



Nel 2023 cresce ancora il GNL: +10% della rete di distribuzione, flotta trasporto stradale a quota 4.900 e nel marittimo attive 22 navi

Non si ferma in Italia il percorso di crescita del GNL, una filiera nata per iniziativa delle Imprese di Assogasliquidi-Federchimica nel 2013 e che, in dieci anni, ha saputo realizzare la rete distributiva più grande in Europa

Secondo i dati del rapporto SSLNG Watch realizzato da MBS Consulting a Cerved company, a dicembre 2023 sono ben 293 le attività con depositi di GNL in Italia (+10% rispetto al 2022) per i diversi impieghi del prodotto

Roma, 14 marzo 2024 - Cresce anche la filiera bio con 7 nuovi impianti di produzione per un totale di 18 e una capacità produttiva di 40.000 t/a di bioGNL. Nel 2024 sono previsti 5 nuovi impianti con ulteriori 7 in fase di progettazione. Sempre più ampia disponibilità di bioGNL è poi attesa tramite l'utilizzo del servizio di Virtual Liquefaction offerto dagli impianti di rigassificazione.

Relativamente ai consumi, il 2023 fa registrare un incremento del 15% rispetto all'anno precedente, con volumi pari ad oltre 151.000 tonnellate, crescita trainata principalmente dalla ripresa della domanda del trasporto stradale pesante.

Proprio in quest'ultimo settore si contano ormai 159 punti vendita, per una crescita del 13,5% (19 nuovi impianti di cui 4 nel sud), e una flotta circolante complessiva di 4.900 mezzi: qui il dato è negativo (-68%) rispetto al 2022 a causa del rincaro per la crisi energetica che ha rallentato gli investimenti, ma tra la fine dell'anno e l'avvio del 2024 la prospettiva è già mutata.

Aumentano anche gli operatori abilitati alla vendita di GNL, con l'ingresso nell'elenco di alcuni grandi player: al termine del 2023 si contano in totale 58 soggetti attivi nella vendita di GNL e biometano ai clienti finali (+32% rispetto ai 44 a fine 2022).

Nel trasporto marittimo, al 31 dicembre 2023 sono 22 le navi operanti nel Mediterraneo alimentati a GNL (4 nuove unità rispetto al 2022) e 4 le bettoline utilizzate per il bunkeraggio navale.

Si prevede che al 2030 la maggior parte delle imbarcazioni alimentate a GNL siano

navi da crociera, che potranno effettuare operazioni di bunkeraggio presso i principali porti del Mediterraneo

Andrea Arzà, Presidente Assogasliquidi-Federchimica, commenta: “Nonostante la turbolenza dei prezzi della materia prima nel corso del 2022, l’industria italiana del GNL è riuscita a mantenere la sua posizione dominante in Europa anche nel corso del 2023. Le Imprese stanno continuando ad investire nello sviluppo del mercato del GNL, con l’auspicio e la richiesta che le Istituzioni siano al nostro fianco per sostenere il GNL che, sempre più nei suoi sviluppi bio, è una delle principali alternative energetiche per il presente e il futuro del trasporto pesante sia stradale che marittimo e per gli usi industriali. Se in questi settori vogliamo fare un passo deciso verso la transizione energetica e la decarbonizzazione è giunto il momento di passare da singole e saltuarie iniziative di sostegno al GNL, ad un approccio strategico e strutturale per garantire all’utenza i benefici, anche in termini di economia d’uso, lungo tutta la durata degli ammortamenti. Per questo chiediamo una serie di interventi fiscali e normativi nazionali, finalizzati alla maggiore diffusione di questo carburante e della sua molecola bio nel nostro Paese, tenuto conto che, a livello comunitario, auspichiamo la revisione dell’approccio tailpipe (allo scarico) per l’utilizzo dei carbon neutral fuels di cui il bioGNL fa parte, già nel prossimo Regolamento comunitario sui nuovi standard emissivi di CO2 per i veicoli pesanti”.

Queste nello specifico le richieste, divise per settori:

Trasporto stradale pesante

Introduzione di un credito di imposta strutturale per le spese connesse all’acquisto del carburante GNL/BioGNL.

Riduzione del pedaggio autostradale per i veicoli alimentati a GNL/BioGNL.

Esenzione dal pagamento della tassa automobilistica, in linea con quanto fatto già in alcune Regioni.

Supporto economico agli investimenti per l’installazione di punti vendita di GNL/bioGNL.

Trasporto marittimo

Riduzione tasse portuali per le imbarcazioni alimentate a GNL/bioGNL.

Standardizzazione della normativa sul rilascio delle autorizzazioni per operazioni di bunkering a GNL/bioGNL, adottando la linea guida del Corpo nazionale VVF insieme alla competente Direzione genarale del MIT ed il Comando generale delle Capitanerie di Porto.

Definizione del nuovo quadro strategico sul settore marittimo in attuazione del Regolamento AFIR (riguardante l'infrastruttura per i combustibili alternativi) che valorizzi l'utilizzo del GNL nel settore marittimo, anche nell'ottica della nuova regolamentazione ETS.

Usi industriali

Definizione di misure di supporto (ad esempio credito di imposta per le spese connesse all'impiego del GNL/bioGNL) per gli impianti di natura industriale che decidono di utilizzare il GNL in sostituzione dei combustibili a più elevato impatto ambientale.

Scenari

Se accolte, le richieste dell'industria permetterebbero di concretizzare uno scenario ottimistico dei consumi indicato nel rapporto di MBS, in cui i volumi potrebbero sfiorare le 250kton già dal 2024,

La velocizzazione dell'avvio delle operazioni di bunkeraggio porterebbe al raggiungimento di oltre 400.000 tonnellate nel 2026.

Il futuro del mercato small-scale nel medio periodo dipende anche dallo sviluppo del bioGNL, che ad oggi presenta fattori di ottimismo come la continua crescita della produzione di biometano/bioGNL (incentivata dal decreto 2022) e la possibilità di effettuare la liquefazione virtuale.

Nel solo settore del trasporto stradale pesante, assumendo una continuazione della competitività del GNL rispetto al gasolio, si potrebbe avere già nel 2024 una crescita del 26% delle immatricolazioni, con un ritorno ai livelli di incremento del 2021.

Nelle condizioni alla base dello scenario ottimistico, l'aumento della domanda sarebbe del 57% nel 2024, una tendenza di crescita che porterebbe al raggiungimento di 300.000 ton nel 2026 - con una ritrovata competitività del GNL rispetto al gasolio grazie alla riduzione dei prezzi del GNL in Europa - e con oltre 7.000 camion alimentati a GNL in circolazione.

In uno scenario ottimistico, nel 2026 si potrebbero poi registrare le prime operazioni di bunkeraggio di navi a crociera, grazie all'entrata in funzione delle infrastrutture dedicate, che permetterebbe il rifornimento delle navi nei principali porti italiani.