

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Mercato Gnl italiano in aumento dell'11% nel 2025. Trasporto marittimo trainante

Nicola Capuzzo · Wednesday, June 17th, 2026

Il mercato italiano del gas naturale liquefatto si è attestato nel 2025 su circa 231 mila tonnellate di consumi complessivi, segnando una crescita dell'11% rispetto al 2024, con dinamiche differenti però tra i principali segmenti di utilizzo. È quanto emerge dal report 'Il mercato del Gnl nel 2025: stato dell'arte e prospettive di sviluppo', realizzato da Bip per conto di Assogasliquidi-Federchimica.

In particolare quello marittimo, che ha visto l'avvio durante il 2025 delle prime operazioni di bunkeraggio ship-to-ship e ora tre bettoline in servizio (una quarta si aggiungerà durante l'anno), rappresenta il principale driver di domanda futura, potenzialmente in grado di passare in tre anni dai 5,9 kton del 2025 a 190 kton al 2028 nello scenario più favorevole. Questo mentre anche a livello globale flotta di navi alimentate a Gnl aumenta, con 894 unità nel 2025 e la prospettiva di superare le 1.600 entro il 2030.

A dominare il mercato italiano è però il segmento del trasporto stradale pesante, che vale per il 75% dei consumi complessivi, ma registra un rallentamento nella crescita (+3%). Una tendenza legata a dinamiche di rinnovo delle flotte e fine vita dei veicoli esistenti. Nel corso del 2025, riferisce il rapporto, le immatricolazioni di veicoli industriali a Gnl sono state 326, segnalando una ripresa "limitata e non sufficiente a sostenere una domanda strutturale". Sebbene il Gnl inoltre rappresenti ancora una quota marginale sul dato complessivo (0,5%), i mezzi immatricolati in Italia raggiungono ora però quota 4.202 (5.400 il parco circolante), mentre i punti vendita salgono a 180 (+3%).

Infine il consumo del comparto industriale, terzo segmento analizzato, conferma una traiettoria espansiva, pari a circa 50 kton nel 2025, quota crescente sul totale (circa 22%). Il numero di impianti industriali alimentati a Gnl sale a 78 nel 2025, dai 67 dell'anno precedente (+16%). La crescita è sostenuta dalla diffusione di contratti di fornitura a lungo termine, dalla maggiore competitività rispetto agli oli combustibili e dai benefici legati alla riduzione di emissioni locali e dei costi Ets.

Relativamente alle prospettive future, nel complesso il report traccia tre scenari evolutivi del mercato, che vanno dal Low (contrazione marcata dell'autotrazione, crescita limitata del navale, assenza di strumenti incentivanti, volumi complessivi in moderata crescita fino a circa 303 kton nel

2028) a uno High (piena valorizzazione del BioGnl, sviluppo infrastrutturale e incentivi strutturali, forte crescita dei comparti) in cui questo potrà raggiungere complessivamente i 460 kton/anno nel 2028, raddoppiando quindi i volumi attuali.

Parlando delle policy necessarie a sviluppare il mercato italiano, Costantino Amadei, Presidente del Gruppo Gnl di Assogasliquidi, ha evidenziato: “Attendiamo novità positive dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti rispetto al Piano incentivi per il rinnovo del parco mezzi delle imprese di autotrasporto” ha ricorda – e anche rispetto alla nostra richiesta di estendere il credito di imposta per le imprese anche in favore del Gnl/BioGnl”.

Per Amadei, il comparto ha infatti “opportunità di crescita enormi” anche se “il margine dipende soprattutto dalle decisioni di politica energetica nazionali ed europee. Occorre sostenere la domanda nell’autotrasporto per ridurre il gap di Tco (acquisto e gestione) rispetto ai carburanti tradizionali e favorire il rinnovo delle flotte. Poi, dobbiamo accelerare lo sviluppo del bunkeraggio marittimo: semplificare e standardizzare le procedure autorizzative, dare piena attuazione alle linee guida nazionali, aumentare l’attrattività dei porti italiani”.

Assogasliquidi, per voce di Amadei, ha anche sottolineato la necessità di un quadro normativo stabile per il BioGnl “la cui penetrazione è sfavorita oggi da incertezze regolatorie e sugli strumenti adatti a comprovare le caratteristiche di sostenibilità del prodotto (GO, PoS, PoC), nonché da sistemi di certificazione non armonizzati”. Nel dettaglio, a livello normativo “va rafforzata la valorizzazione di questo biocarburante prevedendo, nel decreto nazionale di recepimento della Red III, ulteriori maggiorazioni per il BioGnl in fase di attribuzione dei Certificati di immissione in Consumo, in linea con i modelli più avanzati adottati in Europa, oltre alla possibilità di attribuire i certificati anche agli operatori che immettono il prodotto in consumo”.

“Last but not least – ha concluso il Presidente del Gruppo Gnl di Assogasliquidi – ribadiamo la necessità di utilizzare i proventi Ets e FuelEe per sostenere investimenti e diffusione di combustibili a minore intensità carbonica come il Gnl/BioGnl. La traiettoria futura dipenderà in modo decisivo da tre fattori: quadro regolatorio, politiche di incentivazione e sviluppo infrastrutturale”.

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, June 17th, 2026 at 4:04 pm and is filed under [Navi, Politica&Associazioni, Porti](#)

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