

## CONSULTAZIONE UE “RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DI CO<sub>2</sub> - REVISIONE DELLE NORME IN MATERIA DI EMISSIONI PER I VEICOLI PESANTI”

19 maggio 2023

In merito alla proposta della Commissione Europea per la revisione del Regolamento 2019/1242 sulle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi, Federmetano, Federazione nazionale italiana dei distributori e trasportatori di gas naturale/biometano per autotrazione, condivide gli ambiziosi obiettivi di abbattimento delle emissioni perseguiti dall’Unione Europea.

Proprio per consentire il raggiungimento rapido e fattivo di tali obiettivi, la proposta della Commissione Europea deve **riconoscere soluzioni diversificate** per i trasporti pesanti e consentire, accanto alle tecnologie “a zero emissioni”, anche l’utilizzo di motorizzazioni endotermiche con carburanti alternativi e rinnovabili *low-carbon*, che permettono agli operatori dei trasporti – soprattutto se di lunga distanza - di abbattere efficacemente le emissioni garantendo un servizio efficiente a costi sostenibili.

Per centrare gli obiettivi di decarbonizzazione, occorre inoltre un **metodo di valutazione delle emissioni** che tenga conto dell’impronta carbonica generata **lungo tutto il ciclo di vita** del veicolo (produzione del veicolo e del combustibile, utilizzo del veicolo e del combustibile, smaltimento del veicolo). Non condividiamo la scelta dell’approccio *tank-to-wheel*: concentrandosi solo sulle emissioni allo scarico, la proposta non tiene conto del ruolo dei combustibili con una minore impronta di gas serra e soprattutto non riconosce l’importanza dei combustibili rinnovabili come il biometano, che svolgono e dovrebbero continuare a svolgere un ruolo crescente nel settore dei trasporti. Evidente è il caso dell’Italia dove, dal 2018 a oggi, la quota di bioCNG utilizzata nei trasporti stradali è cresciuta costantemente superando nel 2022, secondo stime di Federmetano, il 40% rispetto all’erogato CNG autotrazione dell’anno. Potendo contare, nella sola Italia, su un numero di impianti di produzione di biometano in rapida crescita, una rete di oltre 1500 stazioni di rifornimento (CNG + LNG) e oltre 1 milione di veicoli circolanti a gas naturale, l’uso del biometano nel trasporto su strada sta dando - e deve poter dare anche in futuro - un contributo determinante alla riduzione dell’impatto ambientale del trasporto stradale. Il biometano è perciò una soluzione strategica, pronta ed efficace per abbattere le emissioni dei veicoli, in particolare di quelli adibiti al trasporto pesante su lunghe distanze, un segmento molto difficile da elettrificare.

La proposta della Commissione, peraltro, non tiene adeguatamente conto di alcune delle criticità associate a un approccio incentrato sulle tecnologie a zero emissioni allo scarico (ad esempio la necessità di realizzare un’infrastruttura adeguata, l’aumento della domanda diretta/indiretta di energia elettrica) e trascura le sinergie che potrebbero esistere con combustibili a basse emissioni di gas serra per affrontare queste sfide.

Per far sì che l'abbattimento delle emissioni dovuto all'uso di carburanti rinnovabili sia tenuto in debita considerazione senza dover modificare l'impianto della proposta della Commissione, riteniamo inoltre opportuno che sia inserita la definizione di un **Carbon Correction Factor (CCF)**, analogamente a quanto avviene già da alcuni anni in Svizzera, che permetta di compensare una parte delle emissioni di CO<sub>2</sub> di un veicolo in base alla percentuale di carburante rinnovabile e *low-carbon* in uso. Implementato dopo l'omologazione del veicolo, ciò escluderebbe qualsiasi responsabilità per i costruttori di veicoli. L'introduzione di un CCF nei provvedimenti che regolamentano le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli incentiverebbe un maggiore utilizzo di carburanti rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nei trasporti e amplierebbe la gamma di soluzioni percorribili, per centrare gli obiettivi di decarbonizzazione in minor tempo e in modo più sostenibile dal punto di vista economico, industriale e sociale.

Per approfondimenti, si rimanda al Position Paper congiunto di Eurogas ed NGVA Europe in allegato.

