

Ship To Shore

03.02.14

Il rigassificatore di Livorno potrebbe diventare un hub per l'LNG navale

Alla prese con la crisi della domanda, OLT sta elaborando il progetto di adattamento della FSRU Toscana, gestita tecnicamente da uno specialista di bunker come Fratelli Cosulich

Diventato operativo, dopo anni di ritardi, solo alla fine dello scorso dicembre, il nuovo rigassificatore di Livorno gestito da OLT (società controllata con il 46,8% a testa dalla multi-utility Iren e dal trader dell'energia tedesco E.ON) è già nell'occhio del ciclone, ma una soluzione parziale potrebbe arrivare dal prossimo sviluppo dell'utilizzo dell'LNG come combustibile navale.

I costi di OLT scaturiscono non solo dal ritardo pluriennale nella messa in opera e dalla parallela lievitazione dei costi di realizzazione della FSRU Toscana (si parla di 850 milioni di euro contro i 400 inizialmente preventivati per adattare l'ex metaniera Golar Frost e farne un rigassificatore galleggiante), ma soprattutto dal fatto che la struttura, capace di rigassificare 3,75 miliardi di metri cubi l'anno, è stata pensata oltre 10 anni fa, quando le proiezioni sulla domanda odierna erano assai diverse dalla ben più modesta realtà dei fatti, frutto di un lustro pieno di crisi economica. Sicché, ad oltre un mese dall'avvio delle operazioni, OLT non ha concluso alcun contratto di fornitura e il rigassificatore, fatta eccezione per alcuni carichi di prova, è rimasto maturo.

Ecco perché la società di gestione ha da un lato avviato (dovrebbe essere in conclusione) l'iter burocratico per alzare il limite massimo di portata delle gasiere operabili al rigassificatore da 138.000 mc a 155.000 mc, il che consentirà di ricevere al terminale il 78% della flotta

metaniera oggi attiva nel Mediterraneo, e dall'altro si è rivolta al Governo in cerca di aiuto OLT cioè, modificando l'iniziale strategia, ha domandato che, a fronte della rinuncia all'uso esclusivo, il rigassificatore sia inserito fra le opere energetiche di interesse strategico nazionale, in modo tale da assicurarsi il cosiddetto "fattore di garanzia", cioè la parziale (70%) copertura di costi e potenziali ricavi, a prescindere dai volumi movimentati, mediante il rincarico delle bollette energetiche italiane. Il buon



esito della richiesta non è scontato, perché l'Autorità per l'Energia si sarebbe messa di traverso, non considerando strategico il rigassificatore, ma, stando a diverse fonti di stampa, il Ministero dello Sviluppo Economico sarebbe invece ormai prossimo a sancire per decreto l'inserimento fra le opere strategiche e l'accesso quindi al suddetto beneficio.

Oltre a ciò, però, OLT ha allo studio altre soluzioni per potenziare la redditività del rigassificatore: "Stanno partecipando ad

un tavolo di lavoro nazionale, voluto dal Ministero dello Sviluppo Economico, insieme a molteplici Associazioni Nazionali, Regioni, Autorità Portuali e diversi gruppi imprenditoriali, per la costituzione di un progetto di respiro nazionale e internazionale, finalizzato allo sviluppo di infrastrutture che possano supportare l'uso di mezzi per il trasporto marittimo alimentati a GNL, come delineato dalle ultime direttive sui trasporti dell'UE" spiega una nota dell'azienda.

In sostanza, cioè, esiste il progetto di fare del rigassificatore anche un terminale di ricezione di LNG destinato non alla rigassificazione e all'inserimento nella rete nazionale, bensì al rifornimento delle navi che lo utilizzano come combustibile, il cui numero è destinato a crescere in relazione alle specifiche normative europee al riguardo: "FSRU Toscana - prosegue la nota - ha la caratteristica di essere stato realizzato

convertendo una metaniera in terminale di rigassificazione. Le principali modifiche per la ricezione delle grosse metaniere sono state realizzate solo su uno dei due lati, lasciando il design originario sull'altro, che quindi sarebbe già in grado di scaricare il GNL come qualsiasi nave metaniera. Sarebbero sufficienti piccole modifiche per consentire la ricezione da parte di barche che potrebbero ormeggiarsi e caricare il GNL. Questo, una volta caricato il prodotto, lo potranno



scaricare in depositi di stoccaggio *ad hoc* nei porti, dove potranno sorgere delle vere e proprie "stazioni di servizio" presso le quali potranno rifornirsi sia le imbarcazioni sia i mezzi terrestri".

OLT non ha fornito dettagli maggiori su un progetto apparentemente ancora in fase embrionale, ma è evidente che la posizione del rigassificatore livornese in un contesto in costante accelerazione (e su cui, a fronte della formale assenza di una politica industriale di Stato, non mancano il dibattito e le iniziative "private", [S28 n.44/2012](#) e [47/2012](#)) è vantaggiosa sia per la summenzionata predisposizione tecnica che per la posizione geografica strategica in un Mediterraneo dove oggi è praticamente impossibile rifornirsi di LNG per la combustione navale. Aspetti a cui si aggiunge infine il fatto la gestione tecnica della struttura è attualmente affidata ad una joint venture formata dalla belga Exmar e dalla genovese Fratelli Cosulich.

Che, fra le sue molteplici attività, conta anche il trading e la fornitura diretta di bunker navale (a Singapore), sebbene per il momento la società genovese preferisca non sbilanciarsi sulle potenzialità di FSRU Toscana come hub per il bunkeraggio di LNG.

A latere di ciò va segnalato che E.ON, accreditata recentemente da Reuters della volontà di cercare acquirenti per i suoi business in Italia, si sarebbe rivolta, secondo quanto riportato da *TradeWatch*, ad alcuni dei maggiori armatori di metaniere (fra essi K Line, Mitsui OSK Line, NYK, Teekay e Golar LNG) per cercare di noleggiare a lungo termine (varie opzioni offerte fra i 5 e i 20 anni, a partire dal 2018) una o due gasiere necessarie al trasporto delle 800.000 tonnellate annue che il trader ha seguito dallo stabilimento produttivo sottomarino di Freeport.

Andrea Moizo