

Biometano Day 2022

Il biometano e i carburanti: uno scenario in forte evoluzione

Franco Del Manso - unem

- **Non crea gli altri problemi tecnici, motoristici e logistici riscontrati in questi anni con le miscele diesel/biodiesel e quelli potenziali con le miscele benzina/bioetanolo**
- **Le tradizionali stazioni di servizio CNG/LNG, rappresentano piattaforme già esistenti per la penetrazione nel mercato di questo biocarburante**
- **Il BioGNL - biometano liquefatto potrà fornire un importante contributo anche alla riduzione dei gas serra nel trasporto pesante**
- **E' un biocarburante 100% italiano sia nella fase agricola/gestione rifiuti che in quella industriale, in grado quindi di assicurare un importante contributo al sistema Paese al contrario degli altri biocarburanti quasi tutti di importazione**
- **Contribuirà concretamente a rispettare gli obiettivi del PNIEC anche quando questo sarà rivisto per includere i nuovi e più ambiziosi limiti di riduzione della CO2 recentemente adottati dall'UE con il Pacchetto FF55 innalzando il target di riduzione dei GHG nel 2030 dal 40% al 55%**



Il decreto prevede:

- un obbligo al 2030 del 16% di biocarburanti includendo nella base d'obbligo anche marine ed aviazione
- l'impossibilità di valorizzare per la copertura dell'obbligo dal 2023 i biocarburanti prodotti da olio di palma e, se non provenienti da coltivazioni sostenibili anche gli scarti della lavorazione dell'olio di palma (fasci di frutta di palma e PFAD)
- l'introduzione dal 2023 di un obbligo specifico di miscelazione con le benzine, con un obbligo iniziale dello 0,5% poi incrementato ad almeno il 3% nel 2025
- la possibilità, per il calcolo del 16%, di prendere in considerazione tutte le tipologie di biocarburanti (inclusi quelli di origine non biologica e quelli da carbonio riciclato) e tutti i settori dei trasporti in cui sono immessi in consumo, inclusi i settori della marina e dell'aviazione
- al raggiungimento del 16% non concorre l'energia elettrica rinnovabile impiegata direttamente nel trasporto stradale
- la quota minima di biocarburanti avanzati al 2030 è l'8% di cui il 75% dovrà essere biometano

Il Pacchetto Fit For 55 e gli scenari RSE

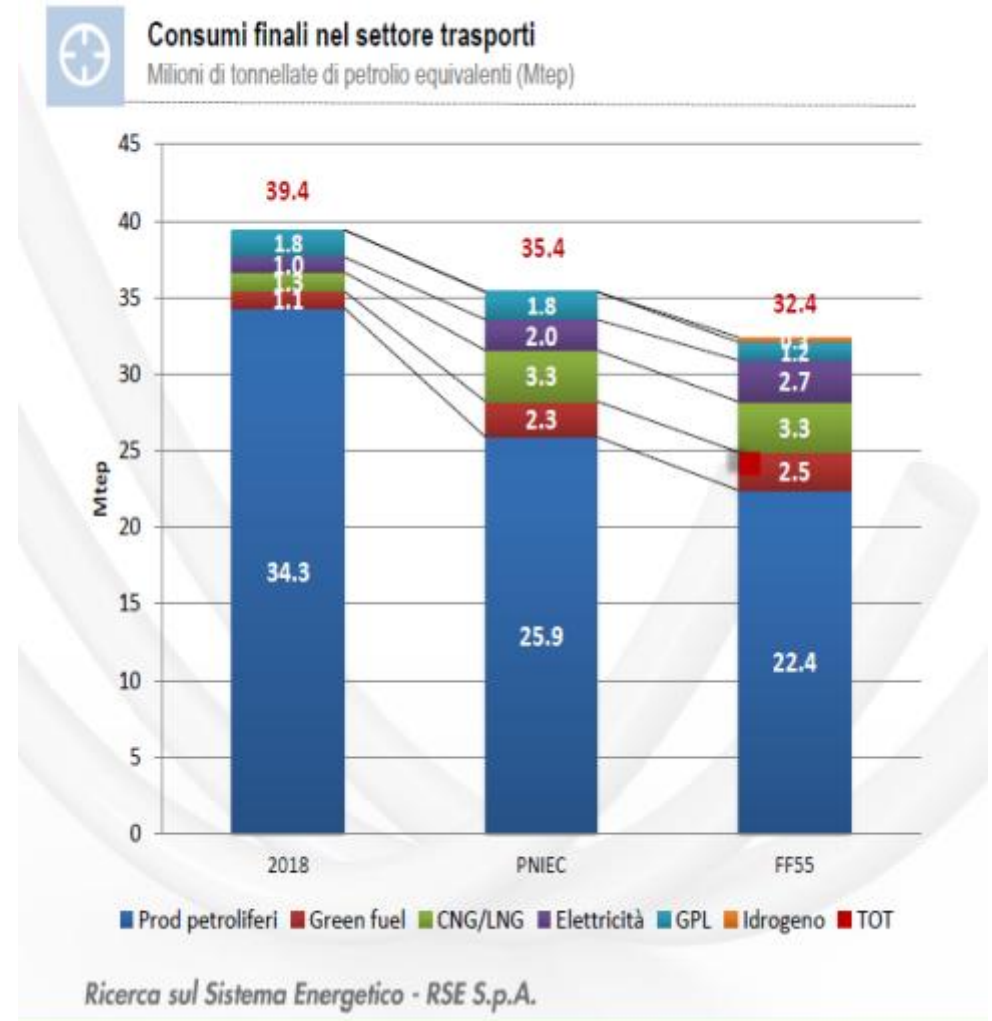
RSE ha stimato la domanda di energia rinnovabile nei trasporti al 2030 coerenti con il rispetto del Pacchetto Fit For 55

Gli scenari di domanda di energia al 2030 per il settore dei trasporti sono rappresentati nel grafico al lato. La domanda di energia è prevista in sensibile calo per il miglioramento dell'efficienza dei motori e per il maggior utilizzo della mobilità condivisa .

Al 2030 è stimata una domanda complessiva di energia nei trasporti pari a 32,4 Mtep dagli oltre 39 del 2018.

I prodotti petroliferi passano da 34,3 Mtep del 2018 a 22,4 Mtep mentre la quota di energia rinnovabile sale al **37%** del totale.

Tale quota sarebbe rappresentata per il 17% da energia elettrica rinnovabile nei trasporti, a seguito dell'applicazione dei moltiplicatori previsti, e dal 20% di energia rinnovabile derivante da biomassa di cui 1,2 Mtep di biometano e 1,3 Mtep di biocarburanti liquidi.

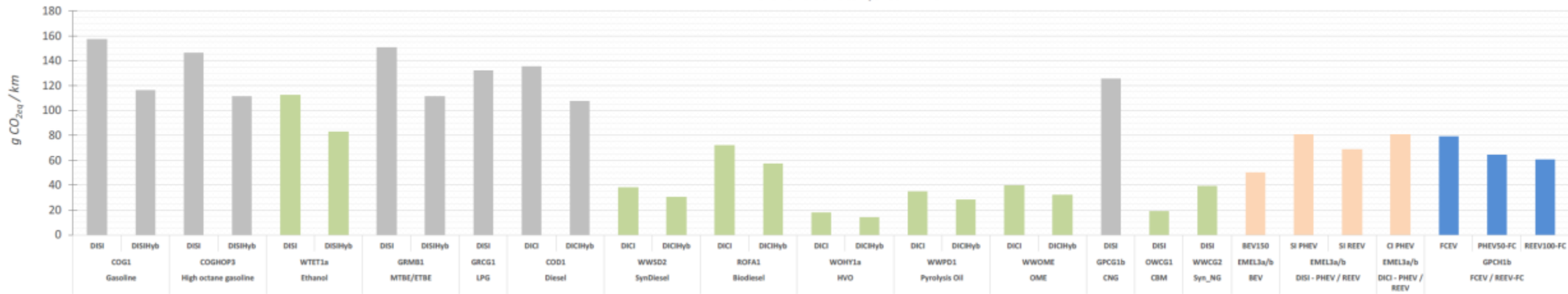


- L'industria petrolifera è pronta a contribuire fattivamente al processo di decarbonizzazione dei trasporti attraverso lo sviluppo dei low carbon fuels che saranno indispensabili in tutti i comparti del trasporto.
- Il recente Pacchetto Fit For 55 dell'UE introduce nuovi limiti alla CO2 particolarmente ambiziosi ma ancora misurati con il sistema Tank-to-Wheel: un sistema tecnicamente sbagliato che non consente di cogliere tutti i vantaggi di questi nuovi prodotti low carbon, alcuni già disponibili come i biocarburanti e il biometano, che permettono un taglio delle emissioni di CO2 fino a oltre il 90% nel caso degli e-fuels.
- L'Europa, scommettendo solo sulla completa elettrificazione il trasporto stradale e sull'eliminazione dei motori a combustione interna, mette a serio rischio molte eccellenze industriali europee, come quella l'automotive, alimentando processi di delocalizzazione di intere filiere senza vantaggi concreti sulla riduzione delle emissioni climalteranti globali".
- La nostra azione nei prossimi mesi sarà sempre più diretta a ricondurre le disposizioni incluse nelle diverse normative del Pacchetto verso approcci non ideologici, neutrali ed abilitanti gli investimenti industriali

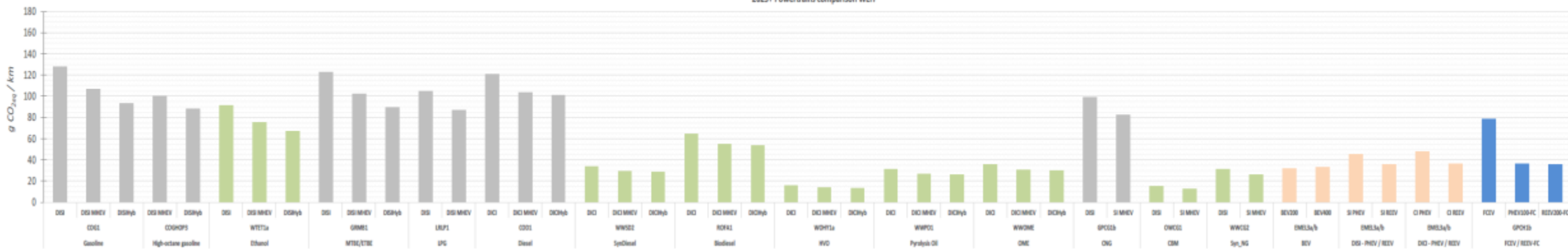


JRC Commissione UE – Emissioni WtW di fuel e vettori energetici

2015 Powertrains comparison NEDC



2025+ Powertrains comparison WLTP



Roma, 31 gennaio 2022

Ai rappresentanti del Governo Italiano
Alla rappresentanza d'Italia presso
l'Unione Europea
Ai membri del CITE

Il ruolo fondamentale dei combustibili rinnovabili e low carbon liquidi e gassosi per la decarbonizzazione del settore dei trasporti - Comunicazione congiunta delle filiere industriali automotive e fuels



- Il biometano, oltre ad essere un combustibile già decarbonizzato sarà fondamentale per produrre idrogeno verde necessario alla formulazione di e-fuels sintetici neutrali dal punto di vista carbonico.
- I motori a combustione interna alimentati con combustibili gassosi e liquidi a basso o nullo contenuto di carbonio rappresentano una soluzione chiave per la decarbonizzazione dei trasporti al 2050 in quanto:
 - Consentono l'abbattimento immediato della CO2 su tutto il parco circolante leggero e pesante senza necessità di alcun ricambio.
 - Preservano completamente le eccellenze tecnologiche ed industriali della filiera automotive europea sui motori a combustione interna
 - Non hanno alcuna necessità di intervenire sull'infrastruttura logistica e distributiva esistente che è perfettamente compatibile
 - Soddisfano quindi la crescente domanda di mobilità con soluzioni economicamente molto più accettabili per tutti i cittadini, azzerando comunque le emissioni di gas a effetto serra



- FuelsEurope/Concawe hanno commissionato all'Imperial College – London uno studio per verificare la disponibilità di biomassa sostenibile nell'UE al 2050



Le domande poste all'Imperial College sono state:

- Quale sarà la potenziale disponibilità di biomassa sostenibile idonea a produrre biocarburanti avanzati e basati sui rifiuti al 2050 nell'Unione Europea?
- La biomassa sostenibile ritenuta disponibile sarà in competizione con le produzioni agricole?
- La produzione di biocarburanti avanzati e basati sui rifiuti al 2050 darà luogo ad effetti negativi sulla biodiversità?



- **La potenziale disponibilità di biomassa sostenibile (quelle attualmente nell'allegato IX parte A e parte B della direttiva sulle energie rinnovabili), potrebbe supportare produzioni di biocarburanti avanzati da 46 a 97 Mtep nel 2030 e da 71 a 175 Mtep nel 2050.**
- **Si tratta di una stima prudente, in quanto esclude qualsiasi potenziale aggiunta all'elenco delle materie prime sostenibili dell'allegato IX su cui invece la Commissione UE intende impegnarsi**
- **Il ricorso a tali quantitativi di biomassa sostenibile non arrecherà alcun danno alla biodiversità dei sistemi ambientali europei**
- **L'attuale domanda di energia nei trasporti stradali, aerei e marittimi dell'UE è soddisfatta da circa 370 Mtep/annodi combustibili liquidi (per lo più di origine fossile) che è destinata a diminuire a causa della crescente elettrificazione e del miglioramento dell'efficienza energetica dei motori**
- **Al 2050 la domanda di combustibili liquidi sarà pari a circa 190 Mtep e sarà soddisfatta per circa 160 Mtep di Low Carbon Liquidi Fuels pari all'84% della domanda. Quasi la metà saranno biocarburanti avanzati e basati sui rifiuti di cui l'Imperial College conferma la piena disponibilità di feedstocks sostenibili**



- Nel breve e medio periodo i prodotti petroliferi e i combustibili gassosi continueranno a giocare un ruolo molto importante nel settore dei trasporti insieme ai biocarburanti sempre più di tipo avanzato o di seconda/terza generazione
- Inoltre è già in atto una progressiva sostituzione dei prodotti fossili con prodotti a più bassa intensità carbonica che, oltre ai biocarburanti comprendono i combustibili da rifiuti organici, i recycled carbon fuels, il biometano, il BioGNL, ecc.
- Questo processo verso la decarbonizzazione dei trasporti potrà essere sia annullato che ulteriormente sviluppato in relazione a come evolverà la legislazione in materia
- In presenza di evoluzioni normative neutrali dal punto di vista tecnologico, nel medio – lungo periodo i combustibili sintetici e l'idrogeno a basso contenuto carbonico giocheranno un ruolo sempre maggiore attraverso gli e-fuels liquidi ed il biometano sia come combustibile tal quale che come materia prima per produrre idrogeno verde manterrà la sua prerogativa di essere determinante per la decarbonizzazione dei trasporti





**Vi invitiamo a seguirci
sui nostri canali social**

 www.unem.it  [@unem_it](https://twitter.com/unem_it)  [/company/muoversi](https://www.linkedin.com/company/muoversi)