

Prot. 56/22  
Via e-mail

Bologna, 21 marzo 2022

Egr. On. **Luca Squeri**  
**X Commissione Attività produttive**

*squeri\_l@camera.it*  
*com\_attivita\_produttive@camera.it*

Egr. On. **Federico Antonio**  
**VIII Commissione Ambiente**

*federico\_a@camera.it*  
*com\_ambiente@camera.it*

CAMERA DEI DEPUTATI

**Oggetto:** Contributo Assogasmetano - Audizione informale AC. 3495 - Disegno di legge di conversione del D.L. n°17 del 2022 (c.d. Decreto Energia) riguardante misure urgenti per il contenimento dei costi dell'energia elettrica e del gas naturale, per lo sviluppo delle energie rinnovabili e per il rilancio delle politiche industriali

## **ASSOGASMETANO – CHI SIAMO**

Assogasmetano, raggruppa le aziende che operano in Italia nella distribuzione di metano, biometano e GNL per autotrazione, del trasporto extrarete 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 forme (**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
- 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

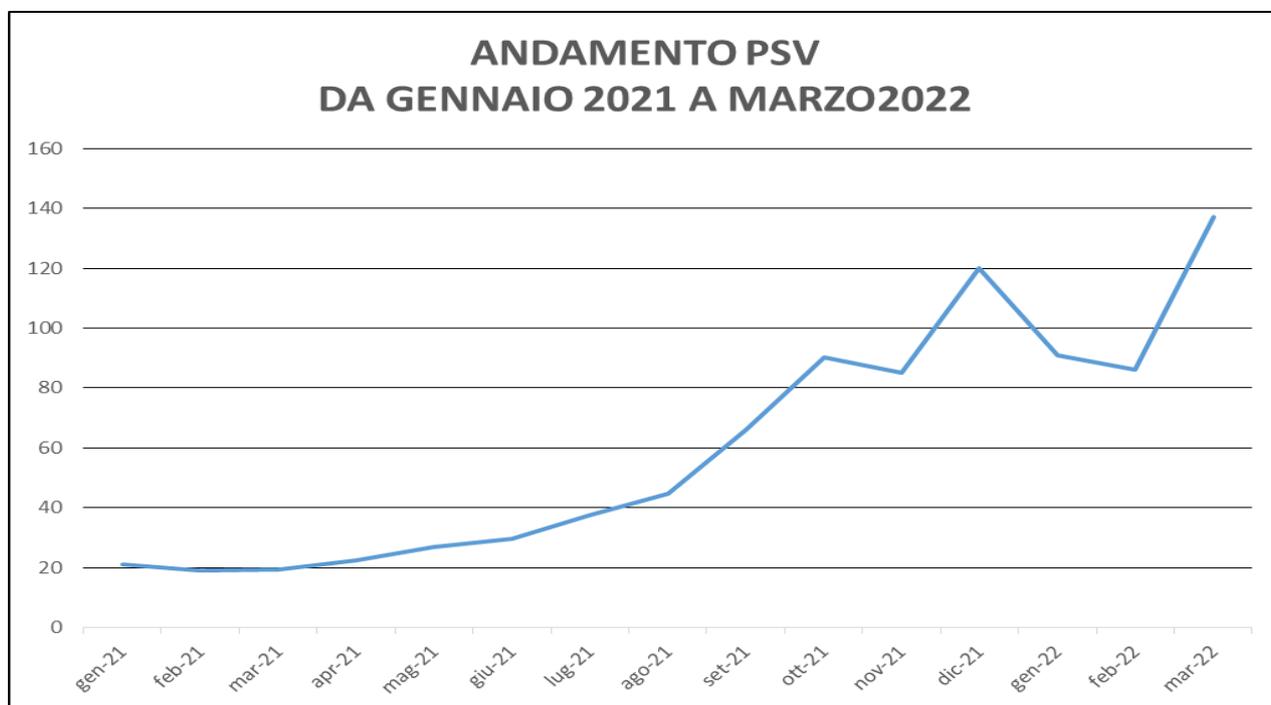
Collabora attraverso i propri rappresentanti con gli organismi tecnici, amministrativi e legislativi a livello locale, regionale e nazionale.

È associata al consorzio NGV System Italia (che riunisce tutte le maggiori imprese che rappresentano il settore industriale), ad NGVA Europe per portare il proprio contributo allo sviluppo delle politiche Europee del settore, ANIGAS, CIB, CIG, CUNA, AIEE, ICBI.

## Aumento dei prezzi della materia prima gas metano per autotrazione situazione attuale

Il settore della distribuzione di (bio)metano per l'autotrazione sta vivendo, da mesi, una situazione mai verificatasi negli oltre 80 anni d'uso di questo combustibile nel nostro Paese.

I costi della molecola si sono incrementati di 10 volte ed il costo dell'elettricità, necessaria per la compressione del gas, di almeno 3 volte.



Ne consegue che anche gli oneri fiscali (IVA) pagati dagli utenti sono saliti in eguale misura facendo levitare il prezzo alla pompa in maniera tale da renderlo, di fatto, non attrattivo per l'utenza (il ceto basso e medio) che ha scelto il metano per la sua sostenibilità economica ed ambientale.

La situazione della distribuzione è drammatica: molti impianti hanno da mesi azzerato consumi e ricavi ed hanno davanti solo la prospettiva della chiusura. In alcune regioni i gestori piuttosto che applicare prezzi inaccettabili dall'utenza (oltre 4 euro al kg) preferiscono chiudere l'impianto innescando un circolo vizioso estremamente pericoloso per il settore.

Questa situazione si sta già verificando in alcune Regioni quali Toscana (dove un terzo dei punti vendita è chiuso), nelle Marche (dove sono oltre 40 i punti vendita non più operativi), in Sicilia (oltre 10 impianti si sono dovuti fermare e sono rimasti ormai solo uno o due punti vendita effettivamente funzionanti)

C'è il fondato timore che la rete, costruita grazie agli investimenti privati, sia progressivamente smantellata impedendo così la possibilità di distribuire, in futuro, biometano, idrogeno e miscele biometano/idrogeno.

Allo stesso modo si mette a repentaglio un settore di eccellenza nazionale (un benchmark in Europa e nel mondo considerando che il 65 % degli impianti installati nel mondo fanno riferimento alla tecnologia Italiana) come quello della mobilità a (bio)metano, che rappresenta una delle più valide opzioni per la decarbonizzazione del settore trasporti.

Nel nostro Paese sono in esercizio **oltre 1500 stazioni di rifornimento di CNG e 111 di LNG**, circolano oltre 1 milione di veicoli a gas naturale, di cui circa **2000 camion a CNG, 4000 a LNG e 5000 autobus**.

## Il metano per auto: Una soluzione consolidata e in continua evoluzione

Il metano (gas naturale) soddisfa pienamente i requisiti stabiliti dalla UE per lo sviluppo dei carburanti alternativi con gli obiettivi 20/20/20 essendo in grado di assicurare:

- La riduzione dei gas serra
- Sviluppo delle energie rinnovabili (Biometano)
- Efficienza energetica
- Concorrenza nei mercati
- Sicurezza dell'approvvigionamento energetico

L'Italia è leader mondiale nelle tecnologie legate al metano. Sono presenti circa **20.000 operatori** nel settore industriale per un giro di affari di circa **1.700 milioni di €** con un trend in forte crescita grazie allo sviluppo, negli ultimi anni, del bio-metano.

## Il biometano: Una risorsa strategica per le politiche energetiche ed ambientali

Il **BIOMETANO**, carburante **totalmente rinnovabile**, soddisfa pienamente i **requisiti dell'economia circolare** perché consente di:

- minimizzare i rifiuti e l'uso delle risorse
- riutilizzare i prodotti giunti a fine del ciclo vitale (si veda più avanti alla voce LCA)
- mantenere nell'economia il prodotto giunto alla fine del suo ciclo di vita.

Esso rappresenta una risorsa strategica per il nostro Paese che potrebbe coprire, nel 2030, il 40% di tutto il fabbisogno energetico della mobilità nazionale.

La produzione nazionale, appena completati gli impianti attualmente in costruzione, si attesterà nel corrente anno su 3 miliardi di m<sup>3</sup>/anno e nel giro di pochi anni potrà arrivare ai 6 miliardi m<sup>3</sup>/anno, con l'obiettivo di raggiungere i 10 miliardi di m<sup>3</sup>/anno entro il 2030.

Relativamente alle **emissioni in atmosfera**, applicando l'analisi **LCA (Life Cycle Assessment)** che tiene conto delle emissioni complessive di un veicolo a partire dalla sua costruzione fino al suo smaltimento, sui veicoli a metano, che al contrario di altre fonti energetiche non richiedono nella fase di produzione o di smaltimento l'utilizzo di metalli rari ad elevato impatto ambientale (come il litio, il cobalto, il nickel ed il manganese) recenti studi hanno dimostrato<sup>1</sup> **che basta un utilizzo pari al 28% di biometano per eguagliare le emissioni totali** di un veicolo elettrico alimentato con l'elettricità prodotta secondo l'attuale il mix di generazione in Italia.

Inoltre, un ulteriore studio condotto da CNR-IIA ha dimostrato, con un'analisi **W-t-W**, che camion alimentati a biometano liquefatto, ottenuto con 100% di sottoprodotti e ~~con~~ recupero della CO<sub>2</sub> ad uso alimentare, hanno emissioni addirittura negative di CO<sub>2</sub> eq.

Anche dal punto di vista energetico la convenienza di un sistema per la produzione di energia di un impianto per la produzione di biometano è ampiamente dimostrata. L'**EROEI**<sup>2</sup> (Energy Return On Energy Investment) è largamente positivo (10÷20). Il valore dell'indice è comunque da ritenersi sottostimato<sup>3</sup>.

## Attività di R&D

Il settore ha investito nella ricerca per unire ai vantaggi del **gas quelli dell'idrogeno**. Questo è un grande passo in avanti nel contenimento dell'impatto ambientale del trasporto e viene fatto senza penalizzare l'utenza e richiedere interventi tecnologici. Infatti è già possibile miscelare il metano con l'idrogeno, in percentuali crescenti fino al 30% di H<sub>2</sub>, senza effettuare modifiche sostanziali ai motori attuali, in attesa che avvenga il completo passaggio da metano fossile a biometano per la copertura della domanda di gas nei trasporti.

Inoltre, considerando che il biometano è del tutto simile al metano per quanto riguarda il suo impiego come combustibile, è quindi già possibile pensare a un **blended fuel biometano e idrogeno**

---

<sup>1</sup> Thinkstep - Greenhouse Gas Intensity of Natural Gas

<sup>2</sup> Cfr [EROEI ed EROGEI | EnergoClub](#)

<sup>3</sup> G. Cagliero, Meccanica, macchine ed energia © Zanichelli 2014

che presenta rendimenti termodinamici migliorativi rispetto al solo metano (grazie al leggero incremento della velocità di propagazione del fronte fiamma).

L'utilizzo di miscela metano-idrogeno, grazie all'incremento del rapporto idrogeno/carbonio nella molecola del combustibile apporta una significativa ulteriore riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> che va a sommarsi a quella già realizzata durante il funzionamento a gas rispetto a quello a benzina.

### **PROPOSTE DI INTERVENTO IMMEDIATO PER CONTENERE L'EMERGENZA**

- **Riduzione dell'iva dal 22% al 5% anche per il metano a uso autotrazione (già accordata agli altri usi di gas civile e industriale).**
- **Verifica della possibilità di applicare prezzi amministrati per un certo periodo di tempo allo scopo di sterilizzare l'effetto panico generato anche dalla guerra Russo-Ucraina e le attività internazionali che lucrano sullo stesso.**

### **PROPOSTE GENERALI DI SOSTEGNO DEL SETTORE:**

**Sostenere maggiormente lo sviluppo del biometano perché:**

- È una fonte rinnovabile
- Se ottenuto da sottoprodotti ha una impronta di carbonio addirittura negativa
- Pertanto i veicoli che lo utilizzano come combustibile sono «negative emission vehicles»
- È una risorsa per il nostro Paese per limitare la dipendenza estera dell'approvvigionamento energetico
- È economicamente vantaggioso
- Crea posti di lavoro
- Può essere miscelato senza alcun problema con l'idrogeno
- Può essere immediatamente utilizzato nei motori endotermici senza richiedere modifiche tecniche

**Sostenere il mantenimento degli ICE (motori a combustione interna) per consentire l'uso dell'H<sub>2</sub> come combustibile in alternativa al suo utilizzo nelle Fuel Cells**

**Ampliare le matrici di produzione del biometano**

Senza danneggiare i carburanti gassosi (GNC e GNL) che sono prodotti di transizione la cui penalizzazione è in contraddizione con la revisione della Direttiva DAFI.

**Revisione Direttiva Tassazione Energetica 2003/96 (ETD)**

Mantenere la possibilità degli Stati Membri di stabilire dei livelli di tassazione atti a salvaguardare esigenze e sviluppi dei mercati individuali (come indicato nella direttiva DAFI).

**Applicazione di livelli di tassazione basati sulle REALI PERFORMANCE AMBIENTALI**

Considerando che la CO<sub>2</sub> è un gas climalterante e non un inquinante, il calcolo dell'impatto sul clima deve essere calcolato sull'intero ciclo di vita del prodotto (LCA) E NON sulle «emissioni allo scarico» T-t-W (che sono una parte del totale) come fatto per i BEV (veicoli elettrici a batteria).

**Adottare il metodo LCA che consideri l'impatto sull'ambiente dell'intero ciclo di vita del prodotto**

E non il metodo T-t-W che è sbagliato sia dal punto di vista scientifico che etico essendo un'astrazione volta ad avvantaggiare i BEV.

**Assicurare la Sostenibilità**

Avvantaggiare le fonti energetiche che siano in grado di assicurare la contemporanea sostenibilità tecnica, ambientale ed economica.

### **Garantire la Neutralità Tecnologica**

Stabilisce anche il concetto che nello sviluppo dei piani nazionali sia necessario tenere conto delle esigenze e degli sviluppi dei mercati individuali degli stati membri.

### **Salvaguardare l'attuale rete di rifornimento di CNG e LNG**

Se l'attuale sistema d'uso del CNG e LNG non fosse sostenuto si perderebbe la possibilità di rifornire in futuro l'idrogeno, sia per i motori endotermici che le fuel cells, poiché l'attuale rete di circa 1520 impianti verrebbe in poco tempo smantellata.

### **Rivedere gli obiettivi per le case automobilistiche, considerando il reale impatto dei mixed fuels e blended fuels e le conseguenti «multe» per il superamento dei limiti di 95 gCO<sub>2</sub>eq/Km**

Considerando, ad esempio, che una quota di 30% di biometano prodotto da sottoprodotti e con recupero della CO<sub>2</sub> ha un impatto negativo di carbon footprint, quando mescolato al NG fossile produce un impatto ambientale (LCA) inferiore a quello dell'energia elettrica per i BEV, prodotta con l'attuale mix nazionale mentre nel calcolo della CO<sub>2</sub> da imputare alle emissioni dei veicoli viene considerato come 100% fossile. Lo stesso avviene per i Blended fuels mescolati con H<sub>2</sub>.

Ringraziando per l'attenzione, colgo l'occasione per inviarLe i miei più distinti saluti.

Ing. Flavio Merigo  
(Presidente)



### **ASSOGASMETANO**

40132 - Bologna - Via Alberelli 1/C

Tel. 0516414951

C.F. 91299490374

**Mail** [info@assogasmetano.it](mailto:info@assogasmetano.it) - **Pec** [assogasmetano@sirbopec.org](mailto:assogasmetano@sirbopec.org) - **Web** [www.assogasmetano.it](http://www.assogasmetano.it)