

Aprile 2015



OLT OFFSHORE LNG TOSCANA - INTERVISTA

La crisi economica si è fatta sentire anche sulla domanda di gas sia italiana sia internazionale. Quali sono le vostre indicazioni sulla situazione?

A partire dal 2008 non è stata solo la crisi economica a farsi sentire, ma sono state anche le conseguenze di specifici eventi come l'incidente di Fukushima, che ha reso il Giappone completamente dipendente dalle importazioni di GNL costringendolo ad utilizzare massicciamente i terminali di rigassificazione presenti nel Paese, creando perciò un picco di domanda di questo combustibile. L'elevata e sempre crescente richiesta di GNL da parte dei mercati asiatici, dovuta anche allo sviluppo industriale di alcuni dei paesi del Far East quali Cina, Corea ed India ha comportato un innalzamento dei prezzi insostenibile per i mercati europei, facendo registrare un sensibile incremento delle movimentazioni dal bacino Atlantico a quello Pacifico, stravolgendo così gli equilibri del mercato.

Il Terminale di OLT ha pertanto dato avvio all'attività commerciale in un contesto di mercato completamente nuovo ed inimmaginabile sino a qualche anno fa. All'interno di questo scenario, l'obiettivo di un'infrastruttura come il Terminale di OLT è quello di fornire la massima capacità e flessibilità di ricezione, in modo da permettere potenzialmente ad 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 costituisce anche 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). La Strategia Energetica Nazionale ha infatti sancito l'importanza strategica di avere un certo numero di terminali di rigassificazione in Italia, per avere una sovra-capacità al fine di ridurre la dipendenza dai Paesi Produttori con i quali siamo legati tramite gasdotti e per ottenere un livellamento dei prezzi. In tale ottica, il Ministero dello Sviluppo Economico ha definito il Terminale di OLT un'infrastruttura essenziale e indispensabile per la sicurezza del sistema nazionale del gas ed il Terminale ha offerto il servizio di Peak Shaving, una delle misure di emergenza stabilite nell'ambito del "Piano di Emergenza" per fronteggiare particolari situazioni sfavorevoli per il sistema nazionale del gas, che possono verificarsi nel periodo invernale e garantire la sicurezza del Sistema Gas Italia. In caso di emergenza, tale servizio permette di immettere, con breve preavviso, gas in rete - precedentemente scaricato e stoccati nei serbatoi del Terminale - per far fronte a esigenze di richiesta di punta del sistema gas per un periodo limitato di tempo.

In linea con le scadenze previste dalla regolazione vigente, OLT avvia i processi di allocazione di capacità di rigassificazione su base annuale e pluriennale secondo le tempistiche previste dal proprio Codice di Accesso. A partire dalla data di inizio delle attività commerciali, nella sezione dedicata "Area Commerciale" del proprio sito internet, OLT rende disponibili tutti i documenti utili per effettuare la richiesta di Slot di Discarica. Attualmente sono online i documenti per richiedere Slot di Discarica nel corso e sino alla fine dell'Anno Termico 2014/2015 e dal giorno 13 aprile 2015 è stata pubblicata la procedura per il conferimento di capacità di rigassificazione pluriennale per gli anni termici 2016/2017 – 2020/2021.

Si è sbloccato l'iter per alzare il limite di portata delle gasiere operabili al rigassificatore da 138.000 mc a 155.000 mc di GNL?

Sì, OLT ha ottenuto tutte le autorizzazioni necessarie ed attualmente è possibile l'attracco di navi metaniere con una capacità da 65mila a 155mila metri cubi di GNL, che rappresentano più dell' 80% dell'attuale flotta di navi gasiere al mondo.

Nell'ottica di aumentare ulteriormente la capacità di ricezione del Terminale, OLT ha intrapreso il percorso autorizzativo necessario per richiedere la possibilità di attracco per navi aventi capacità fino a circa 180mila metri cubi. Tali navi rappresentano infatti il nuovo standard costruttivo e consentirebbero al Terminale di aumentare la propria flessibilità di ricezione con un sensibile incremento della percentuale di navi metaniere ricevibili fino a circa il 90% dell'intera flotta mondiale. Inoltre, tale autorizzazione consentirebbe di poter ricevere nei prossimi anni le navi metaniere provenienti dai nuovi terminali di liquefazione attualmente in fase di costruzione/progetto negli Stati Uniti. Infine, il progetto di espansione del Canale di Panama, la cui conclusione è ad oggi prevista per l'inizio del 2016, consentirà il passaggio di navi metaniere di questa taglia e, una volta completati i lavori, il Canale diventerà la nuova rotta obbligatoria che di fatto collegherà il bacino dell'Atlantico con quello del Pacifico rendendo possibili collegamenti ad oggi non economicamente fattibili.

A che punto è il progetto, voluto dal Ministero dello Sviluppo economico, per aumentare la redditività del rigassificatore facendone anche un terminal di ricezione di GNL destinato non solo alla rigassificazione e all'inserimento nella rete nazionale, bensì al rifornimento delle navi che lo utilizzeranno come combustibile. Quali potrebbero essere le potenzialità di tale attività alla luce anche dell'entrata in vigore dal 1/2020 della normativa sui limiti di zolfo nel carburante delle navi circolanti nel Mediterraneo?

Il Terminale OLT può giocare un ruolo decisivo per l'Italia, essendo l'unico impianto al momento in possesso di questa versatilità, come emerso dal tavolo di lavoro istituito dal Ministero dello Sviluppo Economico sullo sviluppo potenziale di questo nuovo settore nel trasporto marittimo e terrestre nel nostro Paese. Uno specifico studio di fattibilità ha appurato che il Terminale di OLT, attraverso minimi interventi progettuali, sarà in grado di ricevere piccole navi metaniere chiamate "bettoline", che potranno caricare i quantitativi necessari per l'approvvigionamento di strutture di rifornimento nei porti del Mediterraneo. Nei porti potranno sorgere delle vere e proprie "stazioni di servizio" presso le quali potranno rifornirsi sia le imbarcazioni sia i mezzi terrestri ad alimentazione GNL. Così come previsto, infatti, dalle normative UE, si dovrà necessariamente fare ricorso a combustibili più puliti per ridurre drasticamente le emissioni inquinanti in mare causate dal trasporto marittimo. Il GNL è uno dei combustibili scelti dalle politiche di sviluppo europee per il suo basso impatto ambientale e per la sua alta efficienza. E' evidente che si tratta di realizzare una filiera articolata, regolata da una normativa ad hoc, che renda possibile tutto ciò, ed il tavolo di lavoro del Ministero dello Sviluppo Economico si pone proprio questo obiettivo. Entro l'estate si prevede la conclusione dei lavori del tavolo e l'emissione del Piano Nazionale per l'utilizzo del GNL. Il punto di partenza, tuttavia, è quello di poter contare sul prodotto e su un suo agevole approvvigionamento ed in tale ottica il Terminale di OLT rappresenta una risorsa strategica.