



Since 1983 National Association of Energy Logistics

STRUMENTI ABILITANTI LA TRANSIZIONE ENERGETICA

Fabrizio Mattana
Vicepresidente ASSOCOSTIERI

La logistica energetica tra sostenibilità e realismo - Roma, 27 gennaio 2026

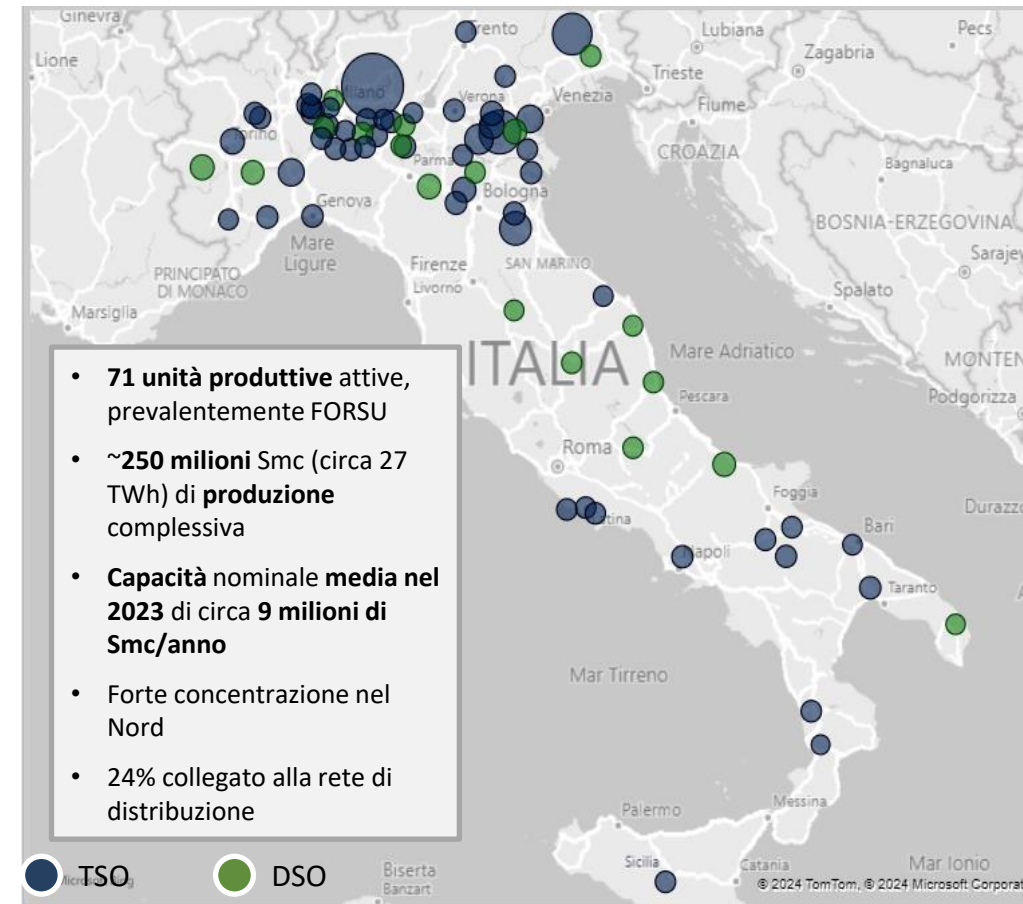
SISTEMA ITALIA PRONTO PER LA TRANSIZIONE

Infrastrutture in grado di offrire GNL e BIOGNL

- Operating
- Under development



Impianti di biometano 2023



- Nel 2024 la produzione è cresciuta a **388 Msmc** (115 impianti operativi)
- Il PNIEC pone obiettivi sfidanti per il 2030: **5,7 Mld smc**
- I **21 impianti di bio-gnl** operativi ad oggi hanno una capacità produttiva di **58.000 ton/a**

SISTEMA ITALIA PRONTO PER LA TRANSIZIONE

Biodiesel plants and storages



Secondo i dati nazionali, a livello Paese è disponibile la seguente infrastruttura:

- 25 depositi di **stoccaggio** di biodiesel
- 7 impianti di produzione/stoccaggio di biodiesel
- Capacità annua totale di **produzione** di biodiesel (incluso HVO): **2.045.720 tonnellate**
- Capacità totale di **stoccaggio** di biodiesel: **470.506 metri cubi**

Il sistema infrastrutturale sviluppato dai membri di ASSOCOSTIERI rappresenta circa il 40% della rete nazionale degli impianti di stoccaggio e produzione di biocarburanti.

STRUMENTI ABILITANTI LA TRANSIZIONE ENERGETICA

Chiarezza normativa su bio-carburanti e Bio-LNG

- Chiarimenti in merito all'uso del biometano incentivato (GO) a fini ETS e FuelEU Maritime nel marittimo e ETS 2 nel trasporto stradale
- Riconoscimento e standardizzazione della liquefazione virtuale secondo il modello spagnolo della liquefaction by equivalence (*Nel 2026 avrà luogo la revisione degli Allegati V e VI della RED e del Regolamento 996/2022 in cui dovrebbe essere coperta la VL*)
- Sufficiente disponibilità di BIO GNL uso trasporti, attraverso un quadro incentivante chiaro e stabile per la produzione di biometano/Bio-LNG
- Eliminazione obblighi biocarburanti sul bunkeraggio marittimo internazionale (**Esclusione dei bunkeraggi marittimi internazionali** dal calcolo del denominatore di cui all'art. 27, comma 2, lettera a) della RED III)
- Semplificazione dell'applicazione della differente aliquota d'accisa su biocarburanti/HVO single e double counting

Fare chiarezza su questi aspetti potrà avere un effetto virtuoso sul sistema Paese, con un aumento della domanda di bio-LNG e biocarburanti, che ne sosterrà l'aumento della produzione in Italia



*Agire realmente la transizione
oggi
senza incertezza
per il settore della logistica
italiana*

STRUMENTI ABILITANTI LA TRANSIZIONE ENERGETICA

Incentivi per il rinnovo delle flotte di mezzi pesanti

- Il D.M. 27 ottobre 2025 stanZIA 590 M€, importante che le modalità di attribuzione siano efficaci, secondo il principio di neutralità tecnologica:
 - Auspicabile allocazione di almeno il 30% al GNL
 - contributi per singolo camion di almeno 40.000 euro
 - **Superare** meccanismo del «click day» con un sistema di finestre temporali annuali, con presentazione delle domande all'atto di acquisto del veicolo e contestuale assegnazione dell'incentivo.

Neutralità tecnologica reale

- Necessario anticipare la revisione del **regolamento HVD CO2 emission standards** (2019/1242), ad oggi prevista per il 2027; auspicabile una revisione dei target di riduzione delle emissioni, in linea con quanto avvenuto recentemente per i veicoli leggeri.
- Necessario il riconoscimento, nell'ambito degli standard HDV CO₂, dei **CO2 Neutral Fuels** ai sensi della RED, che comprenda quindi biocarburanti sostenibili, biogas/biometano, RFNBO
- Privilegiare l'effettiva riduzione emissiva di GHG rispetto alla conformità formale (es. moltiplicatori marittimi, doppi conteggi, ...)



Rinnovare il parco veicolare italiano, supportando le imprese nell'acquisto di mezzi meno inquinanti

Valorizzare i carburanti che già oggi permettono di ridurre le emissioni per una transizione reale, concreta e rapida

STRUMENTI ABILITANTI LA TRANSIZIONE ENERGETICA



Incentivi per la conversione delle flotte navali e l'utilizzo del BioGNL

- Finanziare la **conversione della flotta navale esistente** verso una flotta a minore impatto emissivo, prevedendo modalità di attuazione **concretamente applicabili ed economicamente sostenibili**.
- Stabilire meccanismi di **premialità** per le navi che adottano il (bio)GNL, come riduzioni sulle **tasse portuali**.
- Garantire per l'Italia un **quadro regolatorio** consolidato e **coerente con quello degli altri paesi EU** (es. GO vs PoS; es. implementazione UDB)

Valorizzare i carburanti che già oggi permettono di ridurre le emissioni per una transizione reale, concreta e rapida

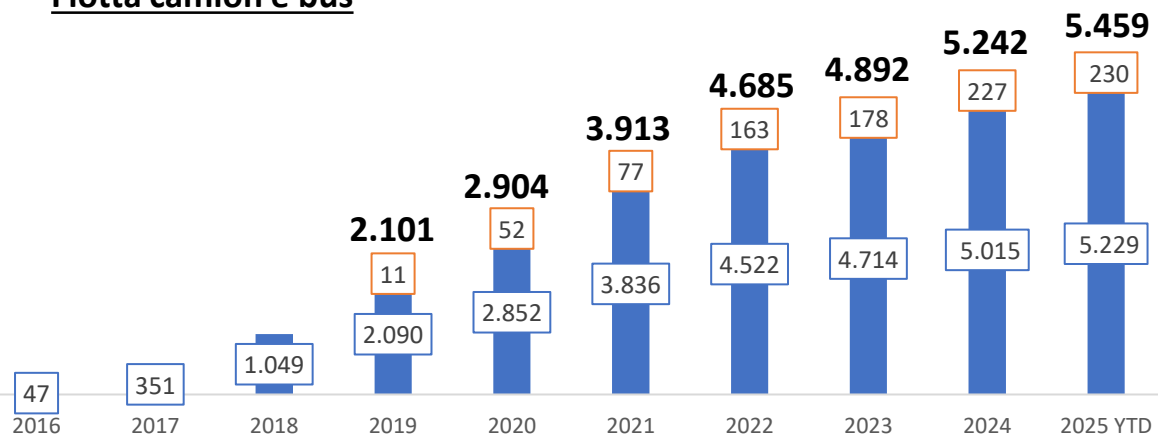
SLIDE DI BACKUP



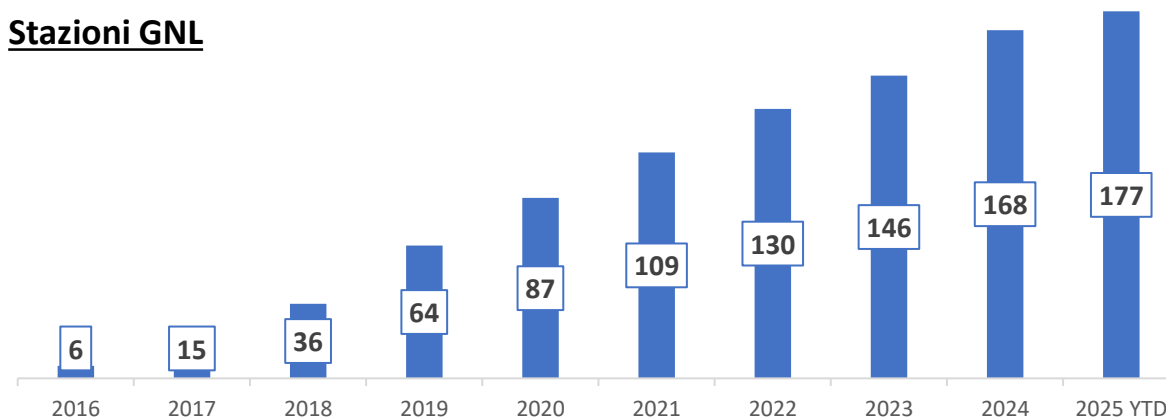
CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

STRUMENTI ABILITANTI LA TRANSIZIONE ENERGETICA

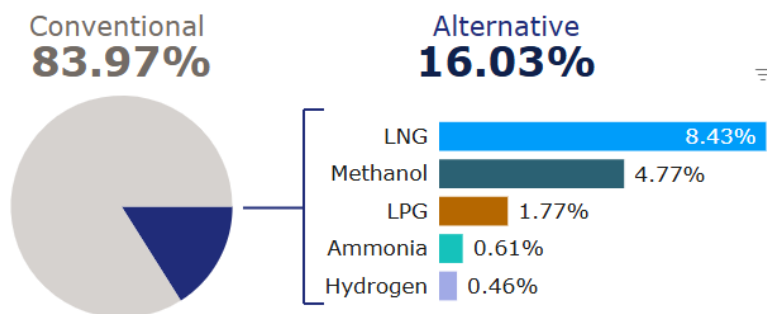
Flotta camion e bus



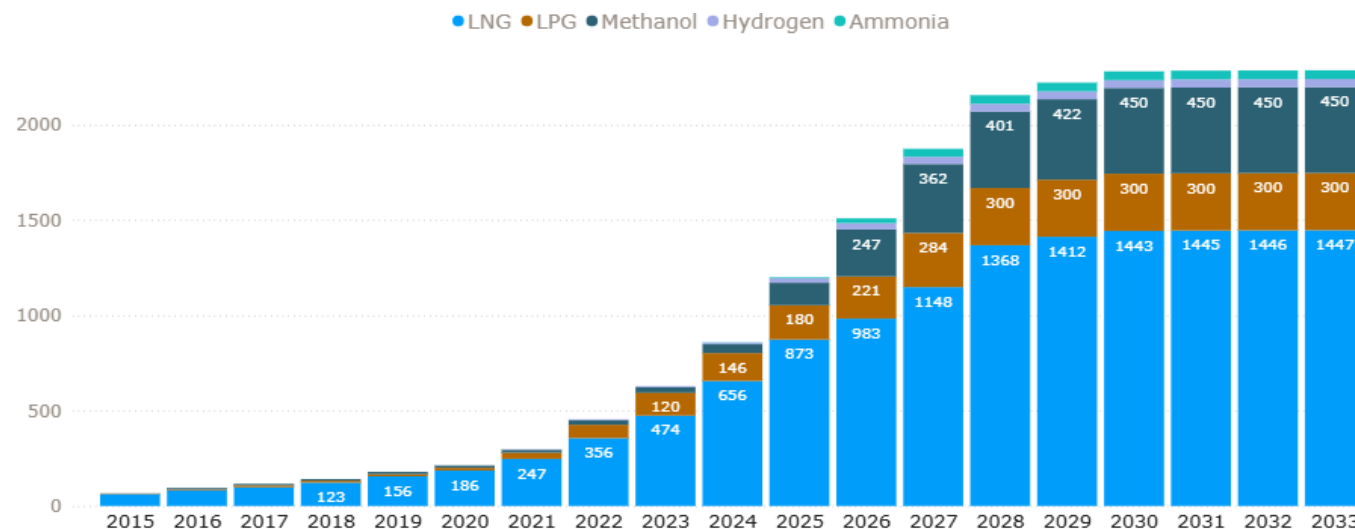
Stazioni GNL



Ships on order: alternative fuel vs conventional



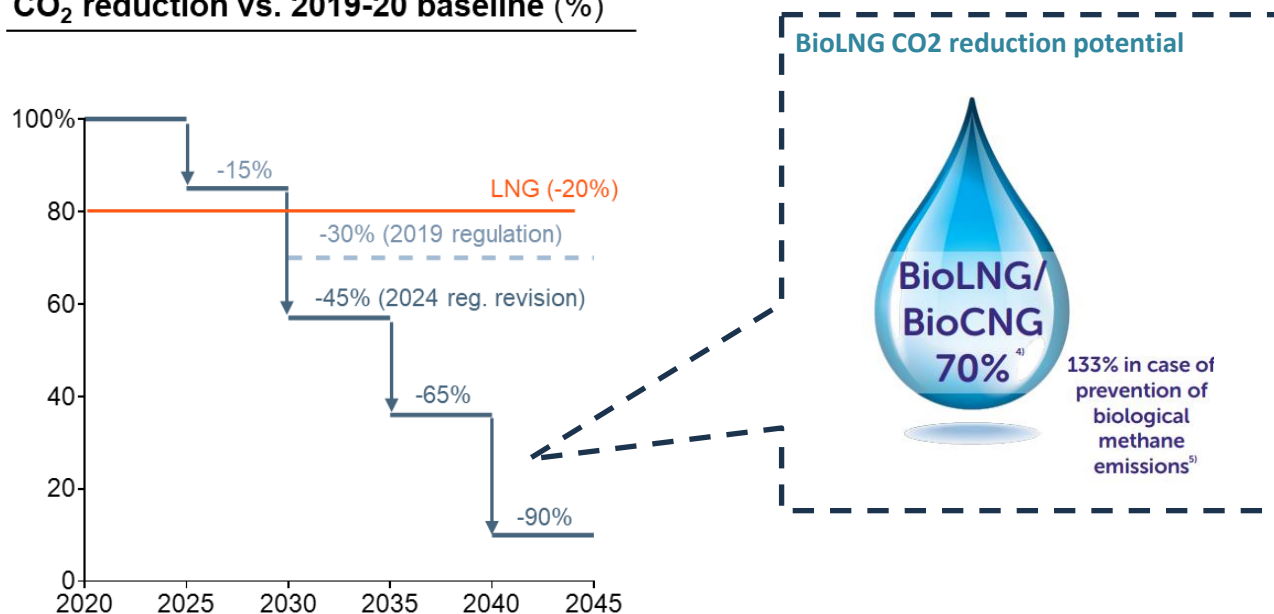
Growth of alternative fuel uptake by n. of ships



Source: DNV, Federmetano, MBS Consulting

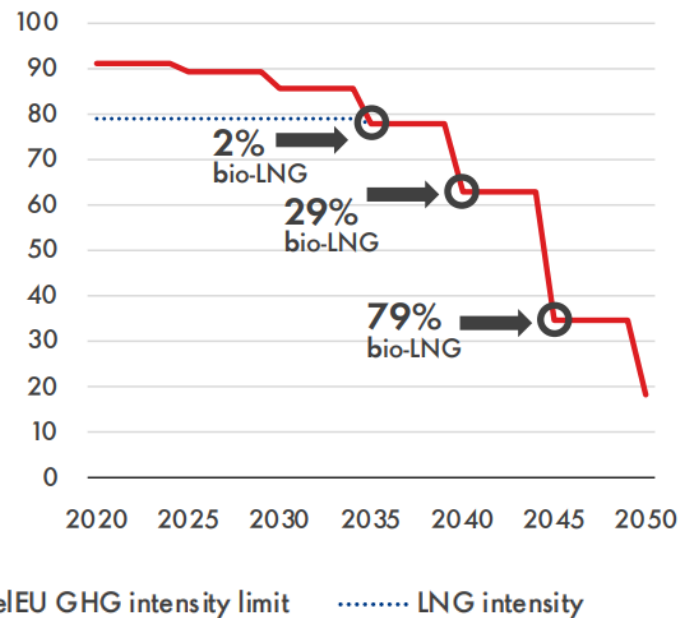
STRUMENTI ABILITANTI LA TRANSIZIONE ENERGETICA

EU new HDV emission standards: CO₂ reduction vs. 2019-20 baseline (%)



- ✓ Il bio-GNL può portare a una **riduzione delle emissioni di CO2 fino al 100%**, diventando addirittura **carbon negative** nelle emissioni di gas serra durante il ciclo di vita. Offre inoltre minori emissioni di particolato, ossidi di azoto e zolfo e motori più silenziosi rispetto al diesel convenzionale.
- ✓ La **compatibilità del bio-GNL con l'infrastruttura GNL** esistente lo rende un carburante pronto all'uso.

Shipping GHG intensity targets gCO₂e/MJ



- ✓ Il GNL consente al settore marittimo di raggiungere i target Fuel EU al 2045, con un blending di bio-GNL del 79%.
- ✓ È necessario assicurare sufficiente disponibilità di bio-Lng al settore .

Source: Shell LNG Outlook 2025