

Studio BIP Consulting su filiera GNL: possibili scenari di raddoppio dei consumi al 2027 solo se sostenuti da adeguate misure di policy.
Presentato da Assogasliquidi piano di rilancio in 10 punti

Nel 2024 aumentati consumi totali (+24,5%), stazioni rifornimento (+11,3%) e immatricolazioni dei mezzi pesanti a GNL (+22,4%), che rappresentano però solo lo 0,5% del parco circolante totale. Positiva entrata in vigore delle nuove linee guida per bunkeraggio. In via di pieno completamento: sistema delle infrastrutture e disponibilità di bettoline per rifornimento navi

Roma, 16 giugno 2025. Ripresa del mercato del GNL nel 2024 dopo il rallentamento per il rimbalzo dei prezzi a livello internazionale, e promettenti prospettive per il futuro, con la possibilità di concretizzare le condizioni per uno scenario di crescita al 100% del settore entro il 2027 se sostenuto da misure di policy adeguate. Questi gli elementi principali di discussione che Assogasliquidi-Federchimica porta all'attenzione delle Imprese associate e delle Istituzioni, presentando lo studio di Bip Consulting sul mercato GNL e bioGNL in Italia e un piano di rilancio della filiera in 10 punti per accelerare la decarbonizzazione del trasporto stradale e marittimo, delle industrie e delle località off-grid.

“Il GNL/bioGNL è un prodotto energetico imprescindibile per la politica energetica del nostro Paese e della più ampia strategia di decarbonizzazione – ricorda Matteo Cimenti presidente di Assogasliquidi-Federchimica – e non soltanto per i suoi impieghi nel trasporto stradale pesante dove è già molto diffuso e in quello marittimo destinato in breve tempo a crescere grazie alle infrastrutture in corso d'opera e agli interventi regolatori nello shipping. Anche nel suo utilizzo nell'industria e nelle utenze locali off-grid, infatti, ci sono ampie potenzialità di sviluppo”.

“Il GNL e il bioGNL sono soluzioni concrete, pronte, decarbonizzanti” – aggiunge Costantino Amadei Presidente del Gruppo GNL di Assogasliquidi-Federchimica. “In particolare – prosegue Amadei – il bioGNL è una tecnologia già disponibile, sicura da gestire, facilmente integrabile con le infrastrutture esistenti e con un costo per tonnellata di CO2 evitata tra i più bassi. Può decarbonizzare subito i trasporti pesanti su gomma e via nave, dove l'elettrificazione è ancora lontana da una piena scalabilità. Sia GNL che bioGNL sono in uso già oggi nei trasporti pesanti in molte realtà. E lo dimostra il caso più clamoroso: la Cina. Questo Paese, guida mondiale nella mobilità elettrica, ha scelto proprio il Gas naturale liquefatto per il trasporto pesante, con consumi che nel 2024 hanno raggiunto quota 22 MLN di tonnellate, contro 170Mila tonnellate italiane. Rapporto di circa 130:1 che dimostra la necessità urgente di politiche industriali più ambiziose anche in Europa”.

“Grazie al contributo delle imprese associate e degli studi a nostra disposizione – annuncia Amadei – abbiamo predisposto un piano di rilancio del settore in 10 punti che condividiamo con tutti gli attori della filiera. Si tratta di misure urgenti come ad es. un credito d'imposta per l'acquisto di mezzi alimentati a GNL e bioGNL e l'implementazione del fondo nazionale per il rinnovo del parco mezzi con forti premialità per chi acquista mezzi a pesanti alimentati a gas l'utilizzo dei proventi ETS2 per incentivare l'uso di carburanti rinnovabili nei settori hard-to-abate quali appunto il trasporto stradale, quello marittimo e gli impieghi industriali off-grid”.

“Il nostro settore è pronto – conclude Amadei – ed è arrivato il momento delle scelte industriali

coraggiose. Impiegare GNL/bioGNL significa ridurre le emissioni da subito, senza attendere tecnologie future ancora in fase sperimentale. Non si può più parlare di transizione lasciando fuori soluzioni già operative ed economiche. Siamo certi che su queste misure Governo e Parlamento saranno a fianco delle Imprese”.

IL MERCATO NEL 2024 E GLI SCENARI

DATI 2024

Il mercato italiano del GNL mostra segnali di ripresa con una domanda che nel 2024 ha raggiunto le 208 kton, trainata principalmente dal settore dell'autotrazione (circa l'80% del totale). Le prospettive indicano un'ulteriore crescita fino al raddoppio dei consumi nei prossimi tre anni, superando le 400 kton/anno- qualora siano pienamente implementate le misure proposte nel piano di rilancio del settore- grazie ad un ulteriore consolidamento del trasporto stradale e allo sviluppo del mercato marittimo.

Infrastrutture

Accanto al terminale di Fos Marsiglia e al deposito di Ravenna, l'attivazione del truck loading a Panigaglia e il micro-liquefattore di Pignataro pongono le basi per una copertura nazionale della domanda. Le FSRU presenti in Italia, se adeguatamente adattate, potranno supportare anche il mercato marittimo.

Prezzi e competitività

Dopo il picco del 2022, il prezzo all'ingrosso del GNL si è stabilizzato tra i 40 e i 50 €/MWh, restando però superiore ai livelli pre-Covid e limitandone la competitività rispetto ai combustibili tradizionali.

Biometano e bioGNL

Prosegue lo sviluppo del biometano ma le nuove condizioni incentivanti non risultano adeguate a sostenere in modo efficace gli impianti di bioGNL, che hanno registrato un rallentamento. Le Garanzie d'Origine e il futuro servizio di "virtual liquefaction", se adeguatamente implementati, potranno favorirne la diffusione.

Autotrasporto

La rete di distribuzione risulta ben strutturata; le stazioni di rifornimento sono 177, in crescita dell'11,3% rispetto al 2023 ma la distribuzione rimane disomogenea: il 92% degli impianti è nel Centro-Nord.

I volumi consumati nel 2024 nel canale dell'autotrazione sono pari a 166.000 tonn. con un incremento del 30% rispetto al 2023.

Va però rilevato che a partire dal 2022, si è registrato un rallentamento delle immatricolazioni, attribuibile alla ridotta fiducia degli utilizzatori finali nella stabilità del prezzo del GNL.

Nonostante il rallentamento dovuto alla crisi energetica del 2022, il settore nel 2024 mostra alcuni segnali di ripresa: le immatricolazioni dei veicoli sopra le 3,5 tonnellate sono 311 contro le 254 del 2023.

Tuttavia, la quota di veicoli industriali alimentati a GNL circolanti in Italia – pari nel 2024 a 5.239 mezzi - rappresenta solo lo 0,5% del parco circolante totale; tale dato evidenzia il potenziale di penetrazione del GNL nel settore dell'autotrasporto.

Per consolidare la ripresa sono quindi necessari incentivi all'acquisto dei veicoli e premialità per l'impiego di GNL e bioGNL, in linea con le esperienze estere come quella cinese dove il forte impegno del governo ha garantito una crescita sostenuta e costante negli ultimi anni.

A differenza della situazione italiana ed europea, in Cina si osserva un significativo incremento del parco circolante GNL. Nel 2024 sono stati immatricolati circa 180.000 veicoli corrispondenti al 42% delle immatricolazioni (contro l'1% del contesto italiano). Il consumo totale del parco circolante cinese è stimato a 22 mln ton di GNL.

Settore marittimo

Il GNL rappresenta oggi una delle soluzioni più concrete per la decarbonizzazione del trasporto marittimo, sia nel breve che nel lungo periodo. Ad oggi, sono 12 le navi alimentate a GNL (o dual fuel) in esercizio nei mari italiani e l'interesse per questa tecnologia è in forte crescita a livello internazionale: circa il 50% dell'orderbook mondiale di nuove navi a combustibili alternativi è costituito da unità alimentate a GNL.

In Italia, tuttavia, l'uso del GNL in ambito marittimo è ancora limitato ma con un potenziale enorme. La crescita del settore dipenderà dalla ormai prossima entrata in esercizio di tutte le infrastrutture in progetto compreso l'adattamento delle FSRU per il servizio Small Scale LNG (SSLNG) e dalla crescente disponibilità nel nostro mare delle bettoline adibite al bunkeraggio, nonché dalla rapida adozione dei regolamenti portuali sulla base delle linee guida recentemente diffuse dal Ministero dei Trasporti.

La disponibilità futura di bioGNL, che consentirebbe una riduzione ulteriore delle emissioni climalteranti, potrà rendere il GNL marittimo un elemento chiave per il raggiungimento degli obiettivi europei di sostenibilità nel settore dei trasporti. Il comparto presenta quindi un potenziale ancora largamente inespresso, ma cruciale per la transizione ecologica dei porti e della logistica marittima italiana.

Altri settori

Il numero di reti isolate in Italia è passato da 48 nel 2021 a 102 nel 2024 (85 nel 2023), con un aumento del 113% in tre anni. Solo nel 2024, la Sardegna ha aggiunto 17 nuove reti, con una crescita annua del 20%.

Gli impianti industriali off-grid sono passati dai 48 nel 2022 ai 67 del 2024 (52 nel 2023), con una crescita del 39,5% in due anni.

GLI SCENARI

Lo studio Bip considera tre scenari al 2027 dipendenti dall'andamento del prezzo, sviluppo nuovi terminali adibiti a SSLNG, sistemi di incentivazione, aumento del costo ETS ed implementazione omogenea delle normative sui diversi Porti nazionali.

Lo scenario centrale prevede una crescita del 50 % in 3 anni, spinto dall'autotrazione e dal nascente mercato marittimo.

Ma lo scenario più ottimistico (High) porterebbe ad una crescita dei consumi del 100% con un particolare contributo del trasporto marittimo e stradale.

IL PIANO DI RILANCIO DEL SETTORE DEL GNL E DEL BIOGNL: **10 PUNTI PER LA CRESCITA**

1. NECESSITA' DI UNA REVISIONE URGENTE DEL REGOLAMENTO COMUNITARIO SULLE EMISSIONI DI CO2 DEI VEICOLI PESANTI.

Nel Piano di azione per il settore automotive presentato lo scorso 5 marzo dalla Commissione Europea non viene affrontato il tema del trasporto pesante e non c'è nessuna apertura alla revisione del Regolamento comunitario sulle emissioni di CO2 dei veicoli pesanti, neanche per la modifica del sistema di calcolo delle eventuali multe per le case costruttrici.

Questo aspetto risulta molto negativo in quanto le previsioni dell'attuale Regolamento sono un fattore disabilitante rispetto alla auspicata crescita di nuove immatricolazioni di mezzi alimentati a GNL e bioGNL.

Assogasliquidi ha già chiesto e ribadisce anche in questa sede la necessità di una forte azione del nostro Governo e del nostro Parlamento – anche all'interno del parere che verrà a breve reso dalle Commissioni Parlamentari competenti sul Piano automotive della Commissione UE – affinché si proceda in tempi brevi alla revisione del Regolamento. È necessario, infatti, inserire nel testo il c.d. “carbon correction factor” che consente di valorizzare l'impiego dei biocarburanti e di considerare le riduzioni di anidride carbonica che i biocarburanti stessi (e quindi anche il bioGNL destinato all'alimentazione dei mezzi per l'autotrasporto) assicurano nel loro intero ciclo di vita.

2. INTRODUZIONE – PER ALMENO UN TRIENNIO – DI UN CREDITO DI IMPOSTA STRUTTURALE PER LE SPESE CONNESSE ALL'ACQUISTO DEL CARBURANTE GNL/BIOGNL da parte dell'impresa di autotrasporto.

Il Ministro Salvini recentemente in Parlamento ha annunciato l'introduzione di una misura di tax credit a favore dell'acquisto da parte delle imprese di autotrasporto di biocarburanti. L'annuncio va nella direzione richiesta ed auspicata da Assogasliquidi, come emerge anche dallo studio svolto da BIP da cui emerge la necessità che il GNL ed il bioGNL siano supportati per consentire di ridurre il loro TCO totale che è ancora maggiore di quello dei carburanti tradizionali.

In questo senso, è però necessario che si giunga urgentemente alla concreta attuazione della misura, attraverso il primo provvedimento utile che, a nostro avviso, potrebbe essere già la conversione in legge del recente Decreto infrastrutture per rendere operativa la misura già dal secondo semestre del 2025. Riteniamo poi fondamentale che la misura stessa sia strutturata per prevedere delle forti premialità per l'acquisto da parte delle imprese di autotrasporto di GNL e bioGNL.

A tal riguardo, la misura da noi immaginata e richiesta al Governo ed al Parlamento – con un ottimo lavoro di collaborazione portato avanti con ANFIA ed ANITA – è quella di un contributo sottoforma di tax credit pari al 20% delle spese per l'acquisto di GNL e del 40% per quelle connesse al bioGNL con premialità per i mezzi di nuova immatricolazione.

Ribadiamo quindi - anche in questa sede - **l'urgenza della misura che potrà sostenere sia l'industria della costruzione dei mezzi alimentati a GNL sia gli autotrasportatori che scelgono il GNL quale carburante alternativo per sostenere il processo di decarbonizzazione delle flotte.**

3. INCREMENTARE IN MANIERA CONSIDEREVOLE IL C.D. FONDO INVESTIMENTI PER L'ACQUISTO DI MEZZI PESANTI DA PARTE DELLE IMPRESE DI AUTOTRASPORTO, STABILENDO FORTI PREMIALITÀ PER CHI DECIDE DI ACQUISTARE UN MEZZO AD ALTA SOSTENIBILITÀ

ALIMENTATO A GNL/BIOGNL RISPETTO ALLE PROPULSIONI TRADIZIONALI

Anche questa misura è stata oggetto di una specifica dichiarazione in Parlamento da parte del Ministro Salvini che ha annunciato l'implementazione del fondo con ulteriori 600 milioni.

Si tratta di un intervento che chiediamo venga attuato in tempi rapidi, prevedendo che nella ripartizione dei fondi siano garantite forti premialità per l'acquisto di nuovi mezzi alimentati a GNL/bioGNL. Dall'analisi comparata svolta da BIP è infatti emerso come in altri Paesi – come, ad esempio, la stessa Cina – politiche pubbliche di sostegno a queste alimentazioni abbiano condotto ad una rapida crescita dei mezzi con immediati benefici ambientali per il settore del trasporto merci.

Quindi, per noi importante evidenziare la necessità che la misura sia implementata urgentemente, prevedendo – nella pratica ripartizione e dei fondi – forti incentivi premiali per chi acquista mezzi alimentati a GNL e bioGNL. Solo in questo modo, sarà possibile traguardare gli scenari di penetrazione del mercato presentati da BIP e sostenere il settore dell'autotrasporto in via diretta nel percorso di svecchiamento del parco in senso ambientale e in via indiretta, riducendo contemporaneamente l'impatto su tutta la filiera dell'incremento dei costi che deriverà dall'implementazione della nuova normativa ETS2.

- 4. RIDURRE IN MODO STRUTTURALE IL PEDAGGIO AUTOSTRADALE PER I VEICOLI ALIMENTATI A GNL/BIOGNL, COSÌ COME LE TASSE PORTUALI PER LE NAVI ALIMENTATE A GNL (ANCHE IN VERSIONE DUAL FUEL) che scalano i Porti italiani**
- 5. ESENTARE DAL PAGAMENTO DELLA TASSA AUTOMOBILISTICA (BOLLO) I VEICOLI PESANTI ALIMENTATI A GNL, in linea con quanto fatto già in alcune Regioni (vd., ad esempio, la Regione Liguria);**
- 6. DEFINIRE IN TEMPI BREVI I QUADRI STRATEGICI PREVISTI DAL NUOVO REGOLAMENTO AFIR PER I SETTORI DELL'AUTOTRASPORTO E DEL MARITTIMO:** si tratta di una tema strategico proprio in termini di programmazione e di indicazioni necessarie alle Imprese per ben comprendere le linee di sviluppo del settore e lì posizionare in modo coerente le proprie politiche di investimento. Assogasliquidi ha già fornito al Ministero dei trasporti i dati richiesti per la definizione del quadro strategico ma riteniamo necessario uno sforzo corale di tutte le amministrazioni competenti per definire un percorso che – come fatto nel recepimento della direttiva DAFI – consideri il mercato del GNL e del bioGNL nel suo complesso. E ciò anche per valorizzare al meglio le nuove infrastrutture di approvvigionamento - realizzate anche con i fondi del Piano nazionale complementare al PNRR - che hanno necessità di poter contare su volumi di consumo del prodotto in tutti gli impieghi e che crescano in maniera consistente, anche per contenere i costi generali e la corretta remunerazione degli investimenti.
- 7. INTRODUZIONE DI MECCANISMI CERTI CHE PERMETTANO DI DESTINARE I PROVENTI DELLE ASTE ETS A MISURE DI DECARBONIZZAZIONE NEI SETTORI CHE LI GENERANO, STIMOLANDO L'UTILIZZO DI BIOGNL E GNL (es. rinnovo delle flotte sia dell'autotrasporto che dell'armamento, conversione impianti industriali).**
- 8. CONTINUARE A SVILUPPARE LA DISPONIBILITÀ E LA PRODUZIONE DI BIOGNL, garantendo la continuità dei sistemi incentivanti per la produzione del biometano, in linea con quanto fino ad ora fatto con i provvedimenti del 2018 e del 2022, prevedendo nuove forme di incentivazione che dovrebbero supportare la crescita della produzione di biometano una volta terminati i fondi stanziati dal PNRR.**

9. **ASSICURARE IL RICONOSCIMENTO DELLE GARANZIE DI ORIGINE AI FINI ETS (SIA ETS1 CHE ETS2)**, anche per abilitare il pieno potenziale del meccanismo della «Virtual Liquefaction» e garantire certezze alla filiera circa la documentazione da utilizzare per valorizzare correttamente il prodotto di origine bio
10. **GARANTIRE L'ADOZIONE OMOGENEA DELLE LINEE GUIDA PER IL BUNKERAGGIO DI GNL** – recentemente adottate dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, insieme al Comando generale delle Capitanerie di porto ed al Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco – da parte delle Capitanerie di Porto che devono adottare i propri Regolamenti portuali per procedere al rilascio delle autorizzazioni per il bunkeraggio GNL e bioGNL ship to ship. Per questo aspetto la nostra richiesta è di continuare nell'ottima attività di coordinamento e di indirizzo portata avanti dalle amministrazioni centrali e ciò anche per agevolare il rilascio delle autorizzazioni anche per le modalità di rifornimento truck to ship, sempre avendo come faro il pieno rispetto dei più alti livelli di sicurezza delle attività, ma con procedure standardizzate e veloci.