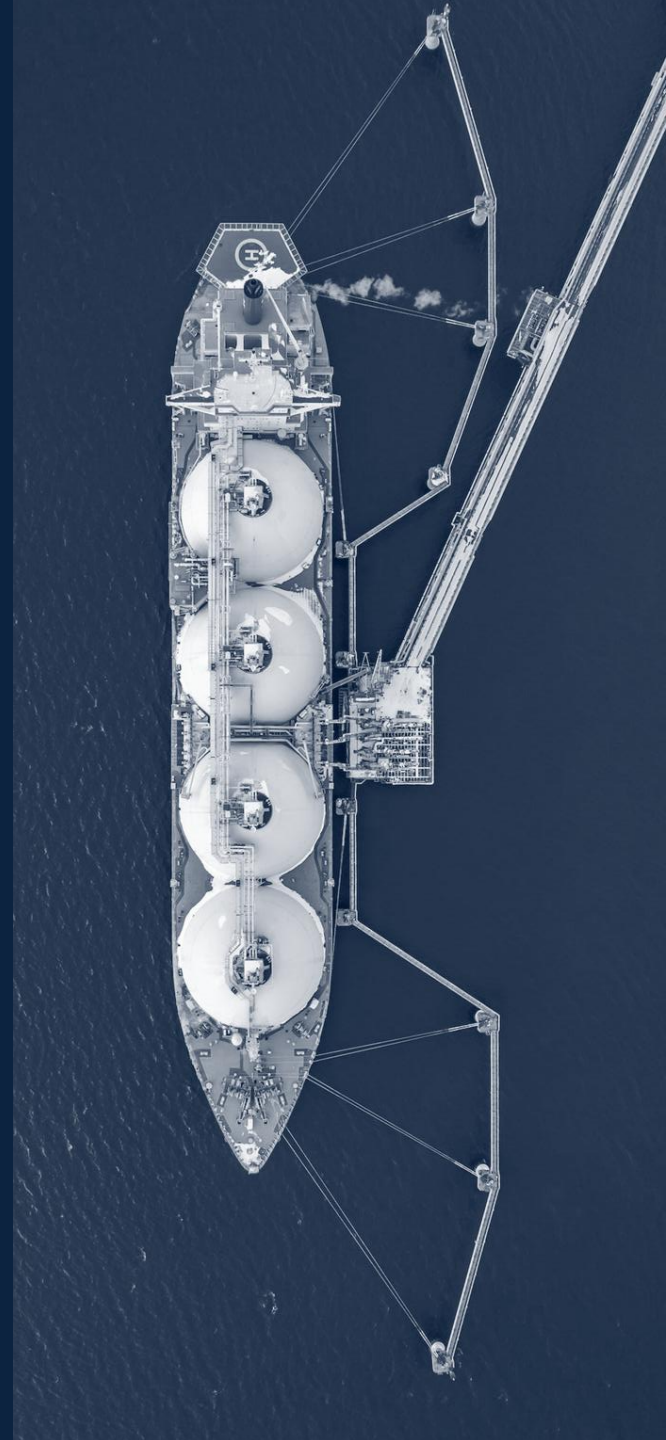
Il Mercato del GNL in Italia nel 2025

Stato dell’evoluzione del mercato GNL

FEDERCHIMICA
ASSOGASLIQUIDI
Associazione nazionale imprese gas liquefatti



HERE TO DARE

17 Giugno 2025

Executive Summary

- **Crescita logistica nazionale**: il terminale di **FOS/Marsiglia** rimane un importante hub di approvvigionamento di GNL per l'Italia (37%), **Ravenna** arriva a coprire circa il 51% dei volumi di ritiro. Sono stati inoltre **abilitati i servizi SSLNG anche per Panigaglia.**
- **Quadro regolatorio e policy incerto**: Il settore è caratterizzato da incertezza regolatoria e assenza di policy abilitanti di lungo periodo, con **incentivi discontinui ed interventi emergenziali** che possono favorire i carburanti tradizionali. Le richieste includono misure strutturali (in particolare incentivi con premialità per l'acquisto di mezzi di trasporto alimentati a GNL e credito di imposta per sostenere il costo del carburante anche nella formulazione Bio-GNL). In questo contesto, **la regolazione UE** (ETS, ETS2, FuelEU Maritime, RED III) **può essere il principale driver della domanda futura**, pur non essendo ancora in fase di piena attuazione.
- **Incertezza regolatori per Bio-GNL**: Lo **sviluppo del Bio-GNL e del virtual liquefaction** consente di **valorizzare i certificati di sostenibilità del biometano** e di ridurre i costi ETS. Tuttavia, **il mercato resta limitato da incertezze normative e certificative** e il pieno riconoscimento del valore del Bio-GNL si concentra ancora nel settore navale, rendendo necessarie ulteriori misure di sostegno agli investimenti.
- **Stabilizzazione del mercato**: Nel 2025 il **consumo di GNL raggiunge circa 231 kton** (+11% rispetto a 2024), con **autotrazione in assestamento**, **industriale in crescita** e comparto navale segnato dall'**avvio delle prime operazioni di bunkeraggio** a fine anno.
- **Autotrazione in rallentamento**: Inizia una **fase di rallentamento legata al rinnovo delle flotte**; il segmento richiede **misure economiche** per **ridurre l'incertezza dei prezzi** della molecola e il gap di TCO rispetto ai carburanti tradizionali, tramite **incentivi all'acquisto** e **strumenti fiscali su GNL e Bio-GNL**, al fine di consolidare una flotta GNL capace di sostenere una domanda strutturale.
- **Industriale in crescita stabile**: Il **consumo industriale cresce fino a circa 50 kton** (circa 20% del totale), concentrato nelle aree non servite dalla rete gas, e conferma l'interesse verso soluzioni a minori emissioni; **offre vantaggi in termini di efficienza energetica**, riduzione degli **inquinanti locali** e **contenimento** degli **oneri ETS**.
- **Avvio operazioni bunkeraggio navale**: il **comparto navale** rappresenta il **principale potenziale di crescita del mercato GNL**, sostenuto dallo sviluppo infrastrutturale e dalle nuove linee guida per il bunkeraggio; nello **scenario più ottimistico** può diventare il principale driver della domanda fino a circa **190 kton/anno nel 2028**.
- **Outlook di mercato**: **tutti gli scenari** analizzati evidenziano una **forte crescita del mercato del bunkeraggio navale a GNL**, mentre il **comparto dell'autotrazione presenta maggiori elementi di incertezza**; tuttavia, nel caso i cui venissero **adottate le misure strutturali** di sostegno alla domanda, si potranno **raggiungere circa 460 kton/anno** di consumi nel 2028, **il doppio rispetto al 2025**.

Nel 2025 la capacità di rigassificazione in Italia è pari a circa 28 MSmc/a con 5 terminal, mentre sono attivi due depositi SSLNG , in costruzione Vado Ligure

Mappatura terminal GNL | 2025

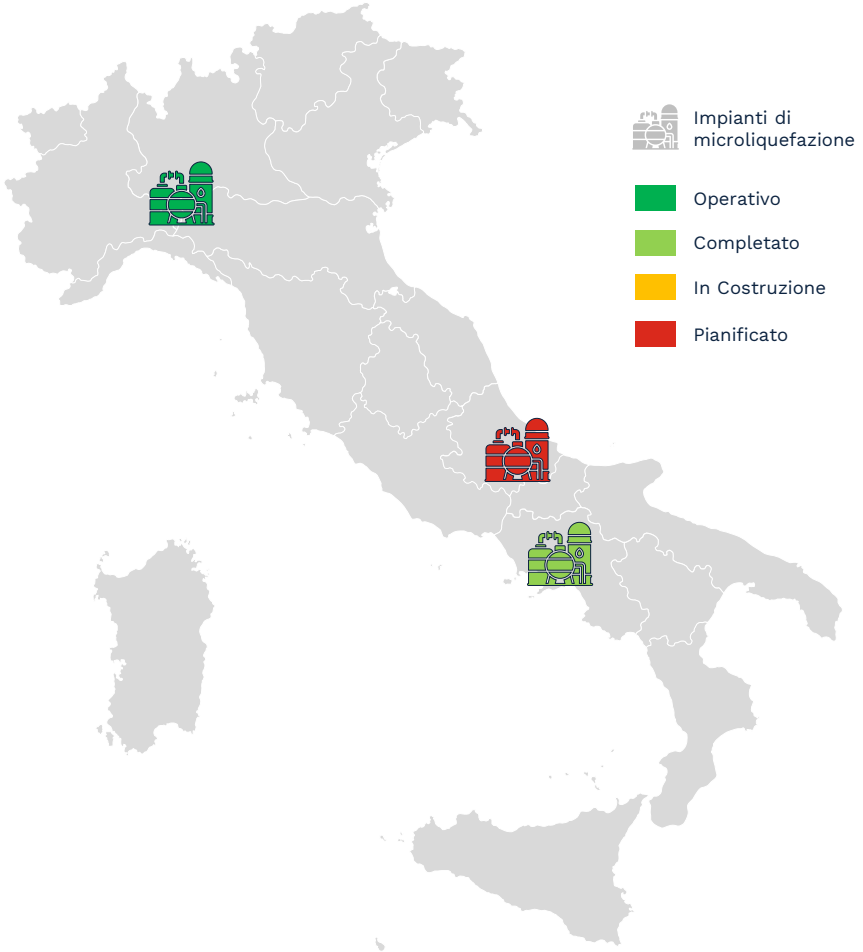
Dettagli sull'infrastruttura e servizi offerti

Terminal	Operatore	Categoria	Status	Start-up	Servizi			Capacità rigas. [Mld Sm³/a]	Capacità stoccaggio [m3 GNL]
					Rigas.	Truck Loading	Ship loading		
Panigaglia	SNAM	On-Shore	Operativo	1971	✓	✓	*2028* ✓	3,5	100.000
Adriatic LNG	Adriatic LNG	Off-shore GBS(1)	Operativo	2009	✓	-	✓	10,4	250.000
OLT Toscana FSRU	OLT Offshore LNG Toscana	FSRU	Operativo	2013	✓	-	✓	5	137.100
Piombino FSRU	SNAM	FSRU	Operativo	2023	✓	-	✓	5	170.000
Ravenna FSRU	SNAM	FSRU	Operativo	2025	✓	-	✓	5	170.000
Porto Empedocle	Nuove Energie	On shore	Pianificato	-	✓	✓	✓	8	320.000
Gioa Tauro	LNG Medgas Terminal	On-Shore	Pianificato	-	✓	✓	✓	12	265.000
Ravenna	Edison	Deposito On-Shore	Operativo	2021	-	✓	✓	-	20.000
Oristano	Higas	Deposito On-Shore	Operativo	2021	✓	✓	✓	0,3	9.000
Oristano FSRU	Higas	FSRU	Pianificato	-	✓	✓	✓	1,8	84.000
Oristano	Edison	Deposito On-Shore	Pianificato	-	-	✓	✓	-	12.040
Oristano	IVI Petrolifera	Deposito On-Shore	Pianificato	-	✓	✓	✓	N/A	9.000
Vado Ligure	GNL Med Srl	Deposito On-Shore	In costruzione	-	-	✓	✓	-	19.800
Cagliari	Sardinia LNG	Deposito On-Shore	Pianificato	-	-	✓	✓	-	22.000
Crotone	Ionio Fuel	Deposito On-Shore	Pianificato	-	✓	✓	✓	N/A	20.000

(1) GBS: Gravity Based Structure

È attualmente operativo il solo impianto di Belgioioso, di capacità limitata, mentre quello di Pignataro è in fase di avviamento e Colle Santo pianificato

Impianti di micro liquefazione GNL | 2025



Dettagli sull'infrastruttura e servizi offerti

Terminal	Operatore	Status	Start-up	Servizi		Capacità [kton/a]	Carichi giornalieri [carichi/gg]
				Truck Loading	Ship loading		
Pignataro	SNAM	Completato	2027	✓	-	50	7-8
Belgioioso	Biomet Srl	Operativo	2025	✓	-	10	1-2
Colle Santo	LNEnergy	Autorizzato	-	✓	-	40,8	-

Belgioioso – Operativo
- Primo impianto operativo di micro-liquefazione in Italia, dedicato alla produzione di **bio-GNL** (tramite mass-balance da rete gas).
- Distribuzione tramite **truck loading** a supporto della domanda per trasporti e usi industriali.

Pignataro – Completato, operativo dal 2027
- Impianto SNAM con capacità prevista pari a circa **50.000 ton/anno di GNL**.
- Servizi di **truck loading** e potenziale supporto al bunkeraggio, con focus sul Centro-Sud Italia.

Colle Santo – Autorizzato
- Progetto di micro-liquefazione **direttamente su giacimento**, senza allaccio alla rete nazionale.
- Capacità prevista di circa **40.800 ton/anno**, con distribuzione via truck loading.

Questi progetti costituiscono i primi elementi della filiera italiana della micro-liquefazione e potranno **contribuire alla crescita della domanda di GNL** nei comparti industriale, dei trasporti pesanti e del bunkeraggio marittimo, **soprattutto nelle regioni del Sud Italia**.

Servizio previsto | Operativo | Completato | In costruzione | Pianificato

A fine 2025, operano tre unità per il bunkeraggio GNL, con una quarta prevista in servizio a inizio 2026, a conferma della crescita del segmento ship-to-ship

Mappatura dei bunker vessel | 2025

Nave	Categoria	Status	Proprietario	Operatore	Area operativa	Capacità stoccaggio [m^3 GNL]
Ravenna Knutsen	Small LNG Tanker	✓	Knutsen OAS Shipping	EDISON EDF GROUP	Ravenna	30.000
Green Zeebrugge	Bunker Vessel	✓	NYK LINE NIPPON YUSEN KAISHA	axpo	Genova, Civitavecchia Napoli	5.100
Avenir Aspiration	Bunker Vessel	✓	Avenir LNG	eni	Italia	7.500
Green Pearl	Bunker Vessel	🚧 [1]	So.Fi.Pa.	axpo	Genova, Civitavecchia Napoli	7.500

✓ Operativo 🚧 In costruzione

(1) Varata Gennaio 2026

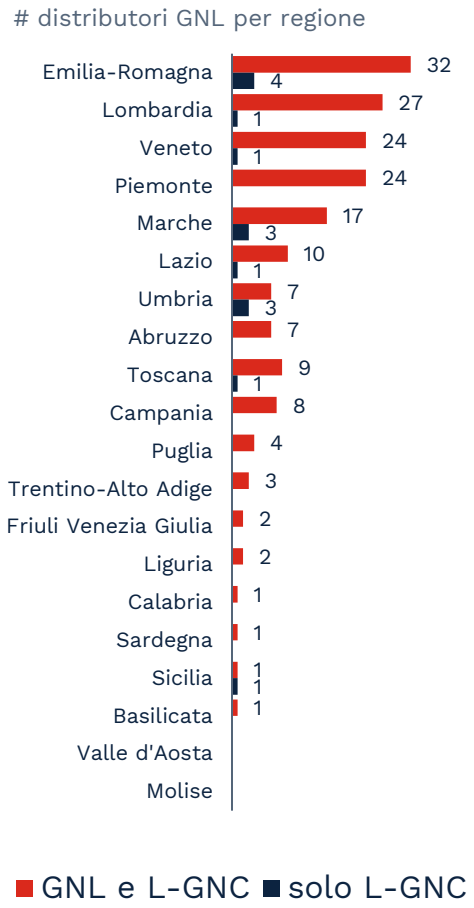
Fonti: Analisi BIP

Nel 2025 le stazioni GNL in Italia sono 180 (+3% vs 2024), con una domanda stabile che frena nuovi investimenti, Isole e Sud restano le aree meno servite

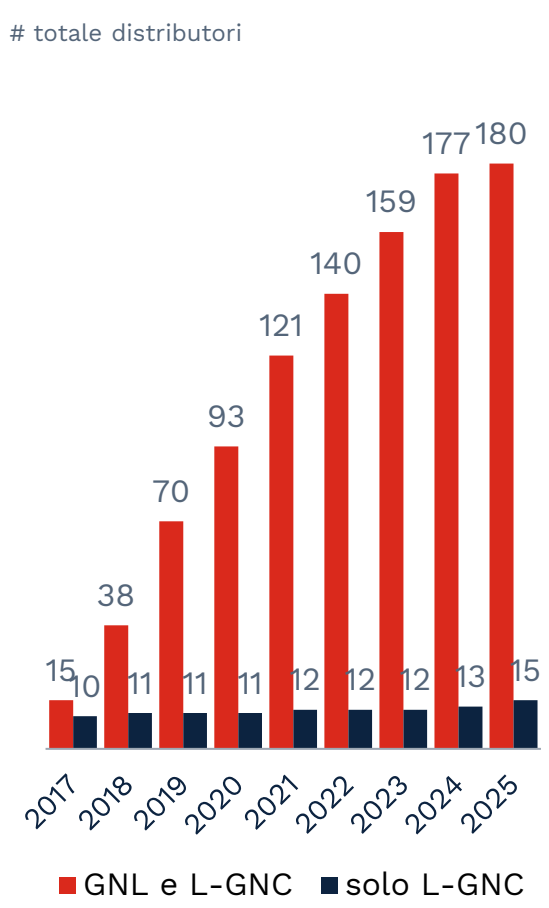
Mappatura Distributori GNL e L-GNC | 2025

Legenda:

- Distributori GNL & L-GNC
- Distributori solo GNL
- Distributori solo L-GNC



Evoluzione distributori GNL



Insights

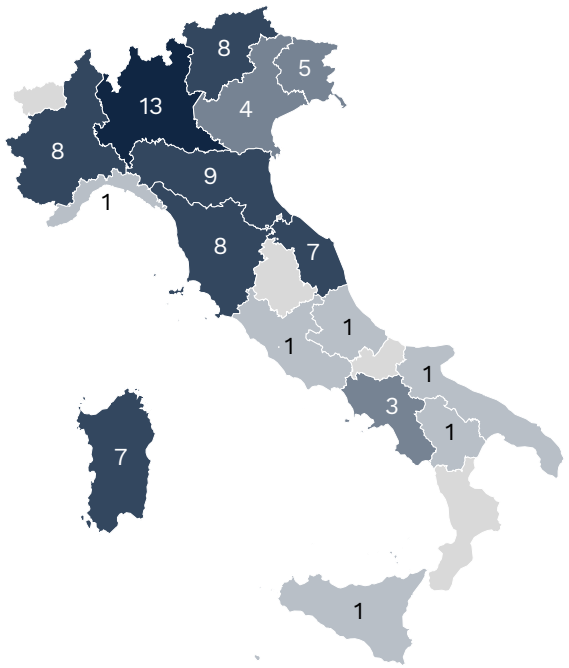
- Nel **2025 la rete** di impianti per l'approvvigionamento di GNL **è cresciuta appena del 3%** rispetto all'anno precedente, mentre **nel 2024 l'incremento** sull'anno prima **era stato** decisamente più significativo, **pari all'11%**
- La maggior parte della rete di distribuzione GNL è concentrata al **Centro-Nord**, **limitando** conseguentemente l'espansione di **flotte GNL al Sud**.
- Ad oggi, in Italia si contano complessivamente **180 stazioni** di rifornimento di **GNL e L-GNC**, a cui si aggiungono ulteriori **15 stazioni** dedicate **esclusivamente all'L-GNC**.

Fonti: Analisi BIP, MIMIT

Le normative sulle emissioni locali e l'accessibilità alla rete gas, in particolare in Sardegna, hanno favorito la crescita degli impianti industriali alimentati a GNL

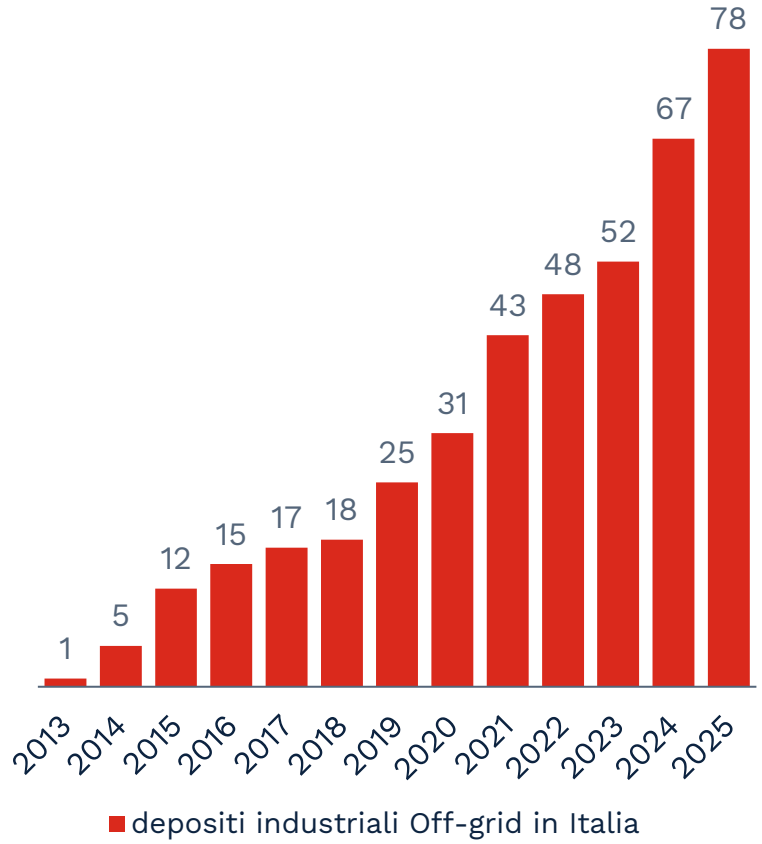
Numero di utenze industriali in Italia | 2025

utenze off-grid



Crescita impianti industriali

impianti industriali



Insights

- Il numero di impianti industriali con impianto di rigassificazione del GNL è passato da **67 nel 2024 a 78 nel 2025**, con una crescita pari a circa il **16% in un solo anno**.
- Il consumo del GNL nel comparto industriale è sostenuto da una **domanda più stabile** e da una diffusione di **contratti di fornitura a lungo termine** e sta progressivamente **erodendo la quota di mercato degli oli combustibili**.
- Regolamentazioni come i **CAM Strade** hanno già **favorito la transizione dagli oli combustibili al GNL** in specifiche industrie, **l'introduzione di meccanismi come l'ETS 2** è destinata a rendere il **GNL e Bio-GNL ulteriormente competitivo** rispetto agli oli combustibili.

Fonti: Intervistati e analisi BIP

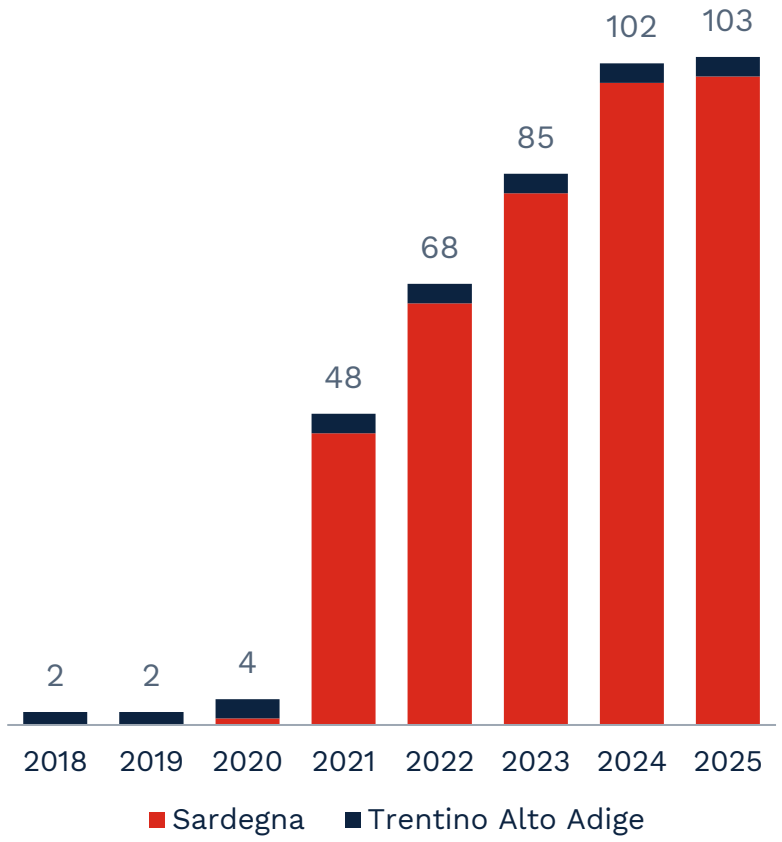
Le reti isolate alimentate a GNL mostrano una crescita limitata nel 2025 con una sola nuova rete in Sardegna, ulteriori conversioni previste nel corso del 2026

Reti isolate alimentate da GNL | 2025

reti

Crescita reti isolate GNL in Italia

reti isolate



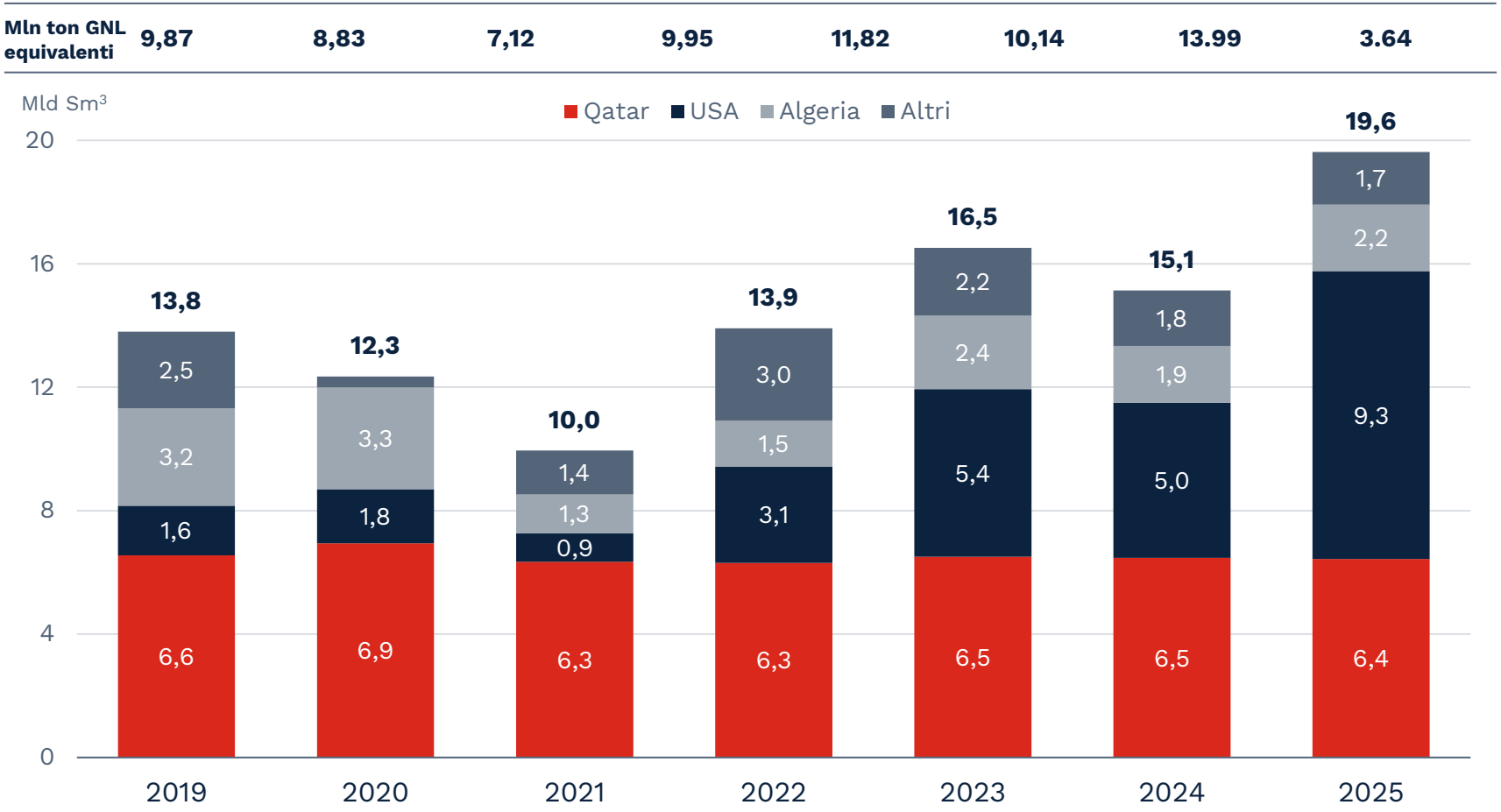
Insights

- Nel **maggio 2025 Oristano** ha completato la conversione della rete da aria propanata a gas naturale, coinvolgendo circa **2.500 utenze**.
- A **settembre 2025 è stato avviato il progetto** di conversione della **rete di Sassari** (190 km, ~14.000 famiglie), con un investimento di 9 M€, completamento previsto nel 2026.
- È attesa una **crescita dei consumi nelle reti isolate sarde**, trainata dalla **conversione** a gas naturale dei **principali centri urbani** ancora serviti ad aria propanata come Nuoro e Cagliari.

Fonti: Analisi BIP

Nel 2025 gli Stati Uniti superano il Qatar e diventano il principale fornitore di GNL verso l'Italia, con una quota di circa il 58% delle importazioni totali UE

Volume GNL importato in Italia per paese di origine | 2019-2025



Insights

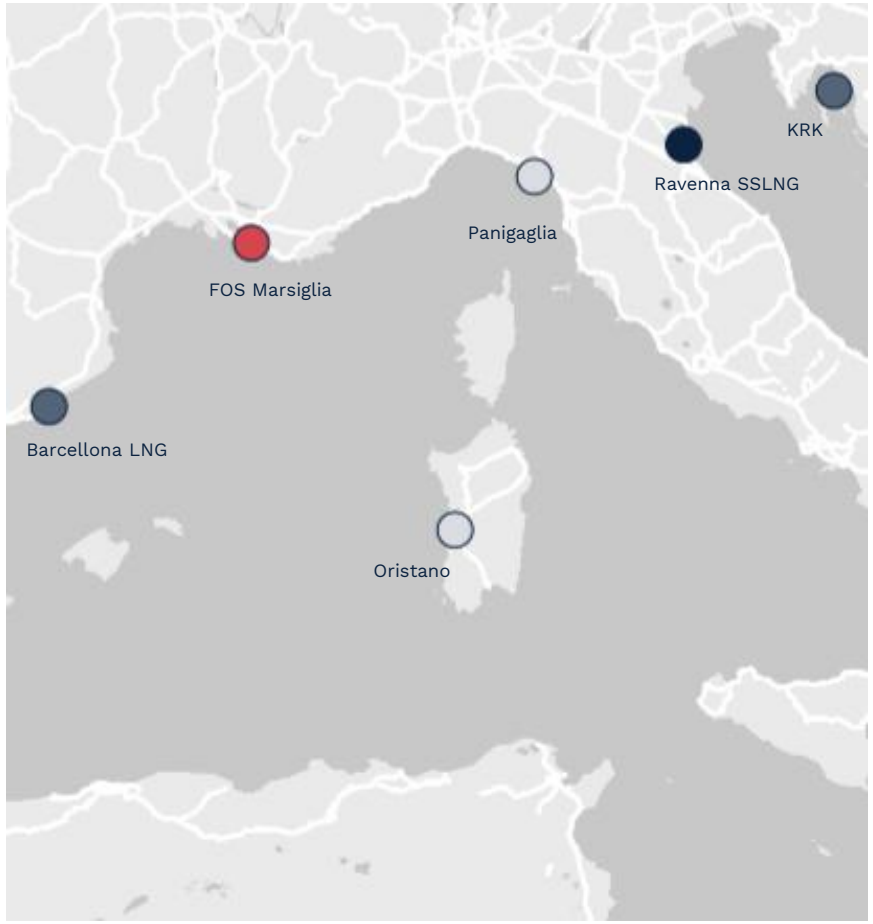
- Il **volume totale di GNL importato** in Italia raggiunge nel **2025 un nuovo massimo storico**, pari a **19,6 miliardi di standard metri cubi equivalenti**, superando il precedente picco del 2023.
- Gli **Stati Uniti diventano il primo fornitore** di GNL all'Italia, superando il Qatar. Nel **2025** coprono il **47,4% del GNL importato**, contro il **32,7%** del Qatar.
- Le importazioni di **GNL dagli Stati Uniti** continuano a crescere dopo la crisi energetica del **2022**, spinte dalla sostituzione dei volumi russi e dalla **maggiore disponibilità di carichi** sul mercato europeo.
- La categoria "**Altri**", che include paesi come Trinidad e Tobago, Egitto, Russia, Mozambico, Norvegia, Angola, Spagna, Nigeria e altri, mostra una certa **volatilità**, suggerendo **sforzi di diversificazione** ma anche **dipendenza da fornitori meno stabili**.

(1) Altri include: Trinidad e Tobago, Guinea Equatoriale, Russia, Mozambico, Norvegia, Angola, Spagna, Nigeria, altri

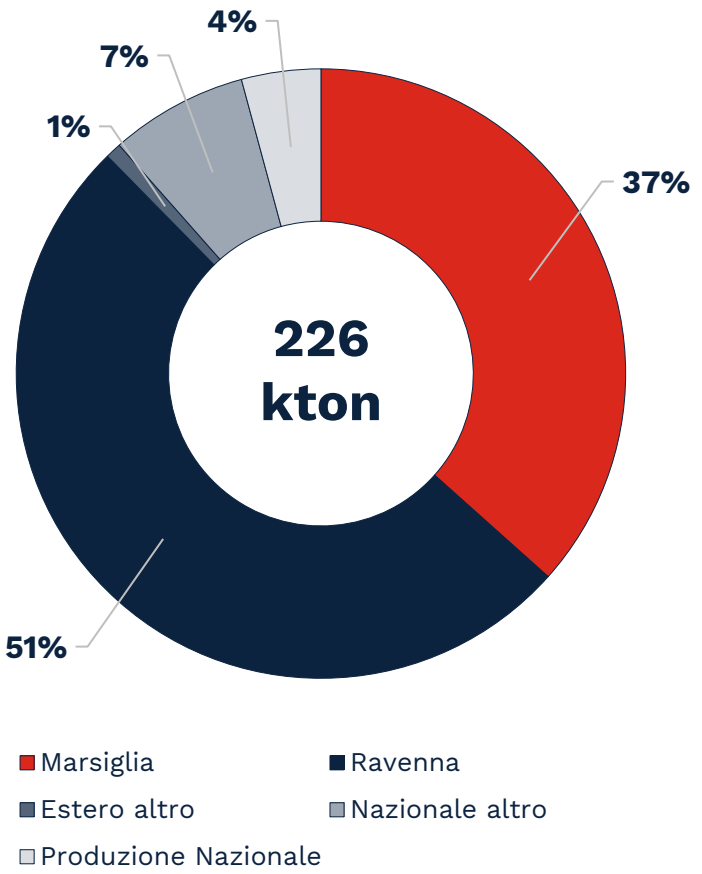
Fonti: Analisi BIP

Circa il 38% del GNL trasportato in autobotte proviene da depositi esteri di Marsiglia, Barcellona e Krk, mentre il 51% è coperto dal terminale di Ravenna

Origini del GNL consegnato via autobotte | 2025



Origine GNL in consumo | 2025



Insights

- Circa il **37% del GNL** consumato in Italia e trasportato via gomma proviene da terminal di **Marsiglia**. **Barcellona** e **Krk** coprono il restante **1%**. Stimando un carico di **20 ton/autobotte** si possono stimare circa **4250 carichi di GNL.**
- Nel 2025 sono stati **abilitati i servizi di truck loading presso Panigaglia**, pur con volumi ancora ridotti, si conferma un **punto di carico strategico** per gli operatori.
- Nel 2025 è cresciuto anche il volume gestito dal **deposito di Ravenna**, che copre ad oggi **più della metà del mercato** nazionale del **GNL trasportato su gomma** (52%).

Fonti: Analisi BIP

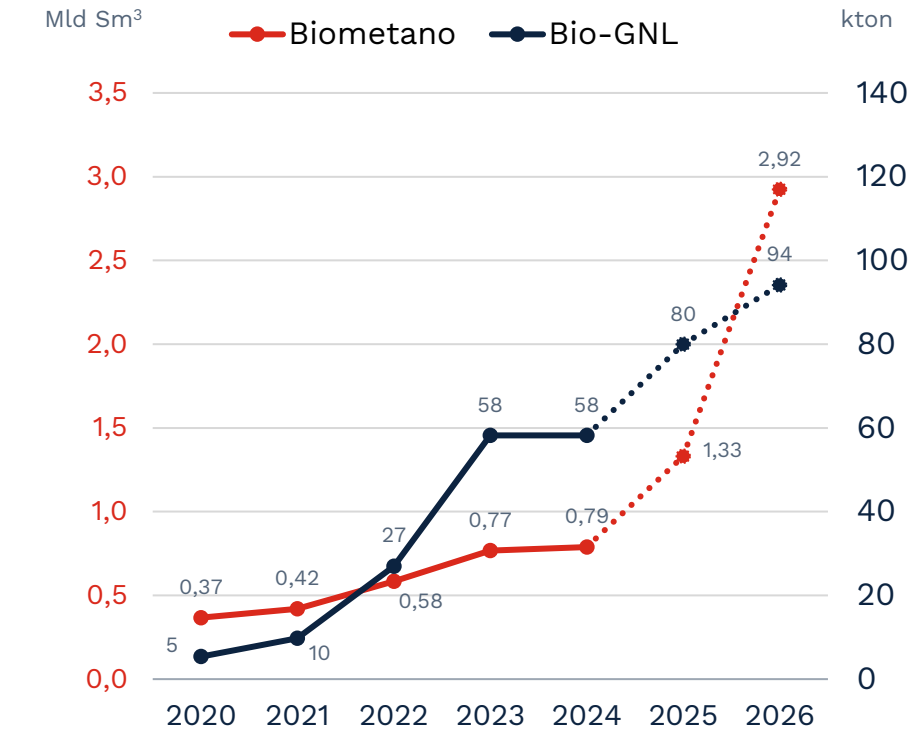
Considerando le aste DM 22 nel 2025 la capacità di produzione di Biometano in Italia raggiunge gli 1,33 MSm³/a e una produzione di Bio-GNL di 80 kton/a

Mappatura impianti biometano | 2024

Legenda:

- Impianto di biometano operativo nel 2024

Capacità biometano e Bio-GNL(1) 2024-2026



	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
# impianti biometano	26	36	66	110	114	*250*	*683*
# impianti Bio-GNL	2	4	10	21	21	*29*	*38*

Valori stimati

Insights

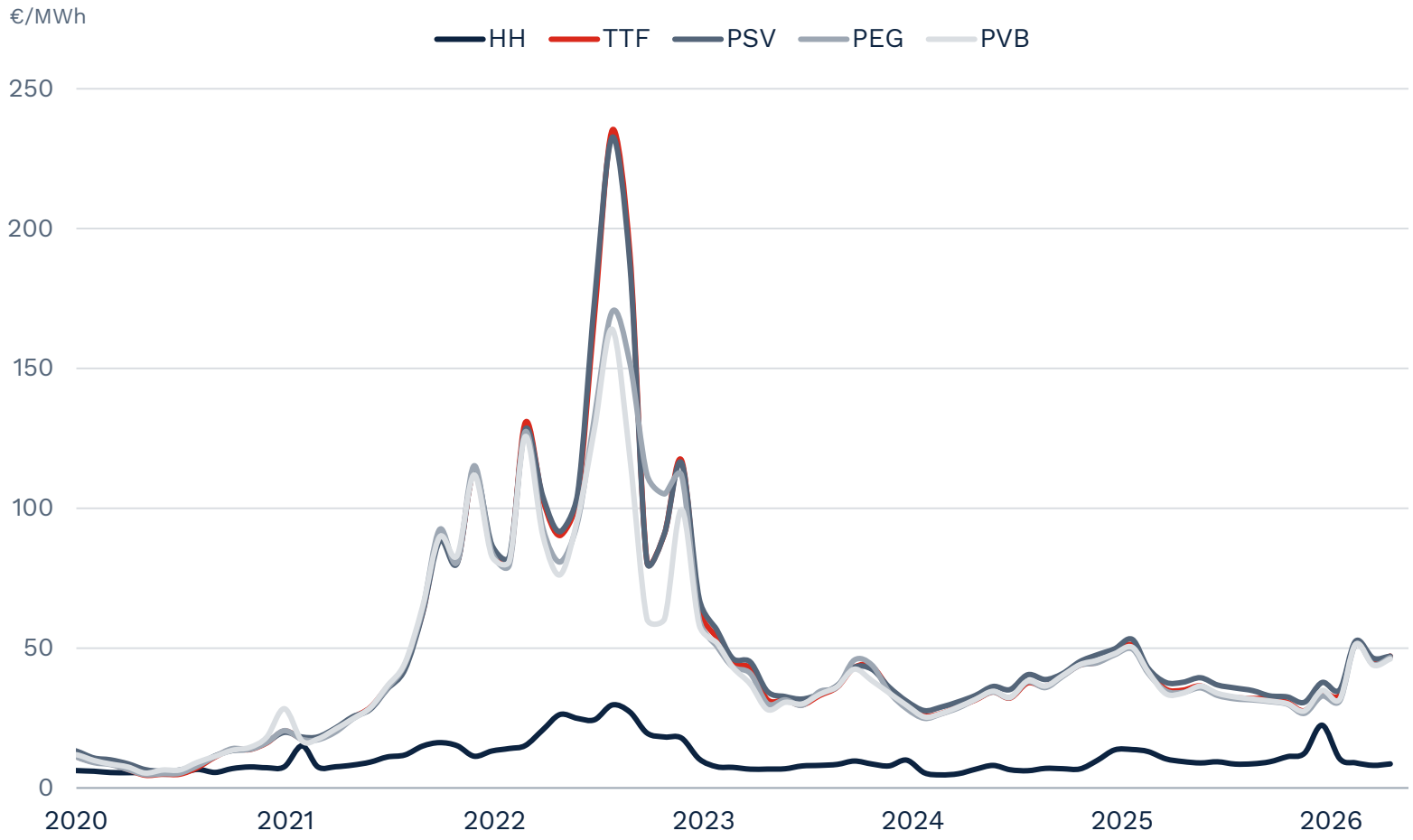
- Partendo dagli ultimi dati disponibili per il 2024 e assumendo l'entrata in esercizio degli impianti aggiudicatari delle aste del DM 2022, **la capacità produttiva di biometano in Italia nel 2025** è stimata in **1,33 Mld di Sm³/anno**, e una **capacità di produzione di Bio-GNL** pari a circa **80 kton/anno**.
- Nel 2025, **grazie alla maggiore attrattività economica degli incentivi tedeschi** (THG-Quote), diversi **produttori di Bio-GNL** preferiscono **esportare la propria produzione** in Germania per beneficiare di un premio superiore.

(1) Forecast basato su esiti delle aste DM 15/9/2022

Fonti: GSE, EBA, Analisi BIP

Il PSV si mantiene sopra PEG e PVB, con spread pari a +3,1 e +2,8 €/MWh, con una media annuale rispetto al 2024 in aumento del 6%

Prezzi spot giornalieri di gas | 2020-Q2 2026



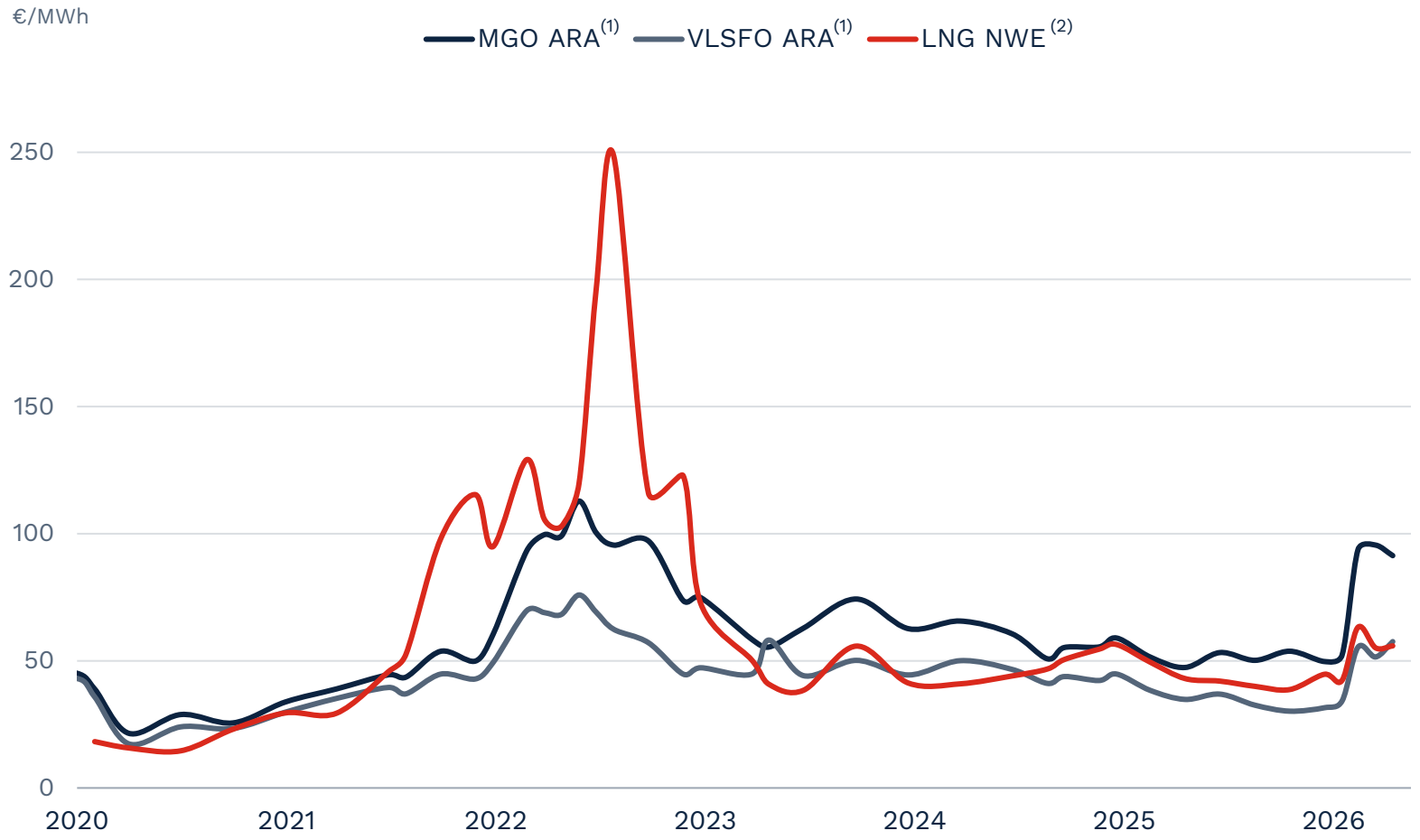
Insights

- Nel 2025 il **PSV** ha registrato valori ancora più elevati rispetto alle controparti spagnola e francese, con uno spread pari a **+3,1 €/MWh rispetto al PEG** e **+2,8 €/MWh rispetto al PVB**.
- Nel 2025, nonostante un picco a inizio anno, i prezzi hanno mantenuto un trend globalmente decrescente ma con prezzi comunque **superiori alla fase pre-Covid.** In media il **2025** ha mostrato un **prezzo medio del PSV superiore del 6% rispetto a 2024**.
- **All'inizio del 2026**, a causa delle tensioni geopolitiche, **gli indici europei** hanno registrato un sensibile rialzo, con un **incremento medio del 4%** rispetto al primo quadrimestre 2025.

Fonti: Analisi BIP

Dopo il calo del 2025 e per effetto delle tensioni geopolitiche, il GNL risulta più competitivo di MGO e VLSFO, nel primo quadrimestre 2026

Prezzi dei principali combustibili utilizzati nel settore marittimo | 2020-Q2 2026



Insights

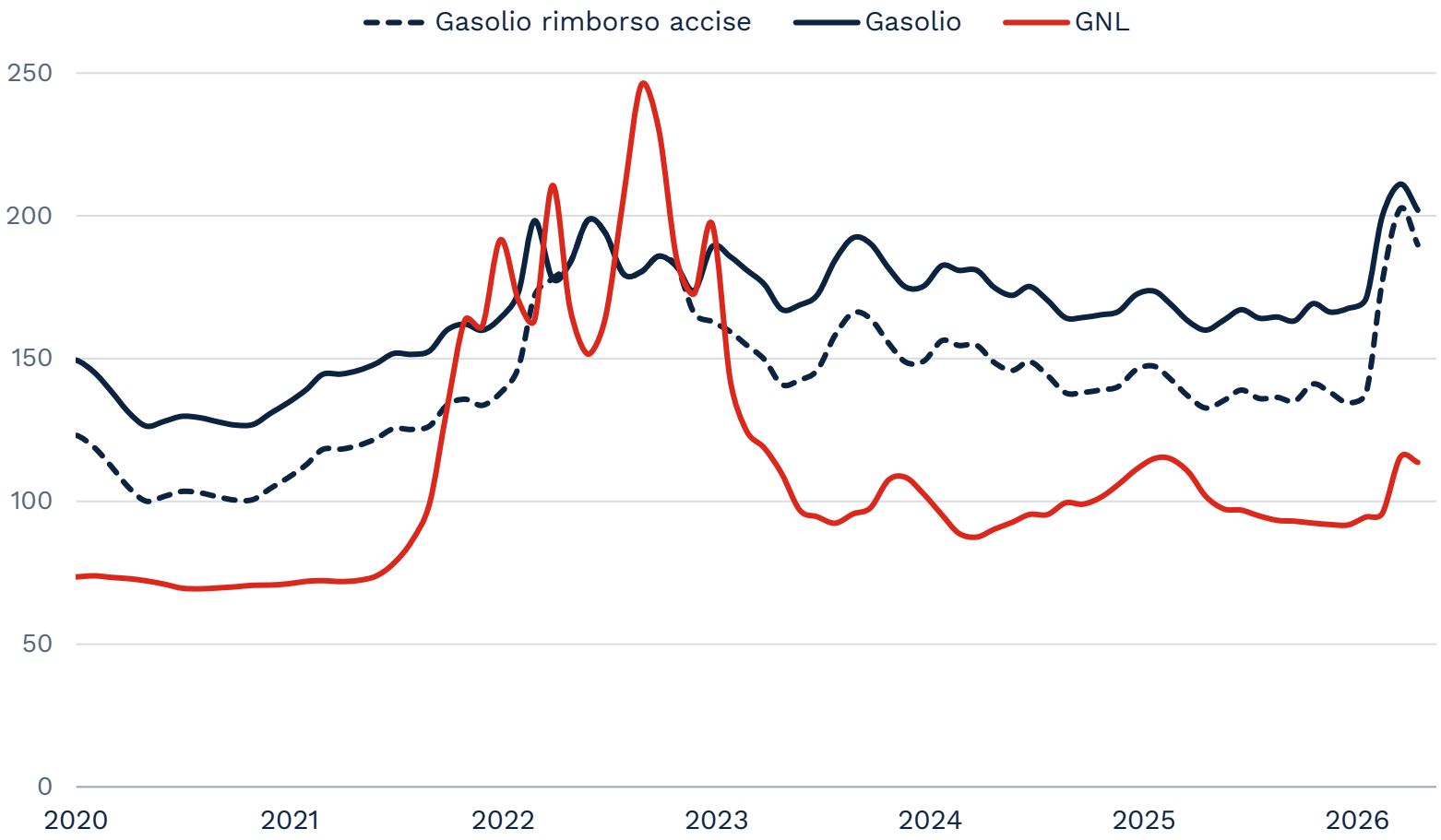
- Il **prezzo del GNL nell'area NWE** è sceso sensibilmente durante l'anno 2025, passando da **56 €/MWh a 39 €/MWh** a fine anno, valore molto vicino a quello del VLSFO (32€/MWh), ma comunque distante dai prezzi del 2020 (18 €/MWh).
- Nel **primo quadrimestre 2026**, complice la situazione geopolitica, i prezzi di MGO e VLSFO hanno **superato** quelli del **GNL.**

(1) Amsterdam-Rotterdam-Antwerp DOB
(2) North-West Europe DOB

Fonti: DNV

Nel 2025 il GNL per autotrazione resta stabile, mentre nel Q1 2026 torna a crescere, mantenendo un vantaggio di costo significativo rispetto al gasolio

Prezzi GNL e Gasolio per autotrazione (inclusa IVA e Accise) (1) | 2020-Q2 2026



Insights

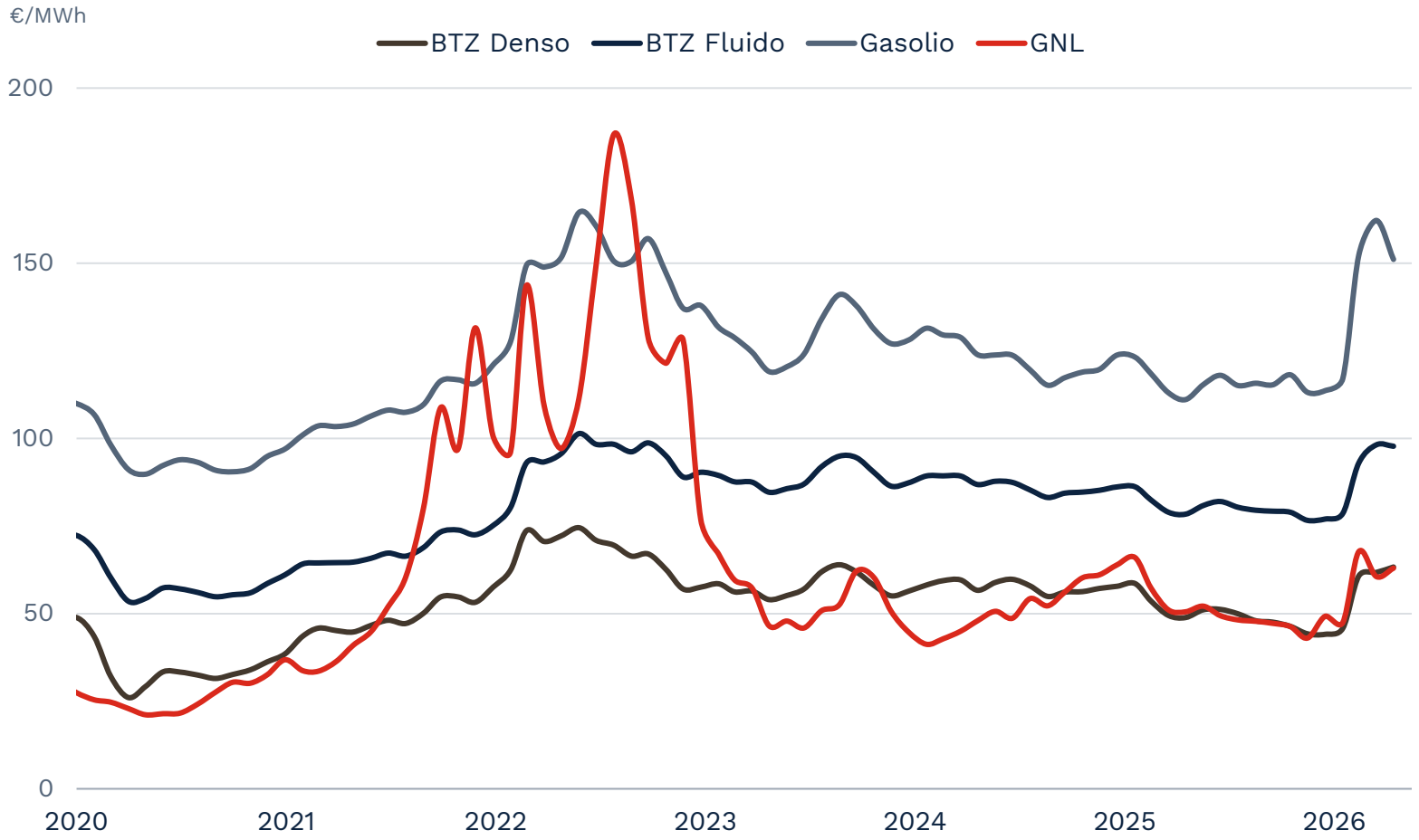
- **Nel 2025**, il prezzo del GNL per autotrazione si mantiene su **livelli relativamente stabili** (90-115€/MWh), dopo la normalizzazione osservata nel 2023-2024.
- A **inizio 2026**, il prezzo del GNL mostra un **nuovo rialzo**, superando i **110€/MWh**, in un contesto di **maggiore tensione sui mercati gas** rispetto alla seconda metà del 2025.
- A parità di contenuto energetico, il **GNL** risulta attualmente (2026) il **45-50% più economico** rispetto al **gasolio**, anche al netto del rimborso delle accise.
- Sebbene il costo del GNL sia significativamente inferiore a quello del gasolio, **la competitività del GNL in termini di TCO risulta inferiore**. Risultano pertanto necessari meccanismi di **sostegno economico** per riequilibrare le due tecnologie.

(1) Contenuto energetico molecole in Annex

Fonti: MIMIT

Il GNL nel 2025 e a inizio 2026 si mantiene su livelli comparabili all'olio combustibile fluido, con ulteriori vantaggi legati ai minori costi emissivi

Prezzi medi dei Olio combustibile e GNL (incluse Accise) (1) | 2020 – Q2 2026



Insights

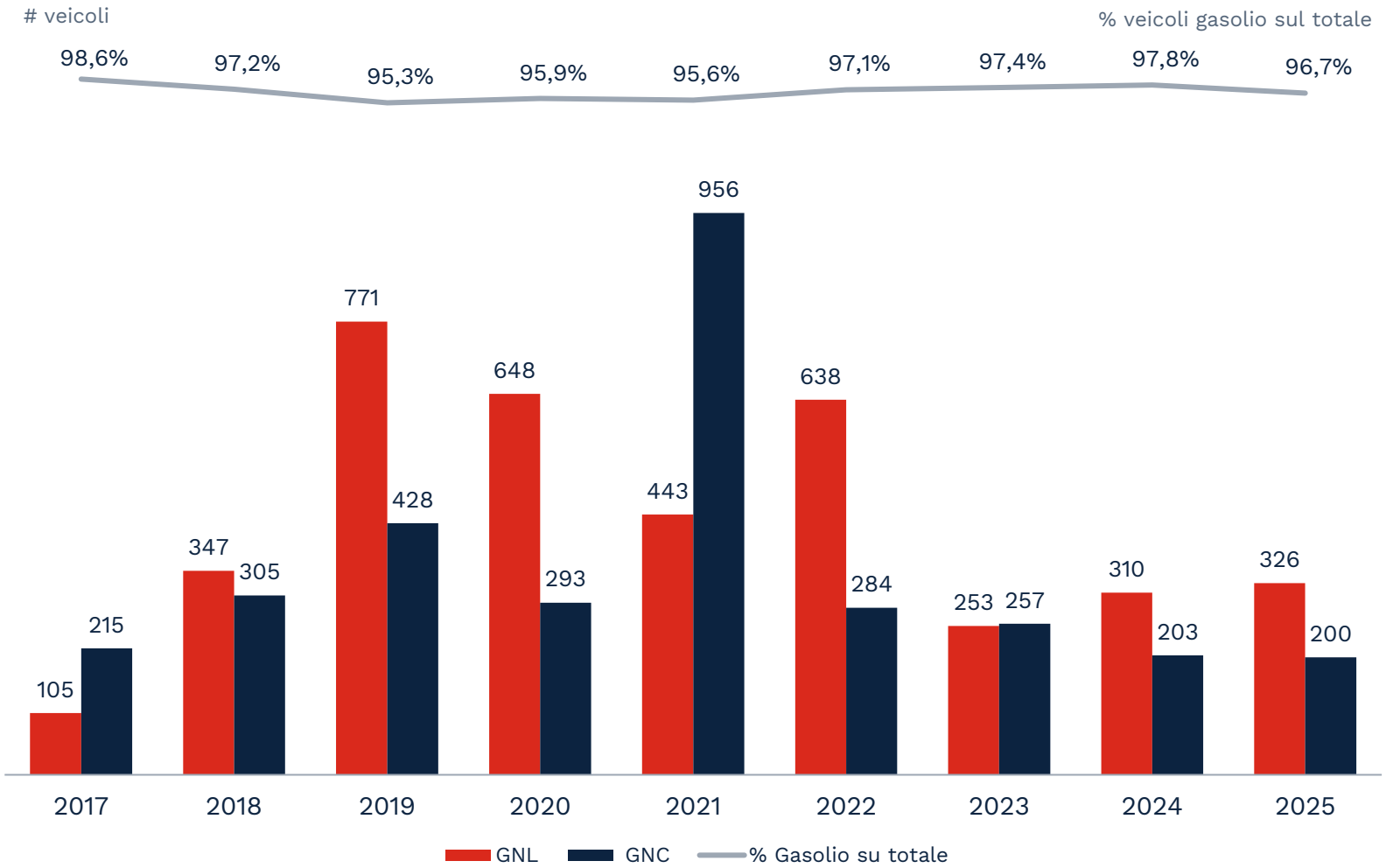
- **Nel 2025** il prezzo del **GNL** ha registrato una **forte contrazione,** passando da **64 €/MWh** a **43 €/MWh** (-33%), il calo più marcato tra i combustibili analizzati.
- Nel corso del **2025 il GNL** ha mantenuto un **vantaggio competitivo costante**, con un differenziale nullo rispetto al BTZ denso, circa -28 €/MWh rispetto al BTZ fluido e circa 64 €/MWh rispetto al gasolio.
- Nel primo quadrimestre 2026 la dinamica si è parzialmente invertita, con un rialzo del GNL fino a **68 €/MWh a marzo** e un picco del **gasolio** a **162 €/MWh ad aprile**, confermando la **maggiore stabilità del GNL** rispetto agli altri combustibili.

(1) Contenuto energetico molecole in Annex; 2) Il prezzo del GNL per gli utenti industriali è stato stimato a partire dal prezzo PEG ipotizzando uno spread aggiuntivo di +15 €/MWh a copertura dei costi di commercializzazione e importazione.

Fonti: MASE

Nel 2025 le immatricolazioni di veicoli industriali a GNL restano stabili ma ancora insufficienti a sostenere una domanda strutturale

Immatricolazioni di veicoli industriali > 3.500kg | 2017-2025



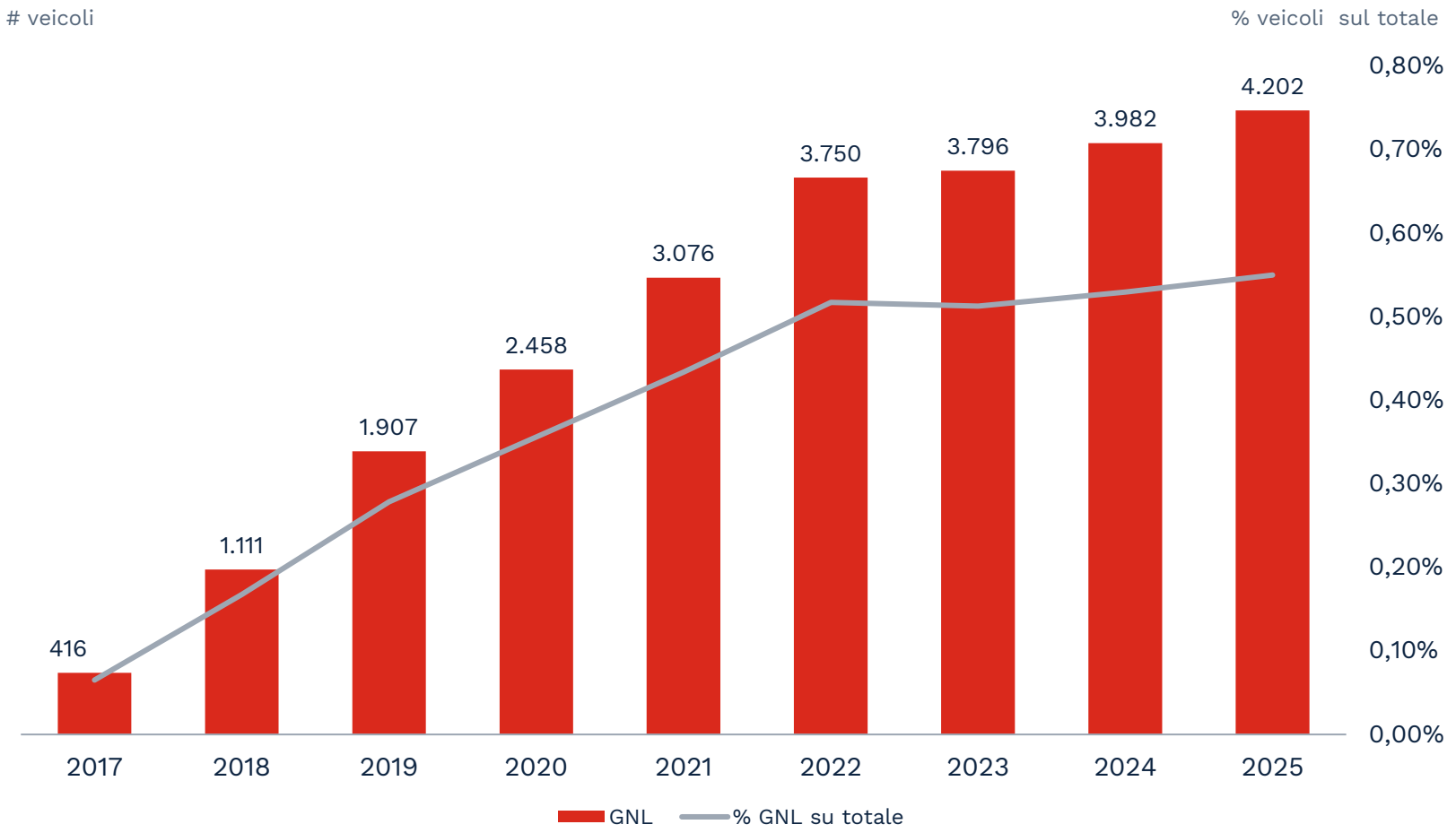
Insights

- Il biennio **2024–2025 segna una leggera ripresa** delle immatricolazioni, con 326 nuovi veicoli nel 2025 rispetto ai 310 del 2024.
- Per quelli **immatricolati a GNC**, invece, il **trend durante gli anni è abbastanza costante**, al netto del **picco del 2021** con 956 immatricolazioni, per poi attestarsi a **200 veicoli nel 2025**.
- Si sottolinea che la **percentuale sul totale dei veicoli pesanti alimentati a gasolio**, in generale, si mantiene su **livelli molto elevati**, attestandosi al **96,7% nel 2025, dopo il 97,8% del 2024**. Il trend conferma come il mercato continui a **propendere per i veicoli industriali a gasolio** a discapito di quelli a GNL.

Fonti: ANFIA

Il parco circolante di veicoli trasporto pesante GNL immatricolati in Italia ha raggiunto le 4.202 (+ 220 vs 2024), ma rimane ancora una quota non significativa

Parco veicoli attualmente circolanti immatricolati in Italia > 3,5t | 2017-2025



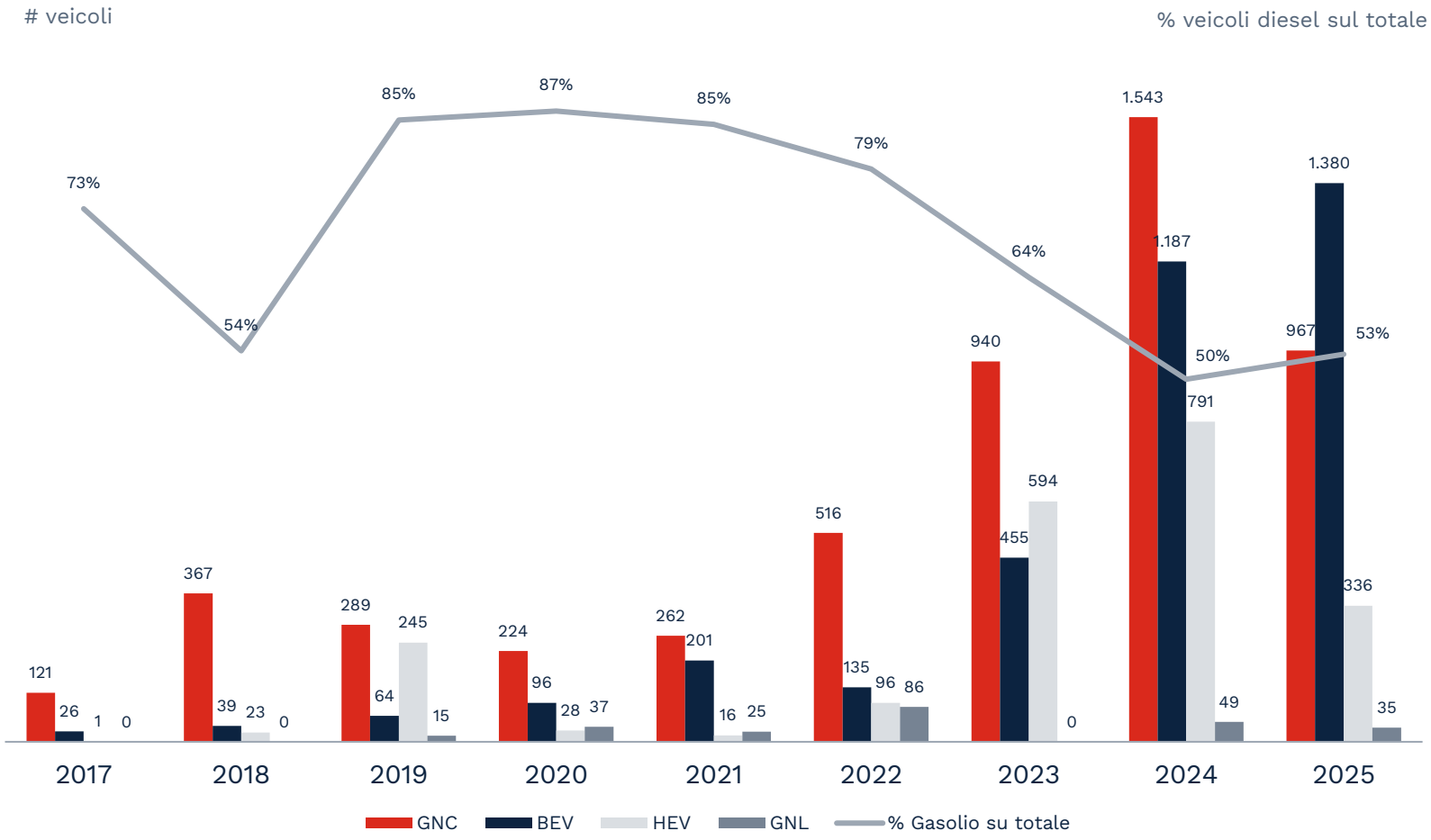
Insights

- Nonostante lievi segnali di ripresa, **la quota di veicoli industriali alimentati a GNL rappresenta solo lo 0,5% del parco circolante totale**; tale dato evidenzia il potenziale di penetrazione del GNL nel settore dell'autotrazione.
- Il **parco circolante nazionale** raggiunge **4.202 veicoli nel 2025**, ma la **crescita rimane ridotta**: +220 unità rispetto al 2024 (+5,5%)
- La **rete di rifornimento GNL** appare già **adeguata alla domanda attuale**; nuove stazioni dipenderanno soprattutto dalla **ripresa delle immatricolazioni.**
- Nei prossimi anni **la prima generazione di veicoli alimentati a GNL** raggiungerà la **fine del proprio ciclo di vita**, costituendo un elemento di **verifica cruciale** per valutare l'eventuale **riadozione di tale tecnologia da parte degli operatori**.
- Sulla base dei consumi complessivi di GNL Italia, si stima un **parco circolante di circa 5.400** veicoli (+161 vs 2024), comprendendo sia i veicoli immatricolati in Italia sia quelli esteri.

Fonti: European Alternative Fuels Observatory, ACI, ANFIA

Le immatricolazioni di autobus diesel restano in calo rispetto al passato, mentre BEV e GNC rafforzano la propria quota, mentre il GNL rimane marginale

Immatricolazioni di autobus | Italia, 2017-2025



Insights

- Nel settore del trasporto civile **prosegue la riduzione del peso del gasolio** nelle immatricolazioni di autobus, passato da **livelli superiori all'80% nel periodo 2019–2021** a circa **53% nel 2025**, a favore di **tecnologie alternative**, in particolare GNC, BEV e HEV.
- Le immatricolazioni di **autobus alimentati a GNL** hanno registrato una **crescita tra 2020 e 2022**, per poi **azzerarsi nel 2023** e rimanere **marginali nel biennio successivo**, con 49 autobus nel 2024 e 35 nel 2025
- Le immatricolazioni di **autobus BEV** sono **aumentate significativamente nel periodo recente**, raggiungendo 1.187 unità nel 2024 e **1.380 nel 2025**, **superando il GNC nel 2025** e confermando l'**elettrico come principale tecnologia alternativa** in crescita.
- Anche il **GNC** mantiene un **ruolo rilevante**, con 1.543 immatricolazioni nel 2024 e **967 nel 2025**, restando tra le **principali alternative al gasolio** per il trasporto pubblico su gomma, soprattutto per quanto riguarda le lunghe distanze, dove lo sviluppo dell'elettrico è più limitato.

1) Il prezzo del GNL è stato stimato a partire dal prezzo PEG ipotizzando uno spread aggiuntivo di +15 €/MWh a copertura dei costi di commercializzazione e importazione.

Fonti: ANFIA

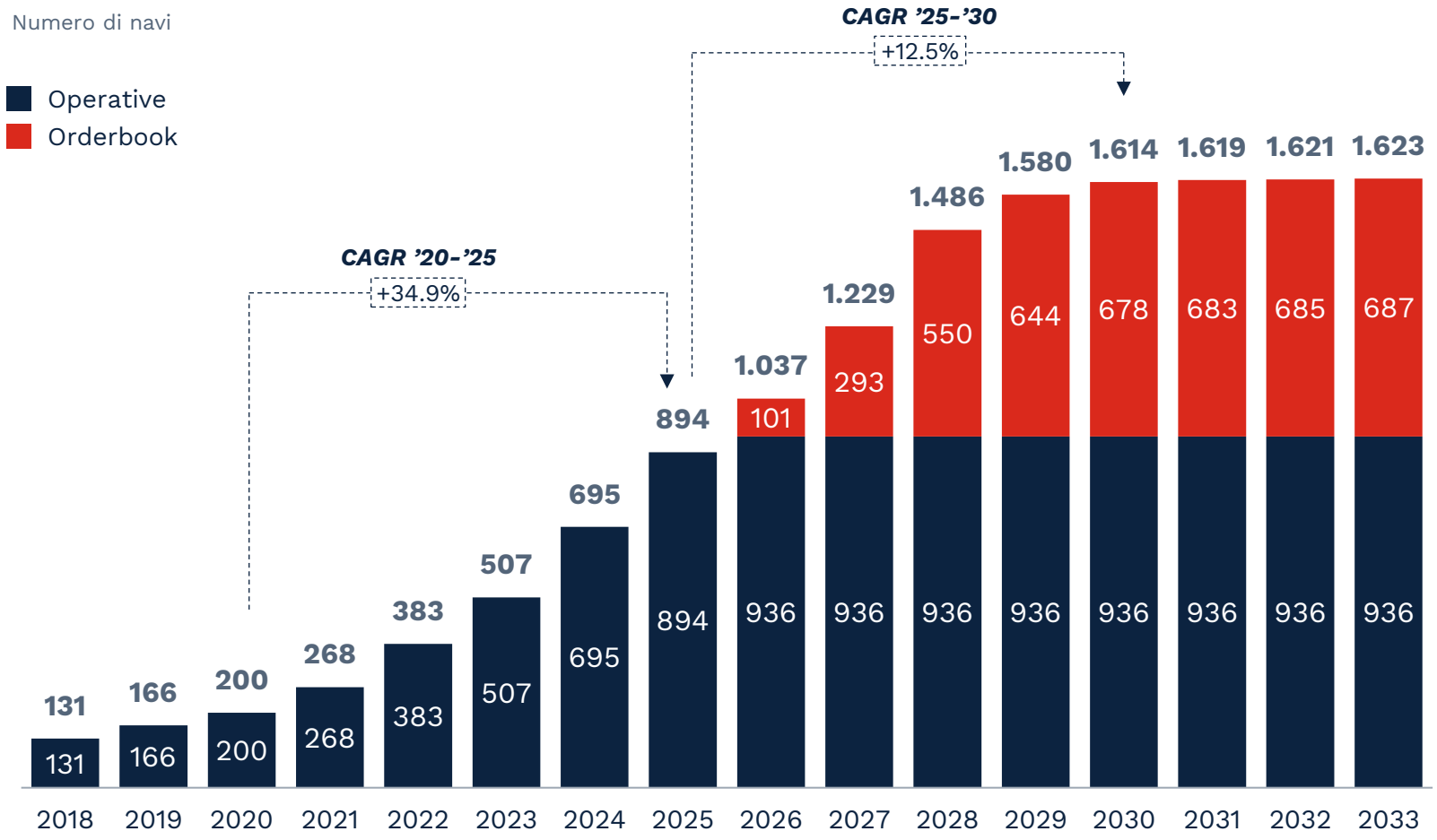
Cresce il numero di navi a GNL operative nei mari italiani, soprattutto RoPax, crociere e cargo, sostenendo il mercato del bunkering GNL con volumi rilevanti

Mappatura delle navi che operano a GNL | 2025

Nave	Categoria	Alimentazione	Proprietario	Area Operativa	Entrata in esercizio
Elio	RoPax	Dual Fuel	Caronte & Tourists	Stretto di Messina	2018
Pietro Mondello	RoPax	Dual Fuel con Batterie	Caronte & Tourist	Stretto di Messina	2025
Nerea	RoPax	Dual Fuel	Caronte & Tourists	Isole minori Sicilia	2023
Nova	Cruise	Dual Fuel	Aida cruises	-	2018
Cosma	Cruise	Dual Fuel	Aida cruises	-	2022
Smeralda	Cruise	Dual Fuel	Costa crociere	-	2019
Toscana	Cruise	Dual Fuel	Costa crociere	-	2022
Altamira	Cargo	Dual Fuel	Cma Cgm	Adriatico	2024
Salamanque	Cargo	Dual Fuel	Cma Cgm	Adriatico	2024
World Europa	Cruise	Dual Fuel	MSC crociere	-	2022
Euribia	Cruise	Dual Fuel	MSC crociere	-	2023
World Asia	Cruise	Dual Fuel	MSC Crociere	Mediterraneo	2026
Hortense	Cargo	Dual Fuel	MSC Crociere	Mar Tirreno	2025
Virgo	RoPax	Dual Fuel	GNV	Mar Tirreno	2025
Aurora	RoPax	Dual Fuel	GNV	Mar Tirreno	2026
Sun Princess	Cruise	Dual Fuel	Princess Cruises	Mediterraneo	2024
Fantasy	RoPax	GNL ready	Moby	Mar Tirreno	2023
Legacy	RoPax	GNL ready	Moby	Mar Tirreno	2023

Le navi a GNL operative raggiungono 894 unità nel 2025, con previsioni di superare le 1.600 entro il 2030 confermando il ruolo del GNL

Crescita della flotta alimentata a GNL | Globale, 2025



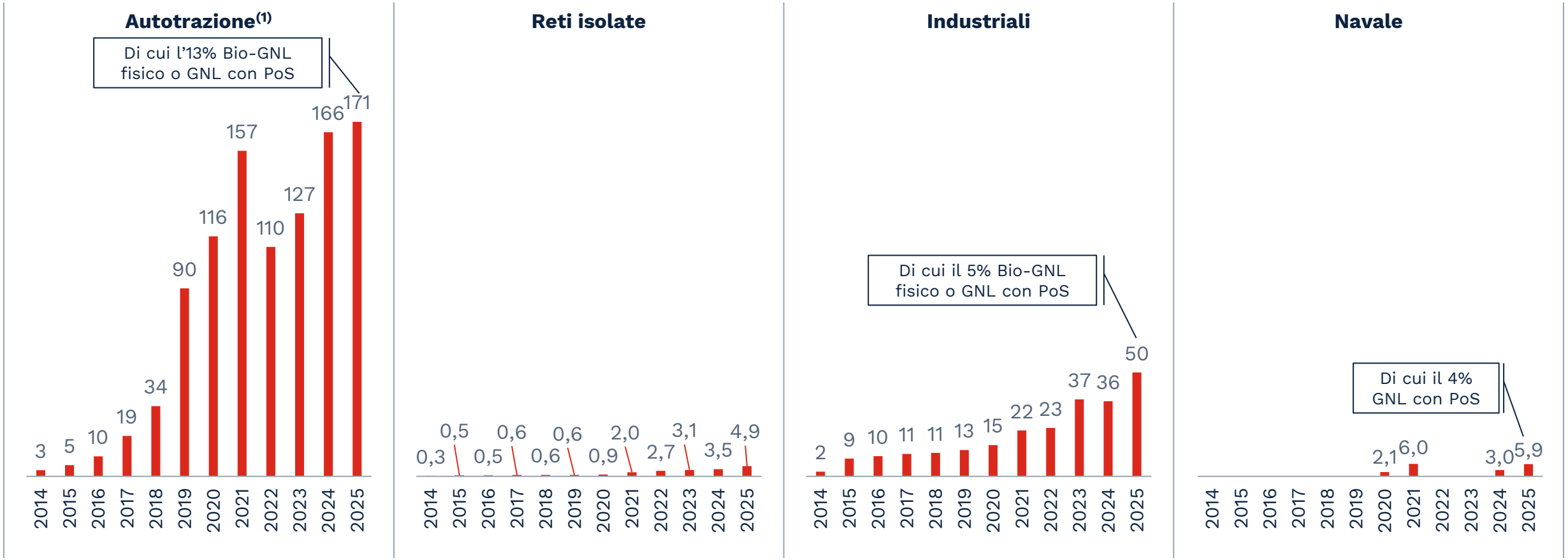
Insights

- Il numero di **navi** in **Orderbook** alimentate a **GNL** risulta pari a circa il **9.1% sul totale** degli ordini di navi globali (+0.4% rispetto al 2024)
- Il 2025 è stato un **anno di consolidamento** per le nuove costruzioni navali **alimentate con carburanti alternativi**, con il **GNL confermato come principale soluzione** tra gli ordini alternative-fuel, nonostante il **rallentamento generale** del mercato new building
- A fine 2025, sono **894 le navi alimentate a GNL varate,** con un **CAGR del 35% rispetto al 2020**
- Analizzando **le navi in Orderbook**, il numero di **navi alimentate a GNL è destinato a quasi raddoppiare** entro la fine del decennio, con un CAGR del 13% previsto nei prossimi 5 anni

Fonti: DNV

L’autotrazione resta il principale segmento di consumo di GNL, industriale cresce stabilmente, mentre a fine anno avviate le prime operazioni di bunkeraggio

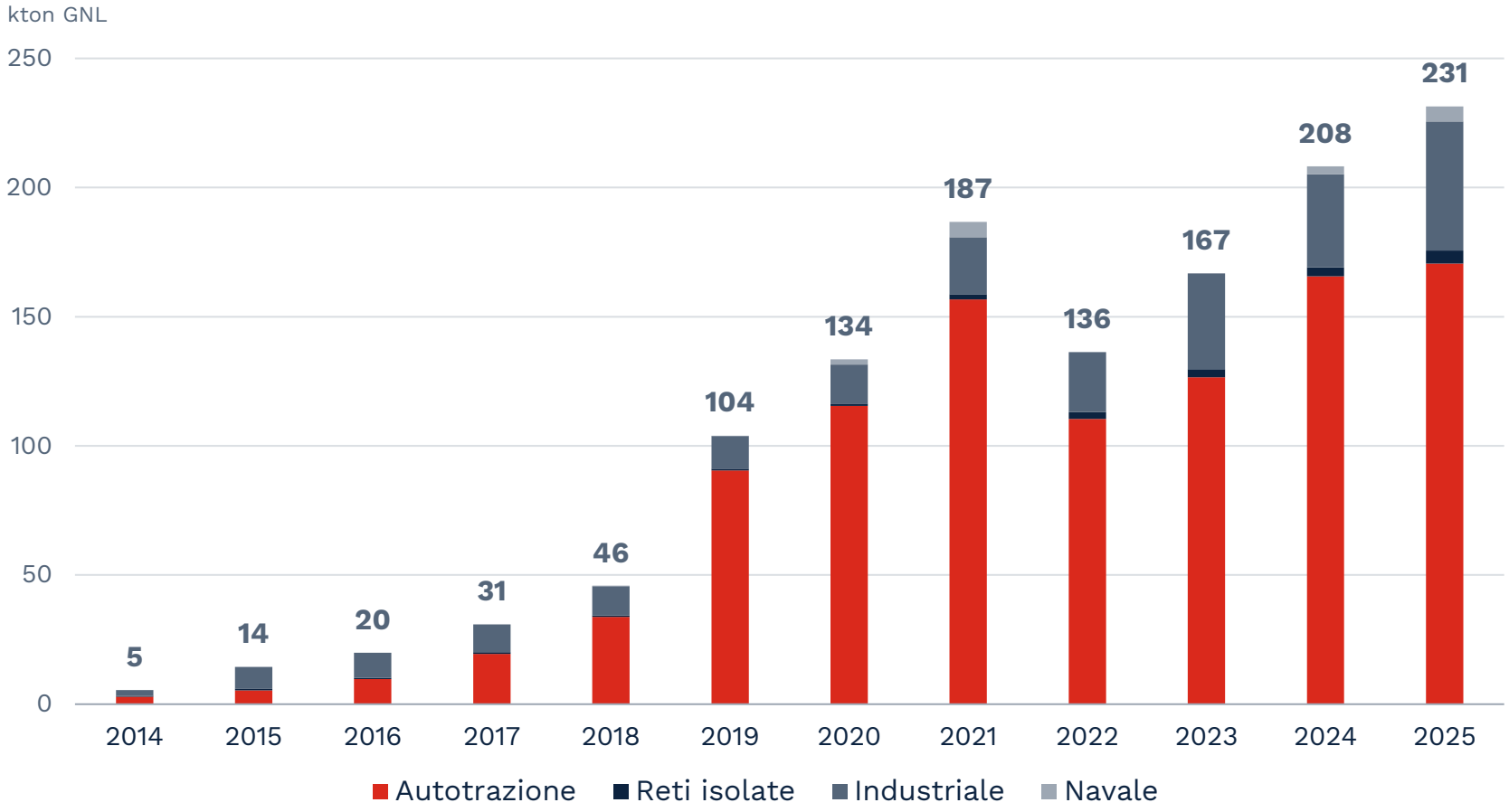
Domanda di GNL per settore di utilizzo [kton GNL]



(1) Include GNL e L-GNC

Nel 2025 il consumo di GNL si attesta a 231 kton (+11% vs 2024), con l'autotrazione in rallentamento (+3%) ma ancora dominante (~75% dei consumi)

Evoluzione del consumo di GNL a livello nazionale



Insights

- L'**autotrazione** resta il mercato dominante, con circa il **75% dei consumi nazionali** di GNL, ma la **crescita del settore è limitata** (+3% vs 2024), legata alla non efficiente certezza normativa anche sugli strumenti di sostegno alla domanda.
- È necessario **stimolare la domanda dell'autotrazione** in questo settore visto l'**imminente raggiungimento del fine vita della flotta GNL** esistente.
- Il comparto **industriale mostra una crescita stabile** (+39% rispetto a 2024), con un impatto sui consumi finali sempre più elevato (circa il 22%).
- Il **settore navale è il mercato GNL emergente** con l'inizio delle prime operazioni di bunkeraggio ship-to-ship a fine 2025, con un potenziale di crescita dei volumi nel breve periodo elevato.

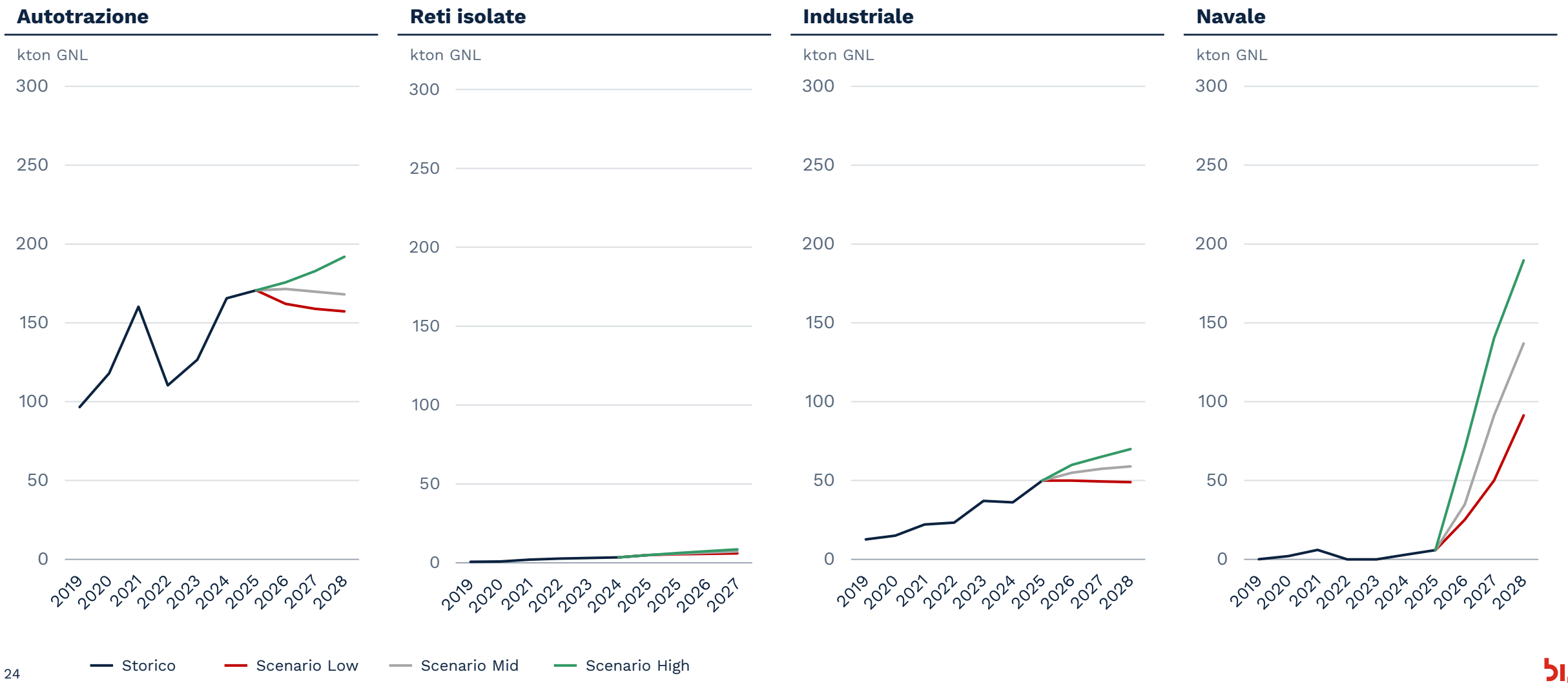
Nel periodo 26–28 i volumi di GNL saranno guidati dallo sviluppo infrastrutturale, dal consolidamento degli incentivi e dall'andamento del prezzo della molecola

	Scenario Low	Scenario base	Scenario High
Infrastrutture	• **Rallentamenti nello sviluppo di infrastrutture** dedicate al bunkeraggio • **Sviluppo limitato stazioni** di rifornimento • **Rallentamenti** nello sviluppo di **reti isolate**	• **Facilitazioni** per le operazioni di bunkeraggio GNL • Adattamento degli attuali terminali ad offrire **servizi di SSLNG**	• **Standardizzazione** normativa e **semplificazione** burocratica • Sviluppo e potenziamento delle **infrastrutture GNL nel Sud** Italia, attraverso la realizzazione di **nuovi depositi**, l'espansione della **rete di distribuzione** e l'adattamento delle infrastrutture esistenti per il **bunkeraggio navale**
Strumenti incentivanti e di policy	• Nessun strumento incentivante	• Consolidamento di incentivi all'acquisto. • Consolidamento regolamentazione per valorizzazione Bio-GNL.	• **Incentivi all'acquisto** e **crediti di imposta**. • **Riduzione pedaggi e bolli**. • Semplificazioni e agevolazioni. • Revisione regolamento CO_2 trasporto pesante consentendo una piena **valorizzazione del Bio-GNL**.
Prezzo GNL	• Prezzo **stabile o in leggero aumento**	• Prezzo in **leggera contrazione**	• Prezzo in **contrazione** (vicino a prezzi del 2019) e relativa **stabilizzazione**

Domanda	Scenario Low – *Considerazioni*	Scenario Low – *Trend*	Scenario base – *Considerazioni*	Scenario base – *Trend*	Scenario High – *Considerazioni*	Scenario High – *Trend*
Autotrazione	• Mercato in forte contrazione dato dalla mancanza di incentivi, fattori di policy abilitanti e prezzi molecola elevato	⏬	• Mercato in leggera contrazione, non stimolato dalla crescita della flotta GNL nazionale	↓	• Mercato spinto da incentivi, come credito d'imposta e contributi all'acquisto, con premialità aggiuntive per GNL e Bio-GNL e un prezzo competitivo della molecola, oltre ad un quadro regolatorio abilitante	⏫
Reti isolate	• Mercato in crescita legato allo sviluppo infrastrutturale in Sardegna	=	• Mercato stabile legato al rallentamento dello sviluppo di infrastrutture in Sardegna	=	• Volumi in aumento nelle nuove reti in Sardegna grazie alla riduzione di prezzo	↑
Industriale	• Mercato poco incentivato alla conversione, il prezzo in crescita spinge verso soluzioni alternative	↓	• Mercato stabile, prezzi e disponibilità infrastrutture frenano un potenziale sviluppo	=	• Il prezzo competitivo e le infrastrutture con servizi SSLNG abilitano lo sviluppo di nuovi impianti	↑
Marittimo	• Marcato in leggera crescita grazie al naviglio esistente alimentato a GNL	↑	• Mercato in crescita stimolato dallo sviluppo di infrastrutture adatte al rifornimento e varo di nuove imbarcazioni dual fuel	⏫	• Mercato in crescita grazie a nuove infrastrutture, piena valorizzazione del Bio-GNL e crescente naviglio alimentato a GNL.	⏫

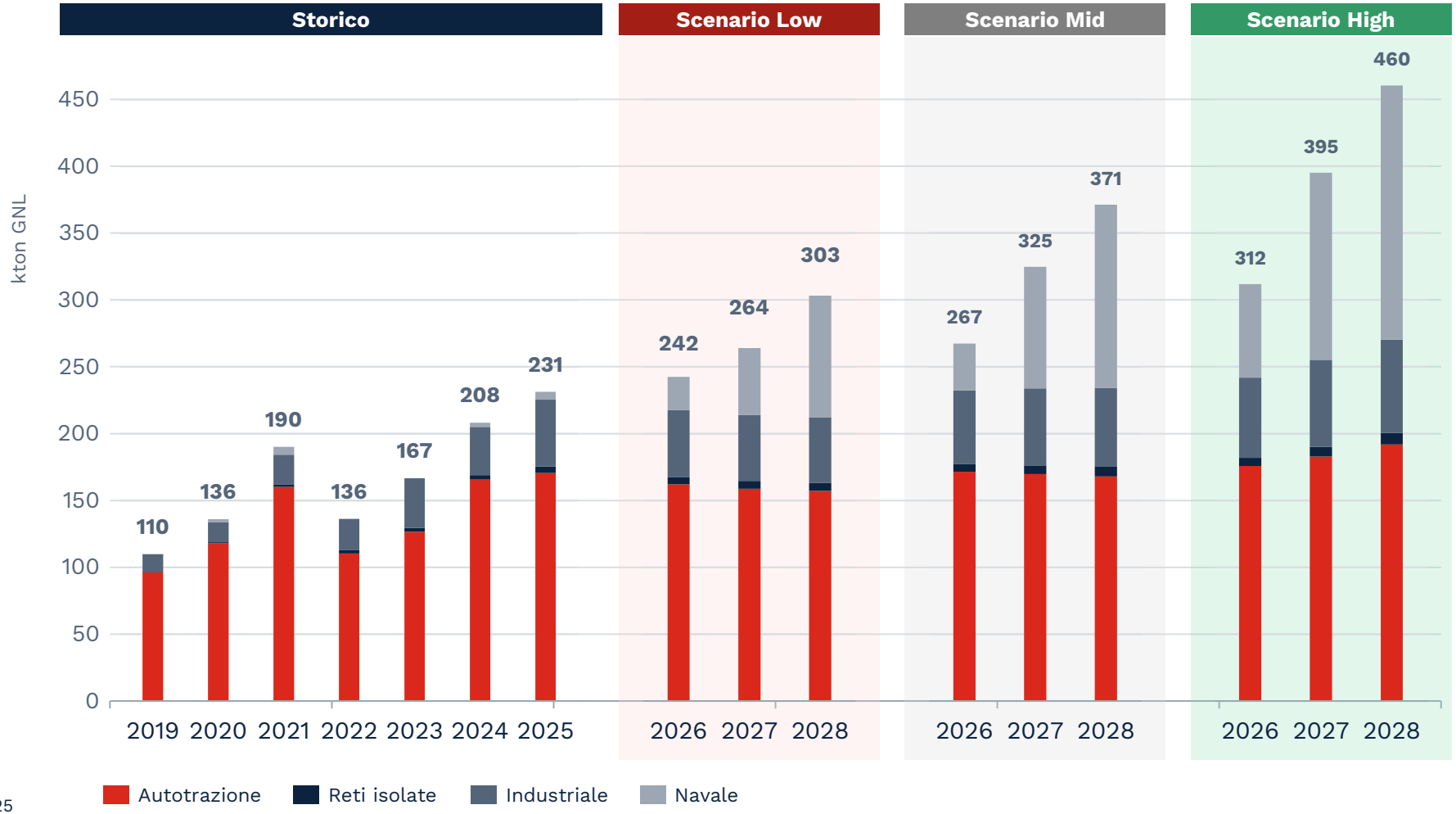
⏬ *Forte riduzione* ↓ *In contrazione* = *Stabile* ↑ *In crescita* ⏫ *Forte crescita*

La crescita del GNL sarà guidata dal settore navale, potenzialmente destinato a diventare il principale segmento con adeguato sviluppo infrastrutturale



Nonostante le incertezze legate al rinnovo flotta dell'autotrazione, il settore navale spinge la crescita del GNL fino a circa 460 kton/anno totali nel 2028

Evoluzione storica e futura dei consumi GNL in Italia



Insights

- L'**autotrazione è ad oggi il mercato principale** ma verrà presto **sorpassato dal navale** in termine di volumi. **Necessarie misure di sostegno** per rilanciare il settore dell'**autotrazione**.
- **L'industriale crescerà costante**, mentre la crescita del **consumo nelle reti isolate è trainata dalla conversione delle reti canalizzate sarde**, ma l'impatto totale sul mercato del GNL rimane poco significativo.
- In uno **scenario ribassista**, la **contrazione dell'autotrazione** è compensata dalla crescita del navale **(+31% in tre anni**).
- Nello **scenario centrale** si osserva **stabilità dell'autotrazione** e **crescita complessiva del 60%.**
- Nello **scenario ottimistico**, la **diffusione del Bio-GNL** in tutti i comparti e **l'espansione del parco circolante stradale** portano a un raddoppio dei volumi nel triennio.
- Nel 2026 **l'autotrazione è attesa in calo** per effetto delle **incertezze legate ai conflitti geopolitici**, mentre il settore **navale cresce grazie alla maggiore convenienza del GNL**.

Raccomandazioni finali

- **Sostenere la crescita della domanda di GNL nell'autotrazione**, attraverso misure dedicate quali **incentivi all'acquisto dei mezzi**, **crediti d'imposta** sul consumo di GNL e Bio-GNL, **riduzione di pedaggi e bollo** e altri strumenti in grado di ridurre il gap di TCO rispetto alle soluzioni tradizionali e favorire nuove immatricolazioni.

- **Facilitare lo operazioni di bunkeraggio marittimo**, semplificando e velocizzando le procedure autorizzative e operative, al fine di **aumentare l'attrattività dei porti italiani** e supportare la crescita attesa del comparto navale, dando piena attuazione in tutti i porti alle Linee guida diffuse da MIT, Comando Generale Capitanerie di Porto e Corpo nazionale VVF nel maggio 2025.

- **Definire un quadro normativo e certificativo chiaro e stabile per il Bio-GNL**, armonizzando gli strumenti di tracciabilità e certificazione (GoO, PoS e PoC), **riducendo le attuali incertezze** che limitano lo sviluppo del mercato e **abilitando il valore del Bio-GNL** per la decarbonizzazione di tutti i comparti industriali.

- **Nella fase attuativa del D.Lgs 05/2026** (di recepimento della REDIII) **prevedere ulteriore valorizzazione del Bio-GNL in fase di attribuzione dei CIC** (sia fisico sia da virtual liquefaction), in linea a quanto oggi previsto nelle normative di altri Paesi europei (es. sistema THG Quote tedesco) prevedendo anche la **possibilità che i CIC possano essere emessi in favore del soggetto che provvede all'immissione in consumo del prodotto**.

- **Valutare meccanismi di utilizzo dei proventi ETS e FuelEU per sostenere la decarbonizzazione dei settori interessati**, favorendo investimenti e consumi di combustibili a minore intensità carbonica, in particolare nei comparti navale e industriale.

Grazie

Website | Social Media