

CONTRIBUTO SCRITTO

Camera dei Deputati

Ciclo di audizioni presso le Commissioni VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici), IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni) e X (Attività produttive, commercio e turismo) della Camera dei deputati nell'ambito dell'esame degli Atti dell'Unione europea rientranti nel pacchetto denominato "Pronti per il 55%" ("Fit for 55%")

Illustre Presidente, onorevoli deputati,

NGV Italy rappresenta le eccellenze industriali del trasporto alimentato a metano, a biometano (CNG/LNG), con blended fuels e a idrogeno. L'Associazione dal 1996 riunisce le principali aziende italiane impegnate nella motoristica, nell'impiantistica di produzione, nella distribuzione e negli utilizzi finali. In quanto parte integrante di un network europeo e mondiale (NGVA Europe e NGV nazionali), l'Associazione coltiva l'interlocazione con Paesi esteri al fine di favorire lo sviluppo e l'innovazione dell'economia di settore. Nel pieno spirito attuativo della DAFI (*Directive alternative fuel initiative*), NGV Italy promuove lo sviluppo del settore dei trasporti nell'ottica della decarbonizzazione.

L'Italia, oggi, vanta la rete europea più avanzata in termini di trasporto del gas e di distribuzione agli utenti, detenendo, inoltre, il primo parco veicoli circolante d'Europa (circa 1,2 milioni di unità), **alimentato già oggi al 30% da biometano, combustibile "green" di produzione nazionale**. Si tratta di asset strategici per gli evidenti vantaggi ambientali ed economici costantemente generati, che tuttavia necessitano di un'imponente tutela e di un continuo rafforzamento. A conferma della sua importanza strategica, c'è da ricordare che il solo settore del gas per autotrazione sviluppa numeri rilevanti per l'intero sistema Paese: circa **110 milioni di euro versati allo Stato in termini di tassazione**, oltre **6.500 posti di lavoro sviluppati direttamente** e **360 milioni di euro in valore aggiunto prodotto**. A questi numeri vanno sommati i dati della capillare filiera collegata. Inoltre, nel comparto dello Small scale LNG gli investimenti sono arrivati a 1,7 miliardi € nell'ultimo anno pre-COVID, a cui si sono aggiunti tra gli altri investimenti (nel 2020-2021) 100 milioni € per il costiero di Ravenna e più di 200 milioni € per acquisti di camion e cisterne.

NGV Italy ritiene che l'inclusione del settore trasporto all'interno del **sistema ETS** possa tuttavia determinare un impatto negativo sui consumatori (in particolare i meno abbienti) tenuto conto del rialzo dei prezzi dei carburanti. Per quel che riguarda invece la decisione del **phase-out** dei motori a combustione interna entro il 2035, rileviamo che non è stata eseguita un'adeguata analisi costi-benefici per il sistema industriale europeo e le filiere connesse, attualmente leader a livello mondiale. Al 2050 **il mondo** alimenterà ancora gran parte dei trasporti con **motori a combustione interna**, in tal modo si rischia di offrire il mercato ad altri produttori extra-UE.

L'eliminazione di flessibilità decisionali (deroghe) per gli Stati Membri, su livelli minimi di tassazione, per l'Italia si traduce nell'eliminazione delle agevolazioni per il metano come carburante per veicoli a motore. Bisogna invece tenere conto del fatto che il metano per autotrazione è scelto dai consumatori anche per motivi economici. Un eventuale aumento della tassazione andrebbe a colpire soprattutto le famiglie e le piccole imprese. Quello che oggi sta accadendo sul versante dei prezzi al consumo è dato dalle avverse condizioni di mercato, ma sarebbe reso strutturale a causa dell'impossibilità di decidere una fiscalità di favore per questo carburante, che ha invece ottime performance ambientali soprattutto sugli inquinanti locali (particolato, zolfo, ossidi di azoto). In parallelo - ciò che preoccupa - è che venga favorito unicamente l'uso dell'elettricità, indipendentemente dalla sua generazione. Nessun riferimento viene fatto al blending di biometano (o di idrogeno) nella mobilità a gas.

LA PENALIZZAZIONE DEL BIOMETANO NEI TRASPORTI STRADALI

Risulta non condivisibile la definizione di incentivi all'uso di biocarburanti per i soli settori marittimo e dell'aviazione dove, peraltro, non rappresentano ancora soluzioni affermate. L'incoerenza è palese se si rileva il valore ambientale positivo dei biocarburanti per il trasporto marittimo e l'aviazione, mentre non viene riconosciuto in altri settori (trasporti stradali). Le infrastrutture e i veicoli che utilizzano il gas naturale possono da subito incorporare il biometano proveniente da bioenergie sostenibili con la possibilità di trasformare veicoli esistenti grazie ad investimenti minimi da parte dei consumatori, riducendo fino al 100% le emissioni di CO₂. Si prevede poi l'introduzione di un «crediting mechanism» unicamente per l'elettricità (penalizzando opzioni alternative) e risulta incomprensibile la mancata introduzione di un meccanismo per il riconoscimento del contributo dei biocarburanti.

La proposta del phase-out dei motori a combustione interna, inoltre, penalizzerebbe anche il biometano ed è in palese violazione del principio di neutralità tecnologica, perché costituisce una spinta verso una sola soluzione tecnologica (l'elettrificazione), che non considera adeguatamente le emissioni complessive, adottando un approccio di

tipo «tail-pipe». L'approccio corretto da adottare deve essere invece quello del “Life Cycle Assessment” (LCA) dove tutti i contributi delle emissioni sono considerati “dalla culla alla tomba”.

Un punto positivo è invece la definizione di un sistema di garanzie di origine (GO) per tutti i gas rinnovabili.

METANO E BIOMETANO (CNG-LNG) STRATEGICI PER L'ITALIA

In Italia è fondamentale riequilibrare la differente infrastrutturazione del metano per i trasporti che vede il SUD ampiamente sfornito rispetto al Nord e al Centro. In particolare, il deficit di approvvigionamento di LNG si ha perché gli impianti di rigassificazione sono maggiormente posizionati al nord Italia. Il tema della catena logistica è infatti un punto da migliorare in ottica strategica. Un elemento positivo da sottolineare è la decisione di realizzare un micro-liquefattore da 50Kt nei pressi di Caserta, per ottenere la liquefazione direttamente dalla rete del gas anziché dal trasporto marittimo. Allo stesso tempo però risulta fondamentale una diffusione più capillare dei depositi costieri dopo l'entrata in esercizio nel Nord Italia del costiero di Ravenna (il primo in Italia “sul Continente”).

In parallelo al tema infrastrutturale è strategica e urgente la crescita della produzione e distribuzione di biometano, che trova una particolare sollecitazione negli obiettivi del PNRR, dove il Governo ha previsto azioni per quasi 2 miliardi di euro fino al 2026. Il Ministero della Transizione ecologica sta lavorando su questo fronte anche a Bruxelles, e sarà un investimento importante in particolare per il Sud del Paese.

In Italia, già oggi, c'è una quota ben superiore al 17% di biometano nel settore trasporti a metano, ed è facile immaginare come raggiungibile il traguardo del 40% al 2030. Tale traguardo sarebbe irraggiungibile se, come avviene attualmente, si decidesse di considerare “green” solo un veicolo con emissioni nulle “allo scarico”. Questo errore non tiene presente che, ad esempio, un'auto elettrica alimentata con elettricità prodotta da carbone è di fatto un'auto alimentata a carbone.

Anche nel settore del biometano, l'Italia occupa una posizione di leadership europea, al punto da essere interpellata per partnership internazionali in tutto il mondo. Il Paese, nel suo Mezzogiorno, può avere la legittima ambizione di diventare Hub energetico per il Mediterraneo, grazie alla sua posizione strategica. Inoltre il biometano se in forma liquefatta (bio-LNG) può essere agevolmente trasportato anche al Sud, e la diversa

presenza nel Paese sarà quindi risolta in tempi brevi, a patto che ci siano le premesse europee e nazionali per offrire stabilità e continuità agli investimenti nel settore.

La previsione del Fit for 55 con un orizzonte al 2025 per CNG e LNG è miope, perché quantomeno dovrebbe essere al 2030, senza però vincolare le politiche a questa data. Il rischio è che in questo modo si possano disincentivare gli investimenti, o lasciarli - peggio - incompiuti. Negli ultimi anni infatti gli imprenditori italiani, credendo nella neutralità tecnologica così come pronunciata nei principi della DAFI, hanno realizzato notevoli investimenti che verrebbero impattati drammaticamente dall'attuale impostazione del fit for 55. Infine, non si comprende l'esclusione, dal 2024, dei risparmi derivanti da combustione fossile (anche nei veicoli) nella rendicontazione degli obblighi di efficienza energetica.