

COMUNICATO STAMPA

NGV Italy e Assogasmetano denunciano la negazione del principio di neutralità e la marginalizzazione del ruolo dei biocarburanti/biometano

Milano, 16 luglio 2021 – NGV Italy e Assogasmetano rilevano come la proposta della Commissione Europea relativa all’abbattimento del 55% delle emissioni di CO₂ per le auto entro il 2030 e per i veicoli commerciali del 50% sia impostata mantenendo fermo unicamente il principio delle emissioni allo scarico e, quindi, con una ferma negazione del principio della neutralità tecnologica.

Oltre a non riconoscere l’importante ruolo – già oggi svolto – dai biocarburanti, in particolare biometano, nel fornire soluzioni immediate al problema delle emissioni, affidabili dal punto di vista tecnico ed economicamente sostenibili.

Ciò a maggior ragione anche considerando il nuovo target del 100% al 2035 e, con riferimento alla proposta di revisione AFID, trasformata in proposta di regolamento, nell’obiettivo vincolante dell’implementazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento, di fatto modificando in modo sostanziale l’approccio definito pochi anni fa e che sta positivamente dispiegando i suoi effetti ma che richiede una conferma di sostegno per poter garantire gli effetti desiderati.

La Commissione sembra scambiare l’obiettivo della decarbonizzazione con la definizione aprioristica dello strumento con cui ottenerla, con l’ulteriore effetto negativo di distruggere la filiera industriale per l’uso dei motori a combustione interna, che dal punto di vista della tecnologia è riconosciuta al nostro Paese come eccellenza non solo in Europa ma a livello globale.

Parlare di “zero emissioni” richiede un approccio che non consideri unicamente quelle allo scarico. Questo assunto è stato universalmente smentito da numerosi studi che propongono di valutare le emissioni globali per la produzione, l’uso e lo smaltimento dei veicoli con l’analisi LCA (*from cradle to the grave*) essendo poi evidente che le emissioni per la produzione di energia elettrica sono nulle solo nel caso di impianti di produzione rinnovabile direttamente collegati a impianti di ricarica.

In tutto questo contesto non viene menzionato il biometano, l’unica fonte pienamente rinnovabile che è già oggi utilizzata come combustibile e che può, in determinate condizioni, avere emissioni addirittura negative. Inoltre, in prospettiva, il biometano può essere miscelato con l’idrogeno senza modifiche tecniche ai motori con un impatto sull’ambiente, con ulteriori benefici.

Oltre all’aspetto inerente le emissioni, è essenziale rilevare come questa proposta non tenga in alcun conto le differenze nei diversi contesti nazionali e gli impatti sulla società e le persone. Ricordiamo che in Italia la povertà energetica riguarda circa il 10% della popolazione e che il parco veicolare nazionale è tra quelli con maggiore età media.

È fondamentale quindi far sì che soluzioni diverse possano convivere, evitando che la riduzione delle emissioni diventi ulteriore elemento di divario sociale.

E ricordando anche che l'Italia vanta un'eccellenza tecnica nello sviluppo del settore del metano, con un indotto per la produzione di apparecchiature per il trasporto da oltre 2 miliardi di euro, con oltre 20.000 addetti e circa 6.000 officine specializzate.

Oltre alle prospettive di investimento che il settore del biometano può fornire, con le relative positive ricadute in termini di occupazione e generazione di energie rinnovabili in un contesto pienamente nazionale. Senza alcuna delle criticità connesse all'uso di materiali e minerali necessari per l'elettrificazione.

Per questo motivo, NGV Italy e Assogasmetano intendono rivolgere un pressante appello ai Decisori Pubblici affinché sia tutelata a livello europeo la leadership internazionale che l'Italia vanta in questo settore, a tutto vantaggio dell'economia e dell'ambiente del nostro Paese.