

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Assogasliquidi-Federchimica danno i numeri del conto salato di Ets e Ets2

Nicola Capuzzo · Wednesday, November 19th, 2025

Con l'introduzione di Ets ed Ets2 si prevedono costi in aumento di circa il 50% per i trasporti marittimi e di poco meno del 10% per il trasporto stradale pesante; Gnl e bio-Gnl restano le soluzioni più competitive per fronteggiare questo rischio al fine di ridurre le emissioni di CO2 del trasporto merci.

Questo è quanto emerge da uno studio di Bip Consulting commissionato da Assogasliquidi-Federchimica per valutare scenari di lungo periodo e impatto dell'Emission Trading System.

Le normative Ets prevedono l'acquisto di quote di CO2 per alcuni settori; il sistema europeo di scambio delle quote di emissione è operativo da gennaio 2005 e oggi è nella sua quarta fase (2021-2030). Dal 2024 il settore marittimo è già incluso nel meccanismo Ets, con obbligo di contabilizzare le emissioni di CO2 per le navi cargo e passeggeri sopra le 5.000 tonnellate di stazza lorda, sia in navigazione che all'ormeggio, anche per viaggi extra-UE (50%). L'ETS2, in fase di implementazione, estenderà il meccanismo, a partire dal 2028, anche ai settori del trasporto stradale e del riscaldamento, ampliando la portata dell'impatto della normativa.

Secondo le proiezioni mostrate l'aumento atteso del prezzo delle quote Ets e l'introduzione dell'Ets2 comporteranno costi aggiuntivi significativi: tra 0,7 e 1,4 miliardi di euro l'anno per il settore navale e 4-15 miliardi di euro per il trasporto stradale pesante in Italia entro il 2030.

Nel settore navale l'Ets può incrementare il total cost of ownership (Tco) dei mezzi fino al +50%, con un impatto potenzialmente doppio se combinato con la normativa FuelEU Maritime. Quanto al trasporto stradale pesante l'Ets2 (il cui ingresso in vigore è stato appena posticipato al 2028) determina un aumento del Tco inferiore al 10%, sufficiente a rendere attrattive le soluzioni biogeniche.

Rispetto infine all'industria off-grid, l'Ets2 può far crescere il Tco del 30-40%, confermando il Gnl e il bioGnl come alternative economicamente vantaggiose.

“Il GNL e il bioGNL si confermano vettori strategici per la transizione energetica – commenta Matteo Cimenti presidente di Assogasliquidi-Federchimica – in grado di garantire competitività economica e riduzione delle emissioni nei settori più difficili da decarbonizzare,

contribuendo a ridurre l'impatto gravoso della normativa ETS per le aziende ed i consumatori”.

Secondo l'associazione gli scenari di lungo periodo indicano una crescita significativa del mercato Gnl, trainata dal settore navale dove le alternative tecnologiche per la decarbonizzazione sono limitate. La domanda attuale (circa 200 kton/anno) potrebbe triplicare entro il 2030 e raggiungere oltre 2.000 kton/anno al 2050, trainata dal settore navale (con oltre 1.200 kton/anno) e dal settore del trasporto stradale pesante (oltre 750 kton/anno).

“Questi scenari ci confortano nelle scelte di investimento che le imprese stanno portando avanti ma sono realizzabili solo a patto che siano accompagnate da alcune importanti misure di policy abilitanti” aggiunge Costantino Amadei, presidente del Gruppo Gnl di Assogasliquidi-Federchimica. “A partire dalla revisione urgente del Regolamento europeo sulle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti, che riconosca il valore dei biocarburanti attraverso l'introduzione del carbon correction factor. È fondamentale poi introdurre già nei provvedimenti di Bilancio 2026 oggi in discussione in Parlamento un contributo a rimborso – strutturale per almeno tre anni e operativo fin dai primi mesi del 2026 – per le spese per l'acquisto di Gnl e bioGnl da parte delle imprese di autotrasporto. Bene la previsione contenuta nel disegno di legge Bilancio 2026 di una misura straordinaria operativa dal 2027 con risorse pari a 590 milioni per il rinnovo del parco dei mezzi, ma nella fase di attuazione è necessario che la ripartizione dei fondi preveda premialità importanti per l'acquisto dei mezzi alimentati a carburanti alternativi quali il Gnl e il bioGnl”.

Va inoltre “garantita – prosegue Amadei – la continuità degli incentivi alla produzione di biometano/bioGnl, anche oltre il Pnrr, la possibilità di conservare l'incentivo anche quando il prodotto è impiegato nella navigazione internazionale, nonché prevedere l'allocazione dei proventi delle aste Ets in favore dei settori che li hanno generati per supportare processi di decarbonizzazione. Servono contemporaneamente chiarimenti urgenti sull'utilizzo delle Garanzie di Origine ai fini Ets. È imprescindibile, infine, semplificare e omogeneizzare le procedure amministrative per le infrastrutture e il bunkeraggio. Solo così potremo cogliere appieno le opportunità offerte dal Gnl e dal bioGnl e costruire un futuro energetico più sostenibile e competitivo”.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Wednesday, November 19th, 2025 at 9:15 am and is filed under [Market report](#), [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.