

COMUNICATO STAMPA

“METANO E BIOMETANO – UN’ECCELLENZA ITALIANA”

- **Il settore della mobilità sostenibile riserverà una pluralità di trazioni**, ciascuna per una missione elettiva, con vantaggi e svantaggi nel ciclo di vita relativamente a **Prestazioni – Impatto Ambientale – TCO (Total Cost of Ownership)** che include anche il recupero/smaltimento): per questo va salvaguardato il principio di “neutralità tecnologica” per le diverse soluzioni, in altre parole, il **risultato ambientale che si desidera ottenere va perseguito e incentivato indipendentemente dal carburante o dalla soluzione tecnologica**.
- **Il metano è da anni il principale “carburante alternativo” a quelli di origine petrolifera** ed è una soluzione incentivata e **afferma in molti paesi, a partire dall’Italia**, dove può vantare una lunga storia, con significative quote di mercato (7% delle immatricolazioni di vetture più veicoli pesanti e autobus) e una diffusa rete di distributori.
- **Negli ultimi anni l’uso del metano nel settore dei trasporti si è evoluto e ha avuto due importanti linee di sviluppo:**
 - a. L’impiego del **metano in forma “liquida” – LNG** che ha consentito di sostituire le bombole con i più leggeri serbatoi criogenici e di **aumentare l’autonomia dei veicoli**, trovando **successo nel settore dei veicoli pesanti** (autocarri e autoarticolati, con quote di mercato che raddoppiano ogni anno e oggi raggiungono il 4%) e **degli autobus a lunga percorrenza**.
 - b. **La diffusione del bio-metano - derivato dagli scarti agricoli e dai rifiuti urbani (Forsu)** - che elimina l’emissione di CO₂ e il conseguente effetto serra (tipico delle risorse fossili) e garantisce la creazione di una “economia circolare”.
- **Il successo del metano è stato supportato dalle tecnologie e dalla capacità di innovazione delle aziende italiane specializzate nella componentistica** che hanno saputo cogliere le opportunità, diventando imprese di grandi dimensioni, competitive a livello internazionale e, in alcuni casi, leader a livello mondiale.
- **Per le principali associazioni di categoria del settore:**
 - a. Il metano risulta la miglior soluzione sostenibile applicabile nel breve termine ed in particolare, grazie al GNL, per il trasporto merci a lunga distanza.
 - b. Per le auto elettriche, il punto di svolta avverrà quando il loro prezzo sarà equivalente a quello delle auto a combustione interna e le infrastrutture di ricarica avranno raggiunto un’adeguata diffusione.
 - c. L’idrogeno potrà essere nel medio-lungo periodo, e soprattutto per il lungo raggio (merci), la scelta strategica dell’Europa nel confronto competitivo globale.
- **E’ quindi fondamentale che le Istituzioni comunitarie, nazionali, regionali e locali garantiscano un’equilibrata allocazione delle risorse sia per gli investimenti che per la gestione**, tenendo conto della tempistica di sviluppo e diffusione delle diverse tecnologie e dei relativi impianti:
 - a. Le accise e gli incentivi vanno calcolati favorendo **le soluzioni che garantiscono basse emissioni (non solo a livello locale) e la decarbonizzazione, come ad esempio il biometano, l’energia elettrica da fonti rinnovabili o l’idrogeno verde**.

- b. La produzione industriale di veicoli, componenti importanti (ad esempio le batterie) ed impianti deve essere affrontata con una logica allargata del tipo **Life Cycle Analysis, che tiene conto di tutte le fasi che vanno dall'estrazione delle materie prime fino al recupero e smaltimento finale (dalla culla alla tomba).**
- c. Gli investimenti, soprattutto pubblici, per la realizzazione di reti/stazioni di rifornimento, devono essere **coerenti con le capacità di diffusione delle tecnologie e portati avanti con coerenza rispetto alle politiche avviate, come nel caso delle reti di rifornimento LNG/CNG.**
- Per la capacità di dare risultati immediati rispetto ai temi di sostenibilità ambientale, costi di investimento ed esercizio, affidabilità e flessibilità d'uso, è **importante favorire lo sviluppo del metano nei trasporti stradali in Italia:**
 - a. nelle sue varie versioni (CNG per le automobili e i veicoli urbani e LNG per veicoli merci e autobus extraurbani), favorendo soprattutto:
 - L'uso del bio-metano (considerato privo di emissioni di CO₂ fossile) attraverso incentivi alla sua produzione e accise favorevoli al consumo;
 - L'acquisto di veicoli a metano (automobili, furgoni, camion e autobus) attraverso incentivi;
 - Lo sviluppo del retrofit per le auto e per i veicoli pesanti trasformati a Dual Fuel attraverso incentivi e altre forme di sostegno.
 - b. Il **completamento delle reti nazionali delle stazioni CNG/LNG**, in particolare lungo le autostrade e nei nodi strategici della rete stradale e nelle aree del centro e Sud Italia, favorendo gli investimenti per la creazione di nuovi impianti da parte degli operatori attraverso finanziamenti agevolati e/o incentivi.
 - c. Il **sostegno dell'industria nazionale della filiera veicoli, componenti e impianti**, favorendo:
 - La **ricerca, sviluppo e innovazione**, soprattutto attraverso il **credito di imposta** e altre forme di sostegno agli investimenti;
 - Lo **sviluppo del mercato interno** con il supporto di **incentivi mirati ed adeguati** (come riportato nei punti precedenti);
 - Il **mercato internazionale**, sostenendo gli interessi della filiera in tutte le sedi istituzionali (a partire dall'Unione Europea) e favorendo l'ingresso in sempre nuovi paesi interessati a questa tecnologia.