

Risposta a consultazione SNAM linea gas adriatica sc

20 gennaio 2023 – ECCO Think Tank

Breve presentazione di ECCO

ECCO è il think tank italiano indipendente per il clima. La sua missione è lavorare nell'interesse pubblico per contribuire in termini positivi alle politiche della decarbonizzazione con un raggio d'azione nazionale, europeo e globale. È un'organizzazione senza fini di lucro che non riceve finanziamenti diretti da operatori di mercato e accede a risorse filantropiche e pubbliche.

<https://eccoclimate.org/>

Domanda di gas e necessità di infrastrutture

La relazione integrativa SNAM (d'ora in poi anche: relazione) sulla linea adriatica conclude che si tratta di un'infrastruttura necessaria e lo motiva con:

- Uno scenario di mercato "corto" e di prezzi che oggi è già ampiamente superato
- Il fatto che sia governi italiani sia le istituzioni europee abbiamo in passato già auspicato l'infrastruttura
- Le mutate prospettive di approvvigionamento gas in Italia
- La necessità di lungo periodo di movimentare idrogeno

Riteniamo tutte queste linee di argomentazione non convincenti o comunque necessitanti di approfondimenti, in particolare per i motivi che seguono:

Precedenti endorsement politici e scenario di mercato

Questa consultazione avviene in un contesto recentemente mutato, che include da un lato la crisi dell'energia, dall'altro la straordinaria reazione della domanda di gas a questa crisi, con consumi industriali e residenziali in calo dell'ordine del 15%. Reazione che da un lato ha innescato una rapidissima contrazione dei prezzi verso un livello decisamente più normale, dall'altro ha mostrato la concretezza delle doti di elasticità dei consumatori e della fattibilità degli obiettivi europei di riduzione della domanda.

Nuove prospettive di approvvigionamento

Se è indubbio che la disponibilità di gas russo si è considerevolmente ridotta a partire dall'inizio della crisi e che potrebbe ulteriormente ridursi (anche se lo scenario di una fine permanente dell'uso dell'infrastruttura di importazione dalla Siberia non ci sembra verosimile in un contesto di futura auspicabile soluzione della crisi), è anche vero che le fonti alternative arriveranno – come la stessa relazione descrive - sia a sud che a nord del tratto oggetto della consultazione e quindi non necessariamente richiedono una modifica sostanziale dei transiti sud/nord o viceversa. Perlomeno una simile conclusione richiederebbe maggiori elementi rispetto alle aspettative future di importazione per motivare uno squilibrio inedito e strutturale tra immissioni a sud e quelle a nord (malgrado i due nuovi FRSU).

Il presunto “no regret” sul lungo periodo

Giustificare nuove infrastrutture di trasporto gas sulla base delle future necessità di trasporto di idrogeno implica le seguenti assunzioni che a noi non risultano scontate e che non ci sembrano sufficientemente trattate nella relazione:

- 1) Piena utilizzabilità della nuova infrastruttura (e di quella che la alimenta) con elevatissime concentrazioni di idrogeno, visto che nel lungo periodo (ma comunque entro la vita utile dell'infrastruttura oggetto della consultazione) il phaseout del gas fossile sarà completo e le uniche molecole di CH₄ saranno quelle di biometano.
- 2) Coincidenza dei bisogni logistici attuali del gas con quelli futuri dell'idrogeno. Un'assunzione che ci sembra inverosimile visto che – in un contesto peraltro di elevata incertezza sul ruolo stesso dell'idrogeno – è molto improbabile (e comunque andrebbe argomentato nel dettaglio da parte di SNAM) che le esigenze logistiche dell'idrogeno coincideranno con quelle del gas fossile di oggi. L'idrogeno – che non avrà un ruolo dimensionalmente paragonabile a quello del gas fossile oggi come appare negli stessi scenari SNAM - verrà infatti verosimilmente prodotto in elettrolizzatori distribuiti, per essere utilizzato in centrali termiche (queste sì concentrate) o celle a combustibile diffuse. Un sistema logistico radicalmente diverso da quello attuale del gas fossile, che invece vede pochi punti di entrata in corrispondenza di interconnessioni, terminali LNG o parchi di produzione o stoccaggio.

Altri aspetti

Riguardo all'analisi costi-benefici, riteniamo meriti approfondimento l'ipotesi di vantaggio di prezzo del 5% per il nuovo gas transitato grazie all'infrastruttura (paragrafo 7.1 della relazione). Nel nuovo scenario più basato su LNG e su nuovi contratti siglati in un contesto emergenziale, rispetto alla baseline con una quota rilevante di gas da tubo (in particolare quello russo), riteniamo l'ipotesi potenzialmente ottimistica.

Conclusione

Se la rete gas ha retto fino a oggi senza il potenziamento adriatico, solo in caso di previsioni di notevole prevalenza dei nuovi approvvigionamenti da sud (e quindi la mancata realizzazione dei due FRSU al Nord) comprendiamo come potrebbe non reggere in uno scenario di consumi in calo a una velocità superiore alle attese, e che comunque dovrà proseguire proprio sulla base degli obiettivi ambientali fino a una decarbonizzazione pressoché completa del settore elettrico nel 2035 e di tutta l'economia del 2050.

L'argomentazione che l'investimento tornerà comunque utile grazie all'idrogeno è irricevibile in assenza di uno scenario che mostri che l'idrogeno quantitativamente e qualitativamente avrà le stesse esigenze logistiche del gas fossile oggi e di evidenza che l'infrastruttura installata oggi è hydrogen ready.