

Audizione presso la X Commissione Senato del 10 settembre 2020
Affare assegnato sul settore dell'automotive italiano e sulle implicazioni in termini
di competitività conseguenti alla transizione alla propulsione elettrica (n. 396)

-

Il contributo del gas naturale per la mobilità sostenibile

Con l'acuirsi dei problemi di riscaldamento globale e inquinamento atmosferico, e alla luce delle politiche ambientali e di decarbonizzazione dell'Unione Europea per l'abbattimento delle emissioni, anche l'Italia è stata chiamata ad adottare misure per accelerare la transizione energetica verso soluzioni più sostenibili. Nel settore dei trasporti negli ultimi anni si è assistito a una forte spinta, dello Stato e delle Amministrazioni Locali, verso i combustibili alternativi e in particolare verso la trazione elettrica come via principale da perseguire per risolvere i problemi sopra citati e onorare gli impegni assunti a livello internazionale.

Condividendo le preoccupazioni di carattere ambientale e con l'intento di contribuire al grande lavoro che lo Stato e le Amministrazioni locali stanno compiendo per trarre il meglio dall'obiettivo di una mobilità sostenibile, desideriamo fornire una panoramica dello "stato dell'arte" del **gas naturale (metano) per autotrazione in Italia**. Disponibile sia in forma compressa (CNG) sia liquefatta (LNG), il gas naturale, soprattutto nella sua accezione rinnovabile è una soluzione per il trasporto ecologica, tecnicamente matura ed economicamente e ambientalmente sostenibile in cui il nostro Paese ha un primato di eccellenza sulla tecnologia di filiera, con un importante risvolto anche in termini occupazionali. Il settore, con un giro d'affari di quasi 2 miliardi di euro, dà lavoro a oltre 20.000 addetti (dati ANFIA 2017) ed è fortemente orientato al futuro, in quanto sta lavorando attivamente per incrementare la produzione, la distribuzione e la vendita di gas naturale rinnovabile (biometano e miscele metano-idrogeno).

Questo vettore energetico può svolgere un ruolo strategico nelle politiche di mobilità nazionale e locale, specialmente in questa particolare fase di incertezza legata all'emergenza COVID-19.

Perché puntare sul gas naturale (CNG, LNG, biometano)

È ecologico.

Rispetto al funzionamento a benzina, il gas naturale riduce in misura consistente la formazione di CO₂ e di **particolato** (PM₁₀, PM_{2,5}), in quanto ha natura gassosa e non contiene idrocarburi aromatici, tra i precursori delle particelle nelle prime fasi della combustione, abbattendo completamente aromatici, benzene, aldeidi. Questa caratteristica fa sì che i moderni motori alimentati a gas naturale emettano **fino al 90% in meno di polveri sottili** rispetto ai veicoli diesel.

Oltre a generare minori emissioni di polveri sottili, i veicoli a gas naturale di tecnologia attuale presentano ridotte emissioni di altri inquinanti quali gli NOx (fino a -75%) e gli NMOG¹ (fino a -88%), grazie all' utilizzo di un efficiente catalizzatore a tre vie. Di fatto il metano utilizzato nell'autotrazione contribuisce a diminuire - fino quasi a eliminare - le **sostanze nocive per la salute** (tra cui PM e NO₂) esaminate anche nell' ultimo rapporto "Air Quality in Europe - 2019 Report" dell' EEA (Europe Environment Agency), in cui si evidenziano oltre 400.000 morti premature all' anno in Europa causate dall' inquinamento atmosferico, e l' Italia - in particolare il bacino del Po - risulta essere una zona ad elevata criticità.

Quanto alle **emissioni climalteranti**, secondo un recente studio dell'ADAC in Germania molte automobili alimentate a metano risultano emettere meno CO₂ rispetto agli stessi modelli con altre alimentazioni (comprese le ibride e le full electric), secondo le misure delle emissioni con sistema "well to wheel" (per approfondimenti v. <https://www.federmetano.it/2019/08/02/emissioni-co2-metano-virtuoso-nel-ciclo-well-to-wheel/>).

La valenza già insita nel gas naturale ai fini dell'abbattimento della CO₂ trova piena e concreta espressione nell'utilizzo del **biometano**, combustibile **100% rinnovabile** (totalmente made in Italy) che già oggi viene prodotto in 12 impianti e immesso nella rete di gasdotti esistenti, trasportato con appositi veicoli fino ai luoghi di consumo, o liquefatto per l'utilizzo in loco o presso altre destinazioni. Il biometano è l'unico mezzo di propulsione con bilancio di **CO₂ negativo** se analizzato nel completo ciclo di vita (cd. "life cycle assessment"). Oltre che dalla matrice agricola, il biometano si ottiene dalla Forsu (rifiuto solido urbano) e da fanghi di depurazione. Un vero e proprio circolo virtuoso che ci consente di ottenere energia dagli scarti. Oggi si stima che la **quota di biometano immessa nei metanodotti e utilizzata per autotrazione nel 2020** sarà pari al **15%** ed è prevista in aumento. La **produzione nazionale potenziale di biometano al 2030** è stata stimata a circa 8 miliardi di metri cubi annui (fonte PNIEC). 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**.

Relativamente alle emissioni di gas metano in atmosfera, ci preme sottolineare il recente impegno - rinnovato e rafforzato - a livello internazionale degli operatori delle infrastrutture gas. Essi stanno compiendo notevoli sforzi e investimenti nel miglioramento dell' infrastruttura e nell' attuazione di misure operative per contenere efficacemente queste emissioni (v. https://www.snam.it/it/media/energy-morning/20200505_1.html). La grande attenzione del settore e i passi avanti che si stanno compiendo nell' affrontare il problema (-29% emissioni di metano) sono attestati nelle linee guida GIE, IOGP e MARCOGAZ per la determinazione di target sulle emissioni di metano, del 29 aprile 2020 (<https://www.gie.eu/index.php/gie-publications/methane-emission-report-2019/28274-guidelines-for-methane-emissions-target-setting/file>). A ulteriore conferma dell' impegno degli operatori italiani, Snam, principale trasportatore di gas naturale via metanodotto, ha stabilito come nuovi target una riduzione del 40% delle emissioni di metano entro il 2025 e una riduzione del 40% di emissioni CO₂-equivalenti, rispetto al 2016 (https://www.snam.it/en/Media/Press-releases/2019/Snam_increasing_results_2019-2023_plan.html).

¹ NMOG: Non methane organic gases. Si tratta di tutti gli idrocarburi (ossigenati e non ossigenati) escluso il metano (che non è tossico per la salute umana). Tali idrocarburi includono sostanze altamente nocive per la salute umana quali la formaldeide e gli idrocarburi aromatici.



È economico.

Il gas naturale è economico sotto diversi aspetti:

- **costo del carburante** (sensibili risparmi non solo per il cittadino che utilizza un'autovettura, ma anche per le PA che utilizzano flotte, per chi opera nel trasporto merci e nella logistica nonché nel trasporto pubblico passeggeri);
- **costo di acquisto dei veicoli** rispetto agli analoghi mezzi elettrici. Questo fattore diventa particolarmente rilevante nella sostituzione di autovetture a uso privato o per trasporto passeggeri (taxi e auto per NCC), di veicoli commerciali leggeri e pesanti per il trasporto merci e, ancor più, nelle misure di rinnovo delle flotte di TPL;
- **possibilità di conversione:** sulla maggior parte dei veicoli circolanti è possibile installare i kit aftermarket a metano, quindi – laddove non si possa/voglia procedere alla sostituzione - con poca spesa il mezzo diventa più ecologico;
- **costi di infrastrutturazione:** l'Italia ha la rete di distributori stradali più capillare d'Europa ed è dotata di una fitta rete di metanodotti che trasportano e distribuiscono gas naturale per diversi usi (civile, industriale e autotrazione). Parte del gas naturale distribuito via metanodotto è - già oggi - di origine rinnovabile (**biometano**) e può essere aumentata senza ingenti costi.

È fruibile.

- **Rete.** A livello nazionale sono in esercizio attualmente **1.385 distributori, stradali e autostradali, di CNG** (fonte Osservatorio Prezzi MiSE, pari al 36% delle stazioni di CNG in Europa) e **77 distributori di LNG** (pari al 25% dei distributori LNG d'Europa) che riforniscono oltre 2.500 mezzi di trasporto pesante circolanti in Italia. I **tempi di rifornimento** dei mezzi a metano sono assolutamente equiparabili a quelli dei tradizionali mezzi a benzina e gasolio (pochi minuti). Nei prossimi mesi sarà avviata per il CNG la modalità di vendita in **self service** non presidiato.
- **Veicoli.** Il gas naturale può contare su una gamma di veicoli monofuel e bifuel, leggeri e pesanti, prodotti dalle case automobilistiche già dotati di alimentazione a metano: **autovetture, mezzi commerciali leggeri e per il trasporto pesante, autobus.** Vanta inoltre una tradizione consolidata e collaudata - tutta italiana - di trasformazioni in **aftermarket**. La soluzione delle trasformazioni a gas naturale può risultare particolarmente interessante proprio in una fase come questa, in cui la necessità di rinnovo del parco veicolare verso trazioni meno impattanti sull'ambiente va conciliata con un contesto economico sfavorevole per cittadini, imprese e pubbliche amministrazioni, tanto più che anche i veicoli Ibridi - ormai in circolazione da oltre 10 anni - sono trasformabili (v <https://www.ecomotori.net/news/toyota-c-hr-hybrid-metano-si-puo-fare/>).

È sicuro.

Sia i distributori stradali sia i veicoli a gas naturale sono sottoposti regolarmente a **rigorosi controlli di sicurezza**, a garanzia degli operatori e dell'utenza. Il metano è più leggero dell'aria e difficilmente "incendiabile", avendo una temperatura di autoaccensione molto alta, tanto che il suo standard fisico naturale di sicurezza permette il parcheggio dei veicoli alimentati a gas naturale ovunque (D.M. 01/02/1986).



È italiano.

Nella filiera della mobilità a metano l'Italia gioca un ruolo di prim'ordine nel mondo. Supportare l'ulteriore sviluppo nell'utilizzo di tale tipologia di veicoli significa rafforzare il ruolo di leadership dei costruttori italiani con risvolti occupazionali rilevanti. Nell'utilizzo del biometano si arriverebbe poi a una indipendenza dall'approvvigionamento di energia estera importata, a favore di una produzione interna a zero emissioni, con il rilancio del settore agricolo e un aiuto consistente allo smaltimento dei rifiuti, oggi costosamente "lavorati" oltre frontiera.

Attuale diffusione del gas naturale (CNG, LNG) come carburante per autotrazione

Secondo l'ultimo aggiornamento ACI relativo all'anno 2019, in Italia circolano circa **1.070.000 veicoli a gas naturale** (CNG e LNG):

- Autovetture: 965.000
- Veicoli commerciali (leggeri e pesanti): 100.000
- Autobus: 5.000.

Il **tasso di metanizzazione** è pari al **2%**. Per tradurre i vantaggi ambientali del gas naturale in reali benefici per l'ambiente è quindi indispensabile incrementare la percentuale di veicoli alimentati con questo vettore energetico rispetto al circolante totale.

L'incremento della penetrazione del gas naturale nel circolante aiuterebbe peraltro il settore a riprendersi dopo il difficile periodo che si è venuto a determinare a causa del Covid-19. La vendita del metano per auto rientra, come quello degli altri carburanti, in un Servizio di pubblica utilità con conseguenti obblighi e doveri per gli operatori, volti a garantire in sicurezza l'attività di distribuzione e la conseguente mobilità del Paese. Durante il periodo di lockdown - imposto per far fronte all'emergenza sanitaria - I distributori stradali di gas naturale hanno compiuto grossi sforzi economici per adempiere in tal senso, benché la gestione del punto vendita fosse economicamente svantaggiosa.

Inoltre, a differenza di quanto accade con gli altri carburanti, non c'è ancora la possibilità di vendere il metano per auto tramite apparecchiature 'self service': nonostante una recente normativa lo consenta (vedasi il DM 24 maggio 2002 e ss.mm. ii2), il settore è in attesa dello sblocco "burocratico" che dovrebbe avvenire a breve, relativo agli ultimi dettagli operativi. In mancanza di tale modalità di vendita, le aziende sono state costrette a esercire gli impianti con orari il più possibile dilatati e con personale addetto alla vendita (chi vende benzina e diesel può lasciare l'impianto in self pre-pay), nonostante il calo drammatico dell'erogato - mediamente pari all'85% - che ha caratterizzato i mesi di marzo, aprile e maggio 2020 (durante i quali sono state attuate, sul territorio nazionale, stringenti misure inerenti la mobilità delle persone).

² DM 24 maggio 2002 "Norme di prevenzione incendi per la progettazione, costruzione ed esercizio degli impianti di distribuzione stradale di gas naturale per autotrazione", modificato dal DM 12 marzo 2019.



A sostegno del settore e per favorire una maggiore diffusione del gas naturale quale soluzione ecologica per la mobilità, si propongono pertanto le seguenti misure.

Possibili misure per incrementare la mobilità a gas naturale in Italia

Misure strutturali:

1. **Rimodulazione del sistema di ecobonus.**

Al fine di massimizzare le agevolazioni previste dalla Legge di Bilancio 2019 (art. 1, comma 1031 e ss. della Legge 30 dicembre 2018, n.145) per il passaggio a veicoli green, in linea anche con quanto previsto dal D. Lgs. 16 dicembre 2016, n. 257 che prevede lo sviluppo delle infrastrutture per i combustibili alternativi (tra cui il metano nelle forme CNG, LNG e biometano), e in attesa di un riconoscimento della percentuale di biometano già presente nei metanodotti, si propone di rimodulare il sistema di ecobonus, **mantenendo la soglia di 110 g/km** di CO₂ per i veicoli di categoria **M1 anche dopo il 31/12/2020** (come attualmente previsto dall'Art. 44 della Legge 17 luglio 2020 n. 77). Inoltre, in linea con quanto proposto nell'ambito della Consultazione del Ministero dell'Ambiente inerente la rimodulazione dei sussidi ambientalmente dannosi, proponiamo **l'estensione** dell'Ecobonus anche **ai veicoli di categoria N fino a 7,5 t considerando una soglia massima di 140 g/km di CO₂** (questi ultimi hanno emissioni più alte dovute al loro massa maggiore).

Ciò consentirebbe alle fasce meno abbienti della popolazione e alle micro e PMI di acquistare dei veicoli moderni ed ecologici, non limitando tale opzione ai soli veicoli elettrici BEV o ibridi plug-in PHEV, sia per utilizzo urbano che extra-urbano.

2. **Introduzione di incentivi per la trasformazione** a gas naturale di veicoli a benzina e diesel fino a Euro 5.

Per ampliare le possibilità di ridurre le emissioni in veicoli già circolanti, si propone di incentivare con un contributo pari a Euro 900 la conversione a metano in aftermarket di veicoli immatricolati fino a Euro 5 alimentati a benzina o gasolio, da erogare 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. Soprattutto in questa fase di incertezza legata all'emergenza da Covid-19 questa misura consentirebbe a molti cittadini e aziende di abbattere le emissioni dei propri veicoli senza doverli necessariamente sostituire, quindi a costi inferiori.

3. **Mantenimento oltre il 2021 degli incentivi all'acquisto di mezzi pesanti a metano CNG e LNG** (3,5 t e superiori) previsti nell'ambito degli investimenti per le imprese di autotrasporto di cose per conto di terzi (v. Decreto 12 maggio 2020 del Ministero Infrastrutture e Trasporti). Rendendo strutturale questa misura si agevolano le imprese di trasporto nell'attuazione di politiche di rinnovo delle proprie flotte.

4. **Esenzione dal pagamento dei pedaggi autostradali** per i mezzi pesanti a gas naturale (CNG ed LNG). Analogamente a quanto avviene in Germania, questa misura agevolerebbe utilizzo di mezzi ecologici per il trasporto.

5. **Esenzione almeno quinquennale dal pagamento della tassa automobilistica** (bollo auto) per i veicoli a gas naturale (ad alimentazione doppia o esclusiva, nuovi e trasformati).



6. **Riconoscimento del gas naturale (CNG, LNG e biometano) tra le opzioni di preferenza primaria** – accanto all'elettrico - **nelle politiche urbane di mobilità e logistica sostenibile.**

La soluzione gas naturale è immediatamente percorribile per il rinnovo delle flotte per il TPL (bus urbani ed extraurbani), taxi e veicoli di NCC, per le flotte veicolari di enti pubblici, car/van sharing metropolitano nonché per la movimentazione delle merci in ambito urbano, extraurbano e presso i poli logistici. Le politiche di traffico urbano e metropolitano dovrebbero quindi contemplare la possibilità di libera circolazione nelle ZTL urbane per i mezzi a gas naturale, l'esenzione dalle misure di limitazione alla circolazione dettate da sforamenti dei limiti d'inquinamento e l'esenzione o riduzione dei canoni di sosta nelle aree a pagamento.

Misura straordinaria a sostegno del settore (emergenza da Covid-19):

Azzeramento (per un periodo pari a 60 giorni, da metà marzo a metà maggio 2020) della tariffa fissa legata al costo della Capacità Giornaliera (CG)³ prenotata all'inizio dell'Anno Termico e che gli shipper (utenti del trasporto – fornitori) pagano mensilmente ai Trasportatori, in maniera tale che l'azzeramento possa essere poi applicato dagli shipper ai clienti finali che utilizzano il metano per autotrazione. Questi costi sono correlati alla massima Capacità Giornaliera (CG) di gas prelevato presso i Punti di Riconsegna (PDR) e incidono in modo fisso e non proporzionato alle reali vendite, quasi azzerate durante il lockdown.

Le suddette misure, abbinate a una politica industriale ed energetica che riconfermi la valenza ambientale e strategica del gas naturale in un'ottica di neutralità tecnologica, consentirebbero una maggiore penetrazione di questo vettore energetico nel parco veicolare nazionale al fine di aiutare la transizione verso la green economy con tecnologie accessibili (anche a livello di costi), in linea con gli scenari tendenziali tracciati nel Quadro Strategico Nazionale di cui al Decreto Legislativo n. 257/2016 (recepimento della Direttiva 94/2014/UE DAFI).

FEDERMETANO
Licia Balboni
(Presidente)



FEDERMETANO, Federazione Nazionale Distributori e Trasportatori di metano, dal 1948 associa i proprietari di impianti per la distribuzione del metano a uso autotrazione. Alcuni associati svolgono anche l'attività di fornitura e trasporto di metano mediante carri bombolai. Dal 2009 l'Associazione affilia le officine specializzate per la trasformazione e la manutenzione delle auto alimentate a gas metano.

³ La CG, con la struttura tariffaria attualmente vigente per il periodo Gennaio-Settembre 2020, secondo la Delibera 114/2019/R/GAS, è calcolata come somma delle componenti CPU e CMT, dove CPU è costituita dalle due componenti "Punti di Uscita dalla RNG (Rete Nazionale di Gasdotti)" e "Punti di riconsegna <15 km" e/o "Punti di riconsegna >15 km".

