

Il mercato del GNL *small scale* travolto dall'aumento dei prezzi del GNL

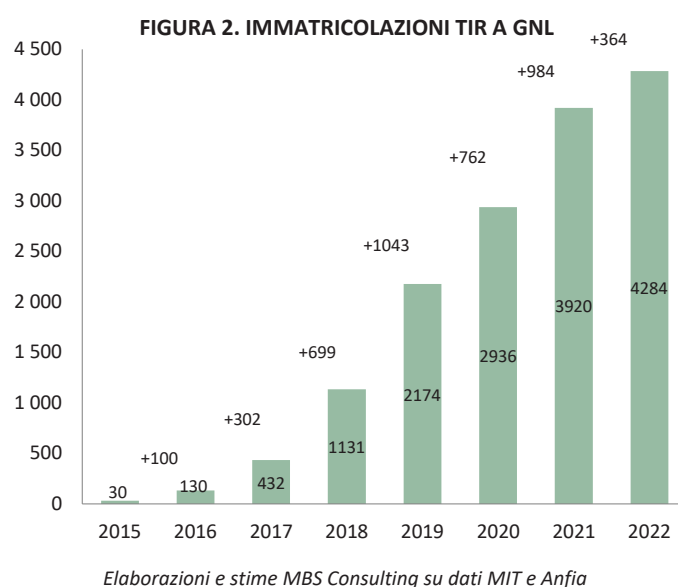
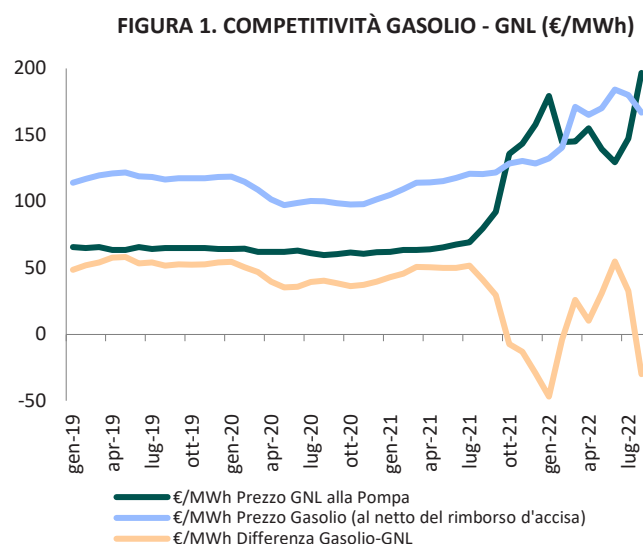
Nel corso del primo semestre dell'anno stimiamo un calo nei consumi di GNL *small scale*, principalmente legato alla perdita di competitività del combustibile rispetto al gasolio. Ciononostante il settore resta vitale e punta al rilancio, sulla spinta di nuovi progetti infrastrutturali, nuovi ordini nel comparto marittimo e la componente di Bio-GNL che resta in crescita.

Il forte rallentamento registrato nel primo semestre del 2022 interrompe la tendenza del mercato del GNL che negli ultimi anni è stata di crescita a tassi sostenuti, con il periodo dei lockdown imposti nel 2020 che non ha fatto eccezione (in quest'anno i consumi di GNL per usi finali sono cresciuti del 26% rispetto al 2019). L'aumento dei prezzi del gas e del GNL che ha ridotto la competitività del combustibile rispetto al gasolio per il settore dell'autotrazione, comparto in cui a oggi si concentrano la maggior parte dei consumi, ne è la causa principale.

Nonostante vi sia stato un rialzo generale dei prezzi di tutte le *commodities*, le pressioni sul gas e sul GNL sono state più elevate, con persistenti timori per la sicurezza dell'offerta nei prossimi mesi. La media mensile del prezzo del GNL *big scale* in arrivo nel Mediterraneo in agosto è stata pari a oltre 180 €/MWh, un livello mai registrato ed è probabile che i prezzi e la volatilità rimangano elevati anche nel secondo semestre del 2022 e per tutto il 2023, a meno di allentamenti nelle tensioni geopolitiche che ad oggi sono difficilmente ipotizzabili.

Il prezzo del GNL alla pompa tende a riflettere, con pochissimo ritardo, le condizioni del mercato all'ingrosso del gas e del GNL *spot*. Il GNL alla pompa ha quindi perso competitività rispetto al prezzo del gasolio, con sempre maggiore volatilità delle condizioni (**Figura 1**). Questo ha avuto un impatto negativo sui consumi finali che secondo le nostre rilevazioni nel primo semestre 2022 sono calati del 15%, con una stima di contrazione del mercato a fine anno superiore al 20%.

La situazione non sembra destinata a migliorare in tempi brevi, con la crisi dei prezzi che sembra aver rallentato pesantemente il processo di conversione dei mezzi: le immatricolazioni dei veicoli pesanti alimentati a GNL sono crollate nel 2022, con 364 nuovi veicoli pesanti da gennaio a giugno, una contrazione di oltre il 40% rispetto allo stesso periodo del 2021 (**Figura 2**). A spiegare la riduzione delle immatricolazioni, oltre ai prezzi alti del gas



naturale ha contribuito anche la crescente difficoltà di approvvigionamento: i tempi di consegna dei nuovi *truck* ormai superano l'anno. Le immatricolazioni dei mezzi alimentati a gasolio hanno tuttavia registrato una leggera variazione positiva nel periodo gennaio-maggio 2022, rispetto allo stesso periodo dello scorso anno (+1%), dimostrando come la crisi sia concentrata particolarmente sui nuovi mezzi a GNL.

Anche i consumi di GNL associati alle utenze industriali sono previsti in diminuzione del 7% per il 2022, in linea con la riduzione dei consumi di gas nel settore industriale a livello nazionale, sempre a causa degli elevati prezzi. La domanda di GNL associata alle reti isolate è invece vista in crescita per quest'anno, con ulteriori depositi satellite che dovranno essere attivati entro fine anno.

In questo contesto, ulteriori contrazioni della domanda appaiono più che probabili, e la richiesta totale di GNL per usi finali in Italia nel 2022 potrebbe ridursi del 20% rispetto al 2021.

IL SETTORE RIMANE COMUNQUE ATTIVO E PUNTA AL RILANCIO, SPINTO DA NUOVI PROGETTI INFRASTRUTTURALI E NUOVI ORDINI NEL COMPARTO MARITTIMO

Nonostante il difficile contesto che si è creato per il mercato GNL *small scale*, alcuni operatori continuano ad investire e a scommettere sulla ripresa del mercato nei prossimi anni, spinti dalla sempre maggiore rilevanza del GNL (e del gas) come combustibile di transizione: in questi mesi sono state attivate le procedure autorizzative per la realizzazione di due depositi costieri a Olbia (Olbia LNG Terminal) e Crotone (Ionio Fuel) mentre il progetto di Brindisi (Edison) ha ottenuto l'autorizzazione da parte del MiTE e potrà

iniziare i lavori a breve. Sul fronte dell'adeguamento dei terminali *big scale*, il terminale di Panigaglia ha ottenuto dal MITE la procedura di esclusione di VIA per le operazioni di *truck loading*, sono ancora in corso i lavori per la realizzazione del braccio di carico del terminale FSRU di OLT, che sarà operativo entro la fine del 2022, mentre la Regione Toscana ha espresso un parere favorevole nei confronti dell'aumento del numero di accosti della struttura.

Prosegue anche l'entrata in funzione di nuovi depositi satellite, con 28 unità in più nel primo semestre del 2022 rispetto alla fine del 2021, delle quali 11 sono nuovi distributori di GNL e 17 sono nuovi depositi satellite a servizio di reti isolate in Sardegna.

Per la ripresa del mercato GNL *small scale* nei prossimi anni, tra i settori più promettenti vi è il bunkeraggio, che a oggi è praticamente inesistente in Italia. Anche in questo comparto gli investimenti sembrano non rallentare. La società MSC Crociere ha in costruzione e in progetto un totale di nove navi da crociera alimentate anche a GNL. La nave MSC World Europa è in costruzione e dovrebbe entrare in funzione entro fine anno, mentre la nave MSC Euribia nel 2023. Il recente accordo con Fincantieri prevede la costruzione di 4 navi da crociera, che saranno parte della flotta Explora, in consegna tra il 2026 e 2028. Le navi Costa Smeralda, Costa Toscana, Aidanov e

TABELLA 1. NAVI A GNL

Società	Nome	Tipologia	Alimentazione	Area di operatività o porto di riferimento	Data di consegna o esercizio
Caronte & Tourist	Elio	Traghetto Ro/Ro Pax	Dual Fuel (GNL - MDO)	Stretto di Messina	2018
Caronte & Tourist	Eolie	Traghetto Ro/Ro Pax	Dual Fuel	Tirreno Meridionale	2023
Caronte & Tourist	n.d.	Traghetto Ro/Ro Pax	Dual Fuel (GNL - MDO)	Tirreno Meridionale	n.d.
Caronte & Tourist	n.d.	Traghetto Ro/Ro Pax	Dual Fuel (GNL - MDO)	Tirreno Meridionale	n.d.
AIDA Cruises (Gruppo Carnival)	Aidanova	Nave da crociera	Dual Fuel	Mediterraneo	2018
AIDA Cruises (Gruppo Carnival)	Aidacosma	Nave da crociera	Dual Fuel	Mediterraneo	2021
Costa Crociere SpA (Gruppo Carnival)	Costa Smeralda	Nave da crociera	Dual Fuel	Savona	2019
Costa Crociere SpA (Gruppo Carnival)	Costa Toscana	Nave da crociera	Dual Fuel	Savona	2021
MSC Crociere	MSC World Europa	Nave da crociera	Dual Fuel	Genova	2022
MSC Crociere	MSC Euribia	Nave da crociera	Dual Fuel	n.d.	2023
MSC Crociere	n.d.	Nave da crociera	Dual Fuel	n.d.	2024
MSC Crociere	n.d.	Nave da crociera	Dual Fuel	n.d.	2025
MSC Crociere	n.d.	Nave da crociera	Dual Fuel	n.d.	2027
MSC Crociere	Explora III	Nave da crociera	Dual Fuel	Mediterraneo	2026
MSC Crociere	Explora IV	Nave da crociera	Dual Fuel	Mediterraneo	2026
MSC Crociere	Explora V	Nave da crociera	Dual Fuel + idrogeno	Mediterraneo	2027
MSC Crociere	Explora VI	Nave da crociera	Dual Fuel + idrogeno	Mediterraneo	2028
Gruppo Onorato	Moby Fantasy	Traghetto	Dual Fuel (GNL - MGO)	Linea Livorno-Olbia	2023
Gruppo Onorato	Moby Legacy	Traghetto	Dual Fuel (GNL - MGO)	Linea Livorno-Olbia	2023

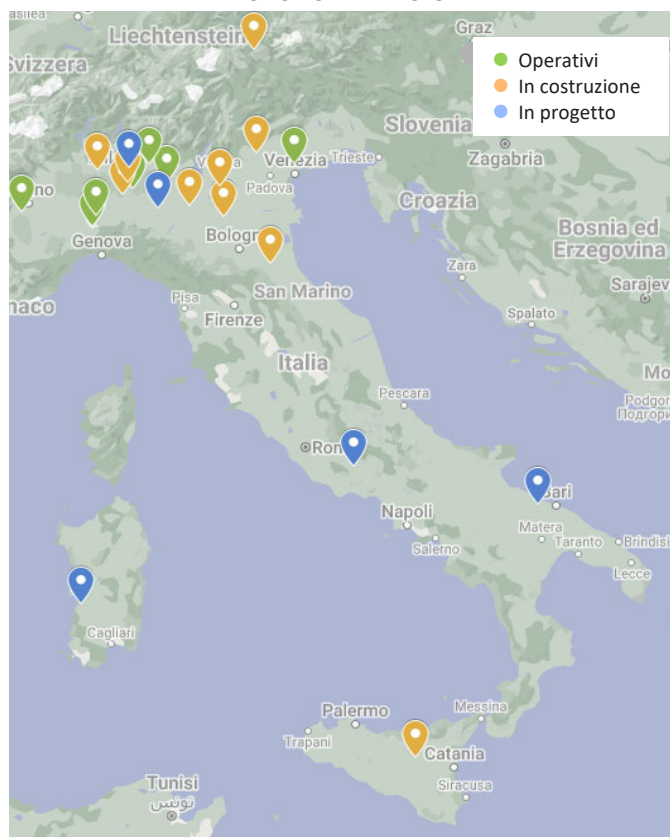
Elaborazioni MBS Consulting

Aidacosma sono già operative nel Mediterraneo e hanno un sistema di propulsione di tipo *dual fuel*, con la possibilità, quindi, di essere alimentate sia a gasolio che a GNL. In totale, nel Mediterraneo ci saranno a breve potenzialmente tredici navi a crociera con alimentazione a GNL, che potrebbero svolgere le proprie operazioni di bunkeraggio nei porti italiani, che sono tra l'altro dei punti di attracco delle navi stesse lungo le rotte.

Inoltre, in Italia sono cinque i traghetti in via di costruzione con alimentazione a GNL, con il traghetto Elio di Caronte&Tourist che è già operativo in Sicilia ed è dotato di una propulsione *dual fuel*.

Una nota positiva proviene dalla continua entrata in funzione di nuovi impianti di produzione di Bio-GNL in Italia. Nel primo semestre del 2022 sono diventati operativi due impianti di liquefazione, per un totale di sette impianti operativi, con una capacità totale di più di 13 mila t/a. Sono aumentati anche gli impianti in costruzione, che a oggi risultano essere dodici, tra cui due nuovi. Il Bio-GNL rappresenta un'opzione importante per il mercato *small scale*: i costi di produzione e la disponibilità di materia prima sono indipendenti dall'andamento dei prezzi e delle consegne del gas o del GNL, e rappresenta una opzione del tutto sostenibile e rinnovabile. A oggi i settori dei trasporti non hanno incentivi diretti alla decarbonizzazione - incentivi che dovrebbero essere introdotti con l'estensione del meccanismo ETS - e il mercato del biometano è ancora nascente e non privo di difficoltà.

FIGURA 3. IMPIANTI DI MICRO-LIQUEFAZIONE PER LA PRODUZIONE DI BIO-GNL



Elaborazioni MBS Consulting

Tuttavia, la crescita del bio-GNL conferma come la trasformazione del settore del trasporto a gas non è guidata solo da motivazioni economiche ma anche ambientali, lasciando positive le prospettive di medio periodo, nonostante la difficile situazione del mercato internazionale del gas.