

## CARBURANTI ALTERNATIVI

## Direttiva Dafi, le prime osservazioni sulla revisione

*Sei le risposte dall'Italia, si ripropone il derby elettrico/gas. Timmermans apre su Biometano e carburanti sintetici*

9

## Direttiva Dafi, le prime osservazioni sulla revisione

*Sei le risposte dall'Italia, si ripropone il derby elettrico/gas*

È sempre più il derby tra elettrico e gas, almeno in Italia, a caratterizzare il dibattito sulla revisione della direttiva Dafi sui carburanti alternativi. Ieri si è chiusa la prima consultazione, quella relativa alla tabella di marcia, con 86 osservazioni di cui sei dall'Italia (v. Staffetta 7/4). Si tratta della seconda consultazione europea, dopo quella sull'opportunità di rivedere la direttiva (v. Staffetta 21/3/19). Altre due sono già in corso, una sulla valutazione dei risultati mentre l'altra è la consultazione vera e propria sulla revisione, con scadenza il 29 giugno. La Commissione intende adottare la nuova direttiva nel primo trimestre del prossimo anno, come parte del Green Deal.

Come detto, in Italia a partecipare sono stati i sostenitori della mobilità elettrica e a gas. Secondo **Motus-E** le disposizioni attuali non sostengono gli obiettivi di riduzione delle emissioni del settore dei trasporti perché molti dei carburanti alternativi consentiti nella presente versione della Dafi emettono

CO<sub>2</sub> e alcuni di essi sono combustibili fossili puri o derivati. Per questo "è fondamentale che la Dafi imponga un allineamento delle infrastrutture con gli obiettivi UE al 2050 sulla neutralità climatica fornendo un ruolo centrale al vettore elettrico". Per fare ciò è necessario introdurre obiettivi vincolanti nazionali per colonnine e veicoli elettrici, con un criterio di "saturazione"; obbligo per gli operatori della ricarica di fornire dati alle autorità locali sulle prestazioni delle colonnine; obbligo per gli Stati membri di creare una piattaforma con dati aggiornati sull'installazione di infrastrutture pubbliche e sui tassi di utilizzo; anticipare dal 2025 al 2022 l'attuale obiettivo di un punto di ricarica da almeno 150 kW ogni 60 km sulla rete Ten-T Core e renderlo vincolante; lavorare a stretto contatto con le città al momento di fissare obiettivi e raccomandare alle autorità regionali locali di introdurre una pianificazione tariffaria intelligente nei Pums; armonizzare le procedure di autorizzazione; supportare colonnine "intelligenti";

rafforzare trasparenza e accessibilità delle stazioni di ricarica, con obbligo per i fornitori di mostrare chiaramente ai clienti la tariffa addebitata.

Anche secondo **Enel** l'attuale direttiva non riesce a mitigare l'impatto ambientale dei trasporti e la nuova Dafi dovrebbe invece imporre obiettivi solo per le tecnologie a zero emissioni: obiettivi vincolanti per ciascuno Stato membro e per ciascuna categoria di punti di ricarica; infrastrutture per i veicoli pesanti; servizi di ricarica intelligenti; finanziamenti Cef, prestiti Bei e aiuti OpEX, ad esempio attraverso la definizione di tariffe adeguate per le componenti regolamentate del servizio di ricarica e includendo i certificati per l'immissione in consumo di carburanti rinnovabili; chiarimento dello status del servizio di ricarica come servizio unico e completo e non mera fornitura di energia elettrica per eliminare le incertezze e i requisiti aggiuntivi derivanti dalla classificazione come fornitura di elettricità, come in materia di Iva.

## CARBURANTI ALTERNATIVI

Se le posizioni di Enel e Motus-E son praticamente sovrapponibili, leggermente diverse è invece quella di **Tesla**, in particolare per quanto riguarda nuove regole che "rischiano di generare costi aggiuntivi per gli operatori e di limitare l'innovazione e l'iniziativa privata". Il riferimento è alla definizione e ai requisiti dei punti di ricarica pubblici: attualmente, sottolinea Tesla, alcuni Stati impongono requisiti eccessivi per la definizione di ricarica "accessibile al pubblico", in materia di accesso, funzionamento e interoperabilità che creano oneri e costi aggiuntivi e rischiano di scoraggiare gli investimenti. Per questo Tesla suggerisce di lavorare sulla definizione di colonnine pubbliche per rendere esplicitamente possibile per le aziende offrire un servizio esclusivo per i propri clienti. L'azienda californiana suggerisce inoltre di valutare la possibilità di trasformare la direttiva in un regolamento; includere obiettivi obbligatori per le colonnine; concentrarsi sui veicoli pesanti; valutare l'adozione di uno standard di ricarica oltre il MW per camion e autobus.

Venendo al gas, oltre alla richiesta comune di lavorare sulla base della neutralità tecnologica e dell'approccio well to wheel, le proposte mirano a mantenere l'attuale assetto della direttiva. Per **Assogasliquidi** questo consente di massimizzare il potenziale dei diversi carburanti alternativi nel tempo, in funzione del rispettivo grado di maturità. I veicoli a gas rappresentano circa il 90% del totale degli 11 milioni di veicoli a trazione alternativa in circolazione in Europa (Gpl 8,5 milioni con 34mila punti vendita, metano 1,4 milioni con oltre 3.500 punti vendita). L'associazione sottolinea l'importanza di agevolare le conversioni a gas delle auto più inquinanti, "soprattutto in un momento particolare come quello attuale, connesso all'emergenza sanitaria Coronavirus, che sta inci-

dendo in modo fortemente negativo sul mercato dell'auto europeo e sul potere di acquisto dei cittadini". Quanto al trasporto pesante, il Gnl ha visto nascere in cinque anni circa 240 punti vendita asserviti a una flotta di circa 2.700 veicoli (in Italia rispettivamente 59 punti vendita e oltre 1.900 veicoli). La filiera non è tuttavia completa, soprattutto per quanto riguarda gli approvvigionamenti: servono quindi strumenti di promozione (anche di natura fiscale) dello sviluppo della rete della infrastruttura di stoccaggio e di approvvigionamento del Gnl, agevolazioni fiscali per le imprese che stanno investendo nello small scale e per il settore armatoriale.

Documento congiunto per **As-sogasmetano, Ngv Italy e Confartigianato** che sottolineano la necessità di coerenza della legislazione e suggeriscono di tenere conto dell'impatto della pandemia sulle disponibilità economiche, evitando di "guardare solo a lungo termine restringendo le soluzioni di decarbonizzazione economicamente accessibili e pronte all'uso come il gas naturale e il biometano". Le associazioni indicano inoltre come necessario il riconoscimento della neutralità delle infrastrutture come attivatore della decarbonizzazione: le infrastrutture gas servono e serviranno anche per prodotti rinnovabili come il biometano e l'idrogeno verde, per cui non possono essere discriminate ed escluse dal campo di applicazione della nuova direttiva – altrimenti lo stesso discorso dovrebbe valere per le colonnine elettriche che dovrebbero essere distinte tra alimentate da elettricità verde o meno. La massima riduzione delle emissioni, conclude il documento, si otterrà con una progressiva incorporazione di fonti rinnovabili nelle reti elettriche e del gas.

Per **Federmetano** la Dafi è stata fondamentale nello sviluppo del

mercato del metano e del Gnl ma gli obiettivi posti nella strategia nazionale del 2016 non sono ancora stati raggiunti. Da dicembre 2016 ad aprile 2020 le stazioni di rifornimento di metano gassoso sono aumentate di 216 unità, quelle di metano liquido di 64 (altre 40 in progetto), senza alcun incentivo nazionale e con le sole sovvenzioni previste dal Cef-Ten-T. oltre ai limiti infrastrutturali e geografici, **Federmetano** sottolinea che la produzione e l'uso del biometano nei trasporti sono in una fase iniziale con sole 12 stazioni accessibili al pubblico in funzione e sei stazioni private per flotte, pertanto è necessario un ulteriore sostegno per consentire e facilitare un più sostanziale, progressiva sostituzione del gas naturale fossile con biometano e gas rinnovabile.

**Snam**, infine, chiede un quadro normativo stabile e a lungo termine e un chiaro piano a lungo termine per ciascun carburante, che sia coerente con gli obiettivi della direttiva sulle fonti rinnovabili Red 2 (14% nei trasporti al 2030) con biocarburanti avanzati (incluso biometano) almeno al 3,5%. Snam sottolinea che con un approccio well-to-wheel il biometano è paragonabile alla mobilità elettrica rinnovabile al 100% e, se si utilizza biometano da deiezioni liquide, il bilancio complessivo delle emissioni è persino negativo. La società chiede uniformità tra gli Stati membri in materia di sicurezza e autorizzazioni dei punti vendita Gnc e Gnl, incentivazioni anche sul sistema di approvvigionamento, compresi gli impianti di micro (bio) liquefazione, i terminali small scale e le soluzioni di bunkeraggio, sostegno al mercato di veicoli a metano e Gnl, sia nuovi che trasformati, e alle navi a Gnl. Infine, quanto all'idrogeno, Snam chiede obiettivi vincolanti per gli Stati membri e pianificazione delle infrastrutture di rifornimento in collaborazione tra soggetti pubblici e privati.