

Marzo 2018



PER OTTEMPERARE ALLA DIRETTIVA DAFI DELLA UE

Nove porti in corsa sul GNL

Il record di proposte a Napoli, ma anche sugli altri scali aumentano i progetti



Nella foto: I depositi Neri/Liquigas previsti a Livorno.

ROMA – Accelerano le iniziative per installare sui porti italiani impianti di stoccaggio e rifornimento del GNL. E a far correre i porti c'è anche il moto uniformemente accelerato - ne parliamo su questo stesso numero - delle grandi navi, specie da crociera ma non solo - che stanno arrivando sul mercato con
(segue a pagina 11)

Nove porti in corsa sul GNL

l'alimentazione a gas.

Non c'è porto, ormai, dove non si stia lavorando in questo senso. Su Livorno, come noto, c'è ormai da un paio d'anni la piattaforma offshore di OLT Toscana che fornisce il GNL alla rete nazionale e che ha predisposto anche un settore di fiancata per l'attracco di bettoline e piccole navi da rifornire di gas. L'altra novità, già illustrata su queste colonne, è il progettato hub davanti alla torre del Marzocco per iniziativa del gruppo Neri e della Liquigas: con serbatoi specializzati in grado di rifornire sia le navi che le autocisterne stradali, il tutto in chiave estremamente moderna ed efficiente.

Ma anche altri porti sono in corsa. Spicca Napoli, che nelle ultime settimane ha visto arrivare all'Autorità portuale di Spirito una ventina di proposte (vere e proprie manifestazioni d'interesse ufficiali) per creare un deposito costiero di GNL. La stampa locale ha citato le società Butagas, Confapi, De Biase, Edison, Energas, Engle, Galdieri, Italcost, Hegas, Kuwait Petroleum, Liquigas, Marine Service, Maxom Bunker, Snam, SoDeCo, Sofregas, Wartsila. Napoli, come è stato ricordato, è uno degli otto/nove porti italiani per i quali il piano energetico nazionale - che recepisce la direttiva europea DAFI 2014 - prevede depositi di stoccaggio di GNL. Ci sono Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Palermo, Ancona, Venezia e Trieste, ma la corsa è appena cominciata.

FIRMATA LA CONVENZIONE FRA OLT E GME

DAL 10 APRILE LA CAPACITA' DI RIGASSIFICAZIONE SARA' CONFERITA TRAMITE ASTA



LIVORNO – Olt Offshore LNG Toscana rende noto che, in data 28 Marzo 2018, è stata firmata la Convenzione tra il Gestore Mercati Energetici (Gme) ed "Olt". Tale convenzione disciplina i rapporti tra il Gme e Olt, funzionali al servizio di gestione delle procedure di assegnazione della capacità di rigassificazione reso dal Gme tramite la "Par".

La piattaforma sarà resa operativa dal "Gme" a partire dal prossimo 1° Aprile, sulla base del calendario delle aste definito dai terminali di rigassificazione. Olt avvierà la prima asta mensile il 10 Aprile, offrendo la capacità di rigassificazione disponibile da Maggio fino alla fine di Settembre, così come da calendario degli adempimenti pubblicato sul sito di Olt www.oltoffshore.it

Per partecipare alle aste, gli utenti interessati dovranno: sottoscrivere un Contratto di Capacità secondo quanto previsto alla Clausola 2.1.7 ovvero alla Clausola 2.1.10 del Codice di Rigassificazione;

fornire adeguati requisiti di credito secondo quanto previsto alla Clausola 3.1.1; essere abilitati ad operare alla "Par". Per maggiori informazioni si rimanda alla sezione dedicata sul sito Gme <http://www.mercatoelettrico.org/It/Mercati/ASTE/ComePartecipareAste.aspx>.

Ricordiamo che "Olt Offshore LNG Toscana" 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.

ASTE GNL, OLT FIRMA CONVENZIONE CON GME

PRIMA ASTA IL 10 APRILE

E' stata firmata ieri la convenzione tra il Gestore Mercati Energetici (GME) ed OLT, che disciplina i rapporti tra il gestore dei mercati e il gestore del rigassificatore offshore di Livorno per la gestione delle procedure di assegnazione della capacità di rigassificazione reso dal GME tramite la piattaforma PAR.

La Piattaforma sarà resa operativa dal GME a partire dal 1° aprile 2018, sulla base del calendario delle aste definito dai terminali di rigassificazione. OLT avvierà la prima asta mensile il 10 aprile, offrendo la capacità di rigassificazione disponibile da maggio fino alla fine di settembre, così come da calendario degli adempimenti pubblicato sul sito di OLT www.oltoffshore.it

Per partecipare alle aste, gli utenti interessati dovranno sottoscrivere un Contratto di Capacità secondo quanto previsto alla Clausola 2.1.7 ovvero alla Clausola 2.1.10 del Codice di Rigassificazione; fornire adeguati requisiti di credito secondo quanto previsto alla Clausola 3.1.1; ed essere abilitati ad operare alla PAR.

FIRMATA LA CONVENZIONE CON GME

Olt Offshore Lng Toscana rende noto che, in data 28 marzo, è stata firmata la convenzione tra il Gestore Mercati Energetici (Gme) ed Olt. Tale convenzione disciplina i rapporti tra il Gme e Olt, funzionali al servizio di gestione delle procedure di assegnazione della capacità di rigassificazione reso dal Gme tramite la Par.

La piattaforma sarà resa operativa dal Gme a partire dal 1° aprile, sulla base del calendario delle aste definito dai terminali di rigassificazione. Olt avvierà la prima asta mensile il 10 aprile, offrendo la capacità di rigassificazione disponibile da maggio fino alla fine di settembre, così come da calendario degli adempimenti pubblicato sul sito di Olt www.oltoffshore.it

Per partecipare alle aste, gli utenti interessati dovranno: sottoscrivere un contratto di capacità secondo quanto previsto alla clausola 2.1.7 ovvero alla clausola 2.1.10 del codice di rigassificazione; fornire adeguati requisiti di credito secondo quanto previsto alla clausola 3.1.1; essere abilitati ad operare alla Par. Per maggiori informazioni si rimanda alla sezione dedicata sul sito Gme <http://www.mercatoelettrico.org/It/Mercati/ASTE/ComePartecipareAste.aspx>

FIRMATA LA CONVENZIONE TRA OLT E GME

di OLT Offshore LNG Toscana S.p.A.

La versione testuale di questo documento non è disponibile. Per accedere al documento originale, [clicca qui](#).

Allegati

- Documento originale
- Permalink

Firmata la Convenzione tra OLT e GME

DAL 10 APRILE 2018 LA CAPACITÀ DI RIGASSIFICAZIONE DI OLT SARÀ CONFERITA TRAMITE ASTA SULLA PIATTAFORMA DI ASSEGNAZIONE DELLA CAPACITÀ DI RIGASSIFICAZIONE (PAR) DEL GME

Livorno, 29 marzo 2018 – OLT Offshore LNG Toscana rende noto che, in data 28 marzo 2018, è stata firmata la Convenzione tra il Gestore Mercati Energetici (GME) ed OLT. Tale Convenzione disciplina i rapporti tra il GME e OLT, funzionali al servizio di gestione delle procedure di assegnazione della capacità di rigassificazione reso dal GME tramite la PAR.



ECONOMIA DOPO 75 ANNI, IL CANALE RITROVA LA PIENA FUNZIONALITÀ GRAZIE ALL'«INNESTO» CON IL FIUME ARNO

La nuova vita dei Navicelli: creati 4mila posti di lavoro

CI SONO voluti 75 anni per restituire al canale dei Navicelli la piena funzionalità, garantita da quel collegamento diretto con l'Arno pensato e realizzato secoli addietro dai Medici tramite un sistema di porte vinciane. Distrutto in pochi minuti durante il bombardamento di Pisa del 31 agosto 1943, nel dopoguerra il collegamento non fu ritenuto un'opera primaria, di quelle da inserire nei piani di ricostruzione della città. E così il canale dei Navicelli è arrivato fino ad oggi collegato con il mare soltanto tramite il porto di Livorno. Un giro lungo e tortuoso, se si pensa che l'Arno, naturale sbocco del canale, era lì a poche decine di metri. Ma ora questo handicap appartiene al passato, e Arno e canale sono di nuovo collegati con innegabili benefici per l'area cantieristica cresciuta negli ultimi

vent'anni nelle adiacenze della Darsena Pisana: un comparto economico e produttivo dove operano più di venti aziende (e altre ne stanno arrivando) con una capacità occupazionale di circa 4mila posti di lavoro, diretti e nell'indotto. Del nuovo Incile a Porta a Mare, delle prospettive della nautica e, più in generale, dello sviluppo dell'intera zona di Porta a Mare grazie alla progettata riconversione delle due aree industriali dismesse della ex Piaggio e della ex Vacis che si affacciano sul canale, se n'è parlato in un forum organizzato per la presentazione del libro-strenna edito da Pacini per conto dell'impresa Forti che ha eseguito i lavori ed ha pensato di sottolineare l'importanza dell'evento affidando al giornalista Giuseppe Meucci il compito di raccontare la storia dei Navicelli, dalle origini

fino ad oggi.

AFFIANCANO il testo le belle immagini di Irene Taddei che, con il coordinamento editoriale di Sabina Danielli, documentano la realtà odierna del canale e i lavori compiuti. Scrive Franco Forti nella presen-

tazione: «Aver restituito a Pisa nella sua integrità il canale dei Navicelli, è per noi motivo di grande soddisfazione. Sia perché conferma la capacità tecnico-operativa dell'azienda fondata da mio padre quasi un secolo fa, sia perché viene dimostrato ancora una volta il livello raggiunto dai tecnici e dalle maestranze tutte che hanno contribuito a consolidare nel tempo il patrimonio di conoscenze e di esperienze della società». Alla presentazione del libro di Meucci e Taddei, nella sede del gruppo Forti a Ospedaletto, sono in-

tervenuti il sindaco Marco Filippeschi, insieme al vicesindaco Paolo Ghezzi e all'assessore Andrea Serfogli, il presidente della Navicelli di Pisa srl Giovandomenico Caridi e Iacopo Danielli, che a nome del gruppo Forti ha illustrato il lavoro eseguito che ha comportato anche la realizzazione di una rotonda, di un nuovo ponte e una nuova viabilità nella via Vecchia Livornese. Presente anche Paolo Fontanelli che durante il suo mandato da sindaco avviò la procedura che ha poi portato la società Olt a sostenere l'intero importo dei lavori dell'Incile (4 milioni e 800mila euro) come compensazione dopo l'ancoraggio della nave gasiera al largo di Tirrenia. E questo particolare aspetto è stato illustrato nei dettagli da Franco Caneppa che ha seguito l'intera vicenda per conto della Olt.



Giandomenico Caridi

.....

PER OLT OFFSHORE LNG TOSCANA

.....

Approvato il Codice di Rigassificazione

Da aprile la capacità di rigassificazione di OLT sarà conferita tramite asta sulla Piattaforma di Assegnazione della capacità di rigassificazione (PAR) del GME



LIVORNO - OLT Offshore LNG Toscana comunica che, con Deliberazione 110/2018/R/Gas del 1° marzo 2018, l'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (ARERA) ha approvato il Codice di Rigassificazione che recepisce la deliberazione n. 660/2017/R/gas, pubblicata in data 28 settembre 2017 - Riforma della regolazione in mate-

ria di conferimento della capacità di rigassificazione di GNL sulla base di meccanismi di mercato (aste).

Il Codice di Rigassificazione in versione finale è disponibile per la consultazione al seguente link <https://www.oltoffshore.it/commerciale/codice-rigassificazione-aggiornamenti/>

L'Autorità ha stabilito nel 31 marzo 2018 la data a decorrere dalla quale

le capacità di rigassificazione di OLT saranno conferite tramite asta, attraverso la Piattaforma di Assegnazione della capacità di Rigassificazione (PAR) del GME (Gestore Mercati Energetici).

L'accesso al sistema informatico della PAR avverrà attraverso un sistema di identificazione personale. Il GME rilascerà, a seguito della conclusione con esito positivo del procedimento di ammissione alla Piattaforma, una User ID e una Password con cui i soggetti designati, da ciascun operatore, potranno accedere alla PAR.

Potranno presentare offerte nell'ambito di ciascun comparto della PAR, gli operatori che risultino essere Utenti abilitati presso il corrispondente Terminale di rigassificazione rispetto al quale intendono acquisire capacità di rigassificazione. Tale verifica è effettuata dal GME sulla base delle informazioni trasmesse da ciascuna impresa di rigassificazione.

Per ogni ulteriore informazione si rimanda alla sezione commerciale del sito di OLT www.oltoffshore.it

DALLO STUDIO DI BANCHERO COSTA SUL MERCATO DELLE GRANDI PORTACONTAINERS

Decolla la propulsione navale a Gnl e i porti italiani corrono ad attrezzarsi

Si moltiplicano le iniziative per i centri di stoccaggio e rifornimento mentre gli armatori puntano ai motori "dual fuel" per le unità maggiori - I tempi della direttiva DAFI per i nuovi carburanti

LONDRA - All'inizio, non più di pochi anni fa, sembrava una moda, o una forzatura di alcuni paesi specie nel nord Europa: il Gnl come carburante per le grandi navi, un'altra rivoluzione. Poi, in modo accelerato, gli armatori ci hanno creduto: ed oggi la risposta alle normative internazionali dell'IMO (dal 2020 solo fuel con il massimo dello 0,5% di zolfo) è diventata universalmente o quasi il Gnl per le grandi navi, mentre per le motorizzazioni minori gli "scrubber" saranno ancora per qualche tempo la soluzione. O almeno: una soluzione, visto che nel Nord Europa, all'avanguardia ancora una volta, ci sono già traghetti le cui motorizzazioni sono state convertite al dual fuel, potendo andare con la nafta o con il Gnl.

Nel settore delle grandi navi, il Gnl non sembra avrà avversari, almeno per un decennio. I motori sono già pronti e i grandi costruttori li stanno fornendo ai cantieri. Il limite più significativo è che bisogna prevedere a bordo spazi importanti per i serbatoi del Gnl. Banchero Costa, che ha presentato tempo fa uno studio molto dettagliato in merito, sottolinea che per far spazio ai serbatoi che assicurino l'auto-

[\(segue in ultima pagina\)](#)

Decolla la propulsione

nomia sufficiente a una traversata Europa-Asia o viceversa, bisogna rinunciare a circa 400 teu in stiva. Una rinuncia che sulle portacontainer d'oggi, ormai con capacità ben oltre i 15 mila teu, è un costo più che sostenibile. E la conferma viene dal fatto che tra le navi in consegna in questo 2018 e nel prossimo 2019 almeno una dozzina (tra cui le 9 di Cma-Cgm) avranno alimentazione dual fuel. Più grandi saranno le navi, più converrà il carburante a Gnl; e siamo ormai arrivati ad ordini di fullcontainers da 24 mila teu (Msc ?) con qualche fantasia che corre anche oltre.

*

Anche l'Italia, che notoriamente non è mai stata all'avanguardia nel campo delle motorizzazioni navali alternative, si sta adeguando. Oltre al progetto ormai in campo da qualche anno di utilizzare la piattaforma offshore della OLT davanti a Livorno - per l'attracco di bettoline e il rifornimento di piccole e medie navi, di recente è nata una importante joint venture sempre a Livorno per un terminal di rifornimento (ne abbiamo scritto una settimana fa). Altri porti si stanno muovendo: oltre al centro di rifornimento e rigassificazione di Oristano, in Sardegna, Napoli ipotizza una barge ancorata davanti alla bocca del porto o addirittura dentro; Genova ha già il suo progetto e in Adriatico si corre altrettanto velocemente. Quasi di colpo, il fantastico (o fantasioso,

"green" anche nel nostro paese, la recente tavola rotonda che si è svolta a Livorno sul connettere l'Italia con la cura del ferro e dell'acqua ha portato proposte concrete che non sembrano più utopia.

Ne hanno parlato, in un quadro regionale toscano, l'amministratore della Spa Navicelli di Pisa Giovandomenico Caridi, il presidente della Porto 2000 Luciano Guerrieri, il sindaco di Collesalvetti Lorenzo Bacci, il presidente dell'Autorità portuale di sistema Stefano Corsini, l'architetto Michele Parenti e il deputato Pd Andrea Romano: moderatore Mario Antonio Gambacciani dell'associazione per gli studi della mobilità in Toscana (AMT).

Come sempre, si è detto molto su tutto lo scibile, anche perché il dibattito si è svolto alla vigilia della

consultazione elettorale e c'è stata dunque una importante componente politica. Significativo ad esempio l'impegno di Luciano Guerrieri per la Porto 2000 e le crociere anche nei confronti dell'aeroporto Galilei, di cui si lamenta oggi lo scarso collegamento con il porto delle crociere. Ma uno degli aspetti più affascinanti della serata è stata la presentazione del progetto dell'architetto Parenti sul ripristino della stazione ferroviaria di San Marco (nel rendering in 1° pagina) con tanto di terminal fluviale, grande parcheggio di scambio e tramvia di servizio. Un progetto che è stato illustrato nel dettaglio e che è la dimostrazione almeno ideale di come possano conciliarsi strutture del passato alle nuove importanti idee della logistica "green" anche all'interno di aree urbane oggi compromesse.

“OLT” HA APPROVATO IL CODICE DI RIGASSIFICAZIONE

DA APRILE LA CAPACITA’ SARA’ CONFERITA TRAMITE ASTA SULLA PIATTAFORMA DI ASSEGNAZIONE



meccanismi di mercato (aste).

LIVORNO – “Olt” Offshore Lng Toscana comunica che, con Deliberazione 110/2018/R/Gas del 1° Marzo scorso, l’Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (ARERA) ha approvato il Codice di Rigassificazione che recepisce la deliberazione n. 660/2017/R/gas, pubblicata in data 28 Settembre 2017 – Riforma della regolazione in materia di conferimento della capacità di rigassificazione di GNL sulla base di

Il Codice di Rigassificazione in versione finale è disponibile per la consultazione al seguente link <https://www.oltoffshore.it/commerciale/codice-rigassificazione-aggiornamenti/>

L’Autorità ha stabilito nel 31 Marzo 2018 la data a decorrere dalla quale le capacità di rigassificazione di Olt saranno conferite tramite asta, attraverso la Piattaforma di assegnazione della capacità di Rigassificazione (PAR) del GME (Gestore Mercati Energetici).

Come funziona la PAR. L’accesso al sistema informatico della PAR avverrà attraverso un sistema di identificazione personale. Il GME rilascerà, a seguito della conclusione con esito positivo del procedimento di ammissione alla Piattaforma, una User ID e una password con cui i soggetti designati, da ciascun operatore, potranno accedere alla PAR.

Potranno presentare offerte nell’ambito di ciascun comparto della PAR, gli operatori che risultino essere Utenti abilitati presso il corrispondente Terminale di rigassificazione rispetto al quale intendono acquisire capacità di rigassificazione. Tale verifica è effettuata dal GME sulla base delle informazioni trasmesse da ciascuna impresa di rigassificazione. Per ogni ulteriore informazione si rimanda alla sezione commerciale del sito di OLT www.oltoffshore.it

APPROVATO IL CODICE DI RIGASSIFICAZIONE

OLT Offshore LNG Toscana comunica che, con deliberazione 110/2018/R/Gas del 1° marzo, l'autorità di regolazione per energia reti e ambiente (Arera) ha approvato il codice di rigassificazione che recepisce la deliberazione n. 660/2017/R/gas, pubblicata in data 28 settembre 2017 – Riforma della regolazione in materia di conferimento della capacità di rigassificazione di GNL sulla base di meccanismi di mercato (aste).

Il codice di rigassificazione in versione finale è disponibile al seguente link <https://www.oltoffshore.it/commerciale/codice-rigassificazione-aggiornamenti/>

L'autorità ha stabilito nel 31 marzo la data a decorrere dalla quale le capacità di rigassificazione di OLT saranno conferite tramite asta, attraverso la piattaforma di assegnazione della capacità di rigassificazione (PAR) del Gme (Gestore mercati energetici). Il programma degli slot disponibili e il calendario delle aste saranno a breve disponibili sul sito di OLT Offshore.

Come funziona la PAR – L'accesso al sistema informatico della PAR avverrà attraverso un sistema di identificazione personale. Il GME rilascerà, a seguito della conclusione con esito positivo del procedimento di ammissione alla Piattaforma, una User ID e una Password con cui i soggetti designati, da ciascun operatore, potranno accedere alla PAR. Potranno presentare offerte nell'ambito di ciascun comparto della PAR, gli operatori che risultino essere Utenti abilitati presso il corrispondente Terminale di rigassificazione rispetto al quale intendono acquisire capacità di rigassificazione. Tale verifica è effettuata dal GME sulla base delle informazioni trasmesse da ciascuna impresa di rigassificazione. Per ogni ulteriore informazione si rimanda alla sezione commerciale del sito di OLT www.oltoffshore.it

GNL, AVVIO OPERATIVO PIATTAFORMA GME DAL 1 APRILE

DA OGGI IN VIGORE REGOLAMENTO E DISPOSIZIONI TECNICHE DI FUNZIONAMENTO

E' entrato in vigore oggi il regolamento di funzionamento della Piattaforma per l'assegnazione della capacità di rigassificazione (PAR), approvato dall'Autorità per l'energia con delibera 111/2018/R/gas del 1 marzo 2018 nell'ambito del quale sono disciplinate le modalità di organizzazione e gestione delle aste per il conferimento della capacità di rigassificazione disponibili presso i Terminali gestiti dalle imprese OLT Offshore LNG Toscana S.p.A. (OLT) e Terminale GNL Adriatico Srl (ALNG). Entrate in vigore oggi anche le relative Disposizioni Tecniche di Funzionamento (DTF), contenenti le disposizioni attuative e procedurali del suddetto Regolamento relative alle procedure di assegnazione della capacità di rigassificazione in corso di anno termico nonché della capacità non più conferibile in asta. Il regolamento è in allegato e le DTF sono disponibili al seguente indirizzo

<https://www.mercatoelettrico.org/It/Mercati/ASTE/NormativeAste.aspx>

I soggetti interessati alla partecipazione alla PAR, per l'assegnazione della capacità di rigassificazione su uno o entrambi i compatti OLT e ALNG, possono presentare la relativa domanda di ammissione alla piattaforma, utilizzando la documentazione disponibile sul sito istituzionale del GME.

In conformità con quanto disposto dall'Arera, l'avvio operativo della PAR avrà luogo successivamente al 1 aprile 2018, sulla base del calendario di svolgimento delle aste reso disponibile al GME da ciascuna impresa di rigassificazione. A decorrere da tale data saranno pubblicati sulla piattaforma i rispettivi calendari di svolgimento delle sessioni d'asta per ciascun comparto della PAR, che verranno di volta in volta attivate dalle imprese di rigassificazione.

Dal punto di vista operativo, l'accesso al sistema informatico della PAR avverrà attraverso un sistema di identificazione personale dei soggetti designati da ciascun operatore ad accedere alla PAR, mediante User ID e Password rilasciate dal GME a seguito della conclusione, con esito positivo, del procedimento di ammissione alla PAR.

Potranno presentare offerte nell'ambito di ciascun comparto della PAR, gli operatori che risultino essere Utenti abilitati presso il corrispondente Terminale di rigassificazione rispetto al quale intendono acquisire capacità di rigassificazione. Tale verifica è effettuata dal GME sulla base delle informazioni trasmesse da ciascuna impresa di rigassificazione.

Con specifico riferimento alle sessioni d'asta per il conferimento della capacità di rigassificazione in corso d'anno termico sul comparto OLT, ai sensi di quanto previsto all'articolo 61 del Regolamento della PAR, troveranno applicazione - fino a diversa comunicazione in merito da parte del GME d'intesa con OLT - le disposizioni transitorie indicate nelle DTF relative alla determinazione degli esiti e all'attività di programmazione delle date di discarica su tale comparto.

ALLOCAZIONE CAPACITA' RIGASSIFICAZIONE, GO LIVE DELLA PIATTAFORMA GME

**IN VIGORE IL REGOLAMENTO DELLA PAR E LE DTF SULLE
PROCEDURE DI ASSEGNAZIONE**



E' entrano in vigore il 2 marzo il regolamento di funzionamento della Piattaforma per l'assegnazione della capacità di rigassificazione (Par), approvato dall'Autorità per l'Energia con la delibera 111/2018/R/gas del 1° marzo, che disciplina le modalità di organizzazione e gestione delle aste per il conferimento della capacità di rigassificazione disponibili presso i terminali di Olt e Adriatic Lng (QE 19/2).

Sempre il 2 marzo, con la pubblicazione sul sito internet del Gme, sono entrate in vigore anche le Disposizioni tecniche di funzionamento (Dtf) contenenti le disposizioni attuative e procedurali del suddetto regolamento relative alle procedure di assegnazione della capacità di rigassificazione in corso di anno termico nonché della capacità non più conferibile in asta.

I soggetti interessati alla partecipazione alla Par per l'assegnazione della capacità di rigassificazione su uno o entrambi i compatti Olt e Adriatica Lng, rileva il Gme in una nota, possono presentare la relativa domanda di ammissione alla piattaforma utilizzando la documentazione disponibile sul sito internet del Gestore.

In conformità di quanto disposto da Arera, l'avvio operativo della Par avrà luogo successivamente al 1 aprile 2018, sulla base del calendario delle aste reso disponibile al Gme da ciascuna impresa di rigassificazione. A decorrere da tale data saranno infatti pubblicati sulla piattaforma i rispettivi calendari di svolgimento delle sessioni d'asta per ciascun comparto della Par, che verranno di volta in volta attivate dalle imprese di rigassificazione.

Dal punto di vista operativo, l'accesso alla Par avverrà attraverso un sistema di identificazione personale dei soggetti designati da ciascun operatore mediante user ID e password rilasciate dal Gme a seguito della conclusione, con esito positivo, del procedimento di ammissione alla Par.

Potranno presentare offerte nell'ambito di ciascun comparto della Par gli operatori che risultino essere utenti abilitati presso il corrispondente terminale di rigassificazione rispetto al quale intendono acquisire capacità di rigassificazione.

Con specifico riferimento alle sessioni d'asta per il conferimento della capacità di rigassificazione in corso d'anno termico sul comparto Olt, il Gme evidenzia che, ai sensi di quanto previsto all'articolo 61 del regolamento Par, troveranno applicazione - fino a diversa comunicazione in merito da parte del Gestore d'intesa con Olt - le disposizioni transitorie indicate nelle Dtf relative alla determinazione degli esiti e all'attività di programmazione delle date di discarica su tale comparto.

IN RELAZIONE AI FORTI CONSUMI PER L'ONDATA DI FREDDO SULL'ITALIA

OLT Offshore LNG Toscana allocato lo slot di discarica

La disponibilità dal terminale offshore sulla base dell'allarme varato dal ministero dello sviluppo economico

LIVORNO - OLT Offshore LNG Toscana rende noto che è stato allocato lo slot di discarica del 07/03/2018 in esito alla procedura di allocazione pubblicata sul sito di OLT. A seguito dell'allocazione dello slot di discarica, è data la contemporaneità col servizio di Peak Shaving, secondo quanto previsto dalla procedura di Peak Shaving e dal Codice di Rigassificazione, all'utente resosi aggiudicatario dello slot di discarica verrà anticipato gas, attualmente stoccatto nel Terminale, che poi verrà ricostituito con l'arrivo della nave.

Si tratta di una misura in linea con l'attivazione dello stato di preallarme - stabilito da parte del Ministero dello Sviluppo Economico - il primo dei tre livelli previsti dal piano nazionale di emergenza gas tenuto conto delle previsioni climatiche, della ridotta capacità di trasporto per manutenzione sul metanodotto TENP in Germania (che limita l'importazione di gas dal Nord Europa verso l'Italia) e dei ripetuti episodi di superamento del limite di capacità di erogazione

(segue in ultima pagina)

OLT Offshore LNG Toscana

disponibile agli utenti del sistema stoccaggi.

OLT Offshore LNG Toscana S.p.A. è una società partecipata da Gruppo Iren (49,07%), Uniper Global Commodities SE - già E.ON 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 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 annuali, equivalente a circa il 4% del fabbisogno nazionale.

GNL SMALL SCALE, CONSUMI ITALIA A 30MILA TONNELLATE (+50% SUL 2016)

IL RAPPORTO REF-E: PER LA COMPETITIVITÀ SERVONO LE INFRASTRUTTURE

La richiesta di GNL per usi finali nel 2017 in Italia è stata circa 30.000 tonnellate, con una crescita del 50% rispetto alle 20.500 del 2016, ma resta ancora l'ostacolo fondamentale della mancanza di infrastrutture, tra depositi costieri, baie di carico e bettoline. Lo si legge nel rapporto sul downstream GNL in Italia pubblicato da Ref-e.

A fine dicembre 2017, si legge, l'Osservatorio usi finali del GNL di Ref-e ha censito la presenza 45 depositi satellite operativi in Italia: 18 sono a servizio di utenze industriali, 15 per distributori di GNL e GNC, 10 per distributori di solo GNC, e 2 a servizio di reti di distribuzione isolate.

Tornando ai consumi, nel 2017 si è registrata ancora una lieve prevalenza delle utenze industriali off-grid con circa 10.800 tonnellate (quasi il 36% della domanda, nel 2016 erano poco meno di 10mila). Segue la richiesta di GNL per l'erogazione di GNC, sia da parte dei distributori di solo GNC sia di quelli che erogano GNC e GNL, per circa 9.400 tonnellate (31%, erano 6.300 nel 2016). La richiesta per il rifornimento dei mezzi alimentati direttamente a GNL è più che raddoppiata a 9.000 tonnellate (30% del totale). Ancora limitata la richiesta dei depositi a servizio di reti isolate pari a circa 600 tonnellate (2%, erano circa 300 nel 2016).

Il fattore di maggiore traino della crescita nel 2017 è legato al rapido aumento di nuovi distributori di GNL-GNC aperti nel 2017 che sono già arrivati a 15, più che raddoppiati rispetto ai 6 di fine 2016. Tale crescita ha trainato sia l'aumento dei consumi di GNL dei mezzi pesanti (+130%) che quello di GNC ottenuto da vaporizzazione di GNL, che ha avuto un incremento del 50%. È ancora assente il bunkeraggio di GNL per le navi, servizio che secondo Ref-e verrà attivato tra la fine del 2018 e il 2019 con l'arrivo delle prime imbarcazioni alimentate a GNL nei mari italiani.

L'approvvigionamento, sottolinea Ref-e, continua a dipendere dalle forniture di autocisterne o serbatoi criogenici in isocontainer provenienti da terminali in Francia, Spagna e Belgio. Il principale canale è diventato quello dal terminale Elengy di Fos Tonkin in prossimità di Marsiglia, che nell'arco di poco tempo ha triplicato la capacità di caricamento: a luglio 2016 è stato raddoppiato il numero delle baie di carico del GNL per le autocisterne portandole a 8; successivamente a luglio 2017 c'è stato un ulteriore potenziamento con l'entrata in esercizio di

altre 3 baie di carico, che oggi sono quindi 11. Il principale caso di diversificazione in termini di soluzione logistica è costituito dall'esperienza di Liquimet che si approvvigiona per la propria stazione di servizio localizzata in adiacenza allo scalo ferroviario dell'interporto di Padova, e per altre utenze, tramite isocontainer carichi di GNL presso il terminale belga di Zeebrugge e trasportati via ferrovia in Italia tramite il vettore Contship.

Ref-e sottolinea che per attivare una filiera italiana del downstream del GNL è indispensabile la presenza di metaniere small scale e/o bunkership per la fornitura del GNL ai depositi costieri, visti i limiti intrinseci dei tre terminali italiani. Su questo fronte Stolt Nielsen (socio di maggioranza di Higas) ha firmato gli ordini per la costruzione di due metaniere SSLNG da 7,500 mc, destinate a operare sia per il servizio del deposito di Oristano sia per operazioni di bunkeraggio di GNL ship to ship. La consegna è prevista tra marzo e settembre 2019, data che corrisponde a quella dell'entrata in esercizio del deposito costiero di Higas a Oristano. Nel 2017, inoltre, Edison ha attivato le procedure per l'acquisto di una metaniera SSLNG con una capacità di 27,500 metri cubi a servizio dei depositi costieri in progetto a Oristano, e a Ravenna proposto da PIR SpA.

Ref-e sottolinea che la competitività degli usi finali del GNL in Italia è condizionata dagli attuali costi della logistica per l'approvvigionamento. I costi per il downstream rimangono alti anche se si sono ridotti con il potenziamento del terminale di Fos Tonkin che nel 2017 ha coperto quasi tutto il fabbisogno eliminando la necessità di ricorrere in modo significativo a terminali ancora più lontani come quello di Barcellona. Seocndo Ref-e, il gap infrastrutturale inizierà a essere superato con l'entrata in esercizio dei primi depositi costieri, attesa tra il 2019 e il 2020. Negli stessi tempi dovrebbe entrare in esercizio presso il terminale OLT la prima facility italiana per il caricamento di metaniere SSLNG e/o bunkership. È altamente probabile che, in alternativa, saranno operative negli stessi tempi anche altre bunkership con base in porti di altri paesi mediterranei in cui sono presenti terminali GNL che si stanno attrezzando con le facilities necessarie per caricarle.

FREDDO: ALLERTA GAS IN UK, CORRONO I PREZZI UE

QUOTAZIONI EUROPEE DI METANO E ELETTRICITÀ IN RIALZO PER L'ONDATA DI FREDDO. NEL REGNO UNITO PESA IL FUORI SERVIZIO DI SOUTH HOOK LNG

Italia oltre 42 €/MWh, Olanda, Germania e Austria intorno ai 40 €/MWh mentre nel Regno Unito un preallarme scarsità diramato oggi dal gestore di rete National Grid mantiene le quotazioni ancora più in alto, a circa 70 €/MWh. E' il bollettino dei mercati gas europei per la giornata di oggi, mentre la c.d. "Beast from the East", l'annunciata ondata di freddo siberiano, sta colpendo l'Europa trainando al rialzo anche i prezzi elettrici, con la Francia che da martedì viaggia costantemente sopra gli 80 €/MWh e l'Italia in cui la media dei primi cinque giorni della settimana si attesta a circa 93 €/MWh. National Grid ha previsto per oggi una domanda di 396 mln mc contro un'offerta attesa di 361, con un deficit di 35 mln mc. L'ammacco a inizio giornata era stato di 50 mln mc dopo un fuori servizio imprevisto del terminal di Gnl di South Hook, portando i prezzi intraday a circa 200 pence per therm, (oltre 70 €/MWh), il massimo da dodici anni, riporta il Platts. Il sistema britannico da quest'anno può contare su una flessibilità significativamente inferiore per la decisione di Cetrica di chiudere il maxistoccaggio di Rough. Il Gestore di rete britannico ha detto di valutare l'attivazione dei contratti interrompibili con i grandi utenti ove necessario. Nei giorni scorsi come già segnalato l'Italia ha attivato lo stato di pre-allarme gas a seguito di un aumento della domanda che ha raggiunto negli ultimi giorni i 400 mln mc circa in parallelo a una ridotta flessibilità del sistema di import dovuta alle manutenzioni sul gasdotto tedesco Tenp. Martedì il terminal di Gnl OLT di Livorno ha assegnato uno slot di discarica fuori programma.

USI FINALI GNL, MERCATO CRESCE MA RESTA NODO INFRASTRUTTURE

NEL 2017 VOLUMI +50% A 30.000 TON. AL 2030 STIMA DI 1 MLN TON MA PER RAGGIUNGERE OBIETTIVI QSN E SEN SERVONO TRE AZIONI NEL PIANO ENERGIA-CLIMA. IL PUNTO SULLE NUOVE REALIZZAZIONI

Il mercato degli usi finali del Gnl continua a crescere a ritmi sostenuti ma per centrare gli obiettivi del Quadro strategico nazionale e della Sen occorre risolvere il nodo infrastrutturale per il downstream. Oltre a un vero salto di qualità nelle politiche di promozione, inserendo tre azioni prioritarie nel Piano energia-clima.

Questi, in sintesi, gli esiti del consueto Osservatorio di Ref-E (QE 3/11/17), che fa il punto su quanto realizzato nel 2017 e nei primi due mesi del 2018, nonché sulle prospettive future.

Per l'anno appena trascorso, i numeri evidenziano una richiesta in aumento del 50% a circa 30.000 tonnellate, di cui il 36% per utenze industriali off-grid. A trainare la crescita sono soprattutto i nuovi distributori di Gnl-Gnc aperti nel 2017, passati dai 6 del 2016 a 15. A questi se ne aggiungono altri tre nel 2018: Riano nel Lazio (IP), Brembate in Lombardia (MZ) e Teramo in Abruzzo (concessionaria Eni). Per quanto riguarda le utenze off-grid alimentate da depositi satellite, nel 2018 si segnala quella della Latteria Sociale Mantova a Porto Mantovano.

Sul fronte approvvigionamenti, rimarca Ref-E, il terminale Elengy di Fos Tonkin (Marsiglia) ha triplicato la capacità di caricamento, consentendo di ridurre i costi rispetto a un rifornimento presso i più lontani terminali in Spagna e Belgio. Ma per rendere realmente sostenibile il business e farlo decollare occorre attrezzare i nostri tre terminali Gnl (Olt a Livorno, Adriatic Lng a Rovigo e Snam a Panigaglia) e far partire i depositi costieri.

Riguardo ai primi, Ref-E ricorda che a Livorno la progettazione è in corso, con possibile operatività entro il 2019, a Panigaglia si sono conclusi gli studi di fattibilità mentre a Rovigo è stato concluso uno studio tecnico di fattibilità preliminare per un punto di carico di metaniere Ssln.

Venendo ai depositi costieri, due sono già stati autorizzati nel porto di Oristano (di Higas e di Edison) e per uno nel porto di Ravenna si è conclusa positivamente la Conferenza dei Servizi. Per altri tre progetti sono state attivate le procedure autorizzative presso il Mise: da Ivi petrolifera nel

porto di Oristano; da Isgas nel porto di Cagliari; e infine recentemente da Venice Lng (JV tra Decal e S. Marco Petroli) a Porto Marghera.

A questi si aggiungono i progetti per i quali i promotori hanno verificato la fattibilità con le Autorità di Sistema portuale, come quello della Newco Livorno LngTerminal costituita da Costiero Gas Livorno (jv Enifuel-Liquigas), Neri e Sigl nel Porto di Livorno, e quello del Consorzio industriale provinciale di Sassari per Porto Torres.

Il gap infrastrutturale, sottolinea Ref-E, comincerà a essere colmato tra il 2019 e il 2020, con l'avvio dei primi depositi della prima “facility” nel terminale di Livorno. Anche se per ridurre i costi del downstream presso gli utenti finali riforniti tramite autocisterne, considerato “fattore decisivo per gli sviluppi degli usi finali del Gnl in Italia”, sarà necessario un ulteriore sforzo di ottimizzazione. Da questo punto di vista gli analisti segnalano la possibile soluzione degli isocontainer con serbatoi criogenici trasportati via nave. Opzione a dire il vero studiata in Sardegna ma finora senza esito.

Ref-E auspica inoltre un “salto di qualità nelle politiche di promozione del settore”. Perché se è vero che le stime vedono al 2030 volumi in crescita a 1 mln ton, tale cifra è lontana dagli obiettivi di Qsn e Sen, ossia 1 mln ton per il solo trasporto marittimo e oltre 2 mln ton per il solo trasporto stradale pesante.

La strada suggerita dagli analisti è quella di inserire tre priorità nel Piano energia-clima ora in consultazione che dovrebbe essere approvato entro il 2018.

Innanzitutto un rafforzamento delle politiche ambientali per il trasporto marittimo, con un progetto di scala mediterranea per l'istituzione di un'area Seca, che coinvolga altri paesi come la Francia, in sinergia con un programma nazionale di sostegno alla riqualificazione ambientale della flotta italiana con misure come quelle recentemente adottate in Germania

Poi, un programma al 2030 sul trasporto stradale, che garantisca stabilità nel regime delle accise e nella prosecuzione di adeguate misure di incentivazione per la riqualificazione del parco veicolare di mezzi pesanti.

Infine, la definizione della regolazione per le reti isolate alimentate a Gnl, che possa dare un quadro di riferimento certo per gli investimenti in questo comparto.

USI FINALI GNL, MERCATO CRESCE MA RESTA NODO INFRASTRUTTURE

NEL 2017 VOLUMI +50% A 30.000 TON

Il mercato degli usi finali del Gnl continua a crescere a ritmi sostenuti ma per centrare gli obiettivi del Quadro strategico nazionale e della Sen occorre risolvere il nodo infrastrutturale per il downstream. Oltre a un vero salto di qualità nelle politiche di promozione, inserendo tre azioni prioritarie nel Piano energia-clima.

Questi, in sintesi, gli esiti del consueto Osservatorio di Ref-E (QE 3/11/17), che fa il punto su quanto realizzato nel 2017 e nei primi due mesi del 2018, nonché sulle prospettive future.

Per l'anno appena trascorso, i numeri evidenziano una richiesta in aumento del 50% a circa 30.000 tonnellate, di cui il 36% per utenze industriali off-grid. A trainare la crescita sono soprattutto i nuovi distributori di Gnl-Gnc aperti nel 2017, passati dai 6 del 2016 a 15. A questi se ne aggiungono altri tre nel 2018: Riano nel Lazio (IP), Brembate in Lombardia (MZ) e Teramo in Abruzzo (concessionaria Eni). Per quanto riguarda le utenze off-grid alimentate da depositi satellite, nel 2018 si segnala quella della Latteria Sociale Mantova a Porto Mantovano.

Sul fronte approvvigionamenti, rimarca Ref-E, il terminale Elengy di Fos Tonkin (Marsiglia) ha triplicato la capacità di caricamento, consentendo di ridurre i costi rispetto a un rifornimento presso i più lontani terminali in Spagna e Belgio. Ma per rendere realmente sostenibile il business e farlo decollare occorre attrezzare i nostri tre terminali Gnl (Olt a Livorno, Adriatic Lng a Rovigo e Snam a Panigaglia) e far partire i depositi costieri.

Riguardo ai primi, Ref-E ricorda che a Livorno la progettazione è in corso, con possibile operatività entro il 2019, a Panigaglia si sono conclusi gli studi di fattibilità mentre a Rovigo è stato concluso uno studio tecnico di fattibilità preliminare per un punto di carico di metaniere Ssln.

Venendo ai depositi costieri, due sono già stati autorizzati nel porto di Oristano (di Higas e di Edison) e per uno nel porto di Ravenna si è conclusa positivamente la Conferenza dei Servizi. Per altri tre progetti sono state attivate le procedure autorizzative presso il Mise: da Ivi petrolifera nel porto di Oristano; da Isgas nel porto di Cagliari; e infine recentemente da Venice Lng (JV tra Decal e S. Marco Petroli) a Porto Marghera.

A questi si aggiungono i progetti per i quali i promotori hanno verificato la fattibilità con le Autorità di Sistema portuale, come quello della Newco Livorno LngTerminal costituita da Costiero Gas

Livorno (jv Enifuel-Liquigas), Neri e Sigl nel Porto di Livorno, e quello del Consorzio industriale provinciale di Sassari per Porto Torres.

Il gap infrastrutturale, sottolinea Ref-E, comincerà a essere colmato tra il 2019 e il 2020, con l'avvio dei primi depositi della prima “facility” nel terminale di Livorno. Anche se per ridurre i costi del downstream presso gli utenti finali riforniti tramite autocisterne, considerato “fattore decisivo per gli sviluppi degli usi finali del Gnl in Italia”, sarà necessario un ulteriore sforzo di ottimizzazione. Da questo punto di vista gli analisti segnalano la possibile soluzione degli isocontainer con serbatoi criogenici trasportati via nave. Opzione a dire il vero studiata in Sardegna ma finora senza esito.

Ref-E auspica inoltre un “salto di qualità nelle politiche di promozione del settore”. Perché se è vero che le stime vedono al 2030 volumi in crescita a 1 mln ton, tale cifra è lontana dagli obiettivi di Qsn e Sen, ossia 1 mln ton per il solo trasporto marittimo e oltre 2 mln ton per il solo trasporto stradale pesante.

La strada suggerita dagli analisti è quella di inserire tre priorità nel Piano energia-clima ora in consultazione che dovrebbe essere approvato entro il 2018.

Innanzitutto un rafforzamento delle politiche ambientali per il trasporto marittimo, con un progetto di scala mediterranea per l'istituzione di un'area Seca, che coinvolga altri paesi come la Francia, in sinergia con un programma nazionale di sostegno alla riqualificazione ambientale della flotta italiana con misure come quelle recentemente adottate in Germania

Poi, un programma al 2030 sul trasporto stradale, che garantisca stabilità nel regime delle accise e nella prosecuzione di adeguate misure di incentivazione per la riqualificazione del parco veicolare di mezzi pesanti.

Infine, la definizione della regolazione per le reti isolate alimentate a Gnl, che possa dare un quadro di riferimento certo per gli investimenti in questo comparto.

Energia. In Italia superati 45 €/MWh (+20%) al Psv

L'onda di gelo manda alle stelle i prezzi del metano

Consumi forti nella Ue, meno offerta dal Nord

RECORD IN GRAN BRETAGNA

L'impennata più marcata sul mercato britannico: con Londra sotto la neve il gas è rincarato del 150% ai massimi da 12 anni

Sissi Bellomo

■ I prezzi del gas sono tornati a correre, spinti dall'onda di gelo che sta investendo gran parte dell'Europa. Sul mercato italiano del giorno prima, al Punto di cambio virtuale (Psv), ieri c'è stato un nuovo balzo di circa il 20%, con picchi oltre 45 euro per Megawattora: livelli già raggiunti venerdì scorso, quando il ministero dello Sviluppo economico aveva decretato lo stato di preallarme, ma inferiori agli 80 euro che si erano visti (sia pure brevemente) a dicembre, dopo l'incendio all'hub austriaco di Baumgarten.

L'impennata dei prezzi italiani – che riguarda gli scambi all'ingrosso e non le bollette, che potrebbero anche sfuggire all'impatto – è comunque poca cosa in confronto a quello che è successo in Gran Bretagna: al National Balancing Point (Nbp) il gas ha subito rialzi fino al 150%, spingendosi ai massimi da 12 anni (194 pence per therm sul mercato spot, equivalenti a oltre 70 €/Mwh).

Oltre Manica non solo caddono abbondanti nevicate, che hanno imbiancato anche Londra, spingendo i consumi di gas alle stelle, ma gli stoccati sono ridotti, anche a causa della chiusura l'anno scorso dell'importante sito di Rough, che fino all'anno scorso contava per il 10% della capacità operativa.

Le scorte di gas sono molto basse anche in altri Paesi europei, sotto il 20% della capacità in Francia, Belgio e Paesi Bassi, secondo i dati Gie. In Italia sono ancora oltre il 40%, livelli che non destano preoccupazioni considerate che si avvicina la primavera, anche se i prelievi sono importanti, vicini a 100 milioni di metri cubi al giorno questa settimana.

Il Burian, come (impropriamente) ci piace chiamarlo in Italia, o «The Beast of the East», come preferiscono gli anglosassoni, sta provocando consumi di gas da primato: nell'Europa Nord-Occidentale S&P Global Platts stima che siano ai massimi da febbraio 2012: 1,4 miliardi di mc nella giornata di ieri, tra Gran Bretagna, Germania, Francia, Belgio e Olanda. Potrebbe crearsi concorrenza per le forniture, anche perché si segnalano difficoltà produttive in alcuni Paesi.

La Norvegia, secondo fornitrice di gas europeo alle spalle della Russia, è alle prese con problemi imprevisti all'impianto di Kollsnes, con ripercussioni di durata imprevedibile sulla capacità di esportazione. Dall'Olanda intanto arriva sempre meno gas, per l'imposizione di limiti stringenti alle estrazioni dal maxi-giacimento di Groningen.

Le consegne di gas dal Nord Europa sono limitate per l'Italia anche dalle riparazioni al gasdotto Tenp, che si connette alla nostra rete a Passo Gries. Il sistema – alle prese con una domanda di oltre 360 milioni di mc al giorno – sta comunque reagendo. I flussi di importazione sono in aumento da tutte le

provenienze: i dati di Snam Rete Gas risultano che queste settimanale consegne dalla Russia sono salite a quasi 110 milioni di mc al giorno, l'Algeria supera 66 milioni e la Libia a sopra i 4 milioni di mc. Persino da Passo Gries lunedì e martedì sono entrati quasi 30 milioni di mc al giorno, livello raggiunto raramente da quando la condutture funziona a mezzo servizio.

Persino i rigassificatori stanno facendo la loro parte, anche se il terminal di Rovigo ha avuto problemi di ricezione, forse legati al forte vento. L'olt di Livorno, entrato in attività con funzione di peak shaving, ha allocato uno slot per una metaniera in arrivo il 7 marzo e nel frattempo ha permesso all'acquirente di prelevare gas dagli stoccati per immetterlo in rete.

Trovare un carico di Gnl in Europa peraltro non è facile, anche se in questo momento non c'è nessun posto al mondo in cui il gas costi più caro che nel Vecchio continente. Il tempo rema contro: per la consegna ci vogliono settimane e i prezzi per la seconda metà di marzo sono tuttora a favore dell'Asia, osserva S&P Global Platts, con 9,95\$/MMBtu contro i circa 7\$ degli hub europei.

 @SissiBellomo

© RIPRODUZIONE RISERVATA

OLT OFFSHORE LNG TOSCANA IN AWARD CHANGES

Starting from April 2018, the regasification capacity of OLT Offshore LNG Toscana will be awarded via auctions on GME's (Gestore Mercati Energetici) Platform for the Allocation of Regasification Capacity (PAR).

On 1st March, 2018, the Italian Authority for Energy, Grids and Environment (ARERA) approved the regasification code to introduce an auction-based mechanism for the allocation of regasification capacity.

Access to the PAR computer system will be made through a personal identification involving the parties designated by each participant to access it, through the User ID and Password provided by GME upon successful conclusion of the PAR application procedure.

Participants classed as authorised users may submit offers within each PAR segment at the corresponding regasification terminal at which they wish to acquire regasification capacity.

This check is carried out by GME based on the information provided by each regasification company.

Italian platform for regas auctions to kick off in April

Italy is coming closer to the start of the new mechanism for the allocation of LNG regasification capacity after regulator ARERA approved updates of the import terminals' regasification codes and the new regasification platform on 1 March.

The platform hosting auctions for regasification capacity (PAR) at Italy's Adriatic and OLT LNG terminals is set come online on 1 April, Italian platform manager GME said on Tuesday.

ARERA also approved new regasification codes for the Adriatic and OLT terminals, which are expected to publish an auctions calendar for monthly regasification capacity shortly.

This suggests that auctions could start

next month but this will depend on whether ARERA publishes the criteria determining the reserve price for capacity auctions.

In the initial consultation for the new mechanism, ARERA proposed a €0/MWh reserve price with the aim of maximising the incentive for short-term LNG imports to Italy.

The idea was then scrapped and ARERA said in the final decree that the reserve price would be defined later on.

ARERA was initially [expected to publish the criteria](#) the end of January, but the relevant decree has been further delayed.

New mechanism

According to the new rules, which were approved in September 2017 but [►Page 8](#)

have opted to use PAR for auctions of their regasification capacity.

Reserve price

The criteria setting the reserve price will determine [how competitive short-term LNG exports will be](#) against pipeline gas imports to Italy and relative to LNG terminals in nearby countries.

High regasification tariffs currently in place are a major factor discouraging the use of spot LNG to Italy, as [they put LNG sellers at a disadvantage to pipeline suppliers](#).

This has resulted in underused regasification capacity at Italian terminals.

In the past two years, activity ticked up at OLT and Panigaglia terminals following a new bundled regasification and storage capacity service, which allowed traders to book capacity through auctions and peak shaving services in winter.

The success of the auctions indicates that more spot capacity is likely to be requested when the new auction-based mechanism kicks off.

The OLT terminal could be the one to draw more benefit from the changes, as 80% of the capacity at the Adriatic terminal is booked under long-term contracts between Italian company Edison and Qatari producer Qatargas and the Panigaglia terminal has restrictions on the size of vessels that can dock.

alice.casagni@icis.com

Italian platform for regas auctions to kick off in April

[►Continued from page 1](#)

are not yet in force, regasification capacity at Italy's three terminals will be assigned through auctions in which shippers will have to bid above the reserve price.

Annual capacity will be allocated through ascending clock auctions, while short-term capacity will be allocated through pay-as-bid auctions.

Unsold short-term capacity will then be allocated on a first-come-first-served basis.

The procedures will apply to both primary and secondary capacity.

In short-term auctions, shippers will have to bid above a certain reserve price which will be determined by terminal operators in accordance with the yet-to-be published criteria.

Reserve prices for long-term capacity auctions will be made available to participants before the auctions, while short-term capacity auctions reserve prices will not be disclosed until after the auction.

Terminal operators can choose whether or not to use the PAR platform for auctioning their regasification capacity.

Both the Adriatic LNG and OLT terminals

European prices fall

After a period of extremely high gas demand in much of Europe last week, milder weather brought down consumption and prompt gas prices fell away.

The rise of British NBP Within-day prices briefly to £3.50p/th (\$48/MMBtu) attracted large LNG send out into the UK system.

This week, the same contract was back trading around 50p/th.

A rare flurry of cargoes is due into the UK to replenish stocks.

The 172,000cbm *Eduard Toll* is due into the Grain terminal on 13 March with a cargo from Russia's Yamal.

The 148,000cbm *Arctic Princess* was close to Grain on Thursday, bringing in a Norwegian cargo. The 174,000cbm *Maran Gas Ulysses* brought in a Yamal cargo into Dragon this week which it received through a ship-to-ship transfer at the French Montoir terminal.

Yamal LNG's long-term contracts will kick in from April which will cut the current raft of spot cargoes until train 2 ramps up later this year.

The impact of the colder weather was much less significant on the European near curve, with NBP and Dutch TTF April contracts this week steady in the mid \$6.00s/MMBtu, with May in the low \$6.00s/MMBtu.

Italy was due to receive a spot delivery from Egypt's Idku plant this week aboard the Shell-chartered 162,000cbm *Maran Gas Sparta*.

The vessel was outside the west coast OLT Toscana terminal on Thursday. Some sources said a third-party could be the seller of the cargo on the Shell vessel.

Italy is due to implement a new auction mechanism for allocating regasification capacity at its three terminals.

OLT is likely to be the main area of interest given available capacity and infrastructure.

Further west, Spain was much less affected by recent cold weather and was a net seller of electricity into France during the cold spell.

Spanish buyers could look to optimise in the summer by buying spot LNG over contractual volumes if the price is right. But the domestic gas market is better balanced than last year when spot trade rose substantially.

Limited firm interest from Europe for spot cargoes was noted this week for the second quarter but indicative bids were noted at a small premium to TTF prices.

In the charter market, rates moved down as available shipping increased. This was especially notable in the Pacific basin while supply in the Atlantic was more constrained.

ed.cox@icis.com