

Prot. n. 039u/2021
Invio via e-mail

Calderara di Reno (BO), 1° marzo 2021

Spett.le X Commissione Attività Produttive,
Commercio e Turismo
CAMERA DEI DEPUTATI

Alla C.A. **Presidente On. Martina Nardi**
nardi_martina@camera.it
segreteria.presidentenardi@camera.it

On. Sara Moretto
moretto_s@camera.it

On. Tullio Patassini
patassini_t@camera.it

On. Luca Squeri
squeri_l@camera.it

Oggetto: Documento integrativo alla nota prot. 021u/2021 del 02/02/2021 - Osservazioni sulla proposta di Piano Nazionale Ripresa e Resilienza – Il biometano e il gas naturale come opportunità di rilancio del Paese

Gentilissima Presidente,
Gentilissimi/e Onorevoli,

faccio seguito alla nostra nota richiamata in oggetto, già trasmessa alla Commissione, per riepilogare e integrare le risposte ai quesiti che sono stati posti alla scrivente dagli Onorevoli Moretto, Patassini e Squeri in occasione dell'audizione presso la X Commissione del 2 febbraio scorso.

1. Quali sono le priorità, come investimenti di cui il settore gas naturale autotrazione ha bisogno, nella produzione, distribuzione e uso finale del gas naturale e del biometano?

Per quanto concerne la produzione, oggi occorre **incrementare la produzione di biometano**. Attualmente la produzione annua è di circa 170 milioni Smc, il che corrisponde a circa il 17% dei consumi annui di gas naturale per autotrazione del 2019 (1,1 miliardi Smc). Per raggiungere il target di almeno 1.1 miliardi individuato dal PNIEC per il 2030, è necessario adottare misure – anche di semplificazione procedurale - che agevolino la produzione e l'immissione in consumo di biometano per i trasporti. Segnaliamo peraltro che la **produzione nazionale potenziale di**

1

biometano al 2030 è stata stimata a circa 8 miliardi di metri cubi annui (Fonte Strategia Energetica Nazionale 2017). Questi volumi, indirizzati al trasporto su strada, sarebbero **sufficienti a fornire energia 100% rinnovabile a oltre il 15% dell'intero parco circolante italiano al 2030**. Alla luce di ciò, riteniamo prioritario che **vengano prorogate le misure di incentivazione previste dal DM 2 marzo 2018 "Promozione dell'uso del biometano e degli altri biocarburanti avanzati nel settore dei trasporti"**.

L'infrastruttura per la distribuzione del gas naturale è già presente e sviluppata. Considerando l'attuale numero e copertura territoriale degli impianti che erogano CNG ed LNG, e la prossima apertura di infrastrutture small scale dell'LNG, non si rileva – al momento – una particolare necessità di ulteriori investimenti infrastrutturali, se non nella realizzazione di impianti di produzione di biometano dal trattamento – mediante upgrading – di scarti agricoli, reflui zootecnici, FORSU e fanghi di depurazione.

Quanto all'utilizzo del biometano come soluzione per i trasporti, invece, ci sono ampi margini di miglioramento, considerato che l'attuale grado di metanizzazione del parco circolante a livello nazionale si attesta appena al 2%. Per incrementare la domanda di veicoli a gas naturale servono sostanzialmente le misure di seguito indicate.

- a. **Un cambio di paradigma nella valutazione delle emissioni:** le attuali normative europee, nella fattispecie il Regolamento 2019/631 che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, nel definire i veicoli a zero e a basse emissioni considerano unicamente le emissioni allo scarico (*tailpipe*). Poiché la CO₂ è un gas climalterante, dunque con effetti transfrontalieri, la valutazione di queste emissioni nei veicoli dovrebbe tenere conto almeno anche della quota emissiva correlata alla produzione/trasporto del combustibile (ottica "dal pozzo alla ruota", *Well to Wheel*). In quest'ottica deve trovare **congruo riconoscimento la percentuale di combustibile rinnovabile in uso**, da tradursi in un corrispondente abbattimento dei livelli ufficiali di emissione. Tutto ciò come primo step verso una futura e più completa valutazione dell'impronta emissiva del veicolo nel suo intero ciclo di vita, inclusa la sua fabbricazione e il suo smaltimento (*Life Cycle Assessment - LCA*). Se si vuole traguardare davvero l'obiettivo della progressiva decarbonizzazione dei trasporti e della neutralità carbonica al 2050, la revisione in sede europea dei regolamenti sulle prestazioni emissive dei veicoli deve andare in questa direzione, con un conseguente adeguamento – a cascata – dei provvedimenti nazionali e locali in materia di mobilità e rinnovo delle flotte adottati in rispondenza alle suddette norme Comunitarie.
- b. **Incentivi all'acquisto di veicoli a biometano/gas naturale.**
 - **Autovetture e veicoli commerciali leggeri.** Sebbene l'incentivazione all'acquisto di veicoli M1 ed N1 sia già in parte coperta dall'attuale sistema "Ecobonus" previsto dal Decreto Rilancio (Legge 77/2020), come modificato dal Decreto Agosto e dalla Legge di Bilancio 2021, giova rammentare che **il biometano trova immediato utilizzo su strada grazie alla gamma di veicoli di serie proposti da diverse case costruttrici nell'alimentazione a metano**. Attualmente il mercato offre una buona opportunità di scelta, che copre tutte le categorie di veicoli, dall'utilitaria (cosiddetta *city car*) al veicolo di rappresentanza, dalla station wagon al SUV. Quanto ai veicoli commerciali leggeri, la possibilità di scelta è garantita essenzialmente dall'offerta di FCA, con FIAT e IVECO. Questi veicoli, data la loro percorrenza chilometrica giornaliera, sono fondamentali per contribuire all'abbattimento delle emissioni inquinanti, soprattutto nei centri urbani. Come illustrato nella precedente nota prot. 021u/2021, le performance emissive complessive dei mezzi a gas naturale, già senza considerare

l'utilizzo del BioCNG, sono migliorative rispetto ai mezzi Hybrid commercializzati oggi e - con l'utilizzo del BioCNG - sono equiparabili a quelle dei veicoli elettrici. Nonostante questo, ai mezzi a gas naturale non è stata riconosciuta un'incentivazione che li contraddistinguesse dai veicoli a carburanti tradizionali. A nostro avviso è quindi necessaria una rimodulazione dell'incentivazione all'acquisto per i veicoli M1 ed N1 a gas naturale/BioCNG, che tenga conto del suo fondamentale contributo all'abbattimento delle principali emissioni inquinanti, con pari "dignità" rispetto ad altre trazioni oggi maggiormente incentivate. Inoltre, visto che la maggior parte dei veicoli commerciali leggeri è prodotta in Italia con tecnologia per l'alimentazione a CNG completamente italiana, sarebbe opportuno un intervento politico di sensibilizzazione su FIAT e IVECO affinché proseguano la produzione di detti veicoli.

- **Mezzi pesanti.** Già presenti sul mercato, con diffusione soprattutto del GNL, i mezzi pesanti a gas naturale (da 3.5 t a oltre 11.5 t) per il **trasporto merci** sono attualmente incentivati nell'acquisto grazie al D.M. 12 maggio 2020 del Ministero dei Trasporti (incentivi a favore degli investimenti nel settore dell'autotrasporto). Necessitano tuttavia di continuità nell'incentivazione per permettere un più rapido rinnovo del circolante merci pesante con mezzi assolutamente virtuosi, soprattutto nell'utilizzo con BioCNG e BioLNG, e immediatamente fruibili, grazie alla gamma già disponibile sul mercato e alla rete di stazioni di rifornimento di LNG/bioLNG che conta già 89 punti vendita in esercizio in Italia. Questi mezzi, date le lunghe percorrenze e i conseguenti consumi che contraddistinguono il loro utilizzo, hanno un grande impatto sulla diminuzione delle emissioni inquinanti e climalteranti. Quanto al **trasporto passeggeri**, è necessario che lo Stato continui a supportare il rinnovo della flotta di bus urbani ed extraurbani recentemente riavviato con il Piano Strategico Nazionale Mobilità Sostenibile **includendo tra le soluzioni da privilegiare i mezzi a CNG e LNG**, già in uso con biometano in ambiti metropolitani quali ad es. Bologna. Questa misura andrebbe peraltro anche a sostegno di aziende d'eccellenza nazionali come Industria Italiana Autobus e IVECO, con effetti positivi sul piano occupazionale e industriale. In linea con quanto sopra, riteniamo anche indispensabile che i mezzi a gas naturale siano nuovamente inclusi, mediante apposita modifica, nell'Art. 1 comma 107 della LEGGE 27 dicembre 2019 n. 160, nella quale per la prima volta dal 1998, i veicoli a metano non compaiono più tra quelli che le PA dovrebbero acquisire, in misura non inferiore al 50 per cento, in occasione del rinnovo del parco veicoli in dotazione per promuovere la riduzione dell'impatto ambientale.

c. **Incentivi alla trasformazione a CNG/BioCNG di autovetture e veicoli commerciali leggeri a benzina**

La trasformazione a BioCNG permette performance ambientali migliorative per tutti i veicoli da Euro 3 a Euro 6:

- I veicoli a benzina Euro 3-4 trasformati con le ultime tecnologie, con il BioCNG sono paragonabili - in termini di emissioni totali prodotte - agli attuali veicoli mild hybrid con motore a benzina e migliorativi rispetto agli attuali veicoli hybrid con motori diesel;
- I veicoli a benzina Euro 5-6 trasformati con le ultime tecnologie, con il BioCNG hanno prestazioni migliori - in termini di emissioni totali prodotte - degli attuali veicoli mild e full hybrid;

- I veicoli Hybrid trasformati con BioCNG sono migliorativi, in termini di emissioni totali prodotte, rispetto agli attuali veicoli Hybrid e paragonabili ai mezzi elettrici nel ciclo “well to wheel”;

Per consentire un fattivo abbattimento delle emissioni inquinanti anche in situazioni economiche sfavorevoli come quella attuale, in cui non tutti i cittadini e le imprese dispongono delle risorse necessarie per la sostituzione di un veicolo, proponiamo un’incentivazione di queste trasformazioni, ad esempio con un **credito di imposta** del 50% in 3 anni oppure con un **contributo di € 900**. Tale contributo potrebbe essere erogato direttamente all’utenza sotto forma di sconto sul costo della trasformazione, con rimborso alle imprese di installazione da parte dei costruttori e/o importatori degli impianti di alimentazione, i quali - a loro volta - potrebbero recuperare l’importo mediante credito d’imposta.

Le misure come gli incentivi all’acquisto e alla trasformazione dovrebbero essere affiancate da politiche locali volte a incoraggiare l’adozione e l’utilizzo di mezzi a gas naturale/biometano, come ad esempio l’esenzione o riduzione dal pagamento della **tassa automobilistica** (bollo auto), l'**esclusione** dei mezzi a gas naturale (nuovi e trasformati, monofuel e bifuel) **dalle misure di limitazione del traffico veicolare** nei centri urbani e l’inserimento del gas naturale/biometano tra le soluzioni di preferenza nei PUMS per il rinnovo delle flotte bus, taxi ed NCC in ambito urbano e metropolitano.

d. Incentivi alla trasformazione a CNG/BioCNG di autovetture e veicoli commerciali leggeri a gasolio

- I veicoli Diesel Euro 3-4 trasformati con le ultime tecnologie dual-fuel, con il BioCNG hanno prestazioni migliorative, in termini di emissioni totali prodotte, dei veicoli Diesel Euro 5;
- I veicoli Diesel Euro 5-6 trasformati con le ultime tecnologie dual-fuel, con il BioCNG sono molto meno impattanti, in termini di emissioni totali prodotte, dei veicoli Diesel Euro 6 e ai veicoli Hybrid diesel;

Anche in questo caso sarebbe necessaria un’incentivazione per la trasformazione, simile a quella esposta per i veicoli a benzina, ma soprattutto dovrebbero essere sostenute le politiche locali che prevedono l’esclusione di detti mezzi trasformati a gas naturale, dalle misure di limitazione del traffico veicolare nei centri urbani (vedi ordinanze Comuni di Padova, Venezia e Vicenza), soprattutto per chi - per necessità lavorativa - deve transitare in ambito urbano e metropolitano.

e. Semplificazione delle procedure di revisione dei serbatoi in modo da sgravare il MIT e le MCTC da oneri di verifica non più in linea con gli attuali livelli di sicurezza della tecnologia in uso e con la numerosità dei veicoli da sottoporre a ispezione.

Attualmente la procedura è lenta e farraginoso, con una modalità di revisione che prevede lo smontaggio e il rimontaggio dei serbatoi nelle autovetture, oltre che - in alcuni casi - l'esecuzione di una prova idraulica. Questa procedura, inutilmente complicata e non giustificata da reali motivi di sicurezza, non ha eguali in Europa. In particolare in Italia il processo di riqualificazione delle bombole di metano è diverso a seconda della tipologia dei serbatoi e penalizza quelli in composito (CNG-4) installati sui veicoli di ultima generazione. Per questo tipo di serbatoi è infatti prevista una prima revisione quadriennale seguita da

riqualificazioni a cadenza biennale, mentre le altre tipologie di bombole prevedono sempre una periodicità quadriennale, con lo smontaggio e l'invio delle bombole agli stabilimenti della Servizi Fondo Bombole Metano Spa, o service, dove i serbatoi vengono verificati e collaudati per mezzo di prova idraulica. Per le bombole di tipo CNG-4 viene effettuata una riqualificazione viva in presenza di un funzionario della Motorizzazione Civile che, sulla scorta delle attività condotte dal Responsabile Tecnico dell'officina, ne attesta l'idoneità all'esercizio o la necessità di sostituzione.

Questa modalità di revisione comporta un'elevata movimentazione di bombole con ingenti costi logistici; lunghi tempi di fermo dei veicoli, con attese lunghissime di prenotazione presso le locali MCTC aggravati dall'emergenza Covid 19 e il rischio per gli utenti di non poter circolare in attesa della revisione; l'assenza di un sistema di tracciabilità che evidenzi l'associazione bombola-veicolo; un'ampia variabilità di prezzi sul mercato a carico dell'utente finale; e un disallineamento con le modalità di riqualifica – ben più semplici – suggerite dai costruttori di autoveicoli, attuate nel resto d'Europa e previste da specifici Regolamenti Internazionali.

La **nostra proposta di semplificazione** delle procedure di revisione periodica delle bombole CNG installate sui veicoli prevede:

- i) nell'immediato, di passare per i serbatoi **CNG4** alla ispezione viva con **cadenza sempre di 48 mesi** (oggi dalla seconda ispezione in poi abbiamo una cadenza di 24 mesi);
- ii) per il prossimo futuro e anche per tutte le altre tipologie di bombole (CNG1, 2, 3), di passare dalla odierna prova idraulica alla **sola ispezione viva, sempre ogni 4 anni, da parte di personale qualificato e certificato** delle officine di installazione e manutenzione impianti a gas naturale, abilitate e riconosciute presso le locali MCTC con appositi corsi di qualifica secondo le Norme UNI 11623-1:2016 e UNI 11623-2:2016, con controlli a campione da parte di ispettori della MCTC. Sistema che abbatterebbe quasi a zero le spese per lo Stato.

2. Progettualità da proporre sul metano, da condividere con le autorità competenti.

- a. **Piano di intervento per migliorare l'efficienza delle trasformazioni a CNG/BioCNG delle autovetture Hybrid a benzina.**

Come descritto sopra i veicoli hybrid alimentati con BioCNG offrono performance nettamente migliori, in termini di emissioni totali prodotte, rispetto agli attuali veicoli hybrid e paragonabili ai mezzi elettrici nel ciclo "well to wheel". **Già con l'alimentazione a CNG le emissioni rispetto ai veicoli hybrid diminuiscono del 17% per la CO₂, del 350% di particolato (polveri sottili) e del 49% per il CO (monossido di carbonio) (studi Istituto CNR di Napoli).** Mentre il progetto di trasformazione a gas naturale di **veicoli hybrid a benzina è già avviato**, il progetto trasformazioni di **veicoli plug-in è da avviare** e sostenere soprattutto in merito alla tecnologia da utilizzare e ai risultati/studi emissioni da pianificare (progettazione, studi, verifiche emissioni, prove su strada, collocazione serbatoi, etc.). Al riguardo abbiamo avviato collaborazioni/contatti con aziende nazionali per progetti che prevedono lo sviluppo di questi sistemi con tecnologia tutta italiana.

- b. **Piano di intervento per la trasformazione/realizzazione a LNG/BioLNG di veicoli commerciali leggeri.** La maggior sfida nella progettazione e realizzazione sta nell'utilizzo del vettore energetico in forma

liquefatta, che – per praticità, autonomia e consumi – amplifica la fruibilità e i vantaggi ambientali del gas naturale/biometano. Secondo i dati in nostro possesso, il risultato ambientale sarebbe sicuramente molto superiore a qualsiasi veicolo ibrido diesel e benzina della categoria, al pari o migliorativo, per il progressivo utilizzo del Biometano considerando il ciclo “well to wheel”, di eventuali veicoli commerciali 100% elettrici. Al riguardo siamo in contatto con aziende nazionali per progetti di questo tipo che prevedono l’impiego di tecnologia italiana, ma tali progetti andrebbero supportati da fondi adeguati per la parte di sviluppo, viste le particolari caratteristiche fisiche dell’LNG e le conseguenti applicazioni, che richiedono studi, prove e verifiche.

- c. **Piano di intervento che porti alla realizzazione e produzione in Italia di vetture con alimentazioni hybrid a gas naturale/biometano**, che con l’utilizzo del BioCNG offrirebbero prestazioni ineguagliabili in termini di emissioni e di consumi, con un risparmio energetico ed economico elevatissimo. A tale proposito abbiamo avviato contatti con partner/costruttori di auto italiani, per progetti che prevedono l’utilizzo di una tecnologia made in Italy. Tutto ciò andrebbe dunque supportato con fondi adeguati per lo sviluppo e le conseguenti applicazioni, che richiedono studi, prove, verifiche e relativa industrializzazione.
- d. **Supporto a progetti per scooter e micro car alimentati a BioCNG**. Anche in questo settore l’Italia è l’unico Paese europeo dove sono state avviate sperimentazioni e progetti nel mondo degli scooter e microcar con alimentazione a BioCNG. Occorrerebbero tuttavia risorse e normative più adeguate per portare avanti questo lavoro, che darebbe notevoli benefici ambientali, soprattutto nei centri urbani delle grandi città, dove carenza di spazi e parcheggi inducono a utilizzare questi mezzi. Un intervento di questo tipo andrebbe inoltre nella direzione di scelte di mobilità più *green* delle generazioni future e dei giovani di oggi. Anche in questo caso la tecnologia e produzione sarebbe tutta Italiana, con impatti positivi sul piano imprenditoriale e occupazionale.

3. Qual è il possibile impatto positivo con il biometano rispetto al raggiungimento degli obiettivi dell’UE al 2030 e al 2050?

Per la risposta a questo quesito, rimandiamo alla nostra nota prot. n. 021u del 02/02/2021, ma ricordiamo brevemente che :

- gli investimenti e gli incentivi sul biometano generano ricadute che restano nel nostro Paese (diversamente da altre tecnologie) e vanno a vantaggio dello sviluppo tecnologico di aziende agricole, strutture industriali per la produzione e l’upgrading del biogas;
- gli investimenti e gli incentivi sul biometano hanno un immediato riscontro perché la rete distributiva, i veicoli e l’assistenza esistono già;
- Se già oggi il 17% del gas naturale usato in autotrazione è Bio, allora già oggi il 17% dei km percorsi dal milione di veicoli a metano circolanti nel nostro paese è a impatto zero (al pari di un veicolo elettrico la cui ricarica avviene solo con energia rinnovabile). Quindi, già ora, 2,04 miliardi di km sono percorsi col massimo del beneficio possibile, ossia nessuna emissione di CO2!

Con l'auspicio che questo nostro contributo trovi favorevole accoglimento nei lavori per la definizione del Piano Nazionale Ripresa e Resilienza, anche per la sua valenza in termini di prospettiva di aumento occupazionale ecosostenibile, restiamo a disposizione per qualsiasi chiarimento e in attesa di cortese riscontro.

Grazie per la cortese attenzione, cordiali saluti.

FEDERMETANO

Dante Natali

(Presidente)

