

# Trenta sentinelle a guardia del "bombolone" senza gas

Livorno, l'impianto costa 15 milioni all'anno. Ma ha scaricato solo 5 navi

## IL REPORTAGE

dalla nostra inviata

**GILDA FERRARI**

**LIVORNO.** A bordo del rigassificatore Fsr Toscana ci sono le contraddizioni di un Paese capace di lavorare con professionalità e passione, salvo rivelarsi inadeguato e in cronico ritardo sulla programmazione industriale. Il *Secolo XIX* è salito sul *bombolone* - così i livornesi hanno ribattezzato l'impianto costato un miliardo ed entrato in funzione a 20 chilometri dalla costa.

«Per convertire la Golear in rigassificatore ci saranno voluti 300, 350 milioni. Il resto sono oneri finanziari dell'operazione e decine di prescrizioni che l'autorità ci ha chiesto in corso d'opera». Giovanni Giorgi aveva 31 anni quando cominciò a seguire il progetto, nel 2003, assunto da Olt Energy. Sul curriculum una laurea in Ingegneria a Pisa, un'esperienza con Eni a Londra ma poca voglia di diventare «uno zingaro, come accade spesso a chi lavora nell'oil & gas».

«Questo è un impianto tecnologicamente all'avanguardia. - spiega l'operation manager - Dal truster, che serve a tenere la posizione della nave mentre il gas è in circolazione, all'ancoraggio, al chartek, un materiale intumescente con il quale ci è stato chiesto di rivestire molte parti dell'impianto. Dispiace - aggiunge l'ingegnere - che l'acutezza di un progetto importante sia stata vanificata da tempi troppi lunghi e ora da un mercato che non permette di lavorare come potremmo». Dalle dinami-

che del mercato Olt si è sganciata attraverso il fattore di garanzia, sovvenzione pubblica pagata dalla collettività che assicura all'azienda la copertura del 64% dei ricavi.

Eccolo il terminale di proprietà di Olt Offshore Lng Toscana. Lo tengono in vita 60 marittimi divisi in squadre da 30 ciascuna su due turni di 28 giorni. La gestione dell'impianto è infatti affidata a Ecos, una joint venture tra la Fratelli Cosulich e la belga Exmar Shipmanagement. Mantenere questo gigante in mezzo al mare costa alla società proprietaria «tra i 7 e gli 8 milioni l'anno. - dice Giorgi - Se si aggiunge l'ammortamento dei 4 mezzi di supporto all'impianto il costo sale a 15 milioni».

Soldi che Olt è obbligata a sborsare anche se la macchina viaggia a ritmo di lumaca, per evitare di comprometterne la funzionalità. Il progetto fu autorizzato nel 2006, la costruzione nei cantieri di Dubai, a opera di Saipem, ha richiesto 7 anni, il terminale è entrato in esercizio a dicembre 2013. Sul fianco si contano 18 linee di ormeggio: Fsr Toscana potrebbe scaricare una nave di Gnl la settimana. Ne ha scaricate 5 in un anno e mezzo.

Ma guai a chiedere al comandante Nicola D'Astice, 43 anni di navigazione sulle spalle di cui 35 nel settore oil&gas, se a bordo ci si annoia: «Adesso siamo inoperativi, ma il nostro lavoro consiste nel mantenere l'impianto perfettamente operativo e pronto a

scaricare in rete. L'ultima volta abbiamo scaricato a terra? Tra il 20 e il 30 aprile. Ora navi in arrivo non ne abbiamo. - ammette il comandante - richieste di scarico nemmeno».

A bordo gli alcolici sono vietati, ma il personale di cucina vizia l'equipaggio e la disciplina è il miglior alleato della salute. D'Astice: «Mi impongo di camminare per 5 chilometri e fare 260 gradini ogni giorno. Il terminale è grande, ho i miei percorsi». Tra i compiti del comandante ci sono i bollettini



I serbatoi sferici che contengono il gas, sulla sinistra la pista per atterraggio elicottero



Il comandante D'Astice insieme a Giorgi e ai primi ufficiali Mirko Bresciani e Marco Rosa



meteo: «Ne produco uno al giorno, ma quando abbiamo slot in arrivo almeno uno ogni 6 ore. In questi primi cinque mesi dell'anno ho registrato una sola giornata di condizioni meteo-marine avverse. Chi dice che questa, per via delle correnti, è una collocazione non adatta a ricevere carichi non sa di quel che parla...».

Nonostante il meteo favorevole, l'impianto rischia però di fare la ruggine. A fronte di una capacità pari a 47 navi l'anno, gli slot arrivati in un anno e mezzo si contano sulle dita di una mano. E pure dei 58 mila metri cubi di gas stoccati nelle vasche al momento Olt non se ne fa granché.

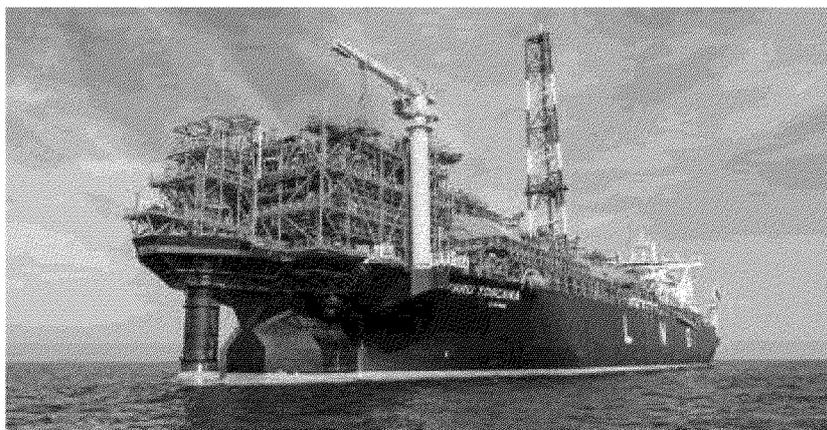
«Oggi il mercato del gas purtroppo è quello che è - commentano D'Astice e Giorgi - ma quando la domanda tornerà a salire questa infrastruttura giocherà un ruolo importante nel garantire all'Italia autonomia nei rifornimenti. Lavoriamo a aspettiamo». Nel frattempo gli italiani

hanno cominciato a pagare: la sovvenzione a Olt pesa sulla collettività per circa 80 milioni l'anno. Se l'impianto fosse commercialmente più attivo, una quota maggiore dell'investimento potrebbe essere coperta dai ricavi? «Questo è un problema che riguarda Iren ed E.On», taglia corto Giorgi.

Per tornare a terra, al porto di Livorno, servono 45 minuti di navigazione a bordo della *crew boat*, il quarto mezzo di supporto insieme ai 2 rimorchiatori e al "Guardian".

«Guardi - si congeda Giorgi - Nel cantiere di Dubai durante la costruzione io ci sono stato. Nei tre mesi estivi c'erano 50 gradi, i saldatori svenivano sul posto di lavoro. Ricordo che chiesi di attrezzare delle cabine refrigerate dove gli operai si potessero riposare. Saipem avrà avuto le sue ragioni per scegliere Dubai. Ma io so che con 50 gradi un essere umano non può lavorare».

gilda.ferrari@ilsecoloxix.it  
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Lng Guardian, unità di supporto insieme ai 2 rimorchiatori e alla crew boat



Il terminale è collegato alla rete gas di Snam attraverso una condotta sottomarina



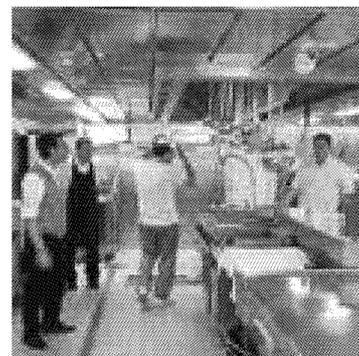
L'operation manager Giovanni Giorgi (a sinistra) e il comandante Nicola D'Astice

**2002**  
Anno  
di presentazione  
del progetto

**3,75 mld di m<sup>3</sup>**  
Capacità di rigassificazione

**Dubai**  
Il cantiere di costruzione

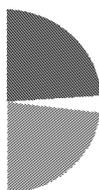
**1 mld**  
Il costo dell'impianto



In cucina i due cuochi e i due camerieri di bordo

**2006**  
Anno  
di autorizzazione

**Olt Offshore Lng Toscana**  
(proprietario)



**49,07%**  
Iren

**2,69%**  
Golar Lng

**48,24%**  
E.On

**Ecos**  
(gestore)

**50%**  
Fratelli Cosulich



**50%**  
Examar Shipmanagement

**30  
luglio  
2013**  
Arrivo in Italia

**137 mila m<sup>3</sup>**  
La capacità di stoccaggio

**57 mila m<sup>3</sup>**  
il carico attuale

**20  
dicembre  
2013**  
Inizio esercizio  
commerciale

**47 slot/anno**  
Capacità di scarico navi  
(autorizzato per 59 slot/anno)

**5 slot**  
Le navi scaricate ad oggi

**2015**

**COSTO DI GESTIONE ANNUO**

€

**7-8 mln**

**15 mln**

includendo  
l'ammortamento  
delle 4 imbarcazioni  
di supporto