

NGV Italy per una mobilità sostenibile e inclusiva

Il settore dei trasporti, in tutte le sue modalità, si è sviluppato in modo dirompente a livello mondiale attraverso l'utilizzo di molecole (idrocarburi e loro derivati) che assicurano carburanti ad alta densità energetica, facilmente stoccabili e trasportabili.

Tuttavia, le connesse emissioni di inquinanti locali (particolato, SOx, NOx) e globali (CO₂) hanno portato il settore ad essere tra i principali attori responsabili dell'effetto serra e ad essere, in modo minore, tra le cause del peggioramento della qualità dell'aria a livello locale (città e aree densamente popolate). In Italia, le sole emissioni di CO₂ generate dal sistema dei trasporti contribuiscono a circa il 30% del totale nazionale.

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), oggi AFID, è stata condivisa una strategia per ridurre il peso dei prodotti petroliferi nel settore dei trasporti 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: GPL, CNG, GNL, elettricità, idrogeno, biocarburanti.

NGV Italy promuove, nello spirito della DAFI, lo sviluppo del settore dei trasporti verso la decarbonizzazione di lungo termine in qualità di Consorzio nazionale che raggruppa in modo trasversale operatori nella produzione di metano e biometano, nella motoristica e componentistica per mezzi di trasporto leggeri e pesanti alimentati con tutti i carburanti e vettori energetici, aziende produttrici di componentistica per la filiera del metano e bio-metano compresso e liquefatto (CNG e GNL), gestori di infrastrutture e impianti per lo stoccaggio, la distribuzione e l'utilizzo del metano nei trasporti stradali, marittimi e ferroviari.

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 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 in radice l'utilizzo di 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 DAFI;
- ✓ Dibattito sui SAD (Sussidi Ambientalmente Dannosi);
- ✓ Dibattito parlamentare italiano sulle misure di rilancio sostenibile del Paese per la messa a punto del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Nell'ambito di questi provvedimenti e strategie, NGV Italy segnala qui di seguito elementi strategici da tenere in considerazione per favorire al contempo lo sviluppo di carburanti/driver alternativi ai prodotti petroliferi per trasporti e la competitività dell'industria italiana:

LIVELLO EUROPEO

1. A livello europeo necessaria 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; l'attuale produzione nazionale di biogas è di 2,5 miliardi di m³, sufficiente

ad alimentare il doppio dell'attuale parco circolante a metano, e si prevede possa essere raddoppiata nei prossimi 3 anni per arrivare a 8-10 miliardi di m³ entro il 2030 (sufficiente ad alimentare oltre il 40 % dell'intero parco circolante nazionale). Va inoltre considerato che il biometano, per il quale siamo tra i maggiori produttori mondiali, è una fonte pienamente rinnovabile ed è l'unico tra i carburanti usati nel nostro Paese che soddisfa i criteri della "circular economy".

2. A livello comunitario bisogna, dunque, rilanciare il dibattito sulla limitata valenza della valutazione delle emissioni connesse ai singoli fuel 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; a tale proposito, numerosi studi e ricerche hanno dimostrato che l'approccio corretto da adottare deve essere quello del Life Cycle Assessment (LCA) dove tutti i contributi all'uso dell'energia e delle emissioni di tutti i 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 (CH₄ + H₂).
3. Nell'ambito della revisione della direttiva DAFI bisogna assicurare che le previsioni tese a promuovere lo sviluppo infrastrutturale per il metano nel trasporto (CNG e GNL sia naturale sia di origine bio) siano confermate, estese e incentivate in modo strutturale, peraltro esplicitando la finanziabilità di progetti che includano iniziative in coerenza con la Tassonomia europea, attesa la coerenza di tali investimenti con uso di biometano e idrogeno, come blended fuels in primis. Si ricorda che, nonostante lo sforzo per sviluppare la politica TEN-T all'interno della UE anche per mezzo della Direttiva DAFI, l'ultima verifica dello stato dell'arte ha dimostrato che i risultati fissati in merito alla diffusione delle infrastrutture per il rifornimento di CNG-LNG non sono ancora stati raggiunti. In tale contesto è inoltre essenziale prevedere espressamente un ulteriore stimolo allo sviluppo dell'uso del GNL (e bioGNL) anche nel settore del trasporto marittimo, a beneficio di una significativa riduzione dell'inquinamento del Mar Mediterraneo;
4. 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 presentano rafforzate 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 biometano ed idrogeno. L'Italia e la filiera industriale della mobilità sostenibile a gas per i trasporti avrà quindi rinnovate opportunità di collaborazione industriale nell'ambito anche dei trasporti alimentati a CNG e GNL.

LIVELLO NAZIONALE

5. L'Italia vanta la rete europea più avanzata in termini di trasporto del metano e di distribuzione agli utenti. Sull'attuale rete di metanodotti sono già in corso analisi e test per il trasporto dell'idrogeno e la rete distributiva può (una volta implementate le necessarie migliorie tecniche) essere compiutamente utilizzata per rifornire i veicoli anche con tale vettore energetico. Tuttavia, per poter cogliere tempestivamente i vantaggi offerti da una rete capillare ed uniformemente distribuita sul territorio, è necessario assicurare che il capitale investito da parte degli operatori nello sviluppo delle stazioni di rifornimento abbia certezza del ritorno. Questo deve essere in primis supportato da un quadro normativo di supporto chiaro, e accompagnato da misure di sostegno agli investimenti e da campagne di incentivazione per lo sviluppo del parco circolante alimentato a CNG, LNG e idrogeno.
6. 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 C-LNG ed idrogeno, distinguendone la destinazione d'uso da eventuali fondi resi disponibili per gli investimenti in mezzi commerciali ad alimentazione diesel, continuando a svincolarne l'accesso all'obbligatorietà della rottamazione, e permettendo un orizzonte di disponibilità degli stessi più ampio che in passato.
7. In merito al metano liquido (GNL), l'interesse delle flotte di mezzi pesanti, sia stradali sia marittime, sta crescendo di pari passo alla disponibilità di infrastrutture lungo la Penisola. In particolare, nel 2021 entrerà in funzione anche il primo stoccaggio costiero di 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 e al bunker marino; in tale ambito si sottolineano misure efficaci adottate tra cui la recentissima esenzione della tassa automobilistica regionale disposta in Liguria e la significativa riduzione del pedaggio autostradale per i mezzi commerciali GNL adottata dai Concessionari autostradali Bre.Be.Mi. e TEEM.

8. Di estrema importanza nella normativa nazionale è il tema della riqualificazione delle bombole contenenti metano compresso installate sui veicoli che è ormai obsoleta, complessa e costosa, e sta causando numerosi problemi ai consumatori a causa della scarsità di risorse disponibili da parte delle amministrazioni pubbliche. Nel 2020, NGV Italy insieme all'intera filiera industriale ha già presentato delle proposte sul tema per alleviare la pressione che attualmente grava su molti uffici provinciali della MTCT; in particolare, le proposte agiscono su due punti fondamentali: l'estensione del periodo di riqualificazione dopo la prima verifica e un più efficace e rigoroso sistema di qualificazione dei tecnici preposti a detta riqualificazione sulla scorta di quando stabilito dalle norme tecniche nazionali (UNI 11623-1-2). È quanto mai importante che tali proposte vengano attuate al più presto.
9. Infine, l'infrastrutturazione già esistente per la mobilità a metano nel nostro Paese assieme al primo parco auto circolante d'Europa (circa 1,2 milioni di veicoli) sono "asset" strategici che vanno rafforzati poiché utili da subito, e senza ulteriori spese in infrastrutture a carico dei consumatori, per incrementare l'offerta (e l'uso) di carburanti alternativi con indubbi vantaggi ambientali oltre che economici.

La constituency di NGV Italy raccoglie insieme le eccellenze dell'industria italiana dei trasporti alimentati a metano, biometano (CNG/LNG), blended fuels e idrogeno, sia nella motoristica quanto nell'impiantistica di produzione, distribuzione e utilizzi finali, e l'appartenenza dell'Associazione ad un network europeo e globale (NGVA Europe e NGV Global) ne fanno un'interlocutrice con Paesi esteri interessati a partnership tecnologiche ed industriali con l'Italia per favorire lo sviluppo dei trasporti alimentati con i gas (naturale e bio) e blended fuels.

NGV Italy è a completa e immediata disposizione delle Istituzioni italiane per favorire anche la promozione delle eccellenze industriali e tecnologiche del Paese all'estero.