

Bologna, 17 Marzo 2021

Commissioni riunite V e XIV
Senato della Repubblica

Audizione Assogasmetano Proposte sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Doc. XXVII, n. 18

ASSOGASMETANO

Assogasmetano, raggruppa le aziende che operano in Italia nella distribuzione di metano, biometano e GNL per autotrazione, del trasporto extra-rete del gas naturale a mezzo autocisterne e carri bombolai. Inoltre rappresenta gli interessi delle autofficine specializzate nella gestione tecnica dei veicoli alimentati a gas naturale e collabora con gli organismi preposti alla normazione volontaria e cogente sia a livello nazionale che internazionale.

Assogasmetano si propone come associazione che svolge un ruolo esclusivamente politico di tutela e promozione del settore distributivo per esaltare e salvaguardare la unicità e potenzialità del metano per i trasporti, nelle sue varie declinazioni (CNG, LNG, BIO-CNG, BIOLNG), nel contesto energetico e ambientale. E' accreditata e collabora con i propri delegati agli organismi tecnici, amministrativi, legislativi a livello locale, regionale e nazionale che trattano di norme di sicurezza, trasporto pubblico, normazioni regionali, mobilità sostenibile.

IL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA (PNRR) E LA MOBILITA' SOSTENIBILE

Il tema della mobilità sostenibile trova ampio spazio nel Piano di Ripresa.

In tale contesto, il metano/biometano nelle sue varie forme (CNG – LNG) si propone come una delle migliori soluzioni, di pronto impiego, nel lungo percorso che accompagnerà la transizione energetica nel settore della mobilità.

Sono infatti ad esso universalmente riconosciute le qualità di riduzione delle emissioni, sia locali che globali rispetto ai carburanti tradizionali. In particolare, nel settore del gas naturale in tutti i suoi impieghi, è noto il ruolo di leadership mondiale detenuto dal nostro Paese. A livello nazionale, la rete del gas naturale/metano è fra le più sviluppate al mondo ed è perfettamente in grado di raggiungere gli obiettivi di penetrazione delle fonti rinnovabili nel settore dei trasporti, attraverso la possibilità di trasporto di quote sempre più importanti di biometano e idrogeno, oltre ad affiancare lo sviluppo del bioGNL, contribuendo al raggiungimento degli obiettivi del PNRR in tema di energia rinnovabile, idrogeno e mobilità locale sostenibile.

È pertanto a nostro avviso assolutamente prioritario dedicare apposite misure di stimolo e di sostegno agli investimenti in questo settore.

IL METANO: UNA SOLUZIONE CONSOLIDATA ED IN CONTINUA EVOLUZIONE

Il settore della mobilità sostenibile dovrà contemplare una pluralità di soluzioni, ciascuna per una missione elettiva, con vantaggi e svantaggi nel ciclo di vita relativamente a Prestazioni – Impatto Ambientale – TCO (Total Cost of Ownership che include anche il recupero/smaltimento). I carburanti tradizionali “fossili” hanno oggi circa l’89% del mercato (UE/EFTA 2019) ed una diffusione universale per logistica di produzione, rifornimento e assistenza tecnica ai veicoli. Secondo tutti gli esperti internazionali non è pensabile che, a livello globale, questi carburanti possano venire sostituiti “in toto”. Motori diesel e benzina dureranno ancora per anni, sia nel trasporto passeggeri che merci, anche per le note caratteristiche di economicità e affidabilità dei veicoli, oltre che per la rete di rifornimento e manutenzione.

Anche per non disperdere il know-how costruito in un secolo di storia dei veicoli, va salvaguardato il principio di “neutralità tecnologica” per le diverse soluzioni: in altre parole, il risultato ambientale che si desidera ottenere va perseguito e incentivato indipendentemente dal carburante o dalla soluzione tecnologica. Le diverse alternative possono - anzi devono - coesistere, ciascuna nella propria missione distintiva di mercato (per ambiti, aree o servizi) in grado di massimizzarne le caratteristiche e i risultati.

Gli Accordi di Parigi (2015) e il Green Deal europeo (2019), hanno rafforzato la necessità di portare anche il settore dei trasporti sul sentiero della neutralità carbonica di lungo termine. A livello comunitario sin dal 2014 con la direttiva DAFI (2014/94/EU), è stata condivisa una strategia per ridurre il peso nel settore dei trasporti dei prodotti petroliferi attraverso l’elaborazione di piani nazionali per la diffusione di stazioni di rifornimento/ricarica in numero adeguato a consentire la diffusione di nuovi carburanti e driver energetici.

L’approccio della DAFI è opportunamente improntato alla neutralità tecnologica e identifica uno spettro di carburanti/driver energetici da promuovere in base alle specificità dei singoli Stati Membri: CNG, GNL, GPL, elettricità, idrogeno, biocarburanti.

Nel 2021, tanto a livello comunitario quanto nazionale, oltre ai regolamenti ed agli standard esistenti che coprono tutti gli aspetti di sicurezza d’uso, altri regolamenti, normative e strategie sono in fase di discussione ed avanzamento e su cui va posta la massima attenzione al fine di evitare una penalizzazione delle filiere del metano e biometano compresso e liquefatto (CNG e LNG) e dei blended fuels (a partire da una miscelazione di metano e idrogeno, ovvero idrometano) per i trasporti, che minerebbe alla radice opzioni immediatamente disponibili per la riduzione delle emissioni di settore e rallenterebbe anche una prima e immediata possibile diffusione dell’idrogeno nei trasporti. I dossier più significativi sono:

- Revisione della fiscalità energetica a livello UE;
- Regolamento sui limiti alle emissioni di CO₂ dei veicoli;
- Revisione della direttiva AFID (ex DAFI);
- Dibattito sui SAD (Sussidi Ambientalmente Dannosi);

Il metano/gas naturale è da anni il principale **“carburante alternativo”** ed è una soluzione promossa ed affermata in molti paesi a partire dall’Italia, dove può vantare una lunga storia (dagli anni ‘30 del secolo scorso). Attualmente ha raggiunto percentuali di mercato (tra vetture, veicoli pesanti e autobus) dell’ordine del 6÷7%, con una rete di 1.500 distributori in continua espansione, in cui è già in atto l’implementazione del **servizio in modalità self-service h24**.

Nell’ambito del trasporto pubblico urbano sono numerose le aziende che hanno fatto la scelta strategica degli autobus a metano gassoso (CNG): tale scelta ha portato a forti riduzioni di emissioni e significativi vantaggi economici (costi di acquisto e manutenzione simili a quelli di un veicolo diesel con risparmi economici sul carburante di circa il 50%). Per quanto riguarda le immatricolazioni annuali, la quota di autobus a metano è intorno al 15%, con un massimo del 18,3% nel 2020. Recentemente sono stati introdotti anche autobus alimentati a GNL, per i percorsi extraurbani.

Il metano sarà per molti anni ancora il sostitutivo più facilmente accessibile dei carburanti fossili, potendo vantare un'ottima prestazione "ambientale" ed una economicità e affidabilità di esercizio al momento ineguagliabile.

Per questo motivo è fondamentale che le Istituzioni comunitarie, nazionali, regionali e locali garantiscano un'equilibrata allocazione delle risorse sia per gli investimenti che per la gestione, tenendo conto della tempistica di sviluppo e diffusione delle diverse tecnologie e dei relativi impianti.

PARCO VEICOLARE ITALIANO – MISURE A SOSTEGNO

E' necessario continuare a sostenere lo sviluppo di una mobilità basata su carburanti a basso impatto ambientale, considerando al contempo la loro fruibilità per le famiglie e imprese italiane e alla presenza di un forte settore nazionale a supporto che potrebbe quindi avere un riscontro benefico dalle misure proposte ai fini di una rapida ripresa economica.

L'Italia è il terzo Paese a livello europeo con la più ampia rete distributiva, che si è sviluppata nella maniera più organica, coerentemente all'incremento della flotta circolante, efficientando in questo modo gli investimenti, sia da un punto di vista economico, che di sostenibilità ambientale.

Il successo del metano è stato supportato dalle tecnologie e dalla capacità di innovazione delle aziende italiane specializzate nella componentistica che, grazie alla crescita nel mercato dei trasporti in Italia – veicoli nuovi e trasformati, impianti di rifornimento e nuove tecnologie – hanno saputo cogliere l'opportunità, diventando imprese di grandi dimensioni, competitive a livello internazionale e, in alcuni casi, leader a livello mondiale.

Oggi in Italia:

- sono presenti circa 20.000 operatori nel settore industriale per un giro di affari di circa 1.700 milioni di euro con un trend in forte crescita grazie allo sviluppo - negli ultimi anni - del bio-metano.

- sono operativi quasi 2.000 impianti di biogas dei quali l'80% in ambito agricolo, con una potenza elettrica installata di circa 1.400 MW. Tale capacità produttiva equivale a una produzione di biometano, qualora tali impianti fossero integralmente riconvertiti, superiore a 2,5 miliardi di metri cubi l'anno (su una domanda complessiva di gas che nel 2018 si è attestata a oltre 72 miliardi di metri cubi).

- la filiera del biogas-biometano risulta essere uno dei settori a maggiore intensità occupazionale ed ha già favorito la creazione di oltre 6.400 posti di lavoro permanenti.

La recente crisi dovuta alla pandemia ed i conseguenti periodi di lockdown, ha comportato una forte riduzione della mobilità delle persone e di conseguenza una riduzione significativa dell'erogato di metano, che nel 2020 ha toccato in alcuni mesi punte del 80-90%.

Inoltre, la crisi sanitaria in cui l'Italia continua a versare, ha avuto e continua ad avere effetti negativi anche sul fatturato delle imprese impegnate sulla filiera della componentistica degli impianti di alimentazione a gas dei veicoli, con una notevole riduzione di fatturato, che per il mercato italiano è pari a circa il 20%.

Risulta quindi necessario prevedere uno specifico progetto di sostegno per l'utilizzo dei carburanti gassosi gas naturale e bio-metano.

In virtù di quanto esposto, Assogasmetsano propone un sistema incentivante volto alla promozione di misure per la conversione a gas delle autovetture di classe Euro 4 e Euro 5, in un'ottica di rilancio del comparto dell'automotive in chiave di mobilità sostenibile e di svecchiamento, in senso ambientale, del parco auto circolante.

L'obiettivo è la conversione a gas di veicoli a benzina EURO 4 e EURO 5, garantendo un incentivo (per singolo veicolo) di 900 € per la conversione di veicoli a metano e di 600 € per la conversione di veicoli a GPL.

La misura proposta sosterebbe la conversione di circa 495.000 veicoli, circa 430.000 in più rispetto a quelli che si avrebbero da uno scenario tendenziale, infatti le precedenti iniziative di incentivazione delle trasformazioni a GPL e metano dei veicoli da parte del Ministero dello Sviluppo Economico hanno portato a risultati di assoluto rilievo nel settore industriale ed economico italiano, con immediati benefici, anche per la riduzione delle emissioni di CO₂ e degli altri inquinanti, con particolare attenzione alle emissioni di polveri sottili che sono le prime responsabili dell'inquinamento atmosferico.

IL RUOLO DEL BIOMETANO/BIO-GNL – MISURE A SOSTEGNO

Il biometano è perfettamente compatibile con il gas naturale, ne rafforza e consolida le caratteristiche ecologiche ed è utilizzabile tal quale o miscelato, in qualsiasi percentuale.

Tutti i veicoli a metano, anche i meno recenti e quelli trasformati possono utilizzarlo, senza alcuna modifica o accorgimento. Il suo utilizzo in Italia è immediato, grazie alla rete distributiva e al parco circolante a metano esistenti (primi in Europa).

Il suo impiego apporta notevoli benefici ambientali, paragonabili ai veicoli elettrici e a idrogeno. Si avvale di una tecnologia distributiva e motoristica consolidata e rispetta elevati standard di sicurezza. Contribuisce al rispetto delle emissioni (95 grammi di CO₂), che a partire dal 2021 i costruttori di autoveicoli devono osservare.

Inoltre apporta ulteriori importanti benefici:

- riduzione dell'inquinamento acustico, particolarmente utile nel trasporto pubblico,
- riduzione della spesa sociale associata al settore trasporti,
- riduzione della dipendenza energetica da altri Paesi,
- creazione di nuovi posti di lavoro anche in settori fortemente in crisi,
- investimenti nel medio e lungo termine,
- è una fonte completamente rinnovabile ed è l'unico biocarburante che soddisfa i criteri della "circular economy"
- può contribuire all'assolvimento dell'obbligo di immissione al consumo di biocarburanti.

Infine, costituisce una importante unione di più filiere: agricola, industriale, artigianale ed energetica. Quando sottoposto a processo di liquefazione, può essere impiegato come **bio-gnl** nel trasporto pesante, azzerando le emissioni di CO₂.

Attualmente, nei 24 impianti di produzione attivi sul territorio nazionale, sono stati prodotti circa 155 milioni di metri cubi di biometano, tutti utilizzati nel settore del trasporto.

Rispetto all'erogato di metano auto del 2020 (circa 817 milioni di metri cubi), il biometano impiegato è risultato essere pari al 19%. Ciò significa che attualmente i veicoli a gas naturale in Italia (oltre un milione) utilizzano un carburante sempre più eco-compatibile. Le già ridotte emissioni di CO₂ del metano, - 25% rispetto alla benzina e -15% rispetto al diesel, sono così abbassate di un ulteriore 19%, portando l'impatto complessivo di questo tipo di trasporto a livello dell'elettrico, se si considerano tutte le emissioni, generate nel ciclo LCA (life cycling assessment).

Al fine quindi di supportare ulteriormente questa importante filiera produttiva e distributiva, Assogasmetano propone di:

- confermare ed incrementare l'attuale politica incentivante, anche estendendone gli attuali limiti temporali, così come già proposto dal Ministero dello Sviluppo Economico;**
- riconoscere lo stato di Zero Emission Vehicles anche ai veicoli alimentati a biometano.**

IL GNL NEI TRASPORTI – MISURE A SOSTEGNO

Il metano liquido (GNL), sta crescendo di pari passo alla disponibilità di infrastrutture lungo la Penisola (93 distributori) con sempre maggiore interesse delle flotte di mezzi pesanti: a fine 2020, il parco veicoli pesanti alimentati a GNL, risultava costituito da circa 3200 unità.

In particolare nel 2021 entrerà in funzione anche il primo stoccaggio costiero “Small Scale LNG” italiano (a Ravenna) che abbasserà i costi di approvvigionamento del GNL a uso camion, navi e treni, e potrà – assieme ad altri progetti come quello relativo all’impianto di micro-liquefazione da rete gas in Campania – consentire una ancor più capillare infrastrutturazione di punti di rifornimento nel Centro-Sud Italia.

Questi trend positivi di mercato e industriali andrebbero supportati con una regolazione di sistema favorevole all’uso dei veicoli alimentati a GNL, in quanto costituiscono nel breve-medio termine l’unica opzione per i trasporti stradali più sostenibile per mezzi pesanti a lunga percorrenza rispetto al diesel ed al bunker marino; in tale ambito si sottolinea la necessità di:

- **incentivare l’autotrasporto** (es. esenzione della tassa automobilistica regionale, riduzione del pedaggio autostradale per i mezzi GNL);

- **incentivare l’acquisto dei mezzi alimentati a GNL**, a garanzia del supporto per le aziende di autotrasporto che decidano di investire nello svecchiamento del parco dei loro mezzi, con il GNL;

Nell’ambito del rinnovo degli incentivi ministeriali per l’acquisto di veicoli commerciali, va rafforzato il budget riservato agli investimenti per l’acquisto di mezzi ad alimentazione CNG-LNG.

IL FUTURO DELLA MOBILITA’ – LA RETE DI DISTRIBUZIONE CARBURANTI

Il tema delle infrastrutture riveste un ruolo fondamentale e strategico ai fini della transizione energetica.

L’attuale rete distributiva, costituisce una base importante per assicurare un’offerta capillare di tutti i carburanti e vettori energetici a basse emissioni, già nell’immediato ma ancor più per i futuri sviluppi del trasporto.

Occorre procedere ad una sua razionalizzazione ed ammodernamento, mediante incentivi mirati alla implementazione ed all’adeguamento dei punti vendita, nell’ottica del modello Multi-service, in grado di agevolare lo sviluppo delle varie soluzioni disponibili per una mobilità sempre più sostenibile e, al contempo garantire l’economicità di esercizio, condizione fondamentale per una corretta remunerazione degli investimenti necessari.

POLITICHE EUROPEE – MISURE A SOSTEGNO

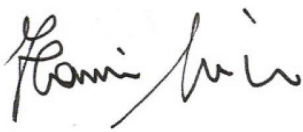
- Attivazione coordinata degli stakeholder nazionali, anche istituzionali, affinché il biometano sia inserito nella compliance europea sui limiti di emissione della CO2 nei trasporti; la sua esclusione impatterebbe in modo fatale sulla nascente industria nazionale del biometano che in Italia ha potenzialità di crescita estremamente significative.

- Rilanciare il dibattito sulla scarsa valenza della valutazione delle emissioni relative ai vari carburanti solo “al terminale di scarico”. Questo approccio ignora le emissioni che avvengono lungo il ciclo di produzione del fuel/driver energetico e peraltro esclude soluzioni circolari e ad emissioni zero come il biometano dalla compliance agli standard CO2 europei; l’approccio corretto da adottare deve essere quello del **Life Cycle Assessment** (LCA) dove tutti i contributi all’uso dell’energia e delle emissioni dei vari componenti del processo sono considerati “dalla culla alla tomba”. In questo contesto il Biometano risulta la fonte energetica in assoluto più vantaggiosa (in alcuni casi non solo con impatto nullo ma addirittura negativo delle emissioni in atmosfera) ed ancora minore nel caso di blended fuels (metano + idrogeno).

- Riconoscere ai veicoli alimentati a Biometano lo status di Zero Emission Vehicles.
- Nell'ambito della revisione della direttiva DAFI bisogna assicurare che sia completata la fruibilità dei percorsi lungo l'asse TEN-T all'interno della UE anche ai veicoli alimentati a CNG/LNG.
- Considerando il ruolo dell'Italia nell'ambito della rinnovata cooperazione tra l'Unione Europea e i Paesi della sponda Sud del Mediterraneo ["A new Agenda for the Mediterranean" JOIN (2021) 2 final] si rafforzano opportunità di collaborazione industriale in un'area dove il gas (naturale e bio) e i suoi utilizzi, rappresentano un pilastro del sentiero di evoluzione dei mix energetici nazionali dei Paesi del Mediterraneo verso vettori verdi quali il biometano.

Ringraziando per l'attenzione concessaci, rimaniamo a disposizione per ulteriori approfondimenti.

Ing. Flavio Merigo
(Presidente)



ASSOGASMETANO

40132 - Bologna - Via Alberelli 1/C
Tel. 0516414951
C.F. 91299490374

Mail info@assogasmetano.it - direzione@assogasmetano.it

Pec assogasmetano@sirbopec.org

Web www.assogasmetano.it

ASSOGASMETANO

Associazione Nazionale Imprese Distributrici Metano Autotrazione

PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA

Doc. XXVII n° 18

Proposte nei settori Cng/BioCng e Gnl/BioGnl

Senato della Repubblica
Commissioni riunite V e XIV
Audizione del 17 marzo 2021

Flavio Merigo
Presidente Assogasmetano

Assogasmetano – Associazione Nazionale Imprese Distributrici Metano Autotrazione – svolge un ruolo esclusivamente politico di tutela e promozione del settore distributivo per esaltare e salvaguardare la unicità e potenzialità del metano per i trasporti, privati e pubblici, nelle sue varie declinazioni (CNG, LNG, BIO-CNG, BIO-LNG), nell'intento di contribuire fattivamente al rilancio del nostro Paese e coadiuvare efficaci politiche energetiche ed ambientali, che tengano conto dei principi della sostenibilità e della circular economy.

Aderiscono all'Associazione:

- Le aziende di distribuzione di gas metano/biometano/bio-gnl e gnl per autotrazione quanto a numero di impianti e volumi erogati in Italia
- Le aziende che effettuano il trasporto di gas metano a mezzo carri bombolai e carri cisterna
- Le officine che si occupano della trasformazione/installazione e manutenzione dei veicoli alimentati a gas naturale

Collabora attraverso i propri rappresentanti con gli organismi tecnici, amministrativi e legislativi a livello locale, regionale e nazionale

E' membro di: ANIGAS, NGVA Eu, CUNA, AIEE, ICBI ed ha rapporti di collaborazione con NGV Italy, CIB, CIG

IL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA (PNRR) E LA MOBILITA' SOSTENIBILE

Il tema della mobilità sostenibile trova ampio spazio nel Piano di Ripresa.

In tale contesto, il metano/biometano nelle sue varie forme (CNG – LNG) si propone come una delle migliori soluzioni, di pronto impiego, nel lungo percorso che accompagnerà la transizione energetica nel settore della mobilità.

Sono infatti ad esso universalmente riconosciute le qualità di riduzione delle emissioni, sia locali che globali rispetto ai carburanti tradizionali. In particolare, nel settore del gas naturale in tutti i suoi impieghi, è noto il ruolo di leadership mondiale detenuto dal nostro Paese.

A livello nazionale, la rete del gas naturale/metano è fra le più sviluppate al mondo ed è perfettamente in grado di raggiungere gli obiettivi di penetrazione delle fonti rinnovabili nel settore dei trasporti, attraverso la possibilità di trasporto di quote sempre più importanti di biometano e idrogeno, oltre ad affiancare lo sviluppo del bioGNL, contribuendo al raggiungimento degli obiettivi del PNRR in tema di energia rinnovabile, idrogeno e mobilità locale sostenibile.

È pertanto a nostro avviso assolutamente prioritario dedicare apposite misure di stimolo e di sostegno agli investimenti in questo settore.

SCENARI DI RIFERIMENTO

Gli Accordi di Parigi (2015) e il Green Deal europeo (2019), hanno rafforzato la necessità di portare anche il settore dei trasporti sul sentiero della neutralità carbonica di lungo termine. A livello comunitario sin dal 2014 con la direttiva DAFI (2014/94/EU), è stata condivisa una strategia per ridurre il peso nel settore dei trasporti dei prodotti petroliferi attraverso l'elaborazione di piani nazionali per la diffusione di stazioni di rifornimento/ricarica in numero adeguato a consentire la diffusione di nuovi carburanti e driver energetici.

L'approccio della DAFI è opportunamente improntato alla neutralità tecnologica e identifica uno spettro di carburanti/driver energetici da promuovere in base alle specificità dei singoli Stati Membri: CNG, GNL, GPL, elettricità, idrogeno, biocarburanti.

Nel 2021, tanto a livello comunitario quanto nazionale, oltre ai regolamenti ed agli standard esistenti che coprono tutti gli aspetti di sicurezza d'uso, altri regolamenti, normative e strategie sono in fase di discussione ed avanzamento. I dossier più significativi sono:

- Revisione della fiscalità energetica a livello UE;
- Regolamento sui limiti alle emissioni di CO₂ dei veicoli;
- Revisione della direttiva AFID (ex DAFI);
- Dibattito sui SAD (Sussidi Ambientalmente Dannosi)

IL METANO: UNA SOLUZIONE CONSOLIDATA ED IN CONTINUA EVOLUZIONE

Il metano/gas naturale è da anni il principale “carburante alternativo” ed è una soluzione promossa ed affermata in molti paesi a partire dall’Italia, dove può vantare una lunga storia (dagli anni ’30 del secolo scorso).

Attualmente ha raggiunto percentuali di mercato (tra vetture, veicoli pesanti e autobus) dell’ordine del 6÷7%, con una rete di 1.500 distributori in continua espansione, in cui è già in atto l’implementazione del servizio in modalità **self-service h24**.

Il metano sarà per molti anni ancora il sostitutivo più facilmente accessibile dei carburanti fossili, potendo vantare un’ottima prestazione “ambientale” ed una economicità e affidabilità di esercizio al momento ineguagliabile.

Per non disperdere il know-how costruito in un secolo di storia dei veicoli, va salvaguardato il principio di “**neutralità tecnologica**” per le diverse soluzioni: in altre parole, il risultato ambientale che si desidera ottenere va perseguito e incentivato indipendentemente dal carburante o dalla soluzione tecnologica. Le diverse alternative possono - anzi devono - coesistere, ciascuna nella propria missione distintiva di mercato (per ambiti, aree o servizi) in grado di massimizzarne le caratteristiche e i risultati.

PARCO VEICOLARE ITALIANO – MISURE A SOSTEGNO

E' necessario continuare a sostenere lo sviluppo di una mobilità basata su carburanti a basso impatto ambientale, considerando al contempo la loro fruibilità per le famiglie e imprese italiane e alla presenza di un forte settore nazionale a supporto che potrebbe quindi avere un riscontro benefico dalle misure proposte ai fini di una rapida ripresa economica.

Il successo del metano è stato supportato dalle **tecnologie** e dalla capacità di innovazione delle aziende italiane specializzate nella componentistica che, grazie alla crescita nel mercato dei trasporti in Italia – veicoli nuovi e trasformati, impianti di rifornimento e nuove tecnologie – hanno saputo cogliere le opportunità, diventando imprese di grandi dimensioni, competitive a livello internazionale e, in alcuni casi, leader a livello mondiale.

Oggi in Italia:

- sono presenti circa 20.000 operatori nel settore industriale per un giro di affari di circa 1.700 milioni di euro con un trend in forte crescita grazie allo sviluppo - negli ultimi anni - del bio-metano.
- sono operativi quasi 2.000 impianti di biogas dei quali l'80% in ambito agricolo, con una potenza elettrica installata di circa 1.400 MW. Tale capacità produttiva equivale a una produzione di biometano, qualora tali impianti fossero integralmente riconvertiti, superiore a 2,5 miliardi di metri cubi l'anno (su una domanda complessiva di gas che nel 2018 si è attestata a oltre 72 miliardi di metri cubi).
- la filiera del biogas-biometano risulta essere uno dei settori a maggiore intensità occupazionale ed ha già favorito la creazione di oltre 6.400 posti di lavoro permanenti.

Risulta quindi necessario prevedere uno specifico progetto di sostegno per l'utilizzo dei carburanti gassosi: gas naturale e bio-metano.

Assogasmetsano propone un sistema incentivante volto alla promozione di misure per la conversione a gas delle autovetture di classe Euro 4 e Euro 5, in un'ottica di rilancio del comparto dell'automotive in chiave di mobilità sostenibile e di svecchiamento, in senso ambientale, del parco auto circolante, mediante la conversione a gas di veicoli a benzina EURO 4 e EURO 5, garantendo un incentivo per singolo veicolo di:

- 900 € per la conversione di veicoli a metano
- 600 € per la conversione di veicoli a GPL

La misura proposta sosterrrebbe la conversione di circa 495.000 veicoli, circa 430.000 in più rispetto a quelli che si avrebbero da uno scenario tendenziale, infatti le precedenti iniziative di incentivazione delle trasformazioni a GPL e metano dei veicoli da parte del Ministero dello Sviluppo Economico hanno portato a risultati di assoluto rilievo nel settore industriale ed economico italiano, con immediati benefici, anche per la riduzione delle emissioni di CO₂ e degli altri inquinanti, con particolare attenzione alle emissioni di polveri sottili che sono le prime responsabili dell'inquinamento atmosferico.

IL RUOLO DEL BIOMETANO/BIO-GNL – MISURE A SOSTEGNO

Il biometano è perfettamente compatibile con il gas naturale, ne rafforza e consolida le caratteristiche ecologiche ed è utilizzabile tal quale o miscelato, in qualsiasi percentuale.

Inoltre apporta ulteriori importanti benefici:

- riduzione dell'inquinamento acustico, particolarmente utile nel trasporto pubblico,
- riduzione della spesa sociale associata al settore trasporti,
- riduzione della dipendenza energetica da altri Paesi,
- creazione di nuovi posti di lavoro anche in settori fortemente in crisi,
- investimenti nel medio e lungo termine,
- è una fonte completamente rinnovabile ed è l'unico biocarburante che soddisfa i criteri della "circular economy"
- può contribuire all'assolvimento dell'obbligo di immissione al consumo di biocarburanti.

Infine, costituisce una importante unione di più filiere: agricola, industriale, artigianale ed energetica.

Quando sottoposto a processo di liquefazione, può essere impiegato come **bio-gnl** nel trasporto pesante, azzerando le emissioni di CO₂.

Attualmente, nei 24 impianti di produzione attivi sul territorio nazionale, sono stati prodotti circa 155 milioni di metri cubi di biometano, tutti utilizzati nel settore del trasporto.

Rispetto all'erogato di metano auto del 2020 (circa 817 milioni di metri cubi), il biometano impiegato è risultato essere pari al 19%. Ciò significa che attualmente i veicoli a gas naturale in Italia (oltre un milione) utilizzano un carburante sempre più eco-compatibile. Le già ridotte emissioni di CO2 del metano, - 25% rispetto alla benzina e -15% rispetto al diesel, sono così abbassate di un ulteriore 19%, portando l'impatto complessivo di questo tipo di trasporto a livello dell'elettrico, se si considerano tutte le emissioni, generate nel ciclo LCA (life cycling assessment).

Al fine quindi di supportare ulteriormente questa importante filiera produttiva e distributiva, Assogasmetano propone di:

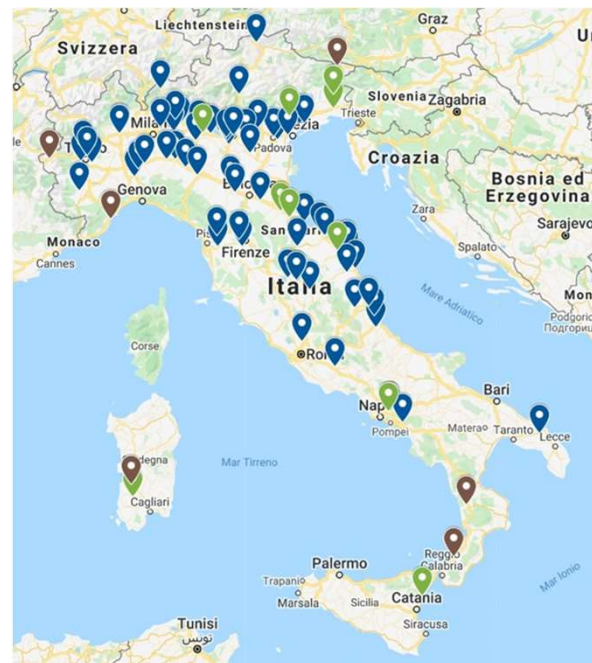
- confermare ed incrementare l'attuale politica incentivante, anche estendendone gli attuali limiti temporali, così come già proposto dal Ministero dello Sviluppo Economico;
- riconoscere lo stato di Zero Emission Vehicles anche ai veicoli alimentati a biometano.

IL GNL NEI TRASPORTI – MISURE A SOSTEGNO

Il metano liquido (GNL), sta crescendo di pari passo alla disponibilità di infrastrutture lungo la Penisola (93 distributori) con sempre maggiore interesse delle flotte di mezzi pesanti: a fine 2020, il parco veicoli pesanti alimentati a GNL, risultava costituito da circa 3200 unità.

Questi trend positivi di mercato e industriali andrebbero supportati con una regolazione di sistema favorevole all'uso dei veicoli alimentati a GNL, in quanto costituiscono nel breve-medio termine l'unica opzione per i trasporti stradali più sostenibile per mezzi pesanti a lunga percorrenza rispetto al diesel; in tale ambito si sottolinea la necessità di:

- **incentivare l'autotrasporto** (es. esenzione della tassa automobilistica regionale, riduzione del pedaggio autostradale per i mezzi GNL);
- **incentivare l'acquisto dei mezzi alimentati a GNL**, a garanzia del supporto per le aziende di autotrasporto che decidano di investire nello svecchiamento del parco dei loro mezzi, con il GNL.



**93 DISTRIBUTORI APERTI
37 IN PROGETTO**

IL FUTURO DELLA MOBILITA' LA RETE DI DISTRIBUZIONE CARBURANTI

Il tema delle **infrastrutture** riveste un ruolo fondamentale e strategico ai fini della transizione energetica.

L'attuale rete distributiva, costituisce una base importante per assicurare un'offerta capillare di tutti i carburanti e vettori energetici a basse emissioni, già nell'immediato ma ancor più per i futuri sviluppi anti, del trasporto.

Occorre procedere ad una sua **razionalizzazione** ed **ammodernamento**, mediante incentivi mirati alla implementazione ed all'adeguamento dei punti vendita, nell'ottica del modello Multi-service, in grado di agevolare lo sviluppo delle varie soluzioni disponibili per una mobilità sempre più sostenibile e, al contempo garantire l'economicità di esercizio, condizione fondamentale per una corretta remunerazione degli investimenti necessari.

METANO E BIOMETANO: LA «VIA ITALIANA» ALLA DECARBONIZZAZIONE NEI TRASPORTI



*Grazie
per l'attenzione*