

Roma, 17 gennaio 2016

Lettera di Osservazioni a “Atto del Governo sottoposto a parere parlamentare n. 369”.

Con la presente si esprime parere di Legambiente al provvedimento in oggetto, che è complessivamente favorevole e urgente per indirizzare e sostenere i cittadini e gli investitori interessati ad una mobilità più sostenibile. Si propone all’approvazione senza indugio.

Nel merito del provvedimento, due in particolare le valutazioni:

- piena condivisione delle scelte chiare e precise nella definizione delle matrici per la produzione di biocarburanti di seconda generazione e della soglia del 7% nell’uso di “colture principali” dedicate, come da osservazioni CIB, che condividiamo;
- proposta di introduzione dell’obiettivo obbligatorio percentuale di biocarburanti avanzati incentivati al 5% al 2020 e al 10% al 2022, concentrandone i nuovi utilizzi di biometano prevalentemente nell’autostazione (trasporto merci di lunga percorrenza), nel TPL e nella navigazione. A sostegno di tale proposta si allega documento Legambiente già presentato al Gruppo di lavoro “Roadmap mobilità sostenibile 2030” sul ruolo biometano.

Cordiali saluti

Presidente nazionale Legambiente





**LEGAMBIENTE**

**Scenario BIOMETANO  
capace di esaurire l'obiettivo 10%  
"biocarburanti avanzati" in Italia al 2020**

Contributo per il gruppo di lavoro C  
"Scenari"

verso la redazione della

**Roadmap della mobilità sostenibile fino al 2030:  
*evoluzione del mix energetico, miglioramento della  
sicurezza, filiere industriali, rispetto della salute e  
sostenibilità***

**A cura di Legambiente**

**12 settembre 2016**

## Presentazione

Il presente contributo di Legambiente è offerto in risposta alla richiesta della Segreteria del Vicesegretario Generale della Presidenza del Consiglio di una descrizione sintetica di scenario di possibile rapida penetrazione dei biocarburanti "avanzati" nel sistema dei trasporti <sup>1</sup>.

*Ci muove la convinzione di far leva su una eccellenza italiana nel mondo (installato impianti biogas, infrastrutture distribuzione metano, parco veicolare più esteso al mondo) per salvaguardare e rafforzare un punto di forza, un ruolo industriale nella mobilità del futuro: la rapida e relativamente facile conversione a biometano del milione di veicoli a metano in circolazione in Italia rappresenterebbe teoricamente già oggi l'uso del 40% del biogas prodotto, il 3% del carburante consumato. Da solo supera l'obiettivo "biocarburante avanzato" (cioè non in competizione con il mercato degli alimenti) al 2020!*

### **Scenario biometano, biocarburante "avanzato", 10% al 2020**

In recepimento della Direttiva europea gli obiettivi italiani d'introduzione dei biocarburanti nel sistema dei trasporti è disciplinato dal Decreto MISE 10 ottobre 2014. Al 2020 il 10% del carburante usato in Italia devono essere biocarburanti, di cui 1,6% avanzati.

Proponiamo una revisione del secondo obiettivo previsto: **10% di biocarburanti avanzati.**

### **Attuale produzione di biogas e possibili sviluppi della produzione di biometano in Italia.**

Siamo il terzo produttore al mondo (dopo Germania e Cina). Abbiamo 1.500 impianti, molti piccoli, legati alle produzioni agricole. Produzione attuale: 2,5 miliardi m<sup>3</sup>/anno.

E' interessante lo sviluppo che ha avuto il settore (grazie ad investimenti essenzialmente privati): tra il 2010 e il 2013 si è sviluppata in Italia il 60% della capacità produttiva odierna (la potenza elettrica installata da biogas è passata da 500 MW a oltre 1350 MW).

Il settore attende con ansia da un anno l'ultimo decreto governativo che aprirebbe il mercato biometano agli usi industriali e, soprattutto, all'autotrazione, distribuendo il biometano anche con carri bombolai.

Oltre alle produzioni da scarti agroindustriali, l'interesse si sposta anche sulla raccolta differenziata da frazione organica dei rifiuti urbani (oggi attiva in più di 1.500 comuni, solo 5 milioni di abitanti).

Consorzio italiano biogas calcola che il nostro paese potrebbe disporre di biogas sufficiente a coprire il 13% del fabbisogno nazionale di metano.

Secondo il Consorzio, se la situazione venisse sbloccata si otterrebbero 12 mila posti di lavoro, in particolare al Sud, per trattare la Forsu, gestire le discariche e il ciclo degli impianti agro industriali.

### **Possibile obiettivo 2020**

---

1 Esso segue un precedente contributo di Legambiente sulle fonti normative e le buone pratiche e di scenari di adeguamento agli obiettivi internazionali di riduzione emissioni.

Con investimenti privati (agricoltura e utility) appena superiore a quello sviluppato tra il 2010 e il 2013, grazie agli incentivi legati ai biocarburanti "avanzati", estesi a tutta la quota del 10% dei carburanti venduti in Italia, è possibile generare una nuova produzione di 3 miliardi Nm<sup>3</sup>/anno di biometano, a cui si potrebbero aggiungere la conversione (circa il 25%) di parte degli impianti di biogas usati ora per la produzione elettrica con rendimenti modesti. Si renderebbero così disponibili **3,7 miliardi Nm<sup>3</sup>/anno** di biometano da autotrazione.

### **Attuale mercato metano da autotrazione e possibili sviluppi**

Ancora l'anno scorso si sono immatricolati in Italia tre quarti dei veicoli a metano di tutta Europa. Su **37 milioni di veicoli circolanti in Italia, un milione oggi sono a metano** (traguardo realisticamente superato nei primi mesi del 2016): è il parco veicolare a metano più grande al mondo, frutto di investimenti (privati, flotte aziendali, trasporto pubblico) e di incentivi e contributi pubblici (mille euro a veicolo, fanno 1 miliardo di soldi pubblici). L'industria automobilistica nazionale (Fiat) si è caratterizzata bene in questo mercato. Usare biometano e rafforzare questo primato italiano è un modo intelligente di salvaguardare investimenti passati e rafforzare un ruolo nazionale nella capacità di sviluppo della mobilità sostenibile in futuro. Sviluppo futuro flotte veicoli a metano e altri mezzi di trasporto: non c'è bisogno di attendere che *3,7 milioni di automezzi (il 10% del circolante)* siano alimentabili a metano. Il prossimo futuro può essere legato non solo all'aumento delle automobili a metano (che subirebbero presto la competizione dei veicoli elettrici), ma soprattutto al **trasporto pubblico, al trasporto merci pesante e di lunga percorrenza, ai mezzi agricoli, ai locomotori ferroviari nelle linee non economicamente elettrificabili e, soprattutto, mezzi navali, a cominciare da quelli lacuali e della laguna veneta**. Per tutti questi mezzi è ragionevole persino proporre una trasformazione obbligata nell'arco di 3 anni, cominciando dai veicoli più vecchi (euro 0 ed euro 1, per poi passare ai motori immatricolati dieci anni fa, ecc). Pena il divieto di circolazione nelle aree urbane o pedaggi autostradali o accessi ai porti molto più cari.

### **Rete infrastrutturale distribuzione biometano e bio-GNL.**

La situazione attuale è di tutto rispetto:

- ✓ 1.100 distributori stradali con un erogato di un miliardo e centomila metri cubi di metano, con una crescita accelerata negli ultimi 3 anni (30% degli impianti)
- ✓ 20.000 addetti
- ✓ 1,7 miliardi di euro come giro d'affari

Per fornire il 10% del carburante dei veicoli, è necessario prevedere almeno altre **3 mila nuovi punti di distribuzione** (presso le stazioni di servizio esistenti, che oggi sono **oltre 21 mila!**): nelle stazioni di servizio esistenti, cominciando da tutte quelle autostradali, si semplificano enormemente i tempi autorizzativi e si riduce l'investimento.

Per ottenere questi obiettivi è necessario fissare delle tappe intermedie affinché un certo numero di stazioni che distribuiscono Gas Naturale Compresso (CNG) possano essere alimentate completamente o in parte con biometano,

divenendo così stazioni Bio-CNG.

Ad esempio, si potrebbe fissare l'obiettivo di alimentare il **20% del parco NGV nel primo anno** (120.000 veicoli) e arrivare al 40% (**480.000 NGVs**) **nel secondo anno**. A cominciare dai **mezzi agricoli**, dove possibile.

- ✓ Il vero salto nell'utilizzo del biometano è riconducibile alla distribuzione di **bio-GNL (gas liquefatto)**: si rende necessaria l'infrastrutturazione delle aree portuali, dei distributori presso le aree logistiche delle flotte di veicoli trasformati a metano, lungo le autostrade, di stazioni di rifornimento con gas metano liquefatto.

Se questo avvenisse, oltre ai vantaggi economici legati al basso costo del carburante, alla semplificazione dello stoccaggio (peso e volumi legati alla liquefazione gas), si otterrebbe un significativo vantaggio ambientale: **riduzione netta delle emissioni inquinanti** pericolose dal punto di vista sanitario (particolato, ossidi d'azoto) soprattutto in prossimità delle aree urbane e dei porti. Oltre ad un evidente -10% delle emissioni di CO<sub>2</sub> del settore dei trasporti.