



└ Dal 1983 l'Associazione nazionale della logistica energetica ┐

LO SVILUPPO DELLO SSLNG IN ITALIA

Fabrizio Mattana

Vice presidente, Assocostieri

Lo sviluppo dello SSLNG in ambito terrestre e portuale · Roma, 15 ottobre 2026

Il mercato SSLNG italiano entra in una nuova fase

Volumi in crescita, ma con traiettorie molto diverse tra strada, industria e mare

190 kton

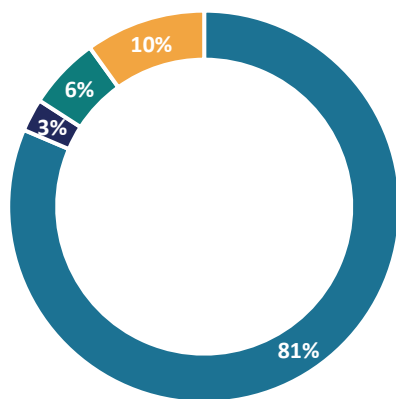
consumi GNL in Italia nel 2025

+225%

crescita dei consumi dal 2018 al 2023

+28%

crescita dei consumi dal 2023 al 2025



>80%

quota ancora assorbita dall'autotrazione

~10%

quota industriale stabile

■ Autotrasporti ■ Bunkeraggi ■ Reti isolate ■ Industrie

Tre segnali da leggere insieme

01

Trasporto stradale: stagnazione

Domanda stabile, rinnovo flotte e TCO sono il nodo.

02

Industria: volume ridotti, ma stabile

19 kton nel 2025, con domanda più prevedibile.

03

Trasporti marittimi: nuova opportunità

Prime operazioni di bunkeraggio e massimo potenziale di sviluppo.

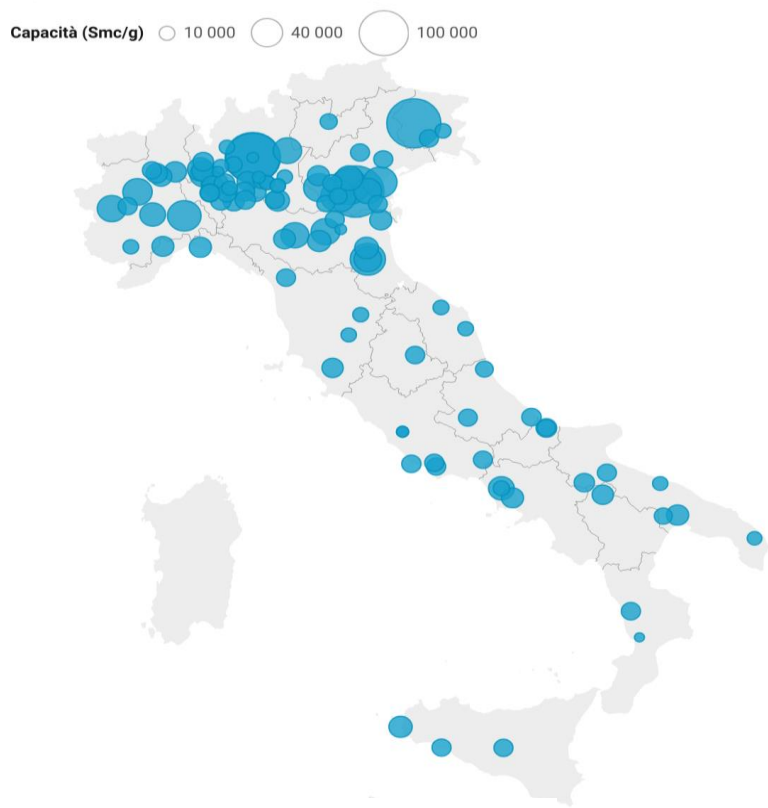
Il baricentro della crescita si sposta progressivamente verso il marittimo.

La logistica nazionale è strutturata e pronta per l'utilizzo

Infrastrutture in grado di offrire GNL e Bio-GNL



215 impianti di biometano connessi alla rete nel 2025



Fonte: Elaborazioni Staffetta su dati Snam • Creato con Datawrapper



Strada: una filiera esistente da non disperdere

La rete è presente; serve riattivare investimenti e rinnovo delle flotte

180

stazioni GNL e L-GNC nel 2025

~4.800

veicoli pesanti immatricolati fino al 2025

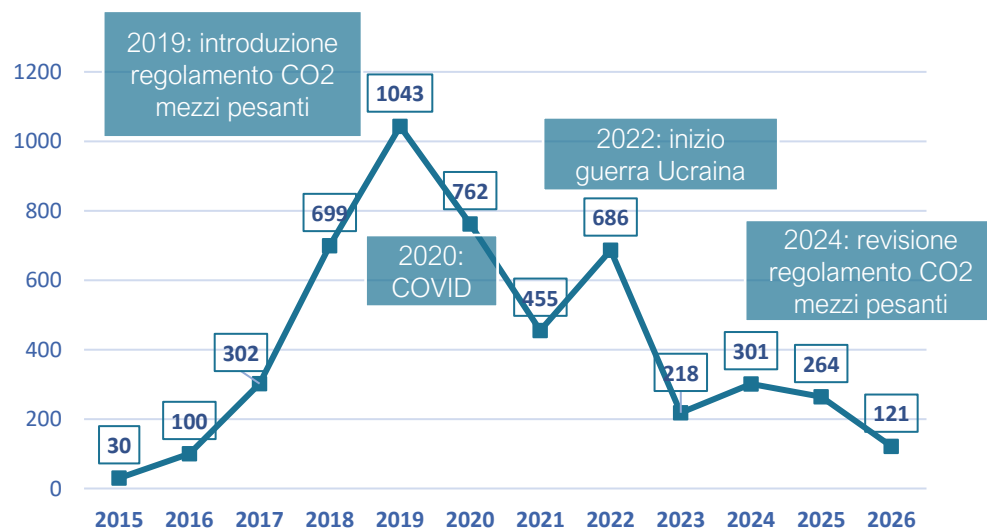
121

nuove immatricolazioni GNL nel 2026

~1%

quota del GNL sul totale parco circolante <16 ton

Andamento delle immatricolazioni mezzi a GNL



Le tre leve per riaprire il ciclo di crescita

1

Crescita della domanda

Incentivi all'acquisto e strumenti fiscali su GNL e Bio-GNL.

2

Revisione della normativa europea

Superare misure discontinue e interventi emergenziali.

3

Valorizzare il Bio-GNL

Regole chiare su tracciabilità, certificazione e benefici emissivi.

Lo stradale non è un mercato maturo, è un mercato da consolidare.

Road: Proposte Assocostieri



Attuazione tempestiva del Fondo

Prioritario assicurare la piena operatività del Fondo per la strategia della mobilità sostenibile (590 M€) **entro il 1° gennaio 2027** con la rapida adozione dei provvedimenti attuativi e la pubblicazione del bando.

Assocostieri propone di riservare al GNL una quota pari al **30% delle risorse del Fondo**, dedicata ai mezzi pesanti oltre le 16 tonnellate: una soluzione già disponibile, adatta al lungo raggio e un'alternativa concreta al diesel.



Clausola di adeguamento estesa al GNL

Estendere al GNL l'obbligo, oggi previsto solo per il gasolio (D.Lgs. 286/2005, art. 6), di inserire nei contratti di trasporto merci una clausola di adeguamento del corrispettivo alle **variazioni del prezzo del carburante**.



Bonus sul modello THG-Quote tedesco

Integrare nel sistema italiano un meccanismo che, analogamente al THG Quote tedesco, sia in grado di incidere sul prezzo alla pompa di biocarburanti e biometano/bio-LNG, stimolando la domanda.



Revisione regolamento CO2 per i nuovi mezzi pesanti

Il regolamento europeo che impone **target di riduzione delle emissioni di CO₂** per i **veicoli pesanti nuovi**, sarà oggetto di **valutazione entro il 2027**.

Assocostieri si adopererà affinché sia **rivista la traiettoria di riduzione delle emissioni** prevista per il settore, tenendo conto dell'effettiva disponibilità delle diverse tecnologie e del contributo che i carburanti sostenibili certificati possono concretamente dare alla decarbonizzazione.

Inoltre si sta adoperando perché sia introdotta una categoria specifica, dedicata ai **Vehicles Running Exclusively on Eligible Fuels (VEEF)**, veicoli alimentati esclusivamente con carburanti sostenibili, conformi ai criteri di sostenibilità e di riduzione delle emissioni previsti dalla Direttiva RED III.

Settore marittimo: l'Italia ha i fondamentali, deve trasformarli in vantaggio competitivo

La centralità nel Mediterraneo non basta senza una strategia Paese e una roadmap di filiera

€79 mld

Valore Aggiunto dell'economia del mare

46,1%

export extra UE movimentato via mare

2°

in UE per tonnellaggio trasportato

1°

in UE per traffico merci a corto raggio

1°

in UE per passeggeri transitati

8

porti italiani nei primi 20 mediterranei per crocieristi

Il gap da colmare

Porti non ancora pienamente predisposti ai fuel alternativi

Procedure e requisiti non omogenei tra scali

Rischio di perdita di traffici verso hub concorrenti

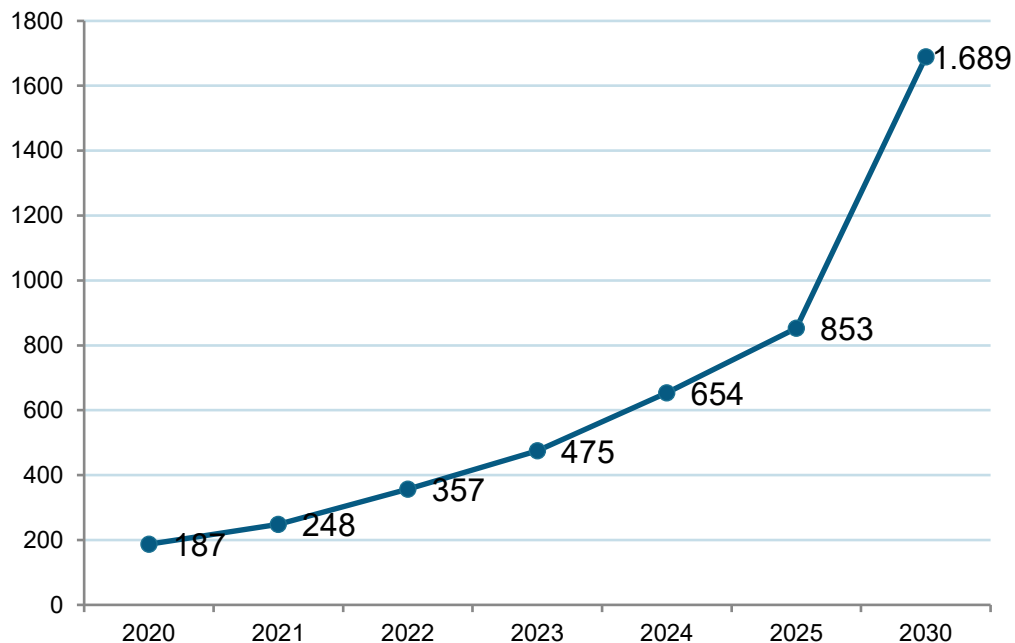
Filiera produttiva nazionale dei fuel ancora da scalare

La competitività portuale si gioca sulla capacità di offrire energia, non solo banchine.

La transizione delle flotte è già iniziata

Il GNL è oggi la principale propulsione alternativa per le navi di maggiore dimensione

Flotta globale LNG fuelled



13%

degli ordinativi
in numero

37%

del tonnellaggio
ordinato

14%

delle emissioni
dei trasporti UE-27

7%

in Italia

Cosa significa per l'Italia

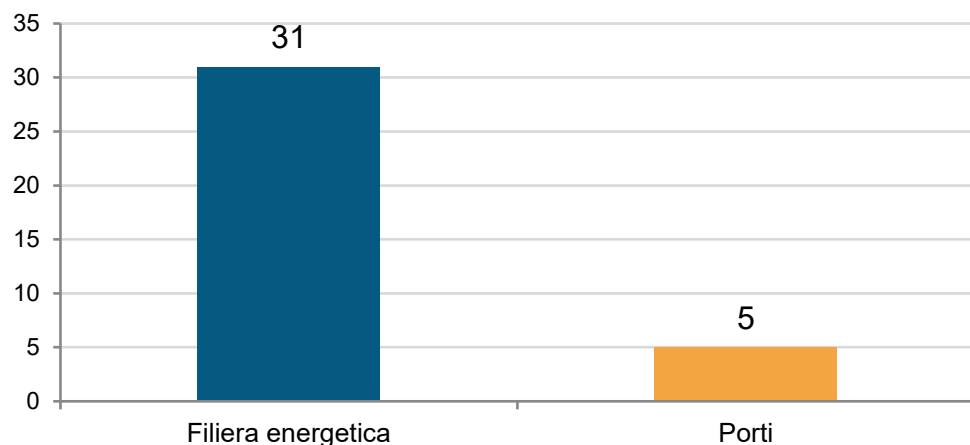
- Domanda di bunkeraggio più concentrata sulle navi ad alta capacità.
- Necessita di servizi ship-to-ship efficienti e standardizzati.
- Scelte odierne determinanti: la vita utile di una nave arriva a 20-30 anni.
- GNL e Bio-GNL come ponte compatibile con asset e infrastrutture già disponibili.

Gli ordinativi trasformano il potenziale in domanda infrastrutturale concreta.
La competitività dei porti dipenderà dalla capacità di abilitare la transizione delle flotte.

Infrastrutture portuali come fattore abilitante del potenziale

Porti, produzione dei fuel, logistica, cantieristica e armatori: un moltiplicatore industriale

Investimenti cumulati 2026–2050



€105 mld

valore della produzione attivato

€45 mld

Valore Aggiunto attivato

51,4%

quota di VA nel Sud e Isole

~€80 mld

costo potenziale dell'inazione



La catena del valore da coordinare

Il costo dell'inazione non è solo ambientale: è industriale, logistico e competitivo.

Marittimo – Proposte Assocostieri



Valorizzazione utilizzo Virtual Liquefaction

La revisione del Reg. (UE) 2022/996 introduce elementi critici: la **contabilizzazione delle emissioni** associate al GNL importato da Paesi terzi e la **manca di un riconoscimento** esplicito delle diverse configurazioni di virtual liquefaction.

Proposta Assocostieri: riconoscimento della Virtual Liquefaction per valorizzare le infrastrutture esistenti (reti gas, terminali GNL), evitando la contabilizzazione delle emissioni associate al trasporto del GNL da Paesi terzi.



Indicazioni Tecniche e Operative (ITO) per ETS marittimo

Le ITO relative all'utilizzo del biometano consentono agli operatori ETS di dimostrarne la sostenibilità, qualificando il flusso come **biomassa con fattore di emissione pari a zero**. Le ITO per gli impianti stazionari sono state pubblicate il **30 gennaio 2026**.

Proposta Assocostieri: richiedere al MASE la pubblicazione e la finalizzazione delle ITO anche per le società di navigazione, gli operatori aerei e i soggetti regolamentati ETS2.



Linee guida bunkeraggio: modello ispirato alla Spagna

Il modello spagnolo (sistema BASIL) prevede un **quadro unico** di regole tecniche, operative e legali applicato uniformemente in tutti gli scali, con una **valutazione del rischio standardizzata** che elimina la valutazione quantitativa per ogni singola operazione. Risultato: procedure **più rapide** senza compromettere la sicurezza.

Proposta Assocostieri: adottare anche in Italia un modello di valutazione del rischio ispirato al BASIL.



Incentivazione rinnovo flotte da ETS

L'ETS introduce un costo della CO₂ sui combustibili per il trasporto marittimo, generando rilevanti proventi che in parte gli Stati membri potranno destinare a **misure di decarbonizzazione e diffusione dei carburanti alternativi**.

Proposta Assocostieri: Destinare una quota dei proventi ETS alla valorizzazione dei carburanti alternativi utilizzati nel trasporto marittimo, al fine di ridurre il costo di impiego, sostenere la domanda e rafforzare la competitività del mercato italiano.

Per aprire il confronto

-  Come rendere i porti italiani competitivi nel Mediterraneo per il bunkeraggio GNL?
-  Come far riprendere la domanda road per consolidare con successo la trasformazione del settore già avviata?

Grazie per l'attenzione



Conf
com



CONFTRASPORTO