



CARBURANTI ALTERNATIVI



UNA CRESCITA CHE VA CAPITA E AIUTATA



L'INCHIESTA

Le tante valenze del **biometano** nel trasporto di oggi e di domani in uno studio presentato durante un **convegno** di **Federmetano**, dalla società di ricerca e **consulenza RIE**

di Federico Vallini

Transizione energetica e trasporto: lo sappiamo, in Europa va di moda l'elettrico. Che sia un'opzione ragionata o dettata da spinte "esterne" non è il momento né il luogo per discuterne (lo abbiamo fatto e lo faremo ancora) per ora ci basti dire che le alternative al "Dio elettrico" ci sono, e come se ci sono! Prendiamo, ad esempio, il biometano, un carburante che contiene in sé molte, ma molte valenze per sviluppare una mobilità sostenibile. Prima di tutto consente una forte riduzione delle emissioni, calcolate lungo il ciclo di vita del prodotto, rispetto ai combustibili fossili, riduzione che può

giungere al 100% o anche a valori negativi. La crescita del biometano, nonostante tutto, è un tema rilevante nelle politiche europee e nazionali per la transizione energetica: gli obiettivi al 2030 sono molto ambiziosi, tanto da

L'impianto di compostaggio di Contarina, in provincia di Treviso, è il primo a produrre biometano in Italia con i fondi del PNRR.



Lo studio del RIE è stato presentato a Roma, alla fine di settembre in occasione del convegno: "Biometano per la mobilità sostenibile: l'evoluzione green del motore a combustione interna" organizzato da **Federmetano**.

prevedere una produzione più che decuplicata rispetto all'attuale. È quindi una risorsa che, nell'ambito di un'offerta di tecnologie low e zero carbon complementari, offre sicurezza per la copertura della domanda di mobilità nella complessa fase di transizione. Sono tutte considerazioni contenute nello studio "Le molteplici valenze del biometano per una mobilità sostenibile", realizzato dalla società di ricerca e consulenza RIE, Ricerche Industriali Energetiche, recentemente presentata a Roma, nel corso del convegno "Biometano per la mobilità sostenibile: l'evoluzione green del motore a combustione interna", organizzato da **Federmetano**, la Federazione Nazionale Distributori e Trasportatori di metano.

ENERGIA DAI RIFIUTI

Lo studio ha fornito un ritratto del settore: negli ultimi anni la produzione nazionale di biometano, utilizzato nei trasporti, è in forte crescita, anche favorita dalle incentivazioni statali. Nel 2022 il biometano immesso in consumo, incentivato e utilizzato nei trasporti, è stato di 232 milioni di metri cubi, pari al 5% della produzione totale UE di biometano ed equivalente al 7% della produzione nazionale di gas naturale.

Il numero degli impianti è in fase di crescita, come è in aumento la capacità di produzione: se nel 2017 fossero stati solo 7 quelli in esercizio, a fine giugno 2024 sarebbero esistiti 114 siti produttivi allacciati alla rete di trasporto o di distribuzione del gas. Altri 210 gli impianti che hanno richiesto a Snam l'allacciamento alla rete gas e la cui domanda è stata accettata. Trarre energia dai rifiuti sembrerebbe quasi un modo per risolvere tanti dei problemi e tra le materie prime utilizzate per il biometano ci sono proprio

"Il biometano specialmente nella mobilità – ha detto Dante Natali, presidente di **Federmetano** – può fornire un immediato contributo al complesso e lungo percorso della transizione energetica."



i rifiuti. Su tutte spicca la FORSU (Frazione Organica dei Rifiuti Solidi Urbani, detta anche "umido", la componente dei rifiuti costituita da scarti alimentari e vegetali prodotti a livello domestico e non. Costituisce fino al 50% in peso dei rifiuti solidi urbani.), il cui impiego nel 2022 ha generato il 72% del biometano; ci sono poi gli scarti agricoli e quelli dell'industria agroalimentare per il 13%, le deiezioni animali (raccolte nei grandi allevamenti) e fanghi di depurazione con il 9%, altri rifiuti organici e sottoprodotti per il restante 6%.

NUMERI IN GRANDE CRESCITA

Il biometano può alimentare veicoli a metano, sia CNG (gas naturale compresso) che GNL (gas naturale liquefatto), senza necessità di modifiche, né all'infrastruttura, né ai motori. Può quindi essere usato come carburante per la mobilità privata, per il trasporto merci su brevi e lunghe distanze e per il trasporto pubblico. Questo

significa che il bio GNC e il bio GNL possono essere immediatamente impiegati per rifornire i veicoli normalmente alimentati a GNC e a GNL, utilizzando le medesime infrastrutture. Ciò permette di ridurre i costi della transizione e salvaguardare l'occupazione delle filiere esistenti.

Già oggi le formulazioni bio stanno gradualmente subentrando al GNC/GNL fossile nel trasporto stradale e hanno raggiunto, nel 2023, un tasso di sostituzione stimabile almeno nel 50-60%, se si considerano anche gli impianti di biometano entrati in produzione ma non ancora incentivati. Come da obiettivo DM 2018 (1,1 mld di metri cubi), nei prossimi anni si raggiungerà il target di sostituire interamente il gas naturale di origine fossile con biometano.

In Italia sono attive circa 1.592 stazioni di rifornimento (67 su autostrada) di GNC (su circa 21.700 punti vendita carburanti complessivi), di cui 167 punti vendita di GNL e 94 dotati di self-service. Ma non basta perché sono anche presenti una trentina di impianti presso aziende di trasporto pubblico. Complessivamente, si è assistito a un raddoppio negli ultimi 15 anni. Per quanto riguarda il parco circolante, è di 1,061 milioni di veicoli a gas naturale GNC+GNL (2%). Il buon successo del metano è sempre stato supportato dalle tecnologie e dalla capacità di innovazione delle aziende italiane specializzate nella componentistica che, grazie alla crescita nel mercato dei trasporti in Italia, hanno saputo cogliere le opportunità.





CARBURANTI ALTERNATIVI

L'IVECO S-Way alimentato a biometano, che ha fatto parte della carovana dell'ultimo Giro d'Italia.



L'INCHIESTA

SCENDE IN CAMPO
FEDERMETANO

Ma come sfruttare appieno il potenziale tecnico di produzione nazionale di biometano? Secondo lo studio RIE, occorrerebbe superare le attuali barriere normative dell'Unione Europea, pianificare in modo coordinato impianti e infrastrutture, ridurre le criticità che limitano l'upgrading del biogas, costruire per la filiera un quadro di sostegno equilibrato rispetto a quanto già adottato per altri vettori rinnovabili. "Il biometano può fornire un immediato contributo al complesso e lungo percorso della transizione - ha detto Dante Natali, Presidente **Federmetano** -, specialmente nella mobilità. Fin da subito, un veicolo alimentato a benzina, ma anche diesel, oppure ibrido elettrico, può essere trasformato a biometano, oggi anche con incentivo statale, e usufruire della rete di distribuzione già esistente. La trasformazione a biometano - ha detto ancora Natali - può essere effettuata presso le officine abilitate, distribuite su tutto il territorio nazionale, una rete efficiente con decenni di esperienza che le derivano dalla lunga tradizione italiana nell'alimentazione dei motori con i carburanti gassosi."

LE RICHIESTE
AL GOVERNO

Proprio per questo motivo, in vista dell'imminente totale sostituzione del gas naturale fossile per uso autotrazione con il biometano, **Federmetano** vuole portare all'attenzione del Governo una serie di richieste per promuovere l'utilizzo del biometano in autotrazione, a partire

dall'equiparazione dei veicoli a biometano ai veicoli elettrici. Insomma, perché gli elettrici sì e il metano no? Tra le misure proposte per favorire la diffusione dei veicoli a biometano, ci sono il libero accesso alle ZTL, agevolazioni sui canoni di sosta, esenzione dalla tassa automobilistica per almeno cinque anni, prosecuzione degli incentivi retrofit



per i veicoli trasformati a biometano. Ma non solo, secondo **Federmetano** occorre monitorare e intervenire su tutti i meccanismi europei e non, la cui applicazione potrebbe portare a un'alterazione dei rapporti di concorrenzialità tra i diversi carburanti penalizzando il biometano. Infine, la Federazione dei distributori chiede di agevolare il completamento dei punti di stoccaggio GNL nel Sud Italia e Sicilia per favorire un ampliamento della rete distributiva di GNL/bio-GNL per autotrazione, semplificare le procedure per l'accesso agli incentivi all'acquisto di mezzi pesanti alimentati a bioGNC e GNL/bioGNL, ridurre il pedaggio autostradale per i veicoli a bioGNC e bioGNL.

GRANDI BENEFICI IN TEMPI BREVISSIMI

Attenzione, però, anche se le previsioni vedono almeno un raddoppio della produzione di biometano, la sua disponibilità non sarà "infinita", per limiti connessi alle materie prime economicamente sostenibili e per motivi impiantistici. Dovrà quindi essere utilizzata oculatamente, soprattutto in quei settori, come l'autotrasporto, in cui può dispiegare i maggiori benefici in tempi brevissimi. Come sappiamo, la diffusione dei veicoli elettrici e dei RFNBO (combustibili rinnovabili liquidi o gassosi di origine non biologica) resta infatti, piuttosto incerta nei tempi e



IL PARERE DI MASSIMO ARTUSI

In questa fase di transizione verso l'abbattimento, il biometano non potrebbe essere una vera alternativa ai motori Diesel?

Lo abbiamo chiesto a Massimo Artusi, presidente di Federauto che da tempo si batte con veemenza per il raggiungimento degli obiettivi europei attraverso una molteplicità di carburanti.

Sicuramente sì - risponde il Presidente - no, come si sa, siamo d'accordo nell'ampliare al massimo il range dei carburanti che aiutano il processo di decarbonizzazione. Ma qual è il punto? Sappiamo che la stessa UE ha affrontato il tema dell'impatto in termini di CO₂ di tutti i vettori energetici dando loro un determinato peso. Questo contenuto si trova in una direttiva che è la famosa RED III (nella quale l'UE si impegna a ridurre le emissioni di gas serra del 14,5% entro il 2030). Quindi basterebbe applicare lo stesso metro di misura a tutti gli strumenti di trasporto in base ai vettori energetici per avere dati ottimali per il raggiungimento degli obiettivi di riduzione della CO₂.

Come Federauto siamo assolutamente favorevoli al metano e in particolare al biometano, perché già soltanto usando si ha una decarbonizzazione visto che si tratta di un carburante che nasce da un processo circolare quindi si

ricicla qualcosa di già utilizzato che, comunque, andrebbe smaltito.

L'Europa recepisce questo discorso?

No, l'Europa fa orecchie da mercante acciecati come sono dall'ideologia elettrica; in Federauto questa situazione la combattiamo quotidianamente, perché, come andiamo ripetendo, a noi interessa la decarbonizzazione non il tipo di vettore con il quale ci si arriva.

C'è gradimento da parte dei clienti di veicoli industriali?

Decisamente sì anche perché nel TCO del veicolo, il biometano ha un impatto positivo; al di là degli incentivi governativi, il costo del biometano è minore di quello del gasolio e di quello dell'HVO dunque il TCO ne esce positivo.

Purtroppo, il mercato dei veicoli a metano e quindi a biometano ha subito uno shock quando è scoppiata la guerra in Ucraina e il prezzo del gas è salito alle stelle, provocando un grosso disorientamento e una disaffezione tra i clienti che avevano già adottato questa tecnologia. È stato un momento abbastanza complicato - conclude - che non dovrebbe però più ripetersi, visto che oggi rispetto al metano fossile, c'è concorrenza, proprio da parte del biometano, una situazione che permette di tenere sotto controllo i prezzi.

nelle quantità; quindi, sbilanciare il settore a favore solo di questi vettori comporterebbe rischi nel caso non si raggiungano gli obiettivi, con possibili problemi di equilibrio domanda/offerta e riflessi sui prezzi per i consumatori. Al contrario, un numero più ampio di tecnologie low/zero carbon complementari, tra cui il biometano, offre sicurezza per la copertura della domanda di mobilità nella complessa fase

di transizione. Il recente "rapporto Draghi" sottolinea come la neutralità tecnologica, a parità di risultati in termini emissivi, debba essere un principio guida della legislazione UE. Per poter sfruttare appieno il potenziale tecnico di produzione nazionale di biometano, va creato un contesto di regole per un corretto uso delle risorse, ma soprattutto vanno superate le attuali barriere poste dall'Unione Europea. ●

