

LE RISPOSTE ALLA CONSULTAZIONE EUROPEA

# Revisione Dafi, confronto elettricità-gas

## Covid permettendo, l'obiettivo è avere una proposta di aggiornamento nel primo trimestre del 2021

Non poteva che produrre un confronto - a tratti aspro - tra il settore elettrico e quello del gas la consultazione sulla revisione della direttiva 2014/94 sulle infrastrutture per i combustibili alternativi (Dafi) prevista dal Green deal Ue, di cui è terminata ieri la prima fase. Alla "roadmap" della consultazione hanno contribuito 86 soggetti, tra cui associazioni e aziende italiane. Ecco le principali osservazioni inviate a Bruxelles.

a pag. 7



## Revisione Dafi, confronto elettricità-gas

**Le risposte alla consultazione della Commissione europea di Assogasmetano, Ngv Italy, Confartigianato, Federmetano, Assogasliquidi, Snam, Cepi, Motus-E, Enel**

Non poteva che produrre un confronto - a tratti aspro - tra il settore elettrico e quello del gas la consultazione sulla revisione della direttiva 2014/94 sulle infrastrutture per i combustibili alternativi (Dafi) prevista dal Green deal Ue, di cui è terminata ieri la prima fase (QE 6/4).

Alla fase di "roadmap" della consultazione hanno contribuito 86 soggetti, tra i quali Assogasmetano, Ngv Italy, Confartigianato, **Federmetano**, Snam, Confederazione europea piccole imprese (Cepi), Assogasliquidi-Federchimica, Motus-E ed Enel.

Partendo dagli "elettrici", Motus-E (essattamente come Enel) chiede un radicale cambiamento della Dafi, che al momento "include molti carburanti che emettono CO2 e in molti casi sono combustibili fossili".

### Motus-E: "Rivedere i target per le colonnine"

La nuova direttiva, sostiene l'associazione, dovrebbe rivedere l'attuale obiettivo di 1 punto di ricarica pubblico ogni 10 veicoli elettrici, "prendendo in considerazione non solo il rapporto tra veicoli e punti di ricarica, ma anche lo stock totale di veicoli, la peculiarità del territorio e la capillarità dei punti di ricarica". Inoltre, l'attuale target di 1 punto di ricarica ogni 60 km sulla rete Ten-T Core dovrebbe essere reso vincolante e anticipato dal 2025 al 2022 e sarà fondamentale installare punti di ricarica oltre i 150 kW, distribuendoli uniformemente sul territorio Ue.

Per limitare la ricarica nelle ore di punta, aggiunge Motus-E, sarà necessario installare punti di ricarica fast e ultra-fast nei centri urbani.

La Ue dovrebbe anche stabilire un quadro minimo comune per le autorizzazioni all'installazione delle stazioni di ricarica negli spazi pubblici.

### Enel: "Obiettivi solo per le modalità a zero emissioni"

Analoghe le considerazioni di Enel, secondo cui la nuova Dafi dovrebbe imporre obiettivi solo per le infrastrutture dedicate alle modalità di trasporto a zero emissioni, in particolare quella elettrica. Il gruppo chiede perciò target vincolanti nazionali per ciascuna categoria di punti di ricarica (lenta, veloce e ultraveloce) e un obiettivo più ambizioso per la rete Ten-T Core.

In aggiunta, Enel ritiene che i sistemi di ricarica intelligenti (V1G ready) dovrebbero costituire "il requisito minimo per tutti i punti

di ricarica pubblici e privati". La ricarica non dovrebbe poi essere considerata una "mera fornitura di energia elettrica", per evitare "incertezze e inutili barriere".

Quanto agli incentivi alla mobilità elettrica, Enel propende per strumenti finanziari di tre tipi: finanziamenti (ad es. con fondi Cef), prestiti a basso interesse (es. Bei) e aiuti OpEX (es. con adeguate tariffe per le componenti regolate del servizio di ricarica e con crediti ambientali da rivendere ai fornitori di combustibili fossili).

### "Serve visione globale e neutra"

Incentivi finanziari, ma per il gas, sono chiesti anche da Assogasmetano, Ngv Italy e Confartigianato, che in una posizione comune auspicano "coerenza" tra i vari atti legislativi e normativi europei e nazionali.

Le infrastrutture, a giudizio delle tre associazioni, dovrebbero essere considerate "facilitatori" del processo di decarbonizzazione e quindi "neutre". Del resto, "il fatto che per il gas non è possibile distinguere tra molecole di origine fossile e rinnovabile non può rappresentare un criterio discriminatorio per escludere questa fonte dal campo di applicazione della direttiva, altrimenti gli stessi criteri dovrebbero applicarsi all'elettricità e all'idrogeno".

Serve dunque una visione globale e neutra, magari attraverso l'approccio "well-to-wheel" che "può garantire una valutazione equa e completa dell'effetto di decarbonizzazione delle diverse soluzioni".

La posizione comune insiste anche sugli effetti economici della pandemia Covid-19: "Sarà ancora più importante concentrarsi sul mix di soluzioni economiche disponibili, in grado di coniugare i bilanci delle famiglie con la necessità di ridurre le emissioni". Il riferimento è naturalmente al gas, che "può contare su tecnologie motoristiche consolidate e su infrastrutture diffuse, che devono essere sviluppate ancora più rapidamente garantendo tempi autorizzativi più brevi".

### Assogasliquidi: "Il gas per la ripartenza post-Coronavirus"

Anche Assogasliquidi insiste sul potenziale dei combustibili gassosi di "efficientare l'attuale parco circolante comunitario, condizionato da un'età media piuttosto elevata", e di "contribuire alla riduzione degli impatti ambientali del settore dei trasporti installando impianti a gas su veicoli esistenti, ancor più determinante soprattutto in un momento

particolare come quello attuale, connesso all'emergenza sanitaria Coronavirus, che sta incidendo in modo fortemente negativo sul mercato dell'auto europeo e sul potere di acquisto dei cittadini".

Assogasliquidi sposa altresì il principio di neutralità tecnologica, in grado di "massimizzare il potenziale dei diversi carburanti alternativi nel tempo", e chiede di valorizzare "gli sforzi profusi dagli operatori" del settore gas nel processo di rinnovamento, ad esempio con "strumenti di promozione (anche di natura fiscale) dello sviluppo della rete della infrastruttura di stoccaggio e di approvvigionamento del Gnl". In dettaglio, l'associazione di Federchimica preme per "agevolazioni fiscali per le imprese che stanno investendo per l'incremento infrastrutturale di servizi di small-scale Lng, nonché per il settore armatoriale che decide di investire in nuove navi alimentate a carburanti alternativi o nel retrofitting del naviglio esistente, così come a riduzioni o esenzione dal pagamento di tasse portuali o di altri servizi".

### Federmetano: gli ultimi dati su Gnc-Gnl in Italia

Sulla stessa lunghezza d'onda è **Federmetano**, che per evidenziare il successo sin qui ottenuto dalla Dafi fornisce i dati sullo sviluppo della mobilità a gas in Italia dall'adozione della direttiva nel dicembre 2016 allo scorso aprile: 216 nuove stazioni di rifornimento Gnc e 64 Gnl (più altre 40 in progetto), fino a un totale di 1.370 impianti (70 dei quali anche con Gnl) e oltre un milione di veicoli a gas circolanti. Il tutto senza sussidi da parte del Governo.

Tuttavia, lamenta l'associazione, per gli approvvigionamenti di Gnl l'Italia dipende ancora in massima parte da due terminali stranieri (Marsiglia e Barcellona) e in alcune aree specialmente nel Sud il numero di stazioni Gnc resta inadeguato e le infrastrutture Gnl (stazioni e terminali) necessitano di ulteriore sviluppo, come i distributori di biometano (oggi 12 aperti al pubblico e 6 privati).

Secondo **Federmetano**, la revisione della Dafi dovrebbe basarsi sui principi della neutralità tecnologica e della sostenibilità economica delle opzioni "ready-to-go". Per sostenere la domanda di veicoli alternativi dovrebbero essere introdotte misure come l'esenzione dai pedaggi autostradali e, con riferimento al gas, andrebbe sostenuta la produzione di biometano da biomasse di scarto, l'immissione di biometano e gas rinnovabili nella rete e l'uso del biometano per le flotte pubbliche e private.

Considerando poi che le infrastrutture gas sono necessarie - anche senza modifiche - al trasporto del biometano e dei gas rinnovabili, il gas e il Gnl dovrebbero restare nell'ambito della Dafi.

segue a pag. 8 ➔



**DA PAGINA 7 - REVISIONE DAFI, CONFRONTO ELETTRICITÀ-GAS**

**Snam: "Armonizzare norme e procedure"**

Gli approcci della neutralità tecnologica e del "well-to-wheel" sono invocati anche da Snam, convinta che la Dafi dovrebbe essere coerente con gli obiettivi vincolanti per le rinnovabili della Red II nei trasporti (14% al 2030), con un contributo di biocarburanti avanzati del 3,5%.

Per il Tso l'interoperabilità delle infrastrutture tra Stati membri dovrebbe essere assicurata con norme e procedure armonizzate (in particolare in materia di sicurezza e di autorizzazione per le stazioni di rifornimento di Gnc e Gnl), mentre gli incentivi finanziari dovrebbero promuovere i carburanti alternativi già disponibili e più a buon mercato, includendo nell'analisi costi-benefici i vantaggi in termini di tempi di rifornimento e autonomia.

Sarà inoltre importante un sostegno ai programmi di ricerca, alla diffusione di veicoli e navi a Gnc/Gnl sia nuovi che trasformati e alle stazioni di rifornimento di idrogeno.

**Cepi: "Sostenere il trasporto marittimo"**

Una posizione mediana tra elettrico e gas è infine espressa da Cepi, che sollecita "politiche incentivanti per fare in modo che le imprese di autotrasporto possano trovare conveniente l'uso delle tratte marittime", nel più ampio contesto dei "corridoi blu".

Incentivi sono chiesti da Cepi anche al trasporto pesante a Gnl e Gnc sia in termini di agevolazioni fiscali che di sostegno alla rete di rifornimento. In generale, "gli Stati membri devono impegnarsi a ridurre, o equilibrare, i criteri di tassazione incentivando i combustibili alternativi a

basse emissioni di carbonio o ad emissioni zero ed eliminare le attuali disparità nelle tassazioni sull'energia tra le diverse modalità di trasporto".

Quanto alla mobilità elettrica, l'associazione delle piccole imprese chiede "soluzioni integrate fra aree pubbliche e private prevedendo anche per gli edifici residenziali, condomini e consorzi di abitazioni l'installazione di impianti di ricarica". Nelle aree urbane dovranno essere agevolate le autorizzazioni per le colonnine e sulle strade extraurbane bisognerebbe prevedere "una stazione di ricarica ogni 40 km circa".

La seconda fase della consultazione sulla revisione della Dafi, attualmente in corso, si concluderà il 29 giugno. L'obiettivo della Commissione - emergenza Covid-19 permettendo - è arrivare alla presentazione di una proposta di aggiornamento della direttiva nel primo trimestre del 2021.