

Ottobre 2014



RIGASSIFICATORE/1

Sistema gas: Olt avvia la gara per il servizio di Peak Shaving

► LIVORNO

«Il 6 ottobre sarà avviata la gara per il servizio di Peak Shaving per il secondo anno consecutivo». Lo comunica la società Olt Offshore Lng Toscana. Fino al 5 novembre sarà possibile consultare e scaricare dal sito Internet della società (www.oltoffshore.it) tutti i documenti utili per partecipare alla procedura pubblica. Saranno così individuati i soggetti disponibili a fornire una o più navi di gas naturale liquido, la cui discarica dovrà effettuarsi, in relazione alla prima nave, entro il 31 dicem-

bre 2014 per volumi compresi tra i 60.000 e i 100.000 metri cubi. «Il Peak Shaving - spiega Olt - è una delle misure di emergenza stabilite dal ministero dello Sviluppo Economico per fronteggiare particolari situazioni sfavorevoli per il sistema nazionale del gas, che possono verificarsi nel periodo invernale dell'anno 2014-2015, e garantire la sicurezza del Sistema gas Italia. In caso di emergenza, tale servizio permetterebbe, a partire da gennaio 2015, di immettere gas in rete, precedentemente scaricato e stoccato nei serbatoi del terminale.

Rigassificatore di Livorno: al via gara “peak shaving”

LIVORNO - La società Olt Offshore Lng Toscana, ha annunciato il via alla gara per il servizio di “peak shaving” del rigassificatore di Livorno “Fsr Toscana”. A partire dal 6 Ottobre sarà infatti avviata la gara per il secondo anno consecutivo.

Dal 6 Ottobre al 5 Novembre 2014 sarà possibile consultare e scaricare dal sito internet della società (www.oltoffshore.it) tutti i documenti utili per par-

(continua a pagina 2)

dalla prima pagina

Venerdì 3 Ottobre 2014

2

Rigassificatore di Livorno

tecipare alla procedura ad evidenza pubblica che servirà a individuare i soggetti disponibili a fornire una o più navi di Gnl la cui discarica dovrà effettuarsi, in relazione alla prima nave, entro il 31 Dicembre 2014 per volumi compresi nel range tra i 60.000 e i 100.000 metri cubi.

Italy's OLT Offshore LNG Toscana tenders for winter peak-shaving

Austin—OLT Offshore LNG Toscana launched a tender Monday for cargoes into its FSRU Toscana import terminal off the Livorno and Pisa coasts, to be used for peak-shaving service, the company said in statements last week.

At full capacity, the terminal can vaporize the LNG equivalent of 3.75 billion cubic meters/year (340.91 Bcf/yr) of gas, or about 4% of national demand.

The service is one of the measures established by the Italian government to cope with emergencies that might occur in the national gas system during the coming winter.

The tender is open to all third parties available to supply one or more carriers to be discharged at FSRU Toscana from

November 20 through December 31, the company said.

The first unloading operation would be done, with reference to the first LNG carrier, by December 31 for 60,000-100,000 cu m of LNG, the company said.

November 5 is the deadline to submit bids.

This is the second consecutive year the company has held a tender for peak-shaving service.

The operator also sent a statement outlining how peak-shaving operates.

The service is essentially prolonged storage in the terminal's tanks of a certain amount of LNG, and provided to gas grid operator Snam Rete Gas to balance supply in case of a winter emergency.

Starting January 1, the service allows gas to enter the network on short notice in order to meet peaking demand on the gas system for a limited period.

The peak-shaving supplier would be selected to provide a firm cargo delivered within a certain period. Volumes to be delivered are included in a range set forth by the operator. The lowest bid received would win the tender, the company said.

Interested parties can see tender documents on OLT's website (www.oltoffshore.it) until November 5.

Shareholders of OLT Offshore LNG Toscana are E.ON Group (46.79%), Iren Group (46.79%), OLT Energy Toscana (3.73%) and Golar Offshore Toscana (2.69%).

The FSRU Toscana terminal is moored 22 km (14 miles) off the coast between Livorno and Pisa and is connected to the national grid through a 36.5-km pipeline operated by Snam Rete Gas. — *Laura Brooks*

*** OGGI E DOMANI AI PANCALDI IL CONVEGNO INTERNAZIONALE**

A bordo del rigassificatore Olt per scoprire tutti i suoi segreti



Il cuore produttivo del rigassificatore Olt visto dalla plancia di comando

■ GUARDUCCI IN LIVORNO IV E V

ENERGIA

Sbarca il meeting internazionale sul presente e il futuro del Gnl

Ai bagni Pancaldi oggi e domani il prestigioso convegno che celebra un duplice traguardo: i 50 anni di attività del trasporto via nave di Gnl ed i 35 anni di vita dell'associazione "Sigtto"

Nata nel 1978, oggi la società ha 170 associati

La "Society of International Gas Tanker and Terminal Operators", in breve Sigtto, nasce nel 1978 come società senza scopo di lucro dell'unione di una serie di aziende attive nel settore, allora emergenti, con lo scopo di promuovere e la sicurezza di tutte le operazioni legate alla produzione, al trasporto e allo stoccaggio del gas naturale liquefatto, in maniera professionale e responsabile. Composta originariamente da 12 membri, Sigtto conta oggi più di 170 associati, che rappresentano complessivamente, a livello internazionale, quasi tutto lo shipping che opera nei terminali a più dell'area della società attiva nel business del Gnl. Nel 1981 la società ha ottenuto lo status di osservatore presso l'organizzazione marittima internazionale (Imo) ed è stata quindi riconosciuta come voce autorevole in merito al trasporto del gas e alla gestione dei terminali di Gnl in virtù della sua imparzialità e integrità professionale nell'affrontare le questioni operative e quelle connesse alla sicurezza. Sigtto definisce e sviluppa proattivamente le "best practice" e le linee guida del settore, sostiene lo studio e la condivisione di esperienze e problematiche comuni, promuove la formazione e lo sviluppo di tutte le società del settore, alimentando relazioni reciprocamente vantaggiose con le autorità di regolamentazione e i principali stakeholder.



» Sarà l'occasione per fare il punto sull'attività del terminale Fsr Toscana ancorato al largo di Livorno



LIVORNO

Era il 12 ottobre 1964 quando la Methane Princess, nave con una capacità di 27.400 metri cubi, arrivò a Canvey Island, lungo il fiume Tamigi, a est di Londra, per scaricare il primo carico di gas naturale liquefatto proveniente dall'Algeria.

Quella data rappresenta un punto di riferimento per l'avvio commerciale del settore, che festeggia proprio in questi giorni il suo 50esimo anniversario. Mezzo secolo di attività e un dato di fondamentale importanza che esperti e studiosi non si stancano mai di ripetere: in oltre 78 mila viaggi nel mondo, compiuti da navi gasiere, non si sono mai verificati incidenti rilevanti.

Un traguardo significativo che, oggi e domani, viene celebrato nella nostra città con una serie di incontri prestigiosi e specialistici sul tema: una due giorni di dibattiti organizzati da "Sigtto", acronimo che sta per "Society of International Gas Tanker and Terminal Operators", associazione che riunisce a livello internazionale tutte le aziende che si occupano del trasporto, della liquefazione e della rigassificazione del gas naturale liquefatto.

Il meeting, il 60esimo "Panel meeting", si svolge per la prima volta a Livorno, sede del terminale di rigassificazione (il primo realizzato nel Mediterraneo) della società Olt Offshore Lng Toscana, nel salone dei bagni Pancaldi. Sarà anche l'occasione per festeggiare il 35esimo anniversario dell'associazione Sigtto, alla presenza di oltre 140 persone accreditate, operatori ed esperti del settore di tutto il mondo.

I "Panel meeting", aperti a tutti i membri della società Sigtto e a un numero limitato di ospiti, sono organizzati due volte all'anno. Questi eventi rappresentano un punto di incontro di fondamentale importanza per condividere temi, proposte e problematiche comuni. Le richieste emesse vengono successivamente inviate per un'analisi al General purposes committee (Gpc), composto da un massimo di 35 membri, scelti in rappresentanza dei soci a livello globale, che ha il compito di decidere come affrontare nella maniera più efficace le questioni emerse, per esempio formando gruppi di studio e lavoro.

Oggi a introdurre i temi del gas naturale liquefatto e delle sue problematiche (dall'estrazione al trasporto, fino alla liquefazione e alla rigassificazione) saranno il presidente di Sigtto, Andrew Clifton, l'amministratore delegato di Olt, Peter Carolan.

Il terminale Olt. La due giorni livornese con gli esperti internazionali sarà l'occasione per conoscere e approfondire tutto ciò che riguarda la materia del gas naturale liquefatto (Gnl), in termini di tecnologia, storia, normative e prospettive. Tutto



Ecco una serie di foto scattate sul rigassificatore Olt nel corso della nostra visita. Sopra: un operaio al lavoro sul terminale. In basso alla pagina: la sala controllo dalla quale vengono monitorate tutte le operazioni. Qui sotto: il bomboletto a destra: l'ancora dell'impianto



con un occhio al terminale di Livorno: la storia del rigassificatore Olt sarà infatti illustrata dall'ingegnere Giovanni Giorgi in apertura della seconda giornata di lavori. Saranno mostrate tutte le complesse fasi di trasformazione dell'ex nave gasiera in terminale galleggiante, con le slides delle operazioni eseguite a Dubai. Senza dimenticare il capitolo riguardante autorizzazioni, controlli, collaudi e procedure di emergenza che vengono attivate sul terminale nel caso in cui si verificano condizioni di criticità.

La sicurezza. Proprio la tematica della sicurezza dei terminali di rigassificazione e delle operazioni di trasporto e immissione del gas naturale liquefatto sarà uno dei punti principali al centro del dibattito. Come ricordano dall'associazione Sigtto, secondo uno studio sui rischi legati al Gnl effettuato dalla Guardia Costiera statunitense nel 2005, su richiesta del governo, è stato dimostrato che il gas naturale liquefatto è una delle sostanze meno pericolose tra le molte normalmente trasportate via mare e scaricate in depositi costieri quali prodotti chimici, petrolio e combustibili.

Inoltre, negli Stati Uniti (in seguito agli attacchi terroristici del 2001) e più in generale nel

mondo, la progettazione e la costruzione di unità adibite esclusivamente a navi d'altura garantiscono un livello intrinseco di sicurezza molto superiore rispetto a impianti similari realizzati a terra. Infine, tale attività di Sigtto, riveste una particolare importanza la pubblicazione di report e linee guida con informazioni aggiornate in materia di salute e sicurezza operativa relative al trasporto di gas naturale liquefatto e al settore dei terminali. La stessa società svolge anche la funzione di rappresentanza, per tutti i propri soci, presso i governi o le autorità di regolamentazione.

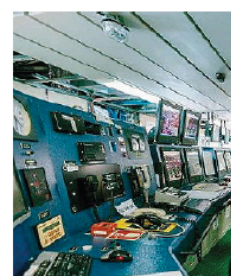


Foto: Olt Offshore

MERCOLEDÌ 9 OTTOBRE 2014 IL TIRRENO

Livorno | v



IL SUO RUOLO

«Impianto strategico in caso di crisi»

Il terminale "Frasco Toscana" della Olt, posizionato a 12 miglia al largo della costa pisano-livornese, sta lavorando a ritmo molto ridotto: finora ha effettuato solo 4 carichi, tre provenienti dalla Spagna e uno dalla Norvegia. Ma se non è praticamente attivo, che funzione può avere? «Il mercato dell'energia è molto particolare», spiegano a bordo del rigassificatore, «e comunque impianti del genere possono stoccare gas da impiegare in caso di crisi energetica. Cosa che è già successa e che può ripetersi». Al riguardo, proprio il ministero dello Sviluppo Economico ha spiegato di recente che questa situazione non ha conseguenze economiche sui cittadini. «Anzi, la sua realizzazione ha consentito una riduzione complessiva degli oneri (in bolletta pari a 160 milioni di euro) - era stato dichiarato. Grazie al servizio di peak shaving, che rende possibile in caso di punta di fabbisogno una immissione immediata di 10 milioni di metri cubi di gas al giorno, Olt permette di non far gravare sul sistema il costo della interompiabilità del gas, pari a 70 milioni di euro l'anno, e quello del mantenimento in stand-by di centrali ad olio, pari ad altri 90 milioni di euro». In totale, quindi, per gli italiani si tratta di un risparmio in bolletta di 160 milioni di euro. Circa il doppio del costo massimo del fattore di garanzia riconosciuto ad Olt, che varia fra i 70 e gli 80 milioni di euro.

Un gigante in mezzo al mare con a bordo tanta tecnologia

Viaggio sul rigassificatore Olt, a dodici miglia al largo dalla nostra costa, per scoprire i suoi segreti. Il comandante D'Astice: «Tutti i sistemi di sicurezza sono duplicati, nave sotto controllo 24 ore su 24»

di Alessandro Guarducci
a Livorno

Usciamo dal porto, a bordo dell'imbarcazione-espresso del gruppo Neri, in una bella giornata di sole e col mare che sembra una tavola. Una ventina di minuti dopo, appena dopo aver anarcati sulla nostra sinistra la Meloria, ecco che all'orizzonte scorgiamo la sagoma multicolore di una nave: è poco più di un punto nel blu, ma capiamo subito che si tratta del nostro obiettivo, il terminale Olt. Mezz'ora di navigazione tranquilla (l'«espresso» Neri pare fermo ma viaggia a 22 nodi...) e arriviamo alla meta: il rigassificatore. L'avevamo visto sempre in foto o nei rendering, è la prima volta che ci appare dal vivo...

E' lì, a poche decine di metri di distanza, ed è gigantesco. I suoi 300 metri e passa di lunghezza sembrano ancora di più in mezzo al mare. Ed è maestoso quello scafo nero che emerge dall'acqua, sovrastato da tubi, condotte e dai caratteristici serbatoi circolari (quattro) tutto di colore rosso, giallo e arancione - che gli hanno fatto meritare l'appellativo di "bambolone".

Sul terminale, veniamo accolti dal comandante Nicola D'Astice, 61 anni, barese di nascita e veneziano d'adozione, che insieme agli altri ufficiali e all'equipaggio ci accompagna

a scoprire com'è fatto e come funziona il rigassificatore. Lui e i suoi uomini lavorano a turni: un mese imbarcati e un mese a casa. In tutto sono in trenta (ventotto gli italiani e tra questi un ufficiale di Pietrasanta), hanno diverse mansioni tecniche ma tutti sono specializzati nel settore: insomma, sanno maneggiare con cura l'energia. Una volta a bordo, la prima cosa che ci colpisce è la grande attenzione rivolta alla sicurezza. Con il logico che avviene su una struttura del genere. «Tutte le attività del terminale legate al processo di rigassificazione, alla generazione di energia elettrica e alla parte navale del terminale - ci viene spiegato - sono rimpicciolate nella sala controllo (la Central control room - Ccr), che è presidiata da un ufficiale 24 ore su 24».

La sala controllo - che è il punto di partenza della nostra visita - è dotata di molteplici schermi dai quali ci viene mostrato che si può accedere a tutte le sezioni del sistema di controllo distribuito (Des - Distributed control system) che permette di operare su tutti i sistemi del terminale, a distanza e in completa sicurezza, avendo a disposizione sia tutti i parametri di funzionamento (ad esempio pressione, temperatura, livelli, portata...) sia i possibili allarmi. Sono tutti, ci viene detto, «sono stati



Nicola D'Astice, comandante del rigassificatore Frasco Toscana della Olt

preventivamente settati in modo che l'operatore in sala controllo possa intervenire in completa sicurezza alla risoluzione dell'anomalia. In sala controllo sono installati anche alcuni schermi collegati alle telecamere a circuito chiuso poste in punti strategici dell'impianto».

E in effetti, quando andiamo a osservare il cuore del terminale posto a prua della nave, si notano telecamere e rilevatori sparsi un po' dappertutto. «Il terminale - afferma il comandante D'Astice - è inoltre dotato di sistemi di arresto di emergenza che possono essere attivati dalle sale controllo

oppure attivarsi in automatico al verificarsi di determinate condizioni critiche. Insomma, per quanto riguarda la sicurezza, tutto è "duplicato" e a bordo si possono trovare anche ogni sistema di spegnimento in caso di eventuale incendio: dalle manichette alla pioggia nebulizzata, alla schiuma, ecc». Scendiamo sul ponte esterno e ci addentriamo nel groviglio di tubi (ci spiegano che sono stati passati cavi per 32 chilometri): da qui osserviamo gli enormi bracci snodabili che servono a far "atterrare" la nave gasiera e a bloccarla durante il trasferimento di gas liquido; le grosse tubature che

portano il gas nelle enormi cisterne, che all'interno sono di alluminio, all'esterno di acciaio e interamente coibentate con un apposito strato di vernice. «Così non ci possono essere fuoriuscite», viene spiegato dai tecnici, che poi rispondono a una nostra domanda: ma cos'è quel traliccio altissimo? «È una valvola di sfogo - dicono - Nel caso di eccessiva pressione, scatta facendo uscire una modesta quantità di gas perché poi l'attività si ferma automaticamente. E posta a 79 metri perché a quell'altezza la nube non può incontrare alcuna possibile innesco».

A prua della nave c'è il grosso tubo che spinge il metano: una volta trasformato da liquido a gassoso - nella condotta posta sotto la nave a 120 metri di profondità (la tubatura si snoda poi fino a raggiungere Stagno) - è l'unico punto fisso, perché la nave, ancorata in sei punti, può muoversi e posizionarsi a favore di vento (tutto regolato dal computer). «Ma anche in caso di forte tempesta com'è successo con le libecciate», dice il comandante a bordo non si sente nulla: se mettiamo una scatola di identificazione sul tavolo, resta immobile. E con l'inquinamento, come la mettiamo? «L'Adfa gli esami ai "cesti" di cozze qui sotto e i valori sono uguali a quelli coltivati a Gorgona», replica deciso Nicola D'Astice.



NELLA SUA SESSANTESIMA EDIZIONE

SIGTTO a Livorno sui temi del gas LNG

Due giornate di convegno internazionale con la partecipazione dei maggiori esperti del campo

LIVORNO - Tutto quello che c'è da sapere, in termini non solo di storia e di tecnologia ma anche di legge e normative, sul gas naturale liquefatto. E' il programma del meeting - assai specialistico - in programma per oggi mercoledì 8 e domani giovedì 9, nel salone dello stabilimento balneare Pancaldi per iniziativa dell'associazione SIGTTO, che riunisce appunto tutte le aziende internazionali che si occupano delle varie modalità relative a produzione e trasporto dell'LNG (liquid natural gas). Per la prima volta il meeting, giunto alla 60ª edizione, si tiene a Livorno, sede del primo rigassificatore galleggiante realizzato nel Mediterraneo, e ancora oggi un esempio di alta tecnologia e di altrettanto alta sicurezza.

La storia della realizzazione del terminal OLT Toscana Offshore, che verrà illustrata dall'ingegner Giovanni Giorgi della stessa OLT, sarà la relazione di apertura della seconda giornata di lavori. E per la prima volta saranno mostrate anche tutte le complesse fasi di trasformazione dell'ex nave gasiera in vero e proprio terminale galleggiante, con tanto di slides dei lavori svolti a Dubai e con tutta la ricca documentazione relativa alle autorizzazioni, ai controlli di costruzione e ai collaudi.

Nella prima giornata di lavori i temi dell'LNG e delle sue problematiche - di estrazione, di trasporto, di liquefazione e rigassificazione



- saranno introdotti dal presidente di SIGTTO Andrew Clifton e dal managing director di OLT Offshore LNG Toscana Spa ingegner Peter Carolan. Per il ministero dello Sviluppo Economico interverrà l'ingegner Gilberto Dialuce, che farà il punto anche sulla normativa italiana in merito al gas naturale liquefatto; e riferirà anche dell'importanza per la rete italiana dell'opportunità "di garanzia" costituita dal terminale livornese offshore.

Il panel degli interventi è ricchissimo e si sviluppa per due giornate rifacendosi anche alla storia dei primi tentativi di utilizzo del gas naturale, sia allo stato di estrazione sia con i processi di liquefazione sempre più complessi e sicuri. Tra le curiosità, il report sui cinquant'anni di metodologia di trasporto del

GNL con le speciali "membrane" che hanno costituito un importante passo avanti per la sicurezza. La storia del trasporto navale del GNL sarà illustrata al termine della prima giornata di lavori da Jim White per conto di LGE.

Al di là dei temi specialistici, la scelta di Livorno per fare il punto su questo che è uno dei temi più attuali delle problematiche energetiche d'oggi, l'utilizzo, lo stoccaggio e il trasporto del gas LNG, è la conferma che il terminale offshore al largo della nostra costa rappresenta a livello mondiale un caso di eccellenza e una altrettanto importante risorsa, sul quale si stanno orientando molti paesi e molte aziende in vista della ripresa dei consumi sia industriali che urbani.

A.F.

OGGI A LIVORNO SI APRE IL PANEL MEETING DELLA SOCIETY OF INTERNATIONAL GAS TANKER AND TERMINAL OPERATORS

L'evento coincide con i 50 anni di attività dello trasporto via nave di gas naturale liquefatto ed i 35 anni di vita dell'associazione. Oggi a Livorno si aprono i lavori del sessantesimo panel meeting di SIGTTO - Society of International Gas Tanker and Terminal Operators, l'associazione che riunisce a livello internazionale tutte le aziende che operano nel settore dell'LNG Shipping e dei terminali di rigassificazione e liquefazione. L'evento è ospitato da OLT Offshore LNG Toscana, azienda che detiene la proprietà e la gestione del terminale di rigassificazione FSRU Toscana operativo al largo della costa tra Livorno e Pisa.

In occasione dell'evento di Livorno, che si concluderà domani, SIGTTO celebra un duplice prestigioso traguardo: i 50 anni di attività dello trasporto via nave di gas naturale liquefatto ed i 35 anni di vita dell'associazione. Al meeting prendono parte numerosi esperti del settore a livello internazionale; da segnalare anche la presenza del ministero dello Sviluppo Economico con una sua testimonianza.

«Olt, una riserva strategica con potenzialità inesprese»

Il rigassificatore off-shore al centro del meeting di Sigtto

AFFACCIATO su un mare d'indaco, il sessantesimo meeting dell'associazione Sigtto (Society of International Gas Tanker and Terminal Operators) è cominciato ieri ai bagni Pancaldi, ospite di Olt Offshore Lng Toscana. Continuerà oggi con una "coda" che comprende anche una visita al rigassificatore, la piattaforma «Frsu Toscana» ancorata permanentemente al largo, che è servita dalle navette del gruppo Neri, incaricato con i suoi supply-vessels anche alla sorveglianza antinfortuni e al controllo di sicurezza. Partecipano al meeting un centinaio di esperti del settore gas naturale liquido, che celebrano un duplice obiettivo: i 50 anni di attività del trasporto via mare del gas liquefatto e i 35 anni dell'associazione. Un convegno tecnico-giuridico,

Il general manager dell'associazione Sigtto Andrew Clifton ha sottolineato l'importanza della scelta di Livorno per questo convegno grazie alla presenza dell'unico rigassificatore al mondo con la tecnologia e la struttura galleggiante della nave «Frsu Toscana» di Olt.

E PER OLT ha parlato l'ingegner Peter Carolan ricordando le potenzialità del rigassificatore off-shore, la disponibilità «a riserva strategica» di oltre 50 mila metri cubi di gas nei suoi serbatoi per fronteggiare eventuali cali di fornitura dai gasdotti (la crisi tra Russia e Ucraina gioca un ruolo importante) e le potenzialità ancora inesprese. I lavori, come accennato, continueranno oggi con la storia del rigassificatore livornese riferita dall'ingegner Giovanni Giorgi di Olt.

con interventi solo in lingua inglese, abbondanza di cifre, slides e proiezioni. Significativa nella prima giornata la relazione del dottor Giovanni Perrella, per il ministero dello sviluppo economico, che si è soffermato sulla realtà na-

LE STRATEGIE

IL MEETING ORGANIZZATO DALL'ASSOCIAZIONE SIGTTO RILANCIA IL RUOLO STRATEGICO DELL'IMPIANTO OLT RIGASSIFICATORE OFF-SHORE

IL COMITATO PORTUALE HA RISPOSTO «PICCHE» ALLE RICHIESTE DEL CONSIGLIO

SULL'USO DEI BACINI DI CARENAGGIO. C'È CHI TEME, ORE, POSSIBILI REAZIONI DEGLI ELETTI SULLA VARIANTE ANTICIPATRICE AL PIANO REGOLATORE PORTUALE...

ATTESA

E' stata organizzata una visita alla piattaforma Lng

zionale dei rigassificatori, sui consumi di gas naturale e sull'adeguamento dell'Italia alle normative europee che comportano anche il varo di un piano strategico nazionale sulla distribuzione del gas naturale; un Piano che — ha ammesso Perrella — dovrà essere predisposto entro la fine di quest'anno.

PASSAGG



La sorveglianza

LE NAVETTE del gruppo Neri sono incaricate con i suoi supply-vessels anche alla sorveglianza antinfortuni e al controllo di sicurezza dell'impianto a largo della costa

Le ricorrenze

IL CONVEGNO celebra due ricorrenze: i 50 anni di attività del trasporto via mare del gas liquefatto e i 35 anni dell'associazione Sigtto di valenza internazionale



LA STRUTTURA
Il rigassificatore off-shore

«Il Gnl è una risorsa Il rigassificatore? Impianto strategico»

Al via la due giorni di dibattito sul gas naturale liquefatto
La società internazionale Sigtto: ok il terminale Olt

► LIVORNO

«Il gas naturale liquefatto può essere una importante risorsa strategica per lo sviluppo economico di ogni paese, Italia compresa, sia nella sua forma liquida che dopo i processi di rigassificazione». Lo afferma Giovanni Perrella, rappresentante del ministero dello Sviluppo economico, in apertura del 60esimo "Panel meeting" organizzato da Sigtto, società che riunisce a livello internazionale tutte le aziende che si occupano di trasporto, liquefazione e rigassificazione del gas naturale liquefatto.

Una prestigiosa due giorni di dibattiti che si è aperta ieri nel salone dei bagni Pancaldi e che si concluderà oggi. Il tema del gas naturale liquefatto è stato analizzato a 360 gradi, con operatori e esperti di tutto il mondo (a tenere alta la bandiera amaranto, oltre al Gruppo Neri, anche Claudio Evangelisti, imprenditore di Gas

and Heat). Al convegno sono state approfondite le tecniche di estrazione e trasporto del Gnl, la storia e le evoluzioni dei terminali, i nuovi quadri normativi e le prospettive.

In questo senso, Perrella (che è anche membro della segreteria tecnica del Dipartimento per l'Energia) ha sottolineato che «il potenziale del gas

naturale liquefatto sarà analizzato e illustrato con il "Piano strategico nazionale sull'utilizzo del Gnl in Italia", disponibile alla fine del 2014».

Nel corso del meeting si è parlato anche dell'importanza del "peak shaving", una delle misure di emergenza stabilite dal ministero per fronteggiare particolari situazioni sfavore-

voli per il sistema nazionale del gas, che possono verificarsi nell'inverno 2014-2015. Il peak shaving permette di immettere gas in rete, precedentemente scaricato e stoccato nei serbatoi del terminale. Per questo il rigassificatore Olt ha un ruolo strategico, dato che la Offshore Lng Toscana ha appena avviato la gara per questo

servizio.

I rappresentanti di Sigtto, inoltre, hanno rilevato come il rigassificatore Olt, il primo e unico al mondo galleggiante in mare, sia «un nuovo traguardo nel settore del Gnl», sia per quanto riguarda la sua strutturazione che per ciò che concerne il sistema di autorizzazioni e il rispetto dell'ambiente.



Il salone gremito per il "Panel meeting" di Sigtto (Salvini / Pentafoto)



Giovanni Perrella, rappresentante del ministero (Salvini / Pentafoto)

Oggi il convegno alla scoperta dell'offshore



Oggi i partecipanti al "Panel meeting" della società Sigtuna scopriranno il terminale di Livorno: la storia del rigassificatore sarà illustrata dall'ingegnere Giovanni Giorgi. Ieri l'amministratore delegato di Olt, Peter Carolan, ha invece aperto i lavori del convegno organizzato in occasione del 50esimo anniversario dell'industria del Gnl. «Un settore - ha sottolineato Carolan - che ha avuto una storia esemplare soprattutto sul fronte della sicurezza e può vantare un importante record raggiunto: in 50 anni di attività in tutto il mondo non si è verificato alcun incidente rilevante, dal 1964 a oggi. Ritengo che questo risultato - ha concluso l'amministratore delegato di Olt - possa rappresentare una ulteriore garanzia della natura del nostro business e degli standard del nostro impianto per i cittadini di Livorno».

SIGTTO VISITS LNG TERMINAL

Oct 13 (LNGJ) - The Society of International Gas Tanker and Terminal Operators celebrated its 35th anniversary when its 60th panel meeting was convened in the Italian port of Livorno. The gathering also included a visit on board the floating regasification Terminal, the "FSRU Toscana" positioned off the Italian coast between the Tuscany cities of Livorno and Pisa. SIGTTO's membership comprises the group of companies operating in the LNG shipping and regasification terminal sectors around the world, with the aim to promote industry best practice in the storage, handling and seaborne transport of LNG.

60TH SIGTTO PANEL MEETING HELD IN LIVORNO



A visit onboard the OLT Terminal, FSRU Toscana, concluded the 60th SIGTTO Panel Meeting in Livorno.

133 participants, among international operators and experts on LNG, took part to the event hosted by OLT Offshore LNG Toscana, the company which owns and operates the floating regasification terminal “FSRU Toscana”, positioned off the Italian coast between Livorno and Pisa.

SIGTTO gathers up all the companies operating in the LNG shipping and regasification terminals all around the

world, with the aim to promote industry best practice in the storage, handling and seaborne transport of liquefied gases. The event of Livorno celebrated a double prestigious goal: 50 years of activities of LNG Shipping and 35 years of the Society.

The history and the evolution of the terminals all over the world, the techniques of extraction and transport of LNG, the new regulations on LNG and the perspectives for this sector are some of the themes treated during the meeting in Livorno. The representatives of SIGTTO pointed out that the OLT plant, the world’s first permanently moored offshore floating regasification terminal, represents a goal for the LNG sector, for its structure and design, for the authorizations obtained and for its respect of the environment.

The Italian Ministry for the Economic Development participated to the meeting and was represented by Giovanni Perrella – General Secretariat for Energy of the Ministry. During his speech, he highlighted the importance of the Peak Shaving service as one of the emergency measures established by the Decree of the Ministry of the Economic Development within the “Emergency Plan” with the aim to face unfavorable events for the national gas system, which could happen during the winter period of the thermal year 2014-2015, and to guarantee the security of supply in the Italian Gas System. OLT launched the tender for this service on October 6th.

OLT OFFSHORE PLOTS FRESH PROSPECTS FOR LIVORNO-BASED FSRU

Owner-operator of Italy's first floating regas unit has broader ambitions for underused new facility

Italy's OLT Offshore LNG Toscana (OLT) wants to see its floating storage and regasification unit (FSRU) used by larger LNG carriers while also providing peak shaving and break bulk services.

OLT managing director Peter Carolan, speaking to TradeWinds in Livorno, Italy, where the organisation was hosting a meeting of the Society of International Gas Tanker & Terminal Operators (Sigtto), said the company will apply for permission next month to allow the FSRU Toscana to be able to accept LNG carriers of up to 180,000 cbm.

Carolan added that the 3.75 billion cubic metre (bcm) per year capacity terminal is already approved to receive ships of 155,000 cbm. He said the displacement of a larger modern LNG carrier is compatible with the FSRU Toscana's design. But he added that vessels would need to either deliver a part cargo or be available to wait for several days alongside to discharge since the regas unit only has 137,500-cbm of LNG storage.

In addition OLT, whose shareholders comprise E.ON Group and Iren Group (both on 46.79%), OLT Energy Toscana (3.73%) and Golar Offshore Toscana Ltd (2.69%), recently announced a tender for a peak shaving service.

Under this, companies can apply to import a cargo into the terminal, which would then be held in storage to meet peak gas-demand requirements. The move is one of the emergency measures put in place by Italy's Ministry of Economic Development to protect its natural gas supply during the 2014/2015 winter demand period.

Carolan said OLT, which ran a short-notice peak shaving tender last year, hopes to see a cargo shipped in under this before the end of December. In a further move, Carolan said OLT is also undertaking a study with Rina Services on the feasibility of offering

LNG break bulk services from a manifold on the port side of the unit. This envisages LNG being offloaded from the FSRU Toscana onto 2,000-cbm to 3,000-cbm bunker barges and shipped ashore to be supplied both as a marine fuel and for road haulage operations.

Carolan said a risk assessment will follow and the plans for this could be approved in six months. However, he added that it might take a further five to six years for the infrastructure to be put in place to support this type of operation.

"It is a service we would like to provide," Carolan said. "In terms of volume, it is actually quite small but you have to start somewhere and it will build up over time. In 20 years' time, LNG will be used all over Europe."

The FSRU Toscana arrived off Livorno at the end of July 2013 under tow from Dubai, where the vessel, originally the Golar Frost (built 2004), underwent an expensive multi-year conversion job. It was moored into its permanent position 22 kilometres (13.7 miles) off the Italian coast.

The first cool-down cargo was delivered in September by the 126,400-cbm LNG Leo (built 1978) in a transfer operation that took nine days. After final process commissioning, send-out started on 5 October. A further three commissioning cargoes were delivered before OLT took ownership of the unit and started commercial operations on 20 December.

Since then, the FSRU, which is widely regarded as under-sized, has not received any further commercial shipments, with buyers in Asia and South America pulling cargoes away from Europe.

Carolan said the FSRU Toscana still has more than 40,000 cbm of LNG remaining from its last December cargo. He added that, with a low boil-off rate and gas only used for onboard power generation, the unit can remain cold until May and could stay cooled down on one shipment for two years.

SIGTTO GIVES NOD TO THE PAST AND LOOKS TO THE FUTURE

Just how does an industry mark turning 50? The Society of International Gas Tanker & Terminal Operators (Sigtto) was not going to let this one get away lightly and threw the book at it, literally.

But not content with putting out a 124-page cover-all commemorative publication, Sigtto, which also turned 35 this year, set aside a day of its 60th Panel Meeting in Livorno to talk about the lead up to the arrival of the first commercial LNG cargo in 1964 and what has occurred since. In an unheard of move, it even let TradeWinds attend.

At first glance, the first day's agenda may have looked a little dry. It was anything but. Understandably, there was much talk of the past, pioneers and even problems. Gas shipping originals, such as 90-year-old Roger Fooks, in a short clip filmed at his home in Dorset, England, and the only slightly younger Jim Whyte brought the house down with their direct, no nonsense and humbling self-effacing recollections of the significantly more hands-on early days of both LNG and LPG shipping. Houston-based Ed Carr, who is vice-president of LNG and general manager of Mitsui OSK Bulk Shipping (USA), and colleague Warren Bluestein were candid about past experiences in their presentation on the history and some of the problems that the former and now largely disbanded eight-vessel BGT fleet had encountered.

Carr recalled years of cleaning spray line filters and a large number of cargo-pump failures after aluminium dust-generated during construction, was left in the cargo tanks. A football-size casting defect in one ship's tail shaft resulted in an early ship-to-ship (STS) transfer of cargo and a change in class rules, to bring in required ultrasonic testing after casting. And there were others.

"The purpose [of listing them] is to recognise the challenges that these early LNG projects faced, to encourage the continued sharing of incidents among SIGTTO members and to never take for granted the hard lessons that have been learned," said Carr.

But speakers also peered ahead. Poten & Partners LNG/Marine advisor Doug Brown pointed out that the 122 LNG carrier newbuildings currently on order will require around 2,700 officers. He said this demand could put pressure on operating expenses not only through the additional training that will be needed but as inexperienced owners try and attract experienced officers with higher wages. Brown also forecasted more rationalisation in LNG trades, possible requirements for dynamic positioning on vessels and the development of new kit, such as floating cryogenic hoses to support offshore LNG production and regasification as this moves into more hostile environments.

"Small-scale LNG will increase and more will dabble in LNG containers, although the logistics of that are a real nightmare," he added. As the 150 attendees set off for a seafood dinner laid on by host OLT Offshore LNG Toscana, the ownermanager of Livorno's own float-ing storage and regasification unit (FSRU), FSRU Toscana, several key industry figures were mulling over what they had heard.

Some expressed their concerns that seafarers coming in to the LNG sector today might not have the practical experience of their predecessors and as a result could appear less able to think on their feet and react to problems.

Vessels are also more complex today with electronics running throughout. Owners and former seafarers now serving as shore-based staff spoke of receiving a barrage of screen grabs as crew try to make sense of control-panel messages and increasing requests for callouts of service engineers.

One also expressed his fears that seafarers today were often content to accept the readouts they saw on the screen without knowing how to check equipment or sometimes even where to find it on the ship. But this was only the first day of the meet and something of a one-off at that.

Sigto general manager Andrew Clifton was on hand to remind members of the importance of the society's contribution to the industry's safety record.

He quoted founding president of El Paso Natural Gas, Barry Hunsaker, as telling members that they would only achieve their goals and maximise the safety of the industry if they share technical and safety information along with their operating experience through open and frank discussion.

"Remember the industry will be judged by the record of its least safe operator. Let's help ourselves by helping that operator," he said.

As the Livorno meet prepared to move back into its closed panel format, the agenda spelled out for the next day included Nakilat detailing its contingency Q-flex STS following a ship collision and the casualty session where members could detail their incidents and lessons learned — a technical and reporting back line-up that Hunsaker might well have approved of.

"So what happens on Day Two?" TW asked panel chairman Marc Hopkins of BG Group. "It all gets back to normal," he replied with a grin.

OLT MAKES FSRU MEMORIES STICK

There was a long, silent queue forming in Livorno last week — and it was not for the Italian port city's famous takeaway pancake snack, torta di ceci.

Attendees to the Society of International Gas Tanker & Terminal Operators (Sigtto)'s anniversary panel meeting had their eyes on the prize — the technical visit.

With this get-together being a celebration of both the company's 35th birthday and 50 years of commercial LNG shipping, Sigtto had pushed the boat out — or should that be pushing its members out to the boat?

It seems there was not much need to push. The ship in question was the FSRU Toscana — which “translates” as the ‘floating storage and regasification unit Tuscany’. It is owned by OLT Offshore Toscana, which was hosting the industry body meeting and is moored temptingly just out of sight — 22 kilometres (13.6 miles) — off the Livorno coast.

There had been a bit of a scramble for places when Sigtto first circulated details of the visit. “I was straight in there,” one owner told On Watch. But, with all 48 places snapped up, a waiting list of 40 hopefuls still loomed. Some inventive efforts to trade places appeared to be underway on the sidelines of the meet and talk of day trips to Florence were being mooted as a substitute second-choice outing. But for those who did not make it out to the FSRU Toscana, OLT was on hand with a scale model of the unit for guests to view.

And, just to prove that FSRUs have made it into the mainstream shipping sector, OLT also presented attendees with what must be the first memory stick version of a floating regas vessel. Ah well — maybe next time. Time to balance the stick on the balcony rail, gaze out to sea, take a bite of torta and let the imagination take over.