

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## In Italia il Gnl non sostituirà eventuali crolli nei flussi da gasdotto

Nicola Capuzzo · Friday, March 4th, 2022

In un paese dipendente energeticamente dal gas come l'Italia e dal gas russo in particolare (circa il 40% del totale), la guerra in Ucraina rischia di avere ripercussioni ancor più gravi che altrove, sebbene per il momento le importazioni da Mosca non siano state fermate (ma rese solo più difficoltose dalla esclusione di alcune banche russe dal sistema bancario Swift).

Ad ogni modo, a partire dal presidente del Consiglio Mario Draghi che ne ha fatto menzione prospettando una ripresa dello sviluppo di tale canale, è cresciuta l'attenzione sulle fonti alternative di approvvigionamento, in primis quella via mare attraverso i rigassificatori. Il punto sul peso e sull'attività delle strutture oggi attive in Italia lo ha fatto la testata di settore Staffetta Quotidiana.

“L'Italia – si legge in un articolo pubblicato ieri – ha tre rigassificatori in esercizio, che possono immettere in rete 15,25 miliardi di metri cubi di gas all'anno. Per fare un confronto, nel 2021 i consumi italiani sono stati pari a 76,2 miliardi di metri cubi di gas. I tre rigassificatori sono: Adriatic Lng a Porto Viro (Ro), di proprietà di Qatar Petroleum, ExxonMobil e Snam, con una capacità di rigassificazione di 8 miliardi di metri cubi l'anno; Olt Offshore Lng Toscana al largo di Livorno, di proprietà di Snam, First Sentier Investors e Golar Lng, con una capacità di rigassificazione di 3,75 miliardi di metri cubi l'anno; il terminale di Panigaglia (Sp), di proprietà di Snam, con una capacità di rigassificazione di 3,5 miliardi di metri cubi l'anno”.

Nel 2021, come in precedenza, l'impiego di tali strutture non è stato ‘pieno’, per un mix di ragioni riconducibili in sostanza alla possibilità di Livorno e soprattutto Panigaglia di ricevere unità solo di medio-piccole dimensioni, con la conseguenza di rendere meno competitivo il prezzo del gas veicolato attraverso questi rigassificatori: “Nel 2021 l'Italia ha importato 9.822 milioni di metri cubi di gas naturale liquefatto, pari al 64,4% della capacità di rigassificazione totale e al 12,9% dei consumi totali di gas del Paese. Le importazioni di Gnl hanno oscillato dai 499 milioni di metri cubi di gennaio ai 1.372 milioni di metri cubi di aprile, per un valore medio di 818 milioni di metri cubi al mese. Il Gnl arriva per il 75,3% dal Qatar (7.393 mln di mc nel 2021) e poi da altri 6 Paesi: l'11,8% dall'Algeria (1.157 mln di mc), il 6,1% dagli Stati Uniti (599 mln di mc), il 3,5% dalla Nigeria (399 mln di mc), l'1,8% da Trinidad e Tobago (173 mln di mc) e per valori inferiori all'1% da Spagna (88 mln di mc a giugno 2021) e Egitto (73 mln di mc a marzo 2021)”.

Al momento non è prevista la realizzazione di altri rigassificatori, ma, come rivelato da *Domani*,

un piccolo ma significativo incremento nella capacità sarà realizzato da Adriatic Lng, “Stiamo ampliando la nostra capacità di rigassificazione a 9 miliardi di metri cubi l’anno, senza dover apportare modifiche strutturali”. L’autorizzazione è arrivata a dicembre 2021 e “ora stiamo provvedendo all’ottemperanza delle prescrizioni previste” ha dichiarato al quotidiano Alfredo Balena, direttore relazioni esterne.

### **Le proposte di Assocostieri per la sicurezza degli approvvigionamenti energetici in Italia**

Un set di proposte volte a fornire un contributo alla soluzione della questione degli approvvigionamenti energetici dei prodotti di import russo, in primis il gas, è stato delineato da Assocostieri. Riportiamo di seguito la nota prodotta al riguardo.

“È necessario prevedere un mix di interventi, cercando di non derogare alla sostenibilità ma senza pregiudiziali che nel recente passato hanno condizionato lo sviluppo di talune infrastrutture. È necessario massimizzare l’utilizzo dei tre terminali di rigassificazione esistenti, per una capacità complessiva di 16,25 miliardi di metri cubi. Nel breve periodo, è altresì possibile l’utilizzo, con minime modifiche impiantistiche, della filiera dei depositi small scale già realizzati e autorizzati di Oristano – Higas ed Ivi Petrolifera – e Ravenna – Edison. Nel medio e lungo periodo, all’incremento dei flussi dall’Algeria e dall’Azerbaijan, anche tramite il raddoppio dell’utilizzo del gasdotto Tap, si potrà aggiungere il contributo dei due terminali di rigassificazione di Porto Empedocle e Gioia Tauro – autorizzati ma non ancora realizzati – pari ad un totale di 20 miliardi di smc annui.

La capacità di rigassificazione italiana, esistente e prospettica, unitamente al citato incremento dei flussi, può contribuire in maniera determinante alla diminuzione della dipendenza nazionale dalla Russia, pari a 30% per un totale di 28 miliardi di smc annui (secondo gli ultimi dati forniti dal MiSE riferiti al 2021).

Tra le altre proposte, Assocostieri ritiene imprescindibile il contributo alla causa nazionale della filiera italiana del GPL, per la quale il fronte per lo più ideologico del no ha portato al blocco di importanti investimenti a Chioggia, Manfredonia ed Ortona, cagionando un deficit di capacità di stoccaggio che ha determinato, tra l’altro, l’impossibilità di detenere scorte di tale prodotto nei depositi nazionali.

La pronta pubblicazione del Decreto Biometano, potenzialmente in grado di generare un contributo addizionale al sistema di trasporto ed industriale pari a 8-10 miliardi di smc annui in più, oltre agli incentivi di cui al c.d. Fondo Complementare pari circa a 220 milioni di euro, possono ulteriormente contribuire a generare un processo virtuoso di aspettative ed investimenti.

Inoltre, l’emanazione tempestiva di un decreto che consenta agli operatori nazionali e all’Organismo Centrale di Stoccaggio Italiano (Ocsit) di ridurre l’obbligo di scorte in caso di necessità, senza bisogno di provvedimenti attuativi specifici, potrebbe rendere disponibili ulteriori flussi di prodotti petroliferi con un diretto effetto positivo sui prezzi.

Il mantenimento del motore endotermico, l’attenta analisi degli effetti della Direttiva Emission Trading System (Ets) 2018/410/UE, la revisione della Direttiva 2014/94/UE (Dafi) e il mantenimento degli incentivi al Gnl oltre il 2025 sono, poi, gli ulteriori tasselli da considerare per la positiva soluzione del problema.

Al fine consentire una efficiente realizzazione dei suddetti investimenti, in tempi compatibili con le

necessità nazionali, Assocostieri ritiene indispensabile una netta accelerazione del processo di semplificazioni autorizzative, con particolare attenzione alla riconversione dei siti industriali, nonché una proficua attività di confronto e pressione in ambito europeo, per rendere i condivisibili obiettivi di decarbonizzazione del Fit for 55 qualitativamente e temporalmente compatibili con lo sviluppo di una filiera che possa diversificare e ridurre la dipendenza da pochi fornitori.

### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Friday, March 4th, 2022 at 10:30 am and is filed under [Economia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.