

Data:
mercoledì 08.10.2014

IL TIRRENO
LIVORNO

Estratto da Pagina:
V

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
 ■ LIVORNO

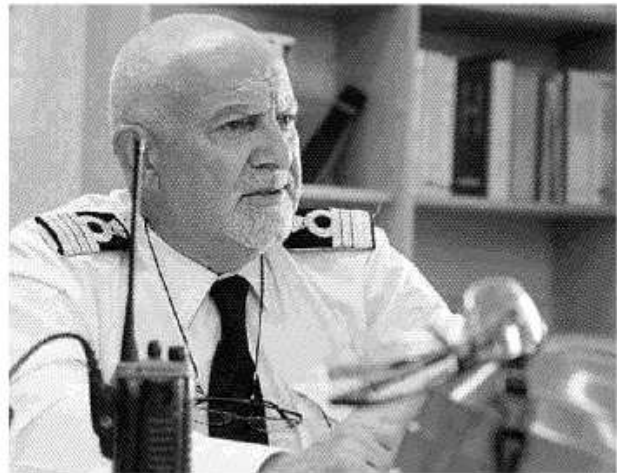
Usciamo dal porto, a bordo dell'imbarcazione-express del gruppo Neri, in una bella giornata di sole e col mare che sembra una tavola. Una ventina di minuti dopo, appena dopo aver ammirato sulla nostra sinistra la Meloria, ecco che all'orizzonte scorgiamo la sagoma multicolore di una nave: è poco più di un punto nel blu, ma capiamo subito che si tratta del nostro obiettivo, il terminale Olt. Mezz'ora di navigazione tranquilla (l'express 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...

È 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 "bombolone".

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. Com'è logico che avvenga 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 remotizzate 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 (Dcs - 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. Questi ultimi, ci viene detto, "sono stati



Nicola D'Astice, comandante del rigassificatore Frsu 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, etc.» 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 "attraccare" la nave gasiera e a bloccarla durante il trasferimento di gas liquido; le grosse tubature che



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Data:
mercoledì 08.10.2014

IL TIRRENO

LIVORNO

Estratto da Pagina:
V

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 risponde 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. È posta a 79 metri perché a quell'altezza la nube non può incontrare alcun 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 tempeste com'è successo con le libecciate - dice il comandante - a bordo non si sente nulla: se mettiamo una scatola di dentifricio ritto sul tavolo, resta immobile». E con l'inquinamento, come la mettiamo? «L'Asl fa gli esami ai "cesti" di cozze qui sotto e i valori sono uguali a quelle coltivate a Gorgona», replica deciso Nicola D'Astice.