



Quale ruolo per il GNL in Europa?

di Susanna Dorigoni e Federico Pontoni

Negli ultimi anni, una delle principali preoccupazioni dell'Unione Europea in ambito energetico è stata quella di creare le condizioni per la salvaguardia della sicurezza dell'approvvigionamento delle materie prime, in particolare del gas naturale. Questa preoccupazione genera dal fatto che la produzione interna declina in maniera inesorabile, mentre i consumi aumentano con costanza. Le previsioni della stessa Commissione Europea indicano che al 2020 più dell'80% di metano consumato in Europa sarà importato.

Per risolvere questo problema il Consiglio Europeo (nella Direttiva 67/04 riguardante appunto le misure per la salvaguardia della sicurezza nell'approvvigionamento di gas), ha identificato una lista di strumenti per rafforzare la sicurezza delle forniture, fra i quali appare particolarmente rilevante il ricorso all'importazione di gas naturale liquefatto, meglio noto come GNL.

Il GNL non rappresenta un prodotto alternativo al gas naturale: si tratta, semplicemente, dello stesso combustibile trasportato in modo diverso. Il gas viene raffreddato in un impianto apposito, chiamato liquefatore, fino a meno 160 gradi, temperatura alla quale il gas diventa un liquido occupando 600 volte meno spazio. Esso viene poi caricato su navi criogeniche che lo trasportano fino a destinazione dove viene riportato allo stato gassoso ed immesso in rete attraverso un impianto di rigassificazione.

Il GNL ha una serie di pregi, primo fra tutti quello della flessibilità: l'importazione attraverso la filiera del GNL non comporta un legame fisico ed inscindibile tra produttore ed acquirente, come avviene, invece, per il trasporto via gasdotto. Gli investimenti nella catena GNL, quindi, presentano una specificità di gran lunga minore: infatti, per quanto la realizzazione di un rigassificatore sia in genere legata alla stipula di un contratto a lungo termine con clausola take or pay (vale a dire una clausola che obbliga l'importatore ad un certo quantitativo minimo di ritiro), è altrettanto vero che una volta ammortizzato l'investimento, l'importatore può scegliere fra diversi fornitori. Questo permette la stipula di contratti di minor durata, indicizzati ai prezzi delle borse e con clausole flessibili sulla destinazione.

Fra gli altri vantaggi del trasporto via GNL, si può annoverare il fatto che il gas liquefatto consente agli importatori europei di ampliare il loro portafoglio di fornitori di gas, anche in considerazione del fatto che alcuni paesi produttori sono raggiungibili esclusivamente via mare. La possibilità di scelta del fornitore, l'allargamento della rosa degli esportatori e la maggiore integrazione del mercato europeo, grazie alla possibilità di dirottamento dei flussi di importazione a seconda del bilancio domanda-offerta dei singoli paesi, potrebbero dunque contribuire in maniera determinante alla sicurezza di approvvigionamento, alla globalizzazione del mercato e all'intensificarsi della concorrenza.

Occorre precisare, tuttavia, che affinché il GNL possa avere un impatto positivo sulla concorrenza è necessario che si sviluppi un buon grado di competizione fra paesi produttori. Infatti, per poter beneficiare dei pregi sopra descritti, è necessario che nel mondo ci sia abbondanza di liquefatori. E proprio qui si hanno le notizie negative: stante il cronico deficit di capacità di liquefazione, previsto

da qui al 2020 (IEFE, 2008), rispetto alla capacità di rigassificazione, appare difficile che il GNL possa avere l'effetto sperato. Il gap mondiale fra capacità di rigassificazione e capacità di liquefazione è previsto in deciso aumento, tanto che al 2020 il rapporto fra le due capacità potrebbe risultare di 2:1. Questa situazione genererà dunque un sottoutilizzo cronico dei terminali di rigassificazione europei, a detrimento della competizione. In altri termini, e a seconda dell'incremento di domanda, alcuni rigassificatori potrebbero operare molto al di sotto della loro capacità (con un conseguente aumento della quota di ammortamento annuale e dunque dei costi), riducendo a nostro avviso il contributo del GNL alla sicurezza di approvvigionamento.