

EnergiaRoma
29 Luglio 2020

Il Covid non ferma il GNL small scale

Rapporto semestrale di REF-E. La maggiore resilienza si è avuta nel settore del trasporto pesante terrestre



29 Luglio 2020 - Roma - L'emergenza sanitaria ha rallentato di poco la crescita della filiera nazionale del GNL di piccola taglia. E' quanto rileva il centro di ricerche energetiche REF-E nell'aggiornamento semestrale dell'osservatorio SSLNG WATCH reso noto con ConferenzaGNL.

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.

Alla fine di giugno 2020 sono attive 93 stazioni di servizio dotate di GNL. Da fine 2019 sono cresciute da 70 a 81 quelle che erogano metano liquido ai camion e compresso alle auto; cresciute anche di una unità quelle che erogano solo compresso, oggi 12. 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 percorrono l'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% del circolante.

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, nei 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. A distanza di un anno dall'avvio della richiesta al Ministero dell'Ambiente, è stato approvato a fine luglio 2020 il Decreto di esclusione dalla VIA per il rifornimento delle navi cisterna presso il terminale GNL OLT al largo di Livorno (la notizia è stata diffusa in coincidenza con la pubblicazione del Rapporto, ndr).

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 delle infrastrutture del GNL small scale, oltre che in Italia, 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, REF-E pubblica 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.

La sintesi dell'aggiornamento semestrale è disponibile all'indirizzo internet <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> 