

ASSEMBLEA PUBBLICA

FEDERCHIMICA-ASSOGASLIQUIDI

ROMA, 16 luglio 2026

INTERVENTO DEL PRESIDENTE

MATTEO CIMENTI

Signor Ministro, Autorità, Colleghe e Colleghi, Signore e Signori,

desidero innanzitutto rivolgere il mio più sincero ringraziamento al Signor Ministro per averci consentito di svolgere la nostra Assemblea in questa splendida sala, luogo simbolo di tanti eventi importanti e dell'impegno del Governo per la crescita del sistema industriale italiano.

Essere qui oggi, ci riempie di orgoglio e gratitudine per l'approccio costruttivo che questo e gli altri Ministeri, con cui quotidianamente ci interfacciamo, mostrano nei confronti delle istanze dell'industria.

Un ringraziamento sentito va, poi, a tutti voi per la partecipazione a questa Assemblea pubblica di Assogasliquidi, un momento che rappresenta ogni anno di più una preziosa occasione di confronto ed un momento per riflettere insieme sul futuro del nostro sistema energetico e industriale.

Quest'anno il nostro incontro si svolge in uno scenario internazionale particolarmente delicato e complesso.

Le tensioni geopolitiche che continuano a interessare diverse aree del mondo, l'instabilità dei mercati energetici, le difficoltà che ancora caratterizzano alcune filiere produttive e logistiche e il crescente tema della competitività industriale europea ci ricordano quanto energia, economia e sicurezza siano ormai elementi indissolubilmente legati tra loro.

In questo contesto, il valore strategico dei gas liquefatti emerge con sempre maggiore evidenza.

GPL e GNL hanno dimostrato negli ultimi anni di essere strumenti essenziali per garantire sicurezza degli approvvigionamenti, diversificazione delle fonti energetiche, resilienza delle infrastrutture e continuità di servizio per famiglie e imprese. Allo stesso tempo, grazie allo sviluppo del bioGPL, del DME rinnovabile e del bioGNL, questi prodotti stanno assumendo un ruolo sempre più importante anche nella prospettiva della decarbonizzazione di lungo periodo.

Per questo motivo continuiamo a sostenere con convinzione che il gas non rappresenti semplicemente una fonte di transizione.

Astraendoci da qualunque visione ideologica, la realtà dei fatti evidenzia come i gas liquefatti rappresentino, oggi più di ieri, una componente strutturale del futuro sistema energetico europeo, capace di coniugare sostenibilità ambientale e decarbonizzazione, sicurezza energetica e competitività economica.

È una convinzione rafforzata dai fatti, dagli investimenti che le nostre imprese stanno realizzando e dalle scelte che sempre più consumatori e operatori economici continuano a compiere.

Un nuovo approccio alla transizione energetica

L'ultimo anno ha evidenziato come molte delle impostazioni che hanno caratterizzato il dibattito europeo negli scorsi anni siano oggi oggetto di una profonda riflessione.

La sostenibilità ambientale rimane un obiettivo imprescindibile. **Diciamo subito che non siamo contrari a un processo di decarbonizzazione, ma siamo fortemente contrari alla imposizione del solo percorso di elettrificazione.**

Ma altrettanto imprescindibili appaiono oggi, alla luce degli eventi ancora pericolosamente in atto, la sicurezza energetica ed il contenimento dei costi dell'energia come strumenti di competitività industriale e di crescita sociale.

La stessa Commissione europea ha, seppur a tratti timidamente, aperto una fase di revisione di alcuni importanti dossier regolatori.

In tale contesto desidero sottolineare il lavoro svolto da Assogasliquidi, insieme alle altre componenti associative confindustriali e che ha contribuito significativamente all'avvio di un percorso di ripensamento di alcune misure europee particolarmente critiche per i nostri comparti.

Penso, innanzitutto, alla proposta di revisione della normativa europea sulle emissioni dei veicoli e all'importante lavoro di informazione svolto nei confronti delle forze politiche presenti nel Parlamento europeo e che ha condotto alla definizione della proposta di parere da parte del Relatore On.le Salini.

Si tratta, infatti, di un documento che attribuisce finalmente un ruolo concreto ai biocarburanti ed ai veicoli alimentati dai carburanti eligibili ai fini della direttiva sullo sviluppo delle fonti rinnovabili, superando l'approccio di conteggio delle emissioni solo "a bocca di motore" ed aprendo ad una considerazione dell'impatto sull'intero ciclo di vita.

Si tratta di un cambiamento significativo.

Per troppo tempo il dibattito europeo ha rischiato di ridurre la complessità della transizione energetica ad una mera transizione elettrica.

Oggi emerge invece con maggiore forza, e da più parti, la necessità di adottare un approccio tecnologicamente neutrale, basato sui risultati ambientali effettivamente conseguibili e sulla valorizzazione di tutte le soluzioni disponibili, con la presa d'atto che gli obiettivi di decarbonizzazioni che l'Europa si è posta sono molto rilevanti e che solo con un approccio pragmatico ed inclusivo sarà possibile raggiungerli.

Oggi vogliamo ribadire con forza l'urgenza di arrivare all'adozione del nuovo Regolamento sulle emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri (passaggeri e commerciali) perché l'industria del settore automotive (compresa quella della componentistica) ha bisogno di certezze per poter compiere scelte di investimento che consentano di continuare a valorizzare il motore endotermico sempre più alimentato con carburanti rinnovabili e l'industria energetica ha altrettanto necessità di indicazioni chiare sulla valorizzazione dei carburanti compliance con la direttiva RED per proseguire negli sforzi volti a garantire sempre più ampia disponibilità di tali soluzioni drop-in.

Contemporaneamente, sussiste l'esigenza di mettere mano – con gli stessi obiettivi e con gli stessi percorsi inclusivi di tutte le tecnologie – anche al Regolamento sulle emissioni di CO2 dei veicoli pesanti.

Su tutti questi aspetti, confidiamo che il Governo italiano e le forze politiche tutte portino avanti questi temi che risultano fondamentali per una nuova competitività del nostro sistema industriale, manifatturiero ed energetico.

ETS2: una sfida da gestire responsabilmente

Tra i principali temi al centro dell'attività associativa vi è certamente l'implementazione della disciplina ETS2.

L'impatto del nuovo schema risulta fortemente gravoso per le imprese che già in questa fase di prima applicazione stanno affrontando un percorso estremamente impegnativo sotto il profilo amministrativo, organizzativo ed economico.

L'Associazione continuerà ad affiancare gli operatori in tutte le fasi di applicazione del nuovo sistema.

Tuttavia, la nostra attenzione non riguarda esclusivamente gli effetti sulle imprese.

Ci preoccupano soprattutto gli impatti che tali misure potranno determinare sui consumatori finali e sul costo dell'energia per famiglie e imprese.

L'aumento dei costi energetici rischia infatti di incidere in misura significativa sulle aree rurali, sui territori montani, sui piccoli comuni e sulle attività economiche più esposte, così come nello studio sugli automobilisti recentemente svolto da BIP Consulting sull'impatto del sistema ETS2 sui consumi domestici e sull'autotrazione, è stato chiaramente evidenziato come il sistema stesso gravi profondamente sull'economia delle famiglie che, con un effetto moltiplicativo soprattutto nelle aree rurali, vedranno il costo dell'energia crescere insieme a quello per i trasporti.

Negli scenari analizzati il GPL risulta una soluzione molto competitiva ma non esente da aumenti legati all'applicazione del regime ETS2.

Per questa ragione continuiamo a chiedere che le risorse generate dai nuovi meccanismi ETS vengano reinvestite **integralmente** nei settori che le producono, sostenendo sia gli investimenti industriali nelle molecole rinnovabili sia le necessarie misure di mitigazione a favore dei consumatori.

E ciò nella chiara consapevolezza che la sfida climatica non può essere affrontata indebolendo la competitività europea o aggravando le condizioni delle fasce più vulnerabili della popolazione.

Il mercato GPL: stabilità e resilienza

Passando all'analisi dei nostri mercati, il settore GPL ha confermato nel 2025 la propria solidità.

La domanda complessiva si è attestata a 3,216 milioni di tonnellate, in crescita dello 0,6% rispetto al 2024.

Il comparto della combustione ha registrato consumi pari a 1,659 milioni di tonnellate, con una crescita del 2,6%, mentre il settore dell'autotrazione si è attestato a 1,567 milioni di tonnellate, evidenziando una lieve flessione dell'1,3%.

Questi numeri confermano come, in un periodo di forti tensioni sui prezzi internazionali, il GPL continui a rappresentare una risorsa energetica affidabile e competitiva, capace di adattarsi alle trasformazioni del contesto economico e normativo mantenendo, oggi come nel 2022, limitate variazioni nei prezzi.

GPL autotrazione: una scelta dei consumatori

I dati del comparto automobilistico continuano a fornire indicazioni molto chiare.

Alla fine del 2025 il parco circolante delle autovetture GPL superava i 3,25 milioni di unità.

Nello stesso anno sono state immatricolate oltre 140 mila vetture GPL, pari a una quota superiore al 9% dell'intero mercato automobilistico nazionale.

Sono numeri che dimostrano un fatto semplice: quando il consumatore trova la possibilità di scelta della motorizzazione a GPL, la prende seriamente in considerazione per i molti vantaggi che offre.

Una scelta motivata non soltanto dalla convenienza economica, ma anche dalle prestazioni ambientali del prodotto e dalla straordinaria capillarità della rete distributiva nazionale che conta su oltre 4.600 punti vendita distribuiti omogeneamente sul territorio nazionale.

Preoccupa invece il forte calo registrato nei primi mesi del 2026, con una diminuzione delle immatricolazioni del 30,4% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente.

Questo andamento impone una riflessione.

È necessario eliminare le incertezze regolatorie che gravano sul mercato automobilistico e consentire ai cittadini di continuare a scegliere le tecnologie più adatte alle proprie esigenze.

Particolarmente rilevante, in questa area, - come ho avuto modo di illustrare in precedenza - risulta essere l'impegno del Governo italiano per una revisione del Regolamento CO2 improntato su una reale neutralità tecnologica che consenta di allineare soluzioni diverse ma in grado di fornire analoghi effetti sulla decarbonizzazione del settore trasporti. Tale impostazione assicurerebbe l'accelerazione dei processi produttivi di carburanti sostenibili, assieme ad una reale liberazione tecnologica nei processi di ricerca, sviluppo e produzione di tecnologie motoristiche all'avanguardia, vera eccellenza dell'industria europea.

Ricordiamo che la scelta del veicolo a GPL spesso viene fatta da famiglie con redditi medio-bassi che vanno tutelate nel loro diritto di accedere alla proprietà ed alla circolazione di autoveicoli.

In un quadro ancora incerto assume particolare importanza il recente **rinnovo degli incentivi per il retrofit a GPL e gas naturale messa in atto dal Governo** – e per la quale vogliamo esprimere il nostro ringraziamento al Ministro Urso ed a tutta la struttura del Dicastero per l'impegno profuso - una misura importante per due elementi.

Il primo è che la misura risponde ad una richiesta esplicita e congiunta del settore dei gas (forte è stato il nostro impegno in tale senso) e di quello dei costruttori nazionali delle tecnologie a gas, una eccellenza nazionale da preservare e far crescere. Il secondo elemento risiede nel messaggio politico che il Governo ha voluto inviare ai consumatori fissando gli incentivi non per un solo anno, ma per un periodo di cinque anni: questo darà certamente un segnale forte di impegno e visione a lungo termine agli automobilisti italiani.

Al contrario, riteniamo incoerenti con il principio di neutralità tecnologica le disposizioni più recenti in materia di fiscalità delle auto aziendali che, incrementando la tassazione per i veicoli a motore termico anche se alimentati a carburanti rinnovabili, penalizza le aziende e i dipendenti che non possono ancora accedere alle vetture elettriche.

Su questo chiediamo un'attenzione da parte del Governo per rendere conforme anche questa parte rilevante della legislazione fiscale ai principi di neutralità.

Le aree rurali e montane

Accanto all'autotrazione, il GPL continua a svolgere un ruolo essenziale per milioni di famiglie e Imprese che sono situate nelle aree non raggiunte dalle reti del gas.

Parliamo di territori montani, rurali, insulari e periferici che rappresentano una parte fondamentale del nostro Paese.

Per queste comunità il GPL non costituisce un'alternativa ma una scelta quasi obbligata; spesso rappresenta l'unica soluzione immediatamente disponibile che consente di soddisfare le esigenze di riscaldamento domestico, produzione di acqua calda sanitaria e cottura dei cibi dei consumatori domestici e di garantire l'approvvigionamento del gas per le Imprese presenti in quelle località.

In una fase in cui il tema della povertà energetica assume crescente rilevanza, è fondamentale che le politiche pubbliche tengano conto della specificità di questi territori.

La decarbonizzazione non può tradursi in un aumento delle disuguaglianze territoriali.

Al contrario, deve costituire un'opportunità per garantire una transizione inclusiva e socialmente sostenibile.

EPBD e riscaldamento domestico

Un altro dossier di primaria importanza è rappresentato dalla disciplina europea sull'efficienza energetica degli edifici.

Come Associazione abbiamo sempre sostenuto la necessità di migliorare le prestazioni energetiche del patrimonio immobiliare.

Tuttavia, come per il settore dell'automotive, anche per quello domestico continuiamo a ritenere impropria ogni impostazione basata su divieti tecnologici.

Accogliamo quindi con favore il lavoro svolto a livello europeo su proposta della stessa Commissione UE e che ha portato alla revisione del Regolamento Ecodesign, evitando l'introduzione di requisiti che avrebbero di fatto escluso dal mercato le caldaie a gas.

Come chiaramente dimostrato da uno studio svolto da BIP, le moderne caldaie a condensazione, soprattutto se alimentate da combustibili rinnovabili, possono contribuire in maniera significativa al raggiungimento degli obiettivi climatici offrendo una soluzione alla decarbonizzazione molto più compatibile con il patrimonio edilizio nazionale e con le possibilità di spesa delle famiglie italiane.

Per tale ragione continueremo a promuovere un approccio fondato sulla neutralità tecnologica e sulla valorizzazione delle soluzioni più efficienti sotto il profilo ambientale ed economico.

Legalità e sicurezza

Siamo sempre più convinti che i valori di sicurezza e legalità, insieme con la corretta competitività, il rispetto delle norme, la tutela e la valorizzazione del nostro consumatore, debbano essere principi basilari per l'azione del nostro settore industriale.

In quest'ottica la sempre proficua collaborazione con la Direzione generale del Ministero dell'Ambiente e l'attività di contrasto all'illegalità portata avanti dal Corpo della Guardia di Finanza – Enti tutti a cui esprimo il nostro ringraziamento – sono essenziali per garantire che tutte le Imprese del settore operino in conformità con le regole, **a tutela sia della corretta competitività tra gli operatori, sia della tutela dei livelli di sicurezza che costituiscono valori fondanti dell'azione di Assogasliquidi.**

Il quadro normativo esistente, strutturato per assicurare un capillare controllo delle attività del settore, deve essere accompagnato da una specifica attività di monitoraggio delle attività: per questo, Assogasliquidi auspica e chiede che si possa tornare in tempi brevi ad una proficua azione in tale senso da parte del Ministero dell'Ambiente.

L'azione di collaborazione con il Comando generale della Guardia di Finanza dal punto di vista della formazione rimane un caposaldo dell'attività di Assogasliquidi, certi che dalla proficua collaborazione – nel rispetto dei diversi ruoli – possa trarre vantaggio l'intero ecosistema costituito da imprese, consumatori, autorità di controllo.

Contemporaneamente, le attività sviluppate insieme al Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco – in termini sia di monitoraggio degli eventi incidentali sia di aggiornamento continuo della formazione e delle regole tecniche poste a presidio delle nostre attività – pensiamo siano fondamentali per consentire una competitività in sicurezza del nostro comparto.

Accanto a ciò, evidenziamo anche le esigenze di semplificazione di alcuni adempimenti amministrativi per lo svolgimento delle verifiche e prove che – nell’ottica delle direttive europee di nuovo approccio – consentano agli operatori di adempiere agli obblighi senza soluzione di continuità negli approvvigionamenti ai consumatori finali.

Voglio infine ricordare che il rispetto della legalità da parte di tutti gli operatori è la garanzia di una concorrenza leale in questo mercato.

Il ruolo strategico del GNL

Così come il GPL rappresenta una realtà consolidata nel panorama energetico del Paese, il GNL continua a costituire una delle principali opportunità di sviluppo per il sistema energetico nazionale.

Nel corso del 2025 l'infrastruttura distributiva ha continuato a espandersi, pur con ritmi più moderati rispetto agli anni precedenti. I consumi si registrano in crescita con un +11% rispetto all’anno precedente, con il comparto dell’autotrazione che, seppure rappresenti circa il 75% del totale, nello scorso anno è cresciuto solo del 3%. Il numero di stazioni di servizio cresce fino a 180 e le reti isolate e gli impianti industriali fanno segnare una crescita del 16%, con 78 installazioni attive.

Il trasporto stradale si rappresenta oggi il primo mercato per il GNL e questo risultato è stato raggiunto anche grazie ad una infrastruttura nazionale di approvvigionamento che è molto cresciuta negli anni sulla base di ingenti investimenti posti in essere dalle nostre Imprese, fino a rappresentare il 50% del totale dei depositi GNL nel nostro Paese.

Il GNL e, soprattutto, il bioGNL rappresentano oggi una delle poche soluzioni immediatamente disponibili per la decarbonizzazione del trasporto merci su lunga distanza e di numerose applicazioni industriali off-grid.

Il settore, tuttavia, necessita di supporti strutturali mirati a amplificare i suoi effetti benefici sulle emissioni.

Economia del mare e bunkeraggio

Una delle novità più significative dell'ultimo anno riguarda il settore marittimo, dove si registrano importanti segnali di interesse del comparto armatoriale che, a livello globale, investe nella costruzione di navi alimentate con questo carburante. Nel 2025, infatti, sono state avviate le prime attività di bunkeraggio di GNL e bioGNL a servizio della navigazione; si tratta di un passaggio storico che testimonia la maturazione del mercato nazionale.

Desidero, in questo senso, sottolineare il rilevante lavoro svolto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Comando generale delle Capitanerie di Porto, dal Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco, lavoro che ha consentito l'emanazione delle linee guida nazionali per il rilascio delle autorizzazioni alle operazioni di bunkeraggio. Quello che serve ora è una applicazione diffusa delle suddette linee guida, nei maggiori porti nazionali, al fine di far sì che gli operatori possano fare affidamento su regole certe, omogenee e chiare su tutti i Porti, a beneficio della crescita dei traffici marittimi del nostro sistema Paese.

L'economia del mare rappresenta infatti uno dei principali ambiti di sviluppo futuro per il GNL e, per consumi, potrebbe affiancare ed anche superare il trasporto pesante.

Le nuove disposizioni europee in materia di ETS e Fuel Maritime rendono infatti sempre più evidente il ruolo che il gas naturale liquefatto e il bioGNL potranno svolgere nella decarbonizzazione del trasporto navale, con positivi impatti sui costi associati all'applicazione di questi regolamenti.

Il sostegno all'autotrasporto

Sebbene il settore sia quello con maggiori consumi è anche quello che mostra maggiori criticità legate, principalmente, al rinnovo delle flotte. E' per questo che uno dei principali risultati da annoverare nell'ultimo periodo è certamente lo stanziamento di 590 milioni di euro destinati al rinnovo del parco mezzi delle imprese di autotrasporto per il prossimo quinquennio.

Si tratta di una misura di grande rilevanza che potrà sostenere il rinnovo delle flotte, favorire l'adozione di veicoli alimentati a GNL e bioGNL e contribuire al miglioramento delle performance ambientali del settore logistico nazionale.

Chiediamo quindi una pronta emanazione del provvedimento attuativo che deve riconoscere altresì rilevanti premialità, sia in termini di fondo riservato, sia di contributo unitario) all'acquisto di mezzi alimentati a GNL e bioGNL.

Accanto a questa misura è necessario supportare le Imprese di autotrasporto con una **misura strutturale basata su un credito di imposta per l'acquisto soprattutto di bioGNL**, al fine di consentire una ripresa del mercato delle immatricolazioni e la piena valorizzazione della rete dei punti vendita di distribuzione così come delle infrastrutture primarie di approvvigionamento.

L'Italia dispone di competenze, infrastrutture e capacità industriali che le consentono di svolgere un ruolo di leadership in questo comparto.

Vanno valorizzate e supportare in modo consistente e strutturale.

È pertanto fondamentale consolidare tale vantaggio competitivo anche con riconoscimenti concreti in tema di riduzione dei pedaggi autostradali e del bollo per i mezzi pesanti alimentati a GNL e con il riconoscimento di crediti di imposta per l'acquisto del carburante.

Le richieste del GNL

Molte delle richieste dello scorso anno hanno trovato un positivo riscontro nel dialogo e nel confronto con le tante Amministrazioni con cui lavoriamo quotidianamente, ma rileggendo le richieste proposte nell'anno precedente – oltre a quanto già indicato in precedenza - ancora molto c'è da fare:

- **Introdurre 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).

- **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 anche nella forma liquefatta una volta terminati i fondi stanziati dal PNRR. In questo quadro, sarà necessario prevedere che l'incentivo possa essere destinato anche ai volumi di bioGNL destinato alla navigazione, non solo nelle acque interne, ma anche in quelle internazionali, proprio per supportare gli armatori che hanno scelto l'alimentazione a gas per le loro navi per rispondere agli stringenti obblighi ambientali fissati a livello comunitario e di IMO.
- **Individuare strumenti di premialità per il bioGNL**, anche prendendo spunto dal successo ottenuto in Germania dal sistema del c.d. "THG QUOTE"
- **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.

Le imprese sono pronte

Le imprese rappresentate da Assogasliquidi stanno investendo con convinzione nella crescita delle molecole rinnovabili.

BioGPL, DME rinnovabile e bioGNL non sono prospettive teoriche.

Sono realtà industriali che richiedono investimenti, innovazione, ricerca e un quadro normativo stabile.

Le nostre aziende sono pronte a fare la loro parte.

Chiedono però regole certe, orizzonti prevedibili e politiche fondate sull'evidenza scientifica.

Conclusioni

Care Colleghe e Cari Colleghi,

la transizione energetica rappresenta certamente una delle più importanti sfide della nostra generazione.

Ma ogni grande sfida porta con sé anche straordinarie opportunità.

I settori del GPL e del GNL hanno dimostrato negli anni capacità di innovazione, resilienza e visione strategica.

Oggi, grazie allo sviluppo delle molecole rinnovabili, queste filiere possono offrire un contributo ancora più importante agli obiettivi ambientali, energetici ed economici del Paese.

Le nostre imprese chiedono di poter continuare a investire.

Chiedono che venga riconosciuto il valore della neutralità tecnologica.

Chiedono che le scelte politiche siano guidate dai risultati e non dalle ideologie.

Chiedono, soprattutto, che al centro della transizione rimangano sempre i cittadini, le famiglie e le imprese.

Con questo spirito continueremo a lavorare insieme alle Istituzioni italiane ed europee affinché sicurezza energetica, sostenibilità ambientale e competitività industriale possano procedere nella stessa direzione.

È una sfida impegnativa. Ma è una sfida che il nostro settore è pronto ad affrontare.