FEDERCHIMICA
ASSOGASLIQUIDI
Associazione nazionale imprese gas liquefatti

Commissione X
Attività produttive

Camera dei Deputati

Disegno di legge
"Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2026"

AC 3120

OSSERVAZIONI

00186 **Roma**, L.go Arenula 34
Tel. +39 06 54273.213 • 06 54273.215
E-mail: assogasliquidi@federchimica.it
http://www.assogasliquidi.it

Codice Fiscale: 80036210153

FEDERCHIMICA
ASSOGASLIQUIDI
Associazione nazionale imprese gas liquefatti

1. PREMESSA

Assogasliquidi è l'Associazione nazionale di Federchimica che rappresenta le Imprese del settore dei gas liquefatti GPL e GNL, impegnate nel porre in essere gli investimenti necessari per lo sviluppo di tutta la filiera anche nelle loro formulazioni bio e rinnovabili: dalle infrastrutture di approvvigionamento fino alla distribuzione finale, nonché le imprese che costruiscono attrezzatture ed impianti o forniscono servizi nel settore.

Assogasliquidi è una delle tre associazioni maggiormente rappresentative delle Imprese titolari dei punti vendita di distribuzione carburanti, come indicato dal recente provvedimento adottato dal Ministero dell'Ambiente per la ricostituzione del Comitato di ristrutturazione della rete carburanti.

Con la presente nota, Assogasliquidi intende quindi offrire il proprio contributo nell'ambito dell'iter di approvazione del disegno di legge annuale sulla concorrenza con particolare riferimento agli articoli dall'1 al 9 in materia di rete carburanti.

L'Italia, infatti, da sempre si caratterizza per una rilevante peculiarità: la presenza di una rete capillare di distribuzione di carburanti gassosi che fanno del nostro Paese un'eccellenza europea e mondiale.

2. IL SETTORE DEL GPL AUTOTRAZIONE IN ITALIA

Il settore del GPL autotrazione in Italia – composto da aziende di grandi e medie dimensioni – presenta numeri di tutto rilievo in relazione all'impatto positivo sul tessuto produttivo nazionale:

- oltre 5.500 posti di lavoro
- oltre 100 milioni € versati allo Stato
- oltre 400 milioni € di valore aggiunto

Parallelamente a quello dell'autotrazione, il comparto della componentistica contribuisce con:

- oltre 1.400 posti di lavoro
- circa 25 milioni € versati allo Stato
- oltre 91 milioni € di valore aggiunto

A questi numeri deve poi aggiungersi tutto l'indotto, composto ad esempio dalle numerosissime officine di trasformazione distribuite su tutto il territorio nazionale.

In un mercato sempre più ibridizzato il GPL vanta una solida tradizione e le potenzialità di crescita sono molto ampie, grazie anche alla presenza di una vasta rete distributiva ed all'impegno che il settore ha canalizzato in ricerca e sviluppo, con nuove soluzioni applicative oggi disponibili che garantiscono la possibilità di convertire a gas veicoli ibridi benzina/elettrico (configurando così un veicolo *trifuel*).

FEDERCHIMICA
ASSOGASLIQUIDI
Associazione nazionale imprese gas liquefatti

Il parco circolante attuale, secondo le ultime rilevazioni effettuate da ACI riferite al 2025, si attesta su oltre 3,2 milioni di autovetture bifuel GPL/benzina.
La crescente rilevanza del fenomeno *trifuel* ha fatto sì che le rilevazioni statistiche fossero implementate con una nuova categoria, quella dei veicoli "ibrido benzina gas liquido" che, a fine 2025, risultavano pari a 2.112 unità (cui si aggiungono 2 ulteriori veicoli appartenenti alla categoria "ibrido gasolio GPL").

Sul mercato delle nuove immatricolazioni nel periodo gennaio-ottobre si sono registrate 103.433 autovetture immatricolate, con quota mercato sulle nuove immatricolazioni del 7,3%.

Attualmente risultano in commercio 62 modelli di auto a GPL in 156 allestimenti disponibili.

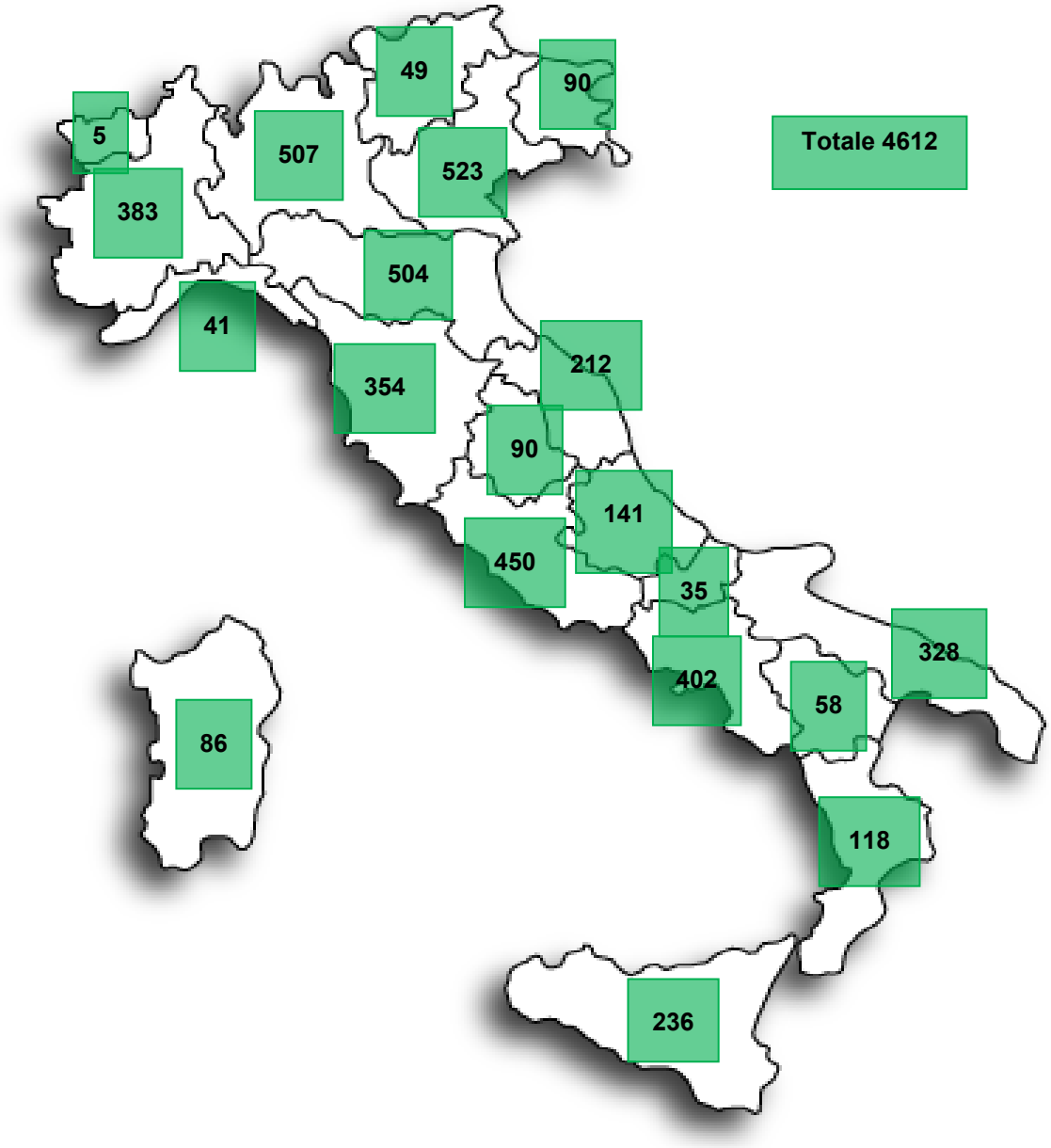
La rete dei punti vendita di distruzione del GPL quale carburante per l'autotrazione è cresciuta nel tempo in modo coerente con lo sviluppo dei consumi e oggi risulta composta da **oltre 4.600 impianti.**

Gli impianti che erogano il GPL si sono sviluppati in modo razionale su tutto il territorio nazionale: prova ne è l'andamento dell'erogato medio per punto vendita che si mantiene stabile nel tempo al netto di alcune fluttuazioni dovute alla riduzione delle percorrenze medie, del ridimensionamento motoristico e dell'aumento dell'efficienza delle auto.

Dal confronto con il panorama europeo emerge che l'infrastruttura nazionale si posiziona, per consistenza, alle spalle di Germania e Polonia. Se, però, si confronta il dato relativo all'estensione della rete con quello della consistenza della flotta circolante, appare evidente come quella italiana sia la rete distributiva più razionale e sostenibile.

In relazione alle dimensioni della flotta circolante cui asservita, l'Italia ha la rete GPL più efficiente del continente europeo: sebbene Polonia e Germania abbiano una rete più ampia (rispettivamente 6400 e 5000 fonte www.mylpg.eu), queste risultano asservite ad un parco circolante uguale (Polonia oltre 3 milioni, dati Polish Liquefied Gas Organization) o addirittura minore (Germania, 332.000 dati DENA, Agenzia tedesca per l'energia GmbH).

Inoltre, la rete dei punti vendita di distribuzione di GPL si è nel tempo articolata andando a coprire l'intero territorio nazionale, isole comprese come risulta dal grafico allegato.



Il settore del GPL è inoltre fortemente impegnato nello **sviluppo delle componenti bio e rinnovabili del GPL e del diemetiletere** (bioGPL, bioDME, GPL e dimetiletere rinnovabili da carbonio riciclato o come e-fuels) da miscelare al prodotto fossile per ridurne l'impronta carbonica.
L'obiettivo è quello di arrivare al 2030 all'immissione in consumo di una miscela formata per almeno il 40% da prodotto bio e rinnovabile, in linea agli specifici target fissati dal Piano nazionale integrato energia e Clima.

Per il raggiungimento dei suddetti obiettivi è però necessario addivenire ad uno specifico Fondo che incentivi le produzioni di gas rinnovabili liquefatti, così come già avvenuto con il sostegno dato alla crescita delle altre fonti rinnovabili elettriche, anche al fine di sostenere ed abilitare gli investimenti rotali che il settore dovrà porre in campo per una cifra pari a circa 4 miliardi di €.

3. IL SETTORE DEL GNL PER AUTOTRASPORTO IN ITALIA

i numeri del GNL nell'autotrasporto italiano ci restituiscono un settore tra i primi in Europa e il potenziale è enorme.

E tutto ciò che è stato sviluppato in poco più di 10 anni è in gran parte frutto dell'iniziativa delle aziende italiane.

Relativamente all'infrastruttura di distribuzione, questa ha vissuto una dinamica di sviluppo molto importante non soltanto nel settore del trasporto, ma in tutti in diversi settori energetici di utilizzo, arrivando a raggiungere una consistenza rilevante:

Sono 180 i punti vendita di distribuzione di GNL e bioGNL per il trasporto stradale pesante, che conta una flotta pari a circa 5.400 mezzi (considerando sia quelli immatricolati in Italia, oltre 4.200, che quelli "transfrontalieri"), cui si aggiungono ulteriori 15 punti vendita dove il GNL viene gassificato e reso disponibile al trasporto leggero.

L'infrastruttura distributiva del GNL asservita al settore del trasporto stradale ha vissuto una dinamica di sviluppo molto significativa, che ha portato a raddoppiarne la consistenza nel giro di pochi anni con **investimenti delle Imprese pari a circa 300 milioni di euro**: tale sviluppo ha consentito al Paese di posizionarsi come riferimento comunitario per quanto riguarda la capillarità della rete a supporto del settore del trasporto.

Lato domanda il 2025 ha fatto registrare una richiesta di GNL per il settore dell'autotrasporto pari a circa 171.000 tonnellate.

Si tratta di un settore dalle enormi potenzialità che – anche in questo caso – caratterizza il nostro territorio nazionale come eccellenza, anche in relazione all'importante rete infrastrutturale di approvvigionamento primario (depositi costieri, adeguamenti dei rigassificatori e microliquefattori) che si è sviluppata in meno di un decennio.

4. LE DISPOSIZIONI DEL DISEGNO DI LEGGE CONCORRENZA RELATIVAMENTE ALLA RETE CARBURANTI

Come noto, gli articoli da a 1 a 9 del provvedimento in argomento recano norme in materia di ristrutturazione di rete carburanti.

In via generale, Assogasliquidi sottolinea l'importanza del provvedimento e gli obiettivi che esso si pone al fine di giungere ad una riforma organica del settore della distribuzione dei carburanti con le finalità – assolutamente condivise dalla nostra Associazione – di rafforzare la legalità e la qualità del servizio e rendere più efficiente l'intera filiera.

Altrettando condivisibile è l'obiettivo indicato dal provvedimento di definire un assetto della rete carburante in grado di valorizzare i carburanti alternativi per accompagnare il processo di riduzione carbonica del settore dei trasporti.

Su questa scia, va ricordato che i provvedimenti che nel tempo hanno disciplinato il settore – da ultimo il decreto legislativo n° 257 del 2016 di recepimento della direttiva sullo sviluppo delle infrastrutture die carburanti alternativi (direttiva DAFI) – indicavano la necessità che sul punto vendita carburante fosse presente la distribuzione anche di prodotti gassosi.

E ciò sia al fine di qualificare la rete "in senso ambientale" ma soprattutto garantire al consumatore una congrua diffusione della distribuzione di questi prodotti, visto l'apprezzamento dei cittadini e delle Imprese per i carburanti gassosi (GPL e GNL in particolare) in grado di coniugare rispetto dell'ambiente e risparmio economico.

Riteniamo che tale "valore" e questo percorso virtuoso che abbiamo prima dettagliato nei dati non debba andare perduto ma debba continuare ad essere valorizzato.

A tal riguardo, evidenziamo che quanto sopra risulta assolutamente in linea anche con quanto previsto nel nuovo Regolamento AFIR (Regolamento UE 2023/1804) che riconosce i prodotti gassosi GPL, GNL e gas naturale compresso quali carburanti alternativi per la transizione, in quanto in grado di contribuire in modo positivo al percorso di decarbonizzazione e di agevolare al passaggio anche alle relative componenti di natura biologica (BioGPL, biometano, BioGNL, tutti e tre peraltro qualificati quali biocarburanti "in purezza" dalle normative di riferimento).

In questo senso, auspichiamo che nella approvazione del disegno di legge in oggetto (con particolare riferimento a quanto riportato nell'art. 2 dello stesso) si tenga conto di quanto sopra indicato, al fine di meglio qualificare l'eventuale apertura di nuovi punti vendita di distribuzione carburanti.