

GNL, A TUTTO GAS

Con l'aumento del prezzo al barile del greggio negli ultimi anni e con l'esigenza di diversificare le proprie fonti energetiche l'opzione gas è diventata l'unica via veramente percorribile in Italia, in assenza di una opzione nucleare. Se nei trasporti questo passaggio è lungi dall'essere attuato, nella generazione elettrica è in ampia fase di realizzazione con decine di nuove centrali turbo gas installate lungo la penisola: il cui peso sul fabbisogno di gas ora pesa per il 40% essendo del 32% solo cinque anni fa. Tuttavia il gas è anche usato per scopi civili (riscaldamento e usi domestici) e per usi industriali: gli inverni freddi di pochi anni fa hanno mostrato quanto sia forte

Nella ricerca alle alternative, tra i possibili eredi del ruolo energetico del petrolio si fa sempre più papabile l'opzione gas, conveniente soprattutto per l'Italia e l'Europa.

la nostra dipendenza, e quella dell'Europa intera, dai giacimenti e dai gasdotti russi e algerini. In questo contesto emergono le nuove opzioni per la diversificazione degli approvvigionamenti e delle fonti: gas e carbone. Se per il carbone il discorso verte prettamente sulle tecnologie per l'abbattimento delle emissioni, per il gas ci si scontra con le scelte tecnologiche di trasporto.

Domanda in crescita

Se nel mondo il 75% del gas viene trasportato via tubo, resta pur sempre un 25% di gas liquefatto, Gnl¹, trasportato per mare da navi metaniere e rigassificato in grandi stazioni tecnologiche a bordo costa o in mare, vicino ad

1 - Per Gnl si intende Gas Naturale liquefatto, internazionalmente noto con la sua sigla inglese Lng (Liquefied natural gas).

Figura 1 - I terminali di rigassificazione e la rete di trasporto del gas naturale in Europa.



essa. In Italia la situazione è che l'85% della domanda viene soddisfatta da importazioni mentre il restante 15% viene da giacimenti nazionali: in totale siamo a 86 miliardi di metri cubi consumati nel 2006 ma la cifra è destinata ad aumentare, con una domanda prevista di 100 miliardi di metri cubi nel 2015. Infatti negli ultimi anni la produzione nazionale si è ridotta, mentre la dipendenza dell'Italia dalle importazioni di petrolio e gas è aumentata sensibilmente, ad un tasso medio dell'1,4%, superando l'80% dei consumi.

L'approvvigionamento si basa prevalentemente su fonti extracomunitarie (37% dall'Algeria, 32% dalla Russia, 6% dalla Libia) e avviene attraverso quattro gasdotti e il rigassificatore de La Spezia. La soluzione alla crescita della domanda è di aumentare la capacità di trasporto dei gasdotti nazionali (i cui investimenti in ammodernamento sono stati rallentati da Eni negli ultimi anni e recentemente riattivati) che, però, non sembrano sufficienti a coprire la curva di crescita della domanda nazionale. Per questo molti player energetici hanno deciso di utilizzare l'opzione Gnl. Infatti, secondo i calcoli del Ministero dello Sviluppo Economico, anche in presenza dell'aumento della capacità dei gasdotti, sono necessari almeno 3-4 nuovi rigassificatori (Tabella).



Di questi quello di Rovigo, proprietà di una associazione di imprese del calibro di Exxon-Mobil, Qatar Petroleum e Edison, dovrebbe essere attivo dall'autunno del presente anno: la piattaforma è in via di completamento presso i cantieri spagnoli e dovrebbe essere trasportata nei prossimi mesi. Mentre l'impianto di Livorno di proprietà della Olt Lng (società controllata da Endesa), ha una capacità di 4 Gm³/anno e dovrebbe entrare in servizio a fine 2008 pur avendo ancora un contenzioso giuridico aperto (e il cui progetto è stato modificato e ridimensionato per tener conto delle rimostranze della popolazione locale) prima della definitiva approvazione. Si

tratterebbe di un terminale di piccole dimensioni con 4 miliardi di metri cubi di capacità costituito da una nave specializzata alla fonda al largo tra Livorno e Marina di Pisa. Anche Brindisi, della British Gas, è stato definitivamente autorizzato ma la sua costruzione è stata rallentata e non è prevista, al momento, una data certa per il suo completamento dal momento che potrebbe ricevere l'indesiderata concorrenza di un nuovo gasdotto dalla Turchia e dalla Grecia ed è stata di nuovo assoggettata a procedura di Via. Oltre a questi i progetti di nuovi terminali di rigassificazione contano altri siti con manifestazioni di interesse anche da parte di altri Paesi europei che vorrebbero diversificare gli approvvigionamenti.

Progetti terminali Gnl	capacità di rigassificazione [109 m ³ /y]
Brindisi	8
Al largo della costa di Livorno	3,5
Rosignano marittimo (LI) (onshore)	8
Gioia Tauro (RC)	12
Taranto	8
Trieste (offshore)	8
Ravenna (offshore)	8

[Fonte: Ministero dello Sviluppo Economico]

Pregi e opportunità

Il Gnl è anche in grado di diversificare non solo le fonti di approvvigionamento, permettendo di attingere a riserve altrimenti non sfruttabili, ma anche le aziende che lo trasportano sulla rete. Ulteriore pregio è quello di sfuggire ai contratti take-or-pay che occupano il panorama italiano (ed europeo) irrigidendo i meccanismi di formazione del prezzo e legando il mercato a pochi operatori: il primo operatore, Eni,

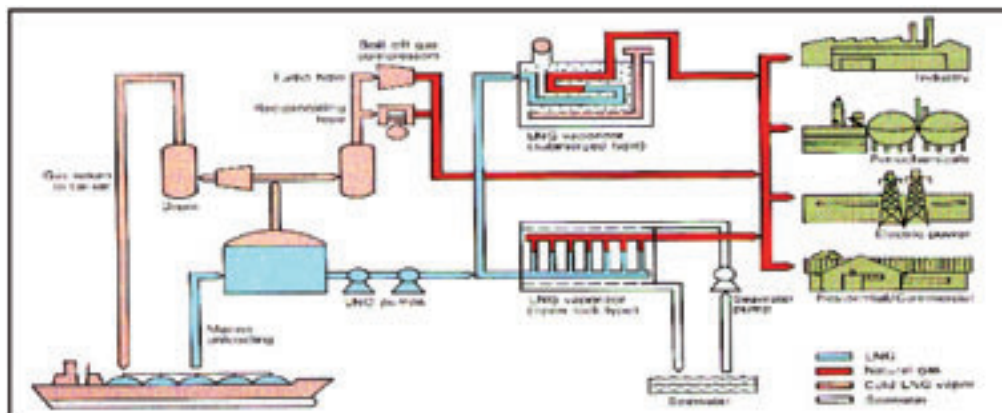


Figura 2 - Schema di un impianto di massificazione del metano.



deteneva ancora il 75% delle quote di mercato nel 2006, a fronte di una direttiva europea (recepita) che fissa un tetto del 61% entro il 2010. Sul fronte delle società italiane sul mercato Gnl troviamo Edison, che tramite Rovigo potrà finalmente entrare

in un mercato finora poco liberalizzato. Sul fronte dei Paesi importatori potremo presto aggiungere il Qatar con cui le relazioni commerciali sono state da tempo avviate sul fronte energetico. A lungo termine si può pensare all'Italia come hub gas per l'Europa, con la presenza di una borsa gas che garantisca libero accesso a tutti i player. In questo contesto dovranno essere garantite pari opportunità di accesso alla rete di trasporto con eliminazione dei meccanismi di monopolio che hanno ingabbiato il mercato del gas negli ultimi anni: *in primis* le capacità di stoccaggio di alcune aziende a scapito di altre. Molti cittadini, residenti nelle vicinanze dei futuri impianti di rigassificazione, allarmati da strutture tanto invasive hanno costituito comitati per il blocco dei progetti

che hanno rallentato, complice la burocrazia lenta e frammentata dei nulla osta, al limite del ridicolo, i progetti di terminali di rigassificazione. Tuttavia il Gnl ha davvero poche controindicazioni sul fronte della sicurezza (l'unico vero incidente risale al 1944 negli Stati Uniti, con tecniche e materiali ormai ampiamente superati), e anche sul fronte ambientale poche sono le esternalità, specie se confrontate con altri impianti industriali di pari dimensioni. Il blocco ripetuto dei lavori dei diversi terminali italiani è sempre più un gioco di veti incrociati tra amministrazioni di colore politico differente, a volte più sensibili, altre meno, alla voce dei comitati locali ma sempre più spesso sorde alle esigenze del Paese.

BIBLIOGRAFIA

- Aegg Relazione annuale 2006.
- Aegg Relazione annuale 2007.
- Ministero dello Sviluppo Economico, Prospettive di sviluppo delle infrastrutture di approvvigionamento e stoccaggio di gas naturale, Giugno 2006.
- Eurogas, Annual report 2006-2007.
- lea, Natural Gas Information 2007.
- L. D'Agrò *et al.*, Atto Camera, Risoluzione in Commissione 8-00106, X Commissione.
- Ref, "Il mercato del gas naturale in Italia tra liberalizzazione e regolazione", Quaderni di ricerca Ref, n. 39, Giugno 2007.
- X commissione parlamentare attività produttive, audizione di giovedì 8 Novembre 2007, resoconto stenografico