

Mercato *small scale* ancora in crescita

Sempre più distributori, mezzi pesanti, imprese dotate di micro-depositi e reti isolate - soprattutto in Sardegna - sono alimentate a GNL, avendo a disposizione anche l'opzione rinnovabile del BIO-GNL anche se il settore marino rimane l'anello debole del settore. I prezzi attuali e gli scenari di breve non sono favorevoli al gas, ma difficilmente il processo di conversione dei consumi finali verso il gas liquido si potrà arrestare.

Il 2021 può essere ricordato come un nuovo anno fondamentale per l'evoluzione del mercato degli usi finali del GNL: Innanzitutto perché sono finalmente entrati in operatività 2 depositi costieri, a Oristano (di Higas) e a Ravenna (su iniziativa di Edison), con capacità rispettivamente di 9 kmc (3.8 kt) e 20 kmc (8.5 kt). Si supera così, dopo diversi anni di attesa, il *gap* infrastrutturale che ha da un lato ritardato la metanizzazione della Sardegna, dall'altro ha costretto gli operatori del mercato a utilizzare la catena logistica che prevede il caricamento di autocisterne criogeniche presso i terminali di Marsiglia, dovendo affrontare un viaggio stradale transfrontaliero che spesso ha causato ritardi e complessità di approvvigionamento. Le possibilità di approvvigionamento sono così più diversificate. Rispetto ai terminali di Marsiglia, tuttavia, i depositi costieri non si trovano presso terminali che ricevono il GNL dalle navi provenienti dai paesi produttori, ma devono invece essere alimentati da navi *small scale* che sono caricate ai terminali stessi. L'assenza di navi metaniere operative nel Mediterraneo ha contribuito, negli anni scorsi, a ritardare la crescita del mercato. Tuttavia, anche per questa fase della filiera, nel 2021 ci sono stati rilevanti avanzamenti: entrambi i depositi realizzati in Italia hanno una nave dedicata, rispettivamente da 7.5 kmc e 30 kmc; nel Mediterraneo continua a operare anche la Avenir Aspiration, mentre la Total Gas Vitality offre bunkeraggio a Marsiglia e la Avenir Accolade ha operato nel 2021 in modo *spot*, essendo poi stata dirottata verso altri mercati.

Dopo KrK, dove a inizio 2021 è entrato in operatività un terminale che, sebbene dedicato prevalentemente al mercato *big scale*, ha effettuato il carico della prima nave *small scale* destinata al deposito di Oristano, dimostrando di avere a disposizione anche l'opzione *small scale*, a breve anche i terminali di Livorno (operato da OLT) e quello di Revithoussa, nei pressi di Atene, in Grecia (operato da DESFA, il TSO del gas greco), dovrebbero offrire servizi *small scale* ai terminali. A OLT è prevista anche la possibilità, molto

attesa dagli operatori, di effettuare liquefazione virtuale, opzione che consentirà l'accesso al mercato *small scale* anche agli operatori che non sono operativi sul mercato internazionale del GNL *big scale*, a patto che abbiano a disposizione gas in rete.

Nonostante il forte aumento dei prezzi del gas negli ultimi mesi dell'anno, la domanda finale continua a crescere. Secondo le stime dello [SSLNG Watch](#), che realizza le uniche statistiche sul settore, non è presente alcuna rilevazione ufficiale, la richiesta ha superato le 180.000 tonnellate annue (+43%). Questo valore risulta solo leggermente inferiore alle attese: mentre la pandemia nel 2020 aveva ridotto i volumi del 25% rispetto alle attese, l'aumento dei prezzi ha limitato la crescita del 15% rispetto al potenziale stimato,

Come già in passato, la crescita del settore è guidata prevalentemente dai consumi del trasporto pesante. I distributori stradali che abbiamo censito sono 121, di cui 28 nuovi - a cui se ne aggiungono 12 di CNG non connessi alla rete - localizzati principalmente nel Centro Italia con tre aggiunte anche nel Sud. In particolare, sono 3 i nuovi impianti operativi nel Lazio ed è stato definitivamente aperto al pubblico l'impianto di distribuzione di Lamezia Terme, il primo in Calabria, contribuendo così a riequilibrare leggermente il *gap* del Sud Italia, comunque ancora molto penalizzato. Le province italiane che presentano il maggior numero di distributori sono: Perugia, Verona e Bergamo (7 ciascuna), Ancona e Venezia (6 ciascuna), Torino, Piacenza e Napoli (5 ciascuna), Brescia (4).

Naturalmente non bastano i distributori: per la crescita della domanda servono i clienti finali. Nonostante la leggera diminuzione di fine anno, le immatricolazioni di veicoli pesanti alimentati a GNL nel 2021 hanno ripreso sui ritmi pre-pandemici. Da giugno a dicembre sono stati immatricolati 353 camion alimentati a gas naturale liquefatto, rispetto agli oltre 600 immatricolati nel primo semestre. Tuttavia, nel complesso vi è una crescita

FIGURA 1. CRESCITA CUMULATA DEI DISTRIBUTORI DI GNL IN ITALIA (Numero)

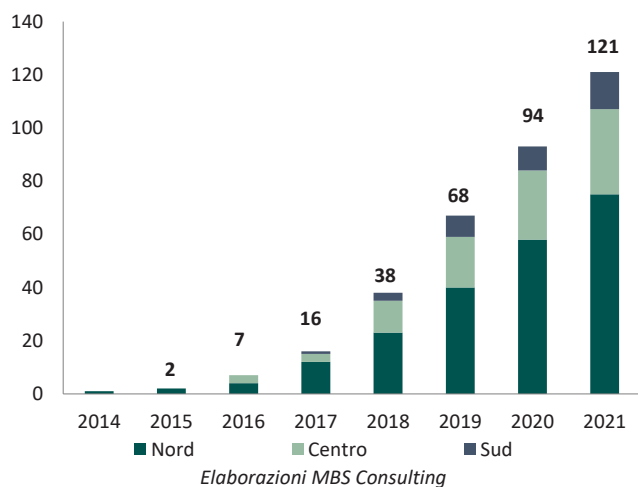
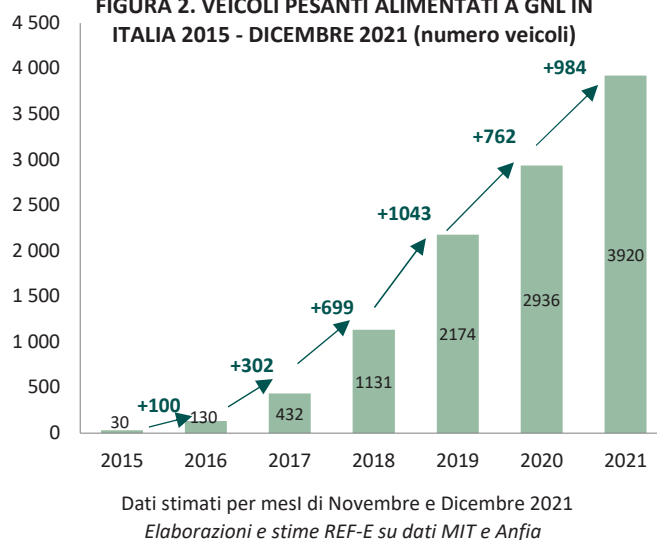


FIGURA 2. VEICOLI PESANTI ALIMENTATI A GNL IN ITALIA 2015 - DICEMBRE 2021 (numero veicoli)



positiva rispetto al 2020, con un incremento delle immatricolazioni pari a circa il 30%, per un totale di quasi 4.000 veicoli immatricolati, a cui vanno aggiunti i veicoli circolanti in Italia immatricolati all'estero.

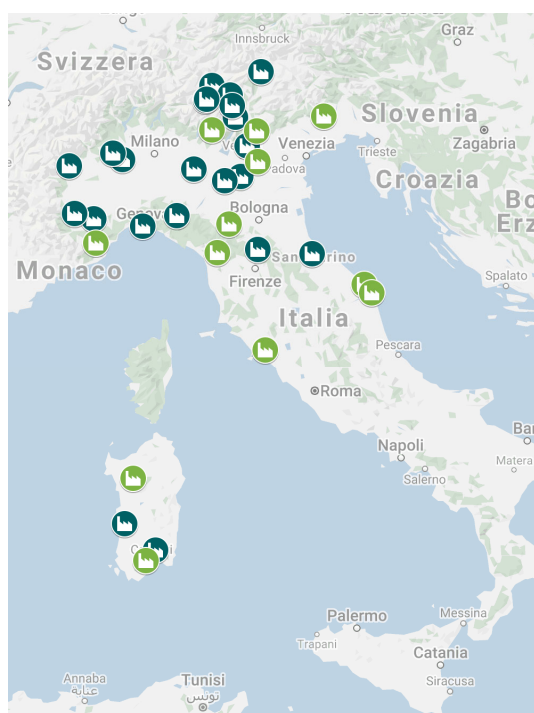
La crescita delle infrastrutture si confronta, tuttavia, con una situazione di mercato difficile. L'aumento dei prezzi del gas e del GNL sui mercati internazionali, non seguito da una particolare crescita dei prodotti petroliferi che sono sì aumentati, ma a ritmi meno vertiginosi del gas, ha inficiato negli ultimi mesi la competitività del GNL. Il *gap* negativo di competitività è particolarmente severo negli ultimi mesi, anche considerando che i prezzi alla pompa del GNL si

adeguano con un mese circa di ritardo rispetto ai prezzi all'ingrosso del GNL; i prezzi di gennaio 2022 hanno riflesso il picco storico del gas di dicembre 2021. La situazione sul mercato internazionale è ancora molto tesa mentre si scrive e l'andamento relativo delle quotazioni dei prodotti petroliferi e del GNL è imprevedibile. È tuttavia improbabile che questo periodo di difficoltà vada a minare le prospettive complessive per il settore, anche se la crescita del 2022 sarà, con tutta probabilità, rallentata rispetto a quella degli anni passati.

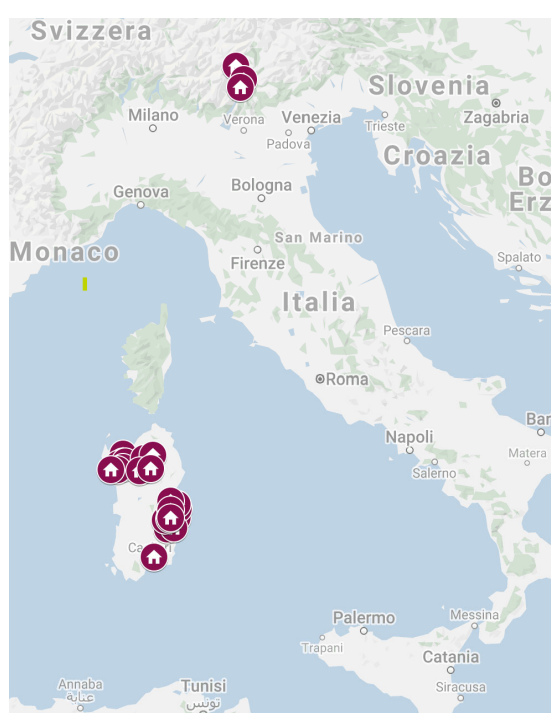
Il dato più rilevante per la crescita proviene, tuttavia, non tanto dal settore del trasporto pesante, come

FIGURA 3. MAPPA DEI DEPOSITI SATELLITE

PRESSO UTENZE INDUSTRIALI OFF-GRID



PRESSO RETI ISOLATE



Elaborazioni MBS Consulting

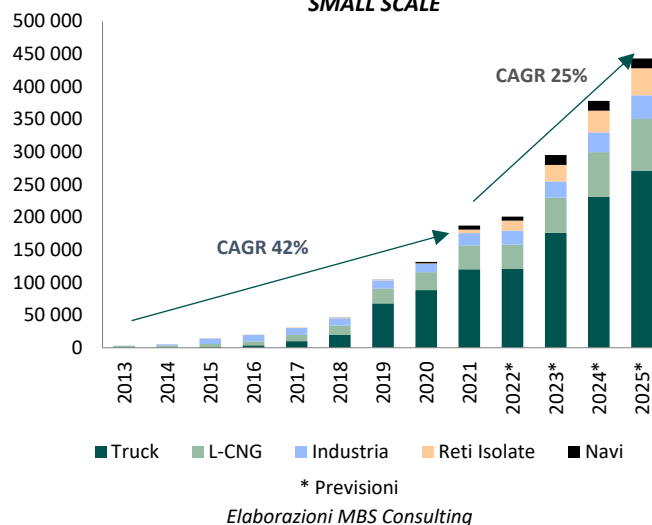
già detto da tempo avviato su un percorso di crescita a due cifre, ma piuttosto dalla ripresa vivace delle installazioni di micro-depositi presso le utenze industriali *off-grid* e presso le reti isolate, settori di domanda piuttosto stagnanti negli anni passati. La prima crescita è guidata prevalentemente da aziende nel Nord Italia, mentre la crescita delle reti isolate è guidata in modo rilevante dalla Sardegna, e ormai avviata definitivamente verso un percorso di metanizzazione delle reti cittadine.

La potenziale domanda di queste installazioni realizzate per lo più nel 2021, non è riflessa ancora nei dati, ma lascia sperare in un aumento della domanda finale anche per il difficile anno 2022.

Il settore marittimo rimane invece l'anello debole del mercato del GNL per usi finali italiani. Il settore è tra i più promettenti; grazie al rilevante contributo alla riduzione delle emissioni di zolfo, consentito dal passaggio dai prodotti petroliferi al GNL e alla difficoltà di decarbonizzare il bunkeraggio, soprattutto per le stazze più pesanti, è sempre più elevato il numero di navi alimentate a GNL. Si stima che nel mondo saranno più di 800 nel 2024 le navi alimentate a GNL, rispetto alle poco più di 300 in servizio a fine 2020. Tuttavia, nei tanti porti italiani si sono effettuate, per ora, solamente operazioni *spot*. Marsiglia, a differenza, sta diventando un *hub* per il bunkeraggio, grazie all'accordo di fornitura tra TotalEnergies Marketing Italia e MSC Crociere. Il bunkeraggio è promosso anche dal Fondo complementare al PNRR, che ha stanziato 40 milioni di euro per microdepositi e punti di rifornimento nei porti e 90 milioni per bettoline, oltre a 90 milioni per impianti di mini-liquefazione. I fondi saranno gestiti dalle Autorità portuali e assegnati tramite bandi che si svolgeranno, prevedibilmente, nei prossimi mesi. A questo si aggiungono i fondi, sempre stanziati dal PNRR, per la mobilità sostenibile, che hanno finanziato l'avvio di un progetto di acquisto di un traghetto ibrido per lo stretto di Messina da parte delle Ferrovie dello Stato. Ci sono anche iniziative private: Caronte&Tourist ha ordinato nuovi traghetti ibridi, oltre a quello già operativo nello stretto di Messina per i collegamenti con le isole Eolie, mentre la Moby dovrebbe inaugurare, nel 2023, il primo traghetto a GNL sulla tratta Livorno-Olbia. Anche su questo settore, quindi, l'avvio delle operazioni è atteso a breve.

Infine, ma non per importanza, un occhio va anche alle prospettive per il GNL rinnovabile. Le prospettive sono positive anche in questo caso: aumentano, infatti, le iniziative per l'offerta di bio-GNL,

FIGURA 4. CRESCITA ATTESA DEL MERCATO DEL GNL
SMALL SCALE



fondamentali per garantire la sostenibilità del settore del GNL *small scale* anche nel lungo periodo. Nel secondo semestre del 2021 sono diventati operativi due impianti di liquefazione, gestiti da Agroenergie Bergamasche a Martinengo e da SRT SpA a Novi Ligure. In totale sale a cinque il numero di impianti operativi, per una capacità totale di 7.560 t/a. In costruzione una decina di impianti per un totale di oltre 41 kt/anno. Numeri in deciso aumento che rimangono, però, limitati e sicuramente al di sotto dei potenziali. L'incertezza regolatoria continua a frenare questo settore: gli incentivi previsti dal PNRR dovrebbero sostituire quelli attuali, senza tuttavia prevedere maggiorazioni in caso di liquefazione del biometano.

Quello del GNL *small scale*, sebbene tuttora di nicchia, è uno dei pochi mercati dell'energia che ha mostrato negli ultimi anni una crescita vivace. La situazione attuale dei prezzi è destinata a rallentare la crescita, in che misura sarà più chiaro nei prossimi mesi, anche in relazione all'andamento dell'economia in generale. Le nostre previsioni rimangono, tuttavia, di una crescita importante nei prossimi anni, sia per il contributo alla decarbonizzazione sia per la riduzione di altre soluzioni inquinanti, ma anche per motivazioni economiche. Il GNL per usi finali è destinato a crescere, anche al netto del potenziale del settore navale, anche se dopo il 2025 non potrà che vedere un incremento.