

## Base Operativa di terra, piena operatività

A distanza di sette mesi dall'inaugurazione, le attività della base operativa di Porto Viro procedono a pieno ritmo e, con l'arrivo e l'installazione del terminale, sono entrate nel vivo.

La base, presso la quale lavorano 10 dipendenti, ha una funzione logistica e di supporto a tutte le attività di movimentazione di mezzi e di personale tecnico e operativo da e verso il terminale.



Strategia e Comunicazione SEGEST

Adriatic LNG

# NEWS



## Editoriale

Il Terminale installato al largo di Porto Levante (Ro).

Da qualche mese il terminale di rigassificazione di Adriatic LNG è diventato una realtà. Partito da Algeciras, in Spagna, dove è stato costruito, l'impianto è stato trainato da 4 rimorchiatori e ha coperto in poco più di due settimane una distanza di 1.700 miglia nautiche per giungere nell'Adriatico, al largo di Porto Levante.

Il suo arrivo - salutato lo scorso 20 settembre nel corso di una cerimonia di benvenuto dal Presidente del Consiglio dei Ministri, dalle più alte autorità istituzionali sia nazionali che locali e dall'ambasciatore degli Stati Uniti in Italia - ha rappresentato un momento di grande orgoglio e soddisfazione per Adriatic LNG.

Questa è una tappa fondamentale del nostro progetto, che ha coinvolto per anni tecnici, operai, impiegati di Adriatic LNG e delle aziende fornitrici e rappresenta anche un ulteriore passo avanti per la diversificazione dell'approvvigionamento energetico nazionale.

Il terminale di rigassificazione sta offrendo anche importanti opportunità di sviluppo economico per il territorio veneto e polesano: l'apertura della base operativa, le assunzioni per le attività a terra e sul terminale, i contratti di fornitura, le infrastrutture realizzate presso i cantieri navali di Adria e di Venezia, testimoniano la volontà concreta di Adriatic LNG di investire e favorire opportunità di crescita a livello locale.

**Scott Miller**

Amministratore Delegato di Adriatic LNG

## La Capitaneria di Porto di Chioggia approva il regolamento di sicurezza del terminale

Martedì 2 settembre, presentata a Venezia l'ordinanza di attuazione.

L'ordinanza adottata ha come obiettivo quello di definire regole precise per la navigazione nelle acque antistanti il terminale, con l'obiettivo di garantire la sicurezza delle persone e dell'ambiente.

Sono state perciò definite delle apposite "aree di sicurezza": la zona di sicurezza e l'area "ATBA" (Area to be avoided - Area da evitare).

Cos'è la zona di sicurezza	È un'area di forma circolare che si estende per un raggio di due chilometri dal centro del terminale.
Regole di comportamento nella Zona di Sicurezza	La Zona di Sicurezza è un'area interdetta a tutte le attività: il transito, l'ancoraggio, lo stazionamento di navi in attesa, la pesca effettuata in qualsiasi forma, le attività subacquee non espressamente autorizzate. Tutti i movimenti all'interno della Zona di Sicurezza ad eccezione di quelli dei mezzi addetti ai servizi del Terminale devono essere autorizzati dalla Capitaneria di Porto e da Adriatic LNG.
Cos'è l'area "ATBA"	Detta anche Area To Be Avoided / Mandatory No Anchoring Area - è un'area di forma circolare che si estende per un raggio di 1,5 miglia nautiche dal centro del terminale.
Regole di comportamento nell'area "ATBA"	L'ingresso all'interno dell'area "ATBA" è vietato a tutte le navi con stazza lorda pari o superiore alle 200 tonnellate, con la sola eccezione delle navi e imbarcazioni coinvolte nello scarico di gas naturale liquefatto "GNL" o in attività collegate alla normale operatività del terminale e delle imbarcazioni delle Forze di Polizia. Le unità il cui accesso in quest'area non è interdetto e che non sono collegate all'operatività del terminale dovranno comunque tenersi al di fuori della Zona di Sicurezza.

## Terminale e territorio

Il terminale di Porto Viro significa non solo maggiore approvvigionamento energetico per l'Italia, ma anche nuove opportunità di occupazione e di investimento in provincia di Rovigo.

Infatti, molte sono le ricadute economiche sul territorio dovute alla presenza del terminale, frutto anche dell'accordo siglato lo scorso febbraio tra la Società e il Consorzio per lo Sviluppo del Polesine.

### INDOTTO E RICADUTA SUL TERRITORIO

Adriatic LNG ha siglato accordi in provincia di Rovigo per un totale di **11 milioni di euro**, esclusi gli appalti per la costruzione del terminale e delle altre infrastrutture previste dal progetto.

Questi contratti prevedono la fornitura dei servizi relativi alle operazioni del terminale, ►

# Terminale e territorio

Non solo energia, ma anche occupazione e opportunità di sviluppo: le ricadute economiche del terminale in provincia di Rovigo.

Sopra. Il personale della Base Operativa di terra di Porto Viro.  
Sotto. Gruppo Canoe Polesine.



Segue da pag. 1 come ad esempio: i contratti relativi alla base operativa, il design e la realizzazione di due rimorchiatori, il monitoraggio ambientale, la gestione dei rifiuti, i servizi di security, l'arredo, la ristorazione e la pulizia per la base. Inoltre, non tutti i servizi sono stati assegnati e si prevedono altre opportunità con l'avvio della fase operativa.

## OCCUPAZIONE

Quando il terminale sarà pienamente operativo, saranno impiegate complessivamente circa **100 persone** tra terminale, base operativa di terra e sede centrale di Milano, ove si concentrano le attività amministrative e commerciali della Società. Oltre la metà sono nuovi posti di lavoro creati da Adriatic LNG sul territorio di Rovigo: 10 presso la base operativa e 44 sul terminale.

A questi numeri decisamente rilevanti si aggiungono importanti ricadute occupazionali indirette, che coinvolgono numerose aziende locali, sia nei servizi già appaltati - quali catering, pulizia, sicurezza e presidio medico, trasporto di mezzi e persone da e verso il terminale, servizi marittimi, come l'ormeggio e il pilotaggio dei rimorchiatori - che in servizi ancora da finalizzare, come la manutenzione.

## FORMAZIONE

Adriatic LNG ha programmato più di **30 mesi di formazione** per il personale operativo.

In particolare, sono stati organizzati due corsi per operatori di impianto GNL a Rovigo, mentre per le diverse figure professionali la formazione è stata pianificata in funzione dei singoli ruoli e ha previsto corsi di lingua inglese e formazione tecnica in Canada, corsi di inglese in Gran Bretagna e negli Stati Uniti e formazione tecnica specializzata sul GNL in Qatar.

Inoltre, da gennaio ad agosto 2008, tutto il personale operativo ha seguito ad Algeciras in Spagna un programma formativo che ha incluso anche dei training sulla sicurezza e sopravvivenza a bordo.

## ADRIATIC LNG E LA COMUNITÀ

Adriatic LNG si è inserita con impegno e responsabilità nel tessuto sociale polesano, partecipando alla realizzazione di iniziative legate alla comunità, al mondo dei giovani e della scuola.

In particolare ha **investito nel Polesine 940 mila euro in 4 anni**, intervenendo in eventi sportivi e a supporto di associazioni sportive giovanili; eventi culturali ed educativi; eventi sociali e di informazione; eventi a sostegno delle imprese.

A Rovigo, Porto Viro, Loreo e Cavarzere, e in generale nell'area del Delta del Po e della provincia di Rovigo, sono state molte le iniziative sostenute con successo. Ad esempio la creazione di opportunità di formazione per i giovani in ambito sportivo (Monti Rugby Rovigo; A.C. Porto Viro; Giro donne 2008) o culturale (Teatro Sociale di Rovigo e Teatro "Tullio Serafin" a Cavarzere).

Non sono mancate iniziative di sensibilizzazione verso tematiche legate all'ambiente (come la collaborazione in atto dal 2005 con Legambiente e il concorso sull'energia per le scuole secondarie della provincia) o alle diverse abilità e alla solidarietà (ad esempio attraverso la collaborazione con il Gruppo Canoe Polesine e il sostegno al Gran Premio della Solidarietà 2007 della Fondazione Nazionale Piloti).

Adriatic LNG ha anche sostenuto iniziative promosse sia dal settore industriale con la promozione delle eccellenze del territorio (ad esempio con l'Adria Forum 2007 in collaborazione con Confindustria e prima ancora, nel 2005, col Progetto Qatar insieme a Confindustria e alla Camera di Commercio) sia dal tessuto sociale, attraverso il sostegno a varie realtà associative.

Infine, la Società ha scelto di impegnarsi anche in progetti concreti di valorizzazione del territorio dal punto di vista turistico e culturale, come ben testimoniano recenti iniziative quali la Mostra del Libro di Porto Viro, i lavori di restauro dell'Accademia dei Concordi o il Festival dell'Orienteering.

È convinzione di Adriatic LNG che le comunità possano diventare più forti quando si crea un'attiva interazione con le imprese operanti sul territorio. Per questo, con l'avvio della fase operativa del terminale, la Società intende proseguire nel percorso intrapreso in questi anni e, in linea con la propria filosofia aziendale, individuare e sostenere iniziative che siano inserite nel tessuto sociale e destinate concretamente ad arricchirlo. ■

Nell'antico Arsenale della città sono state costruite le due grandi strutture per l'ormeggio delle navi gasiere.

## C'è un po' di Venezia nel Terminale "Adriatic LNG"

Intervista a Carlo Mangia, Direttore Tecnico Adriatic LNG

### Il 3 ottobre all'Arsenale di Venezia si è tenuta la cerimonia di varo...

... è stato molto significativo per Adriatic LNG partecipare al varo delle strutture di ormeggio all'Arsenale, la prima fabbrica dell'era pre-industriale che ci ha ospitati per oltre 18 mesi.

Sono molti, infatti, i temi che ci legano non solo materialmente, ma anche idealmente all'Arsenale. Cuore dell'industria navale veneziana a partire dal XII secolo, questo complesso ha ospitato in questi mesi la costruzione delle strutture di ormeggio per le **grandi navi** che attraccheranno presso il nostro impianto. Navi che arriveranno principalmente dal **Qatar**, in Medio Oriente, da dove, il gas naturale dopo essere stato liquefatto in grandi impianti e caricato su navi dalla avanzatissima tecnologia, intraprenderà 2 volte la settimana un viaggio di circa 13 giorni coprendo quasi 4.500 miglia nautiche per giungere sulle coste venete.

### A cosa servono e come sono fatte queste strutture?

Sono delle enormi briccole di ormeggio progettate per accogliere navi metaniere di diversa stazza, garantendo i necessari standard di sicurezza anche in caso di severe condizioni meteo-marine con vento, onde e correnti particolarmente sostenute.

Ciascuna struttura, interamente realizzata in calcestruzzo, è costituita da una coppia di colonne con diametro di 7,5 metri, spessore di 50 centimetri e altezza di 28 metri, sorrette da una base lunga 56 metri, larga 28 metri e alta 7. Sulla sommità delle colonne è collocato un ponte in acciaio lungo 63 metri e largo 8,5 metri che porta l'altezza complessiva della struttura a 38,6 metri per un peso totale di 9.000 tonnellate.

### Quanto tempo ci è voluto per la costruzione?

Le attività sono state avviate nei primi mesi del 2007 e si sono concluse nell'estate del 2008. Nel complesso sono state necessarie circa 300 mila ore lavoro, con l'impiego di un picco di 150 persone.

### E la sicurezza in cantiere? Che misure sono state adottate per un'opera così innovativa?

La complessità, la "scala" e il carattere di novità dell'opera hanno reso necessaria, da parte nostra e della società costruttrice (Impresa di Costruzioni Ing. E. Mantovani spa), la messa a punto di un sofisticato sistema di organizzazione interna e l'applicazione di specifici piani di lavoro, con particolare attenzione alla sicurezza e alla preparazione delle maestranze

nelle diverse fasi operative; alla qualità e all'efficienza dei processi produttivi, al rispetto dei tempi e dei programmi esecutivi prestabiliti.

I risultati ottenuti con questa organizzazione sono stati positivi anche in termini di sicurezza e salute dei lavoratori.

### Proseguiamo con la storia di queste strutture, dopo essere state costruite all'Arsenale come sono state trasportate fino al terminale?

Le strutture sono state fatte galleggiare e trainate lungo un tragitto di circa 50 chilometri, dalla laguna alla destinazione finale con l'ausilio di tre rimorchiatori.

Per la movimentazione sono state messe a punto procedure appositamente pianificate: è stato allagato il bacino di carenaggio, per metterle in galleggiamento; poi è stata aperta la "barca porta" e le strutture sono state spostate all'esterno del bacino tramite argani e con l'ausilio di un rimorchiatore.

Una volta raggiunta la posizione definitiva, a fianco del terminale, le strutture sono state zavorrate e affondate in modo da appoggiare stabilmente sul fondale a una profondità di 28 metri così da emergere di soli 10 metri circa rispetto al livello del mare.

### Dall'arrivo del terminale quindi quali lavori sono stati eseguiti?

Non appena il terminale è giunto a destinazione, sono iniziate le attività per completarne l'installazione in vista della piena operatività nel 2009.

La prima fase ha riguardato le operazioni di zavorramento, per assicurare la stabilità dell'intera struttura sul fondale marino, a circa 28 metri di profondità e si è conclusa con successo ad inizio novembre.

E poi, come illustrato, le strutture di ormeggio sono state stabilmente collocate ai lati est ed ovest della piattaforma che rappresenta il cuore dell'impianto, dove avverranno i processi di trasformazione del gas naturale dallo stato liquido allo stato gassoso.

### E ora quali saranno i prossimi passi?

Per completare tutte le fasi del progetto rimangono ancora alcune attività di grande importanza: la connessione del terminale alla rete di distribuzione nazionale del gas, il raffreddamento dei serbatoi e degli impianti, infine le prove tecniche e i collaudi di tutte le apparecchiature per assicurare l'efficienza e la piena operatività del terminale. ■

