA STABILITE CON DECRETO DEL MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO PER FRONTEGGIARE PARTICOLARI SITUAZIONI SFAVOREVOLI DI APPROVVIGIONAMENTO DEL METANO IN ITALIA

La società Olt Offshore Lng Toscana comunica l'avvio della gara per il servizio di peak shaving per il quarto anno consecutivo. Dal 28 ottobre al 21 novembre è possibile consultare e scaricare dal sito internet della società (www.oltoffshore.it) tutti i documenti necessari per partecipare alla procedura di gara ad evidenza pubblica.

Il vincitore della gara dovrà fornire un carico di Gnl per un volume compreso tra i 65.000 mc e i 110.000 mc per la consegna al terminale Olt tra il 1° e il 31 dicembre.

Il peak shaving è una delle misure di emergenza stabilite con decreto del ministero dello Sviluppo Economico, nell'ambito del "Piano di Emergenza" per fronteggiare particolari situazioni favorevoli per il sistema nazionale del gas, che potranno verificarsi nel periodo invernale dell'Anno Termico 2016/2017, e garantire la sicurezza del sistema gas italia.

In caso di emergenza, tale servizio permetterebbe, a partire dal 1° gennaio fino al 31 marzo prossimi, di immettere in rete, con breve preavviso, gas precedentemente scaricato e stoccato nei serbatoi del terminale per far fronte a esigenze di richiesta di punta del sistema gas per un periodo limitato di tempo.

Olt Offshore Lng Toscana è una società partecipata da Gruppo Iren (49,07%), Uniper già E.On (48,24%) e Golar (2,69%), e gestisce il terminale galleggiante di rigassificazione ormeggiato a circa 22 chilometri al largo delle coste tra Livorno e Pisa. L'impianto è connesso alla rete nazionale attraverso un gasdotto di 36,5 km realizzato e gestito da Snam Rete Gas, che ha circa 29,5 chilometri in mare. A regime il terminale ha una capacità di rigassificazione di 3,75 miliardi di metri cubi annui, equivalente a circa il 4% del fabbisogno nazionale.

GNL, AL VIA GARE PEAK SHAVING

**LIVORNO FINO AL 21 NOVEMBRE PER VOLUMI TRA 65 E 110 MILA MC,
ROVIGO FINO AL 14 NOVEMBRE PER 60-70 MILA MC**

Prendono il via le gare dei terminali Gnl italiani per il servizio di peak shaving, istituito dal Mise nell'ambito del "Piano di emergenza" gas.

Olt ha fatto sapere che per il rigassificatore di Livorno la procedura parte oggi per concludersi il 21 novembre. Il vincitore dovrà fornire un carico di Gnl per un volume compreso tra i 65.000 mc e i 110.000 mc, per la scarica nel periodo compreso tra il 1° dicembre 2016 e il 31 dicembre 2016.

Passando a Rovigo, la procedura di Adriatic Lng è partita ieri e si concluderà il 14 novembre, con scarica prevista nella seconda metà di dicembre. Il quantitativo varia tra 60 e 70 mila mc.

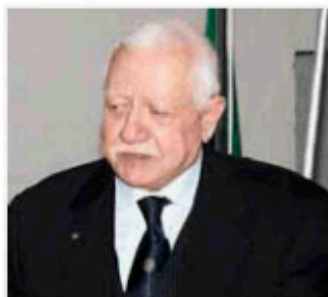
Le procedure sono pubblicate nei rispettivi siti internet delle società.

Nuovi scenari con i traffici GNL per Livorno

Francesco Ruffini

LIVORNO - Dal dottor Francesco Ruffini, già Segretario Generale della Port Authority livornica, riceviamo questo interessante contributo al dibattito sul GNL per il porto.

Se per quasi tutti gli addetti ai lavori i traffici del porto di Livorno si coniugano tradizionalmente in



Nuovi scenari con i traffici

contenitori, forestali, rinfuse solide e liquide, e nelle altre tipologie di carico movimentate, il recente workshop in Fortezza Vecchia organizzato dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera e da OLT Offshore LNG Toscana non ha tuttavia mancato di suscitare interesse e qualche sorpresa tra la qualificata platea degli intervenuti, per l'aprirsi di nuovi importanti scenari di traffico indotti dalla definitiva entrata in esercizio operativo del terminale di rigassificazione della Società OLT.

Infatti, dopo sette anni di faticosi e stringenti istruttorie interministeriali concluse con l'assentimento da parte della Capitaneria di Porto di concessione demaniale quarantennale, e con l'emanazione dell'Ordinanza n. 6/2014 di approvazione del Regolamento d'esercizio, deve intendersi definitivamente acquisita la certezza del rispetto dei requisiti di sicurezza e di salvaguardia ambientale, assicurati dal Terminale.

Sotto tale ultimo profilo è anche significativo il titolo del Convegno

"Il Verde incontra il Blu", con suggestive immagini che accompagnano la danza di tritoni e meduse.

Prima di oltre procedere è tuttavia necessario richiamare le caratteristiche principali del Terminale che si individua nella nave FSRU Toscana (Floating Storage and Rigasification Unit) iscritta al n. LI 01153 del Registro delle navi minori e galleggianti della Capitaneria di Porto, derivante dalla trasformazione compiuta nei cantieri Drydocks World di Dubai, su progetto SNAM, della metaniera di bandiera norvegese "Golar Frost".

La nave, della stazza di 117.916 tonn., ha ora dimensioni di mt. 289 di lunghezza e mt. 48 di larghezza, è ancorata sul fondale marino con un sistema che le consente di variare il proprio assetto orientando sempre la prua al mare.

Il Terminale è posto a circa 22 km al largo della costa tra Livorno e Pisa, ed è collegato a terra con un gasdotto sottomarino di 29,5 km, cui si unisce un'ulteriore tubazione fuori terra di 7 km, per uno sviluppo complessivo di 36,5 km.

La capacità di rigassificazione è pari a 3,75 miliardi di mc annui, che si aggiungono a quelli resi disponibili per il Mar Ligure e Tirreno, dal rigassificatore di Panigaglia (SP), e per l'Adriatico da Rovigo-Porto Viro, in attesa che si aggiunga per lo Ionio e la Sicilia il nuovo impianto di Gioia Tauro. Per la Sardegna è previsto un impianto di stoccaggio e redistribuzione che sarà realizzato dalla livornese Gas&Heat ad Oristano.

La gestione del Terminale è assicurato dalla Società Ecos srl, costituitasi tra la belga Exmar (60%) e la Fratelli Cosulich (40%), mentre tutto l'equipaggio è italiano.

Sotto l'aspetto normativo conviene anzitutto richiamare la Convenzione SOLAS 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, approvata e resa esecutiva con DPR 435/91.

Altro fondamentale testo di riferimento è l'IGF Code adottato dal Maritime Safety Committee dell'IMO, con specifiche prescrizioni per navi LNG.

Infine, in ambito europeo, assume rilevanza la Direttiva 2014/94, UE del Parlamento Europeo e del Consiglio adottata il 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi.

Come sottolineato dal CA(CP) Luigi Giardino Capo del 6° Reparto del Comando Generale delle CP, tale Direttiva conosciuta più brevemente come DAFI 2014/94 ed in corso di adozione da parte del Consiglio dei Ministri Italiano, trae motivazione dalle competenze acquisite in materia di combustibili alternativi agli idrocarburi, quali l'elettricità, l'idrogeno, i biocarburanti, il gas naturale, e il gas di petrolio liquefatto.

Altre disposizioni di riferimento sono rinvenibili nelle determinazioni dal Ministero dello Sviluppo Economico-Direzione Generale per la Sicurezza dell'approvvigionamento e le infrastrutture energetiche, sia per quanto riguarda il servizio di Peak Shaving che prevede lo stoccaggio di prodotto da immettere in rete per far fronte ad esigenze di richiesta di punta del sistema, nell'ambito del c.d. "Piano di Emergenza", sia per quanto riguarda il servizio integrato di rigassificazione e stoccaggio di ciascuno degli anni termici presi in esame.

Per l'anno 2016, il servizio di Peak Shaving per il periodo 1° gennaio - 31 marzo - terzo di altri 2 servizi per gli anni precedenti ha comportato la scarica il 13 dicembre 2015 di circa 72.000 mc dalla M/g "Gaslog Saratoga", una delle più grandi metaniere in esercizio, con una capacità di 155.000 mc.

Per l'anno termico 2016/2017 il MISE ha assegnato, con proprio decreto 25.02.2016, 5 slot di scarica - 1 nel mese di giugno, 2 a luglio e gli ultimi 2 durante il mese di agosto, per un quantitativo complessivo di circa 700 mila metri cubi di gas naturale liquefatto, equivalenti a oltre 450.000.000 mc di gas, rigassificati e iniettati nel sistema degli stoccaggi di STOGIT (Sistema Gas Italia - Gruppo SNAM). Per la prima volta in Italia è stato ricevuto un carico proveniente dal Perù. Le procedure di allocazione sono avvenute secondo le modalità stabilite dall'AEEGSI (Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico - delib.77/2016).

Secondo quanto comunicato

dall'Ufficio Stampa OLT, si sono avvicendate al terminale le seguenti unità: - 22.06 - "Arctic Discover" (Norvegia) - con 134.671 mc; 06.07 - "Gaslog Savannah" (Perù) - 144.000 mc; 21.07 - "Trinity Arrow" (Nigeria) - 136.778 mc; 04.08 - "Arctic Discovery" (Norvegia) - 134.919 mc; 22.08 - "Al Thakhira" (Qatar) - mc.139.810.

L'intenso movimento verificatosi ha severamente impegnato tutti i servizi tecnico-nautici del porto (piloti, rimorchiatori, ormeggiatori), ma anche tutti gli altri servizi ausiliari occorrenti (rifornimento idrico, bunkeraggio, garbage, shipplanders) nonché l'attività di quanti in un grande porto presiedono al regolare e sicuro svolgimento delle operazioni commerciali (Capitaneria, Dogana, Polizia di Frontiera, Guardia di Finanza, Sanità Marittima, assistenza agli imbarchi/sbarchi dei marittimi, battellaggio, servizi di vigilanza e di sicurezza affidati all'organizzazione e ai mezzi della Ditta F.lli Neri) l'indispensabile intervento di agenti marittimi, case di spedizioni, surveyors, periti, assicuratori ecc..

Ma quali le aspettative per il futuro?

Non c'è dubbio che le direttive europee determineranno un sicuro sviluppo per l'impiego di energie alternative agli idrocarburi, non solo per il trasporto terrestre, ma anche per il trasporto marittimo.

Già il colosso americano Carnival ha previsto l'impiego dell'LNG per i propri brand Aida Cruise e Costa Crociere dapprima prevedendone l'uso per ridurre le emissioni in porto, in seguito anche per la navigazione come per le nuove Costa in costruzione.

Anche Livorno dovrà prevedere nuove occasioni di traffico, sia per alimentare le nuove centrali elettriche e il trasporto su gomma, sia per rifornire con bettoline le navi a gas che progressivamente si affacceranno in Mediterraneo.

E' già previsto che FSRU Toscana possa essere attrezzata non solo per ricevere, ma anche per cedere gas via mare.

E la Gas&Heat, con Vulcan e F.lli Neri sta programmando di attrezzare l'accosto 13 ex Apir in Darsena Petroli per la ricezione di bettoline e gasiere di medio tonnellaggio.

Dunque, non più solo contenitori e merci secche.