



L'Italia hub del gas naturale

LO PROPONE IL CENTRO STUDI CDP, UNA VOLTA COSTRUITE LE INFRASTRUTTURE IN PROGETTO

Se il traffico marittimo nel Mediterraneo fosse operato solo da navi alimentate a Gnl, il risparmio sarebbe di 10,8 miliardi di euro grazie all'abbattimento delle emissioni. Lo calcola Ecba Project

**PAGINA A CURA
DI NICOLA CAPUZZO**

Simulazione di rifornimento GNL da nave a nave





La Pianura Padana può diventare un hub logistico per ricevere da tutto il mondo e distribuire in Europa il gas naturale. La proposta è stata illustrata ieri a Genova da Sara Camerano, responsabile studi e ricerche di Cassa Depositi e Prestiti, nell'ambito del forum Port&Shipping Tech che fa parte della Genoa Shipping Week. Peraltro l'utilizzo del gas naturale liquefatto come carburante pulito per il trasporto marittimo avrebbe anche un impatto positivo sull'ambiente e sui conti degli armatori, visto che uno studio presentato sempre ieri allo stesso forum da Andrea Molocchi, economista e consulente per la società ECBA Project, quantifica in 10,8 miliardi di euro gli ipotetici benefici economici di un traffico marittimo nel Mediterraneo operato solo da navi alimentate a Gnl.

La proposta di Cdp. «L'Italia, che nel 2012 ha consumato 75 miliardi di metri cubi di gas, importa attualmente il metano attraverso 5 gasdotti e 2 rigassificatori che presto diventeranno 3 con l'entrata in funzione del nuovo terminal offshore di Livorno», ha detto Sara Camerano che ha poi aggiunto: «Nei prossimi anni sorgeranno nuovi terminal per la rigassificazione del Gnl e la Strategia Energetica Nazionale stima un fabbisogno di investimenti infrastrutturali pari a 20 miliardi di euro tra oggi e il 2030». A regime, ha concluso Camerano, l'Italia sarebbe dotata di infrastrutture in grado di importare quantità di Gnl superiori a quelle necessarie per consumo domestico e quindi potrebbe trasformarsi in hub logistico per distribuire

A rendere ancora più attuale e urgente il tema del Gnl ci ha pensato la Commissione Europea, che ha imposto ai 139 porti europei qualificati come «core network» e inseriti nelle reti TEN-T, di dotarsi entro il 2020 (per gli scali marittimi) o il 2025 (per quelli fluviali interni) di stazioni di rifornimento

di gas naturale liquefatto per le navi. Le tre modalità disponibili sono le seguenti: rifornimento da camion in banchina, approvvigionamento da terminal in porto oppure da nave a nave. Queste linee guida, volute da Bruxelles insieme alla normativa sulle riduzioni delle emissioni inquinanti da parte delle navi, che ha ridotto al minimo le soglie consentite di tenore di zolfo nei carburanti navali, spingono a un progressivo uti-

lizzo del Gnl come carburante nel trasporto marittimo.

I risparmi dell'utilizzo del Gnl. I quasi 11 miliardi di euro di risparmi calcolati da Molocchi proverrebbero da un abbattimento superiore all'80% dei costi esterni provocati dall'emissioni delle navi. Lo stesso Molocchi ha inoltre quantificato tra -15% e -20% il risparmio di costi tra i carburanti tradizionali e il gas naturale liquefatto per le compagnie di navigazione. Secondo Molocchi, «considerando il prezzo attuale del Gnl negli Usa pari a 4 \$/Mbtu (Million British Thermal Unit), il costo atteso di importazione in Europa sarebbe di circa 30 \$/Mwh (unità di misura del costo dell'energia) e il prezzo finale di fornitura del Gnl per rifornimento navale nel Mediterraneo si aggirerebbe intorno ai 40-45 \$/Mwh. Una cifra notevolmente inferiore rispetto al carburante tradizionale IFO 380 (54 \$/Mwh) e al Marine Gas Oil (80 \$/Mwh)». Molocchi sottolinea anche l'opportunità di «sviluppare in Europa una specializzazione nell'industria criogenica (servono serbatoi in grado di resistere a temperature fino a -162°) applicata sia alla cantieristica che all'industria automobilistica».

Il commercio mondiale del metano in questi mesi sta subendo una rivoluzione epocale. Alberto Pincherle, presidente Sezione Giovani di AIEE (Associazione Italiana Economisti dell'Energia), ha spiegato che «Giappone e Corea del Sud rimangono i maggiori importatori al mondo (pari al 53% del trade) ma nei prossimi anni i Bric aumenteranno i rispettivi approvvigionamenti. In questo contesto la Russia gioca la parte del leone, ma il ruolo degli Stati Uniti, che da importatore diventerà esportatore, rischia di minare la leadership mondiale proprio della Russia». Per dare il via concretamente alla distribuzione di gas Usa verso Europa e Asia sono necessarie navi gasiere e terminal di terra per la liquefazione dello shale gas. (riproduzione riservata)