

Le risposte al Biometano

Verona, 26 giugno 2018



IL BIOMETANO NEI TRASPORTI

Licia Balboni
Presidente

Capitolo 1

Presentazione Associazione

Chi è FEDERMETANO

Nata nel 1948, è la principale associazione di categoria in Italia che riunisce:

- i proprietari delle stazioni di servizio di metano autotrazione;
- i trasportatori, a mezzo carro bombolaio, di gas naturale.

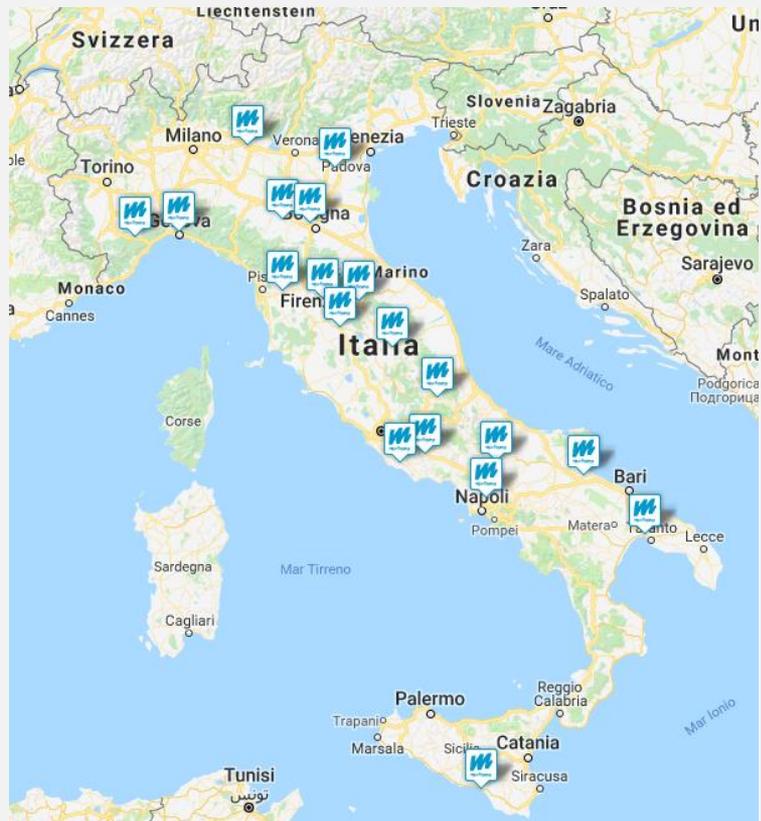
Con sede a Bologna, è presente su tutto il territorio nazionale.





- Composto da 12 associati con 19 punti di carico distribuiti su tutto il territorio nazionale.
- L'intero comparto è composto da circa 150 carri.
- La potenzialità di trasporto del comparto è di circa 1.000.000 mc/giorno

Comparto carri bombolai



Comparto officine



- Dal 2009 Federmetano ha creato un servizio dedicato alle officine specializzate del settore
- A oggi il comparto è composto da 155 officine
- Di queste 60 offrono il servizio di revisione delle bombole in composito (CNG4)



Attività istituzionali

- Tutela della categoria rappresentata in sede nazionale presso Ministeri (MATTM, MEF, MI, MiSE e MiT) e Enti (ARERA (ex AEEGSI), Agenzia delle Dogane, GSE e commissioni regionali)
- Studio di problemi tecnici inerenti attività di vendita e trasporto metano, con particolare attenzione alla sicurezza e alle nuove prospettive di mercato quali:



Dual Fuel



Biometano

LNG

LNG - Liquefied Natural Gas

Attività istituzionali

- Promozione di iniziative per la valorizzazione del settore, con partecipazioni/organizzazione a convegni e fiere



- Comunicazione agli Associati/Affiliati e visibilità istituzionale garantite da rassegne stampa specialistiche

Capitolo 2

Lo stato del settore metano per autotrazione

Alcuni dati



CONSUMI

≈ **1.073 mln/mc** nel 2017
-3,9 % rispetto al 2016;

il consumo medio per
impianto pubblico è di
≈ 860 mila mc



CIRCOLANTE

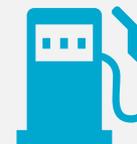
Oltre 1 milione i veicoli a metano,
pari al 2% del circolante totale

(dati ACI – anno 2017)

IMMATRICOLATO

≈ **33 mila** autovetture a metano
(dati UNRAE – genn/dic 2017)
- 25% rispetto a genn/dic 2016!

In ripresa da agosto a maggio 2018.
L'immatricolato genn/maggio è di
≈ **22 mila unità!**



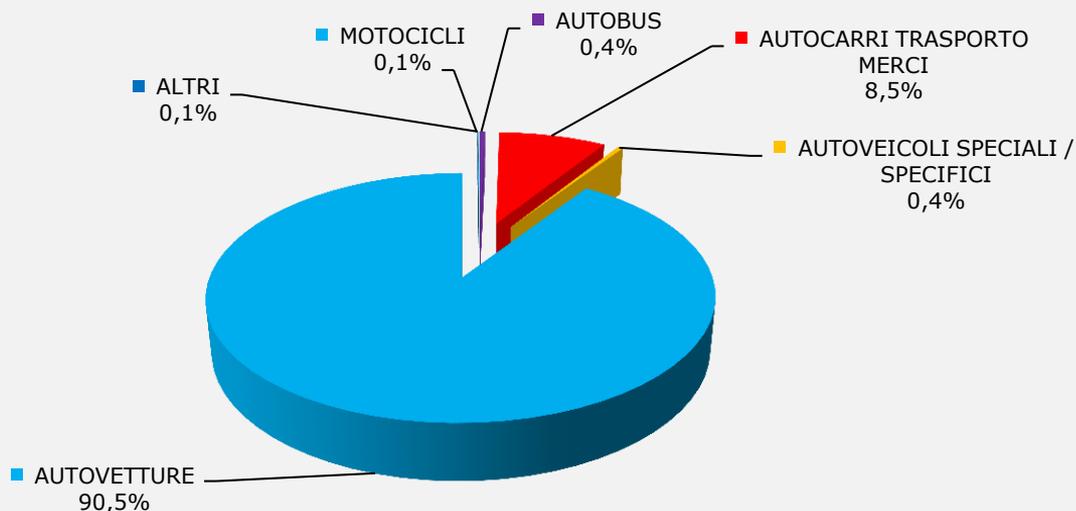
RETE DISTRIBUTIVA

1.254 impianti in totale,
di cui 46 autostradali
(dati maggio 2018)

Circolante

CIRCOLANTE	2015	2016	2017	+/- % 2017/2016
TOTALE	49.488.493	50.181.875	51.011.347	1,65
A METANO	971.831	1.005.809	1.023.422	1,75

RIPARTIZIONE DEL CIRCOLANTE A METANO - ANNO 2017



Immatricolazioni LNG e veicoli disponibili sul mercato

IMMATRICOLAZIONI MEZZI PESANTI CNG E LNG:

- **ANNO 2017** → immatricolati in Italia 523 camion di peso superiore alle 3.5 T alimentati a gas naturale, di cui 304 a LNG
- **Genn - apr 2018** → immatricolati 616 camion a gas naturale di cui 517 a LNG.

(Fonte: Elaborazione DATI ANFIA)

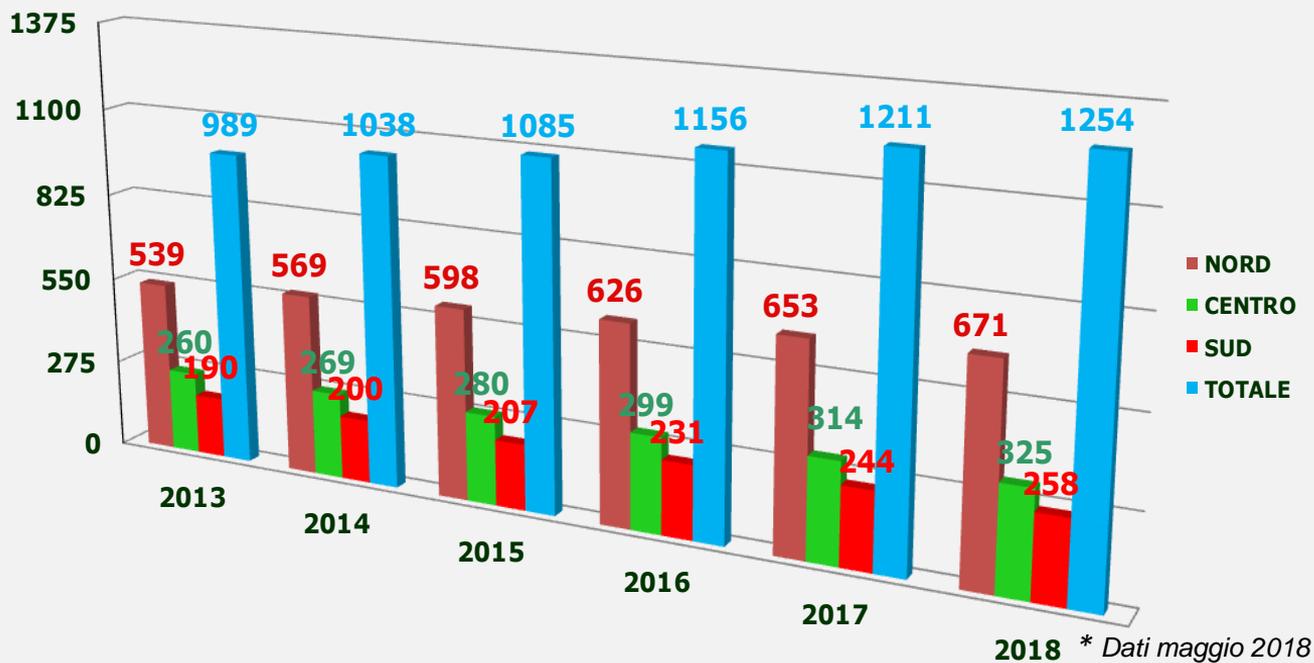
VEICOLI LNG DISPONIBILI SUL MERCATO

- **IVECO**
 - Stralis NP da 400 CV (1.500 km di autonomia, doppio serbatoio criogenico, capacità 560 litri)
 - Stralis da 320 CV
- **SCANIA** 410 CV, autonomia 1.100 km, capacità serbatoio criogenico fino a 730 litri
- **VOLVO** Volvo FH e Volvo FM, versioni da 420 e 460 CV, serbatoio sino a 205 kg, percorrenza sino a 1.000 km, saranno commercializzati durante il 2018

(Fonte: Iveco, Scania e News letter Uomini e Trasporti)

- ✓ Gli incentivi MiT per acquisto veicoli industriali ecologici sono scaduti il 15 aprile 2018 ma a breve (fine giugno – inizio luglio) sarà pubblicato in GU il Decreto per nuovi finanziamenti

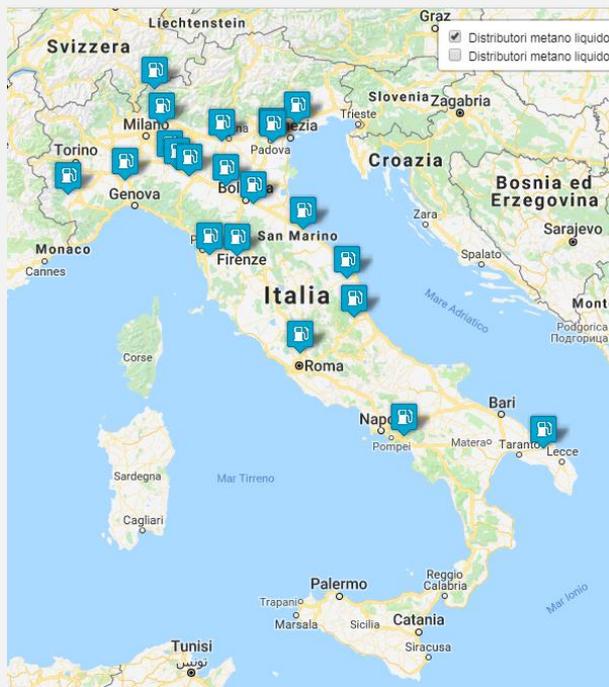
La rete distributiva CNG e LNG



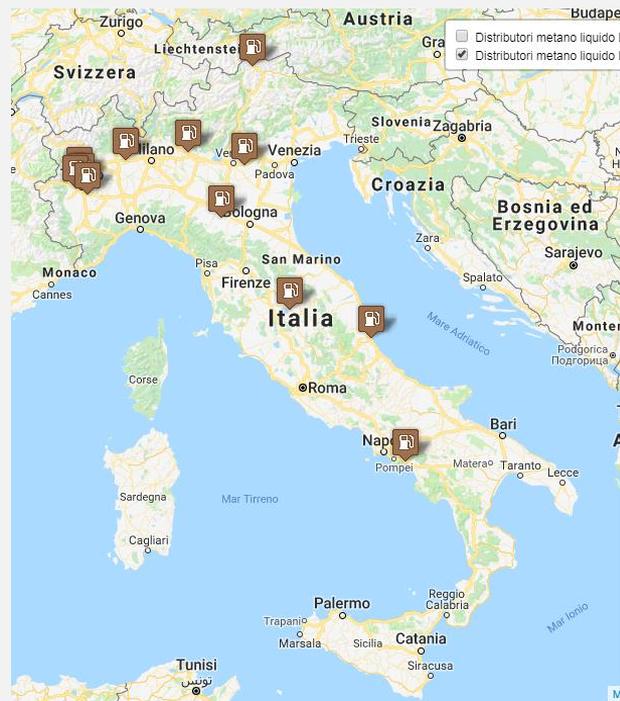
La rete distributiva metano è quasi triplicata negli ultimi 15 anni, crescita pari a +18% negli ultimi 5 anni (2013 - 2017).

Focus rete distributiva LNG

Sono **21** gli impianti alimentati ad LNG (autocisterne) già presenti sul territorio nazionale, che erogano metano liquido



Sono in progetto/costruzione, altri 12 impianti dislocati sul territorio nazionale



Focus rete distributiva LNG

- La filiera del GNL, già sviluppata in altri paesi europei (UK, Spagna e Olanda; Francia in forte sviluppo; Germania all'inizio; Europa Centrale: poco interesse finora da parte degli stakeholders) sta partendo anche nella realtà italiana
- **Motivo:** grandi aspettative degli operatori + politiche energetiche UE e Governo Italiano
- Ingenti investimenti europei per lo sviluppo della filiera da parte della Commissione Europea che considera l'LNG importante per la decarbonizzazione dei trasporti
- Per lo sviluppo del LNG è fondamentale la disponibilità del prodotto sul territorio nazionale (fino ad ora trasportato mediante autocisterne principalmente da Marsiglia e Barcellona)
- La microliquefazione da biometano potrebbe dare ulteriore impulso al mercato

Focus rete distributiva LNG

Approvazione del 28 marzo 2018. La costruzione avrà inizio a ottobre 2018 e sarà operativo a inizio 2021



Operatività dell'impianto previsto per il 1° semestre 2019



Osservatorio usi finali GNL

Iniziative per depositi costieri

(31/dicembre/2017)

ref4e

Località	Società	Stato procedure autorizzative	Capacità stoccaggio (m3)	Punti di carico per autocisterne	Punti di carico per vagoni- cisterna	Punti di carico bettoline o navi cisterna
Ravenna	Petrolifera Italo Rumena (P.I.R.) S.p.A.	Procedura autorizzativa attivata presso il MSE, NOF rilasciato e procedura di VIA in corso presso la regione	20.000	6	-	1
Livorno	Newco (Costiero Gas Livorno S.p.A./ Neri S.p.A./ SIGL- Vulcangas)	Richiesta conformità del progetto al PRP alla A.d.S	9.000	2	2	1
Oristano	Higas S.r.l.	Autorizzato con DD MSE il 17/01/2017. (Operatività attesa per il I sem. 2019)	9.000	2	-	1
Oristano	IVI Petrolifera S.p.A.	Procedura autorizzativa attivata presso il MSE, Procedura di VIA in corso presso la regione	9.000	2	-	1
Oristano	Edison S.p.A.	Procedura autorizzativa in corso presso il MSE, VIA rilasciata, NOF rilasciato e intesa regionale rilasciata	12.000	4	-	1
Cagliari	ISGAS ENERGIT Multiutilities S.p.A.	Procedura autorizzativa attivata presso il MSE, Procedura di VIA in corso presso il MATTM	22.000	2	-	1.
Porto Torres	Consorzio industriale provinciale Sassari	Richiesta concessione di area all'A.d.S.	10.000	1	-	1

Fonte: elaborazione REF-E

- Venice LNG (joint venture tra Decal e San Marco) ha iniziato percorso autorizzativo per il deposito costiero LNG a Porto Marghera.
- Il progetto Venice LNG prevede la realizzazione di un deposito di LNG con una capacità di 32.000 m³ in un'area lungo il Canale Industriale Sud di Porto Marghera

Tavoli di lavoro LNG

Progetto GNL "small scale" Gela (CL)

- Realizzazione di un'infrastruttura per il LNG da parte di **ENI** nell'area portuale;
- La soluzione **microliquefattore** risulta la più idonea;
- **Tavolo di lavoro tecnico** presso il **Ministero Sviluppo Economico**, con la partecipazione di Amministrazioni locali, ENI, associazioni di categoria (tra cui **Federmetano**) e aziende del settore distributivo CNG/LNG, autotrasporto, operatori navali, ecc.;
- **Richiesta** di istituire un **tavolo nazionale tecnico-politico** che coinvolga anche Presidenza del Consiglio dei Ministri, MEF, MIT, ecc.

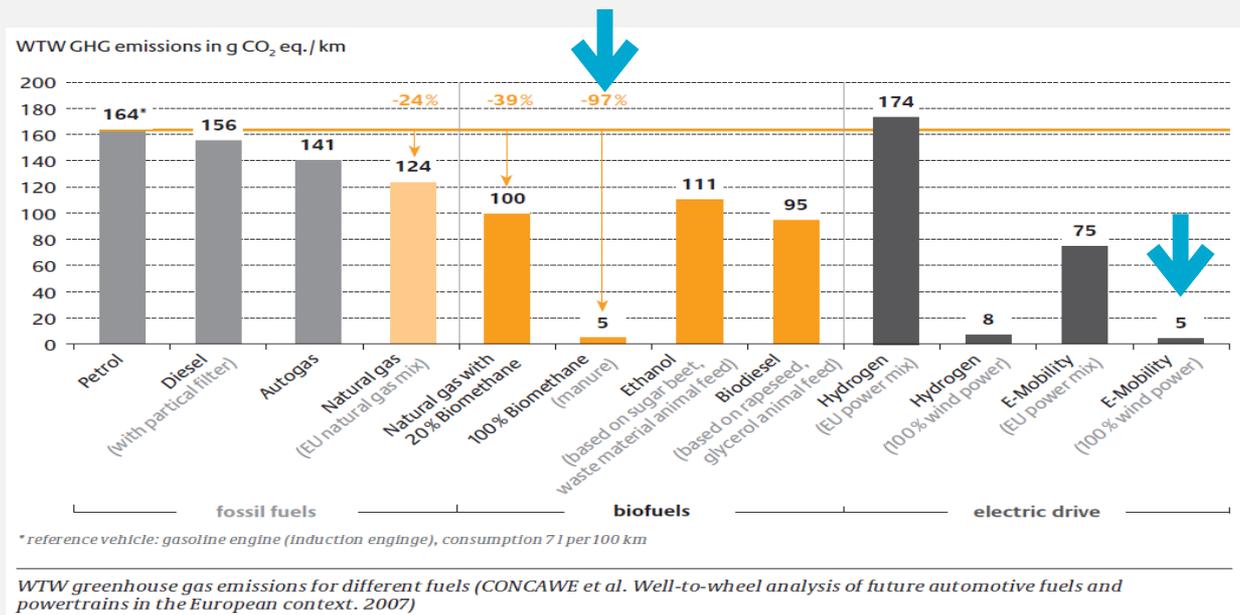
Capitolo 2

Il biometano nei trasporti

Il biometano

- Il biometano è un gas che contiene almeno il 95% di metano ed è prodotto da fonti rinnovabili.
- Deriva dal biogas prodotto dalla digestione anaerobica di biomasse in ambiente controllato (digestore) o in discarica, in seguito alla decomposizione dei rifiuti, o dal gas derivante dalla gassificazione delle biomasse.
- Sottoposto a un processo di purificazione e di upgrading, raggiunge la qualità del gas naturale e, rispettando le caratteristiche chimico-fisiche previste nelle direttive dell'AEEGSI, è idoneo alla successiva fase di compressione per l'immissione nella rete del gas naturale.
- Il biometano può essere prodotto anche tramite processi di metanazione dell'idrogeno ottenuto da fonti rinnovabili e della CO2 rimossa nei processi di purificazione del biogas destinati alla produzione di biometano, purché rispetti le caratteristiche di qualità definite dall'Autorità (specifica inserita nell'art. 1 comma 1 del nuovo decreto biometano).

Il confronto delle emissioni gas serra per differenti carburanti



Fonte: Studio DENA, (Agenzia energetica tedesca), dal titolo "The role of natural gas and biomethane in the fuel mix of the future in Germany" (DENA 06/2010)

Il biometano nei trasporti

- Azzeramento della CO₂ emessa
- Rilancio e sviluppo per il settore agricolo coinvolto
- Valorizzazione energetica dei rifiuti organici
- Investimenti per il settore industriale coinvolto nella produzione e realizzazione di impianti biogas/biometano
- Riduzione della dipendenza energetica dall'estero e lo sviluppo della filiera corta



Nuovo decreto biometano del 2 marzo 2018

La rete del gas naturale (art. 1 – comma 3)

- Reti di trasporto e distribuzione del gas naturale i cui gestori hanno l'obbligo di connessione di terzi;
- Reti di trasporto private;
- I mezzi di trasporto del GN sia allo stato gassoso (carri bombolai) che liquido (cisterne LNG);
- I distributori GN liquido o gassoso per i trasporti, anche ad uso privato, compresi quelli non connessi alle reti di trasporto e distribuzione.

Nuovo Decreto del 2 marzo 2018

ATTIVITÀ DI FEDERMETANO

- Partecipazione alla redazione del «tavolo del biometano», promosso e coordinato dalla Regione, in una seconda e privata volta a favorire lo sviluppo della filiera;
- Invio di proprie osservazioni

RECEPIMENTO PROPOSTE

- Riformulazione del titolo di biometano avanzato immesso nella rete del gas naturale (eliminato «...») e destinato ai trasporti;
- Specifiche (da inserire in alcuni art.) in merito a odorizzazione e alla definizione di rete di GN così come definita dal Decreto.

Nuovo decreto biometano del 2 marzo 2018

- Consultazione presso il MiSE terminata il 13.01.2017
- Notifica del Decreto alla Commissione UE ad agosto 2017
- Firma da parte dei ministri competenti il 2 marzo 2018
- Pubblicazione in GU n. 65 del 19.03.2018 → entrato in vigore il 20.03.2018
- Pubblicazione procedura applicativa del GSE il 17 giugno 2018 → dal 2 luglio 2018 è possibile presentare la richiesta di qualifica per gli impianti di produzione di biometano ai fini dell'accesso ai meccanismi di incentivazione.

PRINCIPALI ELEMENTI

- Definizione del target di 1,1 mld di mc all'anno di biometano nei trasporti per impianti che entrano in produzione al 31.12.2022 (target modificabile del MiSE in caso di aumento consumi GN nei trasporti)
- Valorizzazione 375 €/CIC per biometano avanzato nei trasporti
- Ritiro dedicato GSE del biometano avanzato immesso nelle reti con obbligo connessioni terzi
- Introduzione mercato CIC e delle Garanzie d'Origine
- Diffusione contrattualistica standard

Capitolo 3

Conclusioni

Conclusioni

OPPORTUNITÀ DEL BIOMETANO:

1. Potenziamento del settore metano per autotrazione con i relativi vantaggi ambientali ed economici
2. Il biometano destinato ai trasporti è incentivato dal Decreto Interministeriale 2 marzo 2018
3. È immediatamente distribuibile attraverso un mercato già pronto e in espansione;



Nel caso della **FORNITURA A MEZZO DI CARRO BOMBOLAIO:**

- minore impatto economico, per il distributore stradale, che il trasporto mediante veicoli su gomma ha rispetto al metanodotto (No costi e tempistica di allacciamento)
- immediatezza di riconsegna del biometano tramite l'utilizzo dei carri bombolai rispetto all'immissione in rete mediante metanodotto

Grazie per l'attenzione
Iscrivetevi alla newsletter

Via L. Bizzarri, 9 - Calderara di Reno
Tel. 051.400357 - Fax 051.401317

FEDERMETANO 
IL METANO CI GUIDA