



FEDERCHIMICA
ASSOGASLIQUIDI

Associazione nazionale imprese gas liquefatti

“Il GNL ed il BioGNL, soluzioni dell’oggi e del futuro per la decarbonizzazione dei trasporti e dell’industria. Presentazione Report 2024”

Roma, 16 giugno 2025

Intervento di Costantino Amadei

Presidente Gruppo GNL Federchimica-Assogasliquidi

“Presentazione piano di rilancio settore del GNL e del bioGNL”

Innanzitutto, ringrazio tutti Voi partecipanti all’evento di oggi e, in particolare, le Istituzioni che hanno voluto garantire la loro presenza per approfondire con noi le sfide che le Imprese rappresentate da Assogasliquidi stanno affrontando per garantire, non solo la tenuta del mercato, ma uno sviluppo significativo della domanda di GNL e sempre più di bioGNL nel nostro Paese.

I dati e le analisi che ci ha appena presentato Bip Consulting - che ringrazio per l’analisi approfondita del mercato del GNL e del bioGNL nel 2024 - ci consentono anche di disporre di scenari a breve termine molto utili sia alle Imprese che vogliono continuare ad investire e sia alle Istituzioni chiamate a disciplinare ancora alcuni aspetti rilevanti. Ne emerge un settore vivo ma che ha ancora “campi” enormi ed inesplorati di crescita.

Il settore appena illustrato nei dati presentati, rappresenta un’eccellenza a livello europeo, osservato da molti Paesi Europei come esempio di come, in poco più di un decennio, sia possibile arrivare a target importanti.

Tutto ciò è stato reso possibile da una sinergia positiva che si è sviluppata tra le Imprese - pronte ad investire - e le amministrazioni che con le normative hanno sostenuto ed agevolato la crescita delle infrastrutture di distribuzione e di rete.

00186 Roma, L.go Arenula 34
Tel. +39 06 54273.213 • 06 54273.215
E-mail: assogasliquidi@federchimica.it
<http://www.assogasliquidi.it>

Codice Fiscale: 80036210153



Responsible Care®
OUR COMMITMENT TO SUSTAINABILITY

Assogasliquidi è assolutamente orgogliosa di essere stata pioniera e fondatrice dello sviluppo del mercato del GNL e del bioGNL, forte delle competenze e delle idee delle Imprese associate, che tra poco - nella Tavola rotonda a seguire - approfondiranno i loro punti di vista.

Il GNL – sempre più nei suoi sviluppi in bioGNL – è strategico per la politica energetica del nostro Paese, in quanto è la soluzione reale, concreta e disponibile per la decarbonizzazione del traffico marittimo e dell'autotrasporto pesante, così come per gli utilizzi di alcune utenze industriali off-grid e di alcune comunità locali.

Partendo da questa convinzione e soprattutto dalle analisi svolte da BIP Consulting, la nostra Associazione ha predisposto un apposito **Piano di rilancio del settore del GNL e del BioGNL, basato su 10 punti essenziali.**

Evidenzio e sottolineo che le misure che andrò ad indicare hanno tutte lo stesso grado di urgenza e di importanza.

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 riguardo 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.

E' 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 delle imprese 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.

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 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.

La Cina, pur essendo il Paese di riferimento globale per la mobilità elettrica, ha adottato in modo strategico l'LNG e il BioLNG come soluzione immediata per il trasporto pesante.

Infatti, nel 2024 sono stati immatricolati circa 180mila veicoli pesanti alimentati a GNL, corrispondenti al 42% delle immatricolazioni (contro meno dell'1% italiano) grazie a massicci investimenti pubblici, per un consumo totale di circa 22 mln ton, contro le sole 170.000 tonnellate dell'Italia: un rapporto di 130 a 1.

L'esperienza cinese ci insegna che – se adeguatamente supportato dalle politiche pubbliche – il GNL ha un potenziale enorme da sviluppare anche nel nostro Paese, contribuendo in modo pragmatico al raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione sostenibile, sociale e, appunto, pragmatica della mobilità pesante.

Quindi, per noi è importante evidenziare la necessità che la misura sia implementata urgentemente, prevedendo – nella pratica ripartizione dei fondi – forti incentivi premiali per chi acquista mezzi alimentati a GNL e bioGNL.

Solo in questo modo, sarà possibile trarre 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 fanno scalo nei 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 un tema strategico proprio in termini di programmazione e di indicazioni necessarie alle Imprese per ben comprendere le linee di sviluppo del settore per poi 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, in modo che crescano in maniera consistente, e che crescano in maniera consistente, anche per contenere i costi generali e assicurare 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 BIO-GNL 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 realizzato 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.

CONCLUDENDO

Noi siamo pronti, il nostro settore è pronto.

Oggi è il momento delle scelte industriali coraggiose.

LNG e BioLNG significa ridurre le emissioni da subito, senza attendere tecnologie future ancora in fase sperimentale e soprattutto costose.

Non chiediamo trattamenti di favore, ma solo che sia rispettato il principio europeo della neutralità tecnologica.

Non si può più parlare di transizione, lasciando fuori soluzioni già operative ed economiche.