

***Il mercato del GNL nel 2025: stato dell'arte e prospettive di  
sviluppo - Presentazione Report 2025  
Roma, 17 giugno 2026***

***Intervento di Costantino Amadei  
Presidente Gruppo GNL Federchimica-Assogasliquidi***

***“Le misure di policy a sostegno del settore del GNL e del bioGNL”***

Innanzitutto, vorrei ringraziare tutti Voi partecipanti all'evento di oggi e, in particolare, alle 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 importante della domanda di GNL e sempre più di bioGNL nel nostro Paese.

Anche quest'anno abbiamo ritenuto utile e necessario poter tracciare un bilancio del 2025 – non solo a livello numerico e statistico – ma anche per comprendere meglio lo stato dell'arte delle misure necessarie a garantire una forte ripresa del trend di sviluppo del mercato.

Infatti, i dati e le analisi che ci ha appena presentato Bip - che ringrazio per ancora per quest'anno si è dedicata con passione al nostro settore restituendoci un'analisi approfondita del mercato del GNL e del bioGNL nel 2025 - ci consentono di disporre di scenari a breve termine molto utili sia alle Imprese che vogliono continuare ad investire sia alle Istituzioni chiamate a disciplinare ancora alcuni aspetti rilevanti.

Ne emerge un settore vivo ma che ha ancora “campi” enormi inesplorati di crescita nel settore del marittimo, con uno sviluppo negli usi di natura industriale, ma – allo stesso tempo – con il **mercato dell’autotrasporto che tiene ma che mostra necessità di supporto urgente e strutturale.**

Assogasliquidi è sempre più convinta che il percorso verso la decarbonizzazione dei trasporti e dell’industria richiede oggi scelte concrete, pragmatiche e immediatamente attuabili.

In questo contesto, il GNL e, soprattutto, il Bio-GNL rappresentano strumenti già disponibili, capaci di coniugare competitività economica, sicurezza energetica e riduzione delle emissioni.

Per cogliere appieno queste opportunità è necessario intervenire su alcuni ambiti prioritari su cui mi voglio soffermare in questo intervento e che emergono direttamente dai dati appena presentati da BIP.

Anzitutto, **occorre sostenere la crescita della domanda di GNL nel settore dell’autostrada.**

Le imprese di trasporto stanno affrontando una fase complessa, caratterizzata da margini ridotti e dalla necessità di investire in tecnologie più sostenibili.

Per questo motivo è **fondamentale introdurre misure dedicate che rendano più conveniente il rinnovo delle flotte: incentivi all’acquisto dei veicoli alimentati a GNL e Bio-GNL, crediti d’imposta sui consumi**, riduzioni di pedaggi e bollo, oltre ad altri strumenti capaci di ridurre il differenziale di costo totale di esercizio rispetto alle soluzioni tradizionali.

Favorire nuove immatricolazioni significa accelerare la transizione ecologica senza compromettere la competitività del settore logistico e del trasporto merci.

L'ultima legge di Bilancio ha stanziato finalmente – dopo anni di attesa – un fondo di 590 milioni di euro per il rinnovo del parco mezzi delle Imprese di autotrasporto con un programma strutturale dal 2027 al 2031.

Assogasliquidi conferma il giudizio molto positivo sulla misura, ringraziando Il Governo per l'attenzione posta.

Sappiamo che la competente Direzione del MIT si è prontamente attivata nella definizione dei provvedimenti attuativi della **misura agevolativa che auspichiamo preveda – nella ripartizione delle risorse – una forte premialità per le alimentazioni a GNL e bioGNL, non solo in termini di contributo unitario per il singolo acquisito ma anche nella definizione di una rilevante quota di riserva del Fondo** stesso per le Imprese che scelgono di acquistare un mezzo a gas.

In tal senso, evidenzio la necessità di **rispetto delle tempistiche** in modo da poter garantire a tutte le Imprese di autotrasporto di accedere agli incentivi fin da subito – e quindi già dal 1° gennaio 2027 – e, per tale aspetto, nella consapevolezza del grande lavoro tecnico portato avanti dalla Direzione del MIT, sollecitiamo con forza il Governo ad una pronta emanazione del provvedimento attuativo ancora mancante. Allo stesso modo, **è necessario urgentemente addivenire ad una integrazione** – richiesta da Assogasliquidi fin dal primo provvedimento in materia di riduzione delle accise adottato dal Governo nel mese di marzo a fronte dello scoppio dell'attuale conflitto bellico nell'area del Golfo e che ha trovato consenso da parte delle forze parlamentari senza però giungere ad accoglimento – **alla disciplina del credito di imposta per estenderlo anche ai mezzi alimentati a GNL** e che, invece, trova applicazione oggi solo per i mezzi alimentati a gasolio, in netto contrasto con gli obiettivi di riduzione dell'impronta carbonica del parco mezzi.

**Chiediamo con forza alle Istituzioni di porre attenzione urgente su queste due misure di policy** che abbiamo indicato, **necessarie ed urgenti per consentire una ripresa delle immatricolazioni di mezzi a GNL e della conseguente domanda di prodotto**, essenziale per sostenere anche lo sviluppo infrastrutturale che – come emerso dai dati presentati da BIP – nel 2025 ha visto una implementazione rilevante incrementando quindi la sicurezza e la resilienza del sistema nazionale.

Passando al segmento del **comparto marittimo**, voglio innanzitutto evidenziare come l'Italia, grazie alla sua posizione geografica e alla centralità dei propri porti, ha tutte le potenzialità per diventare un hub strategico per i carburanti alternativi nel Mediterraneo.

Per raggiungere questo obiettivo è necessario **facilitare le operazioni di bunkeraggio marittimo di GNL, semplificando e velocizzando le procedure autorizzative e operative**.

È quindi **essenziale dare piena e uniforme attuazione, in tutti i porti nazionali, alle Linee guida diffuse nel maggio 2025 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto e dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco**.

Regole chiare, omogenee e applicate in modo coerente rappresentano un fattore decisivo per aumentare l'attrattività dei nostri scali e accompagnare la crescita attesa del settore navale.

Un ulteriore elemento di attenzione riguarda sicuramente il **Bio-GNL**.

Oggi il mercato necessita di un **quadro normativo e certificativo chiaro, stabile e coerente**.

È **indispensabile armonizzare gli strumenti di tracciabilità e certificazione** – dalle Garanzie di Origine ai Proof of Sustainability e ai sistemi di certificazione della catena di custodia – superando le incertezze che ancora ostacolano lo sviluppo del settore.

Solo attraverso regole certe sarà possibile valorizzare pienamente il contributo del Bio-GNL alla decarbonizzazione non solo dei trasporti, ma anche di numerosi comparti industriali ad alta intensità energetica.

In questa prospettiva, **particolare attenzione dovrà essere dedicata alla fase attuativa del Decreto Legislativo 5/2026 di recepimento della RED III.**

Riteniamo **necessario prevedere una maggiore valorizzazione del Bio-GNL nell'attribuzione dei Certificati di Immissione in Consumo, sia nel caso del prodotto fisico sia attraverso meccanismi di virtual liquefaction.**

**L'obiettivo deve essere quello di allineare il sistema italiano alle migliori pratiche europee, come dimostra l'esperienza del sistema delle THG Quote in Germania, dove ormai si vende solo BioGNL,** e che anche altre nazioni europee stanno cominciando ad applicare.

A titolo esemplificativo, si pensi a quanto sta già avvenendo in Germania, dove il meccanismo delle THG-Quote consente oggi al BioGNL di essere collocato alla pompa a un prezzo molto competitivo: una condizione che sta contribuendo a sostenere una crescita significativa delle nuove immatricolazioni di veicoli pesanti alimentati a GNL e BioGNL. Si tratta di un andamento che, nel mercato italiano, non trova ancora un analogo riscontro, con immatricolazioni che permangono su livelli stagnanti: un ulteriore segnale di quanto l'allineamento alle migliori pratiche europee in tema di certificazione e valorizzazione possa tradursi in un impatto concreto e immediato sulla domanda.

Quindi sarebbe opportuno che anche in Italia si consentisse l'emissione dei CIC a favore del soggetto che provvede all'immissione in consumo del prodotto, creando così un meccanismo più efficiente e maggiormente in grado di stimolare investimenti, lo sviluppo della filiera e andando ad incidere sulla competitività finale del BioGNL.

**Infine, è necessario riflettere sull'utilizzo strategico delle risorse generate dai sistemi ETS e FuelEU.**

Questi strumenti rappresentano una leva importante per accompagnare la transizione energetica e devono essere impiegati per sostenere concretamente la decarbonizzazione dei settori interessati.

Destinare tali risorse a investimenti infrastrutturali, innovazione tecnologica e promozione dei combustibili a minore intensità carbonica – quali il GNL e, ancor più il bioGNL - è una strada vincente per accelerare il raggiungimento degli obiettivi climatici, con particolare beneficio per il comparto navale, dell'autotrasporto e per quello industriale.

In conclusione, voglio evidenziare che la sfida della transizione energetica non può essere affrontata esclusivamente attraverso obiettivi ambiziosi.

Occorrono strumenti concreti, regole certe e politiche che accompagnino imprese e operatori lungo questo percorso. GNL e Bio-GNL possono offrire un contributo significativo e immediato alla riduzione delle emissioni.

Per questo è fondamentale creare le condizioni affinché il loro potenziale possa esprimersi pienamente, rafforzando la competitività del sistema produttivo italiano e contribuendo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale ed energetica del nostro Paese.

Grazie per l'attenzione.