

Indagine conoscitiva sulle prospettive di attuazione e di adeguamento della Strategia Energetica Nazionale al Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima per il 2030

-----  
Osservazioni Federmetano

**Chi siamo**

Federmetano, costituita nel 1948, associa i proprietari di stazioni di servizio per la distribuzione del metano ad uso autotrazione. Parte di questi operatori svolge anche attività di fornitura e trasporto di metano mediante carri bombolai per usi autotrazione, civile, industriale ed emergenze sui metanodotti, con una potenzialità di un milione di mc/giorno. Sono 155 le aziende associate. Rappresenta un terzo della rete italiana degli impianti di distribuzione del gas naturale per autotrazione (oltre 15 milioni di rifornimenti/anno). Presente sui tavoli tecnici e istituzionali a livello statale, regionale, locale e internazionale, come riferimento per l'elaborazione di norme di settore. Lo scopo principale è la tutela e lo sviluppo del metano per autotrazione in tutte le sue declinazioni: CNG, LNG, biometano.

Dal 2009 è stato attivato un servizio di affiliazione per le officine del settore, riconosciute come fondamentale anello nel processo di revisione periodica dei serbatoi.

**Premessa**

Il Regolamento UE 2018/1999 dell'11 dicembre 2018 sulla governance dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima prevede (art. 3) che, entro il 31 dicembre 2019, e successivamente ogni dieci anni, ciascun Stato dell'Unione notifichi alla Commissione un Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC). I piani elaborati dagli Stati devono contenere gli elementi previsti dal regolamento di cui sopra. Il primo piano copre il periodo 2021-2030. Il PNIEC, quindi, costituisce lo strumento con il quale ogni Stato, in coerenza con le regole europee vigenti e con i provvedimenti attuativi del pacchetto europeo Energia e Clima 2030, stabilisce i propri contributi agli obiettivi europei al 2030 sull'efficienza energetica e sulle fonti rinnovabili e quali sono i propri obiettivi in tema di sicurezza energetica, mercato unico dell'energia e competitività.

Il pacchetto europeo Energia e Clima 2030 ha stabilito l'obiettivo di istituire un' "Unione dell'energia" articolata sulle seguenti cinque "dimensioni dell'energia":

- decarbonizzazione (emissioni e assorbimenti di gas a effetto serra ed energia rinnovabile);
- efficienza energetica;
- sicurezza energetica;
- mercato interno dell'energia;
- ricerca, innovazione e competitività.

La proposta di PNIEC, elaborata dal Ministero dello Sviluppo Economico, dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è stata inviata alla CE a fine 2018 e su questo documento è stata avviata la consultazione.

Il contributo di Federmetano alla Proposta di PNIEC segue lo schema di struttura del piano stesso secondo le cinque dimensioni dell'energia di cui sopra soffermandosi su quelle dimensioni che intervengono in particolar modo sul settore trasporti e cioè **decarbonizzazione (emissioni e assorbimenti di gas a effetto serra ed energia rinnovabile), efficienza energetica, sicurezza energetica e mercato interno dell'energia.**

## **Decarbonizzazione**

L'Italia ritiene di accelerare la transizione dai combustibili tradizionali alle fonti rinnovabili, promuovendo il graduale abbandono del carbone per la generazione elettrica a favore di un mix elettrico basato su una quota crescente di rinnovabili e, per la parte residua, sul gas. Per il verificarsi della transizione sarà necessario realizzare con la dovuta programmazione gli impianti sostitutivi e le necessarie infrastrutture.

## **Emissioni e assorbimenti di gas a effetto serra**

L'obiettivo di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra al 2030 di almeno il 40% a livello europeo rispetto al 1990 è ripartito tra i settori ETS<sup>1</sup> (industrie energetiche, settori industriali energivori e aviazione) e non ETS (*trasporti*, residenziali, terziario, industria non ricadente nel settore ETS, agricoltura e rifiuti) che devono registrare rispettivamente un -43% e un -30% rispetto all'anno 2005.

Il Regolamento (UE) 2018/842 relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 come contributo all'azione per il clima per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi (Regolamento Effort Sharing, ESR) prevede un obiettivo di riduzione per l'Italia nei settori non ETS pari al 33% rispetto ai livelli del 2005.

### *Obiettivi e traguardi relativi a emissioni e assorbimenti di gas a effetto serra – focus su settore trasporti*

Per rispettare la traiettoria emissiva del periodo 2021-2030 per rispettare la riduzione del 33%, sarà necessaria una riduzione minima cumulativa delle emissioni pari a circa 142 Mt CO<sub>2</sub>eq rispetto a quanto ottenibile con le misure già in essere, da conseguirsi prevalentemente nei settori *trasporti*, civile e industria.

---

<sup>1</sup> ETS = Emission Trading System



Tabella 7 – Andamento storico delle emissioni nei settori non ETS e scenari futuri a politiche correnti e PNEC (Mt di CO<sub>2</sub>eq)

Anno	2005	2015	2020		2025		2030	
Settore			scenario		scenario		scenario	
			Base	PNEC	Base	PNEC	Base	PNEC
Industria (incl. processo e F-gas)	55	42	42	41	39	37	36	34
Civile	87	73	72	72	67	61	65	52
Agricoltura (consumi energetici)	9	8	8	8	7	7	7	7
Trasporti	125	103	100	95	101	92	93	79
Agricoltura (allevamenti/coltivazioni)	32	29	31	31	31	31	31	31
Rifiuti	22	19	16	16	14	14	13	13
Totale	330	274	268	263	258	242	245	216
Obiettivo -33% al 2030			291	291	243	243	221	221

#### Misure relative a emissioni e assorbimenti di gas a effetto serra – focus su settore trasporti

Per il settore *trasporti*, l'effetto sulle emissioni (con una riduzione rispetto al 2005 pari a 46 Mt CO<sub>2</sub>eq nello scenario PNEC) è imputabile, oltre alla graduale e naturale sostituzione del parco veicolare, innanzitutto allo sviluppo della mobilità condivisa/pubblica e alla progressiva diffusione di mezzi caratterizzati da consumi energetici ridotti e da emissioni di CO<sub>2</sub> molto basse o pari a zero.

Tra le misure indicate nel PNIEC vi è la Legge 190/2014 che prevede il divieto progressivo di circolazione dei veicoli a motore categoria M2 e M3<sup>2</sup> alimentati a benzina e gasolio (EURO 0) dal 1 gennaio 2019 e previsione di divieto della circolazione dei veicoli a motore categoria M2 e M3 alimentati a benzina e gasolio (EURO 0 ed EURO 1) nei contratti di servizio dal 1 gennaio 2018.

#### Osservazioni Federmetano su misure relative a emissioni e assorbimenti di gas a effetto serra – focus su settore trasporti

Riteniamo necessario agevolare in modo continuativo il ricambio del parco circolante delle autovetture M1 (che nel 2018 era composto per il 36% da autovetture da Euro 0 a Euro 3) come pure dei mezzi adibiti al trasporto merci (da N1 a N3)<sup>3</sup>, con incentivi all'acquisto di un'auto EURO 6 prioritariamente alimentate a metano/GPL/ibrida/elettrica

<sup>2</sup> - categoria M2: veicoli destinati al trasporto di persone, aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e massa massima non superiore a 5 t;

- categoria M3: veicoli destinati al trasporto di persone, aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e massa massima superiore a 5 t;

<sup>3</sup> Categoria N1: veicoli destinati al trasporto di merci, aventi massa massima non superiore a 3,5 t;

- N2: veicoli destinati al trasporto di merci, aventi massa massima superiore a 3,5 t ma non superiore a 12 t;

abbinati alla rottamazione di un veicolo da Euro 0 a euro 3 con alimentazione diesel o benzina. Questo strumento è utilizzato attualmente dalla Regione Emilia Romagna. Al riguardo, si ritiene indispensabile un approccio aperto e di assoluta **neutralità tecnologica**, in modo da poter sfruttare appieno tutte le soluzioni disponibili tenendo conto del rispettivo grado di maturità, rapporto costi-benefici e potenziali vantaggi nei singoli ambiti di utilizzo.

## Energie rinnovabili

Nel PNIEC l'Italia intende perseguire un obiettivo di copertura, nel 2030, del 30% del Consumo Finale Lordo di energia da fonti rinnovabili, delineando un percorso di crescita sostenibile delle fonti rinnovabili con la loro piena integrazione nel sistema. In particolare, l'obiettivo per il 2030 prevede un Consumo Finale Lordo di energia di 111 Mtep, di cui 33 Mtep da fonti rinnovabili. Si prevede che il contributo delle rinnovabili sia così differenziato tra i diversi settori:

- 55,4% di quota rinnovabili nel settore elettrico;
- 33% di quota rinnovabili nel settore termico (usi per riscaldamento e raffrescamento);
- 21,6% per quanto riguarda l'incorporazione di rinnovabili nei trasporti (calcolato con i criteri di contabilizzazione dell'obbligo previsti dalla RED II<sup>4</sup>).

### *Obiettivi e traguardi energie rinnovabili per il settore trasporti*

La Direttiva RED II (art. 25) prevede al 2030 un target specifico nel settore trasporti pari al 14% (obbligo per i fornitori di carburanti ed energia elettrica). Per contribuire allo sfidante target generale del 30% di Consumi Finali Lordi Totali soddisfatti dalle FER, si prevede che il settore dei trasporti superi il valore del 14% aumentando l'obbligo in capo ai fornitori di carburanti ed energia elettrica ai trasporti fino ad arrivare a una quota rinnovabile pari al 21,6%.

Si riporta di seguito il grafico (fonte GSE e RSE) riportato nel PNIEC che delinea le traiettorie di crescita dell'energia da fonti rinnovabili al 2030 nel settore trasporti, nel quale il biometano avanzato gioca un ruolo di primaria importanza.

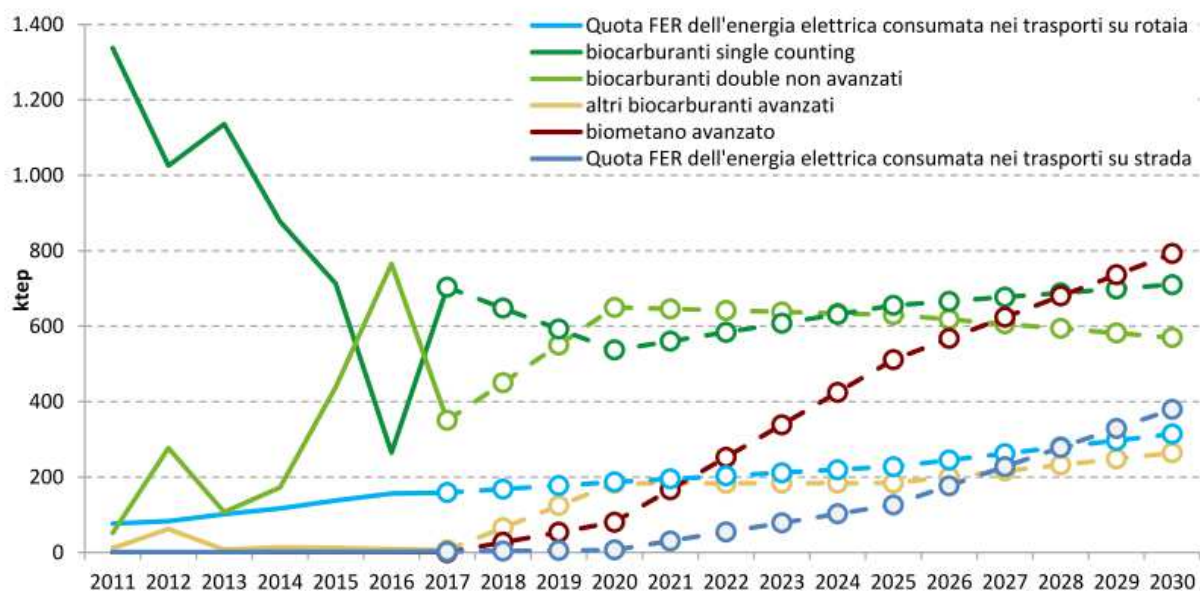
---

- N3: veicoli destinati al trasporto di merci, aventi massa massima superiore a 12 t;

<sup>4</sup> Direttiva (UE) 2018/2001 dell'11 dicembre 2018 sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili



Figura 13 – Traiettorie di crescita dell'energia da fonti rinnovabili al 2030 nel settore dei trasporti [Fonte: GSE e RSE]



Per ciò che riguarda i biocarburanti il PNIEC prevede:

- un decremento, in linea con la Direttiva RED II, per i biocarburanti di prima generazione fino a raggiungere un contributo pari al 3% al 2030;
- di superare l'obiettivo specifico previsto dalla Direttiva RED II, pari al 3,5% al 2030, attraverso il meccanismo di incentivazione previsto per il biometano e gli altri carburanti avanzati (con DM 2 marzo 2018 e successivi decreti) fino al raggiungimento dell'obiettivo intorno all'8%;
- raggiungimento del target dei biocarburanti avanzati orientativamente per il 75% attraverso il biometano avanzato e per il restante 25% attraverso altri biocarburanti avanzati. È confermato il target di almeno 1,1 mld di m<sup>3</sup> al 2030 per il biometano avanzato proveniente da scarti agricoli e da FORSU.

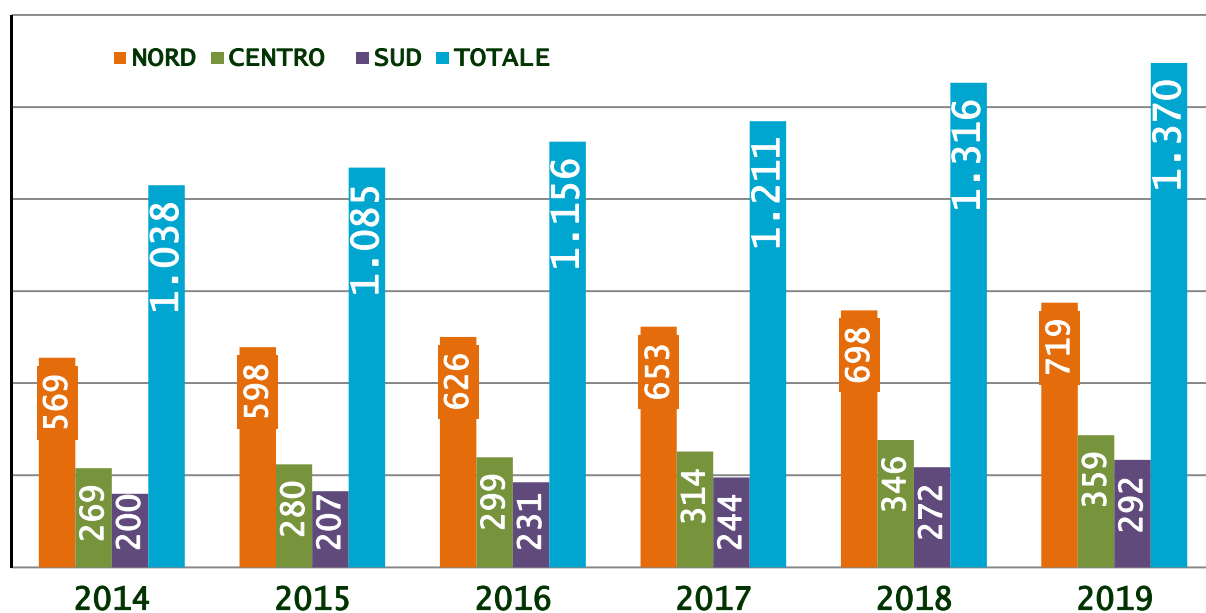
### Osservazioni Federmetano su obiettivi e traguardi energie rinnovabili per il settore trasporti

Riteniamo che il target di 1,1 mld di m<sup>3</sup> al 2030 di biometano da utilizzare nei trasporti sia riduttivo rispetto alle potenzialità del settore. Difatti la SEN 2017 stimava un potenziale teorico al 2030 pari a 8 miliardi di m<sup>3</sup> e individuava nell'utilizzo del biometano nei trasporti la modalità più efficiente per incentivare il settore senza gravare ulteriormente i consumatori di energia elettrica e gas per adempiere agli obblighi previsti dalla norma.

L'Italia vanta una lunga tradizione d'eccellenza nel settore metano per autotrazione e il biometano può essere immesso nei gasdotti ed essere distribuito attraverso la rete dei punti vendita del gas naturale già presente sul territorio nazionale, frutto di investimenti privati, senza, quindi, aggravio per le risorse pubbliche.

Il Gas Naturale Compresso (CNG) è, quindi, una soluzione già implementata e pronta all'uso anche per la distribuzione del biometano per autotrazione: sono in esercizio 1.370 distributori, di cui 47 presenti sulla rete autostradale.

## RETE DISTRIBUTIVA METANO



## RETE DISTRIBUTIVA METANO AL 30/06/2019 <sup>5</sup>

Regione	Totale Impianti in esercizio (Stradali + Autostradali)
Valle d'Aosta	1
Piemonte	92
Lombardia	193
Trentino A.A.	22
Veneto	167
Friuli V.G.	8
Liguria	11
Emilia R.	225
Toscana	138
Umbria	44
Marche	112
Lazio	65
Abruzzo	33
Molise	5
Campania	101
Calabria	13
Puglia	80
Basilicata	10
Sicilia	50
Sardegna	0
<b>TOTALE</b>	<b>1.370</b>

Quanto al parco circolante, oltre 1 milione di veicoli circolanti al 31.12.2018 è alimentato a metano (in forma CNG e LNG), pari al 2% del parco circolante totale, composto per oltre il 90% da autovetture e da un 8,5% di veicoli commerciali).

L'erogato distribuito dalla rete dei metanodotti risulta di circa 1 mld di m<sup>3</sup> (pari all' 1,45% del gas naturale immesso nella rete nazionale).

Sono interessanti anche i dati delle immatricolazioni dei bus a CNG che mostrano un forte aumento rispetto al 2017:

<sup>5</sup> fonte carburanti.mise.gov.it/OssPrezziSearch



### Immatricolazioni autobus 2017-2018 in Italia<sup>6</sup>

ALIMENTAZIONE	2017	2018	+/- % 2018/2017
ELETTRICO	6	53	+ 783
GASOLIO	3.215	4.126	+ 28
IBRIDO GASOLIO/ELETTRICO	9	19	+ 111
<b>CNG</b>	<b>123</b>	<b>386</b>	<b>+ 214</b>
<b>TOTALE</b>	<b>3.353</b>	<b>4.584</b>	<b>+ 37</b>

Il biometano, gas rinnovabile che si ottiene tramite upgrading dal biogas prodotto da matrici quali FORSU, fanghi di depurazione, reflui zootecnici e scarti agricoli, può quindi essere immesso in rete, trasportato su gomma o può essere liquefatto per ottenere LNG. È utilizzabile esattamente come il CNG e l'LNG di origine fossile, ma con emissioni zero: rappresenta, quindi, il carburante virtuoso utilizzabile fin da subito nel trasporto privato, nel trasporto pubblico passeggeri e anche nel trasporto merci leggero e pesante, ossia su ogni veicolo attualmente alimentato a gas naturale, senza necessità di modifiche motoristiche.

Riteniamo, quindi, che il target di 1,1 mld di m<sup>3</sup> di biometano al 2030 sia un valore sottostimato e chiediamo una sua ridefinizione al rialzo nel PNIEC. Sarebbe auspicabile il raggiungimento al 2030 di almeno 5 mld di m<sup>3</sup>, che permetterebbe la circolazione di circa 5 mln di veicoli alimentati a metano/biometano nella forma compressa e liquida.

#### *Misure relative alle energie rinnovabili per il settore trasporti*

Ai fini del raggiungimento degli obiettivi in materia di penetrazione delle rinnovabili nel settore dei trasporti, sono state individuate nel PNIEC le seguenti misure:

- obbligo di miscelazione dei biocarburanti,
- sostenibilità dei biocarburanti;
- riduzione delle emissioni di GHG dei carburanti;
- incentivi per assolvimento dell'obbligo di immissione di biocarburanti attraverso il biometano e altri biocarburanti avanzati: 2018-2022, attraverso un sistema del ritiro del biometano prodotto, con rilascio di certificati di immissione in consumo (CIC) per la durata di 10 anni. L'onere di incentivazione è in capo ai soggetti obbligati. Si prevede che tale sistema di incentivazione arrivi a coprire con biometano la domanda prevista di metano nei trasporti stradali corrispondente a circa 1,1 mld di m<sup>3</sup> l'anno.
- obbligo biocarburanti e altre rinnovabili in recepimento alla RED II : 2022-2030. Si prevede la predisposizione ed emanazione del D. Lgs. di recepimento della RED II e conseguenti decreti interministeriali di aggiornamento

<sup>6</sup> Fonte dati: ANFIA



dei decreti vigenti di settore, in particolare per aggiornare le quote obbligatorie di immissione in consumo fino al 2030 dei biocarburanti normali e avanzati e introdurre target differenziati per benzina, diesel ed eventualmente metano.

### *Osservazioni Federmetano su misure energie rinnovabili per il settore trasporti*

Non concordiamo con l'ipotesi prevista nel PNIEC di introduzione delle quote obbligatorie di immissione in consumo di biocarburanti eventualmente anche per il metano. Riteniamo che il gas naturale debba continuare a essere escluso da questo meccanismo in quanto ecologicamente più virtuoso rispetto a benzina e gasolio.

L'impiego del gas naturale per autotrazione, nella sua versione fossile, oltre a produrre minori emissioni sonore e vibrazionali, genera minori emissioni di CO<sub>2</sub> rispetto ai carburanti tradizionali. Considerando le emissioni well-to-wheel (dal pozzo alla ruota) delle autovetture a CNG, il metano di origine fossile ha emissioni inferiori del 23% rispetto alla benzina e del 7% rispetto al gasolio; se si considerano invece gli autocarri pesanti, la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> rispetto ai mezzi diesel arriva fino al 16%.<sup>7</sup>

Questa tecnologia ha, inoltre, un grado di penetrazione marginale sul parco circolante (circa il 2% nel 2018) e l'applicazione del target per immissione in consumo di biocarburante anche per il gas naturale non aiuterebbe la sua diffusione, assolutamente necessaria per massimizzare i benefici dell'uso del biometano in autotrazione.

## **Efficienza energetica**

Si intende ricorrere a un mix di strumenti di natura fiscale, economica, regolatoria e programmatica, prevalentemente calibrati per settori di intervento e tipologia di destinatari.

Per i trasporti si attribuisce rilievo prioritario alle politiche per il contenimento del fabbisogno di mobilità e all'incremento della mobilità collettiva. Per il residuo fabbisogno di mobilità privata e merci, si intende promuovere l'uso di carburanti alternativi e in particolare il vettore elettrico, e accrescere la quota di rinnovabili attraverso strumenti di natura regolatoria, coordinati con le autonomie locali, ed economici.

### *Obiettivi e traguardi efficienza energetica*

Nel PNIEC, per quanto riguarda il livello assoluto di consumo di energia al 2030, si persegue un obiettivo di 132,0 Mtep di energia primaria e 103,8 Mtep di energia finale. Per la definizione di tale obiettivo è stata sviluppata una traiettoria basata sul conseguimento dei risparmi energetici obbligatori definiti dall'art. 7 della Direttiva EED<sup>8</sup>, il quale prevede un target di riduzione dei consumi energetici annui finali pari all'0,8% nel periodo 2021-2030, calcolato in base al triennio 2016-2018. In termini di ammontare complessivo cumulato, sono 51,4 Mtep i risparmi di energia finale da

<sup>7</sup> Studio Thinkstep "Greenhouse Gas Intensity of Natural Gas", 2017

<sup>8</sup> Direttiva (UE) 2018/2002 dell'11 dicembre 2018 che modifica la direttiva 2012/27/UE sull'efficienza energetica



conseguire tramite politiche attive nel periodo 2021-2030. Pertanto, ai fini del rispetto dell'obbligo, si intende promuovere una riduzione dei consumi di energia finale da politiche attive pari a circa 9,3 Mtep/anno al 2030, da conseguire prevalentemente nei settori non ETS, ripartiti per settore economico così come indicato nella figura sottostante:

Figura 18: Ripartizione per settore economico dei risparmi oggetto dell'obiettivo 2030 (Mtep)



#### Misure efficienza energetica – focus sui trasporti

Nel PNIEC si propone di raggiungere i risparmi di energia finale al 2030, calcolati in base a quanto previsto nell'art. 7, par. 1 della Direttiva EED, per mezzo di diversi meccanismi fondamentali, tra cui un set di misure nel settore trasporti, brevemente elencate di seguito:

- Rinnovo dei veicoli pubblici adibiti al trasporto persone.  
Aspetto centrale della riforma del Trasporto Pubblico Locale (TPL) è un rinnovo del parco mezzi che riduca in modo significativo l'età media per migliorare la qualità del servizio e la sostenibilità ambientale. Nella legge di stabilità 2017 il Governo ha varato un ingente piano di finanziamenti per il rinnovo del parco rotabile su gomma adibito al TPL per il periodo 2019-2033. Trattasi in particolare di bus elettrici e a **metano** per l'integrazione e la sostituzione del parco bus esistente.
- Obbligo acquisto veicoli a combustibili alternativi per la Pubblica Amministrazione (PA)

Ci si propone di accelerare quanto previsto al comma 10 dell'art. 18 del D. Lgs. 257/2016<sup>9</sup> prevedendo che le PA, gli enti e le istituzioni da esse dipendenti o controllate, le Regioni, gli enti locali e i gestori di servizi di pubblica utilità per le attività svolte nelle province ad alto inquinamento di particolato PM<sub>10</sub>, al momento della sostituzione del rispettivo parco autoveicoli, autobus e mezzi di servizio di pubblica utilità, ivi compresi quelli per la raccolta dei rifiuti urbani, siano obbligati all'acquisto di **almeno il 30% entro il 2022, il 50% entro il 2025 e l'85% entro il 2030** di veicoli elettrici e veicoli ibridi a ricarica esterna, **a metano** e a idrogeno, nonché elettrici e **a metano nel caso degli autobus**.

- **Incentivo all'acquisto di veicoli più efficienti e a minori emissioni climalteranti**  
Si intende rivedere gradualmente i sistemi fiscali sul trasporto (tassa immatricolazione, tassa di possesso, imposte sui carburanti ecc.) e studiare ulteriori modalità di finanziamento per favorire i veicoli a basse emissioni. Si valuterà la possibilità di introdurre contributi pubblici all'acquisto di veicoli ibridi ed elettrici, oltre che per gli interventi di retrofit per veicoli a combustione interna. Prime misure in tal senso sono già state introdotte, con effetto da marzo 2019 a dicembre 2021, e consistono nella concessione di un contributo a chi acquista un veicolo con emissioni di CO<sub>2</sub> inferiori a 70 g/km e prezzo ufficiale inferiore a 50.000 euro. Il contributo è differenziato per classi di emissioni (0-20 g/km e 21-70 g/km) e a seconda che si rottami o meno un veicolo omologato nelle classi da Euro 1 a Euro 4, e va da 1.500 a 6.000 euro.
- **Misure regolatorie di promozione della circolazione dei veicoli a basse emissioni**  
Si introdurranno limiti e regole in merito alle soste, agli accessi in determinate zone o ai parcheggi. Si valorizzeranno e rafforzeranno, inoltre, le iniziative di regolamentazione locale quali, ad esempio, le limitazioni alla circolazione dei veicoli inquinanti nelle aree urbane, con accesso libero dei veicoli a combustibili alternativi ed in particolare elettrici in zone a traffico limitato, limiti di velocità, corsie preferenziali e parcheggi dedicati per veicoli a zero emissioni. Una prima misura, introdotta nella legge di bilancio 2019, prevede che i comuni, nel disporre le limitazioni di accesso a talune aree cittadine, consentano l'accesso libero a veicoli elettrici ed ibridi.
- **Punti di rifornimento di combustibili alternativi**  
Il D. Lgs. 16 dicembre 2016, n° 257 prevede la crescita di punti di ricarica (pubblici e privati) per i veicoli elettrici dagli attuali 2.900 circa sino ad almeno 6.000 nel 2020, punti vendita eroganti GNC (Gas Naturale Compresso) dagli attuali 1.100 circa a 2.400 al 2030, punti vendita GNL (Gas Naturale Liquefatto) dalle poche decine attuali a circa 800 nel 2030.
- **Rinnovo dei veicoli adibiti al trasporto merci**  
Con il DM MiT 122/2018 sono stati previsti incentivi per l'acquisto di veicoli commerciali con motorizzazione alternativa adibiti a trasporto merci.

<sup>9</sup> Decreto Legislativo 16 dicembre 2016, n° 257 Disciplina di attuazione della Direttiva 2014/94/UE del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi

- **PUMS: Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile**

Per tutte le Città metropolitane, gli enti di area vasta, i comuni superiori ai 100.000 abitanti per le città ad alto inquinamento di PM<sub>10</sub> e/o biossido di azoto (con popolazione anche inferiore ai 100.000 abitanti) si prevede la redazione obbligatoria del PUMS (non più legata alla mera erogazione dei finanziamenti) dal 2021, prevedendo, inoltre, per i comuni con popolazione superiore ai 50.000 abitanti, attraverso linee guida semplificate, la redazione dei PUMS come requisito obbligatorio per accesso ai finanziamenti dal 2025.

#### *Osservazioni Federmetano su misure efficienza energetica – focus sui trasporti*

Lo sviluppo della mobilità sostenibile è evidentemente di notevole importanza per raggiungere il target previsto di risparmio di energia finale al 2030 per il settore trasporti. Riteniamo che, per raggiungerlo, sia necessario che nelle misure previste nel PNIEC:

- si adotti un approccio “technology-neutral”, con misure premianti improntate alla parità di trattamento verso tutte le soluzioni a basso impatto ambientale che riguardano misure di regolamentazione della circolazione, sosta, erogazione incentivi pubblici ecc.;
- l’entità dei miglioramenti ambientali possibili con l’utilizzo di tutti i tipi di carburanti sia valutato in maniera complessiva secondo l’approccio well-to-whell e in un’ottica di life cycle analysis che tiene conto del problema delle emissioni non solo allo scarico ma considerando l’intero ciclo di vita dei carburanti. L’impiego del gas naturale, difatti, oltre alle minori emissioni sonore e vibrazionali, produce minori emissioni di CO<sub>2</sub> rispetto ai carburanti tradizionali, prossime a zero nel caso di utilizzo del biometano. Considerando le emissioni “dal pozzo alla ruota” (well-to-wheel), un’autovettura a gas naturale emette il 23% in meno di emissioni di gas serra rispetto a una vettura a benzina e il 7% in meno rispetto ai modelli a gasolio; se si considerano invece i mezzi pesanti, la riduzione delle emissioni di gas serra rispetto ai mezzi diesel risulta del 16%.

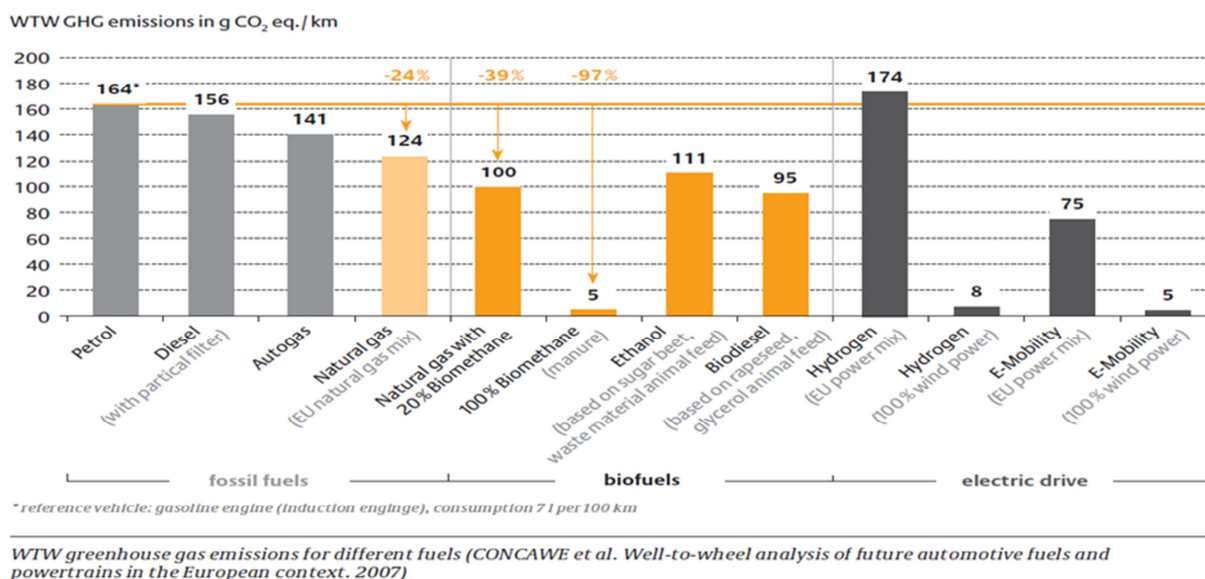
**Biometano:** considerando il modello “dal pozzo alla ruota” (Well-to-Wheel), il biometano – sia compresso che liquefatto – consente una riduzione complessiva delle emissioni di CO<sub>2</sub> che può andare dall’80% fino al 180% (rispetto ai carburanti tradizionali), quando si utilizza rispettivamente gas rinnovabile generato dai rifiuti urbani e da reflui zootecnici, poiché in questo processo il metano che dovrebbe essere rilasciato nell’atmosfera viene catturato e convertito<sup>10</sup>.

È interessante notare quanto emerge dal confronto delle emissioni gas serra per differenti carburanti realizzato dallo Studio DENA<sup>11</sup>, e cioè che le emissioni di gas serra generate dal biometano prodotto da scarti zootecnici sono uguali alle emissioni dell’energia elettrica prodotta da impianti eolici.

<sup>10</sup> Studio Thinkstep “Greenhouse Gas Intensity of Natural Gas”, 2017.

<sup>11</sup> Agenzia Energetica Tedesca - studio dal titolo “The role of natural gas and biomethane in the fuel mix of the future in Germany” (DENA 06/2010)





## Sicurezza energetica

Per la sicurezza dell'approvvigionamento si intende perseguire, da un lato, la riduzione delle importazioni mediante l'incremento delle fonti rinnovabili e dell'efficienza energetica e dall'altro, la diversificazione delle fonti di approvvigionamento (ad esempio facendo ricorso al gas naturale anche tramite LNG, con infrastrutture coerenti con lo scenario di decarbonizzazione).

Nel settore gas l'obiettivo principale è quello di garantire un sistema complessivamente sicuro, flessibile e resiliente, in grado di fronteggiare un contesto di mercato tendenzialmente incerto e volatile, e di supportare il forte sviluppo delle fonti rinnovabili, considerando un picco di consumi intorno al 2025 dovuto alla fuoriuscita del carbone dal mix di generazione elettrica.

### *Obiettivi e traguardi sicurezza energetica*

Nel PNIEC è previsto un fabbisogno di 49 Mtep di gas naturale (circa 60 GSm<sup>3</sup>) al 2030 con un picco di consumi intorno al 2025 dovuto alla fuoriuscita del carbone dal mix di generazione elettrica. A questo va aggiunto il biometano, al momento quantificato in circa 1 GSm<sup>3</sup> dedicato al trasporto come da sistema di obblighi di biocarburanti vigente. Il sistema gas giocherà quindi un ruolo indispensabile per il sistema energetico nazionale e potrà divenire il perno del sistema energetico "ibrido" elettrico-gas, anche alla luce della spinta per la diffusione di carburanti alternativi nei trasporti.



### *Misure sicurezza energetica*

I principali interventi previsti per garantire l'adeguatezza e il mantenimento degli standard di sicurezza del gas sono riconducibili alle seguenti misure:

- revisione del Piano di Azione Preventiva del sistema italiano del gas naturale in funzione del nuovo regolamento di sicurezza n. 1938/2017
- aggiornamento del Piano di Emergenza del sistema italiano del gas naturale
- adeguamento delle funzioni della rete di trasporto e stoccaggio gas
- diversificazioni delle fonti di approvvigionamento anche tramite LNG
- sviluppo LNG nei trasporti marittimi e servizi portuali, con emanazione di norme di defiscalizzazione per costruzione di depositi e/o distributori LNG nei porti, riduzione tariffe portuali per mezzi a LNG, concordare con UE forme di finanziamento finalizzato alla costruzione di depositi e di mezzi in coerenza con le politiche UE, misure di incentivo per cantieristica navale

### *Osservazioni Federmetano sulle misure di sicurezza energetica*

Con riferimento all'LNG, condividiamo le misure proposte nel PNIEC che darebbero impulso al settore. L'LNG è difatti una realtà concreta in forte sviluppo nel trasporto pesante. Attualmente il metano liquido utilizzato in autotrazione viene prelevato da depositi esteri (Marsiglia, Barcellona, Belgio e Olanda), trasportato tramite cisterne o isocontainer e consegnato presso i punti vendita stradali. L'assenza di depositi di LNG sul territorio italiano è, quindi, un fattore limitante per ciò che riguarda lo sviluppo dell'infrastruttura (la maggior parte dei PV stradali è localizzata al nord/centro Italia) e crea, appunto, dipendenza dagli operatori esteri. La mancanza di stoccaggi di LNG sul territorio italiano non ha, comunque, frenato lo sviluppo della rete distributiva di metano liquido in Italia: il primo impianto è stato inaugurato da ENI ad aprile 2014 e a luglio 2019, a livello nazionale, sono in esercizio 48 stazioni di rifornimento e altre 29 sono in costruzione, garantendo la copertura del territorio nazionale (a eccezione delle due isole maggiori).

Questo sviluppo sta andando di pari passo con un crescente interesse verso l'LNG da parte delle aziende di autotrasporto e di alcuni lungimiranti gruppi di distribuzione e logistica che hanno deciso di implementare nella propria flotta i mezzi alimentati a metano liquefatto. Questa tipologia di veicoli heavy duty, commercializzata principalmente da CNH Industrial e Scania Group, garantisce notevole autonomia (fino a 1.500 km) e risparmio dei costi di esercizio (€ circa 12.000/anno per percorrenze di circa 120.000 km/anno).

Il crescente interesse per questa nuova soluzione per il trasporto pesante si manifesta in modo evidente nell'andamento delle immatricolazioni degli automezzi a LNG (> 3.5T) in Italia nel corso del 2017 e del 2018:



### **Immatricolazioni mezzi pesanti > 3,5T 2017-2018 in Italia<sup>12</sup>**

<b>ALIMENTAZIONE</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>+/- % 2018/2017</b>
BENZINA	2	8	+ 300
ELETTRICO	9	3	- 67
GASOLIO	23.781	24.417	+ 3
IBRIDO GASOLIO/ELETTRICO	50	138	+ 176
<b>CNG</b>	<b>203</b>	<b>317</b>	<b>+ 56</b>
<b>LNG</b>	<b>302</b>	<b>699</b>	<b>+ 131</b>
<b>TOTALE</b>	<b>24.347</b>	<b>25.582</b>	<b>+ 5</b>

A questo positivo trend hanno contribuito senza dubbio anche gli incentivi all'acquisto stabiliti dal Ministero Trasporti per il 2018 (vedasi DM MiT 122/2018, scaduto ad aprile 2019, con stanziamento di € 9,6 milioni per acquisto di mezzi a basso impatto ambientale; oggi rifinanziato con uno stanziamento analogo, indicato nel PNIEC nelle misure relative all'efficienza nel settore trasporti) che riteniamo debbano essere confermati anche nel futuro per dare stabilità di investimento alle aziende di autotrasporto.

L'LNG è già una soluzione concreta anche per il trasporto passeggeri: ne sono prova la recente assegnazione da parte di Tper (azienda di TPL operante nel territorio di Bologna e Ferrara) di due importanti gare per complessivi 46 nuovi autobus a LNG, che saranno consegnati entro la primavera del 2020, e i lavori in corso per la realizzazione di 3 distributori interni su Bologna e Ferrara per rifornirli.

### **Mercato interno dell'energia**

#### *Obiettivi e traguardi - settore gas*

Sono in corso di autorizzazione presso il MiSE e il MiT numerosi progetti di depositi costieri di LNG di piccolo volume (SSLNG) da realizzare in Sardegna e in Adriatico (Ravenna) per lo scarico del LNG da navi metaniere di piccola taglia, lo stoccaggio e il successivo caricamento su navi bettoline (bunkeraggio) e su autocisterne criogeniche per il rifornimento di clienti civili e/o industriali e di stazioni di rifornimento carburanti.

#### *Misure su mercato interno - settore gas*

Tra le misure indicate nel PNIEC relativamente allo sviluppo dell'LNG vi è quella di stabilizzazione fiscale per l'LNG nei trasporti:

<sup>12</sup> Fonte dati: ANFIA



- assicurare un quadro di riferimento stabile per favorire le decisioni di investimento del comparto industriale nel settore prevedendo che le accise sul gas naturale, anche nella forma LNG, usato nei trasporti rimangano stabili, sul valore attuale.

#### *Osservazioni Federmetano sulle misure di mercato interno*

Condividiamo la misura di stabilizzazione fiscale delle accise sul gas naturale, anche nella forma liquida, in quanto permetterebbe, come già indicato nel nostro documento, lo sviluppo dell'LNG/bioLNG utilizzato nei trasporti.

### **Conclusioni**

Se ai vantaggi ambientali aggiungiamo il rilancio e lo sviluppo per il settore agricolo coinvolto, la valorizzazione energetica dei rifiuti organici, la riduzione della dipendenza energetica dall'estero e lo sviluppo della filiera corta, appare evidente come il biometano sia la soluzione pronta e da percorrere subito per far fronte alla decarbonizzazione dell'aria e per dare un importante contributo all'economia del nostro Paese, essendo il biometano un'eccellenza italiana. Non a caso su questo tema abbiamo lanciato un nuovo progetto culturale: "Biometano, dalla terra per la terra".

Oggi i numeri legati al suo utilizzo stanno confermando le aspettative di chi, come Federmetano, ha lavorato per renderlo fruibile: a distanza di poco più di un anno dall'approvazione del Decreto Interministeriale Biometano (2 marzo 2018), grazie alla sinergia tra le maggiori aziende del settore, associate a Federmetano, oggi il biometano conta un milione di m<sup>3</sup> venduti che corrispondono a ca. 50.000 vetture rifornite.

Numeri di tutto rispetto considerando che i primi rifornimenti di biometano sono iniziati cinque mesi dopo l'entrata in vigore del decreto.

Come sopra evidenziato, in termini ambientali il biometano è assolutamente paragonabile all'elettrico, addirittura migliore in un approccio "from well to wheel". Con il biometano la CO<sub>2</sub> diventa nulla o negativa: rifiuti e fanghi si trasformano in biometano e bioLNG per alimentare i motori con un carburante dalle più basse emissioni. Con in più il vantaggio di avere già a disposizione una rete di distribuzione capillare. Dunque nessun investimento con soldi pubblici. Ricordiamo che il biometano usa l'infrastruttura del metano, stessi PV e stesse auto, la molecola è la stessa, è la matrice d'origine che è certificata bio in tutta la sua filiera.

Distinti saluti.

FEDERMETANO



Licia Balboni  
Presidente

