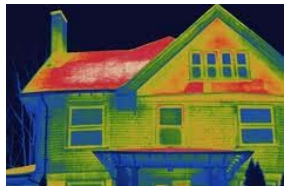


Il ruolo del GNL (*Gas Naturale Liquido*) nella Strategia Energetica Nazionale

Dr. Giovanni Perrella

Ministero dello sviluppo economico

Segreteria tecnica del Dipartimento per l'energia

GREEN SHIPPING SUMMIT

La politica europea per una supply chain del GNL marino:opportunità per l'Italia

Centro Congressi- Sala Grecale

Genova 19 settembre 2013

Le scelte di politica energetica sono orientate al raggiungimento di 4 obiettivi principali, sia per il 2020 che per il 2050

1. **Competitività**: **Ridurre significativamente il gap di costo** dell'energia per i consumatori e le imprese, con un graduale **allineamento ai prezzi europei**

2. **Ambiente: Superare gli obiettivi** ambientali definiti dal 'Pacchetto **20-20-20**' e assumere un **ruolo guida nella 'Roadmap 2050'** di decarbonizzazione europea

3. **Sicurezza**: **Rafforzare la nostra sicurezza di approvvigionamento**, soprattutto nel settore gas, e **ridurre la dipendenza dall'estero**

4. **Crescita: Favorire** la crescita economica sostenibile attraverso lo **sviluppo del settore energetico**

Sono state identificate 7 priorità con obiettivi concreti e specifiche misure a supporto

1 **Efficienza energetica**

2 Sviluppo **mercato competitivo** e **Hub del gas** sud-europeo

3 Sviluppo sostenibile delle **energie rinnovabili**

4 Sviluppo dell'**infrastruttura** e del **mercato elettrico**

5 Ristrutturazione della **raffinazione** e della rete di **distribuzione** dei carburanti

6 Produzione sostenibile di **idrocarburi nazionali**

7 Modernizzazione del sistema di ***governance***

Ricerca e sviluppo nel settore dell'energia

Sviluppo mercato e Hub del gas sud-europeo – Le scelte di fondo

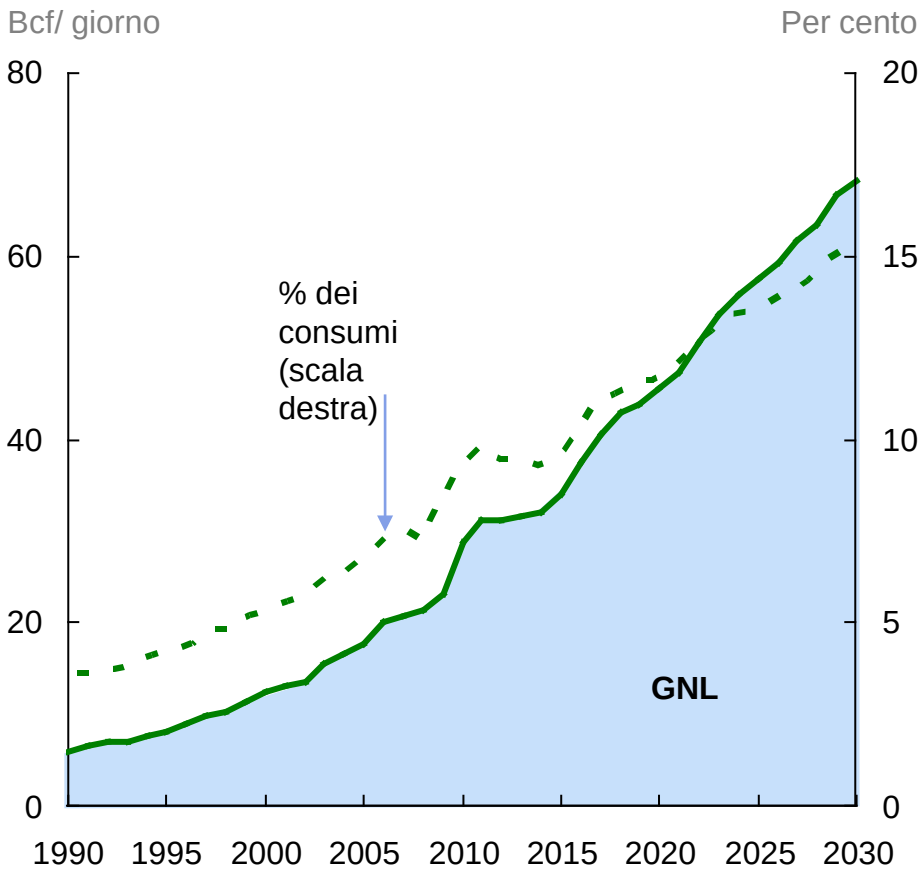
Scelte di fondo

- **Allineamento dei prezzi** a quelli dei principali Paesi europei, creando un mercato liquido e concorrenziale
- Garanzia di **sicurezza e diversificazione** delle fonti di approvvigionamento
- **Completa integrazione con il mercato e la rete europea**, consentendo all'Italia di diventare un Paese di **interscambio e di esportazione** e di offrire servizi ad alto valore aggiunto

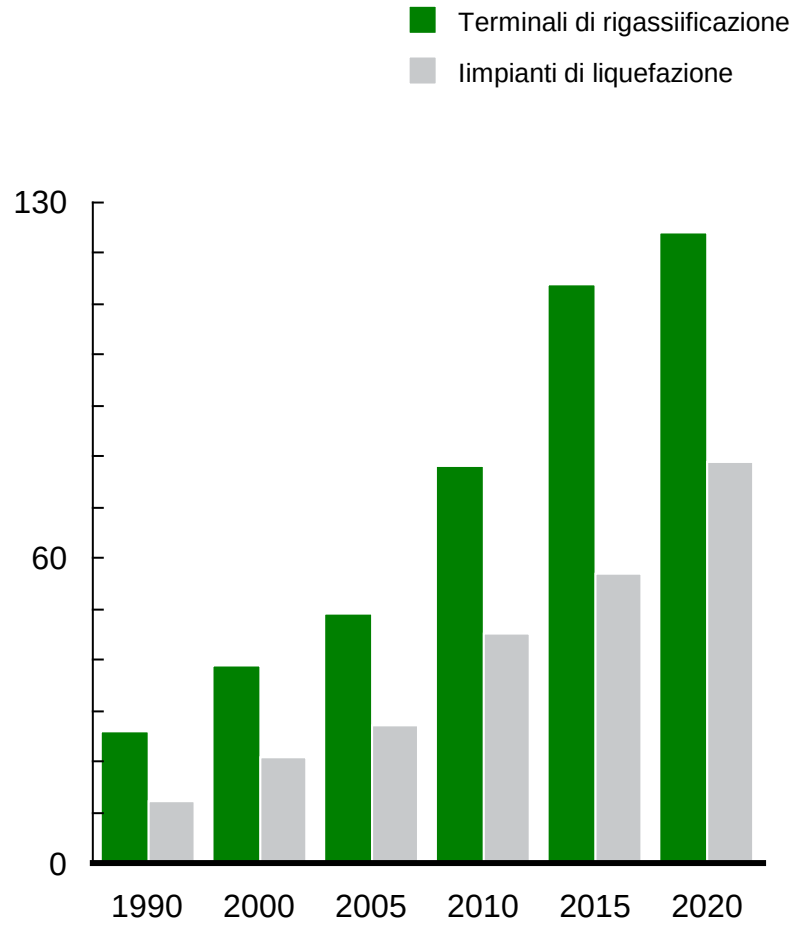
Contributo agli obiettivi SEN	
Competitività	✓
Sicurezza	✓
Crescita	✓

Crescita attesa del mercato GNL globale

Flussi di esportazione



Infrastruttura



Fonte: BP Energy Outlook 2030

Il mercato internazionale del GNL

L'andamento futuro del bilancio domanda-offerta e le risultanti dinamiche di prezzo sono difficili da prevedere. Nel breve termine (prossimi 3-4 anni) il mercato globale/trans-regionale, guidato dal GNL, potrebbe risultare 'corto', a causa del forte incremento del consumo asiatico. Nel medio-lungo termine, l'atteso forte incremento della capacità di produzione e di liquefazione (quest'ultima prevista in aumento fino a 1.000 bcm al 2030 rispetto ai 400 bcm del 2010), anche grazie alla scoperta di giacimenti in regioni remote con limitato accesso ad infrastrutture di export, favorirà **l'incremento di flussi GNL**, che sono attesi passare dal 42% al 50% dei flussi inter-regionali complessivi di gas (dato IEA). Questo dovrebbe manifestare i propri effetti sul mercato e sui prezzi. Inoltre, è ipotizzabile un graduale avvicinamento dei prezzi tra i diversi principali macro-mercati regionali.

Le più recenti analisi della IEA mostrano come una **quota sempre maggiore degli approvvigionamenti in Europa venga indicizzata ai prezzi di riferimento *spot*** degli hub nazionali o regionali, o venduta direttamente *spot* – tendenza destinata a rafforzarsi nei prossimi anni, sulla base dello sviluppo delle condizioni di mercato e di strumenti di gestione del rischio. La rapidità di questa transizione dipenderà sostanzialmente dalla quantità di GNL disponibile globalmente per operazioni *spot*, come detto attesa in aumento nel medio-lungo termine.

I principali interventi per il gas

Dettagliato in pagina successiva

Aree di intervento	Gli interventi
Mercato	**A** Promuovere il **pieno utilizzo dell'esistente capacità di trasporto dall'Europa**, attraverso l'applicazione delle regole europee per la gestione delle congestioni e per i meccanismi di allocazione della capacità transfrontaliera (con focus su Transitgas)
	▪ Promuovere **la cooperazione tra Stati membri** a livello di Regolatori, TSO e Governi al fine di evitare che possano sorgere ostacoli tariffari o di altra natura alla piena integrazione del mercato unico
	▪ Avviare in modo rapido ed efficace il **mercato a termine** del gas
	▪ Liberalizzare l'**allocazione e l'accesso alla capacità di stoccaggio** per tutti gli operatori dei diversi comparti
	▪ Far leva sul rapido completamento del processo di **separazione proprietaria SNAM**, al fine di creare un soggetto forte, indipendente e stabile in grado di sviluppare nuovi investimenti in infrastrutture di trasporto e stoccaggio e rigassificazione sia in Italia che all'estero
	▪ Promuovere l'effettuazione delle **gare per la concessione del servizio di distribuzione** del gas, in modo da avere un sistema più efficiente e con minori costi e maggiore qualità del servizio
Infrastrutture	**B** Realizzare le **Infrastrutture Strategiche**, con garanzia di copertura dei costi di investimento a carico del sistema (con particolare riferimento a terminali GNL e stoccaggio). Queste verranno selezionate attraverso procedure pubbliche basate su criteri trasparenti di costo-beneficio per il sistema
	▪ Supportare la realizzazione di **altre infrastrutture di importazione** (gasdotti e terminali) anche in regime di esenzione dall'accesso dei terzi (in particolare il gasdotto TAP)
	▪ Promuovere la disponibilità di **capacità di contro-flusso** verso i mercati del Nord e Centro Europa

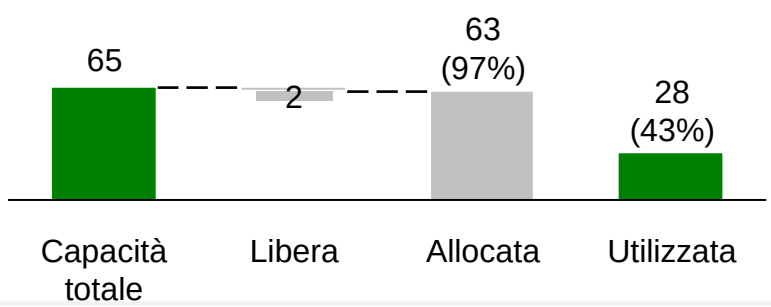
Sviluppo mercato e Hub del gas sud-europeo – Dettaglio iniziative

A

Promuovere il pieno utilizzo della capacità di trasporto

Una quota importante della capacità di trasporto trans-frontaliera è allocata, ma non utilizzata

Mmc/giorno, ottobre-marzo 2011-2012, Transitgas



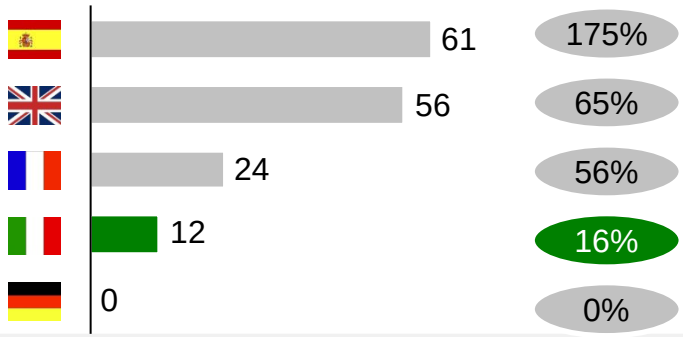
L'incremento della capacità utilizzata avvenuto quest'anno sul **gasdotto TAG ha già contribuito** – insieme all'avvio del mercato del bilanciamento – ad un **dimezzamento del differenziale** dei prezzi all'ingrosso (da ~6 a 3-4 €/MWh negli ultimi mesi)

B

Realizzare infrastrutture strategiche

La capacità di importazione GNL in Italia è inferiore agli altri Paesi europei

Miliardi di m^3 e % dei consumi nazionali



A titolo di riferimento, per un rigassificatore:

- Costi di investimento pari a circa 1 miliardo di euro
- Impatto in tariffa pari a ~**130 milioni di euro/anno**

a fronte di una spesa per la materia prima pari a **~25 miliardi di euro/anno**

Infrastrutture strategiche – Si prevede un incremento della capacità di import di GNL dai 12 bcm attuali a 24-32 bcm

Logica

- **Allineare strutturalmente il prezzo italiano ai livelli europei**, riducendo la pivotalità degli attuali fornitori e riducendo il rischio di avere un differenziale di costo di trasporto (oggi pari a circa 2,7 €/MWh)
- **Aumentare la diversificazione** delle fonti di approvvigionamento ai fini della sicurezza e commerciali
- Contribuire allo **sviluppo dell'hub sud-europeo** del gas (facendo leva sul previsto quasi raddoppio delle importazioni europee nei prossimi 20 anni)
- Favorire l'utilizzo di **GNL per lo shipping ed i trasporti pesanti**, con vantaggi di costo e ambientali

Quantificazione

- Si valuta che sia **necessario** un **incremento di capacità** almeno di:

8-16 bcm

  - 8 bcm in caso di realizzazione del gasdotto TAP a prezzi indicizzati allo spot
  - 16 bcm in caso contrario)

- Ciò **si somma a**:
  - ~ 12 bcm dei terminali attuali (Rovigo + Panigaglia)
  - ~4 bcm del terminale OLT in esercizio con prove di funzionamento in questi giorni

Modalità di selezione

- Le infrastrutture strategiche **verranno selezionate tra i progetti in corso di sviluppo** che intendano usufruire di un regime regolato
- Tale selezione verrà effettuata **attraverso procedure ad evidenza pubblica**, secondo criteri trasparenti e non discriminatori di **costo-beneficio**

Modernizzazione del sistema di *governance* – I principali interventi

Aree di intervento	Principali iniziative
Processi decisionali **europei e internazionali**	▪ Rafforzare la qualità e incisività della **partecipazione delle Amministrazioni al processo di elaborazione** delle norme comunitarie ▪ Rafforzare la **consultazione con stakeholder nazionali** in modo da avere posizioni consolidate nazionali sui temi in discussione ▪ Introdurre un maggior coordinamento con i **rappresentanti in europarlamento**
Coordinamento '**orizzontale**' a livello nazionale	▪ Rinforzare le forme di consultazione e condivisione preventive su obiettivi e strumenti, **riducendo** ove possibile la **concertazione delle norme secondarie**
Coordinamento tra **Stato, Regioni e Enti locali**	▪ Portare a termine la proposta di modifica della Costituzione per riportare in capo allo Stato le **competenze in materia di energia** per quanto riguarda le infrastrutture di rilevanza nazionale (DDL Costituzionale recentemente varato dal Governo) ▪ Rafforzare il **coinvolgimento dei territori** nelle scelte che riguardano gli insediamenti energetici, con l'istituto del '**dibattito pubblico**' informativo
Processi **autorizzativi**	▪ Identificare le **infrastrutture strategiche** da definire attraverso la SEN, che godranno di procedure amministrative semplificate ▪ Accorciare gli iter autorizzativi attraverso il **superamento dell'inerzia** nell'espressione dell'intesa regionale (come previsto da DL Sviluppo).

Impianti del GNL infrastrutture strategiche

Principali iniziative

Si prevede, per tali opere, di fare ricorso a un sistema regolatorio che consenta un meccanismo di recupero garantito (anche parziale), dei costi di investimento a carico del sistema, anche in caso di non pieno utilizzo della capacità, in modo da favorirne la bancabilità e quindi la realizzazione anche in un contesto di riduzione dei consumi, che quindi ne rallenterebbe la costruzione in base a meccanismi puramente di mercato.

Tali infrastrutture (anche in attuazione delle disposizioni contenute nell'art. 3 del D.lgs. n.93 del 2011 sulle infrastrutture strategiche nazionali coerenti con la SEN) beneficeranno inoltre di iter autorizzativi accelerati.
Per quanto riguarda il dimensionamento di tali infrastrutture si ritiene che le finalità di sicurezza, diversificazione e concorrenza possano essere conseguite anche mediante investimenti contenuti a carico del Sistema.

In particolare si evidenzia che, per garantire la sicurezza del sistema, **è sufficiente la realizzazione dei progetti di stoccaggio già autorizzati**, **mentre si ritiene necessario incrementare la capacità di import di GNL disponibile per operazioni *spot*, primariamente per incrementare la concorrenza, ma con conseguente impatto anche sulla diversificazione e sulla sicurezza del sistema.**

B. Infrastrutture di importazione di GNL

•Per quanto riguarda la **capacità di rigassificazione,** oltre quella dei due terminali già in esercizio e di quello di imminente operatività al largo della costa toscana, **si valuta che sia necessario un incremento di capacità almeno di 8-16 bcm** . Con tale apporto, la capacità di rigassificazione **crescerebbe dai 12 bcm attuali a 24-32 bcm** (tenendo conto del nuovo terminale in Toscana e degli 8-16 bcm addizionali menzionati).

•Questa nuova capacità si riferisce a opere soggette ad un meccanismo regolatorio di recupero garantito dei costi di investimento a carico del sistema generale, e non esclude ulteriori iniziative di carattere *merchant* (tipicamente in regime di esenzione dall'accesso di terzi).

La realizzazione di tali infrastrutture contribuirà in modo importante a:

•**Allineare strutturalmente il prezzo del mercato italiano ai livelli europei**, aumentando la quota di capacità di rigassificazione disponibile in modalità spot e a breve termine e ridurre la pivotalità degli attuali fornitori di gas extraeuropei.

•Ciò consentirà di **Aumentare la diversificazione delle fonti di approvvigionamento**, dato che i terminali di GNL con capacità spot sono rifornibili da una pluralità di Paesi e impianti di liquefazione, ri-bilanciando così l'eccessiva esposizione dell'Italia alle forniture tramite gasdotto da parte di un numero limitato di fornitori esteri.

•**Una maggiore disponibilità di GNL potrà favorire l'utilizzo di tale combustibile per lo *shipping* ed i trasporti pesanti, con vantaggi di costo e ambientali.**

B Le infrastrutture strategiche di GNL: qualche dettaglio

La realizzazione di capacità di rigassificazione di circa 8 bcm richiederebbe un investimento stimato di circa 1 Mld di € e, nell'ipotesi estrema in cui tale incremento rimanesse totalmente inutilizzato, comporterebbe un costo addizionale per il sistema di circa 100-150 milioni di euro all'anno.

Le infrastrutture strategiche di importazione di GNL necessarie **verranno selezionate tra i progetti in corso di sviluppo** che non abbiano già assunto la decisione finale di investimento e che intendano usufruire di un meccanismo regolatorio di recupero garantito dei costi di investimento a carico del sistema relativamente alla capacità (intera o parziale) di rigassificazione, offerta a terzi in regime regolato.

Tale selezione verrà effettuata **attraverso procedure ad evidenza pubblica**, secondo criteri trasparenti e non discriminatori di costo-beneficio, quali:

- Minimizzazione degli impatti in tariffa, derivanti sia direttamente dalla realizzazione dell'infrastruttura stessa, sia dai conseguenti oneri di allacciamento e potenziamento della rete di trasporto.
- Prestazioni tecniche (capacità di *loading*, *reloading*, volume di stoccaggio, contributo alla punta giornaliera).
- Minore impatto ambientale e territoriale (riutilizzo di siti esistenti, accettabilità locale, utilizzo delle frigorie in loco per progetti integrati).

Al contempo, tali infrastrutture saranno soggette a un sistema di penali in caso di inerzia o mancata realizzazione da parte degli investitori interessati.

B Gli aspetti amministrativi/autorizzativi:

•Per le **i progetti e le infrastrutture energetiche strategiche**, primo passo è la loro compiuta identificazione e collocazione nei territori regionali attraverso l'intesa con la Conferenza Unificata.

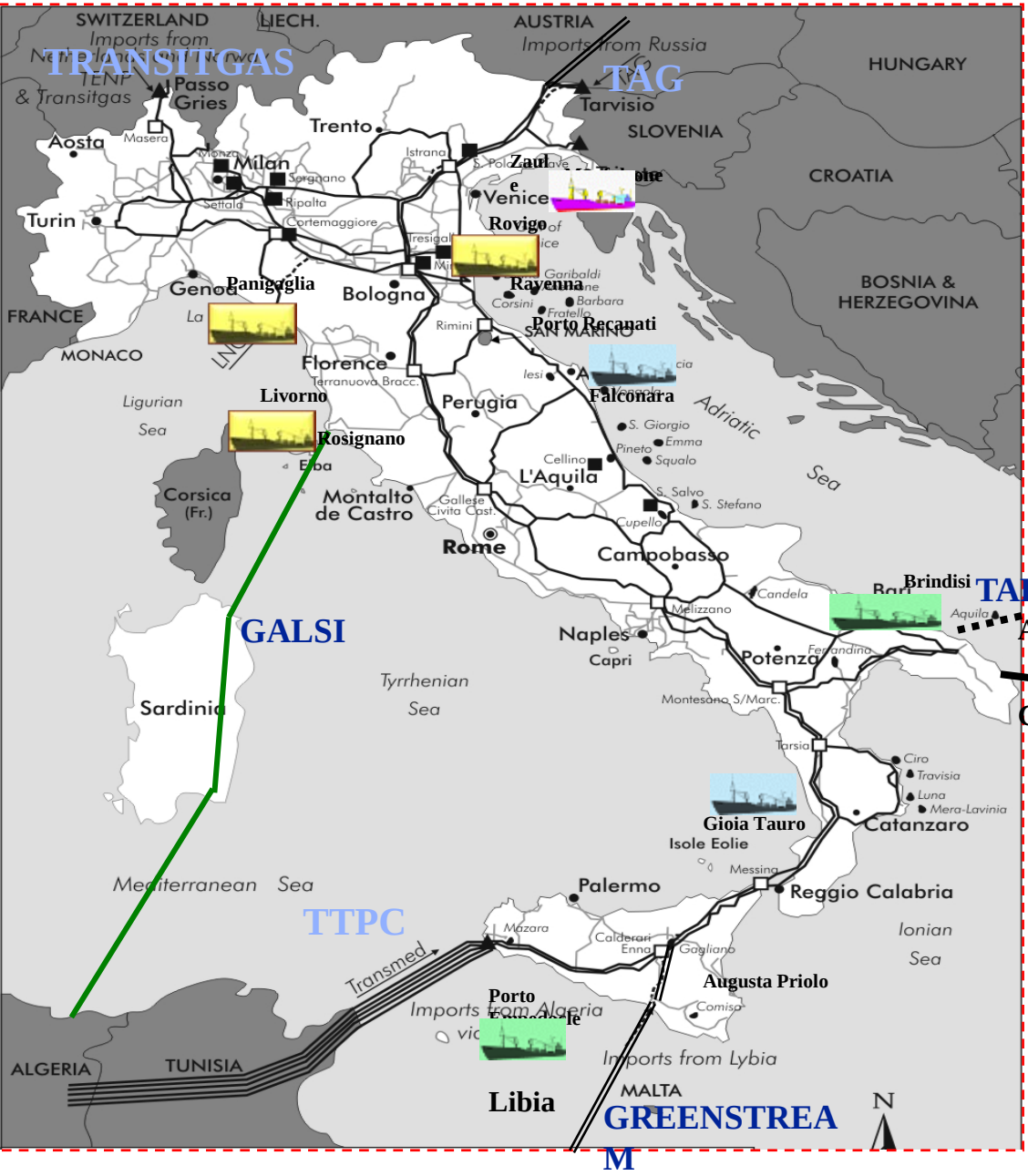
•Per tali opere, si propone che le valutazioni ambientali e l'autorizzazione siano svolte tutte a livello statale e che, in caso di mancata intesa della Regione, la decisione sia rimessa al Consiglio dei Ministri, con procedura accelerata per la risoluzione dei contenziosi amministrativi.

•Per quanto riguarda i tempi degli iter autorizzativi, nel DL Sviluppo si è stabilita la possibilità per il MiSE, in caso di perdurante **inerzia nell'esprimere l'intesa** nei tempi previsti (150 giorni dalla richiesta) da parte delle amministrazioni regionali competenti sull'autorizzazione di infrastrutture energetiche di competenza dello Stato, di far ricorso alla **Presidenza del Consiglio dei Ministri** con la partecipazione della Regione interessata, per una decisione rapida e definitiva (in coerenza con l'orientamento giurisdizionale attuale della Corte Costituzionale).

•Il successivo DL crescita bis (DL 179/12) ha disciplinato anche il caso del mancato raggiungimento dell'intesa a seguito di motivato dissenso espresso dalla regione, prevedendo un articolato processo al termine del quale, ove non sia comunque raggiunta l'intesa, il Consiglio dei Ministri può comunque adottare una propria deliberazione con la partecipazione dei Presidenti delle regioni interessate.

•Predisporre **linee guida** per lo svolgimento delle principali procedure autorizzative, in modo da chiarire anche gli aspetti di dettaglio su compiti, competenze, amministrazioni da coinvolgere, responsabilità e tempi.

INFRASTRUTTURE DI IMPORTAZIONE a fine 2013



Gasdotti di importazione

esistenti

- TAG Tarvisio 39,0miliardi mc/anno
- TRANSITGAS Passo Gries 21,5 miliardi mc/anno
- TTPC Mazara del Vallo 36,0 miliardi mc/anno
- GREEN STREAM Gela 10,65 miliardi mc/anno

in fase istruttoria finale di autorizzazione

- GALSI Porto Botte 8 – 10 miliardi mc/anno
- IGI POSEIDON Otranto 8 – 8,8 miliardi mc/anno

in fase preliminare di istruttoria

- TAP Brindisi 8 – 12 miliardi mc/anno

Terminali GN

esistenti

- Panigaglia 3,4 – 8,0 miliardi mc/anno
- Rovigo 8 miliardi mc/anno
- Livorno 3,75 miliardi mc/anno

autorizzati

- Gioia Tauro 12 miliardi mc/anno
- Api Falconara 4 miliardi mc/anno
- Porto Empedocle 8 miliardi mc/anno autorizzazione annullata dal TAR ma convalidata dal Consiglio di Stato

sospesi

- Brindisi 8 miliardi mc/anno autorizzazione sospesa

in fase istruttoria di autorizzazione

- Zaule 8 miliardi mc/anno