

Maggio 2017



GNL, UNA REALTA' NEL SETTORE AUTOTRAZIONE

Il settore autotrazione sembra essere per il momento lo sbocco più concreto per il Gnl small scale in Italia. Anche come possibile risposta alla crisi dei consumi di metano auto. È quanto emerge dalle tre interviste che ospitiamo in questo numero del Today@ ExpoGNL, rispettivamente a Federico Petrolini, a.d. di Goldengas, Andrea Arzà, a.d. di Liquigas, e Antonio Nicotra, presidente di Liquimet.

Nel numero di oggi anche il bilancio della ConferenzaGNL di Napoli, i piani di Edison e la fotografia del mercato delle auto a trazione alternativa in Europa. Completa il numero il consueto notiziario.

TODAY@ EXPOGNL

STAFFETTA QUOTIDIANA  26 MAGGIO 2017

EDITORIALE

ASPETTANDO IL GNL

Il Gnl per gli usi finali (o small scale) continua a essere sostanzialmente una promessa in Italia, appesa a decisioni di investimento ancora non prese e al favore fiscale che fino ad oggi è riservato al gas naturale rispetto alle fonti petrolifere. È questo il quadro che emerge dalla ConferenzaGNL tenutasi la scorsa settimana a Napoli. Tutti gli interventi in tutte le tavole rotonde partivano in particolare da una premessa: lo sviluppo futuro del settore non può prescindere dal mantenimento dello "sconto" fiscale rispetto agli altri prodotti energetici.

L'altro piatto forte della Conferenza è stato la "bolla" mondiale di Gnl che è prevista praticamente all'unanimità fino alla metà degli anni '20, e che dovrebbe portare anche nel Mediterraneo gas a basso costo. Tra gli obiettivi indicati nella Sen 2017 c'è proprio quello di sfruttare questa bolla, puntellando con ulteriori infrastrutture di importazione le incertezze sui contratti di approvvigionamento via tubo. Obiettivi che potrebbero dare una spinta anche allo sviluppo degli utilizzi small scale. A quegli utilizzi, cioè che andrebbero a rimpiazzare fonti "marginali" come il Gpl e l'olio combustibile per gli usi industriali in aree non metanizzate, e il gasolio e i combustibili petroliferi marini nei trasporti pesanti terrestri e in quelli navali. Capitolo a parte è la Sardegna, in cui le ragioni economiche sono più che altrove intrecciate e condizionate da quelle politiche. L'impostazione infrastrutturale che sembra emergere dalle preferenze degli operatori e dalla Sen fa perno sui due rigassificatori offshore di Livorno e Rovigo (cui si aggiungerebbe il terzo terminale galleggiante inserito nella Sen) da cui partirebbero le bettoline per i costieri. Ci sarebbe dunque un doppio passaggio, a differenza ad esempio che in Spagna dove le autobotti caricano direttamente dai rigassificatori a terra. I due rigassificatori galleggianti non sono ancora pronti a un'operatività di questo tipo: per Olt lo studio di fattibilità di dettaglio non sarà pronto prima del 2018 e ci vorranno (stando almeno ai primi studi) cinque milioni di investimento per adeguare il terminale. Edison ha rilanciato ulteriormente formulando l'obiettivo di realizzare in tutto quattro depositi costieri.

Scendendo a valle, per adesso la competitività del Gnl negli usi industriali è limitata dal calo del prezzo dei prodotti petroliferi. E visto che l'abbondanza di greggio non sembra essere destinata a finire presto, anche questo è un fattore da tenere bene a mente.

La competitività alla pompa c'è, ma è data dalla particolare situazione dei prezzi del metano compresso, che

Sommario

Il bilancio di ConferenzaGNL	Pag. 2
Intervista a Goldengas	Pag. 4
Intervista a Liquigas	Pag. 7
Intervista a Liquimet	Pag. 8
Notiziario	Pag. 10
Le auto a gas in Europa	Pag. 13

consentono di stare sul mercato anche a chi ha costi di trasporto pari al costo della materia prima. Una situazione data dal fatto che le spese per un distributore di metano possono essere molto alte se la pressione del "tubo" è bassa, ma anche dal fatto che, essendo i punti vendita ancora relativamente pochi, non si può parlare di una concorrenza sfrenata.

I retisti sono stati finora tra i più attivi, tra i primi a mettere le fiche nel piatto. A breve Enercoop aggiungerà il Gnl nel proprio punto vendita di Cesena, a giorni dovrebbe aprire il primo punto vendita del Sud, in provincia di Brindisi, mentre Vulcangas ha inaugurato due nuovi impianti. E interessanti potrebbero essere le prospettive nell'extrarete, in particolare per le flotte di autotrasporto che volessero convertirsi al gas liquido. Le compagnie restano sullo sfondo, come hanno fatto con il Gpl e il metano compresso. La stessa Eni sembra piuttosto fredda: dopo l'inaugurazione di Piacenza e Pontedera, sul polo di Gela è ancora in corso lo studio di fattibilità. Sul fronte navigazione, all'inizio di luglio il porto di Civitavecchia ospiterà come base la prima nave da crociera a Gnl, la Aida Perla.

Venendo alla Sardegna, ai sette progetti di depositi costieri indicati nella Sen (di cui uno autorizzato ma senza ancora decisione finale di investimento) si sono aggiunti i due progetti di dorsale presentati alla Regione e al ministero da Società Gasdotti Italia e da Snam. Il mese scorso al Mise si è fatto il punto con tutti i soggetti che hanno presentato progetti di depositi, insieme ai rappresentanti della Regione e di Saras. Sul punto, Edison ha sottolineato l'urgenza della regolazione. Importante sarà anche l'anticipazione dei limiti di emissione delle navi prefigurata nella Sen. L'impressione è che, per quella che è la domanda di gas della Sardegna, sia tutto molto sovradimensionato. E che qualcosa in bolletta è destinato a finirci.

Insomma, le novità non mancano ma la nota dominante è ancora quella della prudenza, per i privati che devono fare investimenti. Dove ci dovrà essere l'intervento pubblico, l'auspicio è che le analisi costi/benefici siano rigorose.

(G.M.)

LE NOTIZIE DELL'ULTIMO MESE*

Gnl Pakistan, a Eni contratto di 15 anni

Eni si è aggiudicata a seguito di una gara internazionale la fornitura di gas naturale liquefatto (GNL) al Pakistan. E' quanto annuncia la società in una nota. Eni fornirà alla società statale Pakistan LNG un carico al mese per i prossimi 15 anni, per complessivi 180 carichi, corrispondenti a un quantitativo di oltre 11 milioni di tonnellate di Gnl.

I volumi di Gnl che saranno venduti ogni anno da Eni corrispondono al 25% delle importazioni totali di Gnl del Pakistan nel 2016. Quello pakistano è uno dei mercati di Gnl in più rapida crescita a livello mondiale.

Il Gnl andrà a soddisfare il crescente fabbisogno energetico pakistano, permettendo a Eni di consolidare ulteriormente la propria presenza nel Paese, dove ricopre da anni una posizione di leadership nella produzione di gas naturale domestico.

Il Gnl del nuovo contratto proverrà in buona parte dal campo indonesiano Jangkrik, che entrerà in produzione fra meno di due mesi e fornirà anche il mercato cinese. Il Gnl verrà consegnato presso una nuova unità galleggiante di stoccaggio e rigassificazione ormeggiata a Port Qasim in Pakistan.

"Il Gnl si conferma parte integrante della strategia di Eni, che recentemente ha firmato un accordo con BP per la vendita, per un periodo di oltre vent'anni, dei volumi di Gnl prodotti dall'impianto galleggiante Coral South in Mozambico", conclude la nota di Eni. (2/5)

Gnl, quinto calo per l'indice L-MED

Quinto calo consecutivo per i prezzi del Gnl in Mediterraneo. Nella prima pubblicazione di maggio L-MED varca la soglia dei 16 €/MWh, con maggio che si consuntiva a 15,922 €/MWh, giugno che scende a 15,487 €/MWh (-6,5% rispetto alla precedente rilevazione), con luglio e agosto che si aggirano su valori simili, a 15,635 €/MWh (-6,5%) e 15,545 €/MWh rispettivamente.

L-MED, sottolinea Ref-e nella consueta nota di aggiornamento quindicinale, in questo assessment mostra un evidente disaccoppiamento con i prezzi spot europei che invece risentono di pressioni rialziste, guidate principalmente dal rafforzamento della domanda gas, seppur per motivi contingenti, in opposizione con quanto invece si riscontra sui mercati internazionali del GNL. I prezzi GNL sulla borsa asiatica SGX continuano a oscillare tra 5,4 e 5,7 \$/MMBTU, con un differenziale tra i mercati europei e i mercati asiatici sempre più ristretto, conseguenza della crescita dell'offerta globale GNL in un contesto di domanda globale comunque contenuta. Tutto ciò si riflette in un prezzo spot di importazione GNL ancora ribassista rispetto all'ultima pubblicazione

ne con un calo che tuttavia potrebbe supportare soltanto l'arrivo di carichi spot annessi al servizio integrato di rigassificazione presso il terminale di Livorno, nel mese di maggio e giugno. (3/5)

Metano auto, Total acquista 100 punti vendita

La compagnia francese Total ha annunciato l'acquisizione della società olandese PitPoint, operatore della distribuzione di carburanti alternativi con una rete di circa 100 punti vendita di metano auto e attiva anche nel biogas, nell'idrogeno e nella ricarica di veicoli elettrici in Olanda, Belgio e Germania.

"Dopo l'acquisizione di Lampiris nel 2016", si legge in una nota, "questa acquisizione fa parte della strategia di Total di crescere nei settori low carbon, in particolare attraverso lo sviluppo del gas naturale. Sbloccare la domanda di gas con nuovi usi per il trasporto è fondamentale per la nostra strategia integrata di espansione lungo la catena del valore del gas naturale", ha detto Patrick Pouyanné, presidente e a.d. di Total. "C'è un grande potenziale di sviluppo per il gas naturale come carburante nel settore dei trasporti. Il nostro obiettivo è quello di combinare le competenze tecnologiche e commerciali di PitPoint con la rete e il marketing Total".

Total ha già una rete di 450 stazioni di servizio che erogano gas naturale in tutto il mondo, di cui circa 100 in Europa in Francia, Germania, Paesi Bassi, Belgio, Egitto e Pakistan, e ha un piano per arrivare a 350 punti vendita in Europa entro il 2022. La società ha aperto la sua prima stazione di Gnl nel 2015 in Belgio, vicino al porto di Anversa. (3/5)

Snam entra in Assogasliquidi

Nuovo ingresso "pesante" in Assogasliquidi. A quanto appreso dalla Staffetta, dallo scorso marzo Snam è entrata a far parte dell'associazione di Confindustria che rappresenta i settori del Gpl e del Gnl. Una scelta dettata dal fatto che Snam "crede nello sviluppo del settore" e che ciò servirà a "sviluppare sinergie con le aziende che in questo settore stanno investendo".

Assogasliquidi ha costituito al proprio interno un gruppo GNL oltre tre anni fa. (4/5)

Metanizzazione Sardegna, Sgi presenta il progetto di dorsale

Società Gasdotti Italia presenterà il progetto di dorsale per il gas in Sardegna in tre incontri pubblici sul territorio.

La società, ricordiamo, ha presentato lo scorso 16 marzo lo studio d'impatto ambientale e il relativo progetto alla Regione, in particolare per quanto riguarda la prima fase del progetto, la "Sezione 1 Centro Sud". Per illustrare alle comunità interessate le caratteristiche del progetto, Sgi, in base alla normativa regionale e in collaborazione con l'as-

TODAY @ EXPOGNL

STAFFETTA QUOTIDIANA

sectorato all'Ambiente della Regione, ha organizzato tre presentazioni aperte al pubblico, nel corso delle quali i cittadini potranno informarsi e fornire elementi conoscitivi utili alla valutazione, che saranno acquisiti agli atti da parte dei funzionari del Servizio Valutazioni Ambientali (SVA) della Regione, che parteciperanno agli incontri.

Gli incontri sono in programma: martedì 16 maggio alle ore 15 presso la sede della Provincia del Sud Sardegna in via Mazzini, 39 a Carbonia; giovedì 18 maggio alle ore 15 presso l'Aula Consiliare del Comune di Assemini in piazza Repubblica, 1; lunedì 22 maggio alle ore 15 presso la sede della Provincia di Oristano in via Enrico Carboni, 4.

La Sezione 1 della Dorsale sarda (Fase Centro-Sud) oggetto dell'iter autorizzativo avviato a metà marzo, si svilupperà partendo da Sarroch verso Oristano, e verso sud-est, da Cagliari al Sulcis, correndo per circa 195 km tra le province di Oristano, del Sud Sardegna e della Città Metropolitana di Cagliari. La Sezione 2 (Oristano-Porto Torres) e la Sezione 3 (Codrongianus-Olbia) verranno sottoposte a valutazione d'impatto ambientale nei prossimi mesi.

Il progetto di metanizzazione della Sardegna attraverso un sistema integrato di gasdotti, si legge in una nota della società, è stato suggellato dal Patto per la Sardegna siglato nell'estate scorsa da Governo nazionale e dalla Giunta regionale dell'Isola, e prende ispirazione dal Piano energetico e ambientale regionale che indica nel GNL il vettore energetico preferenziale per l'approvvigionamento di metano in Sardegna. Nello scorso gennaio l'intera "Dorsale sarda" è stata inserita all'interno della Rete nazionale dei gasdotti da un decreto del ministero dello Sviluppo economico.

La scorsa settimana la Staffetta ha anticipato che anche Snam si appresta a presentare un progetto di dorsale per la metanizzazione dell'Isola. (9/5)

Depositi Gnl, Edison cerca altri due siti

Edison sta cercando i siti per realizzare altri due depositi costieri di Gnl in Italia, a Napoli e in Sicilia, che andrebbero ad aggiungersi ai due progetti di Oristano e Ravenna (con Pir), già presentati alle autorità.

Lo ha annunciato Elio Ruggeri, Senior Vice President Gas Infrastructures di Edison, al convegno di apertura della ConferenzaGNL in corso oggi e domani a Napoli.

Secondo Edison il Gnl small scale è un'opportunità strategica per l'Italia e non una nicchia, in particolare nella prospettiva del completamento della metanizzazione. È quindi una opportunità importante "dal punto di vista sociale, per stabilire le stesse condizioni anche in zone non metanizzate, ma anche ambientale ed economica, sia per la filiera stessa ma anche perché l'Italia può attrarre traffico marittimo".

Secondo Ruggeri dunque lo small scale va "perseguito con la massima urgenza e determinazione". Per questo serve anche "un piano regolatorio", in particolare per quanto riguarda i depositi per i quali questo è previsto dal dlgs Dafi.

Per essere competitivo con le soluzioni alternative il Gnl ha bisogno di una catena logistica competitiva ma anche di regole stabili e chiare dal punto di vista fiscale: "in una prospettiva di prezzi petroliferi bassi - ha detto Ruggeri - la competitività del Gnl sta principalmente nella normativa fiscale. Ci auguriamo che nella Sen ci siano i giusti indirizzi". Edison, ha concluso, "si pone come operatore leader nello small scale Lng in Italia, anche perché è l'unico importatore long term di Gnl in Italia e, anche attraverso la casa madre, gestisce un portafoglio di contratti diversificato e competitivo, che comprende anche il Gnl americano. Ma avere il Gnl non basta: abbiamo un progetto integrato e ambizioso che comprende il gas, i terminali, i depositi e i clienti finali, ma anche le navi: abbiamo acquistato navi da 20mila mc per le quali stiamo già facendo la gara d'appalto per selezionare gli armatori".

Quanto infine ai depositi costieri, "l'obiettivo è di averne 4. Oltre ai due che sono nella fase finale di autorizzazione (Oristano e Ravenna), ne vogliamo altri due al Sud: saremo attenti a quello che dirà Pietro Spirito (presidente del porto di Napoli) sul porto di Napoli, ma guardiamo anche alla Sicilia per intercettare le navi che vanno da Suez a Gibilterra". Infine la vendita: "dobbiamo costruire la domanda, siamo attivi sulla filiera grossista per attivare partnership strategiche con primari operatori, ma anche nell'off-grid, magari ai clienti cui già vendiamo l'elettricità, e nella distribuzione per i trasporti". (10/5)

Gnl-stoccaggio, OLT assegna 5 slot

Si è conclusa positivamente con l'assegnazione di 5 slot la procedura di OLT per il conferimento della capacità per il servizio integrato di rigassificazione e stoccaggio relativa ai mesi di giugno e luglio, risultata disponibile dopo la rinuncia/mancata conferma di slot precedentemente assegnati nell'asta del 6 marzo. Lo annuncia la società controllata da Iride e Uniper gestore il terminal di rigassificazione offshore OLT di Livorno.

Nel dettaglio sono pervenute offerte da parte di nove società diverse ed è stato possibile allocare 5 slot, tre a giugno e due a luglio, per una capacità pari a 700 mila metri cubi liquidi (circa 470 mln mc gassosi) che verranno rigassificati e iniettati nel sistema degli stoccaggi di Stogit. Tutti gli slot sono soggetti a conferma da parte dei soggetti aggiudicatari, così come indicato nella Procedura. (12/5)

Gnl-stoccaggio, a OLT carichi da DufEnergy, MET e Eni

Saranno DufEnergy, MET International e Eni a fornire i cinque carichi di Gnl previsti dalla recente asta che ha riassegnato capacità per il servizio integrato di rigassificazione e stoccaggio per circa 700mila mc liquidi (circa 470 mln mc gassosi). Lo riporta l'agenzia Reuters citando fonti di mercato, secondo le quali, nel dettaglio, DufEnergy fornirà le tre metaniere attese a giugno mentre una metaniera a testa in

TODAY @ EXPOGNL

STAFFETTA QUOTIDIANA

luglio verrà fornita da MET International e Eni. Già lo scorso anno DufEnergy aveva fornito un carico di Gnl del Qatar a Olt nell'ambito del servizio di peak shaving. (15/5)

Tir a Gnl per il trasportatore Geodis

Dal mese di maggio 2017, la Società Geodis potenzierà la propria flotta in Italia con nuovi camion alimentati a Gnl. L'iniziativa, si legge in una nota, fa parte di uno sforzo congiunto di Geodis e Conad per migliorare la sostenibilità della supply chain. In Italia, Geodis ha implementato un piano di investimenti in veicoli stradali che punta con decisione verso la soluzione Gnl e mira a diventare leader nell'utilizzo di tali mezzi entro i prossimi 3 anni. La nuova flotta sarà impiegata per gestire i trasporti verso il Centro e Nord Italia svolta dal parco autisti del Parco Logistico di Castel San Giovanni (PC).

Una politica che "ha anche vantaggi economici dovuti al minor costo del Gnl, che compensa l'investimento iniziale".

La società ha scelto il modello Iveco Stralis Natural Power AS440S40 T/P NP.

"Conad, da sempre molto attenta all'impatto ambientale della propria supply chain, ha incoraggiato Geodis per lavorare congiuntamente su questo importante progetto", spiega Andrea Mantelli, responsabile della Supply Chain di Conad, la seconda catena della distribuzione commerciale in Italia.

"L'utilizzo di Gnl nel campo dei trasporti e della logistica è un trend cruciale nel perseguimento di un ambiente più pulito e Geodis si sta impegnando ad abbracciare questa tecnologia", commenta Francesco Cazzaniga, presidente e amministratore delegato per la Contract Logistics Line of Business di Geodis in Italia. "Cerchiamo costantemente di promuovere e adottare progetti sostenibili con l'obiettivo di diventare un

punto di riferimento per il settore della logistica". (17/5)

Gnl, stabile l'indice L-Med

La seconda pubblicazione di maggio dell'indice del Gnl nel Mediterraneo L-Med mostra una stabilità di prezzo, in lieve contango per i prossimi tre mesi. Il prezzo di maggio, si legge nella consueta nota Ref-e, si attesta a un valore di 16,576 €/MWh con un riferimento medio per i restanti mesi estivi a 15,4 €/MWh. Giugno è valutato a 15,371 €/MWh (-0,7%) mentre luglio a 15,445 €/MWh (-1,2%) e agosto a 15,607 €/MWh (+0,4%). L'aumento della domanda di Gnl dovuta all'avvio della cooling season e le indisponibilità di alcuni terminali di liquefazione (Gorgon, Snøhvit Lng nel mese corrente, Gladstone Lng in giugno) sostengono L-Med. Sebbene le temperature in Asia siano attese al di sopra della media storica in congiuntura alla sospensione temporanea di 10 centrali a carbone, la domanda di gas naturale nel mercato asiatico è attenuata dal ritorno di impianti nucleari (Hanvit in Corea del Sud, in attività già dalla scorsa settimana, in Giappone i reattori Takahama 3 e 4 entro maggio e giugno rispettivamente) che contengono rischi di picchi di domanda nel periodo estivo nel bacino orientale. In Nord-Europa la riduzione dei prezzi spot (NBP e TTF) non lascia intravedere un robusto import Lng verso il Nord-Europa, tuttavia i prezzi hub del Sud Europa (Psv) sostengono un import consistente di Gnl verso la Spagna, supportata da scarsa disponibilità idroelettrica, e verso l'Italia, in relazione al servizio integrato presso Livorno dove sono programmati cinque carichi tra giugno e luglio. (19/5)

*La data tra parentesi si riferisce alla data di pubblicazione sul sito della Staffetta

GNL, I NUOVI SERVIZI DEI TERMINALI UE GIE AGGIORNA IL DATABASE. A PANIGAGLIA FID NEL 2018 PER RELOADING, SMALL-SCALE SHIP E TRUCK LOADING. STUDI ANCHE A ROVIGO E LIVORNO

Reloading, Transshipment, Small scale ship loading, Truck loading e Rail loading. Sono i cinque nuovi servizi offerti dai terminali di rigassificazione Gnl europei, illustrati in dettaglio nell'aggiornamento del database "[Lng New Services Inventory](#)" dell'associazione degli operatori Gas Infrastructure Europe (Gie).

In base al "Lng New Services Inventory", il terminale di Panigaglia di Gnl Italia ha completato gli studi di fattibilità e prevede una decisione finale di investimento (Fid) entro la fine del 2018 per i servizi di Reloading, Small-scale ship loading e Truck loading. Il Reloading è allo studio anche per il terminale Adriatic Lng al largo di Rovigo, mentre in quello Olt Offshore di Livorno "potrebbe essere avviato sulla base della domanda di mercato". Sempre Olt ha completato nel 2015 lo studio di fattibilità per lo Small-scale ship loading.

Negli ultimi 6 anni, sottolinea Gie in una [nota](#), il numero dei Reloading europei è triplicato e nel 2016 il Truck loading ha raggiunto un nuovo record con oltre 49.000 camion su cui sono stati caricati più di 2,1 mln mc di Gnl (+12% sul 2015).

Il Reloading, ricorda la nota, consiste nel trasferimento del Gnl dal deposito del terminale a una metaniera (large o small scale) e il Transshipment nel trasferimento diretto da una nave all'altra. Lo Small scale ship loading è invece il carico di una nave fino a 30.000 mc, il Truck loading di un'autobotte e il Rail loading di vagoni ferroviari.

GNL-STOCCAGGIO, IN GAZZETTA LA SECONDA ASTA

È pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 115 del 19 maggio il decreto del ministero dello Sviluppo economico 21 aprile 2017 "Servizio integrato rigassificazione e stoccaggio - seconda asta". Si tratta del decreto di riapertura dell'asta per il conferimento della capacità per il servizio integrato di rigassificazione e stoccaggio per l'anno termico 2017/2018 a causa della rinuncia di alcuni operatori dopo l'aggiudicazione del 6 marzo scorso (v. Staffetta 15/05).

Il testo è in allegato.

19-5-2017

GAZZETTA UFFICIALE DELLA REPUBBLICA ITALIANA

Serie generale - n. 115

MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

DECRETO 21 aprile 2017.

Servizio integrato rigassificazione e stoccaggio - seconda asta.

IL MINISTRO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

Visto il decreto legislativo 23 maggio 2000, n. 164, recante attuazione della direttiva 98/30/CE in materia di norme comuni per il mercato interno del gas naturale, come modificato dall'art. 27 del decreto legislativo 1° giugno 2011 n. 93, e in particolare gli articoli 12 e 18 recanti disposizioni relative alle attività di stoccaggio di gas naturale e di fornitura ai clienti della modulazione dei consumi;

Visto l'art. 14 del decreto-legge n. 1 del 2012 e successive modificazioni in base al quale il Ministero assegna una capacità di stoccaggio per l'offerta alle imprese industriali di un servizio integrato di rigassificazione comprensivo dello stoccaggio di gas naturale (servizio integrato);

Visti i decreti ministeriali del 7 dicembre 2016 e del 13 febbraio 2017 recanti le disposizioni per il servizio integrato per l'anno contrattuale di stoccaggio 1° aprile 2017-31 marzo 2018;

Visto l'esito dell'asta per l'aggiudicazione del servizio integrato tenutasi in data 6 marzo 2017;

Considerata la rinuncia, intervenuta in data 18 aprile 2017 per espressa rinuncia o per mancata conferma, all'utilizzo della capacità di rigassificazione e stoccaggio da parte dei soggetti aggiudicatari relativamente agli slot dell'8, 18 giugno e 22 luglio per quanto riguarda il terminale OLT Offshore LNG Toscana e allo slot 12-15 giugno relativamente al terminale GNL Italia, e la situazione non ancora definita relativa agli slot del 27 giugno e 6 luglio del terminale OLT Offshore LNG Toscana;

Ritenuto opportuno, al fine di ottimizzare l'utilizzo della capacità regolata di rigassificazione del sistema nazionale soggetta al fattore di copertura dei ricavi di cui alla deliberazione dell'Autorità per l'energia elettrica il gas e il sistema idrico (Autorità) n. 438/2013/R/GAS, attuare ulteriori procedure d'assegnazione delle suddette capacità rilasciate nei termini stabiliti dalle Procedure per l'assegnazione del servizio integrato (procedure) predisposte dai terminali di rigassificazione relative all'asta del 6 marzo;

Decreta:

Art. 1.

Servizio integrato rigassificazione e stoccaggio

1. La capacità assegnata per l'offerta, mediante ulteriore asta competitiva, del servizio integrato di rigassificazione e stoccaggio per l'anno di stoccaggio in corso è quella rinunciata dai soggetti aggiudicatari relativa agli

slot dell'8, 12-15 e 18 giugno e 22 luglio per un totale di 291 milioni di metri cubi di gas, e l'eventuale capacità non confermata entro il 5 maggio 2017 relativa agli slot del 27 giugno e 6 luglio per un totale di ulteriori 170 milioni di metri cubi di gas.

2. La capacità di cui al comma 1 è assegnata secondo le modalità di cui ai decreti ministeriali del 7 dicembre 2016 e del 13 febbraio 2017.

3. I terminali di rigassificazione OLT Offshore LNG Toscana e GNL Italia aggiudicano direttamente le capacità relative ai propri slot di cui al comma 1 secondo i criteri di priorità stabiliti dal comma 7 dell'art. 1 del decreto ministeriale del 7 dicembre 2016.

4. Le offerte dovranno pervenire tra il 6 maggio e l'11 maggio in modo da poter includere l'eventuale capacità rilasciata relativa agli slot del 27 giugno e 6 luglio che verrà resa nota con comunicato del Ministero dello sviluppo economico (Ministero) pubblicato su proprio sito internet il 6 maggio 2017.

5. Le procedure da adottare per svolgimento del servizio integrato definite dalle imprese di rigassificazione sono trasmesse entro tre giorni dalla data di comunicazione del presente decreto al Ministero e all'Autorità; il Ministero valuta le procedure e, ove ne ricorrano i presupposti, comunica il nulla osta al loro avvio.

Art. 2.

Disposizioni finali

1. Il presente decreto è notificato alle società OLT Offshore LNG Toscana, GNL Italia, Stogit e Snam Rete Gas mediante pec ai fini della sua immediata attuazione e all'Autorità ai fini dell'adozione dei provvedimenti di competenza, in modo da permettere lo svolgimento delle aste fissate per il giorno 11 maggio 2017.

2. Dall'attuazione del presente decreto non devono derivare nuovi o maggiori oneri per il sistema del gas naturale, fatto salvo l'effetto utile già previsto dalla regolazione tariffaria in materia di garanzia dei ricavi delle imprese di rigassificazione e di stoccaggio.

3. Il presente decreto è pubblicato sul sito internet del Ministero e nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Roma, 21 aprile 2017

Il Ministro: CALENDIA

17A03307

GNL MEDITERRANEO, PREZZI IN CONTANGO NEI PROSSIMI 3 MESI

MA IL SERVIZIO INTEGRATO A LIVORNO SOSTIENE L'IMPORT IN ITALIA. L'AGGIORNAMENTO DELL'INDICE L-MED DI REF-E



Nella seconda pubblicazione del mese, l'indice L-Med indica a maggio un prezzo attestato a 16,576 €/MWh, con un riferimento medio per i restanti mesi estivi a 15,4 €/MWh. Giugno è valutato infatti a 15,371 €/MWh (-0,7%), luglio a 15,445 €/MWh (-1,2%) e agosto a 15,607 €/MWh (+0,4%).

L'aumento della domanda di Gnl dovuta all'avvio della "cooling season" e le indisponibilità di alcuni terminali di liquefazione (Gorgon e Snøhvit nel mese corrente, Gladstone in giugno) sostengono L-Med. Sebbene le temperature in Asia siano attese al di sopra della media storica in congiuntura alla sospensione temporanea di 10 centrali a carbone, la domanda di gas nel mercato

asiatico è attenuata dal ritorno di impianti nucleari (Hanvit in Corea del Sud, in attività già dalla scorsa settimana, in Giappone i reattori Takahama 3 e 4 entro maggio e giugno rispettivamente) che contengono rischi di picchi di domanda nel periodo estivo nel bacino orientale.

In Nord-Europa la riduzione dei prezzi spot (Nbp e Ttf) non lascia intravedere un robusto import di Gnl, ma i prezzi hub del Sud-Europa (Psv) sostengono un import consistente verso la Spagna, supportato da scarsa disponibilità idroelettrica, e verso l'Italia, in relazione al servizio integrato presso Livorno dove sono programmati 5 carichi tra giugno e luglio.

PER CONSEGNE NEI PROSSIMI 3 MESI

LNG INDEX	€/MWh	Precedente assessment
L-MED INDEX MAG17	16.576	15.922
L-MED INDEX GIU17	15.371	15.487
L-MED INDEX LUG17	15.445	15.635
L-MED INDEX AGO17	15.607	15.545

Fonte: REF-E - assessment del 19/05/2017

QW LA NAZIONE www.lanazione.it/livorno
 e-mail: cronaca.livorno@lanazione.net - spe.livorno@speweb.it

Livorno

VENERDÌ 19 maggio 2017

.. 2 **PRIMO PIANO LIVORNO****LA NAZIONE** VENERDÌ 19 MAGGIO 2017

PORTO E DINTORNI

ALT A NOGARIN
 CON QUESTO DECRETO SI
 ESCLUDE DEFINITIVAMENTE
 L'AUTONOMIA DEL SINDACO

VAGLIO PARLAMENTARE
 IN PARLAMENTO CI SONO PERÒ
 MAGGIORANZE TRASVERSALI
 INTERESSATE A BOCCIARLO

RIGASSIFICATORE

Olt offshore assegnati altri 5 slot

CONCLUSA positivamente la procedura per il conferimento della capacità per il servizio integrato di rigassificazione e stoccaggio relativa ai mesi di giugno e luglio per l'anno termico in corso, dopo la prima asta del 6 marzo scorso. Anche questa seconda gara avviata dalla società Olt Offshore Lng Toscana sono pervenute offerte da parte di nove società diverse ed è stato possibile allocare 5 slots, tre a giugno e due a luglio, per una capacità pari a 700 mila metri cubi liquidi che verranno rigassificati e iniettati nel sistema degli stoccaggi di Stogit. Tutti gli slot sono soggetti a conferma da parte dei soggetti aggiudicatari, così come indicato nella Procedura. Il servizio prevede che siano resi disponibili da Stogit all'Utente, quantitativi di gas equivalenti al GNL consegnato, dedotti consumi e perdite, entro il termine del mese successivo alla scarica dallo stoccaggio.

Cantieri anche in via Livornese e all'Incile

Approvata dalla giunta la realizzazione di una ciclabile in sede protetta sui ponti del Cep e della Vittoria



La presentazione dei progetti ieri in Comune

► PISA

Accanto alle opere principali (ponte ciclopedonale sull'Arno e ciclopianta del Trammino) il Comune ha deciso di investire risorse proprie per una serie di interventi volti a completare l'asse ciclopedonale. Vediamo di cosa si tratta.

Litorale. Si prevede la realizzazione del percorso ciclopedonale nel centro di Tirrenia e tra Tirrenia e Marina di Pisa, per un totale di 20mila e 40mila euro rispettivamente. A ciò si aggiunge la sistemazione della segnaletica orizzontale in prossimità della vecchia stazione ferroviaria sul litorale per 7 mila euro.

Ponte del Cep. Risalendo l'asse verso la città, è in programma la riqualificazione del ponte del Cep con la creazione di una pista ciclabile in sede protetta, ricavata dalla carreggiata del ponte. Inoltre, a partire dal ponte del Cep sarà realizzato un tratto di pista che collegherà il Parco di San Rossore alla ciclopianta dell'Arno attraverso il Ponte del Cep per un investimento di 50mila euro.

Ponte della Vittoria. Nel centro cittadino si procederà all'allargamento dei marciapiedi in via Benedetto Croce e alla creazione di un percorso ciclopedonale in sede protetta sul ponte della Vittoria. L'investimento in questo caso è di 40mila euro. Infine, per un totale di 5mila euro, è previsto l'adeguamento del percorso ciclopedonale delle Piagge: 30mila euro per manutenzione straordinaria fino al confine con Cascina.

Lavori in cantiere o prossimi alla partenza. Mentre è in fase di realizzazione il percorso via Matteucci-via Bargagna, si aprirà ad inizio giugno il cantiere per il tratto ciclopedonale su

via Livornese, a La Vettola. L'intervento (750mila euro) è finanziato dalla Regione nell'ambito del progetto "Ciclopista dell'Arno" e comprende anche la sistemazione della strada, dei marciapiedi e dell'illuminazione. Il percorso ciclopedonale, lato Porta a Mare, attraverserà il nuovo ponte sui Navicelli (Incile) realizzato da Olt. Questo ponte costituirà uno snodo della ciclabilità cittadina, poiché su di esso convergono quattro percorsi: ramo che si dirige verso il mare (esistente per un km e nella parte successiva coincidente con il tratto di via Livornese a La Vettola); ramo che giunge in città (esistente); ramo che percorre i Navicelli (esistente); ramo che porta ad Ikea (in fase di appalto).

GRUPPO EDITORIALE RISERVA

Conclusa la seconda asta per la Olt

LIVORNO - Si è conclusa positivamente la procedura per il conferimento della capacità per il servizio integrato di rigassificazione e stoccaggio relativa ai mesi di giugno e luglio per l'Anno Termico in corso. Si è trattato di una
(segue a pagina 2)

Conclusa la seconda asta

seconda asta che ha fatto seguito a quella conclusasi lo scorso 6 marzo 2017.

Anche questa seconda gara avviata dalla società OLT Offshore LNG Toscana ha registrato un importante riscontro; sono pervenute offerte da parte di nove società diverse ed è stato possibile allocare 5 slots, tre a giugno e due a luglio, per una capacità pari a 700 mila metri cubi liquidi che verranno rigassificati e iniettati nel sistema degli stoccaggi di Stogit.

Tutti gli slot sono soggetti a conferma da parte dei soggetti aggiudicatari, così come indicato nella Procedura.

Che cosa prevede il servizio.

Il servizio prevede che siano resi

disponibili da Stogit all'Utente, quantitativi di gas equivalenti al GNL consegnato, dedotti consumi e perdite, entro il termine del mese successivo alla scarica dallo stoccaggio.

La procedura di allocazione della capacità per il servizio integrato di rigassificazione e stoccaggio è stata definita in conformità con quanto stabilito dall'AEEGSI (Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico) con la Deliberazione 6/2017/R/GAS pubblicata in data 12 Gennaio 2017 e successiva Deliberazione 64/2017/R/GAS del 16 febbraio 2017.

SI STRINGE IL CERCHIO DELL'LNG INTORNO AL TRASPORTO VIA NAVE E NEI TERMINAL

LA SESSIONE MARITTIMO-PORTUALE DI CONFERENZA GNL A NAPOLI HA MESSO IN LUCE GRANDE VIVACITÀ E FERMENTO NEL SETTORE, IN ATTESA DI CERTEZZA NORMATIVA E SUPPORTI FINANZIARI ALLE INIZIATIVE IN PISTA. L'IMPEGNO DEL MIT PER CONCEDERE SGRAVI FISCALI A IMPIANTI, NAVI E PORTI "GASSATI"



Zucchi (MIT) - Di Maio (AdSP Civitavecchia)

Le prospettive del GNL come combustibile marittimo nel Mediterraneo e nelle rotte tra il canale di Suez e lo stretto di Gibilterra sono state discusse nella sessione appositamente dedicata – moderata dal direttore di Ship2Shore, con focus su alcuni progetti per la realizzazione di navi alimentate a GNL e sull'interazione tra sistemi portuali, e panoramica sulle nuove soluzioni motoristiche adottabili per brevi e lunghe distanze.

È nelle corde del Ministero dei Trasporti supportare la crescita

del settore, ha detto Maria Cristina Zucchi, intervenuta in sostituzione del Direttore Enrico Maria Puija, impegnato su altri 'tavoli'.

Nel descrivere l'approccio istituzionale alla materia, si è chiarito come, fra le altre cose, l'intendimento ministeriale sia quello di individuare orientativamente 2-3 (ma il numero è indicativo e non limitativo) siti portuali idonei ad ospitare le grandi stazioni di bunkeraggio, definendo come tali quelle sopra una certa soglia dimensionale, ma comunque da insediare presso scali che facciano parte delle reti Ten-T.

La funzionaria romana ha anche confermato che il MIT sta lavorando intensamente ai fini di far approvare una normativa che nel 2018 possa consentire di concedere determinati sgravi fiscali

per la realizzazione di impianti e per la costruzione di navi adeguate, oltre a richiedere tasse portuali più basse agli operatori 'virtuosi'; questi ultimi avranno anche la possibilità di usufruire di bandi CEF per farsi supportare in tale strategia.

Colui che, per il suo sfrenato attivismo (ed anche per una certa dose di presenzialismo che non passa inosservata) si può a ragione definire l'attuale 'mattatore' della scena pubblica portuale nazionale, Pietro Spirito, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, ha ricordato l'onere che resta in capo agli enti pubblici di stimolare il mercato ed i privati; una strategia perseguita con coerenza nella giurisdizione campana, con la conferma alla notizia già data in un recente passato che l'AdSP sta procedendo - ragionando su alcuni bivi, da prendere nella giusta direzione - con l'ipotesi di lavoro di indire un bando per la richiesta di manifestazioni di interesse da parte di soggetti concretamente intenzionati a realizzare una stazione di bunkeraggio a Napoli.

"Il Mezzogiorno non è nella mappa! Ma noi non possiamo perdere l'ennesimo treno dello sviluppo. I porti devono andare nella direzione di essere *green* in coerenza con il piano energetico nazionale; ma ciò non toglie affatto la libertà d'iniziativa privata, a complemento. Non mettiamo paletti al mercato, è vero, ma qualche desiderata lo poniamo: c'è bisogno di grandi gruppi di caratura, tuttavia affiancati da espressioni di un *local content* perché il porto non vive solo del rapporto col mare ma anche con la terra. Perciò vorrei coinvolgere nel 'progetto gas' anche gli interporti campani, come plausibili depositi" ha detto Spirito. "Ricordiamoci che Napoli deve prepararsi come terminal delle crociere alle navi ad LNG, che arriveranno presto. Inoltre, abbiamo un grande mercato di turisti per le isole del Golfo, ma l'attuale flotta 'pendolare' non va bene e dunque deve andare verso il rinnovamento. A tale fine, è sulla rampa di lancio un progetto della Cassa Depositi e Prestiti congiuntamente a Fincantieri, per costituire una flotta in regime di leasing, ovviamente improntata ai nuovi criteri di motorizzazione 'gassosa', da costruire nel cantiere di Castellammare di Stabia".

L'altro presidente neofita di AdSP presente al convegno, Francesco Maria di Majo, grazie anche alla sua veste professionale di legale, ha fatto un articolato excursus sui provvedimenti legislativi inerenti la materia in questione. "La semplificazione indotta dall' art. 13 del decreto 257 consente un'autorizzazione unica che funge da approvazione di una variante al Piano Regolatore Portuale, che altrimenti per la sua natura richiederebbe una procedura assai più complessa. Abbiamo l'obbligo come AdSP di adottare un documento di pianificazione; il POT Piano Operativo Triennale è il luogo corretto dove proponiamo la funzione GNL; ora siamo in attesa di un ulteriore decreto di linee guida".

Di Majo ha anche ricordato il ruolo conclamato di porto-laboratorio dello scalo di Civitavecchia. "Dopo la prima pionieristica e mediatica operazione di rifornimento effettuata con autobotte ad un rimorchiatore in transito nel 2014, nell'estate 2017 avremo un altro momento topico: la modernissima Aida Perla a GNL arriverà a Civitavecchia, alimentata con un quantitativo di bunker gassoso che arriverà da Rotterdam via treno, perché al momento non ci sono alternative; una catena logistica invero un po' complessa che ovviamente dovrebbe essere efficientata e snellita, localizzando più vicino a noi la fonte di stoccaggio. Confidiamo che nel 2019 la società Costiero Gas di Livorno potrà realizzare la prima iniziativa di deposito costiero da cui approvvigionarsi.

Nostro compito come AdSP è dunque quello di mantenere il ruolo di creare un apposito *legal environment* ed un humus favorevole al proliferare di queste proposizioni”.

Non trascurabile il merito di Marika Venturi di avere apportato due *atout* di rilievo a un’associazione un po’ ingessata come Assocostieri; quello di essere un presidente in quota ‘rosa’ e soprattutto di essere l’espressione di una società, OLT Offshore LNG Toscana, impegnata nell’ambito gas, anziché nel tradizionale settore petrolifero dei depositi costieri.

Partecipata da Gruppo Iren (49,07%), i tedeschi di Uniper Global Commodities SE (48,24%) e Golar LNG (2,69%), OLT detiene la proprietà e la gestione commerciale del terminale galleggiante di rigassificazione FSRU Toscana, ormeggiato 22 chilometri al largo delle coste tra Livorno e Pisa, connesso alla rete nazionale attraverso un gasdotto di 36.5 km realizzato e gestito da Snam Rete Gas (29,5 km circa in mare, 5 km nel Canale Scolmatore e 2 km sulla terraferma), che a regime avrà ha una capacità di rigassificazione di 3,75 miliardi di metri cubi annui, equivalente al 4% del fabbisogno nazionale. Proprio in questi giorni si è conclusa la seconda asta per il servizio integrato di rigassificazione e stoccaggio dei mesi di giugno e luglio dell’Anno Termico 2017-2018, cui sono pervenute offerte da 9 società, alle quali è stato possibile allocare 5 slots, per una capacità di 700mila mc liquidi che verranno rigassificati e iniettati nel sistema degli stoccaggi di Stogit.

Venturi ha tracciato alcune soluzioni per la logistica e il bunkeraggio, dallo *Small Scale* ai *Large Markets*. “Stiamo già diversificando la nostra base associativa all’uopo, includendo in Assocostieri sia terminal di rigassificazione che armatori di gasiere (bettoline e chiatte specializzate) nonché stazioni di rifornimento GNL. C’è un focus preciso sul Meridione d’Italia, e in specie sulla Sardegna, oggetto di un’intesa governativa con la Regione nell’agosto 2016 per la realizzazione di una dotazione organica di impianti, ma ovviamente il discorso va esteso sul piano nazionale. Sono necessari grandi investimenti per creare una catena logistica integrata completa, comprensiva di tutti gli attori, intervenendo anche laddove occorrono modifiche agli attuali impianti” ha detto la numero uno associativa, ricapitolando la situazione esistente, dove la fotografia attuale ‘impressiona’: 3 terminal di rigassificazione operativi - SNAM Panigaglia (La Spezia), FSRU Toscana Livorno e Adriatic LNG Rovigo - soddisfano un fabbisogno di quasi 16 miliardi di metri cubi di capacità di

rigassificazione; altri 5 (di cui 3 adatti allo *Small Scale*) – LNG MedGas Gioia Tauro, API-Nova Energia Falconara (Ancona), Edison (Rosignano), Smart Gas (Monfalcone), Nuove Energie (Porto Empedocle) - in fase autorizzativa; infine 6 LNG Terminal per bunkeraggio operativi – Higas Oristano, Edison Oristano, Edison-PIR Ravenna, IVI Petrolifera Oristano, Costiero Gas Livorno, Consorzio Industriale Porto Torres (Sassari) – per capacità di stoccaggio complessiva di 67.000 mc.

Venturi ha quindi concluso illustrando la diversa fattispecie giuridica- discendente dal D.L. 257/2016 in attuazione della Direttiva DAFI 2014 - dei terminal GNL connessi o non connessi alla rete, da cui deriva una differente regolamentazione e considerazione quali asset strategici, infine indicando i punti chiave per l’implementazione di una catena logistica integrata completa nel GNL.

“Rappresentiamo operatori di diversa natura che si candidano a realizzare depositi costieri e

bettoline per alimentare le navi; tutti i soggetti hanno verificato la possibilità di rifornire progetti di Small Scale. Siamo partiti dalle considerazioni che sostiene la UE; Asscostieri chiede che vengano chiariti alcuni aspetti regolamentari, naturalmente poi fa sempre comodo poter superare i momenti iniziali dell'avviamento di qualunque grande progetto con un adeguato supporto ai finanziamenti".

Con stile simpaticamente aggressivo, ma decisamente efficace per giungere rapidamente al cuore del problema, il britannico Mark Bell, General Manager Society for Gas as a Marine Fuel (SGMF) ha detto senza mezzi termini che "gli armatori sono molto lenti nel passare all'azione, col convertire le proprie flotte alla nuova alimentazione. Su 55mila navi nel mondo solo 100 sono a LNG, ed anche al passo corrente di trasformazione in atto, in 7 anni saranno comunque troppo poche, meno del 3% sulla flotta globale" ha accusato il direttore dell'associazione volontaria che raduna 107 membri di diversa natura, con due soli italiani, il RINA e MIB Italiana Spa, società padovana affiliata a una *parent company* inglese che nasce alla fine degli anni '60 da un'intuizione di Giorgio Bormioli, con un progetto esclusivo per garantire sicurezza agli operatori dell'industria Oil & Gas.

Invero le *membership fees* 'carucce' (da 3.900 a 12.000 sterline in proporzione al fatturato aziendale) non sembrano incoraggiare l'affiliazione, anche se nella rete di SMGF sono caduti pesci grossi quali major companies (Gazprom, Shell, ExxonMobil, BP), armatori (Maersk, Carnival, MSC, Gaslog, Bernhard Schulte, K Line, Mitsui OSK, NYK, UASC, Nakilat), produttori (ABB, Wärtsilä, MAN, Rolls Royce), porti (Singapore, Rotterdam, Goteborg, Gibilterra), registri di classificazione (RINA, DNV GL, BV, LR, NK Class, China Class).

Le dettagliate statistiche rilasciate da SGMF circa il numero di navi che usano LNG come fuel ships o sono in ordine, e relative stazioni di bunkeraggio, inducono tuttavia a produrre sforzi per lavorare in questa direzione. "Guardando il bicchiere mezzo pieno, dallo 0,2% attuale di navi in servizio che utilizza GNL come combustibile marino, nell'arco di un decennio la percentuale sarà decuplicata e il GNL diventerà il combustibile prescelto per le *newbuildings* ordinate a breve e medio termine. L'approvvigionamento di gas per navi può

essere raddoppiato già nel 2017, la nostra associazione quest'anno formerà il settimo working group per studiare meglio le emissioni di carburante marino, concentrandosi sull'impatto ambientale del trasporto di GNL, applicando rigore scientifico per fornire confronti accurati tra le prestazioni ambientali di GNL e quelle di altri combustibili marini.

L'industria dei trasporti marittimi è in ritardo rispetto all'aviazione, ai servizi pubblici e ad altre industrie nei dibattiti riguardanti le prestazioni ambientali; una misurazione più accurata contribuirà a rendere lo shipping più responsabile delle sue emissioni" afferma Bell il quale osserva che gli armatori di crociera sono avanti in questo processo, come dimostrano gli ordini di Carnival per 7 navi a gas con GNL per convincere altri armatori a favorire i motori che utilizzano combustibili più puliti quando ordinano nuove navi. "Auspichiamo seguano gli armatori di portacontainer, anche se il passo della transizione rifletterà il ritmo del rinnovo della flotta, che a sua volta dipende dalle tendenze più ampie della domanda e dalla fiducia economica. Si prevedono ulteriori ordini per il tonnellaggio di bettoline LNG l'anno prossimo; Bomin Linde ha appena confermato l'ordine per la sesta nave di questo tipo, una nuova costruzione di 7.500 m•

da usare nel porto lituano di Klaipeda”.

A marzo è stata siglata un'alleanza a tutto campo con SEALNG, la coalizione multisettoriale nata nel luglio 2016 per abbattere le barriere commerciali per l'assunzione di GNL, protesa ad accelerare l'ampia diffusione del gas naturale liquefatto. Adesso le due principali organizzazioni in tema di LNG cooperano per definire missioni separate ma complementari “Questo Memorandum garantirà che i nostri sforzi si concentrino su settori definiti, consentendoci di sostenerci reciprocamente e, in definitiva, fornire la fiducia e la domanda necessari per una catena del valore globale di LNG marino globale entro il 2020”.

La ‘nuova era per navi alimentate a GNL’ è stato il tema brillantemente trattato da Bartłomiej Kolosowski, Noble Denton Marine Services Manager DNV GL.

Forte di una innata capacità comunicativa, il 40enne manager polacco che ha coltivato la propria educazione scolastica e professionale a Genova e Napoli ha evidenziato la ‘contraddizione in termini dei movimenti politicizzati del fronte ‘No’. “Adesso quelli contrari al TAP dicono di essere ambientalisti ma poi vanno contro soluzioni assolutamente ambientali come il gasdotto che passerà dalla Puglia! Noi europei siamo molto bravi ma non ci valorizziamo abbastanza, malgrado sia qui la culla del gas applicato al marine. Ricordiamo che la prima nave LNG fu realizzata nel lontano 2000 in Norvegia, paese all'avanguardia dove ora ve ne sono già 56, principalmente in ambito traghetti, tanto che possiamo parlare tranquillamente di ‘miracolo norvegese’ senza tema di smentita”.

Solo un paradosso apparente quello di un paese che, pur non avendo problemi di inquinamento, è pioniere nelle soluzioni anti-inquinamento; forse è proprio per tale lungimirante accortezza che in Norvegia si respira aria ‘verde’.

“Il GNL funziona benissimo nelle nuove costruzioni navali, forse meno nel retrofit. Certo il gas ha una problematica di sicurezza da considerare, e di sicuro per le imprese impegnate è un business ad alto rischio perché ha piccoli numeri da mettere in campo, dunque poche economie di scala” ha ricordato ancora il rappresentante di DNV GL.

In un recente studio per la Commissione Europea sul GNL marittimo, l'analisi del manager dal cognome impronunciabile si è occupata del Mare del Nord, ma ora dovrà ‘planare’ anche nel Mediterraneo nella misura in cui verrà anche qui implementata la direttiva UE che mira a limitare lo zolfo allo 0,5% a partire dal 2020, in anticipo rispetto a quanto deciso dall'IMO nel 2016.

La società di classificazione e certificazione norvegese-tedesca vanta una presenza collaudata nell'area Mediterranea in progetti come Archipelago LNG o CORE LNGas HIVE. “Lo Small Scale rappresenta una parte importante della filiera, che richiede un approccio globale proprio per riuscire ad essere competitivi su vasta scala; nella fase di sviluppo in cui si trova il Mediterraneo è critica la gestione tra le interfacce degli agenti (territorio, impianto, nave) e dei progetti tra di loro” ha precisato ancora Kolosowski, attivo proprio nel promuovere in Italia e nel Mediterraneo la penetrazione dei servizi marittimi che Noble Denton può offrire.

Riuscendo abilmente a sintetizzare in poche battute - causa il tempo sempre tiranno - un valido contributo tecnico che avrebbe meritato un intervento più articolato, Marco Golinelli, Director Energy Solutions Italy Wärtsilä, ha parlato di nuove soluzioni motoristiche per la navigazione.

“Non siamo solo una fabbrica di motori marini; la nostra impresa funge da ponte tra il sistema di

oggi verso le navi del futuro, e inoltre da ponte tra terra e mare, ai fini di poter efficientare l'esistente, perché prima di procedere al retrofit, si può ottimizzare quanto a nostra disposizione".

AUTORITA', GLI ULTIMI PROVVEDIMENTI PUBBLICATI

GNL IN RETI ISOLATE, AL LAVORO SULLE TARIFFE. CODICE CACM: OK A MODELLO DI RETE UE. UNITÀ ESSENZIALI, OK A REINTEGRO PER ROSEN. SMART METER GAS, 4 SANZIONI. CIP6 BIOGAS, RECUPERO INCENTIVI DA A2A. POST-TUTELA, CONVEGNO SU OFFERTA STANDARD PLACET

Segnaliamo di seguito i principali provvedimenti e comunicati pubblicati dall'Autorità per l'energia nella settimana dall'8 al 12 maggio, relativi ai settori elettrico e gas. I testi dei provvedimenti sono disponibili in allegato. Per il riepilogo della settimana precedente [v. Staffetta 08/05](#).

Reti isolate Gnl, procedimento per regime tariffario. Con la delibera 324/2017/R/gas si avvia un procedimento in materia di reti isolate di Gnl, per l'attuazione delle disposizioni di cui all'art. 14 del d.lgs. 257/16 sui combustibili alternativi, che recepisce la direttiva Dafi (2014/94/UE). Il procedimento, che si concluderà entro il 31 dicembre 2017, è volto alla determinazione del regime tariffario per i servizi di distribuzione e misura e alla definizione dei corrispettivi relativi al servizio di vendita nel caso delle reti Gnl non interconnesse. L'Aeegsi ritiene che i corrispettivi per i servizi di distribuzione e misura, in analogia con quanto previsto per la distribuzione di gas diversi dal gas naturale a mezzo di reti canalizzate, debbano trovare applicazione in ambiti di dimensione regionale ed essere differenziati tra imprese distributrici, nonché coprire i costi delle infrastrutture di rete, i costi di esercizio e manutenzione delle reti canalizzate e il costo di depositi di stoccaggio criogenico e di rigassificatori locali direttamente connessi alle medesime reti canalizzate di distribuzione. I corrispettivi relativi al servizio di vendita dovranno essere definiti secondo criteri di efficienza e riflettere le specificità dei costi di tale servizio.

Mercato elettrico, ok a metodologia per modello comune di rete europea. Con la delibera 332/2017/R/eel si approva la proposta emendata della metodologia del modello comune di rete europea (Common Grid Model Methodology – CGMM) ai sensi del Regolamento UE 2015/1222 (CACM), come risultante dal voto unanime espresso dalle Autorità europee di regolazione all'interno dell'Energy Regulatory Forum. Il CACM, ricorda una scheda dell'Autorità, indica le linee guida per coordinare e armonizzare l'allocazione della capacità e per la gestione delle congestioni nei mercati elettrici del giorno prima e infragiornaliero; l'art. 17 del Regolamento prevede che i TSO europei sottopongano all'approvazione delle Autorità di regolazione una metodologia per ottenere un modello di rete comune. La proposta approvata dall'Aeegsi è stata presentata da Terna e preparata congiuntamente agli altri TSO per recepire le

modifiche richieste all'unanimità dai regolatori nell'ambito dell'Energy Regulatory Forum (ERF) dello scorso dicembre.

In estrema sintesi, spiega l'Autorità, la metodologia per la predisposizione del “Modello comune di rete” descrive le procedure che i TSO devono adottare, che prevedono: la predisposizione, nel giorno D-2, di un modello di rete individuale da condividere (per il tramite di una piattaforma centralizzata) con tutti i TSO e finalizzato alla predisposizione di un modello di rete comune valido per la determinazione delle capacità di trasmissione disponibili per il mercato del giorno prima europeo; la predisposizione, nel giorno D-1, di un modello di rete individuale da condividere (per il tramite di una piattaforma centralizzata) con tutti i TSO e finalizzato alla predisposizione di un modello di rete comune valido per la determinazione delle capacità di trasmissione disponibili per il mercato infragiornaliero europeo; la modalità di integrazione, da parte di uno o più merging agent, dei diversi modelli di rete individuali a formare il modello comune; le modalità di gestione della piattaforma centralizzata per lo scambio di informazioni da parte di Entso-E.

Elettricità, no a diritti di trasmissione di lungo termine tra zone interne. Con la delibera 333/2017/R/eel, sulla base del Regolamento (UE) 2016/1719 (“Forward Capacity Allocation” - FCA), si richiede a Terna di non emettere diritti di trasmissione di lungo termine (LT TR) tra le zone d'offerta interne del mercato elettrico italiano, in quanto non rispecchianti le effettive esigenze di copertura dei partecipanti al mercato. Si dispone inoltre che siano mantenuti in vigore gli strumenti correnti per quanto concerne i prodotti di copertura a carattere locale (CCC e CCP). Ciò in quanto l'art. 30 del Regolamento FCA impone l'obbligo di offerta, da parte dei TSO, di diritti di LT TR sui confini tra zone di offerta (“bidding zones”), cioè diritti “zona-zona” con la finalità di offrire uno strumento di copertura dal rischio rappresentato dalla variabilità del differenziale di prezzo tra le medesime zone in esito al mercato del giorno prima (“day ahead market coupling”). Consultati gli operatori di mercato e l'Autorità di regolazione greca RAE, che appartiene alla regione per il calcolo della capacità di cui fanno parte le zone interne del mercato italiano, l'Aeegsi riconosce che se l'allocazione dei diritti di trasmissione di lungo termine (già applicata con riferimento alle “frontiere elettriche”) fosse estesa alle zone interne del mercato italiano, Terna dovrebbe allocare diritti “zona-zona” che tuttavia non riflettono le specificità del sistema italiano (in particolare la presenza di un prezzo d'acquisto unico a livello nazionale, il PUN) e, conseguentemente, le necessità di copertura degli operatori. Per gli operatori del mercato nazionale, osserva l'Autorità, l'esigenza di copertura non è riferita tanto alla variabilità del differenziale tra prezzi zonal, quanto piuttosto al differenziale tra ciascun prezzo zonale e il PUN; di qui, già prima dell'entrata in vigore del Regolamento FCA, l'assegnazione di strumenti ad hoc per la copertura contro il rischio (i CCC), il cui obbligo di emissione è stato posto in capo a Terna sin dal 2004.

Impianti essenziali, ok a regime di reintegrazione per Rosen. Con la deliberazione 331/2017/R/eel viene accolta l'istanza di ammissione al regime di reintegrazione dei costi avanzata da Rosen per l'impianto Rosen 132kV, con riferimento al periodo compreso tra il 15 maggio – giorno successivo alla scadenza della convenzione Cip 6, a decorrere dal quale

l'impianto è iscritto nell'elenco degli impianti essenziali – e il 31 dicembre 2017. Rosen ha aggiornato la propria prima istanza applicando i criteri previsti per gli impianti essenziali che generano flussi energetici extra e ha comunicato che Engie Italia sarà l'utente del dispacciamento dell'impianto a decorrere dalla data di scadenza della convenzione Cip 6. L'istanza è accolta con la precisazione che: in sede di riconoscimento del corrispettivo di reintegrazione saranno ammessi soltanto costi fissi coerenti con il principio di efficienza e strettamente necessari al normale esercizio dell'impianto; il numero di anni complessivi del periodo di ammortamento delle immobilizzazioni incluse nel capitale investito dovrà essere non inferiore al maggiore fra il corrispondente numero applicato per la redazione del bilancio di esercizio ai fini civilistici e il numero di anni di durata complessiva del normale ciclo di vita utile dell'immobilizzazione medesima, fatti salvi eventuali scostamenti da tale criterio supportati da elementi sufficienti, oggettivi e verificabili.

Rigassificazione e stoccaggio, criteri per aste riaperte. Con la delibera 311/2017/R/gas viene estesa l'applicazione delle delibere 6/2017/R/gas (ad eccezione dei commi 2.6 e 2.7) e 64/2017/R/gas (ad eccezione del punto 10) per ulteriore conferimento delle capacità per il servizio integrato di rigassificazione e stoccaggio, a seguito del decreto Mise 21 aprile 2017 (v. Staffetta 24/04). Per il conferimento delle capacità relative agli slot in questione (interessate OLT Offshore LNG Toscana e GNL Italia), tramite le aste dell'11 maggio, si è ritenuta applicabile la disciplina delle suddette delibere, eccettuate le previsioni in merito alla trasmissione al Mise delle offerte ammissibili e all'allocazione delle capacità da parte delle imprese di rigassificazione sulla base dell'ordine complessivo di aggiudicazione determinato dal ministero (commi 2.6 e 2.7 della delibera 6/2017/R/gas), nonché al termine per lo svolgimento delle procedure (punto 10 della delibera 64/2017/R/gas).

Smart meter gas, sanzioni per 4 distributori. Con le delibere 301-302-303-304/2017/S/gas si dispone l'irrogazione di sanzioni per violazioni in materia di messa in servizio di gruppi di misura elettronici del gas a carico di Nedgia (6.200), Consorzio Gestione Risorse delle Valli Peligna, Subequana e Pescara (4.300 euro), Unigas (3.040 euro) e S.I.DI.GAS (24.300 euro). Le società interessate si sono rese responsabili di un'inadempienza superiore al 50% rispetto all'obbligo di messa in servizio, entro il 29 febbraio 2012, di gruppi di misura elettronici conformi ai requisiti stabiliti dalla delibera ARG/gas 155/08 per la totalità dei punti di riconsegna con classe di misuratore maggiore di G40. Nel caso di Nedgia, responsabile della violazione era Favellato Reti, incorporata nel novembre 2016.

Distribuzione gas, verifica ispettiva per Metagas. Con la delibera 235/2017/E/gas si approva una verifica ispettiva nei confronti della società Metagas in materia di accesso e sicurezza del servizio di distribuzione del gas naturale, da attuare entro il 31 dicembre 2017. L'azienda, che serve 9 Comuni del Salernitano, è stata interessata da una segnalazione dell'utente Illumia che lamentava inadempimenti della Metagas agli obblighi relativi alla cessazione amministrativa del servizio di distribuzione gas e, più in generale, agli obblighi informativi per le imprese di

distribuzione a vantaggio degli utenti. Acquirente Unico, gestore del Servizio informativo integrato, ha segnalato inadempimenti da parte di Metangas relativi all'aggiornamento del Registro centrale ufficiale. In occasione di controlli tecnici già effettuati, inoltre, è emerso che gli impianti di distribuzione gestiti dall'azienda a Valva e Laviano presentavano un grado di odorizzazione non conforme alla normativa vigente; conseguentemente, sono state presentate denunce alla Procura di Salerno.

A2A Ambiente, recupero incentivi non spettanti per biogas a Corteolona (PV). Con la delibera 262/2017/E/efr si determinano i seguiti amministrativi in esito agli accertamenti disposti dalla delibera 260/2016/E/efr sull'impianto Piazzola Biogas 1 di A2A Ambiente a Corteolona (PV), in relazione all'erogazione di incentivi non spettanti. L'Autorità dispone che la Cassa per i servizi energetici e ambientali (Csea) recuperi da A2A Ambiente gli importi indebitamente percepiti, determinati convenzionalmente applicando annualmente ai quantitativi di energia incentivati in eccesso la differenza tra il prezzo di cessione corrisposto dal cessionario pubblico ai sensi del Cip 6/92 e quanto ricavato dal Gse per la vendita dei medesimi quantitativi di energia.

Perequazione, ricorso al PdR da Set Distribuzione. Con la delibera 299/2017/C/eel l'Autorità ha disposto di proporre opposizione al ricorso straordinario al Presidente della Repubblica presentato da Set Distribuzione avverso la delibera 758/2016/R/eel, recante "Revisione delle disposizioni in materia di perequazione specifica aziendale per le imprese di distribuzione elettrica con meno di 5.000 punti di prelievo".

Riu, definito ambito Co-ver. Con la delibera 330/2017/R/eel si definisce l'ambito territoriale della Rete interna di utenza (Riu) Co-ver, sita nel Comune di Novara e identificata nel registro delle Riu con il codice distributore 712, gestita dalla società Co-ver Power Technology Srl.

Comunicati agli operatori. Con riferimento al settore **gas**, l'Autorità comunica che, a seguito dell'emanazione della delibera 145/2017/R/gas con la quale sono state determinate le tariffe di riferimento definitive per l'anno 2016 (v. Staffetta 20/03), nell'area dedicata della sezione "Gare distribuzione gas" sono messi a disposizione delle stazioni appaltanti i dati definitivi relativi al **valore degli asset al 31 dicembre 2014**. Sono state recepite anche le rettifiche/integrazioni ai dati approvate con delibera 288/2017/R/gas (v. Staffetta 08/05). I dati RAB, accompagnati da apposita legenda, vengono resi disponibili nei seguenti formati: modalità aggregata senza distinzione per soggetto proprietario, per le località appartenenti a ciascun ambito tariffario; quota parte di proprietà del gestore uscente soggetta a trasferimento a titolo oneroso, per le località appartenenti a ciascun ambito tariffario e per le quali il medesimo gestore uscente ha fornito tale dettaglio. L'Autorità non si assume responsabilità per la disaggregazione dei dati. L'Aeegsi ha inoltre provveduto alla pubblicazione nell'area riservata di ciascuna impresa distributrice dei valori in euro delle **componenti del costo riconosciuto per i servizi di distribuzione e misura** per l'anno tariffe 2016, dei valori dell'indice di gradualità QA, utilizzato

per il calcolo del fattore di degrado, e dei valori del capitale investito netto (CIN) e della quota di ammortamento (QA), distinti per tipologia di attività, utilizzati nei casi di determinazione d'ufficio. Anche in questo caso sono state recepite le rettifiche approvate con la delibera 288/2017/R/gas.

Offerta PLACET, convegno a Roma il 31 maggio. L'Autorità organizza il 31 maggio prossimo, a Roma, un convegno sul tema relativo alla definizione delle offerte nel mercato libero retail, anche con riferimento a quanto previsto dal ddl Concorrenza, e alla definizione del provvedimento conseguente alla consultazione del documento 204/2017/R/com "Offerte a prezzo libero a condizioni equiparate di tutela e condizioni minime per il mercato libero" (v. Staffetta 03/04). Il convegno (programma provvisorio in allegato) si terrà presso il Centro Congressi "Roma Eventi – Fontana di Trevi", Auditorium LOYOLA (piazza della Pilotta 4), dalle ore 14.30 alle 17.30. Le iscrizioni, da effettuarsi esclusivamente on line, saranno accettate fino al 26 maggio 2017 e comunque fino ad esaurimento dei posti disponibili in sala.

GNL-STOCCAGGIO, A OLT CARICHI DA DUFENERGY, MET E ENI

Saranno DufEnergy, MET International e Eni a fornire i cinque carichi di Gnl previsti dalla recente asta che ha riassegnato capacità per il servizio integrato di rigassificazione e stoccaggio per circa 700mila mc liquidi (circa 470 mln mc gassosi) (v. Staffetta 12/05). Lo riporta l'agenzia Reuters citando fonti di mercato, secondo le quali, nel dettaglio, DufEnergy fornirà le tre metaniere attese a giugno mentre una metaniera a testa in luglio verrà fornita da MET International e Eni. Già lo scorso anno DufEnergy aveva portato un carico di Gnl del Qatar a Olt nell'ambito del servizio di peak shaving (v. Staffetta 01/09/16) e nel 2015 un carico nell'ambito del servizio di peak shaving (v. Staffetta 07/12/16).

ITALIAN FSRU TENDER

May 15 (LNGJ) - Italian import terminal company OLT Offshore LNG Toscana closed its tender for the storage capacity at the floating storage and regasification unit for June and July. The "FSRU Toscana", moored 22 kilometres off the coast between the cities of Livorno and Pisa, is connected to the Italian transmission grid through a 36.5km pipeline from the shore to the mainland operated by Snam Rete Gas. It is the second auction following one concluded on March 6. "The tender received a very positive response: nine different companies presented an offer, and it was possible to allocate five slots, three in June and two in July, for a total quantity of LNG equivalent to about 700,000 cubic metres of gas which will be sent to the Snam Rete Gas Storage (Stogit) system," it said.

Written by John McKay

ASPETTANDO IL GNL

Il Gnl per gli usi finali (o small scale) continua a essere sostanzialmente una promessa in Italia, appesa a decisioni di investimento ancora non prese e al favore fiscale che fino ad oggi è riservato al gas naturale rispetto alle fonti petrolifere. È questo il quadro che emerge dalla ConferenzaGNL tenutasi in settimana a Napoli. Tutti gli interventi in tutte le tavole rotonde partivano in particolare da una premessa: lo sviluppo futuro del settore non può prescindere dal mantenimento dello "sconto" fiscale rispetto agli altri prodotti energetici.

L'altro piatto forte della Conferenza è stato la "bolla" mondiale di Gnl che è prevista praticamente all'unanimità fino alla metà degli anni '20, e che dovrebbe portare anche nel Mediterraneo gas a basso costo. Tra gli obiettivi indicati nella Sen 2017 c'è proprio quello di sfruttare questa bolla, puntellando con ulteriori infrastrutture di importazione le incertezze sui contratti di approvvigionamento via tubo. Obiettivi che potrebbero dare una spinta anche allo sviluppo degli utilizzi small scale. A quegli utilizzi, cioè che andrebbero a rimpiazzare fonti "marginali" come il Gpl e l'olio combustibile per gli usi industriali in aree non metanizzate, e il gasolio e i combustibili petroliferi marini nei trasporti pesanti terrestri e in quelli navali. Capitolo a parte è la Sardegna, in cui le ragioni economiche sono più che altrove intrecciate e condizionate da quelle politiche.

L'impostazione infrastrutturale che sembra emergere dalle preferenze degli operatori e dalla Sen fa perno sui due rigassificatori offshore di Livorno e Rovigo (cui si aggiungerebbe il terzo terminale galleggiante inserito nella Sen) da cui partirebbero le bettoline per i costieri. Ci sarebbe dunque un doppio passaggio, a differenza ad esempio che in Spagna dove le autobotti caricano direttamente dai rigassificatori a terra. I due rigassificatori galleggianti non sono ancora pronti a un'operatività di questo tipo: per Olt lo studio di fattibilità di dettaglio non sarà pronto prima del 2018 e ci vorranno (stando almeno ai primi studi) cinque milioni di investimento per adeguare il terminale. Edison ha rilanciato ulteriormente formulando l'obiettivo di realizzare in tutto quattro depositi costieri.

Scendendo a valle, per adesso la competitività del Gnl negli usi industriali è limitata dal calo del prezzo dei prodotti petroliferi. E visto che l'abbondanza di greggio non sembra essere destinata a finire presto, anche questo è un fattore da tenere bene a mente.

La competitività alla pompa c'è, ma è data dalla particolare situazione dei prezzi del metano compresso, che consentono di stare sul mercato anche a chi ha costi di trasporto pari al costo della materia prima. Una situazione data dal fatto che le spese per un distributore di metano possono essere molto alte se la pressione del "tubo" è bassa, ma anche dal fatto che, essendo i punti vendita ancora relativamente pochi, non si può parlare di una concorrenza sfrenata.

I retisti sono stati finora tra i più attivi, tra i primi a mettere le fiche nel piatto. A breve Enercoop aggiungerà il Gnl nel proprio punto vendita di Cesena, a giorni dovrebbe aprire il primo punto vendita del Sud, in provincia di Brindisi, mentre Vulcangas ha inaugurato due nuovi impianti. E interessanti potrebbero essere le prospettive nell'extrarete, in particolare per le flotte di autotrasporto che volessero convertirsi al gas liquido. Le compagnie restano sullo sfondo, come hanno fatto con il Gpl e il metano compresso. La stessa Eni sembra piuttosto fredda: dopo l'inaugurazione di Piacenza e Pontedera, sul polo di Gela è ancora in corso lo studio di fattibilità. Sul fronte navigazione, all'inizio di luglio il porto di Civitavecchia ospiterà come base la prima nave da crociera a Gnl, la Aida Perla.

Venendo alla Sardegna, ai sette progetti di depositi costieri indicati nella Sen (di cui uno autorizzato ma senza ancora decisione finale di investimento) si sono aggiunti i due progetti di dorsale presentati alla Regione e al ministero da Società Gasdotti Italia e da Snam. Il mese scorso al Mise si è fatto il punto con tutti i soggetti che hanno presentato progetti di depositi, insieme ai rappresentanti della Regione e di Saras. Sul punto, Edison ha sottolineato l'urgenza della regolazione. Importante sarà anche l'anticipazione dei limiti di emissione delle navi prefigurata nella Sen. L'impressione è che, per quella che è la domanda di gas della Sardegna, sia tutto molto sovradimensionato. E che qualcosa in bolletta è destinato a finirci.

Insomma, le novità non mancano ma la nota dominante è ancora quella della prudenza, per i privati che devono fare investimenti. Dove ci dovrà essere l'intervento pubblico, l'auspicio è che le analisi costi/benefici siano rigorose.

di G.M.

GNL SMALL SCALE, I DUBBI DI LIQUIGAS: SERVONO SCELTE CHIARE

INTERVISTA ALL'A.D. ANDREA ARZÀ

Circa sei mesi fa, parlando con la Staffetta, l'a.d. di Liquigas Andrea Arzà fece quello che definimmo un "richiamo alla realtà" (v. Staffetta 28/10/16): attenzione ai facili entusiasmi sullo sviluppo del Gnl small scale, in particolare per quanto riguarda la Sardegna. Una posizione tuttora valida per Liquigas, a maggior ragione considerando che nessuno degli operatori coinvolti ha preso decisioni di investimento. E il prodotto, tra i costi di trasporto e il basso prezzo del petrolio, è tutt'altro che competitivo.

In Italia abbiamo ormai 10 punti vendita stradali a Gnl, diverse realtà industriali che utilizzano Gnl, una "micro rete", i progetti di depositi costieri si sono moltiplicati negli ultimi mesi, Edison ha appena annunciato che sta cercando due siti al sud per portare a quattro i progetti di costiero. Non è sufficiente per abbandonare la prudenza?

Il mio atteggiamento non è cambiato rispetto a sei mesi fa. Liquigas rimane un operatore che cerca di favorire lo sviluppo dello small scale perché ha una necessità fondamentale: mantenere la competitività del prodotto rispetto alle altre energie. Ma in assenza di una infrastruttura italiana il mercato ha limitate possibilità di competere anche perché in questo momento la curva di competitività rispetto all'olio combustibile è peggiorata. Tanto è vero che il nostro trend di acquisizione dei clienti è molto rallentato: eravamo abituati a fare un cliente al mese, siamo passati a uno ogni sei mesi.

Però di iniziative per le infrastrutture ce ne sono molte.

Tutti quelli che sono impegnati in questi progetti di small scale parlano tanto ma progressi non ne abbiamo ancora visti fare da nessuno. Edison è l'unico che ha le risorse, oltre al gas e alla logistica: ebbene, loro dicono che la decisione finale sugli investimenti maturerà nel corso di questo esercizio. Immaginiamo quindi gli altri operatori dove sono... Io oggi sono abbastanza frustrato. Parlo con tante persone, mi parlano di cose che credo si possano realizzare difficilmente. Io fondamentalmente resto ottimista sul fatto che il Gnl abbia un elevato potenziale. Me né la politica né gli imprenditori stanno facendo scelte chiare per creare i presupposti per la nascita di un'industria.

Un discorso che immagino valga a maggior ragione per la Sardegna...

Tutti hanno qualcosa o qualcuno da aspettare. Noi continuiamo a fare il nostro lavoro: creare una domanda, un mercato di sbocco. Sappiamo che non c'è un'altra strada e senza questo difficilmente si riuscirà a creare l'interesse di qualche operatore a investire in infrastrutture. Poi, certo, molti aspettano che siamo noi a fare il primo passo, ma così il primo passo non lo fa nessuno.

E nel settore autotrazione?

Il mercato autotrazione ci crede un po' di più, ma presto finiranno anche lì le illusioni. Anche perché oggi gli imprenditori illuminati cercano di limitare il rischio, facendo gli impianti anche con l'erogazione di metano compresso. Così, male che vada, lo ammortizzano in 25 anni e non buttano via i soldi.

I prezzi alla pompa consentono di fare margini.

Liquigas per decisione degli azionisti non può entrare nel business della distribuzione di carburanti, perché ha un azionista (Brixia, ndr) per il quale questo è core business e quindi ci sarebbe un conflitto di interessi. Siamo quindi degli osservatori ma non saremo mai attori. Siamo fornitori di servizi, di approvvigionamento, di progettazione ed esecuzione senza fare investimenti. Le posso dire che oggi ci sono buonissimi guadagni, ma soprattutto per gli impianti che beneficiano di condizioni ottimali.

Cioè?

Punti vendita che hanno una linea a media pressione in prossimità, che hanno una necessità di ricomprimere limitata, e quindi costi di energia elettrica più bassi. Ma tutti gli altri, chi ha un delta di pressione molto alto da coprire, non si divertono molto.

Liquigas ha progetti di depositi costieri?

Abbiamo un progetto di joint venture in con Costiero Gas (Eni), Neri e Vulcangas a Livorno. Siamo in una fase avanzata, abbiamo definito la governance della società e prevedo che nel corso di questo anno potremmo cominciare a lavorare sul progetto esecutivo. Ma la velocità di realizzazione dipenderà molto dall'evoluzione della domanda. Anche perché oggi Liquigas ha impegni per due anni con i fornitori sulla clientela che ha acquisito: quindi per due anni anche se ci fosse il prodotto non potrei staccarmi dal mio fornitore attuale. Cominceremo a essere più prudenti, ad adottare soluzioni più flessibili, man mano che si vedrà iniziare la realizzazione di qualche small scale che offra la garanzia di avere il prodotto.

Secondo alcuni operatori all'Italia servirebbero depositi costieri primari, molto grandi, in grado di attrarre direttamente le metaniere, senza passare per altri terminali.

Non ci credo. In Italia abbiamo due "costieri" buoni, Olt e Rovigo. Non si può fare concorrenza a quei due perché ci vorrebbe un deposito da 500mila mc. E i soldi per fare un investimento a così alto rischio non ce li ha nessuno. Oggi solo lo small scale che si avvale dei benefici offerti dalla logistica delle piattaforme e dei rigassificatori ha un senso e una competitività. Tutto quello che è fuori da lì, per quanto ne so non ha la possibilità di diventare alternativo. Se Eni Liquigas e gli altri fanno un o small scale a Livorno e Edison con altri lo fa a Ravenna, e i rispettivi small scale si avvalgono dei terminali offshore di Livorno o di Rovigo, chi altri potrà interagire al di fuori di quella economia? Gli small scale hanno ragione di esistere quando si avvalgono della logistica primaria dei large, altrimenti non stanno in piedi.

Anche per la Sardegna?

Per la Sardegna la prospettiva ha un senso se il prodotto si carica a Livorno o a Barcellona. Certo non si andrà a caricare in Qatar o in Oman. Lì caricano due volte a settimana navi da 150mila tonnellate e non vengono certo a scaricare in Sardegna.

di G.M.

GNL-STOCCAGGIO, OLT ASSEGNA 5 SLOT

TRE IN GIUGNO E DUE IN LUGLIO PER UN TOTALE DI 700MILA MC LIQUIDI (CIRCA 470 MLN MC)



Si è conclusa positivamente con l'assegnazione di 5 slot la procedura di OLT per il conferimento della capacità per il servizio integrato di rigassificazione e stoccaggio relativa ai mesi di giugno e luglio, risultata disponibile dopo la rinuncia/mancata conferma di slot precedentemente assegnati nell'asta del 6 marzo ([v. Staffetta 27/04](#)). Lo annuncia la società controllata da Iride e Uniper gestore il terminal di rigassificazione offshore OLT di Livorno.

Nel dettaglio sono pervenute offerte da parte di nove società diverse ed è stato possibile allocare 5 slot, tre a giugno e due a luglio, per una capacità pari a 700 mila metri cubi liquidi (circa 470 mln mc gassosi) che verranno rigassificati e iniettati nel sistema degli stoccaggi di Stogit. Tutti gli slot sono soggetti a conferma da parte dei soggetti aggiudicatari, così come indicato nella Procedura.

RIGASSIFICAZIONE-STOCCAGGIO, OLT ASSEGNA 5 SLOT

TRE A GIUGNO E DUE A LUGLIO PER UN TOTALE DI 700.000mc



Si è conclusa con l'assegnazione di cinque slot la seconda asta per il servizio integrato di rigassificazione e stoccaggio per l'anno termico 2017-2018 bandita da Olt Offshore Lng Toscana. All'asta, che fa seguito alla prima conclusasi lo scorso 6 marzo (QE 7/3), sono pervenute offerte da parte di nove società diverse, informa una nota.

Olt (Iren 49,07%, Uniper 48,24%, Golar Lng 2,69%) precisa che tre slot saranno allocati a giugno e due a luglio. Tutti gli slot sono soggetti a conferma da parte dei soggetti aggiudicatari.

Nel complesso si tratta di una capacità di 700.000 mc liquidi che verranno rigassificati e iniettati nel sistema degli stoccaggi di Stogit.

OLT OFFSHORE CLOSES FIVE-CARGO LNG TENDER

OLT OFFSHORE LNG TOSCANA CLOSED ITS TENDER FOR THE REGASIFICATION AND STORAGE CAPACITY AT THE FSRU TERMINAL FOR JUNE AND JULY.



The tender "received a very positive response" OLT Offshore said in its statement, adding that nine companies put in bids snapping up the five available slots, without naming the winners.

According to the company's statement, three slots have been allocated for June and two for July.

The total quantity of LNG awarded under the tender amounts to 700,000 cubic meters.

The volumes will be delivered to the terminal located 22km off the Italian coast between Livorno and Pisa.

The FSRU Toscana is permanently anchored to the seabed through a mooring system, with a single point of rotation at the bow. It has a maximum regasification capacity of 3,75 billion cubic meters a year and a gross storage capacity of 137.500 cubic meters of LNG.

Shareholders in the OLT Offshore LNG Toscana are Iren Group (49.07 percent), Uniper Global Commodities (48.24 percent) and Golar (2.69 percent).

**New rules to foster LNG terminal use: OLT**

12 May 17, 11:26 - Natural gas, LNG, Fundamentals, Supply

London, 12 May (Argus) — A move to an auction-based capacity allocation mechanism may increase use of the 3.5mn t/yr Offshore LNG Toscana (OLT) terminal, the operator's chief executive Alessandro Fino said.

The new capacity allocation rules, which are expected to be approved by the end of this year, could raise the terminal's utilisation rate to about 40-50pc, broadly in line with other European terminals, from 25pc, Fino said.

The terminal was commissioned in 2013, but has only received deliveries under regulated [peak-shaving](#) and [LNG storage and regasification](#). Greater availability of LNG in the coming years coupled with an auction-based capacity allocation mechanism may instead spur spot deliveries to the terminal, Fino said.

The increase in global liquefaction capacity could boost deliveries to Europe, barring a substantial rise in demand from premium markets.

And there may be an opportunity to expand the share of LNG in Italy's supply mix when long-term contracts with take-or-pay clauses expire. While Italy still has significant obligations, there is a general trend to reduce this kind of contract, Fino said.

But pipeline imports have typically been cheaper than competing with premium buyers for spot LNG deliveries. This could offer an incentive to renew existing long-term contracts, especially if the prospect of an increase in LNG deliveries to Europe puts pressure on suppliers such as Russia's Gazprom and Algeria's Sonatrach to offer lower prices.

Europe's LNG imports are typically driven by firms offloading supply at European hubs once demand in premium markets has been met.

But OLT receiving more LNG may not be enough to guarantee Italy's security of supply in the event of a substantial proportion of Italy's long-term contracts not being renewed. Italy, which is reviewing its national energy strategy, is considering installing a new 4bn m³/yr floating storage and regasification unit (FSRU), economic development minister [Carlo Calenda](#) said.

More opportunities in small-scale sector

Deliveries to OLT could increase in the longer term as the terminal is planning to expand into the small-scale business, which would primarily target the [Sardinian market](#) once the island starts to receive LNG, Fino said.

The terminal has contacts with steelmaker Aferpi in Tuscany, as well as other local firms that could provide a market for small-scale services, he said.

The terminal has conducted a preliminary study about offering small-scale LNG services and has concluded that this would be feasible, Fino said. OLT is eyeing investments of about €3mn-5mn (\$3.3mn-5.4mn) to make the terminal able to receive small-scale tankers with capacities of 1,000-7,500m³, he said.

But a more accurate study about the logistical and environmental aspects involved would probably take until the end of 2018, Fino said. Engineering works may then take two more years, but this could be accelerated, provided that the regulation framework is clear, he said.

3901280

CONCLUSA LA SECONDA ASTA PER IL SERVIZIO INTEGRATO DI RIGASSIFICAZIONE E STOCCAGGIO PER L'ANNO TERMICO 2017/2018

Si è conclusa positivamente la procedura per il conferimento della capacità per il servizio integrato di rigassificazione e stoccaggio relativa ai mesi di giugno e luglio per l'Anno Termico in corso. Si è trattato di una seconda asta che ha fatto seguito a quella conclusasi lo scorso 6 marzo 2017.

Anche questa seconda gara avviata dalla società OLT Offshore LNG Toscana ha registrato un importante riscontro; sono pervenute offerte da parte di nove società diverse ed è stato possibile allocare 5 slots, tre a giugno e due a luglio, per una capacità pari a 700 mila metri cubi liquidi che verranno rigassificati e iniettati nel sistema degli stoccaggi di Stogit. Tutti gli slot sono soggetti a conferma da parte dei soggetti aggiudicatari, così come indicato nella Procedura.

Che cosa prevede il servizio - Il servizio prevede che siano resi disponibili da Stogit all'Utente, quantitativi di gas equivalenti al GNL consegnato, dedotti consumi e perdite, entro il termine del mese successivo alla scarica dallo stoccaggio. La procedura di allocazione della capacità per il servizio integrato di rigassificazione e stoccaggio è stata definita in conformità con quanto stabilito dall'AEEGSI (Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico) con la Deliberazione 6/2017/R/GAS pubblicata in data 12 Gennaio 2017 e successiva Deliberazione 64/2017/R/GAS del 16 febbraio 2017

CON DUE GIORNI DI LAVORI E UN RICCO PROGRAMMA DI ANALISI E PROPOSTE

Napoli si candida in Conferenza come capitale del Gnl sul mare

L'impegno per creare un hub del gas liquefatto in grado di coprire le esigenze di tutto il sud Mediterraneo - L'Expo di settore con stand specialistici anche sui riflessi ambientali

Il programma dei due giorni

Mercoledì 10 Maggio ore 9.00 registrazioni.

Sala Eolie. Ore 9.30-13.15 Sessione Plenaria "Outlook sul GNL di grande e piccola taglia". Saluti istituzionali: Donatella Chiodo, presidente Mostra d'Oltremare; Paolo D'Ermo, segretario World Energy Council Italia; chairman: Sergio Garribba, presidente comitato scientifico Conferenza GNL.

Mondo - Piccola taglia in un grande mercato, una visione globale: Daria Nochevnik, deputy Head Greek Energy Forum; Fred H. Hutchison, executive director LNGAllies; Lin Wensheng, professor Shanghai Jiao Tong University.

Le prossime decisioni dell'International Maritime Organization. Joseph Westwood-Booth, senior deputy director, Maritime Safety Division, IMO.

Europa - Il Mediterraneo e il GNL: un'area e un fuel strategici: Samuele Furfari, adviser to the director general of DG Energy, European Commission.

Il GNL nell'Unione Europea - Piccola scala, grande potenziale. Beate Raabe, secretary general Eurogas.

Esperienze internazionali.

Claudio Rodriguez, general director of Infrastructures Enagas; Elio Ruggeri, senior vice president Gas Supply Origination & Infrastructures EDISON; Jon van Oostrom, business development director ENGIE Gas Chain, Corporate Headquarters.

Conclusioni. Mauro Libè, consigliere del Ministro dell'Ambiente.

Ore 13.15 pranzo

Sala Eolie. Ore 15.00 - 18.00 Sessione Tematica "Il GNL per i trasporti stradali pesanti". In questa sessione saranno presentati i più recenti sviluppi in ambito infrastrutturale e tecnologico per l'utilizzo del GNL come combustibile per il trasporto pesante su strada, per i nuovi camion, per i mezzi agricoli e per quelli per il movimento terra. La sessione fornirà inoltre un aggiornato quadro d'insieme sulle nuove stazioni di servizio. Chairman: Deborah Appolloni, giornalista.

Introduzione. Andrea Gerini, secretary general NGVA Europe.

"La logistica del GNL di piccola taglia e le nuove stazioni di rifornimento" Giuseppina Della Pepa, segretario generale ANITA;

(segue a pagina 3)

NAPOLI - L'interesse per il carburante alternativo Gnl cresce in tutto il mondo, all'insegna non solo della mobilità sostenibile e dei vantaggi ambientali, ma anche in relazione alle forti oscillazioni del prezzo del greggio e alle tensioni esistenti nei principali paesi Opec. Così la "due giorni" che si apre oggi a Napoli alla Mostra d'Oltremare si presenta come un appuntamento importante, con la "summa" delle conoscenze e delle proposte per il settore non solo navale ma anche terrestre. Basta scorrere il ricco programma dei lavori e delle conferenze per capire che il mondo del Gnl è ormai maturo per ricavarsi spazi non certo di nicchia nella mobilità anche in Italia.

Quarta edizione di Conferenza Gnl, la rassegna di oggi e domani è stata "benedetta" dal presidente dell'Autorità di sistema portuale del Tirreno centrale Pietro Spirito con l'annuncio che il porto di Napoli, designato dal governo tra gli otto scali che dovranno creare stazioni di rifornimento navale di Gnl, intende farlo al più presto con una visione "multimodale", per servire cioè di carburante sia le navi che le flotte terrestri dei tir.

A sua volta Diego Gavagnin, coordinatore del Comitato scientifico di Conferenza Gnl, ha ricordato che

A.F.

(segue a pagina 3)

Napoli si candida Il programma dei due giorni

oggi a fronte delle grandi prospettive di utilizzo del Gnl, esistono nel centro-sud solo due distributori, uno a Pontedera e uno a Macerata. Napoli con la sua Darsena Petroli è candidata ideale, visto che Spirito ha già annunciato per l'anno prossimo la gara da 40 milioni di euro per l'hub di stoccaggio e rifornimento.

L'Italia, in sostanza, sta mettendosi in moto, con il consueto ritardo rispetto al Nord Europa, per potenziare una rete costiera che oggi vede presenze importanti ma ancora insufficienti a Livorno (Olt Toscana Offshore), golfo di La Spezia, Oristano (in corso d'opera) e un paio di punti in Adriatico. Il che lascia sorpresi, visto che sul piano delle tecnologie l'Italia vanta imprese e aziende che hanno da tempo messo a punto sia le motorizzazioni specifiche per il Gnl (Iveco in testa) sia il trattamento dei gas liquefatti, sia gli speciali serbatoi criogenici con tutto il corredo di valvole, condutture ed erogatori. Una realtà, questa delle imprese, che avrà la sua visibilità negli spazi della "Due giorni" dedicati agli stand e alle proposte tecniche. Proposte che sono presentate da HVM, Edison, Liquegas, BRN Bernardini, DNV-GI, Olt Offshore, Polargas, Boldrin Group, Cotracco, 4Core-Gainn, Fores Engineering, Liquimet, MES, Safe, ANAM, Strategie, Tecnogas e Wartsila.

In sostanza, dalla Conferenza di Napoli ci si attende non solo la chiara esposizione dei bisogni e delle opportunità per l'Italia nel campo del Gnl, ma anche un supporto non solo formale da parte del governo per le importanti ricadute economiche e ambientali che la diffusione del gnl comporta. Una diffusione che deve essere adeguatamente sostenuta - è il leitmotiv della Conferenza - da una rete di distribuzione adeguata sia per le navi che per i mezzi pesanti stradali.

Antonio Malvestio, presidente Freight Leaders Council; Davide Macor, direttore Mercato Business, Edison Energia; Alessandro Pasini, consigliere e responsabile Commerciale Bernardini srl.

"Trasporto pesante terrestre" Fabio Pellegrinelli, gas business development Iveco Italy Market; Riccardo Piccolo, LNG Sales manager Italy & Swiss Ham Italia; Roberto Roasio, business development manager Ecomotive Solutions S.r.l.

Sala Capri. Ore 15.30 - 17.00 sessione tematica "Prospettive della mini liquefazione e del BioGnl". In questa sessione si discuterà degli sviluppi tecnologici e delle più recenti innovazioni nel settore della micro e mini liquefazione del Gas Naturale Liquefatto sia da giacimento, sia da gasdotto sia da rifiuti organici e scarti agricoli (BioGnl a "impatto zero"). Chairman: Diego Gavagnin comitato scientifico Conferenza GNL.

Le potenzialità del BioMetano. Lorenzo Maggioni, responsabile dell'Area Ricerca e Sviluppo del Consorzio Italiano Biogas.

Micro e Mini liquefazione per il bio GNL, tecnologie. Marco Spitoni, Università Politecnica delle Marche.

Il bio GNL per il completamento della rete distributiva del metano per autotrazione. Flavio Merigo, NGV Italy-presidente IsoTC22/Sc41.

Autoproduzione di GNL da giacimenti nazionali di gas naturale. Romano Giglioli, docente di ingegneria dell'energia dell'Università di Pisa.

Giovedì 11 Maggio

Sala Eolie. Ore 9.30 - 11.30 Sessione Plenaria "Italia e nuove frontiere del GNL" saluti istituzionali - introduzione: Ermete Realacci, presidente Commissione Ambiente, Camera dei deputati

Parlamento Italiano; chairman: Alessandro Ortis, co-presidente Commissione Economia e Sviluppo, Assemblea Parlamentare del Mediterraneo.

"Italia". L'impegno italiano nel GNL e la riduzione delle emissioni: Francesco Franchi, presidente Federchimica - Assogasliquidi; Luciano Buscaglione, direttore generale ANIGAS.

L'Italia per il GNL di piccola taglia: Tommaso Franci, senior advisor REF-E; Andrea Arzà, amministratore delegato Liquegas; Massimo Santori, Relazioni Istituzionali EMEA & APAC Region CNH Industrial-Iveco.

Sala Eolie. Ore 11.30 - 13.30 Sessione Tematica "Il GNL per il trasporto marittimo e la navigazione interna".

In questa sessione saranno discusse le prospettive del GNL come combustibile marittimo nel Mediterraneo e nelle rotte tra il canale di Suez e lo stretto di Gibilterra. Saranno presentati progetti sull'impiego o la realizzazione di navi alimentate a GNL. Sarà inoltre effettuato un focus sull'interazione tra sistemi portuali e il GNL come combustibile oltre che una panoramica sulle nuove soluzioni motoristiche per brevi e lunghe distanze. Chairman: Angelo Scorza direttore responsabile Ship2shore.

Saluti istituzionali: Ennio Casceita, coordinatore struttura tecnica di Missione Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Attività in corso e prospettive per la navigazione alimentata a GNL: Enrico Maria Pujia, direttore generale Trasporto marittimo, Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

I vantaggi del GNL nella portualità commerciale e turistica: Pietro Spirito, presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale; Francesco Mariadi Majo, presidente Autorità portuale di Civitavecchia; Mark Bell, general manager Society for Gas as a Marine Fuel (SGMF).

Soluzioni per la logistica e il bunkeraggio: Marika Venturi, presidente Assocostieri.

Una nuova era per navi alimentate a GNL: Bartłomiej Kolosowski, Noble Denton marine services manager DNV GL.

Nuove soluzioni motoristiche per la navigazione: Marco Golinelli, director Energy Solutions Italy Wartsila.

Sala Capri. Ore 11.30 - 13.00 Sessione Tematica "Il GNL di piccola taglia per le aree, le reti e le industrie isolate". In questa sessione saranno presentate le prospettive in ambito infrastrutturale per la logistica del GNL (progetti esistenti o programmati), per le industrie e le reti isolate nonché per le isole non metanizzate. Chairman: Rita Caroselli, direttore Federchimica - Assogasliquidi.

Metanizzazione della Sardegna, un modello internazionale: Maria Grazia Piras, assessore dell'Industria, Regione Sardegna.

La logistica primaria per la distribuzione del GNL: Alessandro Fino, amministratore delegato di OLT Offshore LNG Toscana.

GNL di piccola taglia per l'industria e le reti isolate: Massimiliano Naso, responsabile commerciale Italia Grandi Clienti e GNL Liquegas.

La regolazione del mercato della distribuzione a rete con GNL: Marco Del Pero, Direzione Infrastrutture e Unbundling Autorità per l'energia elettrica, il gas e il servizio idrico.

La regolazione tecnica degli usi finali del GNL: Cristiano Fiameni, direttore Tecnico Comitato Italiano Gas (CIG).

Il Caso del Comune di Molveno: Clara Campestri, già amministratore del Comune di Molveno (TN).

Ore 13.30 Pranzo

Sala Eolie. Ore 15.30 - 17.00 Sessione Plenaria "Politiche e piani d'azione per l'area euro-mediterranea". La sessione si concentrerà sulle politiche e sui programmi che i paesi rivieraschi del Mediterraneo stanno implementando per il GNL come combustibile "pulito".

Keynotespeech: Valeria Termini, vice president of the Mediterranean Energy Regulators MEDREG.

Tavola Rotonda istituzionale - Molti paesi per un obiettivo comune: "The blue Euro-Mediterranean area". Moderazione: Marco Margheri, presidente WEC Italia. Introduzione: Houda Ben Jannet Allal, Direttore Observatoire Méditerranéen de l'Energie; Vitaly FADEEV, Councilor of the Russian Federation in Rome, Italy; Alexandra Meli, Officer in the Office of the Prime Minister (Energy and Projects), Malta; Amit Mor, CEO Eco Energy Financial & Strategic Consulting Ltd., Israel; Panayiotis Zacharioudakis managing director of Ocean Finance, Greece; Shermine Dajani CEO Pan Med Energy, Jordan.

Ore 17.00 Conclusioni: Gilberto Dialuce, direttore generale per la sicurezza dell'approvvigionamento per le infrastrutture energetiche Ministero dello Sviluppo Economico. Info: Mirumir srl, via Alghero 15, 20128 Milano - www.mirumir.it - info@mirumir.it.

I seminari specialistici: 10 maggio, ore 14.30 - 15.30 Sala Capri Competitività degli usi finali del GNL in Italia, a cura di Staffetta Quotidiana.

11 maggio, ore 10.30 - 11.30 Sala Capri Liquimet lancia la rete intermodale del GNL per porti e interporti, a cura di Liquimet; ore 11.00 - 12.00 Sala Proclama LNG: una realtà industriale italiana per la liquefazione di piccola e piccolissima portata, a cura di Fores-Strategie; ore 11.00 - 13.00 Sala Sardegna Diesel e Gnl a confronto, oggi e domani. Un'analisi comparata per le imprese di trasporto, a cura di Roberto degli Innocenti - Quotidiano Energia; ore 14.00 - 15.30 Sala Sardegna M.A.R.E. Un Progetto di sviluppo del GNL e Biometano per Napoli, a cura di Prof. Amedeo Lancia - UNINA; ore 14.30 - 15.30 Sala Capri Biometano e (bio) GNL: il contributo della nomenclatura tecnica, a cura di CIG (Comitato Italiano Gas).

GNL, QUINTO CALO PER L'INDICE L-MED

Quinto calo consecutivo per i prezzi del Gnl in Mediterraneo. Nella prima pubblicazione di maggio L-MED varca la soglia dei 16 €/MWh, con maggio che si consuntiva a 15,922 €/MWh, giugno che scende a 15,487 €/MWh (-6,5% rispetto alla precedente rilevazione), con luglio e agosto che si aggirano su valori simili, a 15,635 €/MWh (-6,5%) e 15,545 €/MWh rispettivamente.

L- MED, sottolinea Ref-e nella consueta nota di aggiornamento quindicinale, in questo assessment mostra un evidente disaccoppiamento con i prezzi spot europei che invece risentono di pressioni rialziste, guidate principalmente dal rafforzamento della domanda gas, seppur per motivi contingenti, in opposizione con quanto invece si riscontra sui mercati internazionali del GNL. I prezzi GNL sulla borsa asiatica SGX continuano a oscillare tra 5,4 e 5,7 \$/MMBTU, con un differenziale tra i mercati europei e i mercati asiatici sempre più ristretto, conseguenza della crescita dell'offerta globale GNL in un contesto di domanda globale comunque contenuta. Tutto ciò si riflette in un prezzo spot di importazione GNL ancora ribassista rispetto all'ultima pubblicazione con un calo che tuttavia potrebbe supportare soltanto l'arrivo di carichi spot annessi al servizio integrato di rigassificazione presso il terminale di Livorno, nel mese di maggio e giugno.

GNL MEDITERRANEO, PREZZI SOTTO I 16 €/MWh

L-MED (-6,5%) IN "EVIDENTE DISACCOPIAMENTO" CON L'EUROPA, MA IN GRADO DI SUPPORTARE SOLO CARICHI SPOT DEL SERVIZIO RIGASSIFICAZIONE A LIVORNO. L'AGGIORNAMENTO DELL'INDICE REF-E

Prosegue il trend ribassista dei prezzi del Gnl in Mediterraneo che si protrae dalla seconda metà di febbraio (QE 19/4). Nella prima pubblicazione di maggio, l'indice L-Med mostra infatti un ulteriore calo, varcando il limite dei 16 €/MWh, con il mese in corso che si consuntiva a 15,922 €/MWh e giugno che scende a 15,487 €/MWh (-6,5% rispetto alla precedente rilevazione), mentre luglio e agosto si aggirano su valori simili, a 15,635 €/MWh (-6-5%) e 15,545 €/MWh rispettivamente.

L-Med, spiega Ref-E, mostra un "evidente disaccoppiamento" con i prezzi spot europei, che invece risentono di pressioni rialziste guidate principalmente dal rafforzamento della domanda di gas, seppure per motivi contingenti, in opposizione con quanto invece si riscontra sui mercati internazionali del Gnl.

I prezzi del Gnl sulla borsa asiatica Sgx continuano a oscillare tra 5,4 e 5,7 \$/mln Btu, con un differenziale tra i mercati europei e i mercati asiatici sempre più ristretto, conseguenza della crescita dell'offerta globale in un contesto di domanda comunque contenuta. Tutto ciò si riflette in un prezzo spot di importazione del Gnl ancora ribassista rispetto all'ultima pubblicazione, con un calo che tuttavia potrebbe supportare soltanto l'arrivo di carichi spot annessi al servizio integrato di rigassificazione presso il terminale di Livorno nei mesi di maggio e giugno.

**ASSESSMENT L-MED INDEX IN EUROPA SUD-OCCIDENTALE
PER CONSEGNE NEI PROSSIMI 3 MESI**

LNG INDEX	€/MWh	Precedente assessment
L-MED INDEXMAG17	15.922	16.828
L-MED INDEX GIU17	15.487	16.568
L-MED INDEX LUG17	15.635	16.724
L-MED INDEX AGO17	15.545	

Fonte: REF-E - assessment del 02/05/2017

Lavori all'Incile: varate le travi del nuovo ponte su via Livornese

Pisa – Nuovo ponte sull'Incile in via Livornese: sono state varate oggi, mercoledì 3 maggio, le travi di sostegno, l'ossatura principale della struttura.

Il nuovo ponte viene realizzato più alto del precedente, con una luce libera sotto la trave di 6 metri, in modo da permettere il passaggio delle imbarcazioni che utilizzeranno il canale dell'Incile, il nuovo collegamento tra Arno e 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.

Nelle prossime settimane le opere di rifinitura, i lavori stradali termineranno intorno alla fine di luglio, dopodiché il nuovo ponte sarà aperto al traffico e il cantiere si sposterà dove ora c'è la strada provvisoria che sarà demolita per realizzare l'ultimo tratto del collegamento fluviale.

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.

VERSO L'INCILE: VARATE LE TRAVI DEL NUOVO PONTE SU VIA LIVORNESE

A FINE LUGLIO L'APERTURA AL TRAFFICO



Pisa, 3 maggio 2017 - Il comunicato dell'Amministrazione Comunale - Nuovo ponte sull'Incile in via Livornese: sono state varate oggi, mercoledì 3 maggio, le travi di sostegno, l'ossatura principale della struttura. Il nuovo ponte viene **realizzato più alto del precedente**, con **una luce libera sotto la trave di 6 metri**, in modo da permettere il passaggio delle imbarcazioni che utilizzeranno il canale dell'Incile, il nuovo collegamento tra Arno e 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.

Nelle prossime settimane le **opere di rifinitura**, i lavori stradali termineranno intorno alla fine di luglio, dopodiché il nuovo ponte sarà aperto al traffico e il cantiere si sposterà dove ora c'è la strada provvisoria che sarà demolita per realizzare l'ultimo tratto del collegamento fluviale.

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.

foto di Michele Bianucci

Verso l'Incile: varate le travi del nuovo ponte su via Livornese

Nuovo ponte sull'Incile in via Livornese: sono state varate oggi, mercoledì 3 maggio, le travi di sostegno, l'ossatura principale della struttura.

Il nuovo ponte viene realizzato più alto del precedente, con una luce libera sotto la trave di 6 metri, in modo da permettere il passaggio delle imbarcazioni che utilizzeranno il canale dell'Incile, il nuovo collegamento tra Arno e 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.

Nelle prossime settimane le opere di rifinitura, i lavori stradali termineranno intorno alla fine di luglio, dopodiché il nuovo ponte sarà aperto al traffico e il cantiere si sposterà dove ora c'è la strada provvisoria che sarà demolita per realizzare l'ultimo tratto del collegamento fluviale. 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.

**Terminale OLT:
seconda asta
per il 2017/2018**

LIVORNO - **OLT Offshore LNG Toscana** comunica che - ai sensi dell'art. 1 del Decreto Ministeriale del 21 aprile 2017 - è stata pubblicata sul sito della società OLT Offshore LNG Toscana (www.oltoffshore.it) la procedura per il conferimento, tramite una ulteriore asta competitiva, della capacità per il servizio di rigassificazione e stoccaggio relativa ai mesi di
(segue a pagina 3)

Terminale OLT

giugno e luglio per l'anno termico in corso.

Si tratta di una seconda asta che segue quella conclusasi lo scorso 6 marzo 2017; con tale decreto infatti il Ministero dello Sviluppo Economico mette a disposizione la capacità di rigassificazione oggetto di rinuncia il 18 aprile 2017 e di ulteriore capacità nel caso siano rinunciati gli slot soggetti a conferma entro il 5 maggio p.v.. La capacità oggetto della presente procedura è pertanto pari a 291 milioni di metri cubi di gas naturale e ad eventuali ulteriori 170 milioni eventualmente rinunciati.

Le offerte dovranno essere presentate a partire dall'8 maggio ed entro e non oltre le ore 10:30 del 11 maggio 2017 all'indirizzo riportato in procedura e secondo le modalità ivi previste.

OLT Offshore LNG Toscana S.p.A. è una società partecipata da Gruppo Iren (49,07%), Uniper Global Commodities - già E.ON Global Commodities - (48,24%) e Golar LNG (2,69%). OLT detiene la proprietà e la gestione commerciale del Terminale galleggiante di rigassificazione "FSRU Toscana", ormeggiato a circa 22 chilometri al largo delle coste tra Livorno e Pisa. L'impianto è connesso alla rete nazionale attraverso un gasdotto di 36,5 km realizzato e gestito da Snam Rete Gas, di cui: 29,5 km circa in mare, 5 km nel Canale Scolmatore e i restanti 2 km sulla terraferma. A regime, il Terminale ha una capacità di rigassificazione di 3,75 miliardi di metri cubi annui, equivalente a circa il 4% del fabbisogno nazionale.



OLT Offshore issues second tender for FSRU capacity

OLT Offshore LNG Toscana issued a tender for the regasification and storage capacity at the FSRU terminal for June and July.

The company noted that this is the second tender following the conclusion of the previous one on March 3.

Under the latest tender, OLT Offshore is offering capacity in the amount of 291 billion cubic meters of natural gas and a potential additional 170 billion cubic meters.

According to OLT Offshore, the ministry of economic development made the additional volumes available after previously waiving regasification capacity on April 18.

The deadline for submitting the bids has been set for May 11.

The capacity is made available at the terminal located 22km off the Italian coast between Livorno and Pisa.

The FSRU Toscana is permanently anchored to the seabed through a mooring system, with a single point of rotation at the bow. It has a maximum regasification capacity of 3,75 billion cubic meters a year and a gross storage capacity of 137.500 cubic meters of LNG.

Shareholders in the OLT Offshore LNG Toscana are Iren Group (49.07 percent), Uniper Global Commodities (48.24 percent) and Golar (2.69 percent).