

Marzo 2017



GNL DI PICCOLA TAGLIA: LO STATO DEI PROGETTI PER RIGASSIFICATORI E DEPOSITI

UN'ANALISI DI REF-E

Poco più di un mese fa abbiamo pubblicato una panoramica del “downstream” del Gnl in Italia, cioè un elenco dei punti vendita e degli impianti presso utenti finali (v. Staffetta 30/01). Oggi risaliamo lungo la filiera per esaminare quante e quali sono le iniziative per dotare i rigassificatori di infrastrutture per la distribuzione, per la realizzazione di depositi intermedi e per modificare i progetti di terminali esistenti in modo da renderli adatti alle attività cosiddette “small scale”, ossia la movimentazione di quantità limitate di Gnl con autobotti e/o bettoline per il rifornimento di utenze industriali, reti isolate o punti vendita per il trasporto pesante e navale. Un'analisi a cura di **Tommaso Franci** di Ref-e.

Lo stato dell'arte delle infrastrutture della filiera del downstream e degli usi finali del GNL in Italia mostra una realtà ancora molto limitata.

Nessuno dei tre terminali di rigassificazione operativi in Italia offre servizi di fornitura del GNL, non sono presenti stoccaggi intermedi costieri di GNL; ed è quindi completamente assente il primo anello della catena distributiva del GNL. La creazione di una rete infrastrutturale per la distribuzione primaria del GNL in Italia deve tenere conto inoltre delle caratteristiche dei tre terminali operativi, e in particolare del fatto che due di questi, l'Adriatic LNG e il FSRU Toscana, per la loro localizzazione a mare, non possono essere attrezzati per il carico delle autocisterne.

È in corso una serie di iniziative per la realizzazione di impianti di stoccaggio intermedio di GNL attrezzati come punti di carico per autocisterne e navi cisterna per la distribuzione di GNL oltre che come infrastrutture per il bunkeraggio di GNL, per imbarcazioni alimentate a GNL.

Iniziative presso i terminali di rigassificazione

È possibile fare una rassegna delle iniziative in corso per attrezzare i terminali esistenti (vedi **Tabella 1**), o per la realizzazione ex novo di stoccaggi intermedi (vedi **Tabella 2**).

La società OLT che gestisce il terminale FSRU Toscana al largo di Livorno ha già effettuato uno studio di fattibilità preliminare. Attualmente è in corso di sviluppo la progettazione di dettaglio per permettere l'allibbo e il caricamento dal lato di sinistra attraverso tubi flessibili di piccole navi metaniere (1,000 - 7,500 mc) destinate al trasporto del GNL verso impianti di stoccaggio costiero,

o a effettuare il bunkeraggio di imbarcazioni alimentate a GNL. L'iniziativa è stata proposta per il finanziamento nell'ambito dei progetti sostenuti dai bandi UE del programma CEF.

A gennaio 2016 è stato appaltato da parte di Snam uno studio per verificare la fattibilità presso il terminale di Panigaglia delle possibili soluzioni per realizzare le infrastrutture necessarie per approvvigionare di GNL navi cisterna e autocisterne per la successiva distribuzione. I risultati dello studio di fattibilità sono attesi entro il 2017. In questo caso le recenti dichiarazioni dell'amministratore delegato di SNAM confermano i vincoli logistici del sito di Panigaglia che rendono difficile prevedere l'attivazione a breve termine di servizi SSLNG presso il terminale.

Per il terminale Adriatic LNG nel 2015 è stato concluso uno studio tecnico di fattibilità preliminare finalizzato alla dotazione di un punto di carico per metaniere SSLNG.

Sul fronte del ruolo dei terminali nell'attivazione della filiera del downstream in Italia l'AEEGSI il 16 marzo ha avviato il procedimento con cui darà attuazione a quanto previsto dal comma 2 dell'art. 10 del Dlgs n. 257/2016 per disciplinare la separazione contabile delle attività di servizi SSLNG da quelle regolate. Il quadro regolatorio che verrà definito a conclusione del procedimento sarà determinante per le decisioni di investimento di facilities SSLNG sui terminali italiani che oggi sono in corso di definizione.

Iniziative per depositi costieri di GNL

Negli ultimi mesi sta prendendo corpo con maggiore chiarezza il quadro delle iniziative per la realizzazione di depositi intermedi per la distribuzione del GNL in Italia, come riportato nella **Tabella**, che prende in considerazione le iniziative per la realizzazione di depositi intermedi di GNL, per le quali si hanno notizie pubbliche sull'attivazione di procedure autorizzative.

Le iniziative più avanzate, sotto il profilo delle procedure autorizzative, sono quelle per i depositi nel porto di Oristano di Higas S.r.l. e Edison S.p.A.

Higas S.r.l è titolare del progetto per un impianto di stoccaggio costiero intermedio da 9,000 mc di GNL, da realizzarsi nell'area del porto industriale di Oristano. Di recente, nel mese di gennaio è stata rilasciata l'autorizzazione da parte del MSE. Per ottenere l'autorizzazione finale è stato necessario il rilascio dell'intesa da parte della Regione Sardegna. Il progetto ha inoltre ottenuto il provvedimento di esclusione dalla VIA da parte della Regione Sardegna e il rilascio del Nulla Osta di Fattibilità (NOF) per gli aspetti inerenti le problematiche rischio di incidente rilevante, a cui sono sottoposti gli impianti di questo tipo. La Società Higas è costituita da Gas & Heat, CPL Concordia e Stolt Nielsen, quest'ultima ha annunciato l'imminente firma degli ordini per la costruzione di una o due metaniere SSLNG da 7.500 mc, destinate a operare sia per il servizio del deposito di Oristano sia per operazioni di bunkeraggio di GNL *ship to ship*. Si è in attesa dell'apertura dei cantieri per la realizzazione di quello che potrebbe essere il primo deposito intermedio operativo per la distribuzione del GNL in Italia.

Edison ha predisposto il progetto per un deposito costiero da 10.000 mc sempre nel porto di Oristano, per il quale sono stati attivati il procedimento autorizzativo presso il MSE e la procedura di VIA presso il Ministero dell'Ambiente. Il progetto ha già ottenuto il rilascio del NOF.

È stata attivata una terza iniziativa nel porto industriale di Oristano da IVI Petrolifera S.p.A, che ha fatto richiesta della concessione di un'area del demanio marittimo per la realizzazione di un deposito costiero.

A Porto Torres l'iniziativa per la realizzazione di un deposito costiero di GNL da 10.000 mc promossa dal Consorzio industriale provinciale di Sassari ha richiesto all'Autorità Portuale la conformità al Piano Regolatore portuale del proprio progetto per un deposito costiero di GNL. L'iniziativa ha già ottenuto dal Mise a fine 2015 un finanziamento di 3 milioni di euro per la realizzazione dei bracci di carico dell'impianto, nell'ambito della rinegoziazione di fondi per il contratto di area della Provincia di Sassari. Il Consorzio industriale provinciale di Sassari sta predisponendo un bando per la progettazione e realizzazione del deposito.

Nello scenario sardo sta muovendo i primi passi anche una iniziativa nel Porto di Cagliari da parte di ISGAS ENERGIT Multiutilities S.p.A. la società che gestisce le reti di distribuzione di gas delle città di Cagliari, Nuoro e Oristano, realizzate nella prospettiva della metanizzazione della Sardegna e oggi alimentate ad aria propanata. Il progetto di ISGAS, per il quale sono stati fatti i primi passi verso l'Autorità Portuale per la concessione dell'area, prevede un deposito di GNL da 22.000 mc e una capacità di rigassificazione per l'immissione del metano nella rete dorsale di trasporto gas prevista dal progetto promosso a da S.G.I.

Anche in questo caso saranno molto rilevanti gli esiti del procedimento attivato dall'AEEGSI il 16 marzo, che darà una prima attuazione anche a quanto previsto dall'art. 10 del Dlgs n. 257/2016 per disciplinare gli stocaggi di GNL connessi o funzionali al collegamento anche con tratti isolati della rete nazionale di trasporto del gas naturale.

Nel porto di Livorno la Costiero Gas Livorno S.p.A., società partecipata da ENI S.p.A e Liquigas S.p.A, insieme alla Società Italiana Gas Liquidi S.p.A. e alla Neri Depositi Costieri S.p.A, ha annunciato lo sviluppo della progettazione per un deposito costiero di GNL da 1.500 mc da realizzarsi nell'area portuale. Il progetto prevede che l'impianto, attrezzato per ricevere il GNL da piccole navi cisterna e come punto di carico di autocisterne per la distribuzione, potrebbe essere ampliato negli anni successivi fino a 9.000 mc.

E' stata promossa anche una prima iniziativa nel Mar Adriatico presso il Porto di Ravenna, promossa dalla Società Petrolifera Italo Rumena (P.I.R.) S.p.A in collaborazione con Edison S.p.A., che a inizio 2017 ha attivato la procedura autorizzativa presso il MSE e dall'8 marzo anche quella di VIA presso la Regione Emilia Romagna per un progetto di deposito costiero di GNL da 20.000 mc.

Il quadro di queste iniziative conferma in modo solido l'interesse e le aspettative di molti operatori sul potenziale di sviluppo delle filiere degli usi finali del GNL in Italia, con una attenzione particolare per le opportunità offerte dalla realtà sarda che a oggi è priva di accesso al gas naturale.

Iniziative legate a terminali di rigassificazione in progetto

Sono significative anche le iniziative per *facilities* SSLNG legate ai progetti di terminali di rigassificazione che hanno già ottenuto l'autorizzazione o per i quali sono in corso procedure autorizzative (vedi **Tabella 3**).

In particolare, nel progetto di Terminale a Gioia Tauro di LNG MED Gas Terminal S.r.l. già autorizzato dal febbraio 2012 è prevista l'attivazione di facilities SSLNG per la distribuzione del GNL sia tramite autocisterne sia tramite bettoline o metaniere SSLNG per il bunkeraggio. A questo fine in particolare la società prevede un serbatoio di stoccaggio del GNL dedicato per il downstream del GNL.

Nel caso del Progetto di terminale di rigassificazione di Edison per Rosignano di recente è stata attivata, presso il MATTM, la procedura di verifica per l'assoggettabilità alla VIA per una variante del progetto finalizzata alla realizzazione di *facilities* per la distribuzione primaria del GNL via terra e via mare. Il progetto ha in corso anche la procedura per il rilascio del NOF per i profili di rischio di incidente rilevante.

Il progetto di terminale di Smartgas a Monfalcone, per il quale è in corso il procedimento autorizzativo presso il MSE, prevede la realizzazione di *facilities* per la distribuzione primaria del GNL.

In base alle informazioni disponibili i progetti di terminali di rigassificazione già autorizzati dal MSE di Porto Empedocle e offshore di fronte a Falconara Marittima non prevedono infrastrutture per il downstream del GNL.

Inoltre ci sono innumerevoli altre iniziative per la realizzazione di depositi costieri di GNL o infrastrutture logistiche per la movimentazione di Isocontainer con serbatoi criogenici per il GNL, delle quali si hanno notizie a livello di annuncio dello sviluppo di progetti e valutazioni di fattibilità economica in tutto il territorio nazionale.

Dallo scenario delle iniziative per la realizzazione delle infrastrutture per il downstream del GNL a livello nazionale risulta evidente che le nuove politiche per la metanizzazione della Sardegna stanno svolgendo un ruolo molto importante di accellerazione del processo di sviluppo del settore SSLNG nel suo complesso, soprattutto nell'area tirrenica.

Lo sviluppo del downstream del GNL nel Mediterraneo: una opportunità per l'Italia da non perdere

Lo sviluppo delle infrastrutture per il downstream del GNL in Italia non può essere analizzato senza considerare contestualmente gli analoghi sviluppi negli altri paesi del Mediterraneo a partire da quelli facenti parte dell'Unione Europea, ma non solo. I due terminali francesi presenti nel Mediterraneo secondo i dati del GIE sarebbero già dotati di infrastrutture per la distribuzione del GNL via mare, ma non sono operativi anche per l'assenza, a oggi, di metaniere SSLNG e imbarcazioni alimentate a GNL nel Mediterraneo. Il terminale II database del GIE segnala che infrastrutture di questo tipo sono in costruzione, come nel caso del terminale di Barcellona e altre sono allo studio come emerge anche dal quadro degli interventi nel Mediterraneo per i progetti finanziati dai bandi TEN-T e CEF-T.

A inizio 2017 Fosmax Lng, (controllata di Elengy) che gestisce il rigassificatore di Fos Cavaou a Marsiglia, sta effettuando uno studio di fattibilità per modificare il terminale in modo da accogliere anche metaniere SSLNG di capacità tra 5.000 e 7.500 mc (oggi può accogliere solo metaniere di capacità minima di 15.000 mc). Per questo la società ha attivato una indagine di mercato per raccogliere manifestazioni di interesse da parte di operatori interessati a gestire il servizio.

Nel contesto UE più vicino alla realtà italiana, è molto rilevante la scelta compiuta dal governo francese di utilizzare la filiera del GNL per la metanizzazione della Corsica e le iniziative in corso nel contesto dei paesi Ue e non UE che si affacciano sull'Adriatico e sullo Ionio. Al quadro di queste iniziative vanno aggiunti i progetti di Shell, giunti al FID per un deposito a Gibilterra, e allo studio a Malta e in Turchia. Da considerare anche la possibilità di investimenti nella filiera del downstream del GNL da parte di Sonatrach, che in Algeria dispone di treni di liquefazione a oggi utilizzati solo per il midstream verso i paesi che importano il GNL presso i propri terminali di rigassificazione. In questo contesto, considerando anche i consistenti investimenti in metaniere SSLNG con funzionalità di bunkeraggio di diversi player internazionali, guidati dagli sviluppi del settore nell'europa settentrionale, non si può escludere la scelta di rendere operative a breve alcune imbarcazioni di questo tipo nel Mediterraneo. Le prime imbarcazioni alimentate a GNL dovrebbero essere operative anche nei mari italiani entro il 2019-2020.

In questo scenario risulta evidente che la tempestività e l'adeguatezza degli investimenti nella filiera della logistica del downstream del GNL in Italia potrebbero consentire di cogliere al meglio le opportunità di sviluppo di questo mercato, facendo dell'Italia un hub del GNL nel Mediterraneo.

POTENZIALITÀ E PROSPETTIVE DI SVILUPPO DELL'AUTOPRODUZIONE DEL GNL IN TOSCANA

**SE NE PARLA IL 23 MARZO 2017 A PALAZZO STROZZI IN UN
INCONTRO A CURA DI DTE - DISTRETTO TECNOLOGICO
ENERGIE RINNOVABILI DELLA TOSCANA E COSVIG -
CONSORZIO PER LO SVILUPPO DELLE AREE GEOTERMICHE**

Siamo abituati a pensare al gas metano come ad un vettore energetico di importazione: storicamente in forma gassosa compressa, attualmente anche in forma liquida GNL (Gas Naturale Liquefatto) e poi rigassificato per l'immissione in rete. Negli ultimi anni si è diffuso anche l'uso diretto del GNL come combustibile per i trasporti.

La Regione Toscana ha già un importante terminale per la ricezione del GNL (l'OLT) e si appresta a sviluppare depositi costieri nei porti di Livorno e Piombino per la distribuzione del GNL agli utenti finali del porto e nell'entroterra dove già esiste un distributore stradale ed altri sono in fase di autorizzazione. Tutto ciò trova riscontro nel recepimento delle politiche europee per ridurre l'inquinamento ambientale ed avere combustibili alternativi, perché meno inquinanti, a quelli derivati dal petrolio.

Siamo meno abituati a pensare che si possa produrre il gas metano "in loco". Nella Regione Toscana questo già avviene: abbiamo una piccola produzione mineraria (pochi pozzi ma in costante produzione) e una discreta produzione da biomasse.

La giornata di studio vuole essere un momento in cui si presenta l'attuale autoproduzione di metano in Toscana, i suoi potenziali sviluppi e la possibilità di trasformarlo "in loco" in GNL, più facilmente distribuibile e potenzialmente a maggior resa economica. Tutto ciò sottende anche una struttura industriale della criogenia che ha capacità produttive proprio nella Regione e la cui valorizzazione potrebbe contribuire allo sviluppo industriale in particolare dell'area costiera.

PROGRAMMA:

23 marzo 2017 – ore 9.30 Sala PEGASO, Palazzo Strozzi Sacrati, Piazza Duomo 10, Firenze

9.30 Registrazioni

9.45 Presentazione dell'iniziativa ed introduzione alle attività di Forecast Tecnologico per il DTE2V: L. Torsello (CoSviG – Consorzio per lo Sviluppo delle Aree Geotermiche)

10.00 Introduzione alla giornata di studio:

- Marcucci – Presidente DTE-Toscana
- Giglioli – Comitato Indirizzo Tecnologico DTE-Toscana;

10.15 Autoproduzione di metano in Toscana:

- Mineraria, testimonianze del mondo produttivo – A. Sbrana (Dipartimento di Scienze della Terra della Università di Pisa) e M. Biancotti (S.I.M. srl);
- Da biomasse agricole – E. Bonari (Istituto di Scienze della Vita – Scuola Superiore Sant'Anna)
- Dalla frazione organica dei rifiuti civili, industriali e dai fanghi di depurazione delle acque reflue- A. Sbandati – (Confservizi Cispel Toscana)

11.00 Tecnologie degli impianti di liquefazione in loco:

- Cinquepalmi (GE Oil&Gas – LNG plant);
- Desideri (Dipartimento di Ingegneria dell'Energia, dei Sistemi, del Territorio e delle Costruzioni dell'Università di Pisa);
- Jenabacher (GE Oil&Gas – Gas processing)

11.45 La filiera degli usi diretti del GNL in Italia

- Franci (REF-E | Economics Engineering Energy Environment) – Segmenti della filiera e costi
- Gavagnin (Conferenza GNL) – Contesto politico-industriale e prospettive

12.20 R. Guardi – (Regione Toscana Direzione Ambiente ed energia – Settore “servizi pubblici locali, energia e inquinamenti”)

12.30 *Interventi dei partecipanti e discussione*

- *Imprenditori interessati alla filiera produttiva*
- *Referenti Enti e Associazioni*

13.30 *Conclusioni e saluti – Regione Toscana*

Energia e Sviluppo: “Potenzialità e prospettive di sviluppo dell'autoproduzione del GNL in Toscana”

Se ne parla il 23 Marzo 2017 a Palazzo Strozzi (Piazza Duomo 10 a partire dalle ore 9.30) in Sala Pegaso in un incontro a cura di DTE-Distretto Tecnologico Energie Rinnovabili della Toscana e CoSviG-Consorzio per lo Sviluppo delle Aree Geotermiche

Siamo abituati a pensare al gas metano come ad un vettore energetico di importazione: storicamente in forma gassosa compressa, attualmente anche in forma liquida GNL (Gas Naturale Liquefatto) e poi rigassificato per l'immissione in rete. Negli ultimi anni si è diffuso anche l'uso diretto del GNL come combustibile per i trasporti.

La Regione Toscana ha già un importante terminale per la ricezione del GNL (l'OLT) e si appresta a sviluppare depositi costieri nei porti di Livorno e Piombino per la distribuzione del GNL agli utenti finali del porto e nell'entroterra dove già esiste un distributore stradale ed altri sono in fase di autorizzazione. Tutto ciò trova riscontro nel recepimento delle politiche europee per ridurre l'inquinamento ambientale ed avere combustibili alternativi, perché meno inquinanti, a quelli derivati dal petrolio.

Siamo meno abituati a pensare che si possa produrre il gas metano “in loco”. Nella Regione Toscana questo già avviene: abbiamo una piccola produzione mineraria (pochi pozzi ma in costante produzione) e una discreta produzione da biomasse.

La giornata di studio vuole essere un momento in cui si presenta l'attuale autoproduzione di metano in Toscana, i suoi potenziali sviluppi e la possibilità di trasformarlo “in loco” in GNL, più facilmente distribuibile e potenzialmente a maggior resa economica. Tutto ciò sottende anche una struttura industriale della criogenia che ha capacità produttive proprio nella Regione e la cui valorizzazione potrebbe contribuire allo sviluppo industriale in particolare dell'area costiera.

23 marzo 2017 – ore 9.30

Sala PEGASO, Palazzo Strozzi Sacrati,

Piazza Duomo 10, Firenze

9.30 Registrazioni

*9.45 Presentazione dell'iniziativa ed introduzione alle attività di Forecast
Tecnologico per il DTE2V: L. Torsello (CoSviG – Consorzio per lo Sviluppo delle
Aree Geotermiche)*

10.00 Introduzione alla giornata di studio:

N. Marcucci – Presidente DTE-Toscana

R. Giglioli – Comitato Indirizzo Tecnologico DTE-Toscana;

10.15 Autoproduzione di metano in Toscana:

Mineraria, testimonianze del mondo produttivo – A. Sbrana (*Dipartimento di Scienze della Terra della Università di Pisa*) e M. Biancotti (*S.I.M. srl*);

Da biomasse agricole – E. Bonari (*Istituto di Scienze della Vita – Scuola Superiore Sant'Anna*)

Dalla frazione organica dei rifiuti civili, industriali e dai fanghi di depurazione delle acque reflue – A. Sbandati – (*Confservizi Cispel Toscana*)

11.00 Tecnologie degli impianti di liquefazione in loco:

M. Cinquepalmi (*GE Oil&Gas – LNG plant*);

U. Desideri (*Dipartimento di Ingegneria dell'Energia, dei Sistemi, del Territorio e delle Costruzioni dell'Università di Pisa*);

GE. Jenabacher (*GE Oil&Gas – Gas processing*)

11.45 La filiera degli usi diretti del GNL in Italia

T. Franci (*REF-E | Economics Engineering Energy Environment*) – Segmenti della filiera e costi
D. Gavagnin (*Conferenza GNL*) – Contesto politico-industriale e prospettive
12.20 R. Guardi – (*Regione Toscana Direzione Ambiente ed energia – Settore
“servizi pubblici locali, energia e inquinamenti”*)

T. Franci (*REF-E | Economics Engineering Energy Environment*) – Segmenti della filiera e costi
D. Gavagnin (*Conferenza GNL*) – Contesto politico-industriale e prospettive
12.20 R. Guardi – (*Regione Toscana Direzione Ambiente ed energia – Settore
“servizi pubblici locali, energia e inquinamenti”*)

12.30 Interventi dei partecipanti e discussione

Imprenditori interessati alla filiera produttiva

Referenti Enti e Associazioni

13.30 Conclusioni e saluti – Regione Toscana

GNL SMALL SCALE, AUTORITÀ AVVIA PROCEDIMENTO PER REGOLAZIONE

NELL'AMBITO DEL V PERIODO TARIFFARIO DELLA RIGASSIFICAZIONE (CON IPOTESI TRANSITORIO NEL 2018). SI VA VERSO SEPARAZIONE CONTABILE

L'Autorità avvia il procedimento per la regolazione tariffaria dell'utilizzo dei terminali Gnl nel V periodo regolatorio. E per la prima volta comincia ad occuparsi di infrastrutture small scale.

La delibera 141/2017 stabilisce infatti di "approfondire il perimetro e le attività" riconducibili a tali servizi, "sia al fine di adottare una adeguata disciplina in materia di obblighi di separazione contabile (recependo le disposizioni del decreto legislativo 257/16, ndr) sia al fine di verificare la sussistenza di eventuali esigenze di coordinamento tra tali servizi e quelli regolati dall'Autorità nella prospettiva della promozione dell'efficienza, della concorrenza e della tutela del cliente finale".

L'Aeegsi intende inoltre "definire una prima regolazione delle condizioni, anche economiche, di accesso ed erogazione dei servizi che possono essere forniti mediante le infrastrutture di stoccaggio di Gnl, connesse o funzionali all'allacciamento e alla realizzazione della rete nazionale di trasporto del gas naturale, o di parti isolate della stessa definite come strategiche". Fattispecie che sembra riferirsi in particolare alla metanizzazione della Sardegna.

Venendo al V periodo regolatorio per il Gnl nel suo complesso, in linea con quanto prospettato per il trasporto gas (QE 27/2), l'Autorità intende valutare la possibilità di far slittare l'avvio al 2019 allungandone la durata oltre i 4 anni. Per il 2018 potrebbe quindi prospettarsi un transitorio, con la conferma dei principali criteri di regolazione vigenti ma al contempo con l'introduzione di "misure correttive" agli incentivi per i nuovi investimenti.

I meccanismi di incentivazione saranno peraltro oggetto di una più ampia revisione nel V periodo, al fine di "perseguire una maggiore selettività degli investimenti anche mediante l'analisi dei costi e dei benefici associati ai nuovi progetti".

Il regolatore intende poi "rafforzare le disposizioni che promuovano l'interesse degli operatori che realizzano terminali di rigassificazione miranti ad ottenere contributi comunitari per lo sviluppo delle infrastrutture e/o ad attivare procedure per la ripartizione dei costi infrastrutturali tra Stati membri ai sensi del Regolamento 347/2013 (cross border cost allocation) con benefici in termini di minori costi posti in capo agli utenti del sistema".

Verrà inoltre valutata l'opportunità di rivedere le modalità di trattamento dei costi per l'acquisto di Gnl necessario per l'autoproduzione di energia elettrica a bordo del terminale e dei costi per i servizi marittimi (oggetto di una controversia con Olt di fronte alla giustizia amministrativa, [QE 27/7/16](#)) prevedendo la possibilità di "introdurre specifiche valutazioni in merito all'efficienza di tali voci di costo".

Riguardo infine alle modalità di perequazione dei ricavi, queste dovranno essere "coerenti con le disposizioni che saranno adottate in materia di allocazione della capacità mediante procedure concorsuali, nonché con le disposizioni in materia di ulteriori servizi offerti dai terminali".

NEW ITALIAN LNG TERMINAL IN THE OFFING



The Adriatic LNG terminal. Italy's other two regasification facilities were largely idle last year. (Adriatic LNG)

Italy's new national Energy Strategy (NES) will lay out plans to develop an additional LNG terminal and increase the country's storage capacity.

During the document's [first hearing in the Italian Parliament in early March](#), Carlo Calenda, Italy's minister for economic development, suggested new gas infrastructure was needed to increase the liquidity of the Italian market and diversify the country's sources of supply.

Further evidence that a new terminal may be in the offing emerged on Thursday, when Italy's energy regulator [released a document](#) calling for the formulation of new tariffs for using regasification facilities.

The regulator has asked for a definition of the minimum number of new terminals needed to ensure adequate supply security and diversity so it will be able to update its framework accordingly.

"Basically, the regulator is saying: 'I want to know how much regasification volume the country needs, and meanwhile I'm getting ready to set up criteria to select which of the

"Basically, the regulator is saying: 'I want to know how much regasification volume the country needs, and meanwhile I'm getting ready to set up criteria to select which of the proposed terminals [to go for] in case you tell me that we need more,'" said Tommaso Franci, a senior adviser at the REF-E Energy Observatory research centre.

Calenda is expected to define one of the country's many proposed LNG terminals as 'strategic infrastructure' – a label companies crave, as it effectively allows them to charge the cost of the development to consumers.

The NES's next reading is expected at the end of the month. It will then be presented during the meeting of G7 energy ministers in Rome on 9-10 April and opened to public consultation, the ministry said.

Numerous LNG terminals have been proposed in Italy but only three have received full authorisation. Of these, Enel's 8 billion cubic metre per year facility planned for Porto Empedocle in Sicily is the most likely to be defined as strategic, industry experts say.

"The proposed terminal has already obtained all the requested authorisations. Furthermore it will be operated by Enel, which is a gas supplier already operating on the national and international market," said Davide Tabarelli, owner of Italian energy consultancy Nomisma Energia.

"If the reduction [in] imports from Algeria proves to be permanent, Porto Empedocle can be used to fill the pipeline between Enna and continental Italy," Diego Gavagnin, scientific coordinator at ConferenzaGNL, told *Interfax Natural Gas Daily*. The terminal's location – which would be close to Algeria but equidistant from Suez and Gibraltar – was a bonus, he added.

Unclear intentions

Enel tried to sell the project in 2015 but has been unclear about its real intentions. According to Gavagnin, the company is waiting for it to be declared as "strategic" before selling it because it would be more valuable then. "Snam [Rete Gas] in the past had expressed an interest," he said.

However, a source close to Enel, who wished to remain anonymous, told *Interfax Natural Gas Daily* the company is still interested in the project and is "monitoring the economic and regulatory evolution of Italy's market before taking a final decision". Enel declined to comment.

Medgas – which has proposed a 12 bcm/y LNG terminal in Gioia Tauro, Calabria and obtained the required authorisation in early 2017 – is also keenly anticipating the new NES for similar reasons. "Gioia Tauro is equally likely to be chosen as Porto Empedocle," said another source who wished not to be named.

"Medgas is confident its proposed terminal will be in pole position [in the government's selection], since it ranked first among the Italian terminal projects included in the EU list of Projects of Common Interest in 2015, although it hasn't been selected for EU finance," Franco Canepa, a technical manager for Medgas, told *Interfax Natural Gas Daily*.

A third terminal [proposed by Api Nòva Energia in Falconara Marittima](#), Ancona, was fully authorised by the ministry in 2010, but the planned 4 bcm/y facility looks less likely to be chosen, according to analysts and experts.

A final wildcard in the pack is Edison's planned 8 bcm/y terminal in Rosignano Marittimo, Livorno. The regional government rejected the initial proposal in 2009, but the company presented [a new plan in 2015](#) and is waiting for final authorisation from Rome.

However, some industry figures say Italy already has enough regasification capacity.

"In 2016, the EU imported €21 billion [\$22.7 billion] of gas via pipelines and only €2.8 billion via LNG, [a drop of] 3% compared with 2015," Roberto Ferrigno, executive director of Lumina Consult, told *Interfax Natural Gas Daily*. "The LNG boom is a chimera everybody is talking about, but that still has to prove real," he added.

Apart from the Adriatic LNG terminal in Rovigno – which used 68.8% of its capacity in 2016 – Italy's two other regasification facilities are practically idle. Panigaglia, owned and operated by Snam subsidiary GNL Italia, used just 6% of its capacity last year, [while the FSRU operated by OLT Offshore in Livorno used only 14%](#).

Pisa, lavori per l'Incile: demolito il vecchio ponte su via Livornese



Proseguono i lavori per la riapertura del Canale Incile, il collegamento tra l'Arno e il Canale Navicelli volto a ripristinare la navigabilità dal centro di Pisa al porto di Livorno. Un'opera strategica per nautica, turismo, ambiente e per il quartiere di Porta a Mare. E' stata completata la demolizione del ponte su via Livornese dopo lo spostamento dei sottoservizi che costituivano il principale ostacolo alla finalizzazione del progetto. La demolizione della struttura permetterà di posizionare il nuovo ponte nei prossimi mesi. Si tratterà di una struttura prefabbricata in cemento armato precompresso; il ponte sarà sopraelevato di circa 180 cm rispetto a quello attuale in modo da permettere una luce libera sotto trave di 6.05 metri e leggermente ruotato. Il completamento dell'opera stradale è prevista entro giugno prossimo e comprenderà: la costruzione delle nuove spalle di appoggio, la collocazione della struttura prefabbricata ed il nuovo alloggiamento dei sottoservizi. A seguire, i collaudi e la sistemazione urbanistica e del verde circostante all'opera, facente sempre parte del progetto Incile, con completamento previsto entro il mese di settembre 2017.

I lavori effettuati in precedenza – La rimozione dei fanghi di dragaggio, la bonifica del canale, la rimozione della vecchia "ghigliottina" e la manutenzione e il ripristino delle funzionalità del ponte girevole. La realizzazione dei muri di imbocco del Canale e della soletta di fondo. L'escavazione dello sbocco sull'Arno, l'installazione di tutte le Porte Vinciane all'interno del canale, le due concate di navigazione, le operazioni di collaudo statico della porta arginale e dei panconi, nonché la realizzazione della massicciata arginale a protezione idraulica dello sbocco.. Il progetto rientra nell'ambito dell'accordo sottoscritto tra la società OLT Offshore LNG Toscana, la Provincia e il Comune di Pisa. Sempre garantita la viabilità alternativa grazie alla strada realizzata sul terrapieno che passa tra l'Incile e il canale dei Navicelli.

Verso l'Incile: demolito il vecchio ponte su via Livornese

Ora parte la realizzazione del nuovo ponte, più alto per permettere alle barche di passare



Pisa, 13 marzo 2017 - Il comunicato dell'Amministrazione Comunale - Proseguono i lavori per la riapertura del Canale Incile, il collegamento tra l'Arno e il Canale Navicelli volto a ripristinare la navigabilità dal centro di Pisa al porto di Livorno. **Un'opera strategica per nautica, turismo, ambiente e per il quartiere di Porta a Mare.**

Sabato è stata **completata la demolizione** del ponte su via Livornese, questo permetterà di posizionare il nuovo ponte nei prossimi mesi. Si tratterà di una struttura prefabbricata in cemento armato precompresso; il **ponte sarà sopraelevato** di circa 180 cm rispetto a quello attuale in modo da permettere una luce libera sotto trave di **6.05 metri** e leggermente ruotato. Il completamento dell'opera stradale è prevista entro giugno prossimo e comprenderà: la costruzione delle nuove spalle di appoggio, la collocazione della struttura prefabbricata ed il nuovo alloggiamento dei sottoservizi. A seguire, i collaudi e la sistemazione urbanistica e del verde circostante all'opera, facente sempre parte del progetto Incile, con completamento previsto entro il mese di settembre 2017.

I lavori effettuati in precedenza – La rimozione dei fanghi di dragaggio, la bonifica del canale, la rimozione della vecchia "ghigliottina" e la manutenzione e il ripristino delle funzionalità del ponte girevole. La realizzazione dei muri di imbocco del Canale e della soletta di fondo. L'escavazione dello sbocco sull'Arno, l'installazione di tutte le Porte Vinciane all'interno del canale, le due concate di navigazione, le operazioni di collaudo statico della porta arginale e dei panconi, nonché la realizzazione della massicciata arginale a protezione idraulica dello sbocco. Il progetto rientra nell'ambito dell'accordo sottoscritto tra la società OLT Offshore LNG Toscana, la Provincia e il Comune di Pisa.

Sempre garantita la viabilità alternativa grazie alla strada realizzata sul terrapieno che passa tra l'Incile e il canale dei Navicelli

Incile: demolito il vecchio ponte su via Livornese

Va avanti l'intervento per la riapertura del canale. Nei prossimi mesi sarà collocato il nuovo ponte



Proseguono i lavori per la riapertura del Canale Incile, il collegamento tra l'Arno e il Canale Navicelli volto a ripristinare la navigabilità dal centro di Pisa al porto di Livorno. Un'opera strategica per nautica, turismo, ambiente e per il quartiere di Porta a Mare.

Sabato è stata completata la **demolizione del ponte su via Livornese** dopo lo spostamento dei sottoservizi che costituivano il principale ostacolo alla finalizzazione del progetto. La demolizione della struttura permetterà di posizionare il nuovo ponte nei prossimi mesi. Si tratterà di una struttura prefabbricata in cemento armato precompresso; il ponte sarà sopraelevato di circa 180 cm rispetto a quello attuale in modo da permettere una luce libera sotto trave di 6.05 metri e leggermente ruotato. Il completamento dell'opera stradale è prevista **entro giugno prossimo** e comprenderà: la costruzione delle nuove spalle di appoggio, la collocazione della struttura prefabbricata ed il nuovo alloggiamento dei sottoservizi. A seguire, i collaudi e la sistemazione urbanistica e del verde circostante all'opera, facente sempre parte del progetto Incile, con completamento previsto **entro il mese di settembre 2017**.

I LAVORI EFFETTUATI. La rimozione dei fanghi di dragaggio, la bonifica del canale, la rimozione della vecchia 'ghigliottina' e la manutenzione e il ripristino delle funzionalità del ponte girevole. La realizzazione dei muri di imbocco del Canale e della soletta di fondo. L'escavazione dello sbocco sull'Arno, l'installazione di tutte le Porte Vinciane all'interno del canale, le due concate di navigazione, le operazioni di collaudo statico della porta arginale e dei panconi, nonché la realizzazione della massicciata arginale a protezione idraulica dello sbocco.

Il progetto rientra nell'ambito dell'accordo sottoscritto tra la società OLT Offshore LNG Toscana, la Provincia e il Comune di Pisa.

Sempre garantita la viabilità alternativa grazie alla strada realizzata sul terrapieno che passa tra l'Incile e il canale dei Navicelli.

► PISA

Proseguono i lavori per la riapertura del Canale Incile, il collegamento tra l'Arno e il Canale Navicelli volto a ripristinare la navigabilità dal centro di Pisa al porto di Livorno. Un'opera strategica per nautica, turismo, ambiente e per il quartiere di Porta a Mare.

A renderlo noto è l'amministrazione comunale di Pisa. «Sabato è stata completata la demolizione del ponte su via Livornese dopo lo spostamento dei sottoservizi che costituivano il principale ostacolo alla finalizzazione del progetto - si legge in una nota dell'amministrazione - La demolizione della struttura permetterà di posizionare il nuovo ponte nei prossimi mesi. Si tratterà di una struttura prefabbricata in cemento armato precompresso; il ponte sarà sopraelevato di circa 180 centimetri rispetto a quello attuale in modo da permettere una luce libera sotto trave di 6,05 metri e leggermente ruotato. Il completamento dell'opera stradale è prevista entro giugno prossimo e comprendrà: la costruzione delle nuove spalle di appoggio, la collocazione della struttura prefabbricata ed il nuovo alloggiamento dei sottoservizi. A seguire, i collaudi e la sistemazione urbanistica e del verde circostante all'opera, facente sempre parte del progetto Incile, con completamento previsto entro il mese di settembre 2017».

Gli interventi realizzati fino ad oggi riguardano la rimozione dei fanghi di dragaggio, la bonifica del canale, la rimozione della vecchia "ghigliottina"



Il cantiere per la demolizione del ponte

Pronto entro giugno il nuovo ponte su via Livornese

Sabato la demolizione della vecchia struttura
nell'ambito degli interventi per la riapertura dell'Incile

e la manutenzione e il ripristino delle funzionalità del ponte girevole. Inoltre sono stati realizzati i muri di imbocco del Canale e della soletta di fondo, l'escavazione dello sbocco sull'Arno, l'installazione di tutte le Porte Vinciane all'interno del

canale, le due concate di navigazione, le operazioni di collaudo statico della porta arginale e dei panconi, nonché la realizzazione della massiccia arginale a protezione idraulica dello sbocco.

Il progetto rientra nell'ambi-

to dell'accordo sottoscritto tra la società Olt Offshore Lng Toscana, la Provincia e il Comune di Pisa. Sempre garantita la viabilità alternativa grazie alla strada realizzata sul terrapieno che passa tra l'Incile e il canale dei Navicelli.