

Con un nuovo approccio UE sulla transizione energetica l'industria italiana del GPL e GNL può essere ancora più protagonista

Roma, 16 luglio 2026. Sostenibilità, sicurezza, legalità e competitività. Alla luce delle continue tensioni geopolitiche, sono queste le parole-chiave del dibattito dell'Assemblea di Assogasliquidi-Federchimica, riunita nella sede del **Ministero delle Imprese e del Made in Italy**, in rappresentanza delle filiere industriali italiane del GPL e GNL.

“Il messaggio principale lo vogliamo mandare a Bruxelles – ricorda nel suo intervento il presidente dell'Associazione **Matteo Cimenti** – perché negli ultimi mesi dall'UE sono arrivati segnali di un promettente nuovo approccio comunitario rispetto alla gestione della transizione. Se sarà confermato nei fatti, i gas liquefatti saranno ancor più protagonisti nella vita quotidiana di consumatori e imprese, grazie agli sforzi fatti dall'industria italiana in termini di investimenti, infrastrutture e tecnologia”.

I numeri del GPL sono pressoché stabili ma le nuove immatricolazioni sono in calo di fronte alle incertezze sul futuro automotive, mentre per il retrofit l'industria della componentistica e della distribuzione confida sull'utilizzo degli incentivi appena varati proprio dal MIMIT.

Il GNL è in crescita negli usi industriali, stabile nel trasporto stradale e in rampa di lancio nel settore marittimo. Le previsioni potrebbero essere migliori qualora diventasse concreta l'inversione di rotta che sembra aver preso l'Europa sulle scelte di politica energetica.

E' già realtà, oggi, lo sviluppo di molecole rinnovabili come bioGPL (e DME rinnovabile) e bioGNL, sempre più presenti nel mercato e rispondenti all'esigenza espressa dalla Commissione UE di promuovere produzioni nazionali.

E' necessaria quindi una forte accelerazione sulla revisione dei principali atti normativi UE a partire dal regolamento CO₂ sulle auto.

“L'attuale proposta di parere elaborato dal Relatore, On.le Massimiliano Salini – ricorda Cimenti – attribuisce finalmente un ruolo concreto ai biocarburanti, superando l'approccio di conteggio delle emissioni solo “a bocca di motore”. L'industria automotive (compresa quella della componentistica) ha bisogno di certezze per poter compiere le proprie scelte di investimento ed è quindi urgente giungere all'adozione di modifiche sostanziali al Regolamento comunitario in linea con quanto indicato nella proposta di parere. Ma è necessario 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 nel sostegno del Governo italiano e di tutte le forze politiche per una nuova competitività del nostro sistema industriale manifatturiero ed energetico. Lo stesso approccio va rivolto alla attuazione della direttiva “Case green” che – se non applicata in modo tecnologicamente neutrale – riuscirà ad aggredire solo una piccolissima parte del patrimonio immobiliare europeo, allontanandoci dal raggiungimento dei target di decarbonizzazione”.

Sul tavolo anche l'argomento della disciplina ETS2 con i suoi impatti su imprese e consumatori. "L'aumento dei costi energetici rischia di incidere significativamente sulle aree rurali, territori montani, piccoli comuni e attività economiche più esposte, oltre che sugli automobilisti – avverte Cimenti – e per questa ragione continuiamo a chiedere che le risorse generate dai nuovi meccanismi vengano integralmente reinvestite nei settori che le producono, sostenendo gli investimenti industriali nelle molecole rinnovabili, nonché in misure di mitigazione per i consumatori, 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".

Nel settore del GNL, Assogasliquidi-Federchimica chiede continuità sulle misure incentivanti per la produzione del biometano con un focus particolare sulla crescita di disponibilità di bioGNL ed una piena valorizzazione del prodotto anche prendendo spunto dal successo ottenuto in Germania dal sistema del c.d. "THG QUOTE". Contemporaneamente va assicurato 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.

La modesta crescita dei consumi nel trasporto stradale pesante (+3%) rende ancora più necessaria l'emanazione del decreto del Ministero dei Trasporti che deve dare concreta attuazione allo stanziamento di 590 milioni di euro destinati al rinnovo del parco mezzi delle imprese di autotrasporto per il prossimo quinquennio. Qui la richiesta è di significative premialità all'acquisto di mezzi alimentati a GNL e bioGNL. A tale misura, è necessario aggiungere un credito di imposta per l'acquisto soprattutto di bioGNL, al fine di consentire la ripresa del mercato delle immatricolazioni e la piena valorizzazione della rete dei punti vendita di distribuzione così come delle infrastrutture primarie di approvvigionamento.

Infine, gli aspetti della **legalità e sicurezza**: "In quest'ottica – conclude Cimenti – la proficua e duratura collaborazione con la Direzione generale del Ministero dell'Ambiente e l'attività di contrasto all'illegalità portata avanti dal Corpo della Guardia di Finanza sono essenziali per garantire che le Imprese del settore operino in conformità con le regole, a tutela sia della corretta competitività tra gli operatori, sia del rispetto dei più alti livelli di sicurezza. 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".

I numeri

Il mercato GPL: consumi

La domanda complessiva nel 2025 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%.

GPL autotrazione

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

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

La rete distributiva nazionale conta su oltre 4.600 punti vendita distribuiti omogeneamente su tutto il territorio isole comprese.

In forte calo nei primi mesi del 2026 le nuove immatricolazioni (- 30,4% rispetto al 2025)

A fronte del forte calo delle trasformazioni (-82% dal 2012 al 2025) il MIMIT ha appena pubblicato il decreto che rinnova gli incentivi per il retrofit a GPL e gas naturale.

Il ruolo strategico del GNL

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, 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.

Economia del mare e bunkeraggio

Nel 2025 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.