

GNL *small scale*: la crescita del mercato batte la crisi

Il mercato del GNL small scale è nascente e aiuta a rendere più sostenibile soprattutto il settore dei trasporti che sta affrontando una sempre più forte pressione per la riduzione delle emissioni. La crisi che ha colpito l'Italia e il mondo a seguito della diffusione della pandemia non ha arrestato la sfida per la sostenibilità. La competizione in Italia e a livello europeo tra le infrastrutture del GNL è in costante aumento ed evoluzione.

IL TRASPORTO STRADALE PESANTE TRAINA LA RICHIESTA DI GNL PER USI FINALI

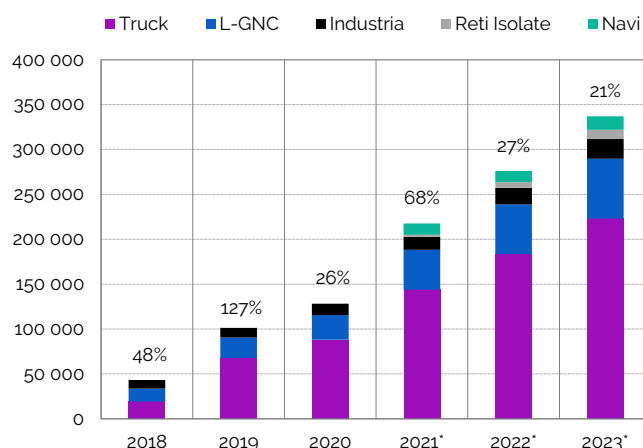
Nel 2020 i consumi di GNL per usi finali in Italia sono aumentati del 26%, nonostante la crisi, superando le 130.000 tonnellate (circa 300.000 mc di GNL). I mancati consumi, rispetto alle attese di fine 2019, ammontano a circa 40.000 tonnellate (oltre 90.000 mc di GNL). Il vivace sviluppo infrastrutturale e la continua crescita degli utenti finali consentono comunque di prevedere un pieno recupero nel corso del 2021, con volumi complessivi che potrebbero aumentare di oltre il 60% rispetto a quelli venduti nel 2020 (**Figure 1 e 2**).

La richiesta di GNL per usi finali è trainata dal settore del trasporto stradale pesante, i cui consumi nel 2020 sono aumentati del 30% rispetto a quelli del 2019, sfiorando le 90.000 tonnellate (circa 200.000 mc di GNL). In partenza anche il settore del trasporto marittimo grazie a oltre 2.000 tonnellate di GNL (5.000 mc di GNL) riforniti per servizi di bunkeraggio nelle prime operazioni effettuate nel corso dell'anno.

L'avvio su base regolare delle operazioni di bunkeraggio *ship to ship* per il rifornimento della nave da crociera Costa Smeralda da parte della Coral Methane nel porto di La Spezia, apre la strada a un potenziale sviluppo dei consumi in questo settore nei prossimi anni.

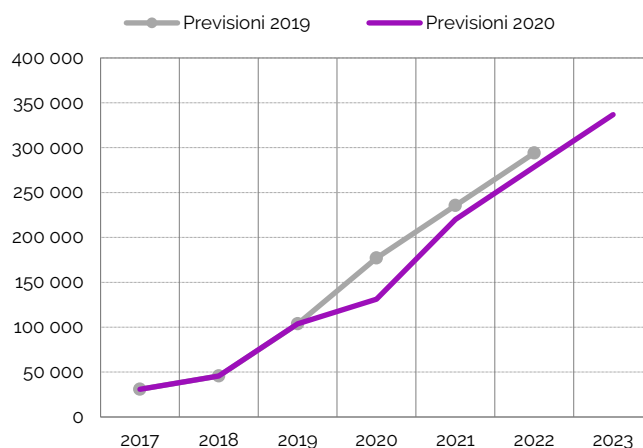
Le infrastrutture dedicate alla filiera distributiva in Italia sono basate principalmente sulla diffusione presso le utenze di serbatoi criogenici con capacità inferiore alle 50 tonnellate di GNL (116 mc), definiti depositi satellite. Il totale complessivo dei depositi satellite operativi in Italia alla fine del 2020 ammonta a 139, con un aumento di 32 unità rispetto al 2019 (+30%).

FIGURA 1. RICHIESTA DI GNL PER USI FINALI IN ITALIA (t)



Fonte: elaborazioni REF-E

FIGURA 2. PREVISIONI DELLA RICHIESTA DI GNL PER USI FINALI IN ITALIA A CONFRONTO (t)

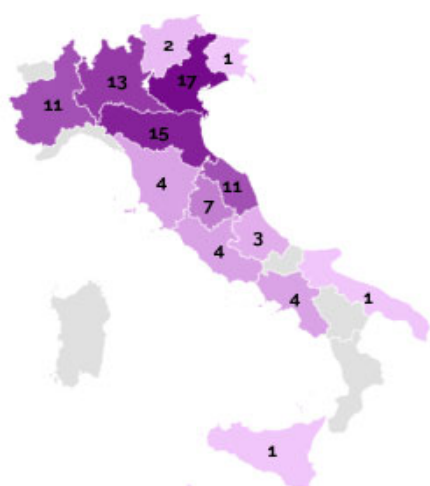


Fonte: elaborazioni REF-E

L'Italia detiene il primato tra i paesi europei per il maggior numero di stazioni di rifornimento per i veicoli alimentati a GNL. I distributori di GNL presenti in Italia a fine 2020 ammontano a 94 (+35% rispetto al 2019, in cui se ne contavano 68) riforniti tramite autocisterne o isocontainer. Questo primato è legato allo sviluppo di un tessuto imprenditoriale

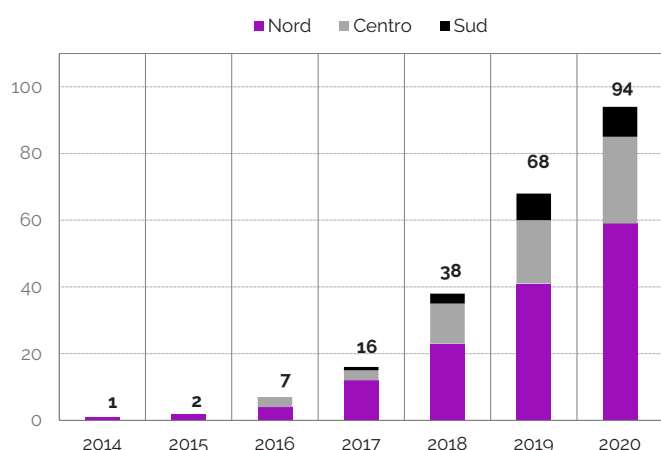
costituito soprattutto da operatori indipendenti che operano nel settore della distribuzione di carburanti. Permane, tuttavia, uno squilibrio territoriale all'interno del settore dei distributori di GNL in Italia, con oltre il 60% dei distributori localizzati nelle regioni del Nord (in particolare Lombardia, Veneto e Piemonte), mentre quasi il 30% è localizzato nel centro Italia e solo il restante 10% nel sud. A questo proposito, si segnala l'entrata in esercizio del primo distributore di GNL come impianto aziendale in Sicilia, in provincia di Catania.

FIGURA 3. MAPPA DEI DISTRIBUTORI DI GNL IN ITALIA



Fonte: elaborazioni REF-E

FIGURA 4. CRESCITA CUMULATA DEI DISTRIBUTORI DI GNL IN ITALIA (Numero)



Fonte: elaborazioni REF-E

A oggi si contano anche 30 depositi satellite di GNL a servizio di utenze industriali (+25% rispetto ai 24 del 2019), mentre è raddoppiato il numero di depositi satellite a servizio di reti di distribuzione isolate, che ad oggi sono 4, con la prima rete a GNL nel Bacino 33 nell'area di Cagliari e l'iniziativa

di Liquigas nel comune di Comano (in Trentino Alto-Adige). Resta invece stabile a 11 il numero dei distributori di solo Gas Naturale Compresso (GNC) alimentate a GNL.

Nonostante i volumi siano ancora marginali, nel 2020 sono state avviate anche le prime erogazioni di bio-GNL da scarti agricoli da parte di due impianti, Cooperativa Speranza e Lucra 96, localizzati, rispettivamente, in Piemonte e Lombardia. Un segnale importante, che consente di inserire tra le potenziali fonti di approvvigionamento in Italia anche quella del bio-GNL, con altri 17 impianti attualmente in costruzione o in progetto. In questo contesto, si aggiungono anche le iniziative di Snam nella liquefazione *small scale* per la realizzazione di due impianti per la produzione di GNL e bio-GNL in Veneto e Campania (quest'ultimo finanziato tramite fondi europei) e con operatività attesa nel 2022.

INFRASTRUTTURE ITALIANE: IL 2021 SARÀ L'ANNO DELLA SVOLTA

Nonostante il *gap* infrastrutturale per l'approvvigionamento di GNL che caratterizza l'Italia, il 2021 vedrà uno sviluppo importante dei progetti presso i terminali di rigassificazione e dei depositi costieri.

A ottobre 2020 è avvenuto il rilascio dell'autorizzazione per il servizio di caricamento del GNL su navi *small scale* (con capacità inferiore ai 30,000 mc) per il terminale galleggiante di OLT Offshore LNG in Toscana, al largo della costa di Livorno, la cui operatività è prevista entro la fine del 2021. L'entrata in esercizio del servizio di carico del GNL su camion presso il terminale di Panigaglia è invece prevista tra la fine del 2021 e l'inizio del 2022. Tra i depositi in costruzione, entro il primo semestre del 2021 è prevista l'entrata in attività del deposito di Higas da 10,000 mc a Oristano mentre a partire dal secondo semestre è prevista l'apertura del deposito da 20,000 mc di Ravenna. Rilasciata l'autorizzazione a dicembre 2020 anche il deposito costiero di Porto Marghera di Venice LNG, con una capacità di stoccaggio pari a 32,000 mc.

In Sardegna sono state annunciate due iniziative per la possibile realizzazione da parte di Snam di due piccole *Floating Storage Regasification Unit* (FSRU) a Portoveseme e Porto Torres, in

corrispondenza dei principali bacini di consumo per la generazione termoelettrica e le attività industriali sarde, che sarebbero servite da navi *small scale* alimentate da rigassificatori italiani. È invece in corso di predisposizione la documentazione per i procedimenti autorizzativi relativi al deposito di Olbia da 40,000 mc.

Uno dei temi più critici in Italia, tuttavia, rimane lo sviluppo delle infrastrutture per il trasporto marittimo, settore in evidente ritardo rispetto a Francia e Spagna e che soffre la mancanza di politiche mirate volte a potenziarne le iniziative.

AUMENTA LA COMPETITIVITÀ NEL MEDITERRANEO

Tutti i terminali nell'area del Mediterraneo si stanno attrezzando per fornire servizi *small scale*, al fine di promuovere un maggiore utilizzo delle *facilities* in un'ottica di un contesto competitivo in continua evoluzione.

Tali servizi riguardano il caricamento di GNL su navi con capacità inferiore ai 30,000 mc (*small scale ship reloading*) o il caricamento del GNL su camion (*truck loading*), i quali possiedono una capacità media di 45 mc di GNL.

In Croazia, l'avvio delle attività a gennaio 2021 presso il terminale galleggiante di Krk apre le porte allo sviluppo dei servizi su piccola scala con la possibilità di effettuare il *reloading* del GNL su navi con dimensione minima di 3,500 mc.

In Egitto, la riattivazione (che dovrebbe essere completata entro marzo 2021) dell'impianto di liquefazione di Damietta dopo nove anni di inattività rappresenta una nuova fonte di approvvigionamento diretto di GNL per l'Italia e potrebbe contribuire nella diversificazione dell'offerta anche per l'Europa. In studio il ricarico di navi *small scale* anche presso il terminale turco di Marmara Ereğlisi e presso quello greco di Revithoussa.

TABELLA 1. SERVIZI E PROGETTI PRESSO I TERMINALI DEL MEDITERRANEO

Terminali: località e operatore		Carico navi cisterna:			Carico autocisterne :	
		Piccola scala per distribuzione GNL (< 30.000 mc)	Dimensione minima nave (mc GNL)	Capacità (mc/h GNL)	Per distribuzione GNL	Capacità (n. di slot giornalieri-baie di carico)
Croazia	FSRU Krk (LNG Croazia)	Possibile	3 500	1 500		
Francia	Fos Tonkin (Elengy)	Operativo	7 500	1 000	Operativo	34 - 2
	Fos Cavaou (Fosmax LNG)	Operativo (da sett 2019)	5 000	4 000	Operativo (da Q3 2019)	40 - 2
Grecia	Revithoussa(DESFA)	In studio (operatività attesa entro il 2022)	1 000	n.d.	In costruzione (operatività attesa entro il 2021)	Da 6 a 15 - 1
Italia	Panigaglia (GNL Italia)	In studio	-	-	In corso di progettazione (operatività attesa dal 2022)	36 - 4
	FSRU Toscana (Olt Off-Shore LNG)	Autorizzato (operatività attesa entro il 2021)	3 000 - 15 000	900		
	Rovigo (Terminale Adriatico LNG)	In studio	-	-	n.d.	n.d.
Spagna	Barcellona(Enagas)	Operativo (dal 2018)	2 000	525-4.000	Operativo	52 - 3
	Cartagena(Enagas)	Operativo (dal 2017)	4 000	400-4000	Operativo	52 - 3
	Sagunto (Saggas)	Operativo (da gen 2020)	n.d.	n.d.	Operativo	35 - 2
Turchia	Aliaga Izmir LNG Terminal (EgeGaz)	n.d.	n.d.	n.d.	Operativo	95
	Marmara Ereğlisi LNG terminal (BOTAS)	In studio	n.d.	n.d.	Operativo	75 - 3
Israele	Hadera Gateway LNG Terminal FSRU (Israel Natural Gas Lines)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

Fonte: elaborazioni REF-E

Francia e Spagna rappresentano i principali *competitor* per l'Italia. A partire dal 2019 i volumi movimentati tramite i servizi di *small scale ship reloading* e *truck loading* sono aumentati, anche grazie a un'importante riduzione delle tariffe applicate per l'accesso a questi servizi. In Spagna, le tariffe hanno visto una riduzione di oltre l'80%, con l'eliminazione della componente fissa. La reazione della Francia è stata la liberalizzazione delle tariffe per il servizio di *small scale ship reloading* a partire dal mese di aprile 2021.

Tra le altre iniziative spagnole, una novità del 2020 riguarda la duplice manovra nella baia di Algeciras presso il porto di Los Barrios, importante *hub* del bunkeraggio marittimo, dove Endesa (una controllata di Enel) realizzerà un deposito costiero mentre Enagàs, nell'ambito dei progetti finanziati dai bandi *Connecting Europe Facility* (CEF), prevede di mettere in servizio una metaniera *small scale* che si approvvigionerà dai terminali spagnoli più vicini che offrono il servizio di *small scale ship reloading*.