

Comunicato stampa

**Convegno “Biometano per la mobilità sostenibile:
l’evoluzione green del motore a combustione interna”**

Federmetano chiede il riconoscimento “zero carbon” per il biometano, carburante ideale per i trasporti

**Studio RIE, Ricerche Industriali Energetiche: “Biometano, obiettivi al 2030 sono molto ambiziosi.
Si prevede produzione più che decuplicata rispetto all’attuale”**

Roma, 18 settembre 2024 – Il biometano possiede molteplici valenze per sviluppare una mobilità sostenibile. Innanzitutto, consente una **forte riduzione delle emissioni**, calcolate lungo il ciclo di vita del prodotto, rispetto ai combustibili fossili, riduzione che può giungere al 100% o anche a valori negativi. Inoltre la sua crescita è un tema rilevante nelle politiche europee e nazionali per la transizione energetica: gli obiettivi al 2030 sono molto ambiziosi, tanto da prevedere una **produzione più che decuplicata** rispetto all’attuale. E’ quindi una risorsa che, nell’ambito di un’offerta di tecnologie low e zero carbon complementari, offre **sicurezza** per la copertura della domanda di mobilità nella complessa fase di transizione.

Sono le considerazioni emerse dallo studio **“Le molteplici valenze del biometano per una mobilità sostenibile”**, realizzato dalla società di ricerca e consulenza **RIE, Ricerche Industriali Energetiche**.

La ricerca è stata presentata nel corso del convegno **“Biometano per la mobilità sostenibile: l’evoluzione green del motore a combustione interna”**, organizzato da **Federmetano**, la Federazione Nazionale Distributori e Trasportatori di metano. L’incontro si è svolto a Roma il 18 settembre presso la sede ACI ed è stato realizzato con il sostegno di Consorzio CEM ed Ecomotive Solutions.

Biometano, un settore in crescita industrialmente maturo

Lo studio ha fornito un ritratto del settore. Negli ultimi anni la **produzione nazionale di biometano** utilizzato nei trasporti è in sensibile crescita, favorita dalle incentivazioni statali. Nel 2022 il biometano immesso in consumo, incentivato e utilizzato nei trasporti è stato di 232 mil. di metri cubi, pari al 5% della produzione totale UE di biometano ed equivalente al 7% della produzione nazionale di gas naturale.

In aumento il **numero degli impianti** e quindi la capacità di produzione: se nel 2017 erano solo 7 quelli in esercizio, a fine giugno 2024 esistevano 114 siti produttivi allacciati alla rete di trasporto o di distribuzione del gas. Altri 210 gli impianti che hanno richiesto a Snam l’allacciamento alla rete gas e la cui domanda è stata accettata.

Tra le **materie prime** utilizzate per produrre biometano spicca la FORSU (Frazione Organica dei Rifiuti Solidi Urbani), il cui impiego nel 2022 ha generato il 72% del biometano; seguono scarti agricoli e dell’industria agroalimentare per il 13%, deiezioni animali e fanghi di depurazione con il 9%, altri rifiuti organici e sottoprodotti per il restante 6%.

I numeri di metano e biometano nei trasporti stradali in Italia

Il biometano alimenta veicoli a metano, sia CNG (gas naturale compresso) che GNL (gas naturale liquefatto), senza necessità di modifiche, né all’infrastruttura, né ai motori. Può quindi essere usato come carburante per la mobilità privata, il trasporto merci su brevi e lunghe distanze e il trasporto pubblico.

Ciò significa che il bioGNC e il bioGNL possono essere immediatamente impiegati per rifornire i veicoli normalmente alimentati a GNC e a GNL, utilizzando le medesime infrastrutture. Ciò permette di **ridurre i costi della transizione** e salvaguardare l'**occupazione** delle filiere esistenti.

Già oggi le formulazioni bio stanno gradualmente subentrando al GNC/GNL fossile nel trasporto stradale e hanno raggiunto nel 2023 un tasso di sostituzione stimabile almeno nel 50-60%, se si considerano anche gli impianti di biometano entrati in produzione ma non ancora incentivati. Come da obiettivo DM 2018 (1,1 mld di metri cubi), nei prossimi anni si raggiungerà il target di **sostituire interamente il gas naturale di origine fossile con biometano**.

In Italia sono attive circa **1.592 stazioni di rifornimento** (67 su autostrada) di **GNC** (su circa 21.700 punti vendita carburanti complessivi), di cui 167 punti vendita di **GNL** e 94 dotati di self service. Sono inoltre presenti una trentina di impianti presso aziende di trasporto pubblico. Complessivamente, si è assistito a un raddoppio negli ultimi 15 anni. Per quanto riguarda il parco circolante, è di 1,061 milioni di veicoli a gas naturale GNC+GNL (2%).

Il buon successo del metano è sempre stato supportato dalle tecnologie e dalla **capacità di innovazione** delle aziende italiane specializzate nella componentistica che, grazie alla crescita nel mercato dei trasporti in Italia hanno saputo cogliere le opportunità. A causa dell'enorme **aumento del costo del gas naturale nel corso del 2022, ora in buona parte rientrato**, il comparto ha subito tuttavia una forte frenata, rilevabile dal numero di immatricolazioni annue, passato per le autovetture da 10.795 nel 2022 a 1.902 nel 2024 e per i veicoli commerciali leggeri da 1.854 a 340.

Le richieste di Federmetano

Lo studio RIE evidenzia anche che per poter sfruttare appieno il potenziale tecnico di produzione nazionale di biometano, occorre superare le attuali barriere normative UE, pianificare in modo coordinato impianti e infrastrutture, ridurre le criticità che limitano l'upgrading del biogas, costruire per la filiera un quadro di sostegno equilibrato rispetto a quanto già adottato per altri vettori rinnovabili.

“Il biometano può fornire un immediato contributo al complesso e lungo percorso della transizione – ha sottolineato **Dante Natali**, Presidente Federmetano -, specialmente nella mobilità. Fin da subito, un veicolo alimentato a benzina, ma anche diesel, oppure ibrido elettrico, può essere trasformato a biometano, oggi anche con incentivo statale, e usufruire della rete di distribuzione già esistente.”

La trasformazione a biometano può essere effettuata presso le officine specializzate abilitate, distribuite su tutto il territorio nazionale, una rete efficiente dotata di decenni di esperienza che le derivano dalla lunga tradizione italiana nell'alimentazione dei motori grazie ai carburanti gassosi.

“In vista della imminente totale sostituzione del gas naturale fossile per uso autotrazione con il biometano – prosegue Natali - Federmetano ha intenzione di portare all'attenzione del Governo un elenco di richieste volte a promuovere l'utilizzo del biometano in autotrazione, a partire dall'**equiparazione dei veicoli a biometano ai veicoli elettrici (BEV)**.”

Tra le misure proposte per favorire la diffusione dei veicoli a biometano, il libero accesso alle ZTL, agevolazioni sui canoni di sosta, esenzione tassa automobilistica per almeno 5 anni, prosecuzione degli incentivi retrofit per i veicoli trasformati a biometano.

Inoltre secondo Federmetano occorre monitorare e intervenire su tutti i meccanismi europei e non, la cui applicazione potrebbe portare a un'alterazione dei rapporti di concorrenzialità tra i diversi carburanti penalizzando il biometano.

Urgente sostenere una filiera, quella del metano auto, che conta circa 20.000 addetti potenzialmente a rischio in caso di ulteriore aggravamento dell'attuale crisi del settore e intervenire a livello europeo per



ottenere un ufficiale riconoscimento dei biocarburanti come strumento paritetico a energia elettrica, idrogeno e carburanti sintetici per il conseguimento degli obiettivi di riduzione di CO2 per i nuovi veicoli anche dopo il 2035.

L'associazione chiede inoltre di operare per garantire l'azzeramento dell'accisa per bioGNC e bioGNL e di prevedere nella prossima legge di bilancio un credito di imposta strutturale per le spese di acquisto di bioGNC e GNL/bioGNL da parte delle imprese di autotrasporto.

Infine, agevolare il completamento dei punti di stoccaggio GNL nel Sud Italia e Sicilia per favorire un ampliamento della rete distributiva di GNL/bioGNL per autotrazione, semplificare le procedure per l'accesso agli incentivi all'acquisto di mezzi pesanti alimentati a bioGNC e GNL/bioGNL, ridurre il pedaggio autostradale per i veicoli a bioGNC e GNL/bioGNL.

“Come messo in rilievo dallo studio, oggi la catena del valore del biometano presenta importanti potenzialità di crescita ed è matura dal punto di vista tecnologico e industriale. Da sottolineare – conclude Natali – che la disponibilità di biometano dovrà essere utilizzata oculatamente, nei settori in cui può dispiegare i maggiori **benefici in tempi rapidi**, come nei trasporti.”

Il convegno

I lavori, introdotti e conclusi da **Dante Natali**, Presidente Federmetano, sono stati moderati da **Massimo De Donato**, giornalista e conduttore di Radio24 e hanno coinvolti esperti ed istituzioni. Dopo il saluto di **Angelo Sticchi Damiani**, presidente ACI, sono intervenuti **Giovanni Perrella**, presidente del Comitato Tecnico Consultivo Biocarburanti operante presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, **Paolo Arrigoni**, presidente del GSE, Gestore dei Servizi Energetici, **Andrea Ricci**, direttore della controllata Snam Greenture e **Marco Mele**, amministratore unico S.F.B.M. Servizi Fondo Bombole Metano. Lo studio è stato illustrato da **Gian Paolo Repetto** del RIE. Ha portato il suo contributo ai lavori con un videomessaggio **Gilberto Pichetto Fratin**, Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica. E' intervenuto dal palco **Massimo Bitonci**, Sottosegretario al Ministero delle Imprese e del Made in Italy, in collegamento l'Eurodeputato **Stefano Cavedagna**.

La flotta di Federmetano: le buone pratiche partono dagli operatori

In occasione del convegno negli spazi antistanti la sala convegni Aci sono state esposte due **Fiat Panda Hybrid trasformate a biometano**. Le vetture fanno parte di una flotta di 11 veicoli della stessa tipologia convertiti a biometano in collaborazione con Ecomotive Solutions in dotazione ad alcune aziende associate a Federmetano. Nei prossimi mesi percorreranno le strade italiane per la realizzazione di un test di efficienza e consumo.

FEDERMETANO, Federazione Nazionale Distributori e Trasportatori di metano, è l'associazione di categoria dei distributori di gas metano per auto in Italia. La sua attività inizia nel 1948 e da allora accompagna lo sviluppo del settore. I soci sono aziende proprietarie di impianti per la distribuzione del metano uso autotrazione e imprese che svolgono attività di fornitura e trasporto di metano mediante carri bombolai per usi autotrazione, civile, industriale e per le emergenze sui metanodotti. La sua rete comprende officine specializzate nella trasformazione e manutenzione delle autovetture alimentate a gas naturale – impianti metano – (dal 2009) e aziende partner operanti nel settore del metano per uso autotrazione. Federmetano è associata a CUNA, Commissione Tecnica di Unificazione nell'Autoveicolo e all'associazione europea Eurogas. Info: <https://www.federmetano.it>

Informazioni stampa:

Monica Dall'Olio - +39 335 470916 – monica.dallolio1@gmail.com – monica.dallolio@ufficiostampa.cloud

