

NGV ITALY

Posizionamento su “Pacchetto Fit for 55” esposto in audizione con il Dipartimento di Politiche Europee della Presidenza del Consiglio dei Ministri

Lo scorso 29 dicembre 2021, **NGV Italy** ha esposto il posizionamento dell’associazione in merito al **Pacchetto Fit for 55** e agli aspetti critici per la filiera dei gas per trasporti (metano, biometano in forma CNG, LNG e in miscela con altri gas a partire dall’idrometano).

In rappresentanza di NGV Italy hanno partecipato la Presidente **Mariarosa Baroni** ed il Vicepresidente Esecutivo **Andrea Stegheer**. Di seguito riportiamo i punti di attenzione sottolineati durante l’audizione.

PREMESSA

- **NGV Italy promuove la decarbonizzazione** nel settore dei trasporti, nel pieno spirito della DAFI, secondo i principi della **neutralità tecnologica**.
In tale contesto quindi le scelte dovrebbero sempre essere ispirate alla promozione delle opzioni tecnologiche, non ridurne il ventaglio. È incoerente con questo principio la scelta apodittica dei vincitori di lungo termine. Le scelte, invece, potrebbero essere diverse a seconda dei Paesi, ma anche delle loro regioni interne.
- Soprattutto in questo momento storico, la necessaria **transizione ecologica**, va realizzata tenendo conto della sua **sostenibilità economica ed occupazionale**.
- **L’Italia**, già oggi, **vanta la rete europea più avanzata in termini di trasporto del metano e di distribuzione** agli utenti. Questa rete potrà essere utilizzata, in quanto compatibile, **anche per il trasporto dell’idrogeno**.
- Tali **“asset” sono indubbiamente strategici**, e vanno rafforzati, per i certi **vantaggi ambientali** che sono in grado di generare, oltre che **per i benefici di natura economica e di competitività per lo sviluppo del Paese**.

RILEVANZA ECONOMICO-SOCIALE DELLA FILIERA GAS PER TRASPORTI

- Il settore del **gas per la sola autotrazione** sviluppa numeri rilevanti per l’intero sistema del Paese:
 - **107 milioni** di euro versati allo Stato in termini di tassazione;
 - **migliaia di posti di lavoro** creati;
 - **360 milioni** di valore aggiunto prodotto.A questi **vanno sommati i dati della capillare filiera collegata**.

- Inoltre, nel comparto dello **Small scale LNG** gli investimenti sono arrivati a **1,7 miliardi di euro** nell'ultimo anno pre-COVID, a cui si sono aggiunti tra gli altri investimenti (nel 2020-2021) **100 milioni di euro per il costiero di Ravenna e più di 200 milioni di euro per acquisti di camion e cisterne.**
- L'inclusione del settore trasporti all'interno del sistema **ETS** può determinare un **impatto negativo sui consumatori (in particolare meno abbienti)** tenuto conto del rialzo dei prezzi dei carburanti.
- A supporto della decisione del phase-out dei motori a combustione interna entro il 2035, **non è stata eseguita un'analisi approfondita 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 tenere in debito conto che il metano per autotrazione è **scelto dai consumatori anche per motivi economici** e 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 alle 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 viene 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 inoltre **non condivisibile la definizione di incentivi all'uso di biocarburanti per il solo uso nei settori marittimo e dell'aviazione** dove peraltro non sono ancora soluzioni affermate. L'incoerenza è palese se si rileva per il trasporto marittimo e l'aviazione un valore ambientale dei biocarburanti, **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 con investimenti minimi da parte dei consumatori e riducendo fino al 100% le emissioni di CO₂;
- Tuttavia, si prevede l'**introduzione di un «crediting mechanism» unicamente per l'elettricità** (penalizzando quindi opzioni alternative) e **risulta incomprensibile la mancata introduzione di un meccanismo per il riconoscimento del contributo dei biocarburanti**.
- Al tempo stesso, la proposta del phase-out dei motori a combustione interna penalizzerebbe anche il biometano ed è **in palese violazione del principio di neutralità tecnologica**, in quanto costituisce una spinta verso una sola soluzione tecnologica (elettrificazione), che **non considera adeguatamente le emissioni complessive, adottando un approccio di tipo «tail-pipe»**. L'approccio corretto da adottare deve essere quello del "Life Cycle Assessment" (LCA) dove tutti i contributi delle emissioni sono considerati "dalla culla alla tomba".
- Un **punto positivo** è 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 nel nord Italia**. Il tema della catena logistica è un punto da migliorare in ottica strategica. Un elemento positivo sottolineato è la decisione di realizzare un **micro-liquefattore da 50Kt nei pressi di Caserta**, per ottenere la liquefazione direttamente dalla rete del gas anziché acquisirla 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 anche 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 attualmente, si decidesse di considerare "green" solo un veicolo con missioni allo scarico nulle. 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 per CNG e LNG al 2025 è miope**, 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 **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.