

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Giorgi (Olt Offshore): “A giugno il primo test di scarica Gnl con una bettolina”

Nicola Capuzzo · Wednesday, March 15th, 2023

Mentre continua il dibattito sul combustibile ideale per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità ambientale dettati dall’Onu si continuano a investire miliardi in navi con alimentazione anche a Gnl. La prima nave da crociera è in attività dal 2018 e si stima (fonte Clia – associazione internazionale delle compagnie crocieristiche) che entro il 2027 il gas naturale liquefatto alimenterà più del 50% del nuovo naviglio in arrivo sul mercato.

SHIPPING ITALY parla delle prospettive che si stanno aprendo in questo mercato con Giovanni Giorgi, amministratore delegato di Olt – Offshore Lng Toscana SpA, la società che ha sviluppato e gestisce fin dal 2013 al largo del porto di Livorno il rigassificatore Fsru Toscana, uno dei primi al mondo.

Ingegnere Giorgi, alcuni mesi fa ha annunciato l’avvio nel 2023 dell’attività di small scale di Fsru Toscana che interessa il porto di Livorno. A che punto siete?

“Nel 2020 Olt ha ricevuto dal MiSE (oggi MASE, Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica) autorizzazione alla realizzazione delle modifiche al Terminale necessarie all’avvio del servizio di Small Scale Lng. Nel 2021 Olt ha deciso di aumentare la flessibilità e l’efficienza del terminale, intraprendendo un nuovo percorso autorizzativo per richiedere 122 accosti all’anno. L’autorizzazione ambientale a livello nazionale è arrivata a fine 2022 e siamo in attesa dell’autorizzazione finale unica relativa anche all’autorizzazione che abbiamo richiesto la scorsa estate per l’aumento della capacità di rigassificazione da 3,75 fino a circa 5 miliardi di metri cubi all’anno.”

I lavori di adattamento del rigassificatore alla nuova operatività come si sono svolti?

“La parte più impegnativa, quella di installazione riguardante la parte meccanica, elettrostrumentale e i lavori di saldatura, è stata completata. In questi anni abbiamo avuto un rallentamento a causa del Covid sia per i ritardi nell’arrivo dei materiali ma anche perché continuavamo a operare ad altissimi livelli nella nostra attività tradizionale di rigassificazione – raggiungendo il 100% sull’altro lato dell’unità e – come da Ordinanza della Capitaneria di Porto – quando arriva una nave e avviene la scarica ci viene richiesto di interrompere i lavori per circa due giorni. In pratica ogni settimana abbiamo dovuto fermarci due giorni nelle altre attività. Da

segnalare che lo scorso anno non ci sarebbe stata richiesta per l'utilizzo dello small scale tradizionale come combustibile marino, visto l'alto differenziale di prezzo tra Gnl e gasolio marino (Mgo).”

In quale fase vi trovate attualmente?

“Ora siamo nella fase di pre-commissioning con tutti i molteplici fornitori dei vari equipment. Fra questi i principali sono: i flessibili per la scarica del Gnl, dei sistemi di sgancio di emergenza rapida che blocca il trasferimento del Gnl, la parte dell'automazione (Ics), la parte di misurazione del Gnl scaricato. Questa fase finirà a fine marzo, dopodiché saremo pronti a ricevere la prima bettolina o piccola metaniera. Stiamo appunto negoziando un contratto per accogliere la bettolina e fare la prima scarica di prova a giugno, subito dopo le manutenzioni programmate a maggio. Da quel momento in poi entreremo nella vera e propria fase commerciale.”

Quale specifica funzione avrà lo small scale e quali vantaggi porterà anche in termini di riduzioni di emissioni nocive?

“Il servizio di Small Scale Lng prevede che piccole navi metaniere possano caricare il Gnl direttamente presso il Terminale Fsr Toscana, per rifornire le navi a Gnl o per consegnarlo ai depositi costieri, all'interno dei porti del Mediterraneo. Essendo il Gnl meno inquinante del marine gasoil, ma anche dell'heavy fuel, ci sarà nei porti una riduzione importante delle emissioni inquinanti. In particolare, avremo una riduzione di ossido di azoto (Nox) e ossido di zolfo (Sox) e di circa il 20% anche nelle emissioni di CO2.”

Quale scenario possiamo immaginare per l'utilizzo del Gnl nei porti di Livorno e in quelli italiani grazie allo small scale alla luce dei prezzi attuali?

“Moltissime navi da crociera hanno scelto l'alimentazione bifuel a Gnl e gasolio e ci aspettiamo che localmente, come negli altri porti italiani, questo apporti benefici in termini di riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti; intanto anche fra le navi cargo si assiste nel mondo al passaggio al bifuel. Abbiamo chiesto un aumento del numero degli accosti di navi small scale fino a 122 perché crediamo che in una prospettiva decennale si arriverà a una forte richiesta, che includerà – di nuovo – anche il trasporto pesante su strada, già dotato di maggiori infrastrutture. Con l'innalzamento dei prezzi del Gnl a 320 euro al Kwh la sua richiesta era diminuita, ma prevediamo un forte ritorno grazie al riallineamento del costo – che potrebbe addirittura diventare inferiore – a quello del gasolio.”

Per la parte delle bettoline cosa può anticiparci?

“Sono in corso le valutazioni di progetti di vari operatori interessati alla costruzione di navi small scale, per verificare la compatibilità delle bettoline con il terminale Fsr Toscana, poiché non tutte possono essere adattate al terminale di Olt. Dopodiché, in totale trasparenza così come avviene per il servizio di rigassificazione, pubblicheremo l'elenco delle navi small scale compatibili con il terminale.”

Da qualche mese è stato nominato presidente della Sigtto – Society of International Gas Tanker and Terminal Operator; quali obiettivi persegue l'associazione?

“La Sigtto riunisce gli operatori di navi metaniere e terminali di importazione/esportazione nel campo di tutti i gas liquefatti; in particolare il Gpl, il Gnl, il metano, cui si vanno aggiungendo

l'idrogeno e i nuovi combustibili che stanno prendendo piede quali il metanolo, l'ammoniaca e l'idrogeno. Il suo scopo principale è quello di proteggere l'industria dei gas liquefatti sul fronte della sicurezza mettendo a fattor comune tutti i know-how che dal 1979 – data della sua costituzione – fino ad oggi, ogni società ha portato con sé per creare procedure e linee guida a beneficio di tutti i soci attuali e futuri. La protezione riguarda la sicurezza e comunque la reputazione del settore, perché di fronte a un incidente, anche al più piccolo degli operatori, la ripercussione negativa ricadrebbe su tutta l'industria.”

Lei è il primo italiano nella storia della Sigtto ad avere avuto la carica di presidente; quale sarà in particolare il suo apporto?

“Sono da 15 anni nell'associazione e per me questo incarico è un vero onore. Tutti i precedenti presidenti erano inglesi o americani dato che l'industria è gestita da queste nazioni. Fra i miei obiettivi, oltre alla sicurezza che è e resterà sempre quello più importante, si aggiunge dallo scorso anno la decarbonizzazione tanto che in Sigtto definiamo attualmente il nostro obiettivo 'safe decarbonization' ovvero 'decarbonizzazione sicura'. Porto l'esempio dell'ammoniaca, allo studio di molti come possibile combustibile: ad oggi questo non è ancora riconosciuto come carburante, e necessita ancora di molta ricerca e attenzione prima di poter essere preso in considerazione quale alternativa. La mia missione riguarda proprio questi aspetti. Ma lavoro anche per far entrare nella Sigtto tutti quei nuovi operatori che si stanno affacciando da diversi mesi in particolare nel mondo Gnl: entro quest'anno verranno realizzati in Europa 12 nuovi rigassificatori; ritengo che la loro entrata in Sigtto possa aiutarli molto a capire da subito quelle che sono le procedure standard di una società che deve lavorare nel mondo dei gas liquefatti.”

Il Gnl è definito come combustibile di transizione: per quanti anni ancora lo utilizzeremo?

“Oggi molte compagnie navali inseriscono il Gnl nelle specifiche che la nave deve avere. Intanto qualcuno – compresa la Sigtto – ha iniziato studi su metanolo, idrogeno e ammoniaca, ma questi combustibili, come detto in precedenza, sono ancora in fase di studio per poter entrare in commercio, perché in alcuni casi mancano i materiali adeguati per il sistema di contenimento, sono richieste altissime tecnologie, alti costi e non esiste ancora una catena di approvvigionamento. Viceversa, i primi impianti relativi al Gnl sono stati realizzati negli anni '60, questo significa che abbiamo alle spalle più di 60 anni di esperienza di trasporto marittimo nel Gnl. Attualmente il combustibile disponibile più pulito – e unica alternativa al gasolio – è il gas naturale liquefatto.”

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY



This entry was posted on Wednesday, March 15th, 2023 at 7:00 pm and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.