



COMUNICATO STAMPA

Disponibile l'aggiornamento semestrale del rapporto annuale SSLNG Watch di REF-E

Il COVID non ferma la crescita del GNL Small Scale

93 le stazioni di servizio dotate di GNL a fine giugno (+11 che erogano metano liquido e compresso +1 che eroga solo compresso). In recupero i ritardi nella costruzione dei depositi costieri. Ferma ma pronta a ripartire l'attività crocieristica. Aumenta lo squilibrio tra Centro-Nord e Sud del Paese. Prezzi del GNL ai minimi storici.

29 luglio 2020 – L'emergenza sanitaria ha rallentato di poco la crescita della filiera nazionale del GNL di piccola taglia. La maggiore resilienza, a conferma della qualità ambientale di questo combustibile, oltre alla maturità tecnologica ed economica, si è avuta nel settore del trasporto pesante terrestre, sia per l'incremento delle infrastrutture sia come crescita e dei mezzi circolanti.

Rispetto a fine dicembre 2019 le **stazioni di servizio** che erogano GNL ai camion e gas compresso alle auto sono cresciute di 11 unità, da 70 a 81; anche se solo di una, sono cresciute anche le stazioni GNL che erogano solo gas compresso alle auto, 12 a fine giugno. In totale sono 93 le stazioni di servizio, tra pubbliche e private, che hanno scelto il GNL. Oltre 3.000 i camion a GNL che circolano in Italia. Le immatricolazioni dei mezzi hanno superato nel semestre le 2.500 unità (+ 350 rispetto alle 2.174 di fine 2019), cui vanno aggiunti i mezzi immatricolati all'estero, circa il 20%.

Aumenta lo squilibrio territoriale tra Centro-Nord e Sud del Paese; nessuna delle nuove stazioni è stata realizzata nel Mezzogiorno. Il 61% degli impianti è al Nord, il 28% nel Centro e solo l'11% nel Sud. Le province con maggiori presenze sono Perugia (7), Verona e Bergamo (5). Di converso le nuove statistiche elaborate da REF-E confermano la vivacità e l'intraprendenza dei piccoli e medi operatori nazionali del settore: il 74% delle stazioni di servizio è stato realizzato da retisti indipendenti con marchio proprio.

Il calo nei **consumi** di combustibili per il trasporto pesante, causato dall'emergenza sanitaria, è sceso nei sei mesi solo del 20% per il GNL, a fronte di maggiori riduzioni per gli altri combustibili. Il dato è collegabile al prevalente uso, per motivi ambientali, del GNL nei trasporti di prodotti alimentari. Per lo stesso motivo, trattandosi di impianti dedicati prevalentemente a produzioni food, sono scesi del 12% i consumi degli impianti industriali. Un solo nuovo impianto industriale è stato attivato nel semestre.

Stabile il consumo delle due reti cittadine attive (in ritardo le due in costruzione). Il consumo complessivo di tutte le attività basate sul GNL, trasporti, reti e industrie isolate, è sceso del 25%, mentre il numero totale degli impianti a GNL è salito a 120 rispetto ai 107 di fine 2019. Sono più di 70 i progetti in corso di valutazione e costruzione.

In questo quadro complessivamente positivo fa da contraltare il blocco dell'**attività crocieristica**, le cui navi sono sempre più orientate all'uso del GNL. Confermati i programmi di costruzione delle nuove navi. La

“Costa Smeralda” e “Aida Nova”, bandiera italiana la prima e tedesca la seconda, entrambe del Gruppo Carnival, le più moderne navi da crociera a GNL operanti nel Mediterraneo, sono state fermate a marzo nel Porto di Marsiglia. Per riprendere l’attività e scalare i porti italiani sono adesso in attesa che il CTS (Comitato Tecnico Scientifico nazionale per il COVID) approvi i protocolli sanitari predisposti da tempo dai principali armatori nazionali del settore.

Sono mancati anche i consumi attesi del traghetto Elio di Caronte che non può ancora utilizzare il GNL a causa dell’annosa mancanza in Italia della regolamentazione per i rifornimenti da autobotte a nave e da nave a nave, ed è costretto ad utilizzare, dall’entrata in operatività nel novembre 2018, il molto più inquinante gasolio nello Stretto di Messina.

Lievi i ritardi, in via di recupero, dei cantieri dei primi due **depositi costieri** in costruzione, Higas a Santa Giusta (Oristano) e Edison-Pir a Ravenna. Il primo sarà operativo entro il prossimo novembre, dando il via alla sospirata metanizzazione della Sardegna, mentre l’operatività del secondo è confermata per metà 2021. Approvati finanziamenti europei per i depositi costieri di Napoli e Trieste. Ad un anno dall’avvio della richiesta al Ministero dell’Ambiente si è in attesa entro il 2020 del Decreto di esclusione dalla VIA per il rifornimento delle navi cisterna presso il terminale GNL OLT al largo di Livorno.

Il crollo dei prezzi petroliferi ha inciso poco sulla convenienza relativa del GNL di piccola taglia, mentre quello del gas naturale ha raggiunto la parità tra quello importato via GNL e quello via gasdotto. In particolare per il trasporto pesante, il vantaggio economico del GNL rispetto al gasolio si è attestato a giugno 2020 al 36%, rispetto al 45% di fine 2019.

In ambito Mediterraneo, l’aggiornamento semestrale di REF-E descrive la situazione di tutte le infrastrutture in Spagna, Francia, Grecia, Turchia e segnala novità in particolare per la conversione della produzione elettrica con GNL della Corsica, con provvedimenti del Governo e dell’Autorità di regolazione francesi.

Tra le altre novità del rapporto semestrale di REF-E (**la sintesi sarà a breve disponibile all’indirizzo <https://www.refe.com/it/expertise/sslng-watch>** , mentre il rapporto completo è a disposizione dei sottoscrittori ma è possibile farne richiesta all’indirizzo <https://www.ref-e.com/it>) l’elenco dei venditori abilitati alla vendita del GNL ai consumatori finali, tuttora importato dall’estero tramite autobotti per la consegna agli impianti delle varie utenze italiane.