

## Il GNL e i rigassificatori nel mondo e in Italia

---

Prima dello sviluppo della tecnologia del GNL il trasporto via mare era precluso al gas naturale che restava essenzialmente un combustibile regionale. Il trasporto a lunga distanza del GNL su navi metaniere, a seguito dei miglioramenti tecnologici e dell'abbassamento dei costi, ha contribuito alla rapida affermazione del gas come merce di scambio internazionale.

Lo sviluppo dei commerci di GNL favorisce l'internazionalizzazione del sistema e il collegamento tra le macroaree regionali del mercato gas. Ciò consente:

- di **ampliare e diversificare le fonti di importazione** migliorando la **sicurezza** dell'approvvigionamento e **sfruttando risorse altrimenti irraggiungibili**, aspetto importante in un contesto di graduale "allontanamento" dei giacimenti di produzione dai mercati;
- maggiore **flessibilità delle fonti e dei punti di consegna** per la mancanza di un legame fisico tra produttore e consumatore che esiste invece con un gasdotto; questo garantisce ai Paesi produttori la possibilità di **arbitraggio tra le varie aree** in relazione alla domanda e ai prezzi e ai Paesi consumatori il poter usufruire di eventuali **condizioni vantaggiose**, a seconda delle congiunture del mercato.

Nel 2017 le importazioni di GNL hanno raggiunto **289 milioni di tonnellate**, registrando il più alto tasso di crescita annuale dal 2010 (+9,9% sul 2016). Il numero di importatori è pari a **40** mentre **19** sono i Paesi esportatori. La flotta navale per la logistica del GNL è arrivata a **511** unità.

**In Europa** esistono **25 impianti**, il cui **tasso di utilizzo medio** nel 2017 è stato del **22%** (fonte GLE).

**In Italia** i rigassificatori sono **3** (a Panigaglia, a Livorno e a Rovigo), per una capacità di 15 miliardi di m<sup>3</sup>/anno, con **un tasso di utilizzo medio nel 2017 del 45%** (a Rovigo dell'82,5%). Nel 2017 i terminali di rigassificazione in Italia hanno importato circa il 11% del fabbisogno di gas.

| Sito               | Rigassificatore           | Capacità nominale annua         | Gas immesso in rete nel 2017   |
|--------------------|---------------------------|---------------------------------|--------------------------------|
| <b>Rovigo</b>      | Adriatic LNG              | 8 miliardi di m <sup>3</sup>    | 6,9 miliardi di m <sup>3</sup> |
| <b>Panigaglia</b>  | Snam                      | 3,5 miliardi di m <sup>3</sup>  | 0,6 miliardi di m <sup>3</sup> |
| <b>OLT Livorno</b> | Iren + Uniper + Golar LNG | 3,75 miliardi di m <sup>3</sup> | 0,9 miliardi di m <sup>3</sup> |

Fonte: Ministero dello sviluppo economico - DGSAIE

All'interno del sistema nazionale, la fornitura di servizi di **flessibilità** da parte dei terminali contribuisce all'aumento di **liquidità** e alla **concorrenzialità del mercato**, inoltre incrementa le risorse per il **bilanciamento del sistema**.

### Le nuove sfide del mercato

Di qui a 20 anni si ipotizza un **crescente interesse** per lo sviluppo dell'utilizzo del **GNL nel trasporto marittimo e pesante**: il gas naturale infatti rappresenta una valida alternativa ai carburanti tradizionali in termini di impatto ambientale, ma anche di **economicità**.

Nel gennaio 2017 l'Italia ha recepito la Direttiva europea che promuove la mobilità sostenibile (DAFI), la quale ha stabilito le fasi per la realizzazione delle infrastrutture per i combustibili alternativi al petrolio nel settore dei trasporti terrestri e marittimi in modo da assicurare uno sviluppo coordinato del mercato all'interno dell'UE.

Il provvedimento, rappresenta un passo fondamentale per lo sviluppo della filiera del GNL di piccola taglia, **lo small scale LNG**, ovvero lo sviluppo di progetti e processi nei quali il GNL lascia gli impianti di ricezione in forma liquida verso i porti per l'utilizzo nel trasporto marittimo.